



Til
BBU - Seksjon byutvikling (Arbeidssted)

Fagnotat

Vår referanse: PLAN-2023/14350-29
Saksbehandler: Ole Roger Lindås
Dato: 09.10.2024

Fra
Plan- og bygningsetaten

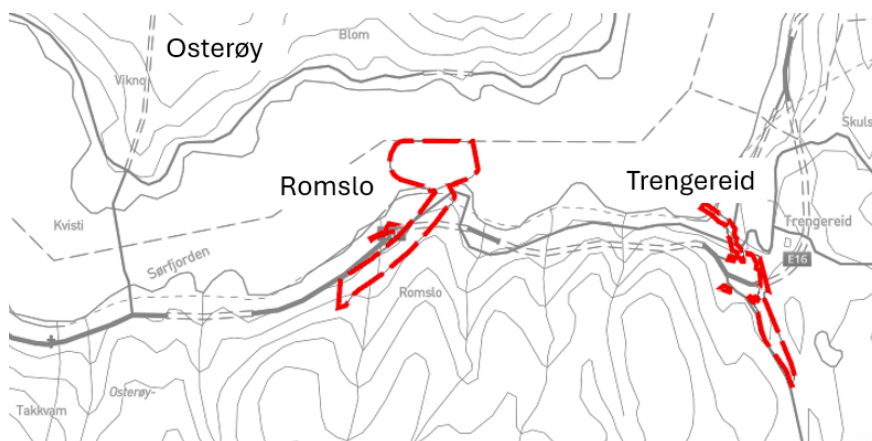
Forslag til detaljregulering med konsekvensutredning anbefales vedtatt: E16 og Vossebanen, Arna - Stanghelle, endring av reguleringsplan for Romslo/Naustvika og Trengereid, Arealplan-ID 71430000

Om planforslaget

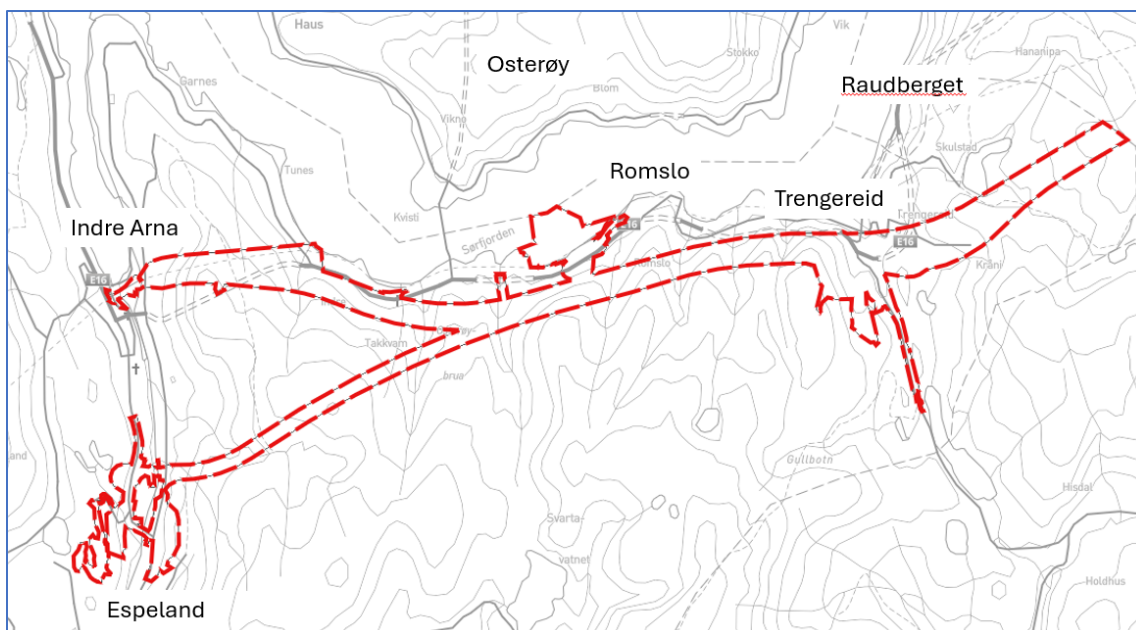
Fellesprosjektet E16 og Vossebanen Arna – Stanghelle (FAS) foreslår endring av statlig reguleringsplan for E16 og Vossebanen Arna – Stanghelle, i kraft 1.4.2022, arealplan-ID 4601_201703.

Planendringene omfatter arealer i kommunene Vaksdal, Samnanger og Bergen. Planforslaget i Bergen omfatter flere separate delområder i Arna bydel i området Romslo/Naustvika og ved Trengereid. Planendringene i Bergen fremmes som én plansak, og omfatter tre høydenivåer: På bakken, under bakken og på bunnen.

Planendringen medfører ikke at hele den statlige reguleringsplanen behandles på ny, men at det utarbeides ny reguleringsplan for noen arealer innenfor og i tilknytning til den statlige planen.



Figur 1 Oversiktskart som viser delområder i Bergen med rød stipla linje. Merk at nytt midlertidig vegkryss ved Raudberget i Vaksdal kommune er en forutsetning for løsningene ved Trengereid. Planendringene i Vaksdal vises ikke i figuren.



Figur 2 Oversiktskart som viser planomriss for den opprinnelige vedtatte statlige reguleringsplanen for fellesprosjektet Arna- Stanghelle, delområde Bergen kommune.

