

Oppsummering av merknader offentlig ettersyn reguleringsplan

Statleg reguleringsplan PlanID NO201703



06.04.2022 Akseptert
 Akseptert m. kommentarer
 Ikkje akseptert /
 kommentert. Revider og
 send inn på nytt.
 Kun for informasjon

Sign
 Gunnar Søderholm

Revisjon:	Revisjonen gjelder:	Dato: 06.04.2022	Utarb. av:	Kontr. Av:	Godkj. av
Tittel: Oppsummering av merknader til forslag til planprogram		Sider:	44		
E16 og Vossebanen		Produsert av:	Idar Reistad		
		Prod. Dok. Nr.:			
		Erstatter:			
		Erstattet av:			
Prosjekt:	B11734	Dokumentnr:		Revisjon:	02B
Parsell:	Arna – Stanghelle	Drift dokumentnr:		Drift rev.	

Innhald

1 Samandrag	3
2 Høyringa	4
2.1 Planprosessen	4
3 Merknader mottatt ved offentleg ettersyn	4
3.1 Gjennomgåande merknader	4
3.1.1 Alternativ B1 eller B2 i Vaksdal.....	4
3.1.2 Støy og luftforureining	5
3.1.3 Massedeponi og massehandtering.....	6
3.1.4 Grunnerverv	7
3.1.5 Gjennomgåande gang- og sykkelveg	7
3.1.6 Vidare planlegging Stanghelle - Voss.....	8
3.1.7 Løysing på Stanghelle.....	8
3.1.8 Andre vesentlege merknader.....	8
3.2 Alle merknader med kommentar	9
3.2.1 Kommunar og offentlege instansar.....	9
3.2.2 Interesseorganisasjonar, lag og næringsliv.....	21
3.2.3 Privatpersonar og grunneigarar.....	27
4 Endringar etter offentlig ettersyn	43

1 Samandrag

Forslag til reguleringsplan for fellesprosjektet E16 og Vossebanen Arna-Stanghelle, var ute til offentlig ettersyn i perioden 01. juli til 17. september 2021. Det vart sendt ut 495 brev til grunneigarar og direkte berørte partar. I tillegg vart seks kommunar, 27 andre offentlege instansar og 26 lag, velforeiningar og interesseorganisasjonar varsla. Totalt er det kome inn 69 merknader som er samanfatta i dette dokumentet.

I kapittel 3.1 er dei viktigaste gjennomgåande merknadene svart på. Alle innkomne merknader er svart ut i kapittel 3.2.

Merknader som er *teke til følge* er merknader som har ført til endringar enten i plankart, føresegner eller planomtale. Kva som er endra i plankart, i føresegner og i planomtalen er omtalt i kap. 4. Dei fleste endringar er gjort etter merknader og innspel frå høyringa, men nokre mindre endringar har prosjektet sjølv gjort etter at planen vart lagt ut på høyring.

Alternativ B1 eller B2 på Vaksdal har begge vore på høyring. Vaksdal kommune, Voss herad, Bergen kommune og Vestland fylkeskommune ønskjer alle alternativ B2. Prosjektet har sett nærare på anleggsgjennomføring og kostnader. Anleggsgjennomføringa er langt meir komplisert og kostnadskrevjande for alternativ B1. Dette har medført at i dei nye vurderingane kjem B1 og B2 om lag likt ut i kostnad og netto nytte.

No er det KMD som skal vedta alternativ. Utbyggingsdivisjonen vil påpeike at når alternativa kjem likt ut på dei samfunnsøkonomiske berekningane, så bør det lokale ønskje om alternativ B2 vektleggast.

I plankarta er den viktigaste endringa at sjødeponi på Fossmark og Boge er teken ut av planen. Mange har vore negative til desse sjødeponia. Dei er heller ikkje optimale i høve til verken kostnader eller anleggsteknisk. Det er og lagt inn automatisk freda kulturminner etter at arkeologiske undersøkingar er utført av Vestland fylkeskommune. I tillegg har fylkeskommunen bede om at nye omsynssoner for kulturmiljø blir lagt inn. NVE sine innspel er teke omsyn til og planen gjennomgått med tanke på omsynssone ras- og skredfare. Statnett sin trafostasjon på Tangeland utgår av planen.

Prosjektet har gjort ei senking av banetraséen slik at den vil gå i samanhengande tunnel mellom Arna og Vaksdal og ikkje ut i dagen på Trengereid. Endringa er gjennomført for å optimalisere banelinja, noko som gir betre driftsvilkår for jernbanen. Dette fører til mindre endringar i plankart på Trengereid med endra samferdselsføremål (bane til annan veggrunn), samt ei mindre utviding av planegrensa i nord for anleggstverrslag og rømmingstunnel.

Endringane i plankarta er følgt opp med oppdatering av føresegnene. I tillegg er det teke til følge nokre innspel frå Bergen kommune og NVE.

Det er gjort mindre endringar i planomtalen, der det i stor grad handlar om oppdatering i høve til endringane som er gjort i plankart omtalt ovanfor.

2 Høyringa

2.1 Planprosessen

Tingingsbrevet frå Samferdselsdepartementet datert 08.12.2015 legg opp til planlegging etter K5 konseptet som eit felles prosjekt for bane og veg frå Indre Arna til Stanghelle. I brevet er det og sagt at det skal planleggast som statleg plan og at ein går rett på reguleringsplan.

Planprogrammet låg ute til offentleg ettersyn i perioden 27. april til 6. juli 2018 og vart godkjend av Kommunal- og moderniseringsdepartementet 9. november 2020.

Godkjenning for høyring og offentleg ettersyn av forslag til statleg reguleringsplan, vart stadfesta i brev frå Kommunal- og moderniseringsdepartementet 24. juni 2021. Høyringsperioden var i tidsrommet **1. juli til 17. september**. Grunna utlegging i sommarferien vart høyringa utvida med 4 veker. I løpet av høyringsperioden vart det arrangert 3 digitale folkemøter via Teams Live Events. Det vart også orientert om planane i kommunestyremøte i Vaksdal og for byrådet i Bergen. Det var god deltaking på alle møtene. I tillegg vart det gjeve informasjon gjennom media og prosjektet si eiga nettside. På grunn av koronasituasjonen vert det ikkje arrangert kontordagar i kommunane, men oppmoda til kontakt via telefon eller møte på Teams. Dette var det ein del som nytta seg av.

3 Merknader mottatt ved offentleg ettersyn

Totalt er det motteke 69 merknader til høyringa av reguleringsplanen. I alt 20 av desse er frå kommunar og andre offentlege instansar, 12 frå interesseorganisasjonar, lag og næringsverksemdar og 37 frå privatpersonar og grunneigarar.

3.1 Gjennomgåande merknader

Det er mange merknader som omhandlar om lag same tema. Her vert gjennomgått dei viktigaste gjennomgåande tema med tiltakshavar sin kommentar. For enkeltvise merknader og kommentarar vert det vist til kapittel 3.2.

3.1.1 Alternativ B1 eller B2 i Vaksdal

Det er mange som er negativ til alternativ B1 og vil ha alternativ B2 på Vaksdal. Mellom dei er Vaksdal kommune, Voss herad, Bergen kommune og Vestland fylkeskommune. I tillegg er det mange som bur på Vaksdal som vil ha B2. Det er berre ein merknad som heller vil ha B1. Grunngevinga for B2, er mellom anna, betre lokal utvikling av areala rundt ny stasjon, mindre støy fordi ny E16 blir lagt utanfor sentrum og kortare anleggstid. Vaksdal kommune ber om at deira ønskje blir vektlagt. Kommunen peikar og på at den samfunnsøkonomiske analysen både for prissette og ikkje prissette konsekvensar, viser svært liten forskjell mellom B1 og B2.

Kommentar frå tiltakshavar

Det er positive og negative verknader for både B1 og B2 og samanstillinga av prissette og ikkje-prissette verknader i reguleringsplanen ga ein knapp fordel for B1. Fordelen var knytta til kostnadsanslag gjennomført våren 2020, der resultatata for B2 var 113 millionar kronar dyrare enn for B1. Prosjektet har jobba mykje med planlegging av anleggsgjennomføringa sidan den gong og ein starta difor ein prosess med å sjå nærare på skilnaden i anleggsgjennomføringa for dei to alternativa. Denne er vurdert som mykje meir komplisert for B1 enn for B2, og gjennomføringa tek dobbelt så lang

tid i B1. Dette har påverka kostnadene og medført at B1 og B2 kjem om lag likt ut. Det er berekna at B2 har marginalt lågare kostnad enn B1. No er det KMD som skal vedta alternativ. Utbyggingsdivisjonen vil påpeike at når alternativa kjem likt ut på dei samfunnsøkonomiske berekningane, så bør det lokale ønskje om alternativ B2 vektleggast.

3.1.2 Støy og luftforureining

Det er mange som er uroa over auka støybelastning frå ny veg og bane. Dette gjeld både i permanent fase og i anleggsfasen. I Arnadalen er fleire oppteken av auka støy frå den nye brua over dalen. I tillegg til støy frå anleggsverksemd og massetransport opp til Tangelandsheiane deponi.

På Vaksdal er det særleg i alternativ B1 at mange peikar på auka støy både frå ny bane og ny E16 som vil gå parallelt nede i sentrum. På Stanghelle vil ny stasjon bli flytta til meir sentral plassering i bygda og fleire er uroa over auka støy nær busetnaden og barnehagen. Nokre er og kritiske til dei støyberekningane som er utført.

På Fossmark er dei som bur der kritisk til anleggsstøy frå sjødeponi og tverrslag. Dette gjeld både alternativ Fossmark og Linnebakkane.

Nokre stiller og spørsmål om auka luftforureining ut frå portalane for dei nye vegtunnelane. Særleg gjeld dette på Vaksdal.

Kommentar frå tiltakshavar

Støyberekningane viser at det er stor reduksjon i bustader i gul eller raud støysone frå referanse til ny situasjon. Diverre er det ikkje berre dei same bustadene som blir påverka, men ei rekke nye. Det er laga støykart både med og utan støyskjerming rundt støykjelda. I raud sone vil bustader innløysast og i gul støysone vil ein sjå meir konkret på lokale støytiltak som supplement. Dette er fasadetiltak som t.d. nye vindauge og støyskjerming av uteplass. I anleggsfasen skal byggherre og entreprenør og halde seg til grenseverdiar. Støy frå alle anleggsområde vil bli følgt opp med nye prognoser og forslag til avbøtande tiltak i prosjekteringsfasen når fleire detaljar om anleggsdrifta er på plass. Føresegnene til reguleringsplanen slår fast at prognose og forslag til avbøtande tiltak skal utarbeidast før anleggsstart. Støy frå massetransport og sum av støy frå fleire kjelder er ikkje berekna i reguleringsfase, men er naturleg å sjå på i seinare fase.

I framtida vil ein få mykje meir stillegåande godstog. Denne endringa vil i seg sjølv halvere opplevd støyinnivå frå dagens godsvogner. Når det gjeld Stanghelle er det vurdert at ein forlenga kulvert ikkje vil vere eit særleg effektivt støytiltak. Det er brua over Dalevågen som er den største kjelda til støy og som det er viktigast å skjerme godt. Sjå litt meir om dette temaet under punkt 3.1.7.

Berekningane prosjektet har fått gjort for luftkvalitet er svært konservative og usikre. Resultata er difor urealistiske slik dei føreligg no. Utgangspunkt for berekningane er såkalla «worst-case-studie». Då legg ein til grunn at absolutt all tunneluft, og dermed alt utslepp som er generert inni tunnelane, kjem ut av portalane. Dette sjølv om me veit at mykje svevestøv vil feste seg på tunnelveggane og først kome ut ved kontrollert tunnelvask. Ein har og stor usikkerheit i mengde utslepp/ svevestøv som vil verte generert inni tunnelane. Det er avhengig av kor mange bilar med fossilt drivstoff det vil vere. Det har også stor avhengigheit av kor mange bilar som køyrer med piggdekk og om vegbanen er våt eller tør. I tillegg er det stor usikkerheit knytta til meteorologi, kor mykje vind det er og kor stor spreining av svevestøvet ein skal leggje til grunn. Resultata av berekningane på luftforureining frå tunnelmunningane er om lag lik for B1 og B2. Då det er så stor usikkerheit knytta til resultata vil prosjektet i neste fase arbeide med løysningar som vil redusere utsleppet i munningane. Dette kan til

dømmes vere å sleppe ut luft undervegs i tunnelstrekningane, slik at utsleppet ikkje blir så konsentrert i kvar ende.

3.1.3 Massedeponi og massehandtering

Massehandtering er det mange som er oppteken av. Mange er kritiske til at tunnelmassene skal dumpast i fjorden eller deponerast på land og etterlyser meir samfunnsnyttig bruk. Det er og peika på viktige verdiar i Sørfjorden og Veafjorden, som gytefelt for torsk og nasjonal laksefjord og laksevassdrag. Det er mellom anna vist til problem med spreiring av finstoff, plast og nitrogen frå sprengstoffrestar. Det er fleire oppdrettsanlegg i fjorden og selskapet som driv desse er uroa over negativ påverknad for desse.

Mange er kritiske til sjødeponi på Fossmark, og meiner det vil få store konsekvensar for ei lita bygd og øydelegging av strandsona. Fleire er og kritiske til Boge som sjødeponi. Både Vaksdal kommune og Statsforvaltaren meiner Fossmark og Boge må utgå.

Det er og fleire som er negative til nokre av landdeponia, men her er det meir delte meiningar. Statsforvaltaren er negativ både til Tangelandsheiane, Idlasundet og Dalehagen. Vaksdal kommune er ikkje i mot nokon av landdeponia, medan Bergen kommune er kritisk til Vestredalen og meiner Trengereiddalen må nyttast fullt ut før Vestredalen. Tangelandsheiane meiner Bergen kommune kan nyttast under visse vilkår.

Kommentar frå tiltakshavar

Prosjektet har i lang tid prøvd å få god samfunnsnyttig bruk av massene. Det har vist seg svært vanskeleg innafor vilkåra om akseptable kostnader, klimagassutslepp og miljøverknader. Konklusjonen er difor at sjødeponi i dette tilfellet er det beste og truleg einaste realistiske alternativet for større deler av tunnelmassen. Det vert vist til søknad om sjødeponi for grundig omtale av bakgrunn, omsøkte løysingar/verknader og alternative løysingar. Sjødeponi har svært mykje lågare kostnader og klimagassutslepp enn andre alternativ. Godt eigna lokalitetar og eit nytt lukka nedføringssystem skal sikre at miljøverknader i anleggsfasen vil bli akseptable. Langsiktige verknader av sjødeponi er små, jfr konsekvensutgreiing.

Føresett lukka nedføringssystem skal utviklast og dokumenterast før anleggsstart, og skal løyse påpeika utfordringar med spreiring av finstoff, plast og nitrogen i anleggsfasen. Merk at nedføringssystemet er kome til etter at konsekvensutgreiing og fagrapportar som omtalar potensielle miljøverknader er ferdigstilt.

Prosjektet tilrår at alternativ «Fossmark» utgår som mogleg anleggstverrslag i planen. Årsaka er i første rekkje at det no er avklara at dette ikkje lenger er økonomisk gunstig gitt at sjødeponi vert tillate. Mogleg sjødeponi ligg her for langt frå land til at føresett nedføringsmetode er eigna, jfr. søknad om sjødeponi. Av dei fire alternative lokalitetane i planframlegget har «Fossmark» også størst negative verknader på ikkje-prisette tema. Dei tre andre alternativa (Linnebakkane, Gamle Fossen, Svabakken) vert alle regulert for å sikre fleksibilitet ved utlysing av entreprisar. Alle desse krev midlertidig rundkøyning og tilkomsttunnel frå oppsida av dagens E16 ved Fossmark. Berre ein av lokalitetane vert nytta. Prosjektet tilrår og at Boge utgår. Dette deponiet ligg ugunstig til i høve til drivlengder, samt at det heller ikkje har tilkomst til dagens E16.

Prosjektet vel å ta med alle landdeponia vidare i reguleringsplanen. Det er ikkje sikkert at alle vil verte brukt, men me må førebels ha ei opning for det fram til avgjersle på søknaden om sjødeponi. Ved full utnytting av sjødeponia, kan det ta unna det meste av overskotsmassene. Dette gjev og meir

fleksibilitet for vidare prosjektering. Ut frå merknadene er det heller ikkje samstemt stor motstand mot nokon av landdeponia.