Delområde Romslo / Naustvika

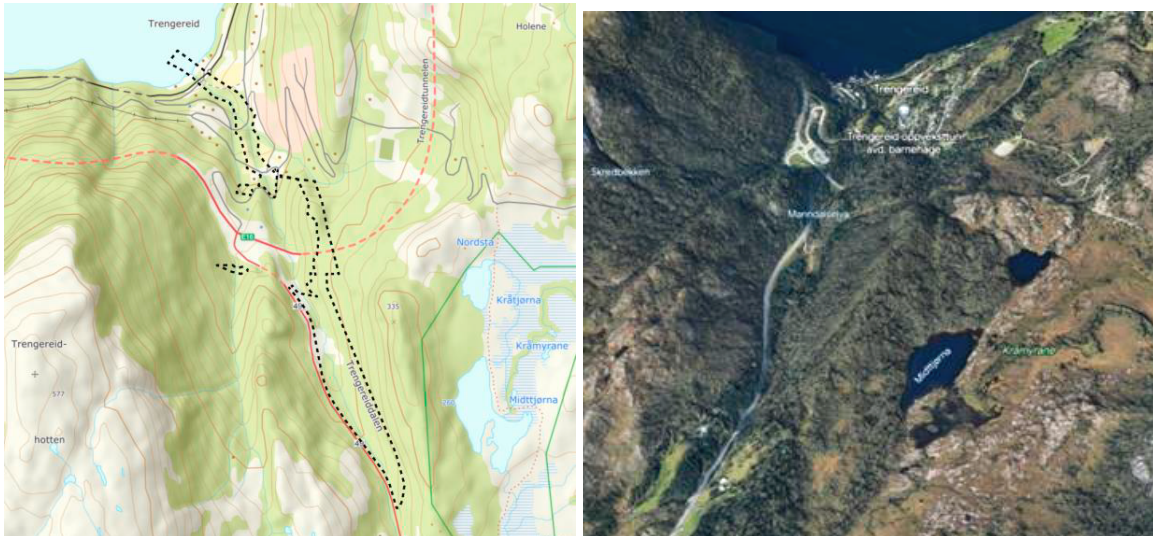
Det er planlagt ny nedføringsløsning for tunnelstein til sjødeponi i Naustvika. Det foreslås at skrånstilte fjellsjakter skal erstatte godkjent løsning med dumping av masser i sjø fra flytende kaianlegg. FAS vurderer dette som kostnads- og risikoreduerende. Løsningen gir redusert anleggsstøy, mindre støv og reduserte terrenginngrep. Endringen gjelder nye vegtraseer i fjell for adkomst- og transporttunneler, og en ny plassering av midlertidig kryss på E16. Nytt sjødeponi foreslås flyttet til Naustvika, ca. 1,3 km mot øst i forhold til det regulerte sjødeponiet ved Romslo. Sjødeponiet ved Romslo forutsettes omregulert i en egen planprosess (ikke igangsatt).



Figur 3 Planområde ved Romslo/Naustvika. Blå, sort og rød markering med prikket linje viser henholdsvis vertikalnivå 1 (under bakken), 2 (på bakken) og 4 (på bunnen). Figur fra tiltakshavers planbeskrivelse. (Kilde: Norgeskart og Google Earth)

Delområde Trengereid

Øst for kryssområdet på E16 ved Trengereid er det behov for økt areal opp mot Daurmålshaugen i forbindelse med skredsikringstiltak. Plangrensen fra vedtatt plan utvides derfor mot øst. Det utvidede arealet reguleres på lik linje med tilstøtende areal fra vedtatt plan: Landbruks-, natur- og friluftsmål (LNFR), faresone for ras- og skredfare, bestemmelsesområde #2S og midlertidig bygge- og anleggsområde.



Figur 4 Planområde ved Trengereid. Figur fra forslagsstillers planbeskrivelse. Svart prikket linje viser planavgrensning. Planområdet ligger i sin helhet på vertikalnivå 2 (på bakken). (Kilde: Norgeskart og Google Earth)



Figur 5 Trengereidsvingane (gul markering) er hovedatkomst til Trengereid. Strekingen foreslås stengt i deler av anleggsperioden.

Planforslaget innebærer også at framtidig gang- og sykkelveg i Trengereiddalen flyttes nærmere kjørevegen enn i gjeldende regulering, samt noen mindre justeringer i den vedtatte

statlige reguleringsplanen. Blant annet rundt kryssområdet på Trengereid, jf. planbeskrivelse kap. 6.4.2.

FAS vurderer at det er behov for endringer for å forenkle anleggsgjennomføringen og for å løse sikkerhetsproblemer med langvarig anleggsarbeid og massetransport. Derfor stenges den kommunale vegen Trengereidsvingane midlertidig i en lang periode.

Som alternativ atkomst til Trengereid reguleres et midlertidig kryss ved E16 ved Raudberget (Rødberg) i Vaksdal kommune. Dette vil gi en sikker og stabil tilkomst til Trengereid over en lengre periode der dette ellers ville blitt svært krevende både for innbyggerne og FAS. Midlertidig stenging av Trengereidsvingane for ordinær trafikk gir samtidig enklere og bedre løsninger for trafikkavvikling på E16/fv. 49 i anleggsperioden.

I anleggsperioden vil det være behov for å legge et midlertidig vannrør (PE-rør) fra Trengereidsvingane, videre langs Manddalselva/Holmavasselvi og ut i sjøen forbi Trengereid. Hensikten med røret er å frakte rensert tunnelvann ut på dypt vann. I plankartet reguleres det et belte langs elva, avsatt til bebyggelse og anlegg (BA) og midlertidig bygge- og anleggsområde (#91).

Konsekvensutredning

Planarbeidet omfattes av forskrift om konsekvensutredninger § 8: «Planer og tiltak som skal konsekvensutredes hvis de kan få vesentlige virkninger for miljø og samfunn». Nytt sjødeponi for tunnelmasser i Naustvika fanges opp av forskriftens vedlegg II pkt. 11 k, som omhandler deponier større enn 50 daa eller 50 000 m³. Som for opprinnelig sjødeponi ved Romslo er det vurdert at sjødeponiet ved Naustvika vil kunne få vesentlige virkninger for miljø og samfunn og utløser dermed krav om konsekvensutredning. Det er ikke krav om planprogram for tiltak i forskriftens vedlegg II. Utfyllende vurderinger framgår av planbeskrivelse kap. 3.2 og kap. 7, samt i vedlagte KU-rapporter.