3.1.4 Grunnerverv

Fleire av merknadene frå grunneigarar og privatpersonar omhandlar temaet grunnerverv. Fleire av disse igjen er reine spørsmål og ikkje eigentleg høyringsinnspel til reguleringsplanen. Spørsmåla er knytta til spesifikke eigedomar, rettigheter, grunnervervsprosess, tidshorisont og verdsetting.

Kommentar frå tiltakshavar

Mykje av desse merknadene kjem frå eit behov om informasjon om eigen situasjon. Å bli direkte råka av eit stort samferdsleprosjekt kan gje ein følelse av utrygghet og uro. Prosjektet er difor opptatt av å imøtekomme desse behova og vil i haust gjennomføre samtalar med alle dei som blir direkte råka av prosjektet, samt dei som ligg til vurdering. Det vil og bli nokre samtalar med enkelte som sjølv meiner dei blir direkte råka, men der prosjektet ikkje har vurdert tiltak. Prosjektet har og avtalt eit fellesmøte med kommunen. Der vil dei ovannemnde få direkte informasjon og møtet vil også annonserast i lokalaviser, samt prosjektet og kommunen sine heimesider. I fellesmøte med kommunen vil prosjektet gå gjennom kva grunnerverv er og korleis det går føre seg. Kva rettar den enkelte heimelshavar har og kva rettar byggherren har. Her vil også prosjektet sin status og framdriftsplan bli lagt fram. Kommunen vil i same møte fortelje litt om framtidsplanane i kommunen. Dette vil forhåpentlegvis gje den enkelte god innsikt i temaet og prosjektet vil følgje den enkelte opp om dei spesifikke eigedomane i ein-til-ein møter etterpå.

3.1.5 Gjennomgåande gang- og sykkelveg

Fleire merknader peikar på at prosjektet må få til ei sikker løysing for gjennomgåande gang- og sykkeltilbod på strekninga. På delar av strekninga manglar dette heilt. Vaksdal kommune ønskjer å sikre nedlagt jernbane som framtidig gang- og sykkelveg. Bergen kommune støttar dette og viser mellom anna til utført moglegheitsstudie. Vestland fylkeskommune ber om at reguleringsplanen slår fast korleis sykkeltilbodet mellom Trengereid og Stanghelle skal løysast og at det vert gjennomført av fellesprosjektet.

Kommentar frå tiltakshavar

Løysinga i denne reguleringsplanen er at ein nyttar dagens E16 som gang- og sykkelveg når ny veg opnar. Då vil trafikken på dagens E16 bli mykje mindre og det er vurdert at det kan opnast for gange og sykling. I moglegheitsstudiet er dette alternativet kalla for Lokalvegalternativet. Det er føreteke eiga trafikksikkerheitsvurdering (TS) for mellom anna sykling gjennom dei lange tunnelane. Vurderinga basert på tilgjengeleg informasjon, kan tillate sykling gjennom t.d. den lange Stavanestunnelen etter at ny E16 blir opna. Dette krev nokre tiltak som tilstrekkeleg belysning og ventilasjon. Det er og tilrådeleg at det blir etablert eit varslingsssystem. Kva tiltak som må gjerast, vil bli vurdert seinare og ny risikovurdering må gjennomførast etter metode skildra i Statens vegvesen sin rapport Sykling i tunnel.

I moglegheitsstudiet er anbefalt trasé der ein i stor grad nyttar nedlagt jernbanetrasé. I denne anbefalte traséen må likevel delar av strekninga stengjast vinterstid på grunn av rasfare, slik at uansett så må dagens E16 kunna nyttast som sykkelmoglegheit. Det er heller ikkje avgjort kva som skal skje med dagens Vossebanen når nye jernbanetunnelar blir teken i bruk. Prosjektet tilrår at dersom ein vil gå vidare med Anbefalt trasé, så må dette gjerast som eit eige prosjekt og planarbeid.

3.1.6 Vidare planlegging Stanghelle - Voss

Både Vaksdal kommune og Voss herad med fleire etterlyser oppstart av vidare planlegging frå Stanghelle til Voss.

Kommentar frå tiltakshavar

Med omsyn til oppstart vidare planlegging Stanghelle – Voss vil Statens vegvesen jobbe med planlegging av store prosjekt i eit eige planleggingsprogram. Dette vil vere eit vedlegg til Statens vegvesen sin gjennomføringsplan av NTP. Difor er planlegging Stanghelle – Voss endå ikkje teke stilling til. Forhåpentlegvis vert dette offentleggjort tidleg i 2022, men dette tidspunktet er noko usikkert.

3.1.7 Løysing på Stanghelle

Det er fleire merknader knytta til løysinga gjennom Stanghelle, mellom anna frå Vaksdal kommune. For nokon har det vore ønskeleg at planlagt kulvert for jernbanen under dagens E16 vert forlenga så langt som mogleg. Dette er grunngeve med at jernbanen er en barriere som vil skille bygda i to og at det er naudsynt med omfattande støyskjermingstiltak utan kulvert.

Kommentar frå tiltakshavar

Ei løysing med å lukke jernbanetraseen og stasjonen på Stanghelle i en kulvert er ikkje vurdert som noko godt alternativ. Det er berre deler av traseen/stasjonen som i dag ligg under omliggande terreng. Dess lenger nord på Stanghelle ein kjem, jo lågare blir omkringliggande terreng. Køyreleidningane til toga krev eit luftrom på minimum 7,6 m over spora når det er tunnel/kulvert. Dette ville medført ein ruvande svær konstruksjon i bygda og medføre stor ekstrakostnad for prosjektet. Langs heile traseen har ein planlagt for støyskjerming tett på traséen, då det gir størst effekt å skjerme nærme støykjelda. For jernbanetraseen gjennom Stanghelle er det først og fremst brua som det er viktig å få til ein god støyskjerming på. Det er den som gir størst negativ påverknad på støyforhold i bygda og god skjerming av denne gir stor effekt for mange bustader.

Som bindeledd mellom aust- og vestsida på stasjonen er det planlagt ei overgangsbru. Denne fluktar med terreng på begge sider av brua og har trapper og heisar ned til plattformene. Overgangsbrua har direkte tilknytning til sentrumsfunksjonar som butikk, restaurant, barnehage og pendlarparkering. Det er elles kryssingsmoglegheiter under brua og ved avkøyrse frå hovudvegssystemet til og frå Stanghelle.

Det er ikkje aktuelt å forlengje kulverten ytterlegare. Det ville medført ein stor fysisk og visuell barriere i landskapet og bygda. Manglande støyskjermingseffekt, i tillegg til store ekstrakostnader, gjer at prosjektet ikkje tek desse høyringsinnspela til følge.

3.1.8 Andre vesentlege merknader

Statnett ber om at trafostasjonen på Tangeland blir teken ut av planen. Viser og til omsynssone for el-anlegg.

Vestland fylkeskommune meiner dagens E16 ikkje bør omklassifiserast til fylkesveg, sidan resttrafikken er låg og ikkje har regional funksjon. Funksjonen til vegen vil i første rekkje vere som omkøyringsveg for E16 ved stenging av tunnelar og bør difor fortsatt vere riksveg.

Vestland fylkeskommune ber om at omsynssoner kulturmiljø blir vist rundt Gamle Vossebanen og Christiania postveg. Ber om omsynssone rundt røyrgate til Vaksdal Mølle.

NVE har merknader til bruk av omsynssone H310. Ønskjer tillegg til føresegn for omsynssone H320 flaumfare. Meiner plandokumenta er svært mangelfulle i høve til å avklare fare for kvikkleireskred.

Kommentar frå tiltakshavar

Trafostasjonen på Tangeland blir teken ut av planen.

Omklassifisering av dagens E16 er starta opp, og vil gå som ein eigen prosess etter veglova.

Omsynssoner kulturmiljø for den freda Gamle Vossebanen, Christiania postveg og røyrgate til Vaksdal Mølle, blir teken inn i planen. Omsynssone kulturmiljø for Gamle Vossebanen som ikkje er verna er forstått slik at det gjeld jernbanegrund som ikkje lenger er nytta til jernbane, men som tidlegare var det. Det er nokre område dette gjeld, mellom anna knytta til dei midlertidige kaianlegga. Desse areala foreslår prosjektet at Bane NOR, ved Planforvaltning, skal innarbeide i sitt arbeide med nasjonal verneplan og sjå det i samanheng med etterbruken av eksisterande jernbanetrasé mellom Arna og Stanghelle.

Bruk av omsynssone H310 er gjennomgått og endra der det er funne naudsynt. Det er lagt til føresegn for H320 flaumfare. Det er teke med omtale av faren for kvikkleireskred i ROS-analysen og planomtalen. Dette gjeld Stanghelle. I tillegg til utarbeidd vurderingsrapport for Stanghelle og Helle, har geoteknisk konsulent utarbeidd ein rapport som beskriv vurderingar av områdestabilitet i Dalevågen og på Helle iht retningslinene frå NVE.

For meir utfyllande kommentarar, sjå kap. 3.2.

3.2 Alle merknader med kommentar

Her følgjer alle merknader med kommentar. Der tema går på dei gjennomgåande merknadene vert det vist til avsnitt der desse er kommentert. Dok.nr viser til nummeret dokumentet har fått sakssystemet til Statens vegvesen (saknummer 20/857).

3.2.1 Kommunar og offentlege instansar

Direktoratet for samfunnstryggleik og beredskap – dok. 80

Viser til Statsforvaltar som følgjer opp omsyn til samfunnstryggleik i plansaker.

Kommentar

Teke til orientering

Statnett – dok 84

Ber om at areal for trafostasjon (gbnr 298/65) Tangelandsheia tas ut av planen. Slike areal skal ikkje regulert etter plan- og bygningslova. Bruk av Statnett sin tunnel som transporttunnel for massar, må utgreiast og analyserast nærmare før denne løysinga blir valgt. Viser til tidlegare møter om dette. Planen må ikkje lage hindringar for spesialtransport til trafostasjonen gjennom tunnelen.

Transmisjonsnettleidningar skal ikkje innteiknast som eit planføremål i planen, men ha omsynssone H740 med tilhøyrande føresegnar. Byggeforbudsbelte skal vera 40 meter totalt. Viser ellers til omsyn som må takast med tanke på jording, rystingar i samband med anleggsarbeid og sprenging. Krev geologiske undersøkingar av mastpunkt. Det er 30 meter varslingsgrense for arbeid nær høgspentanlegg (varslingsplikt). Viser til vegleiingsmateriale på Statnett sine heimesider.

Kommentar

Teke til følgje.

Statnett sitt areal og trafostasjon blir teke ut av planen. Plangrense endrast til eigedomsgrense for Statnett sin eigedom gbnr 298/65.

I reguleringsplanen er det lagt opp til transportveg langs dagens veg til «Arnatippen». Det blir så etablert ny midlertidig veg sørover til deponiet på Tangelandsheiane. Truleg treng ein då ikkje bruke tunnelen til trafostasjonen. Dersom ein likevel må bruke tunnelen må dette utgreiast nærmare i tett samarbeid med Statnett.

Det er i planen lagt inn omsynssone H740 som tilsvarar byggeforbudsone dvs med 40 meter breidde.

Før anleggsarbeidet startar vil ein ta kontakt med leidningseigar for avklaringar, kartlegging og geologiske undersøkingar. Det blir vist til føresegnene punkt 5.4.2.

Kystverket – dok. 91

Kystverket finn at områda som er aktuelle or sjødeponi ikkje kjem i konflikt med areal avsett til farleia i Sjøfjorden eller med navigasjonsinstallasjonar i området. Minner og om handsaming etter havne- og farvannslova for tiltak som kan innverknad på tryggleik og framkome i farvatnet.

Kommentar

Teke til orientering

Bergen sjøfartsmuseum – dok. 92

Bergen sjøfartsmuseum har utført marinarkeologiske undersøkingar i planområdet. Det er ikkje registrert funn som omfattast av Lova av 9. juni 1978 nr. 50 om kulturminner, § 14. Gjer merksam på at tiltakshavar er pliktig å gje melding til sjøfartsmuseet dersom det vert gjort funn under anleggsarbeidet i sjøområda.

Kommentar

Teke til orientering

Avinor – dok. 95

Tiltaket vil ha ingen negativ verknad for Avinor sine tekniske anlegg. Viser til regelverk for rapportering, registrering og merking av luftfartshinder m.a. for byggekraner.

Kommentar

Teke til orientering

Bergen havn - dok. 103

Gjer merksam på at utfylling i sjø og etablering midlertidige kaianlegg er søknadspliktig etter havne- og farvannsloven § 14. Etter endeleg plassering må det søkjast om dette. Planen vil ikkje koma i konflikt med deira interesser.

Kommentar

Teke til orientering

Voss herad - dok. 105

Er svært positiv at planen no er til høyring. Vil understreka at rask handsaming av slutfasen på planprosessen og raskt vedtak av oppstart er svært viktig. Ber og om det snarleg blir oppstart av vidare planlegging Stanghelle-Voss. Ny veg og bane mellom Bergen og Voss vil få store ringverknader for Voss som regionsenter. Prosjektet er viktig for regional utvikling, og at løysingane gjev bærekraftige og gode stasjonsbyar. Voss herad støttar Vaksdal kommune om val av B2 i Vaksdal. Voss herad er og positiv til at det er stort fokus på massehandtering, men det er viktige at sårbare verdiar vert ivaretek ved val av løysingar og at gode avbøtande tiltak vert prioritert.

Kommentar

Teke til orientering

Med omsyn til oppstart vidare planlegging Stanghelle – Voss vil Statens vegvesen jobbe med planlegging av store prosjekt i eit eige planleggingsprogram. Dette vil vere eit vedlegg til Statens vegvesen sin gjennomføringsplan av NTP. Difor er planlegging Stanghelle – Voss endå ikkje teke stilling til. Forhåpentlegvis vert dette offentleggjort tidleg i 2022, men dette tidspunktet er noko usikkert.

Vi registrerer støtte til B2 i tråd med Vaksdal kommune sitt ønskje. Når det gjeld merknaden til massehandtering viser vi til kommentar under punkt 3.1.3.

Bane NOR - dok. 106

Ingen merknad.

Kommentar

Teke til orientering

Vann- og avløpsetaten Bergen kommune - dok. 122

Ber om at informasjon frå plan for ny hovudvassleidning frå Arna til Vågsbotn blir lagt til i VA rammeplan.

Kommentar

Teke til følgje.

Informasjon blir innarbeidd i VA rammeplan.

Norges vassdrags- og energidirektorat - dok. 123

Merknad til skredfare i bratt terreng og bruk av omsynssone H310. Planen bør gjennomgåast med tanke på at planen ikkje opnar for byggesakhandsaming i omsynssone H310_3. Heller ikkje i H310_1 i den utstrekning desse heller ikkje er faresonekartlagt. For omsynssone H310_2 reknar NVE at det er utarbeidd faresonekart i samsvar med kriterier i byggeteknisk forskrift §7-3.

NVE tilrår at i omsynssone H320 flaumfare, blir det teke inn i føresegnene at tiltak skal prosjekterast og utførast slik at byggverk, byggegrunn og tilstøytande terreng ikkje blir utsett for skade eller vesentleg ulempe som følgje av tiltaket. Tiltaka bør og innarbeidast i den hydrauliske modellen.

Meiner plandokumenta er svært mangelfulle i høve til å avklare fare for kvikkleireskred. Dette er heller ikkje omtalt i ROS analysen. Avklaring av reell naturfare skal skje på siste plannivå. Viser til NVE sin rettleiar 1/2019 *Sikkerhet mot kvikkleireskred* om korleis dette bør utgreiast.

Slik planen føreligg no utan endringar som medfører vesentleg auke i negative konsekvensar for vassdraga, meiner NVE det ikkje er naudsynt med vidare handsaming etter vassressurslova. Dei viktigaste krava om avbøtande tiltak knytt til vassdraga omtalt i planskildringa side 200, bør innarbeidast i føresegnene.

Kommentar

Teke til følge.

Vi har fått utarbeidd faresonekart for å dokumentere reell naturfare slik de etterlyser. Vi har og justert bruken av omsynssone H310 til berre å markere areal som er/kan vere skredutsett. Reguleringsplankart og føresegner er oppdatert.

Når det gjeld flaumfare har vi lagt inn i føresegnene at tiltak skal prosjekterast og utførast slik at byggverk, byggegrunn, og tilstøytane terreng ikkje vert utsett for skade eller vesentleg ulempe som følgje av tiltaket. Eventuelle tiltak som vert gjennomført i regi av prosjektet vert sjekka ut i den hydrauliske modellen.