Planprosess og medvirkning

Planforslaget gjør noen endringer i vedtatt statlig reguleringsplan. Kommunal- og distriktsdepartementet har avklart at kommunene kan være planmyndighet i lite konfliktfylte omreguleringssaker. Fellesprosjektet Arna – Stanghelle har vurdert at Bergen kommune kan være planmyndighet for endring (omregulering) av den vedtatte statlige planen.

Planarbeidet er utført av FAS i medhold av PBL § 3.7 tredje avsnitt, som åpner for at Statens vegvesen/Bane NOR varsler oppstart og legger ut planer til offentlig ettersyn. Denne saksgangen er avklart med Bergen kommune. En slik saksgang er vurdert som tidsbesparende. Planen har en stram framdriftsplan, og saken har høy politisk prioritet i Bergen kommune. Prosessen ved politisk sluttbehandling i kommunen er identisk med ordinære planprosesser.

Plankart, bestemmelser, planbeskrivelse, konsekvensutredning og merknadsskjema er utarbeidet av FAS i samråd med Plan- og bygningsetaten. Rapporten om anleggstrafikk er

utarbeidet av FAS. Plan- og bygningsetaten har bidratt med innspill til rapporten, og har anbefalt at trafikksikkerhetstiltak for gående og syklende ble utdypet. FAS har som følge av stram framdriftsplan ikke tatt innspillet til følge, men det er avtalt en prosess for nærmere vurdering av risiko og eventuelle tiltak for gående og syklende for de aktuelle strekningene, hvor representanter for Bergen kommune skal delta.

Merknader og uttalelser ved offentlig ettersyn

Planforslaget ble lagt ut på offentlig ettersyn 12.12.2023, med merknadsfrist 28.01.2024. Det kom inn totalt 19 merknader og uttalelser, hvorav 4 private og 15 offentlige uttalelser. Merknadene, sammendrag, kommentarer til merknadene og endringsskjema følger i vedlegg.

I uttalelsene og merknadene blir det i mellom annet pekt på følgende:

Private merknader omhandler i stor grad egen eiendom og hva endringene har å si for grunneier. Det er bekymringer knyttet til adkomst, langvarig omkjøring og bruk av eiendommene i anleggsfasen. Det er også kommet innspill om tilrettelegging av eksisterende vegger og gamle Vossebanen for rekreasjonsbruk og tilkomst til eksisterende turmuligheter for arealer.

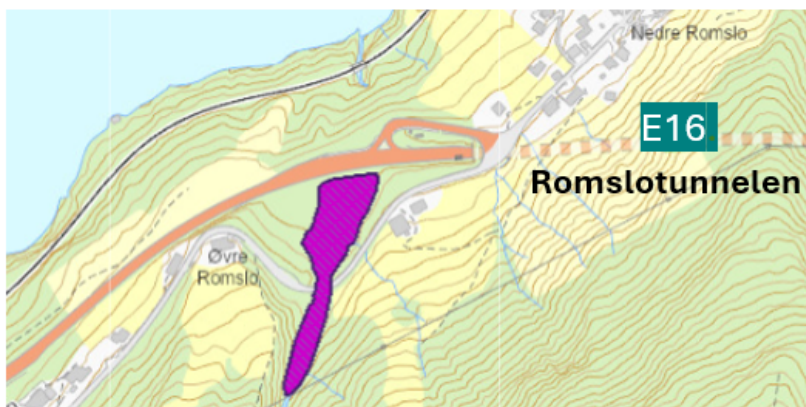
Offentlige uttalelser omhandler tema som går på barn og unges interesser, offentlig infrastruktur, trafikksikkerhet, kollektivtransport i anleggsfase, massedisponering, samt konsekvenser i anleggsperioden særlig knyttet til støy og støv, matjord og forurensning. Noen av uttalelsene berører tema som allerede er utredet i vedtatt plan for E16 og Vossebanen, Arna-Stanghelle, og som ikke inngår i reguleringsendringene.

Både offentlige og private har uttrykt bekymring for konsekvensene av langvarig stenging av Trengereidsvingane, som er hovedatkomst til Trengereid. Plan- og bygningsetaten har forståelse for at det er skepsis til stenging, men støtter FAS sin vurdering når det gjelder behovet for å forebygge ulykker ved å stenge vegen.

Framkomst for rutebuss i perioden Trengereidsvingane er stengt er sikret i reguleringsbestemmelsene punkt 6.1.1 nr. 4. Midlertidig vegkryss ved Raudberget (Rødberg) ligger i Vaksdal, og bestemmelsen om framkomst med rutebuss er derfor innarbeidet i planforslagene for begge kommunene. Eksisterende togtilbud ved Trengereid opprettholdes i anleggsfasen. I anleggsfasen blir det et separat gang- og sykkeltilbud mellom Trengereid og busstopp oppe ved E16. Som følge av disse tiltakene vurderer fagetaten det daglige transportbehovet for gående / syklende ved Trengereid som tilfredsstillende ivaretatt i anleggsfasen.

For bil og tungbil inntil 4 meters høyde vil de midlertidige kryssene ved Raudberget og Romslo samlet gi et godt tilbud gjennom anleggsfasen.

Bymiljøetaten påpekte i sin uttalelse at det var uklarhet i planforslaget når det gjaldt konsekvenser for naturtype N14 (frisk lågurtedellauvskog) ved Romslo, jf. figur 6. Beskrivelsene i konsekvensutredningen er nå revidert slik at konsekvensene kommer fram. Det er også innarbeidet en bestemmelse som skal sikre at den berørte delen av naturtypen restaureres etter at det midlertidige vegkrysset er fjernet.



Figur 6 Fiolett markering: Naturtype N14, frisk lågurtedellauvskog ved Romslo. Areal: 5,1 daa. Dette er en naturtype etter Miljødirektoratets instruks i kategorien «nær truet», og er en naturtype med sentral økosystemfunksjon. Forekomsten berøres av midlertidig vegkryss.

Endringer etter offentlig ettersyn

Endringene som er foretatt etter offentlig ettersyn, fremgår av merknads- og endrings skjema datert 6.5.2024. I tillegg er det foretatt noen endringer initiert av FAS og fagetaten.

Endringene omfatter bl.a. oppdateringer i Planbeskrivelse, samt:

- Justering av plankart og bestemmelser for revegetering av naturtype (N14) på Romslo
- Innarbeiding av ny bestemmelse med krav om framkommelighet for rutebuss til Trengereid i perioden Trengereidsvingane er stengt for gjennomkjøring
- Innarbeiding av rekkefølgekrav til gang- og sykkeltilbud langs Trengereidsvingane i anleggsperioden
- Reguleringsbestemmelse § 5.2 nr. 1 for felt #91 er redigert slik at det blir entydig hvilke felt bestemmelsen gjelder for
- Noen rettinger av teknisk art i plankartet

Ny rekkefølgebestemmelse om risikovurdering for gående og syklende

Fellesprosjektet medfører et omfattende og langvarig anleggsarbeid. Dette gir noen endringer i trafikkmønsteret i og omkring Trengereid. For å ivareta trafikksikkerhet for gående og syklende i dette området har FAS i samråd med fagetaten innarbeidet en ny rekkefølgebestemmelse i planforslaget i bestemmelsenes § 6: «Tiltak som skal vere gjennomført før igangsetting av anleggsarbeid». Bestemmelsens ordlyd er: «For Gamle Vaksdalsvegen, inkludert Raudberg tunnelen, og strekninga Trengereidsvingane – Fylkesveg 49, inkludert Middagshaugtunnelen, skal det gjennomførast ei risikovurdering av tilbodet for gåande og syklende i anleggsfasen. Risikovurderinga skal identifisere risiko, gi framlegg til tiltak, og avklare vilkår for gjennomføring.»

Supplering av planmaterialet etter offentlig ettersyn

Etter offentlig ettersyn er konsekvensutredningen supplert, og det er utarbeidet en rapport om trafikkløsninger i anleggsfasen.

Medvirkning Barn og unge

Endringene over bakken i planforslaget er relativt små og omhandler i hovedsak midlertidige tiltak og tiltak langt fra boligområder og områder som er viktige for barn og unge. FAS og fagetaten har vurdert at det ikke er nødvendig å gjennomføre en egen prosess for medvirkning for barn og unge.

Vurdering av planforslaget

Plan- og bygningsetaten slutter seg til planforslaget, som legger til rette for at det vedtatte fellesprosjektet E16 og Vossebanen kan gjennomføres med reduserte miljøulemper for nærmiljø ved Romslo, økt trafikksikkerhet ved Trengereid, og som sikrer arealer til midlertidige bygge- og anleggsområder, midlertidig vegkryss, skredsikring og noen mindre justeringer jf. vedlagt planbeskrivelse med tilhørende dokumentasjon.

Overordnede planer og føringer og forholdet til overordnede arealstrategier,

kommuneplanens samfunnsdel, kommuneplanens arealdel og bærekraftig utvikling

Regionale og kommunale overordna planer har søkelys på å minimere energibruk og klimagassutslipp. Endret atkomst-tunell for biltransport til fjorddeponi medfører behov for å bygge om lag 1 km mer vegtunell enn i opprinnelig plan, samt en fjellhall. Dette må forventes å gi noe mer energibruk i anleggsfase som følge av økt masseoverskudd og forlenget transportveg for overskuddsmasser. Det kan bli en tilsvarende økning i klimagassutslipp, men dette er avhengig av i hvor stor grad prosjektet gjennomføres med ikke-fossile energikilder.

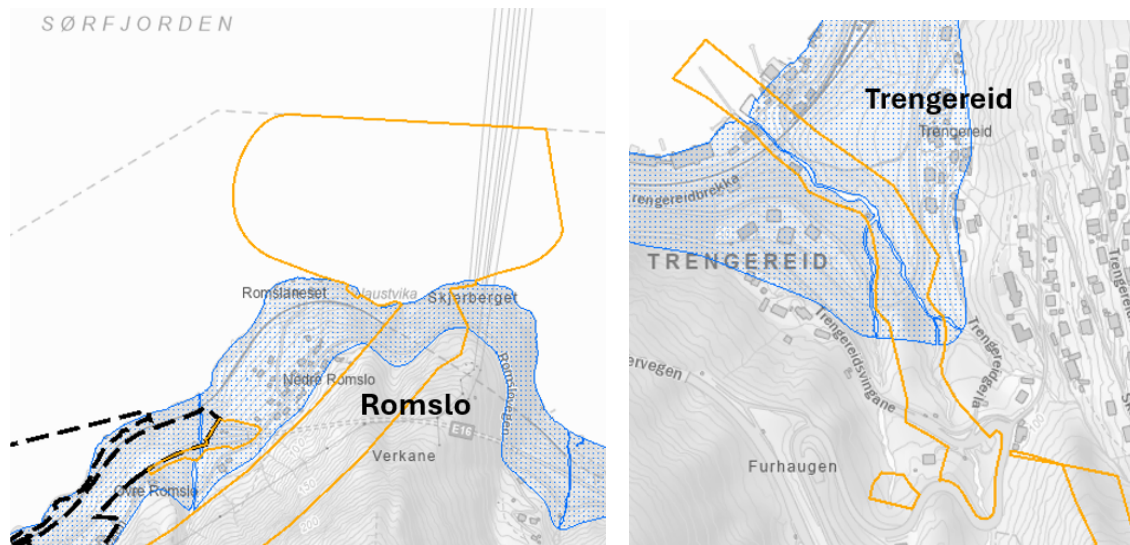
Dette kommenteres ikke nærmere ettersom planendringen i praksis bare gjelder justeringer av noen mindre deler av den statlige reguleringsplanen. Det er bare endringene som er til behandling. De delene av den opprinnelige planen som ikke erstattes av ny plan kan ikke endres.

Klimagassregnskap

Fagetaten vurderer at planendringen ikke krever klimagassregnskap. Fellesprosjektet er regulert i statlig reguleringsplan vedtatt i 2022. Overskuddsmassene er som følge av forlenget atkomsttunnel til sjødeponi marginalt større enn i vedtatt statlig reguleringsplan. Fagetaten vurderer ikke endringene som vesentlige i forhold til klimagassutslipp. Klimagassutslipp er omtalt og vurdert i planbeskrivelse kap. 8.6.