Vi vil etterkomme NVE sitt ønskje om å omtale faren for kvikkleireskred i ROS-analysen og planomtalen. Dette gjeld Stanghelle. I tillegg til utarbeidd vurderingsrapport UAS-03-A-00026 for Stanghelle og Helle har geoteknisk konsulent utarbeidd ein rapport (UAS-01-00059_A01) som beskriv vurderingar av områdestabilitet i Dalevågen og på Helle iht retningslinene frå NVE. Konklusjonen er at på dei aktuelle tiltaksområda er det evaluert låg faregrad, mindre alvorleg skadefrekvens og risikoklasse 2. Vi har og revidert ROS-analysen og planomtalen på dette punktet.

Mattilsynet - dok. 124

Viser til drikkevassforskrift og omsyn til etablert drikkevassforsyning. Noterar at det er gjennomført kartlegging av aktuelle vassforsyningssystem. Det er viktig at aktuelle vassforsyningssystem sikrast levering av tilstrekkeleg drikkevatt i heile anleggsperioden. God dialog med kommunane er viktig. Mattilsynet er ikkje kjend med andre forhold som tilseier at planlagte tiltak vil kome i konflikt med noverande eller kjent framtidig planlagd vassforsyning.

Ansvar for å hindre spreiding av framande artar ligg på tiltakshavar. Det blir vist til plantehelseforskrifta. Mattilsynet kan kontaktast for meir informasjon om status for ulike skadegjerarar.

Mattilsynet meiner det aktivt må arbeidast vidare med å unngå deponering i sjø. Dersom det likevel blir aktuelt, må det takast særlege omsyn til både villfisk og oppdrettsfisk. Det bør vera god dialog med oppdrettarane i Sørfjorden. Særleg viktig er det å unngå spreiding av finpartiklar som kan påverke gjellehelsa til fisk. Viser til feil i konsekvensutgreiinga når det gjeld tidspunkt for smoltutvandring av villaks. Det rette skal vera utvandring om våren, dvs frå midten av mai til slutten av juni.

Kommentar

Teke til orientering

Omsyn til drikkevassforsyning er ivareteke i planen mellom anna i føresegnene 5.2.1, 7.1.1 og 7.2.1. I vidare prosjektering skal det og kartleggjast om det er private brønnar og vassanlegg som ikkje er påvist i planarbeidet.

Det er kartlagt framande artar i samband med planarbeidet, men nøyaktig omfang skal synleggjerast i prosjekteringsfasen. Det vert og vist til føresegnene 2.2.1 om Plan for ytre miljø og 2.2.8 Rigg og marksikringsplan.

Det skal jobbast vidare med tiltak for å hindre spreiding av finpartiklar frå deponering av tunnelmassar i sjøen. Mellom anna er det planlagt nedføringsløysing som slepp massane omlag 50 meter under overflata, slik at ein hindrar finstoffet og nå opp i dei mest kritiske sonene for villfisk og oppdrettsfisk. Viser til søknad til Statsforvaltaren om sjødeponi som omtaler dette meir inngåande. Det er feil i konsekvensutgreiinga for tidspunkt for utvandring av smolt. Det skal rettast opp. Denne feilen har likevel ingen innverknad i forhold til søknad om sjødeponi. Føresett lukka nedføringssystem skal her sikre mogleg heilårsdrift.

Statsforvaltaren i Vestland - dok. 128

Statsforvaltaren er positiv til oppgradering og rassikring av jernbanen. Er og positiv til rassikring av E16, særleg langs den rasutsette Sjørfjorden. Er negativ til firefelts veg Arna-Trengereid og at dette vil føre til auka trafikk inn mot Bergen samt isolert sett verka negativt på nytten av oppgradert jernbane på strekninga. Frykt/uro for befolkninga og trafikkantar er ikkje med i samfunnsøkonomisk reknestykke. Dette burde vore utført. Meiner og at utsetting av veg mellom Arna og Trengereid bør vurderast. Viser til 0-vekstmål i privatbilbruk i byvekstavtalen. Framstår og som lite rasjonelt før ringveg aust er på plass.

Prosjektet vil gje store overskotsmassar. Ved å utsetje driving av to vegtunnelar Arna-Trengereid, vil overskotet bli monaleg redusert. Meiner at Tangelandsheiane deponi bør utgå. Her er det viktige friluftsverdiar og peikar på mogeleg avrenning til Storelva som er viktig anadromt vassdrag. I tillegg bør deponi på Idlasundet og på Dalegarden unngåast på grunn av store negative konsekvensar. Av sjødeponi blir det minst negativ konsekvens for Romslo, Langhelleneset og Gamle Fossen eller Svabakken. Dei andre sjødeponia bør utgå.

Statsforvaltaren har ikkje særlege synspunkt på val av løysing B1 og B2 i Vaksdal. Viser til liten skilnad mellom dei to alternativa både for prissette og ikkje prissette konsekvensar.

Kommentar

Teke til orientering

Det er rett at frykt og uro ikkje er med i det samfunnsøkonomiske reknestykke. Her må vi forhalde oss til den metodikken som gjeld for slike berekningar.

Det er og rett at ein ikkje får full effekt av E16 Arna – Trengereid før Ringveg aust er på plass. Her har vi halde oss til bestillinga som prosjektet har og dessutan vil ikkje det å utsetje Arna – Trengereid løyse noko problem knytta til handtering av overskotsmassar. Vi noterer oss ønskje om at Tangelandsheiane bør utgå, men vi kan ikkje ta dette ut av planane før vi veit utfallet av deponisøknaden. Idlasundet er med som massedeponi i planane for å unngå massetransport av ca 100-tusen m³ gjennom busetnaden på Stanghelle. Vi vurderer ulempene med deponiet som handterbare, sjå også dok. 140. Vi har ikkje noko alternativ til Dalegarden og meiner den bør vere med vidare. Avgjerande er her også at Dalehagen i ettertid kan gi god ressursutnytting som permanent «massebank».

Dels teke til følgje.

Når det gjeld kva sjødeponi som skal vere med vidare er vi samd i at Fossmark veg og Boge kai kan gå ut. Linnebakkane må vere med vidare. Linnebakkane har kjørbar adkomst frå E16, noko som Gamle Fossen og Svabakken manglar utan store ekstra kostnader. Det er berre aktuelt å nytte eitt av tverrslaga, men tre regulerte alternativ vil her sikre nødvendig fleksibilitet og mogleg optimalisering når kontraktar/entreprisar vert lyst ut.

Bergen brannvesen - dok. 132

Bergen brannvesen forutset at planområdet blir tilrettelagt for brannvesenet sine kjøretøy samt tilstrekkeleg slokkevasskapasitet. Viser til vegleiar *Tilrettelegging for innsats for rednings- og slokkemannskaper*. Ber om møter i forkant av anleggsarbeidet for tilrettelegging av anleggsområda for innsats og sløkkevatn.

Kommentar

Teke til følgje.

Prosjektet vil initiere ein eigen møteserie med Bergen Brannvesen for å drøfte og avklare fleire ulike problemstillingar knytta til anleggsfasen, beredskap og tekniske installasjonar.

Bergen brannvesen vil bli informert i god tid før anleggstart om korleis anleggsområdene er utforma og korleis ein har tenkt tilrettelegging for innsats og sløkkevatn. Fram til no har ein sett på kva som må til for å tilfredsstille krav til endeleg anlegg knytta opp mot Statens vegvesen Handbok N500, Bane NOR sitt tekniske regelverk, samt Tekniske spesifikasjonar for samtrafikkvegne for sikkerheit i jernbanetunnelar. Dette dekkar eksempelvis basseng for sløkkevatn med tilførsel til veg- og banetunnel, samt rednings- og evakueringspunkt langs strekninga.

Vaksdal kommune - dok. 137

Kommunen meiner det er viktig at løysingane gjev gode, attraktive og berekraftige stasjonsbyar og kor viktig prosjektet er for regionutviding austover frå Bergen. Noko som vil gje kraftfull utviding av bu- og arbeidsmarknaden i regionen. I tillegg ei viktig satsing for meir miljøvennleg transport.

Samarbeidet med prosjektet har vore godt. Det er viktig at bygging av veg og bane blir sett i gang så fort som mogeleg. Felles oppstart veg og bane må sikrast. Alternativ E må leggest til grunn dersom ikkje fullfinansiering i NTP.

Vaksdal kommune meiner det er store skilnader mellom B1 og B2 i Vaksdal. Konsekvensane for innbyggjarane er ikkje marginale men monalege og konkrete. B2 gjev betre lokal utvikling, mindre støy og kortare anleggstid. Kommunen tilrår difor at alt. B2 i Vaksdal blir lagt til grunn vidare. Vidare er det eit sterkt ønske om at kommunen sitt syn blir vektlagt.

Kommunen ser det som positivt at ny stasjon får ei sentral plassering på Stanghelle. Ønskjer mest mogeleg areal attende til sentrumsføremål og bustader. Det må lagast omfattande skjermingstiltak mot støy på Stanghelle. Kommunen ønskjer at tunnelportal/kulvert blir forlenga så langt som mogeleg over Døso. Meiner det er uheldig at butikken blir riven i anleggsfasen. Gjenoppbygging av butikk Stanghelle må sikrast i føresegnene med rekkefølgekrav, samt midlertidig løysing for butikken i anleggsfasen. Vil og ha meir areal til barnehagen i nord. Dette er ikkje sikra i planen og ber om at det blir regulert inn i denne planen. Er og oppteken av støyskjerming og uteareal for barnehagen.

Vil at nedlagt jernbane må sikrast som framtidig gang- og sykkelløysing Bergen-Voss. Vil vera eit positivt prosjekt både lokalt, regionalt og nasjonalt.

Meiner at Fossmark bør utgå som sjødeponi. Meiner og Boge må utgå. Kommunen vil helst ha enten Gamle Fossen eller Svabakken. Dersom Linnebakkane blir valt, må det sytast for maksimal støyskjerming på kaianlegget og erstatningsbustader dersom det blir døgndrift. Verknaden av spreining av finpartiklar må utgreiast vidare slik at deponering skjer på ein miljømessig forsvarleg måte.

Kommunen understrekar til slutt at Samferdselsdepartementet må be Statens vegvesen om å starte neste fase mellom Stanghelle og Voss.

Kommentar

Det er positive og negative verknader for både B1 og B2 og samanstillinga av prissette og ikkje-prissette verknader i reguleringsplanen ga ein knapp fordel for B1. Fordelen var knytta til kostnadsanslag gjennomført våren 2020, der resultatet for B2 var 113 millionar kroner dyrare enn for B1. Prosjektet har jobba mykje med planlegging av anleggsgjennomføringa sidan den gong og ein starta difor ein prosess med å sjå nærare på skilnaden i anleggsgjennomføringa for dei to alternativa. Denne er vurdert som mykje meir komplisert for B1 enn for B2, og gjennomføringa tek dobbelt så lang tid i B1. Dette har påverka kostnadene og medført at B1 og B2 kjem om lag likt ut. Det er berekna at B2 har marginalt lågare kostnad enn B1.

Det vert vist til 3.1.7 og Dok.108 når det gjeld prosjektet si vurdering av forlenging kulvert og støytiltak i Stanghelle.

Når det gjeld eksisterande jernbanetrase er etterbruk per i dag ikkje avklara. Den inngår ikkje i denne reguleringsplanen. Det blir og vist til 3.1.5.

Det er ikkje naturleg eller ønskeleg å stille rekkefølgekrav til etablering av ny butikk. Ny butikk er ikkje naudsynt for at ny stasjon skal fungere best mogeleg eller at intensjonen med planen blir skadelidande dersom ny butikk ikkje opnar samstundes med opning av ny stasjon. Det vanlege er å stille rekkefølgekrav til etablering av offentlege føremål, men ikkje til butikkar som del av næringsverksemd.

Støy frå alle anleggsområde mellom anna på Linnebakkane, vil bli følgt opp med nye prognoser og forslag til avbøtande tiltak i prosjekteringsfasen når fleire detaljar om anleggsdrifta er på plass. Føresegnene til reguleringsplanen slår fast at prognose og forslag til avbøtande tiltak skal utarbeidast før anleggsstart.

Det er rett at nord for dagens jernbane ligg eit område som er på ca 1,2 daa som kan bli uteareal for barnehagen. Område er i vår plan regulert til annan banegrund. Vi held fast på at dette arealet kan omregulerast seinare – når stasjonen er ferdig utbygd. Utforming og støyskjerming vil då bli vurdert spesielt.

Når det gjeld byggetrinn ser vi at heile prosjektet er fullfinansiert og ligg inne i NTP 2022 – 33. Vi noterer oss Vaksdal kommune sitt ønske om at alternativ E (utsetje Arna – Trengereid og bygge resten) vert lagt til grunn om byggetrinn likevel skulle bli aktuelt.

Vi noterer oss at Vaksdal kommune ber Statens vegvesen som prosjekteigar å starte planlegginga for neste fase, Stanghelle – Voss. Statens vegvesen vil jobbe med planlegging av store prosjekt i eit eige planleggingsprogram. Dette vil vere eit vedlegg til Statens vegvesen sin gjennomføringsplan av NTP.

Difor er planlegging Stanghelle – Voss endå ikkje teke stilling til. Forhåpentlegvis vert dette offentleggjort tidleg i 2022, men dette tidspunktet er noko usikkert.

Samnanger kommune - dok. 150

Fv 49 og Fv 579 vil vera omkjøringsveg for E16. Kommunen ber om at det blir gjort tiltak for å sikre trafikktryggleik for mjuke trafikkantar før anleggsstart. Viser til mangel på gang- og sykkelveg mange stader langs vegen. Syner til konkrete tiltak i Samnanger kommune sin uttale til regional transportplan og trafikksikringsplan for Samnanger kommune.

Kommentar

Teke til orientering

Eit kjennemerke ved «K5 Arna-Stanghelle» er at ny veg og bane i stor grad vert planlagt uavhengig av eksisterande veg/bane. Det er ikkje minst viktig for trafikkavvikling og tryggleik når ny løysing skal byggjast. Så langt er det difor ingenting som tyder på at nødvendig omkøyning via Hardanger og Fv49/Fv579 vil auke i anleggsperioden som følgje av prosjektet. For generelle ønskje/krav om tiltak langs fylkesvegnettet må vi her difor vise til vegeigar Vestland fylkeskommune.

Ny gang- og sykkelveg mellom Trengereid og Gullbotn inngår i reguleringsplanen. Denne kan likevel ikkje etablerast før etter at oppfylt område i Trengereiddalen har hatt funksjon som midlertidig rigg- og anleggsområde i anleggsfasen.

Direktoratet for mineralforvaltning – dok. 151

Tilrår at mest mogleg av massane blir brukt til samfunnsnyttige føremål. Etterlyser ei vurdering av kvaliteten på massane. Viser til planprogrammet om dette. Bør og vurdera sjøtransport av massane til anna bruk i staden for sjødeponi. Ingen kommentar til landdeponia. Bør vurdera om det trengs eigen føresegn til omsynssone gamle gruvegangar i plankartet.

Kommentar

Teke til orientering

Kvaliteten på massane er beskreve i alle dei geologiske tunnelrapportane under eigne delkapittel. Det er beskreve eigenskapar og analyser av bergmassane med tanke på gjenbruk i faktakapittelet (kap. 3.4) og det er utført ei vurdering av anvendelse i eigne underkapittel i tolkningsdelen (kapittel 4 – NB! ulike delkapittelnummer). Det er også utarbeidd analyserapportar frå laboratorieundersøkingane (Sintef og Statens vegvesen).

Prosjektet har og i lang tid prøvd å få god samfunnsnyttig bruk av massane. Det har vist seg svært vanskeleg innafor vilkåra om akseptable kostnader, klimagassutslepp og miljøverknader. Konklusjonen er difor at sjødeponi i dette tilfellet er det beste og truleg einaste realistiske alternativet for større deler av tunnelmassen. Det vert vist til søknad om sjødeponi for grundig omtale av bakgrunn, omsøkte løysingar/verknader og alternative løysingar. Sjødeponi har svært mykje lågare kostnader og klimagassutslepp enn andre alternativ. Der mogleg sjøtransport er grundig omtala. Viser elles til dok. 139 og 155.

Det er føresegn til gruvegangar H190_8, jfr pkt 5.1.2 nr. 8. Desse skal takast omsyn til.

Bergen kommune – dok. 153

Bergen kommune er positiv til planforslaget. Avventar inntil vidare Statsforvaltar si avgjerd for sjødeponi og massehandtering. Føreslår endring i føresegn 2.2.3 med omsyn til avrenning frå deponi. Kommunen er kritisk til Vestredalen deponi, men positiv til deponi i Trengereiddalen. Bør utnytte Trengereiddalen fullt ut før evt. Vestredalen blir nytta. Dersom Vestredalen blir brukt, må det inn rekkefølgjeføresegner.

Positiv til Tangelandsheiane, med vilkår at området sin etterbruk er jordbruk og friluftsliv. Reetablering av stiar må sikrast i føresegner.

Føreslår endring føresegn 2.2.7 om klimagassutslepp. Støttar Vaksdal kommune sitt ønskje om B2. Må sikre eit godt og sikkert sykkeltilbod, helst tilrådd løysing frå moglegheitstudiet.

Minner om at det ny plan ikkje automatisk opphevar eldre plan, jfr. planomtalen 2.4. Kommunen ønskjer heile prosjektet gjennomført utan byggetrinn. Oppfordrar til snarleg vedtak av planen, med tanke på byggestart 2024.

Kommentar

Teke til orientering.

Noterer at Bergen kommune støttar Vaksdal kommune sitt ønskje om alternativ B2.

Gang- og sykkelmoglegheit. Løysinga i denne reguleringsplanen er at ein nyttar dagens E16 som gang- og sykkelveg når ny veg opnar. Då vil trafikken på dagens E16 bli mykje mindre og det er vurdert at det kan opnast for gange og sykling. Når det gjeld eksisterande jernbanetrase er etterbruk per i dag ikkje avklara. Den inngår ikkje i denne reguleringsplanen. Det blir og vist til kommentar i kap. 3.1.5.

Når det gjeld ønskje om gjennomføring av prosjektet utan byggetrinn ser vi at heile prosjektet er fullfinansiert og ligg inne i NTP 2022 – 33. Det ligg såleis ingen føringar om utbygging i byggetrinn i gjeldande NTP. Bergen kommune ber og om rask avgjerd og godkjenning av reguleringsplanen noko som er opp til departementa å avgjere.

Teke til følgje

Oppheving av gjeldande reguleringsplanar. Kap. 2.4 i planomtalen første setning endrast til; «Planforslaget vil gjelde føre ei rekke gjeldande reguleringsplanar i Bergen kommune og Vaksdal kommune».

Endring i føresegn 2.2.3 Vern mot forureining endrast til; «For alle deponi og riggområder, skal det utarbeidast overvakingsprogram».

Reetablering av stiar i Tangelandsheiane sikrast i føresegnene. Føreslår ny setning punkt 4.1.9. nr. 8): «Stiar skal reetablerast og vera del av landskapsplanen jfr. punkt 2.4».

Når det gjeld klimagassutslepp skal dette dokumenterast i form av klimagassrekneskap i byggefasen (etter at utbygginga er ferdig). Det vil likevel vera vanskeleg å dokumentera faktiske framtidige utslepp i drift- og vedlikehaldfasen, som vil strekke seg opp mot 60 år fram i tid. Mykje kan skje mellom anna i høve til teknologiutvikling på den tida. Det er difor vanskeleg og dokumentera dette no.

Prosjektet legg opp til å utnytte Trengereiddalen fullt ut før eventuelt Vestredalen vert teken i bruk, slik Bergen kommune ønskjer. Trengereiddalen vert nytta i anleggsfasen til knusing og sortering av massar og har også ein samfunnsnyttig etterbruk (gang- og sykkelveg og forbikjøringsfelt). Vestredalen har ingen samfunnsnyttig etterbruk og er relativt dyr å etablere, med krevjande adkomstforhold. Prosjektet vil avvente resultatet av utsleppssøknaden før dei tek stilling til om Vestredalen skal nyttast i det heile.

Osterøy kommune – dok. 155

Osterøy kommune er svært negativ til sjødeponi i Sør fjorden. Viser til svært dårleg vasskvalitet på det djupaste, med vatn utan oksygeninnhald. Steinmassar er ein ressurs som ein ønskjer ikkje skal gå tapt, men som heller burde brukast til samfunnsnyttige føremål.

Kommentar

Teke til orientering

Vi viser her til søknad om sjødeponi til Statsforvaltaren. I prosjektet er det gjort eit omfattande arbeid for å finne «samfunnsnyttig bruk» som Osterøy kommunen her etterlyser. Ein må då understreke at «samfunnsnytte» har nokre viktige avgrensingar. For at noko skal vere samfunnsnyttig må det vere innafor akseptable kostnader, akseptable klimagassutslepp, og akseptable miljøverknader. Svært få undersøkte løysingar tilfredsstiller desse villkåra. Per i dag er det inngått 1 intensjonsavtale om levering av stein til ekstern mottakar, men det vert kontinuerleg arbeid med å få på plass fleire avtalar som kan tilfredsstille desse kriteria.

Sjølv om vi skulle få fleire eksterne mottakarar, er det i søknaden likevel konkludert med at sjødeponi er det beste og truleg einaste realistiske alternativet for større delar av tunnelmassen. Både klimagassutslepp og kostnader/prosjektrisiko vil då være svært mykje lågare enn alternativ som krev omfattande logistikk og transport med båt eller lekter. Heilt avgjerande er likevel at vi meiner det nyttvikla lukka nedføringssystemet og godt eigna lokalitetar vil sikre akseptable miljøverknader i anleggsfasen, jamfør søknad. Nedføringssystemet skal løyse utfordringar med spreining av finstoff i øvre sjikt av fjorden, plast, og tilføring av nitrogenrestar i fotisk sone. Langsiktige konsekvensar av sjødeponi er vurdert å vere små, jamfør konsekvensutgreiing.

Når det konkret gjeld vasskvalitet og lågt oksygeninnhald på djupt vatn, vil deponeringa etter vårt syn ikkje forverre situasjonen ein har i dag. Det lukka nedføringssystemet vil hindre at nitrogenrestar vert frigjort i øvre sjikt der sollys kan bidra til eutrofiering. Det kan vera fleire årsaker til det låge oksygeninnhaldet i botnvatnet. Det er lenge sidan det har vore god utskifting av botnvatnet med friskt vatn. Auka tilførsel av næring frå avløpsvatn og oppdrettsanlegg kan ha ført til auka eutrofiering i overflatelaga av fjorden. Ei undersøking gjort av Universitetet i Oslo i 2020 viser likevel god til svært god økologisk tilstand i botnsedimenta, basert på produksjon av foraminiferer. Best tilstand er det i Veafjorden, men det er fortsatt god tilstand og i Sør fjorden. Her er det likevel noko auka i næringstilførsel etter 1970. Det er ikkje venta at økologisk tilstand vil verta dårlegare på grunn av restar av sprengstoff i massene, dersom ein fører dei ned til djupner slik det er tenkt. Det er og under utvikling sprengstoff som ikkje vil gje nitrogenrestar i tillegg mykje mindre CO₂ utslepp. Dette er sprengstoff basert på hydrogenperoksid i staden for ammoniumnitrat.

Fiskeridirektoratet – dok. 156

Merkar seg at det framleis er noko usikkerheit knytt til påverknad for det marine miljøet og naturmangfald i høve til sjødeponi. Viser til kap. 7 om avbøtande tiltak. Fiskeridirektoratet forventar at dette vert fulgt opp vidare i prosjektet. Då med særleg fokus på; andel finstoff, mengder med nitrogen, effekt av støy på marint naturmangfald, spreinga av plast og mikroplast. Oppdrettsselskapa med anlegg i fjorden må få kunnskap om mogleg påverknad på eit tidleg tidspunkt før anleggsarbeid og etablering av sjødeponi tek til.

Kommentar

Teke til orientering

I søknaden til Statsforvaltaren om sjødeponi er det nærare skildra metode for nedføring av massene slik at konsekvensar for marine miljø og naturmangfald blir minst mogelege. Det er særleg fokus på å unngå spreinga av finpartiklar i øvre sjikt av sjøen (i fotisk sone), unngå spreiging av plastrestar, samt minske negativ effekt av nitrogen frå sprengstoffrestar. Eventuelle vilkår som vil bli stilt i løyve til sjødeponering skal fylgjast opp. Det blir og vist til føresegnene punkt 2.2.1 og 2.2.3 om Plan for ytre miljø og vern mot forureining. Mellom anna skal det utarbeidast overvakingsprogram.

Prosjektet har hatt god dialog med oppdrettsselskap. Denne kontakten skal oppretthaldast og dei vil bli orientert i det vidare arbeidet med sjødeponi.

Vestland fylkeskommune – dok. 158

Vestland fylkeskommune har prioritert K5 prosjektet høgast i prioriteringane til NTP 2022-33 og er positiv til reguleringsplanen og meiner det er eit godt grunnlag for vidare framdrift av prosjektet. Meiner det er viktig med rask framdrift vidare, slik at byggestart kan skje så snart som mogeleg.

Fylkeskommunen oppfordrar at arbeidet med omklassifisering av dagens E16 vert handtert i samband med reguleringsplanen. Meiner noverande E16 mellom Trengereid-Vaksdal og Vaksdal-Stanghelle vil ha svært liten resttrafikk og at vegen ikkje vil ha ein regional funksjon. Funksjonen vil først og fremst vera som omkøyingsveg ved stenging av tunnelar. Fylkeskommunen meiner difor desse delstrekningane ikkje bør omklassifiserast til fylkesveg men forsett ha funksjon som riksveg.

Fylkeskommunen ber om at reguleringsplanen slår fast korleis gang- og sykkeltilbodet skal løysast på strekninga Trengereid-Stanghelle. Er positiv til regulering av gang- og sykkelveg Trengereid-Gullbotn langs fv 49. Føreset at prosjektet tek kostnadene med opparbeiding.

Meiner det er positivt at det utarbeidd klimagassrekneskap og viktig at ein jobbar vidare med dette.

Fylkeskommunen ber om at prosjektet held fram arbeidet med å finna samfunnsnyttig bruk av overskotsmassar. Meiner opplegget med mellombels kaianlegg er ei god løysinga som og legg til rette for transport av massane til samfunnsnyttig bruk andre stader.

Fylkeskommunen ber om at ein legg omsynssone kulturmiljø (H570) rundt den freda Gamle Vossebanen med tilhøyrande retningsliner. Ber om at omfanget av riggområde nær Gamle Vossebanen blir vurdert. Ber og om at den delen av Gamle Vossebanen som ikkje er freda blir gjeve omsynssone. Det same gjeld Christiania postveg på Espeland. Ber om at kaianlegget på Romslo blir fjerna etter anleggsfasen. Peikar på at kaianlegget er skjemma for det forskriftfreda Havråtunet.

Ber og om at ein tek omsyn til viktige kulturverdiar i Vaksdal sentrum og på Stanghelle, og at bygg som skal rivast blir dokumentert og at meldeplikt til fylket blir oppfylt.

Det må og utarbeidast ein grundig dokumentasjon av den råka røyrigata til Vaksdal Mølle og gjeve retningslinjer som sikrar dette i planen. Restar bør bevarast så langt som råd er og gjeve omsynssone H570.

Ber om at alternativ Fossmark veg, Fossmark tilkomsttunnel og Linnebakkane vegtunnel blir teken ut av planen. Vil få sær negative konsekvensar for kulturmiljø og kulturlandskap.

Ber og om at ein utgreier alternativ for vidare bruk av stasjonsbygga på Stanghelle, Vaksdal og Trengereid

Kommentar

Teke til orientering

Omklassifisering er ein eigen prosess etter veglova. Ved omklassifisering frå riksveg til fylkesveg skal saka på høyring og det er Vegdirektoratet som avgjer saka. Dersom det er lokal ueinigheit blir saka sendt vidare til Samferdselsdepartementet for avgjersle. Arbeidet med omklassifisering av dagens E16 er starta opp og me registrerer fylkeskommunen sitt ønske. Vi håpar dette er avklart på same tid som reguleringsplanen er godkjent, men sidan dette er to ulike prosessar, er vi usikker på når omklassifiseringssaka er avklart. Fylkeskommunen vil bli involvert i arbeide med omklassifisering.

Løysinga for gang- og sykkeltilbodet mellom Trengereid og Stanghelle i denne reguleringsplanen, er at ein nyttar dagens E16 som gang- og sykkelveg når ny veg opnar. Då vil trafikken på dagens E16 bli mykje mindre og det er vurdert at det kan opnast for gange og sykling. Det vil truleg måtta gjerast nokre tiltak på dagens veg, særleg i dei lange tunnelane. Kva tiltak som må gjerast, vil bli vurdert seinare og ny risikovurdering må gjennomførast. Det vert vist til kommentar i kap. 3.1.5. Kostnader knytta til dette og til opparbeiding av gang- og sykkelveg Trengereid til Gullbotn vil vere ein del av prosjektkostnadene. Ein føreset at fylkeskommunen overtek eigarskap og driftsansvaret av gang- og sykkelvegen samt forbikjøringsfeltet.

Det er laga eit klimagassbudsjett tilpassa reguleringsplannivå. I tillegg er det utført to klimaverkstader, der ein har sett på moglege tiltak for å redusera klimagassutsleppa. Intensjonen er at ein jobbar aktivt vidare med dette i prosjekteringsfasen og kva krav ein til dømes skal legge inn i konkurransegrunnlag. Det blir og jobba mot eit mål om å få mest mogleg fossilfrie anleggsplassar.

Prosjektet har i lang tid prøvd å få god samfunnsnyttig bruk av massene. Det har vist seg svært vanskeleg innafor vilkåra om akseptable kostnader, klimagassutslepp og miljøverknader. Konklusjonen er difor at sjødeponi i dette tilfellet er det beste og truleg einaste realistiske alternativet for større deler av tunnelmassen. Det vert vist til søknad om sjødeponi for grundig omtale av bakgrunn, omsøkte løysingar/verknader og alternative løysingar. Sjødeponi har svært mykje lågare kostnader og klimagassutslepp enn andre alternativ. Det er til no inngått ein intensjonsavtale om levering av stein til ekstern mottakar på om lag 1,6 mill am³. Det blir jobba vidare med å få plass til fleire slike avtaler, men slik situasjonen er no kan det vera vanskeleg. Det er og andre store prosjekt som har same problemstilling.

I reguleringsplanen er det føresett at alle kaiområder er midlertidige og skal fjernast etter at anlegget er ferdig. Områda skal i størst mogleg grad tilbakeførast til opprinneleg tilstand etter at anleggsdrifta er avslutta. Det bli mellom anna vist til føresegnar punkt 6.2 femte avsnitt om midlertidige anleggs- og riggområde. Det blir og vist til 2.4 om krav om landskapsplan.

Prosjektet noterer seg ønskje om at bygg på Vaksdal og på Stanghelle med viktige kulturminneverdiar og som skal rivast, blir dokumentert av kommunen før riving.

Det ligg ikkje til Fellesprosjektet Arna- Stanghelle å vurdere kva som skal skje med nedlagd trasé, derunder vidare bruk av stasjonsbygga på Stanghelle, Vaksdal og Trengereid. Retningsliner i Bane NOR krev at først når ein banestrekning er vedteken nedlagt skal prosessen om etterbruk starte opp. I Bane NOR er det Bane NOR Eigedom som skal stå for denne prosessen. I tillegg har planforvaltning i Bane NOR starta eit 2 år langt prosjekt om nasjonal verneplan. I dette arbeidet vil eksisterande jernbanetrase mellom Arna og Stanghelle bli særleg vurdert inkludert dei eldste delane av Gamle Vossebanen som ikkje lenger er i bruk. Følgeleg er det for tidleg, og ikkje ein del at dette prosjektet, å vurdere og utgreie alternativ bruk av nemnde stasjonsbygningar.

Teke til følgje.

Omsynssone kulturmiljø (H570) blir lagt til rundt den freda Gamle Vossebanen og rundt Christiania postveg på Espeland. H570 blir og lagt rundt røyrgate til Vaksdal Mølle med føresegn om utarbeiding av kulturminnedokumentasjon før anleggstart.

Prosjektet tilrår at alternativ Fossmark veg og Fossmark tilkomsttunnel utgår som mogleg anleggstverrslag i planen. Årsaka er i første rekkje at det no er avklara at dette ikkje lenger er økonomisk gunstig gitt at sjødeponi vert tillate. Dei tre andre alternativa (Linnebakkane, Gamle Fossen, Svabakken) vert alle regulert for å sikre fleksibilitet ved utlysing av entreprisar. Alle desse krev midlertidig rundkøyring og tilkomsttunnel frå oppsida av dagens E16 ved Fossmark. Av den grunn blir heller ikkje Linnebakkane vegtunnel teken ut av planen. Berre ein av dei tre lokalitetane vert nytta.