Områdestabilitet

Deler av planområdet ligger i aktsomhetsområde for områdestabilitet, jf. figur 7.



Figur 7 Aktsomhetsområde for områdestabilitet vist med blå skravur, sammen med plangrense for Romslo/Naustvika og Trengereid (gul linje).

Fagetaten vurderer at planendringen ikke krever utredning av områdestabilitet. FAS har i planbeskrivelse angitt at det ikke er fare for kvikkleireskred i noen av delområdene i Bergen.

Ved Romslo / Naustvika er de delene av planområdet som ligger i aktsomhetsområde for områdestabilitet enten anlegg under bakken (fjelltunnel og fjellhall) eller fjorddeponi på bunnen. Planendringen ved Romslo/Naustvika hjemler ingen tiltak som kan utløse kvikkleireskred i eller utenfor planområdet. Eventuelle kvikkleireskred som utløses utenfor planområdet vurderes heller ikke å kunne ramme noen av de planlagte anleggene som inngår i planendringen i dette delområdet.

Ved Trengereid ligger alle tiltak som inngår i planendringen over marin grense, med unntak av midlertidig utslippsledning for rensed anleggsvann. Denne ledningen ligger i aktsomhetsområde for områdestabilitet på en ca. 500 meter lang strekning fra kote 0 og oppover. Ledningen skal legges oppå bakken langs Trengereidelva uten terrenginngrep langs et elveløp som i stor grad ligger på berg. Tiltakskategori i TEK § 7-3 er K0. Hvis K0-tiltak kan gjennomføres i henhold til vedlegg 2 til NVE Veileder 1/2019, er det ikke behov for geotekniker. Siden det ikke er planlagt terrenginngrep under marin grense, er det ikke utredet områdestabilitet. Ansvarlig myndighet NVE har ikke hatt merknader til temaet i høringen, men har vist til at det er kommunen som har ansvaret for at det blir tatt nødvendige hensyn til skredfare.

Årsoppdrag for PBE 2024

Planarbeidet er ikke nevnt i årsoppdrag for PBE 2024. I uttalelse til offentlig ettersyn av planforslaget uttalte Byrådet bl.a.: «*Etablering av ny E16 og Vossebanen mellom Arna og Stanghelle er svært viktig for Bergen kommune. Bystyret har i høringsuttalelser til gjeldende NTP 2022-2033, sak 176/20, og til kommende NTP 2025-2036, sak B227/23, prioritert utbygging av prosjektet, og uttalt at dette er det viktigste samferdselsprosjektet i*

Vestlandsregionen i et liv-helseperspektiv. Bergen kommune har ved flere anledninger spilt inn forventninger om snarlig realisering ovenfor Samferdselsdepartementet»

I Årsoppdrag for PBE 2024 inngår en tematisk føring i kap. 3.2 om at Bergen kommune skal bidra til å etablere fossilfrie anleggsplasser. Klimagassutslipp fra anleggsfase og driftsfase er behandlet i gjeldende statlig reguleringsplan, og behandles ikke i planendringen. I den gjeldende planen er det gitt følgende retningslinje for hele planområdet i kap. 8:

«Klimagassutslipp»:

«Det skal i byggefasen leggest til rette for at drift og vedlikehold av anlegget kan utførast med lågast mogeleg klimagassutslipp. Tiltakshavar har som målsetting å sørge for mest mogeleg utsleppsfri og fossilfri anleggsgjennomføring»

Midlertidige vegkryss på E16 ved Romslo og ved Raudberget i Vaksdal

De to foreslåtte midlertidige vegkryssene på E16 (jf. figur 8) sikrer atkomst til Romslo, Risnes og Trengereid i anleggsfasen mens øvre del av Trengereidsvingane er stengt for gjennomkjøring.



Figur 8 Plassering av midlertidige vegkryss på E16 ved Romslo i Bergen og Raudberget i Vaksdal.

Plan- og bygningsetaten har ved behandlingen av planforslaget påpekt et behov for en plan for håndtering av snikkjøring via det midlertidige krysset på E16 ved Raudberget. Dette er en problemstilling som kan oppstå når biler stuer seg opp på E16 inn mot vegkrysset på Trengereid og det oppstår kø i Trengereidtunnelen. Dette er mest aktuelt for fritidsreiser på søndager med stor utfart, men kan også forekomme ved hendelser som medfører forsinkelse. Ved planlagt vedlikehold og større hendelser skal lokalvegnettet brukes til omkjøring på samme måte som i dag.

Det midlertidige vegkrysset på Raudberget vil åpne en trase som kan misbrukes til snikkjøring på lokalvegene Gamle Vaksdalsvegen og Risnesvegen når det er kø på E16. Lokalvegene gir nedkortet kjørelengde og mulig tidsgevinst i køsituasjoner. I rapporten om trafikkkløsningsproblemer i anleggsfasen er problemet med snikkjøring nærmere belyst. Det skal arbeides videre med vurdering av midlertidige tiltak for trafiksikkerhet på lokalvegene i forbindelse med kommende risikovurderinger for gående og syklende, jf. bestemmelsenes § 6.1.1 nr. 6.

Forhold for gående og syklende i og ved Trengereid i anleggsfase

Gjennomføring av planen vil gi langvarig og svært omfattende anleggsvirksomhet ved Trengereid. Dagens hovedatkomst til Trengereid via Trengereidsvingane stenges i en lang

periode. Sannsynlig byggetid for FAS er 12 – 14 år. Trengereidsvingane vil trolig være stengt for ordinær biltrafikk i inntil 8 år fra anleggsstart. I sluttfasen av prosjektet kan det bli behov for å stenge igjen i kortere perioder. Det midlertidige krysset ved Raudberget (i Vaksdal kommune) vil være operativt i hele anleggsfasen. Anleggsgjennomføringen er nærmere beskrevet i vedlegget om trafikkløsninger i anleggsfase.