3.2.2 Interesseorganisasjonar, lag og næringsliv

Hordaland grunneigar og sjøfiskarlag – dok. 102

Er i mot sjødeponi av massar. Viser til viktige fiskeriinteresser i Sørfjorden. Er kritisk til at fiskestammene og fiskeria og viktigheita av dette kjem lite fram i konsekvensutgreiinga. Viser til at fjorden er nasjonal laksefjord. I konsekvensutgreiinga er det i ikkje avmerka fiskeplassar for laksenot. Nevner spesielt Kjenes ved Boge og Sandvik. Viser og til feil ang. utvandring av laksesmolt om hausten. Det rette er om våren. Nevner og gyteperiode for torsk februar til april.

Stiller spørsmål om bruk av siltgardin for å hindra spreininga av finpartiklar i overflata. Siltgardin når kun ned til 10-15 meter, medan gytinga føregår ned til 40-50 meter. Viser til tidlegare anleggsarbeid der utslepp av finstoff har hatt negativ effekt på fisken. Meiner fylling/dumping av massar vil ha store konsekvensar for miljøkonsekvensar for fjorden. Massene har stor samfunnsnyttig verdi og bør brukast til andre føremål en sjødeponi.

Kommentar

Teke til orientering.

Konsekvensutgreiinga viser at det er størst konsekvens i anleggsfasen m.a. fare for spreining av finstoff. I permanent fase er det lite konsekvensar for fisk. I søknad om sjødeponi til Statsforvaltaren er det difor særleg gjort greie for kva avbøtande tiltak som bør gjennomførast for å redusera

konsekvensane under anleggsperioden, dvs ved deponering av steinmassar i sjøen. Prosjektet meiner å ha funne in god metode for å unngå spreininga av finstoff i dei viktige øvre delar av vassøyla. Dette inneber at ein fører massene ned i store røyr til om lag 50 meter under overflata. Bruk av siltgardiner vil truleg ha avgrensa effekt på grunn av for lite djupn til å hindre spreining av finstoff ut i fjorden. Ved å føra det ned til omlag minus 50, vil finstoffet synke ned mot botn og ikkje kome opp i overflata. For fleire detaljer vert det vist til utgreiing av metode og konsekvensutgreiing i søknad til Statsforvaltaren i Vestland. Når det gjeld fiskeplassar for laksenot, så er det i Lakseregisteret registrert sjølaksefiskeplassar ved Tunes, Geitneset/Takvamsneset, Stavenesli og Sandvik. Ingen av desse ligg innafør planområdet og såleis ikkje i direkte konflikt med områda tenkt for sjødeponering. Avbøtande tiltak er som nevnt ovanfor.

Prosjektet har i lang tid prøvd å få god samfunnsnyttig bruk av massene. Det har vist seg svært vanskeleg. Dette er meir omtalt i søknad om sjødeponi. Viser og til 3.1.3.

Fagrådet for Daleelva – dok. 116

Dalevågen er viktig vandrings-, oppvekst-, og overvintringsområde for laks, sjøaure og ål. Dale Jakt og fiskarlag driv klekkeri som produserar smolt. April-juli er det utvandring av smolt frå elva og ein sårbar periode for smolten. Det må takast omsyn til dette slik at det blir minst mogeleg negativ innverknad på fiskebestanden. Viktig å ta omsyn til dette ved anleggsarbeid med ny jernbanebru over Dalevågen. Det må og vurderast om graving i sjøbotn vil medføre frigjøring av tungmetall.

Forureining frå sjødeponia kan og påverke smoltutvandringa. Avbøtande tiltak kan vera sleping av mær forbi sjødeponia. Det er det god erfaring med. Må og ha god overvaking både før, under og etter anleggsperioden.

Kommentar

Teke til orientering.

Det skal takast særlege omsyn under anleggsarbeidet for ny jernbanebru over Dalevågen. I føresegnene pkt. 2.2.2. er det sett krav om plan for ivaretaking av anadrom fisk i anleggsperioden. Slik plan skal utarbeidast og godkjennast før anleggsarbeidet startar. I føresegnene pkt. 2.2.3. er det sett krav om overvakingsprogram med før- og etterundersøkingar og overvaking i anleggsfasen.

Det vert ellers vist til kommentar dok. 102. Sjå og søknad til Statsforvaltaren om sjødeponi, der det er meir konkret skildra metode og forslag til avbøtande tiltak.

Stiftelsen Voss klekkeri – dok. 117

Støttar uttalen til Hordaland grunneigar og sjølaksefiskelag. Meiner det må ei nærmare vurdering av meir samfunnsnyttig bruk enn dumping i sjøen. Meiner dette er eit kostnadsspørsmål. Vil på det sterkaste frarå deponering som kan øydelegge fjordmiljøet.

Vossavassdraget er Nasjonalt laksevassdrag. Bestanden av laks er no sterkt truga mot utrydding. Viser og til nasjonale mål og EU sitt vassdirektiv og vassforskrifta.

Kommentar

Teke til orientering.

Det vert vist til kommentar dok. 102 og 116.

Arna tomteselskap – dok. 120

Eigar av gnr/bnr 299/6 i Bergen. Stiller eigedommen til disposisjon som riggområde. Har rapport om vurdering av naturmangfold på eigedommen. Den viser at det er ingen hindring mot bruk som riggområde.

Kommentar

Teke til orientering.

Det er ikkje aktuelt å regulere gnr/bnr 299/6 til riggområde. Behovet for prosjektet er dekkja gjennom regulert område «Espeland nord». Generelt for heile planområdet gjeld at eventuelle avtalar med grunneigarar om leige av grunn skjer nærare anleggsstart.

Bolstadelva AS og Bulken-Evanger elveeigarlag – dok. 135

Sluttar seg til uttalen frå Voss klekkeri, sjå dok. 117

Kommentar

Teke til orientering.

Viser til kommentar dok. 102, 116 og 117.

BKK produksjon – dok. 136

Eigar av Fossmark kraftverk. Ber om tillegg i føresegn 5.1.2 omsynssone H190_6. Gjeld ved sprengingsarbeid nær krafttunnel.

Kommentar

Teke til orientering.

Det vil bli montert utstyr i røyr tunnelen som dokumenterer at sprengingsarbeide ligg innafør akseptnivå. Vi er av den oppfatning at reguleringsføresegnene slik den er utforma ivaretek i tilstrekkeleg grad at vi må ta omsyn til krafttunnelen. Akseptgrensa på 10 mm/s og korleis denne skal dokumenterast vil bli innarbeidd i konkurransegrunnlaget til entreprenøren. Det er eit strengt krav, og vi ønskjer i den vidare deltajeringa ein dialog med BKK-produksjon og grunngjeving for kvifor dei set eit såpass strengt krav.

Lerøy Sjøtroll – dok. 138

Eig tre oppdrettsanlegg i Sørfjorden. Har stor produksjon av regnbogeaure i anlegga. Er uroa over konsekvensar av sjødeponering for anlegga og påverka økologisk tilstand i fjorden. Dersom økologisk tilstand blir lågare enn «god», får dei ikkje produsera regnbogeaure i fjorden etter 2027. Støvet frå sprengstein kan skade gjellene på fisken. Dersom nedstenging av anlegga vil det føre til store økonomiske tap og tap av arbeidsplassar. Produserar for ca 250 mill pr. år. Utbyggjar bør difor ta med slike økonomiske kostnader i konsekvensutgreiinga.

Viser og til tiltak som reduserar utslepp frå anlegga mellom anna oppsamling av slam. Svært uheldig dersom sjødeponi fører til forverring av økologisk tilstand. Ber difor om alternative løysingar for dumping av massene.

Kommentar

Teke til orientering.

Konsekvensutgreiinga viser at det er størst konsekvens i anleggsfasen m.a. fare for spreining av finstoff. I permanent fase er det lite konsekvensar for fisk. I søknad om sjødeponi til Statsforvaltaren er det difor særleg gjort greie for kva avbøtande tiltak som bør gjennomførast for å redusera konsekvensane under anleggsperioden, dvs ved deponering av steinmassar i sjøen. Prosjektet meiner å ha funne in god metode for å unngå spreininga av finstoff i dei viktige øvre delar av vassøyla og som ikkje vil skade oppdrettsfisken. Dette inneber at ein fører massene ned i store røyr til om lag 50 meter under overflata. Ved å føra det ned vil finstoffet synke ned mot botn og ikkje kome opp i overflata. Som ekstra tryggleik vert det føresett kontinuerlege turbiditetsmålingar i vassøyla i anleggsperioden. For fleire detaljer vert det vist til utgreiing av metode og konsekvensutgreiing i søknad til Statsforvaltaren i Vestland. Det skal og før anleggsstart utarbeidast og godkjennast eige overvakingssystem, jfr. føresegnene pkt. 2.2.3.

Det er heller ikkje venta at deponeringa vil føra til dårlegare økologisk tilstand i Sør fjorden. Sprengstein kan innehalde nitrogen frå sprengstoffrestar. Ved nedføring under fotisk sone reknar ein med at dette ikkje vil føra til auka eutrofiering i dei øvre sjikt av sjøen. Dette er nærare utgreidd i søknaden om sjødeponi. Sprengstein er definert som «reine massar».

Norges Miljøvernforbund – dok. 139

Viser til viktige naturmangfald verdiar i Sør fjorden mellom anna Nasjonal laksefjord og gytefelt for torsk. Det er alt i dag mange miljøutfordringar i fjorden. Krev at planene om deponering av stein i fjorden blir stansa. Meiner at viktigaste tiltak for redusert masseoverskot er reduisering av omfang og dimensjonering. Det bør vera mogleg å få massebalanse i prosjektet. Vil heller ha opprusting av dagens veg i staden for ny 4 felts veg Arna- Trengereid. I tillegg kan det og vurderast ein mindre omfattande utbygging av jernbanetraseen i tunnel på denne strekninga.

Kommentar

Teke til orientering

Viser til kommentar dok. 102. Prosjektet har optimalisert både jernbanetunnelane og vegtunnelane, slik at det ikkje er råd redusera masseoverskotet ytterlegare. Å oppnå massebalanse er umogeleg sidan veg og bane må gå i lange tunnelar for å vera trygg mot skred. Prosjektet har og i lang tid prøvd å få god samfunnsnyttig bruk av massene. Det har vist seg svært vanskeleg innafor vilkåra om akseptable kostnader, klimagassutslepp og miljøverknader. Konklusjonen er difor at sjødeponi i dette tilfellet er det beste og truleg einaste realistiske alternativet for større deler av tunnelmassen. Det vert vist til søknad om sjødeponi for grundig omtale av bakgrunn, omsøkte løysingar/verknader og alternative løysingar. Sjødeponi har svært mykje lågare kostnader og klimagassutslepp enn andre alternativ. Godt eigna lokalitetar og eit nytt lukka nedføringssystem skal sikre at miljøverknader i anleggsfasen vil bli akseptable. Langsiktige verknader av sjødeponi er små, jfr konsekvensutgreiing. Føresett lukka nedføringssystem skal utviklast og dokumenterast før anleggsstart, og skal løyse påpeika utfordringar med spreining av finstoff, plast og nitrogen i anleggsfasen. Merk at

nedføringssystemet er kome til etter at konsekvensutgreiing og fagrapportar som omtalar potensielle miljøverknader er ferdigstilt.

På grunn av trafikkmengd må det byggjast 4 felts veg mellom Arna og Trengereid for å . Opprusting av dagens veg ville vera svært krevjande og bety svært store inngrep i landskapet. Det ville heller ikkje gje god tryggleik mot ras, sidan mykje vil gå i dagen. Dagens E16 vil og måtta stengjast i lange periodar i anleggsperioden, noko som gir store samfunnskostnader. Ny løysing vil flytte E16 og kryss vekk frå dei mest sentrale delane av Indre Arna der Bergen kommune arbeider med planar for byutvikling rundt Arna stasjon.

Det er ikkje aktuelt eller mogleg å satse på ei mindre utbygging/utbetring av jernbanetraseen på denne strekninga. Det vil ikkje gje dobbeltspor og betra tilbod for person- og godstransport slik målet er.

Vaksdal Næringsråd – dok. 146

Svært nøgd med at reguleringsplanen er komen. Meiner at B2 i Vaksdal må prioriterast. Det vil gje best mogeleg berekraftig utbygging kring jernbanestasjonen.

Er viktig at varetransport og infrastruktur må fungera i anleggsperioden. Planlegging vidare mot Voss må kome i gang. Informasjonsflyten frå byggherre må vera god i forkant og under bygging. Ønskjer ny veg til Vaksdal Mølle. Peikar på nedlagt jernbane som ein moglegheit.

Kommentar

Teke til orientering

Vaksdal næringsråd sitt ønskje om B2 på Vaksdal vert teke til orientering. Når det gjeld at varetransport og infrastruktur må fungere i anleggsperioden så er det alt i reguleringsplanen utarbeidd faseplanar som viser at tiltaka er byggbare og at vi får til ein akseptabel trafikkavvikling i byggefasen. Desse vil bli detaljert vidare i neste fase. For planlegging vidare til Voss viser vi til svar gitt i dok 105.

Ny veg til Vaksdal Mølle har vore oppe som eit ønskje i reguleringsplanfasen. K5-prosjektet har eit svært sterkt kostnadsfokus, så bygging av ny veg til Møllen ser vi på som eit ønskje som ligg utanfor prosjektet si bestilling. Utvikling av dagens jernbanestasjon kan gi moglegheiter, men dette har ikkje K5-prosjektet sett på. Når dagens jernbane vert lagt ned vil Bane NOR Eigendom starta ein prosess kring kva som skal skje med areal og eigedom som Bane NOR ikkje lengre nyttar. Bane NOR Eigendom vil då gjere ein vurdering om Bane NOR framleis har behov for areala knytt til drift av jernbana, om areala kan utviklast til anna føremål eller som areala skal seljast til marknadspris. Følgjeleg er det for tidlege å seie noko konkret om etterbruken av dagens jernbanetrasé og stasjonsområde ved Vaksdal.

BKK nett – dok. 148

Viser til at evt. omlegging eller ny kraftforsyningsanlegg må meldast inn i god tid før anleggsstart. Dei som utløyser slike tiltak må som hovudregel og dekke kostnadene. Omlegging kan vera ein tidkrevjande prosess og det kan vera ein fordel med eventuelle føresegner om rekkefølge for gjennomføring av dei ulike tiltaka.

BKK nett har fleire anlegg som kan kome i konflikt med anlegget. Tekniske løysingar og kostnader må sjåast nærmare på når detaljprosjektering blir sett i gang. Det er og viktig å sjå på utfordringa med

stor auke i effekt i anleggsperioden. Gjer merksam på at kabelanlegg i bakken ikkje skal visast i plankart.

Viser elles til god dialog i planarbeidet.

Kommentar

Teke til orientering.

Prosjektet ønskjer å vidareføre den løypande dialogen med BKK-nett knytta til tiltaka. Dette gjeld både forsyninga i anleggsperioden og utforming av permanente anlegg. Slik vil BKK få tilstrekkeleg med tid til å planlegge tiltak i eiga nett og bidra til at BKK kan oppfylle si leveringsplikt overfor alle sine kundar. I fellesskap vil ein best finne løysningar som begge partar er tent med. Formell melding om installasjonsarbeide og behov for endringar i BKK sitt anlegg vil bli føretatt av entreprenør (installatør) når den tid kjem. Prosjektet er innforstått med at tiltaka prosjektet utløyser vil medføre eit anleggsbidrag.

Småkraft AS – dok. 154

Eig Møllen og Ardalen kraftverk i Vaksdal. Nøgd med at det er teke omsyn til røyrgate i planen. Langs røyrgata går det og høgspent- og fiberkablar. Viser til NVE sin damsikkerheitsforskrift med vegleiar. Mellom anna til krav om tekniske planer og godkjenning av NVE. Det er viktig at Småkraft er inkludert i prosessen vidare med omlegging av røyrgate. Truleg må Møllen kraftverk stengast i ein periode. Produksjonstap og meirkostander må dekkast at prosjektet. Bør og unngå fleire inn og utkoblingar av røyrgate. Meiner kulvert 2x2 meter er for lite. Røyrgate har diameter på 1000 mm ikkje 800 mm. Meiner at B2 er beste løysing med tanke på røyrgata. Vurderar endringar i Møllen kraftverk, inkludert pålagte tiltak på dammar i nedslagsområdet.