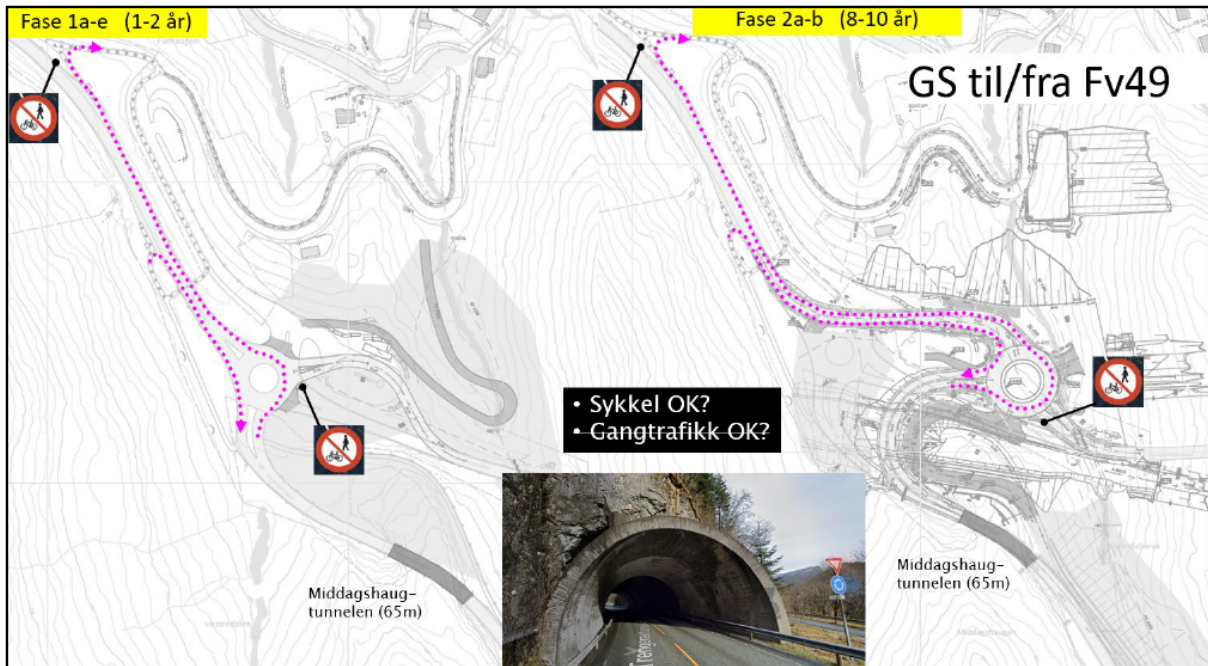
Gang- og sykkeltrafikken mellom fv. 49 og Trengereidsvingane antas å være relativt liten, og domineres av syklende på fritidsreiser og trening. Trafikkmengden er vurdert i rapporten om trafikkløsninger i anleggsfase. Gåturen langs traseen mellom Trengereid og Gullbotn antas å ha svært lite omfang.

Det eksisterende gang- og sykkelanlegget langs nedre del av fv. 49, og som går utenom Middagshaugtunnelen, blir utilgjengelig i hele anleggsfasen, jf. figur 9.



Figur 9 Eksisterende gang- og sykkelveg (gul markering) mellom bussholdeplass på E16 i nordvest og fv. 49 sør for Middagshaugtunnelen i sørøst, blir utilgjengelig i hele anleggsfasen. Til høyre: Eksisterende gang- og sykkelveg går på utsiden av Middagshaugtunnelen på fv. 49 (foto: Google Street View).

Det er per i deg ikke funnet en løsning hvor et separat gang- og sykkelanlegg mellom bussholdeplassen på E16 i retning øst og fv. 49 kan videreføres. Den midlertidige forbindelsen som er vist i vedlegget «Trafikkløsninger i anleggsfasen» (jf. figur 10) vurderes av fagetaten som sikkerhetsmessig utfordrende. Løsningen innebærer sykling i blandet trafikk i en stor rundkjøring, hvor syklister som kommer fra fv. 49 skal svinge til venstre. Situasjonen kan gi risiko for at kjørende ikke ser syklister og dermed bryter vikeplikten. Løsningen vurderes av fagetaten som mest utfordrende for enkeltsyklister. Syklister i større grupper er mer synlige, og risikoen for sammenstøt er da mindre.



Figur 10 Foreløpig prinsipp for midlertidig sykkelforbindelse mellom Trengereidsvingane og fv. 49. Rute for syklende i anleggsfase er planlagt å gå i blandet trafikk gjennom E16-rundkjøringen på Trengereid. Samme prinsipp er planlagt oppretthold når rundkjøringen forskyves, jf. figur til høyre. Endelig utforming med avbøtende tiltak fastsettes etter at pågående risikovurdering er ferdig (før anleggsstart). Illustrasjon: FAS-rapport «Trafikkløsninger i anleggsfase».

Gamle Vaksdalsvegen (figur 11) får økt trafikk i perioden øvre deler av Trengereidsvingane er stengt. Vegen blir hovedatkomst til Trengereid. I tillegg vil den bli benyttet til omkjøring ved planlagt vedlikehold eller hendelser på E16.



Figur 11 Venstre: Gamle Vaksdalsvegen (gul markering) får økt trafikk i anleggsfasen. Høyre: Boliger langs Gamle Vaksdalsvegen (Foto: Google Street View).