Kommentar

Teke til følgje.

Vi noterer oss at røyrgata har diameter 1000 mm og endrar planane i forhold til dette.

Når vi startar prosjekteringsarbeide vil vi involvere Småkraft AS i dette. Vi vil følgje det regelverket og dei retningslinene som NVE har for slikt arbeide. Mellom anna vil Vassdragsteknisk ansvarleg bli invitert til å delta og det blir engasjert uavhengig kontrollør. Vi ser positivt på at Småkraft tilbyr seg å bidra inn i dette arbeide for at vi skal få gjennomført det så rasjonelt og effektivt som mogeleg.

Vi noterer oss at Småkraft ser det som rasjonelt å ikkje ha fleire ut- og innkoblingar.

Før ombygging av rørgata må det inngåast ei avtale mellom Småkraft og prosjektet som avklarar kva kostnader prosjektet skal betale. Vi registrerer at Småkraft anser at alle meirkostnader skal dekkast av K5-prosjektet.

Museet Gamle Vossebanen – dok. 157

Viser til plandokument og at det er tre aktuelle krysningspunkt med Gamle Vossebanen. Ny jernbanetunnel Arna Stasjon retning Trengereid, midlertidig anleggsveg over Gamle Vossebanen i plan på Espeland, og ny vegbru over Arnadalen. Det første og siste er uproblematisk. Midlertidig kryssing i plan for transport av massar opp til Tangelandsheiane er svært konfliktfylt og bør ikkje

etablerast. Viser til «jernbaneinfrastrukturforskrifta» og «museumsbaneforskrifta» som gjev forbod mot å etablere nye planoverganger. Kjem med alternativ løysing ved å bruka ny bru over Arnadalen til massetransport. Brua må då etablerast i ein tidleg fase før tunneldrivinga startar.

Kommentar

Teke til orientering.

På noverande tidspunkt er det for tidleg å slå fast kva slags løysning som vil bli valt for transport av massane mot Tangelandsheiane. Prosjektet takker for innspel og vil sjå på denne løysninga i vidare detaljplanlegging. Det er nødvendig at ein anleggsveg frå tunnelpåslag og opp til Tangelandsheiane må krysse Gamle Vossebanen på ein eller annan måte. Om dette blir i plan vil det vere i form av eit midlertidig tiltak, med ein midlertidig anleggsovergang. Bane NOR har erfaring med etablering av godkjent midlertidig anleggsovergang med sikkerheitsvakt. I den grad prosjektet vil råka Gamle Vossebanen med eit slikt kryssingspunkt vil prosjektet måtte føre GVB tilbake til opphøveleg tilstand.

Prosjektet har forståing for at anleggsarbeida vil kunne vere til hindring for ordinær drift av museumsbanen. For vidare arbeid vil prosjektet ta kontakt for dialogmøte der ein kan avklare eventuelle konsekvensar for drifta av GVB.

3.2.3 Privatpersonar og grunneigarar

Dorian André Carleton – dok. 81

Spørsmål om vegtunnelane frå Trengereid til Stanghelle vil ha midtskiller i tofeltsvegen. For å hindre farlege forbikøyringar og møteulukker.

Kommentar

Teke til orientering.

Tryggleikssyn gjer at det ikkje er tillate å etablere fysisk midtdelar i tunnelar som er lengre enn 500 meter. I tunnelar med tovegs trafikk kan det oppstå situasjonar der køyrety må kunne snu. Vidare må det også vere mogleg for utrykningskøyrety å passere andre køyrety. I staden for fysisk midtdelar vert det i desse tunnelane difor etablert 0,5 meter brei forsterka midtoppmerking med dobbel midtlinje og sinusfresing. Det er ikkje endeleg avklara om ein i deler av desse tunnelane vil tillate forbikøyring. I områda med tunnelrampekryss vert det i alle tilfelle sperreliner der forbikøyring ikkje er tillate.

Anders Lundevold – dok. 82

Skriv på vegne av mor hans, Monica Lundevold. Eigedom med hytte i Trengereiddalen 262/68 og 262/71. Er uroa over sti og parkeringsplass til hytta blir øydelagt (parkeringsplass ligg på 262/5). Må opparbeidast ny sti og parkeringsareal til hytta

Kommentar

Teke til orientering.

Dette vert nærare vurdert og avgjort i seinare planfase når skilt- og oppmerkingsplan vert utarbeidd. Reguleringsplanen med forbikøyringsfelt og gang- og sykkel felt medfører ikkje endring av dagens

vegkant på vestsida oppover Trengereiddalen. Utviding vil skje på austsida. I utgangspunktet vert det difor ikkje inngrep i sti eller areal på sida av vegen som her er omtala. I høve til trafikktryggleik vil det likevel skje ei vesentleg endring med forbikjøringsfelt. Dersom parkerte køyrety her skal svinge ut i vegen i retning Trengereid må ein krysse to felt, noko som medfører auka risiko. Sikt og køyrety som skyggar for kvarandre kan her gi farlege situasjonar. På dette strekket kan det vere aktuelt å innføre gul sperrelinje.

Endre Helle – dok. 83 (jfr. dok. 93, 99 og 111)

Krev å få dyrka areal som erstatning for det ny veg vil ta på Helle gnr 21 bnr 1. Meiner Budalen er eigna for fyllmassar og dyrkbart jordbruksareal.

Kommentar

Teke til orientering.

Det er vanskelege grunnforhold både i Sædalen og i Budalen. Det er difor ikkje lenger aktuelt med å plassere steinmasser her. Om det er mogeleg med nytt jordbruksland i Budalen, må eventuelt avklarast med Vaksdal kommune v/landbrukskontoret. Prosjektet har stilt spørsmål til om kommunen kan bidra med å finn eigna areal for matjorda som skal fjernast frå Dalehagen og andre stader i anlegget.

Stig Vaular og Rigmor Nesheim Vaular – dok. 85

Medeigar av gnr/bnr 289/1 på Espeland i Bergen kommune. Meiner det ikkje er rasfare slik det er vist i plankart. Kva grunnlag er det basert på? Ønskjer bustadbygging på eigedommen og at det er feil at det er vist med føremål LNF. Reagerer på avgrensinga mot resterande del av eigedommen.

Kommentar

Teke til orientering.

Eigedommen har føremålet LNF fordi det er vist med omsynssone rasfare over. Det må då ligge eit arealføremål under og det er LNF i gjeldande plan som er arealdelen til kommuneplan for Bergen kommune. Dersom grunneigar ønskjer å endre dette, må det vere innspel til neste rullering av kommuneplanen eller seinare regulering av området.

Solveig og Audun Jåvold – dok. 86

Huset i Lågaskarvegen 5 er planlagt revet. Spørsmål om innløyasing, erstatning og når dei må flytte.

Kommentar

Teke til orientering.

Når reguleringsplanen vert vedteke vil ein vere et skritt nærare realisering av prosjektet og då veit ein om det blir alternativ B1 eller alternativ B2 gjennom Vaksdal. Reguleringsplanen er forventa vedteken tidlegast innan nyttår. Prosjektet held no på med planlegging av bygginga av prosjektet. Førebels er planen å starte med å byggje ny E16 mellom Arna-Trengereid med byggjearbeid i 2024. Truleg vil det ta nokre år til før me kan starta på resten av strekninga, avhengig av når prosjektet får midlar til oppstart av jernbanen. Foreløpig er oppstart av jernbana skissert i 2026/2027. Vi kan ikkje på noverande tidspunkt seie akkurat når prosjektet vil starte på Vaksdal.

Prosjektet er no i dialog med kommunen om eit fellesmøte om nettopp grunnerv og kommunal utvikling. Alle som vert råka av reguleringsplanen vil få ein invitasjon til dette møte. Vidare har me eit ønskje om eit ein-til-ein møte med alle dei som har kryss over huset sitt i reguleringsplanen.

I fellesmøtet vil prosjektet gå gjennom kva grunnerv er og korleis det går føre seg. Me vil leggje fram kva slags rettigheter den enkelte heimelshavar har og kva krav me som byggherre kan sette i prosessen. Føremålet er at alle skal få ein god overordna forståing av kva som skal skje i tida framover. Me vil også fortelje litt om status i prosjektet og foreløpig framdriftsplan, som vil seie noko om tidsperspektivet for prosjektet framover. Kommunen vil i same møte fortelje om framtidsplanane i kommunen.

Til hausten, etter dette fellesmøte, ønskjer me å kome heim til dei som no har kryss over huset sitt i reguleringsplanen, samt dei som står i fare for å få det. Der vil me komme heim til deg om du let oss. I dette møtet vil me leggje fram kva som skal skje på den enkelte eigedom. Her ønskjer me å ha ein open dialog med fokus på alle spørsmål som den enkelte måtte ha om sin situasjon og sin eigedom. Me vil også gje tilbod om digitalt møte for dei som ønskjer det i staden for fysisk møte.

Evy Grenasberg – dok. 87

Spørsmål tilgang nausttomt gnr/bnr 11/43 på Langhelle ved planlagt område for kaianlegg og sjødeponi. Kva skjer med tilkomst og bruk etter at anlegget er ferdig.

Kommentar

Teke til orientering.

Nausttomten blir ikkje direkte berørt av kaianlegget, men den er teken med som midlertidig anleggsområde i planen. Mogleg at det kan bli behov for fortøyningspunkt for kailekter med meir på eigedommen. Alle kaiområdene skal tilbakeførast til opprinneleg bruk etter at anlegget er ferdig. Nausttomten og båtplass kan truleg nyttast både under anleggsperioden og etterpå.

Gjermund Waage – dok. 89

Har hytte på Fossmark Vaksdalsvegen 1663 (19/15). Spørsmål om kva verknad anlegget vil få for eigedommen. Har planer om boring etter vatn.

Kommentar

Teke til orientering.

Eigedom ligg eit stykke nord for planområdet på Fossmark og blir ikkje direkte berørt. Det skulle heller ikkje bli problem med evt. borehol for vatn, sidan dei nye tunnelane vil gå om lag 4-500 meter frå eigedommen lenger inne i fjellet. Eigedommen ligg og utanfor sikringssona for tunnelane.

Johan Audestad – dok. 96

Gjeld Botnavegen 23, på Vaksdal. Ber om at han er kontakt vidare. Meiner B2 er det beste alternativ. Spørsmål om innløyning dersom huset må rivast.

Kommentar

Teke til orientering.

Både merknadsstiller og heimelshaver vil bli kontakta av prosjektet vidare. Det visast elles til kommentar til dok. 86.

Tove Mette Amundsen – dok. 100

Eig bustad på Brualeitet 25. Spørsmål om ulemper og tap av verdi for bustaden. Må huset rivast?

Kommentar

Teke til orientering.

Slik planane ligg vil det ikkje vere naudsynt for prosjektet å rive huset. Prosjektet vil ta kontakt i haust og tilby ein ein-til-ein samtale. Sjå kommentar til dok. 86.

Einar Stephansen – dok. 101

Krev at eigedommen 289/1 i Bergen blir teken ut av planen. Meiner det ikkje er rasfare i området.

Kommentar

Teke til orientering.

Viser til kommentar dokument 85. Gjeld same eigedom.

Helge Stephansen – dok. 104

Medeigar i eigedom 289/1 i Bergen kommune.

Kommentar

Teke til orientering.

Viser til kommentar dokument 85. Gjeld same eigedom.

Mona Grenasberg – dok. 108

Ønskjer støytiltak på sitt hus og eigedom Lågaskarvegen 12. Det same gjeld i anleggsperioden. Delar av stasjon på Stanghelle må leggjast i kulvert og ikkje i opne løysing. Viser til uttale frå Vaksdal kommune. Uroa over auka togtrafikk om natta. Minner og om leirgrunn på austsida av vågen. Alternativt sjødeponi Fossmark må utgå og viser til uttalen frå kommunen. Bør bruke enten Gamle Fossen eller Svabakken.

Kommentar

Teke til orientering.

Lågaskarvevegen 12 vil få litt nytte av støyskjermen til barnehagen, men det er ikkje sikkert dette er tilstrekkeleg aleine for å få dempa støy ned til målnivå. Dette er fordi støyskjermen til barnehagen må tilpassast uteområdet til barnehagen. Lågaskarvegen 12 er lista i tabell 25 som ei av de adressene som får støynivå over tilråda grenseverdi og difor skal følgast opp for lokale tiltak i neste

prosjekteringsfase. Når det kjem til anleggsgjennomføringa vil dei lokale permanente tiltaka truleg ikkje vere tilstrekkeleg for å dempe støyen i anleggsfasen. Støy frå alle anleggsområde vil bli følgt opp med nye prognoser og forslag til avbøtande tiltak i prosjekteringsfasen når fleire detaljer om anleggsdrifta er på plass. For reguleringsplanfasen som prosjektet er i no, har ein berre sett grovt på anleggsgjennomføringa. Vi har sjekka ut at prosjektet kan gjennomførast og anleggsgjennomføringa ikkje er meir kostbar enn naudsynt. I neste fase vil ein detaljprosjektore sjølve gjennomføringa som inneber at ein vurderer anleggstøy. Føresegnene til reguleringsplanen slår fast at prognose og forslag til avbøtande tiltak skal utarbeidast før anleggsstart

Løysninga for stasjon og trasé gjennom Stanghelle er utforma slik at den ligg godt under eksisterande terreng når ein kjem ut av planlagt kulvert under eksisterande E16. Dette gjer og god skjerming for støy. Langs stasjonen blir eksisterande terreng lågare og lågare. På austsida av traseen (langs barnehagen) vil terreng og jernbanetrase flukte først når ein er forbi barnehagen. Då er traseen allereie høgare enn eksisterande terreng på vestsida. Dette gjer at eit lokk over jernbanen ikkje er eit godt alternativ. Køyreledningane til togene krev eit luftrom på minimum 7,6 meter over spora når ein er i tunnel/kulvert. Dette ville medført ein svært ruvande konstruksjon i bygda som ville gjeven ein stor kostnadsauke for prosjektet. Det ville og gitt stort negativt utslag på klimabudsjettet for anleggsgjennomføringa, særleg om hovudmateriale skulle vore betong.

Som bindeledd mellom aust og vest er det planlagt ein overgangsbru over jernbanetraseen. Denne flukter med terreng på begge sider av brua og har trapper og heiser ned til plattformene. Overgangsbrua har direkte tilknytning til sentrumsfunksjonar som butikk, restaurant, barnehage og pendlarparkering. Det er elles kryssingsmoglegheiter under brua og ved avkøyrse frå hovudvegssystemet til og frå Stanghelle. Langs heie traseen har ein planlagt for støyskjerming tett på traseen, då det gir størst effekt å skjerme nærme støykjelda. For jernbanetraseen gjennom Stanghelle er det først og fremst brua som det er viktig å få til ein god støyskjerming på. Det er den som gir størst negativ påverknad på støyforhold i bygda og god skjerming av denne gir stor effekt for mange bustader.

Når det gjeld grunnforhold på austsida av Dalevågen viser 3. partskontrollen av den geologiske vurderingsrapporten til at det er gjort omfattande grunnundersøkingar som gir godt grunnlag for vurdering av løysingar. Det er rett at det er funne kvikkleire i område, men ein anser ikkje at dette gir utfordringar for områdestabiliteten. I prosjekteringsfasen vil vi likevel ha ein ny gjennomgang av behovet for supplerande undersøkingar inkludert austsida av Dalevågen.

Når det gjeld Fossmark og sjødeponi vert vist til kommentar til dok. 114
Sjå og kommentar under dok.123

Solbjørg Eide Vik – dok. 110

Meiner B1 er beste alternativ i Vaksdal. Stiller spørsmål om støy og luftforureining. Elvebreidd og badeplass vil forsvinne i B2. Dersom det blir B2, så vil ho krevje innløyising av Sædalsvegen 19.

Kommentar

Teke til orientering.

Det er positive og negative verknader for både B1 og B2 og samanstillinga av prissette og ikkje-prissette verknader i reguleringsplanen ga ein knapp fordel for B1. Fordelen var knytta til kostnadsanslag gjennomført våren 2020, der resultatata for B2 var 113 millionar kronar dyrare enn for B1. Prosjektet har jobba mykje med planlegging av anleggsgjennomføringa sidan den gong og ein starta difor ein prosess med å sjå nærare på skilnaden i anleggsgjennomføringa for dei to alternativa.