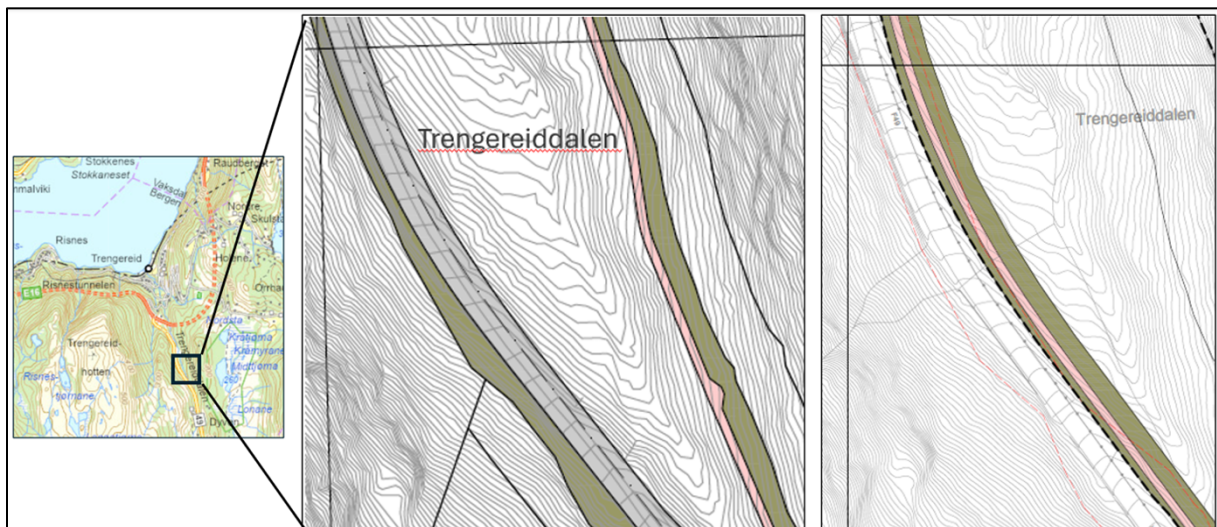
Som en følge av den langvarige trafikkomleggingen ved Trengereid, som gir økt trafikk på lokalveger og midlertidig avvikling av deler av eksisterende tilbud for gående og syklende, er det etter offentlig ettersyn innarbeidet en rekkefølgebestemmelse om at det skal

gjennomføres risikovurdering for gående og syklende på de ovenfor omtalte vegstrekningene, jf. bestemmelsenes § 6.1.1. nr. 6.

Flytting av gang- og sykkelveg langs fv. 49 (permanent fase)

Gjeldende reguleringsplan viser gang- og sykkelveg i Trengereiddalen, delvis langs fv. 49 og delvis et stykke unna fylkesvegen. Ny gang- og sykkelveg mellom E16 og Gullbotn vil legge til rette for forbedret tilgang til Gullbotn på sykkel og til fots. Gullbotn er en viktig innfallsport til Gullfjellet for friluftsliv. I planforslaget er dette nå endret slik at hele gang- og sykkelanlegget ligger inntil fylkesvegen. Dette vil i noen grad endre opplevelsesverdiene ved ferdsel på om lag 700 meter av gang- og sykkelvegen. Kjørevegen vil i noe større grad oppleves negativt visuelt, og gående og syklende vil oppleve økt støy og støv. Veganlegget for kjørende vil uavhengig av endringen i stor grad dominere den smale dalbunnen. Som følge av dette vurderer fagetaten opplevelsesverdiene tilknyttet ny gang- og sykkelveg uansett som begrensede, og at traseendringen ikke i vesentlig grad berører allmenne interesser eller barn og unge.

Flyttingen av gang- og sykkelvegen nærmere kjørevegen kan medføre behov for å vurdere tiltak som forebygger sammenstøt mellom kjøretøy og myke trafikanter i forbindelse med utforkjøring. Eventuelt behov for rekkverk i Trengereiddalen i ferdig situasjon avgjøres i neste fase av planleggingen. I reguleringsplanen inngår 3 meter rabatt, illustrert uten rekkverk. Dette er ihht. til krav i Håndbok N100 for fartsgrense 80 km/t. Plankart og planbestemmelser gir anledning til å oppføre rekkverk dersom det konkluderes med at det er behov. Plan- og bygningsetaten vurderer dette som tilfredsstillende håndtert i planforslaget.



Figur 12 Utsnitt av endret trase for ny gang- og sykkelveg langs deler av fv. 49 i Trengereiddalen: Til venstre: Oversiktskart. I midten: Løsning vedtatt i 2022 med kjørevegen og gang- og sykkelveg på hver sin side av dalbunnen. Til høyre: Foreslått ny løsning hvor trafikkkarealene samles ved at trase for gang- og sykkelveg legges inntil 3 meter rabatt langs kjørevegen. Selve kjørevegen (grå farge) omreguleres ikke. Den vises derfor ikke med farge i figuren til høyre.

Vurdering av planforslaget etter naturmangfoldloven §§ 8-12.

Virkinger og vurderinger framgår av vedlagt konsekvensutredning.

Kunnskapsgrunnlaget for naturmangfold er basert på supplerende naturtypekartlegging på land, kartlegging av fjæresone og sjøbunn i 2023, i tillegg til tidligere kartlegging tilknyttet den

statlige reguleringsplanen. Eksisterende informasjon om naturmangfoldet i utredningsområdet er innhentet fra offentlige databaser. Det er registrert to terrestriske delområder (én naturtype og ett landskapsøkologisk funksjonsområde) og fire marine delområder innenfor utredningsområdet.

Tiltaket vil i hovedsak skje under bakken og på fjordbunnen. Tiltaket vil gi det terrestriske delområdet på Romslo (N14 – Frisk lågurtedelløvsskog) noe miljøskade. Delområde M3 ved Naustvika med dyp bløtbunn vil få noe miljøskade.

For delområde N14, som berøres av midlertidig vegkryss, er krav om restaurering av naturtypen innarbeidet i bestemmelsenes pkt. 5 nr. 5. Både lokaliteten og den berørte delen er svært små arealer.

For delområde M3 med dyp bløtbunn vurderes det ikke aktuelt å reetablere bunnssubstrat tilsvarende dagens bløtbunn når anlegget er avsluttet. Delområdet på ca. 900 daa vil dekkes med stein og bli permanent endret. Selv om direkte berørt areal er stort, er habitatet dyp bløtbunn ikke vurdert som begrenset, da tilnærmet hele det nære fjordsystemet antas å bestå av denne habitattypen midtfjords. Fagetaten bemerker at habitattypens utbredelse er noe usikker. Det er ikke vurdert som nødvendig å kartlegge forekomstens utbredelse, siden det er klarlagt at inngrepet uansett omfatter en svært liten del av forekomsten.