Denne er vurdert som mykje meir komplisert for B1 enn for B2, og gjennomføringa tek dobbelt så lang tid i B1. Dette har påverka kostnadene og medført at B1 og B2 kjem om lag likt ut i kostnad. Vaksdal kommune har eit sterkt ønske om B2, mykje på grunn av arealbeslaget B1 gjer for sentrum av Vaksdal. Det er ikkje berre den traseen for veg og bane som illustrasjonane viser, då ein og bandlegge areal for ein framtidig tube 2 på veg. Om framtida gjer stor trafikkauke på vegen, vil ein på eit seinare tidspunkt utvide vegen til 4-felts motorveg. Det har ein no regulert areal til, men det vil berre byggast ein 2-feltsveg med trafikk i begge retningar frå Trengereid til Helle.

Avkøyringa i B2 på Tolåsen er, som dykk har antyda, tenkt til evakuering og naudsynt tilgang for utrykkingskøyretøy og vedlikehald. Vegen vil bli oppgradert før anleggsarbeidet i Tolåsen startar. Me har vurdert at eksisterande veg då vil vere tilfredsstillande for dette formål.

I Tolåsen er det til reguleringsplan berekna at to bustadar får støynivå over tilråda grenseverdi for støynivå ved fasade. Betongrekkverk langs veg dempar støynivået mot Sædalsvegen 19 og 23 til under grenseverdi. I prosjekteringsfasen vert støynivåa berekna på nytt og bustadane skal sikrast tilfredsstillande støynivå anten ved skjerming langs veg eller ved lokale tiltak.

Berekningsmodellen tek ikkje omsyn til resonans mellom fjella, og det er heller ikkje forventa mykje refleksjonar frå fjella sidan det ikkje er eksponerte glatte fjellparti, men skogkledde fjellsider som absorberer lyd.

Resultata av berekningane gjort for luftforureining er per no svært dårlege. Desse vil prosjektet arbeide med vidare, for å sikre at ikkje all tunnelluft kjem ut av munningane i kvar enda. Berekningane er sokalla worst-case og legg til grunn at absolutt all tunnelluft, alt utslepp generert inni tunnelane, kjem ut av portalane. Dette er urealistisk. Ein veit at mykje og vil festa seg på tunnelveggane. I tillegg er det stor usikkerheit i berekningsgrunnlaget då ein ikkje veit mengde utslepp/svevestøy generert i tunnelane. Det er avhengig av kor mange bilar som køyrar med fossilt drivstoff og piggdekk, og om vegbanen er våt eller tørt. I tillegg er det stor usikkerheit knytta til meteorologi, kor mykje vind det er og kor stor spreining av svevestøvet ein skal leggje til grunn. Foreløpig er resultata for om lag lik for B1 og B2 når det gjeld kor mange hus som blir råka av luftforureining.

Slik planane ligg vil det ikkje vere naudsynt for prosjektet å rive huset. Prosjektet vil ta kontakt og tilby ein-til-ein samtale.

Elvebreidda vil kun bli berørt der brua går over elva.

Øystein Fossmark Lilleskare og Helga Bergstad – dok. 112

Meiner at alternativ Fossmark må takast ut av planen. Grunngeiv det med at dette alternativet kjem dårlegast ut i konsekvensutgreiinga og er dårlegast utifrå drivlengder og økonomi. Linnebakkane kjem økonomisk best ut.

Kommentar

Teke til følge

Sjå kommentar 3.1.3 og dok. 114

Torgeir Lavik – dok. 113

Er grunneigar på Tangelandsheiane 298/4 m.fl. Ønskjer deponi på Tangelandsheiane. Under forutsetning at det blir gjort om til produktiv landbruksareal. Arealet ligg midt i Bergens største samanhengande landbruksareal og der det er stor satsing på jordbruket.

Kommentar

Teke til orientering

Området er regulert i planen som kombinert landbruksføremål og friluftsføremål. Tanken er at delar av avslutta deponi skal opparbidast til jordbruksareal der ein nyttar matjord som må fjernast frå andre stader i anlegget.

Innbyggjarar i Fossmark – dok. 114

Alternativt sjødeponi Fossmark må utgå. Vil berre ha eitt tverrslag og kaianlegg i bygda. Meiner beste alternativ er Gamle Fossen eller Svabakken. Når det gjeld tilkomsttunnel, må maksimal støyskjerming utførast. Midlertidig rundkjøring må fjernast, tunnelen lukkast og terreng med beitemark tilbakeførast. Er uroa over støy frå Linnebakkane sjødeponi. Viser ellers til Vaksdal kommune sin uttale. Vil ha ulike tiltak for opprydding og etterbruk på Fossmark, mellom anna for nedlagt jernbane. Vassverk og borebrønn til 6 husstander må ivaretakast.

Kommentar

Teke til følgje

Prosjektet tilrår at alternativ «Fossmark» utgår som mogleg anleggstverrslag i planen. Årsaka er i første rekkje at det no er avklara at dette ikkje lenger er økonomisk gunstig gitt at sjødeponi vert tillate. Mogleg sjødeponi ligg her for langt frå land til at føresett nedføringsmetode er eigna, jfr. søknad om sjødeponi. Av dei fire alternative lokalitetane i planframlegget har «Fossmark» også størst negative verknader på ikkje-prisette tema. Dei tre andre alternativa (Linnbakkane, Gamle Fossen, Svabakken) vert alle regulert for å sikre fleksibilitet ved utlysing av entrepriser. Alle desse krev midlertidig rundkjøring og tilkomsttunnel frå oppsida av dagens E16 ved Fossmark. Berre ein av lokalitetane vert nytta.

Konkrete tiltak mot støy frå midlertidige kaianlegg og tilkomsttunnel vert vurdert nærare i vidare detaljplanlegging innafor dei krava som gjeld. I ettersituasjon vil Fossmark-området verte fredeleggjort ved at E16-trafikken forsvinn.

I reguleringsplanen er føresett at situasjonen ved påhogg for tilkomsttunnel i størst mogleg grad skal tilbakeførast etter at ny E16 er opna. Det bli vist til føresegnar punkt 2.4 om krav om landskapsplan og 6.2 femte avsnitt. Når det gjeld eksisterande jernbanetrase er etterbruk per i dag ikkje avklara, og dette inngår ikkje i reguleringsplan.

Tiltaket vil truleg ikkje påverke vassverk og/eller eksisterande borebrønnar i området. Om vidare detaljplanlegging skulle vise det motsette, må prosjektet erstatte dette.

Støy frå alle anleggsområde vil bli følgt opp med nye prognoser og forslag til avbøtande tiltak i prosjekteringsfasen når fleire detaljar om anleggsdrifta er på plass. Føresegnene til reguleringsplanen slår fast at prognose og forslag til avbøtande tiltak skal utarbeidast før anleggsstart.

Christine Tolås Wefring og Sondre Engelsen Ødegård – dok. 115

Bur i Brualeitet 17 på Vaksdal. Ønskjer at heile eigedommen inkludert huset blir innløyst dersom alternativ B2 blir valt.

Kommentar

Teke til følgje.

Prosjektet foreslår å endre plangrense slik at eigedommen blir regulert som baneføremål o_SB2. Sjå kommentar på dok. 86.

Marit Merete Lunde – dok. 118 og 119

Ber om det ikkje vert dumpa massar i sjøen. Sørfjorden er ein oksygenfattig fjord som vil verta forverra ved dumping. Dersom dumping ved Fossmark, så langt sør som mogeleg. Bygningar og og innmark på Fossmark må sparast. Nevner og mogeleg badeplass i Sandvik nær Langhelleneset. Er sterkt kritisk til Dalehagen deponi. Meiner brakkvassdeltaet ved Dalehagen har høg eigenverdi. Kulvert på Stanghelle må vera så lang som mogeleg.

Kommentar

Teke til orientering

Sjødeponi vert i dette tilfellet vurdert som det beste og truleg einaste realistiske alternativet for større delar av tunnelmassen. Det vert her vist til søknad om sjødeponi og kommentar til merknad dok. 139. Når det gjeld påstand om at steindeponi vil forverre oksygentilhøva i fjorden viser vi til at føresett lukka nedføringsmetode skal hindre at restar av nitrogen frå sprengstoff vert spreidd i det øvre sjiktet av fjorden (fotisk sone). Tilførsel av nitrogenrestar vil difor ikkje bidra til auka eutrofiering som kan forverre oksygentilstand på fjordbotn. Sjå og kommentar til dok. 155.

Når det gjeld tverrslag og sjødeponi ved Fossmark vert vist til kommentar til dok. 114.

Regulert landdeponi ved Dalehagen er heilt avgjerande for å gjennomføre K5-prosjektet. Det gjeld både som rigg og område for steinknusing i anleggsperioden, og steindeponi. Området vert regulert med permanent godkjent tilkomst slik at det også i ettertid har samfunnsnytte som langsiktig «massebank» til ulike bruksformål. Deponiet er plassert på austsida av dagens E16, og vil ikkje påverke brakkvassdeltaet. Det er regulert og føresett nødvendige anlegg for rensing av avrenning frå området.

For kulvert på Stanghelle vert vist til kommentar på dok. 108.

Marit H. Hedger – dok. 121

Bur i Skaffarmyrane 53, Arna. Er uroa for meir støy både frå anleggsarbeid og permanent. Særleg frå anleggstrafikk til Tangelandsheia. Stiller og spørsmål om framtidig ringveg aust.

Kommentar

Teke til orientering

Det vert her vist til Fagrapport støy (pkt 2.4.6.3) og vedleggskart som viser berekna støysoner i ettersituasjon og i anleggsfase. For ettersituasjon viser berekningane at nokre bustadar i

Skaffarmyrane ligg i gul støysone frå ny veg, og det må i vidare planlegging vurderast lokale avbøtande tiltak. Støyskjerm langs ny veg er så langt ikkje vurdert då støyen kjem både frå Hardangervegen i nord og aust der dette prosjektet ikkje skal endra noko på vegen. Berekningar for anleggsfase viser at Skaffarmyrane ikkje er spesielt utsett for støy, men tiltak i samband med mogleg massetransport til Tangelandsheiane må vurderast nærare.

For støy i anleggsfasen: støy frå anleggsområde vil bli følgt opp med nye prognosar og forslag til avbøtande tiltak når fleire detaljar om anleggsdrifta er på plass i prosjekteringsfasen. Støy frå massetransport og sum av støy frå fleire kjelder er ikkje berekna i reguleringsfase, men er naturleg å sjå på i seinare fase.

Ang. auka trafikkstøy pga. akselerasjon ved ny rundkøyring sør for det nye tunnelutløpet til E16: auka støy pga. akselerasjon vert ivareteke i brekningane ved at skilta fartsgrense vert brukt på vegen (støykjelda) heilt fram til rundkøyringa, dvs. ein reknar med høgare fart enn reell fart heilt inn mot rundkøyringa. Dette gir ei konservativ støyberekning sidan støyen aukar med hastigheit.

Når det gjeld framtidig Ringveg aust er det ikkje sett i gang planarbeid mellom Arna og Fjøsanger, og det er heller ikkje avklara når dette skjer. Ei aktuell løysing er å gå inn i tunnel i lia ovanfor Skaffarmyrane. Verknader og støysituasjon for bustadene i området vil klart vere eit viktig tema om/når arbeid med kommunedelplan og seinare reguleringsplan vert gjennomført. Då vil også eventuelt behov for innløyning av bustader avklarast.

Finn Fossmark, Mona Grenasberg m/fleire – dok. 125

Foreslår utviding av planområdet til Dale/Dalegarden og endring av trasé for jernbane. Dei hevdar det vil gje innsparing i milliardklassen. Det visast blant annet til analysen Vista Analyse gjorde for prosjektet i 2019 om samfunnsøkonomiske vurderingar av stasjonane i prosjektet. Det peikast på at ein endring av jernbanetraseen og utviding av planområdet vil gje eit lengre strekk med parallell veg og bane, noko som prosjektet elles har vist at gir store innsparingar. Ein viktig gevinst vil og vere at ein unngår dei dårlege grunnforholda og rasfaren i Stanghelle. Ein sparar Stanghelle for store miljø og støypåverknader og ein barriere som deler bygda i to.

Kommentar

Teke til orientering.

Parallell framføring av veg- og bane har utvilsamt vore ein viktig og naudsynt binding for K5 prosjektet. Her er rømmingsvegar og sikkerheit er sentrale tema, samt masseoverskotet i prosjektet. Fellestankegangen har og gjeven ytterlegare synergjar og gevinstar. I tunnelane har ein, i tillegg til felles rømmingsvegar, planlagt for felles tekniske rom, høgspenning og ventilasjon. Ein hentar og store gevinstar i felles gjennomføring av prosjektet med felles anleggstverrslag til fjorden frå kva tunnelstrekning. Prosjektet kan no vise til innsparingar på heile 4 mrd. kr., samanlikna med å bygge veg og bane kvar for seg.

Rett før Stanghelle skil veg og bane seg noko, men rømmingssystemet for jernbanen strekk seg heilt til Stanghelle. For vegen er det kort veg til dagsone for rømming på strekninga vidare fram til Helle. Prosjektet fråviker ikkje frå rømmingskonseptet, men det er ikkje naudsynt å oppretthalde nærleiken mellom veg og bane i avslutninga for å halde kostnadene nede. Det er av omsyn til påkopling av eksisterande veg- og banestrekningar som her har vore førande for prosjektet for å halde kostnadane nede for første byggjetrinn. Ein sparar og Stanghelle sentrum for belastninga med både veg- og banetrasé parallelt gjennom sentrum av bygda.

K5 er korridor- og konseptvalet frå konseptvalutredninga. Den omhandla veg og jernbane heile vegen frå Arna til Voss. Då kostnadene for vidare detaljplanlegging og bygging vart for store for ein samla utbygging frå Arna til Voss, valte ein å dele K5 i byggjetrinn. Første byggjetrinn er Arna-Stanghelle. Neste byggjetrinn vil truleg verte Stanghelle-Voss. I opphavelige forslag og tilslutning gjekk første byggjetrinn berre til Vaksdal, men der viste det seg umogleg å kople seg til eksisterande bane. Dermed måtte ein sjå etter ein annan plass der det snarast var mogleg å kople ny jernbane med eksisterande. Det var ved Stanghelle. Stasjon på Stanghelle var og i tråd med anbefalinga i konseptvalutredninga og i samsvar med bestillinga frå Samferdselsdepartementet.

Det har vore ein siling av ulike traséalternativ gjennom Stanghelle i prosjektet. Den valte plassering av trasé og stasjon har grunnlag i rasfare og grunnforhold, samt omsyn til både eksisterande E16 og sjølve sona for påkopling mellom ny og eksisterande jernbanetrasé. Ein meiner og at den sentrale plasseringa av stasjonen, like ved barnehage og butikk, gjer eit godt grunnlag for vidare utvikling av Stanghelle for Vaksdal kommune. Den nye jernbanen oppnår ein halvering av reisetida mellom Arna og Stanghelle og reisetida til Bergen sentrum blir berre rett over 20 minutt. Det er samanliknbart med reisetida med Bybanen mellom Bergen sentrum og Nesttun sentrum i Bergen kommune. Utviklinga etter Bybanen kan vere ein inspirasjon til Vaksdal kommune, som håpar på fleire innbyggjarar. Det er mange eksemplar på kva ein attraktiv og sentrumsnær stasjon kan gi av positive utviklingsmoglegheiter.

Dei store kostnadsdrivarane i prosjektet er ikkje knytta til plassering av stasjon, eller traseen gjennom Stanghelle sentrum. Heile 85% av kostnadene i prosjektet er knytta til tunnel. Dersom ein skulle gå vidare med ein meir direkteline frå Vaksdal til Dale, og kutte bort traseen og stasjonen i Stanghelle, ville ein påført prosjektet ein meirkostnad på 1 til 1,5 mrd. kr. for første byggjetrinn. Ut frå dei vurderingane prosjektet har gjort for Dalegården og Dale kan ein sjå mange av dei same utfordringane knytta til grunnforhold og rasfare, som ein har gjennom Stanghelle.

Det er riktig at den ekstra investeringa i første byggetrinn på 1 til 1,5 mrd. kr., kan gje ein innsparing i neste byggjetrinn på 2 til 2,5 mrd. kr. Totalt vil ein difor kunne spare 1 til 1,5 mrd. i K5-prosjektet mellom Arna og Voss, om ein ikkje legg traseen om Stanghelle. Denne innsparinga vil ikkje kunne realiserast før andre byggjetrinn mot Voss får oppstart.