Kunnskapsgrunnlaget om naturmangfold og tiltak vurderes som godt nok jfr. krav i naturmangfoldloven § 8. Føre-varprinsippet jf. lovens § 9 får dermed ikke anvendelse, og samlet belastning (jf. § 10) vurderes som liten.

Planforslaget innebærer ikke vesentlig endring i størrelse på areal av dyp bløtbunn som transformeres, men deponiet flyttes til en lokalitet hvor de samla miljøulempene på land reduseres. Når planendringen er vedtatt vil i en periode både deponiet ved Romslo og deponiet ved Naustvika være regulert til deponi. FAS har planlagt at deponiet ved Romslo skal omreguleres i en egen prosess, da det ikke er aktuelt å benytte begge lokalitetene. Bakgrunnen for at planen for det godkjente deponiet ikke oppheves samtidig med regulering av nytt deponi er et behov for sikkerhet for at det nye deponiet kan benyttes før den gamle lokaliteten omreguleres. Deponering ved Naustvika krever i tillegg til utarbeiding reguleringsplan ny konsesjonsbehandling etter forurensningsloven. Slik konsesjon er gitt for Romslo, og FAS har søkt om å endre konsesjonen til ny lokalitet. Dette innebærer at konsesjonen etter forurensningsloven for den forrige lokaliteten trekkes når den nye lokaliteten godkjennes. Siden det ikke er planer om å benytte begge deponiene er det ikke utarbeidet ny vurdering av samlet belastning etter naturmangfoldlovens § 10 for en situasjon der begge deponiene er i drift. Samlet belastning vil være tilnærmet identisk med det som er angitt i den gjeldende statlige planen.

Tiltakshaver skal selv dekke kostnadene ved å hindre og begrense skade på naturmangfoldet, jf. lovens § 11. Dette gjelder både tiltak som er hjemlet i reguleringsplanene og tiltak som kreves for å oppfylle vilkår for konsesjon etter forurensningsloven.

Kravene om miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder i Naturmangfoldlovens § 12 anses som oppfylt ved:

- Vurderingene som er gjort for å plassere sjødeponiene på steder der skadene på naturmiljø blir begrenset.

- Miljøkrav og miljøtiltak angitt i reguleringsbestemmelsene til den opprinnelige statlige planen og i planendringen pkt. 2.2.1 Plan for ytre miljø, pkt. 2.2.2 Vern mot forureining, pkt. 2.2.6 Rigg- og marksikringsplan, pkt. 2.4 Landskapsplan, pkt. 2.5 VA-anlegg og pkt. 6 Rekkefølgekrav (pkt. 6.1.1 nr. 2 og pkt. 6.1.2 nr. 1 og nr. 2).
- Bruk av lukka nedføringsløsning i øvre vannlag
- Behandling av deponering etter forurensningsloven

Konsekvensutredning

Det er utarbeidet konsekvensutredning for planforslaget. Plan- og bygningsetaten har ingen merknader til konsekvensutredningen, som omfatter temaene:

- Landskapsbilde
- Friluftsliv, by- og bygdeliv
- Naturmangfold
- Kulturarv
- Naturressurser.

Overskuddsmasser som ressurs

Tunnelsteinen som skal dumpes i fjorden utgjør et stort volum av en ikke-fornybar naturressurs. Plan- og bygningsetaten er betenkt over at ressursen gjøres permanent utilgjengelig som byggeråstoff. Det nye anlegget for dumping via fjellsjakt gjør massene mindre tilgjengelige for eventuell sjøtransport enn den tidligere regulerte løsninger med flytende kai. I planendringen inngår en bestemmelse om at det for den nye løsningen midlertidig kan åpnes opp for utskiping til sjøtransport, jf. bestemmelsenes pkt. 5.2 nr. 3. Dette innebærer en fordyrende løsning for eventuell mottaker av masser, sammenliknet med den opprinnelige løsningen hvor sjøtilgang inngikk i hovedløsningen. Fagetaten vurderer likevel at den nye løsningen bør aksepteres siden det ikke er noen som har meldt ønske om å ta imot massene via sjøtransport, samt at den nye løsningen der støyende og støvende aktivitet flyttes under bakken samlet sett er bedre for nærmiljø i anleggsfase.

Anbefalt vedtak:

1. I medhold av plan- og bygningsloven §§ 12-12, jf. 12-11, vedtas følgende forslag til detaljregulering:
 - a. E16 og Vossebanen, Arna - Stanghelle, endring av reguleringsplan for Romslo/Naustvika og Trengereid, arealplan-ID 71430000 vist på plankart, sist datert 04.10.2024
 - b. Tilhørende reguleringsbestemmelser, sist datert 08.10.2024

Plan- og bygningsetaten

Hege Løtveit

Avdelingssjef

Tarje Wanvik

Etatsdirektør

Dette dokumentet er godkjent elektronisk.

Vedlegg:

Plankart VN1, VN2 og VN4 datert 04.10.2024
Planføresegner datert 08.10.2024
Planbeskrivelse datert 08.10.2024
Merknadsbehandling offentlig ettersyn datert 6.5.2024
ROS-analyse datert 15.4.2024
ROS-analyseskjema (udatert)
Konsekvensutredning kulturarv datert 22.4.2024
Konsekvensutredning naturmangfold datert 22.4.2024
Konsekvensutredning naturressurser datert 22.4.2024
Konsekvensutredning friluftsliv, by- og bygdeliv datert 22.4.2024
Konsekvensutredning landskapsbilde datert 22.4.2024
Trafikkløsninger i anleggsfasen datert 8.10.2024

Fullstendig dokumentoversikt og saksgang, se <https://www.bergen.kommune.no/omkommunen/offentlig-innsyn/innsynplanogbyggesak> saksnr PLAN-2023/14350