Slik situasjonen er no, er det heilt uavklart når den vidare planlegging til Voss vil kunne starte. Det er og usikkerheit kring neste byggjetrinn vil få naudsynt politisk tilslutning. Ein kan difor ikkje legge til grunn nokon framtidig innsparing no, men det er alt no heilt klart at første byggetrinn vil få ein enorm kostnadsauke. Det vil og bety ein forlenga planleggingstid på 2-3 år. Slik prosjektet er pressa på kostnader har ein med den grunngeving ikkje anbefalt å utvide strekningsomfanget.

Frå eit samfunnsøkonomisk synspunkt oppnår ein ingen forbetring i første byggjetrinn så lenge det byggast stasjon på anten Stanghelle eller Dale. Eit kutt av Stanghelle og utviding av traseen til Dale vil gje auka kostnader og ingen betre effekt. Følgjeleg vil samfunnsnytta til dette byggjetrinnet bli ytterlegare negativ.

I den samfunnsøkonomiske analysen av stasjonar, frå Vista Analyse, kjem det fram at det vil vere samfunnsøkonomisk lønsamt med berre er ein stasjon som tener både Stanghelle og Dale. Dette har mykje å gjere med at det er kort avstand mellom stasjonane. Prosjektet ligg no fullfinansiert i gjeldande NTP, men har framleis eit stort press på kostnadskutt. Oppfordringa i NTP om vidare optimalisering har nokre vesentlege og viktige avgrensingar. Regjeringa er open for at prosjektet kan forlengast, men berre innanfor dei økonomiske rammar som er lagt til grunn i planperioden.

Samstundes skal det og være innsparing i kostnadsreduksjonar innanfor noverande planområde. Desse avgrensingane kan ikkje prosjektet overhalde med ein utviding av prosjektet til Dale.

Stenging for passering av godstog og persontog (brudd) i anleggsperioden vil vere naudsynt i dette prosjektet, også når det gjeld anleggsperioden på Stanghelle. Nokre brudd vil det måtte verte, men dei vil ikkje bli færre av at ein flytte påkoplingssona til Dale. Prosjektet vil gjere bruddenes varigheit til eit minimum gjennom faseplanlegging av gjennomføringa. Ein klar føring er at togene skal passere mest mogleg normalt gjennom heile anleggsperioden.

Det er sterkt ønskeleg at prosjektet vert vidareført frå Stanghelle til Voss (byggjetrinn 2). Då vil ein kunne leggje om den eksisterande traseen langs Dalevågen. Byggjetrinn 1 leggjer til rette for ein eventuell vidareføring, slik at ein vil påføre Stanghelle minst mogleg ulemper i anleggsgjennomføringa for byggetrinn 2.

Finn Fossmark, Mona Grenasberg m/fleire – dok. 126

Stiller seg kritiske til berekninga gjort for støy på Stanghelle. Dei meiner grunnlaget for passeringar av godstog på nattetid ikkje er korrekte og at det er faktorar som er utelatne frå berekningane, når det gjeld reflektert støy frå fjellsider og bremsestøy.

Kommentar

Teke til orientering.

Stillegåande godstog:

Støysvake godsvogner er noko som allereie finns i Norge, i stadig aukande tal. Grunnen til at den typiske godstogvogna støyar så mykje meir enn persontogtrafikk handlar i stor grad om ruheit ein får i hjulflaten, som er ein følgje av at det nyttast støypejernsklossar til bremsing. Det estimerast at ein godstogvogn med komposittklossar eller skivebremsar vil gje 8-10 dBA lågare emisjonsnivå. Dette er godt underbygga av internasjonal forskning, spesielt frå dei siste 10 åra. Som ein referanse estimerast normalt dempingeffekten av ein tradisjonell støyskjerm til å være 5-15 dBA. Å omtale dei som stillegåande eller støysvake kan nok opplevast som ein overdriving, men 8-10 dB er altså ein halvering av opplevd støyinnivå frå dagens godsvogner.

Krav til støy frå rullande materiell kjem frå NOI TSI, en teknisk spesifisering for interoperabilitet for støy, og er heimla i norsk lov gjennom forskrift om TSI-støy. Så nyleg som den 10. september 2021 vert det gjort endringar i forskrifta. Ein har adoptert dei same krava og særordningar som Sverige har fått frå EU av kommisjonens gjennomføringsforordning 2019/774. Ei uoffisiell oversetting av denne kan finnes her: <https://lovdata.no/static/NLX3/32019r0774.pdf>.

Det er ei uttalt ambisjon i gjennomføringsforordninga at unntaket avviklast seinast i 2028 (sjå artikkel 5e). Bane NOR viser likevel til endringane i forskrift knytta til kapittel 7.

Punkt 7.4.1 b) viser til at «strekning med mindre støy» (quieter routes) ikkje får anvendelse før 31.12.2032, når vi ser på prognosesituasjonar i utbyggingsprosjekter. Videre visast det til vedlegg D2 for oppdatering av strekningar med mindre støy, der ein for nye og oppgraderte liner skal utpeike desse på grunnlag av forventta trafikkmengder. Dette vil forsere den naturlege utskiftingsraten for godsvogner i Norge/Norden, og da vi i våre trafikkprognosar vurderer støysituasjonen 15-20 år frem i tid – altså etter 31.12.2032 – blir det riktig å anse godsvogner som støysvake i prosjektets prognoser.

Hastighet i påkoplingspunktet:

Her er det anteke referert til fotnote til tabell 3 i Temarapport støy til KU. Nord for påkoplingspunktet, der ny og gamal bane møtest, kører toga på eksisterende jernbane og fartsgrensa der er 60 km/t. Sidan KU-berekingane også tar med trafikk på dette strekket må gjeldande fartsgrense på bane nyttast der, både for referansesituasjonen og ny-situasjon. For KU ny-situasjonen er det valt å sjå på situasjonen før ny bane Stanghelle – Voss opnar for å sjå på den verste situasjonen som vil vere støymessig. Når ny bane Stanghelle – Voss opnar går banen inn i tunnel og gjev lite støy.

Tal nattpasseringer:

Ang. mengde godstrafikk så er det sett til dokumenta som er lista i kapittel 2.3.3.1 i støyrapporten. Døgnfordelinga er satt ut frå vurderingar av kapasitet og sannsynleg fordeling over døgnet. Både maksnivå og ekvivalentnivå er berekna for å sjå om nokon av dei er over grenseverdi. For nokre bustadar gjev både nattog og godstog maksnivå over grenseverdi og summen av hendingar vert over 10. Dersom det var 10 passeringar av godstog på natt ville ikkje fleire bustadar fått tiltak, fordi bustadane som har maksimalnivå frå godstog over grenseverdi også har maksimalnivå frå fjerntog over grenseverdi - og dermed meir enn 10 hendingar. Det er naturleg at alle trafikktal vert gjennomgått på ny når ein går inn i neste prosjekteringsfase før byggestart. Eventuelle endringar i forventa mengde godstrafikk vert då med i nye berekingar.

Reflektert støy frå fjellsider:

Refleksjon frå høge skjeringar vest for bane nord for Dalevågen er inkludert i støyberekningane. Berekningsmodellen er ein 3D-modell som tar med seg alt av terreng, sjø og fjell og inkluderer verknadane av desse i resultatata. Refleksjonar frå skrått berrfjell er vanskeleg å få til i berekningsmodellen, men det er lagt til reflekterande element der loddrette fjellskjæringar vert laga nær bane.

Bremsestøy:

Eit godstog i 100 km/t vil bruke fleire hundre meter på å bremse ned til ynskja hastigheit og det er ikkje forventa at godstoget på Stanghelle vil gjere dette på kortast mogleg strekning like før påkoplinga til eksisterande spor. Det er heller forventa at godstoget kjem ut av Berrfjelltunnelen med allereie redusert fart og at det ikkje skjer full oppbremsing frå 100 km/t i dagen. Farten skal reduserast til 60 km/t og ikkje 40 km/t. I støyberekningane er det nytta 100 km/t på godstoget på Stanghelle stasjon og resultatata overdriver dermed støy frå godstoget i fasen før Stanghelle – Voss opnar og kompenserer på den måte for den eventuelle ekstra støyen som skulle kunne oppstå pga. oppbremsing.

Prosjektet står ved dei berekingane som er gjort, og vil sjølvstøtt sjå på støysituasjonen på nytt om det kjem endringar på føringar eller prognoser.

Øystein Midtun og Frank Hoff Hana – dok. 127

Meiner det ikkje er gjort tilstrekkelege undersøkingar og kartlegging av sulfid- tungmetallhaldige bergartar. Er heller ikkje utgeidd i søknad om sjødeponi. Viser til utført prøvedrift på nikkelsulfid og koparsulfid i området.

Kommentar

Teke til orientering.

Ifølgje NGU sin database er det registrert to prøvedrifter nær Trengereid. Det er ingen driveverdige førekomstar. Vi vurderer dette som eit mindre problem som dessutan er svært lokalt. Dette samsvarar godt med dei prøvene vi har teke. Tiltaket er nøye kartlegging av bergartar på stoff ved

tunneldriving og at vi må ta høgde for at det stadvis vil kunne støytast på berg som må handterast særskilt. Vi snakkar om forholdsvis avgrensa mengder. Det har vore drive tunnel gjennom dette berget tidlegare utan at det er kjent at det er spesiell sur avrenning frå tippane/ fyllingane

Lars-Erik Naavik – dok. 129

Bur i Stuajordet 297 i Arna. Ønskjer at dialog og informasjon går til heile burettslaget i tillegg til den enkelte bebuar som blir berørt.

Kommentar

Teke til orientering

Varselbrev til grunneigarar går til eigar registrert i matrikkelen. Stuajordet er registrert under Hovden borettslag. Prosjektet registrer at det og er ønske om varsel til den enkelte bebuar i burettslaget. I den grad det er mogeleg vil dette bli prøvd fulgt opp vidare i byggeprosessen. Som utgangspunkt er det burettslaget som må syte for å informera den enkelte bebuar.

Per-Inge Kvam – dok. 130

Eigar av 262/4 Trengereiddalen. Er kritisk til gs-veg og krabbefelt på austsida av vegen. Peikar på ulike verdiar i området det ikkje er teke omsyn til. meiner at det mellom anna ikkje er teke tilstrekkeleg omsyn til vegbygging på dyrka mark, miljøkonsekvensar/raudlista alm, kulturarv og trafikk sikkerheitsrisiko.

Kommentar

Teke til orientering

Det har vore stort fokus på samfunnsnyttig bruk av masseoverskotet i prosjektet. Oppfylling i nedre del av Trengereiddalen/Mannaldalen vil både gjere det mogleg å løyse manglande gang- og sykkeltilbod (GS), og å etablere forbikøringsfelt i stigning der tunge køyrety i dag slit med å kome opp i fart. Begge deler vil vere viktige tiltak for auka trafikktryggleik. Eit funksjonelt og sikkert tilbod krev at gang- og sykkelvegen vert ført fram til Gullbotn. Vidare er det krav om at forbikøringsfelt må førast opp dalen og over bakketoppen før det kan avsluttast. Til saman betyr det ei betydeleg utviding oppover øvre del av det tronge dalføret som også omfattar eigedom 262/4. Einsidig utviding på austsida er valt fordi samla konsekvensar og kostnader her er vurdert å vere minst. Utviding på vestsida ville ma. gi konflikt ift. bekk/elv og tilkomstar til fleire andre eigedomar.

Ane Faugstad Aarø og Astrid Faugstad – dok. 131

Protesterar mot K5 utbygginga på Fossmark pga naturtap og arealtap når det gjeld sprenging og tunneluttak, skade på slåtteeng og hekkefuglar i strandsone. Viser til naturtyperapport frå 2005.

Kommentar

Teke til følgje

Sjå kommentar til merknad dok 114.

Kjartan Haugsnes og Ellen Hagen – dok. 133

Bur i Botnavegen 27 på Vaksdal. Blir særst påverka av både B1 og B2. Ved B1 må huset fjernast. ER kritisk til seint varsel om det. Vil sterkt tilrå at B2 blir valgt. Viser og til at huset i dag ikkje har vegtilkomst.

Kommentar

Teke til orientering.

Det er beklageleg at prosjektet ikkje har formidla at huset blir råka av tiltaka på Vaksdal for B1. Det vert vist til dok. 86 og svaret der om korleis prosjektet no framover vil orientere om grunnervvervsbehovet, -prosessen og rettigheter. Prosjektet vil og ta direkte kontakt for å avtale ein-til-ein møte i haust, etter eit fellesmøte med kommunen. Det vert og vist til svar på dok. 110, der prosjektet seier litt om arbeidet med B1 og B2 og at kostnadsforskjellen no i haust har vorte utjamna.

Tor Helle m/fleire – dok. 134

Uroa over meir støy på Stanghelle. Sjå dok. 126. Kritisk til open løysing med stasjon på Stanghelle. Vil ha delvis kulvert og lengst mogeleg ut på brua. Betre kartlegging av kvikkleire på Stanghelle. Tverrslag på Fossmark og Linnebakkane må utgå. Vil heller ha Gamle Fossen eller Svabakken. Kritisk til deponi i Idlasundet.

Kommentar

Teke til orientering .

Det vert vist til svar på dok. 125 og dok. 126 når det gjeld støy, kulvert og kvikkleire. Når det gjeld anleggstverrslag i Fossmark-området vert vist til kommentar til merknad dok. 114 og dok. 128. Prosjektet vil ta ut alternativ «Fossmark», medan alternativ «Linnbakkane» må vere med vidare. Når det gjeld Idlasundet, sjå dok. 128 og 140.

Trine Helle Simmenes – dok. 140

Meiner at deponi i Idlasundet får stor negativ konsekvens. Her er viktig verdiar både for naturmangfald og landskap. Uroa over avrenning frå deponiet. Tap av jordbruksareal i Sædalen pga bandlegging etter grunnboringar. Sædalsbekken er gytebekk for sjøaure. Registrert Jettegryte i Sædalen. Meiner tiltaket vil føre til auka skredfare på Dalehagen. Opplyser om privat vassverk Helle.

Kommentar

Teke til orientering

Konsekvensutgreiinga viser stor negativ konsekvens for landskapsbilete, middels konsekvens for friluftsliv/by- og bygdeliv. For naturmangfald, kulturarv og naturressursar, så er det noko negativ konsekvens. Samla konsekvens for ikkje prissette tema er middels. Ingen raudlista artar er registrert i området. Alle deponi skal ha vern mot forureining. I punkt 2.2.3 i føresegnene er det sett krav om overvåkingsprogram. Det blir og vist til punkt 2.2.1 om Plan for ytre miljø, der vern mot forureining skal detaljerast i vidare prosjektering.

Areala i Sædalen er ikkje båndlagt, bortsett frå inngjerda areal rund to borehol. Desse gjerda skal vurderast fjernast. Sædalen er ikkje lenger aktuell som deponi eller riggområde. Sædalsbekken blir i

liten grad berørt. Særleg omsyn må takast i anleggsfasen for å ivareta anadrom fisk. Det blir vist til punkt 2.2.2 i føresegnene. Jettegrytene blir ikkje berørt.

Deponi på Dalehagen er utforma med ein flate på toppen, med maksimal helning på 1:3 og ei grøft mellom fyllingsfot og E16 som er 20 meter brei og minst 2 meter djup. Eventuelle steinsprang (som blir vurdert som einaste skredfare ved lokaliteten) vil stoppa på utflatinga øvst i skråninga ned mot grøfta. Etablering av fylling/deponi i Dalehagen vil difor ikkje auka skredfaren ved eksisterande E16. Det er og litt usikkert kor mykje massar som blir plassert her. Maksimalt 700 000 am³ men truleg blir det rundt 300 000 am³. Deponiet vil ligge med god avstand frå Daleelva med dagens E16 som buffer. Det skal etablerast naudsynt reinseanlegg og avrenning frå dette skal gå ut i Dalevågen og ikkje ut i Daleelva, jfr punkt 4.1.9 nr. 3 i føresegnene.

Når det gjeld vassverk som ikkje er registrert i planarbeidet eller i nasjonale grunnvassdatabasen, så må dei kartleggjast i prosjekteringsfasen. Truleg vil ikkje anlegget berøra vassverket på Middagshaugen.

Vidar Sætre – dok. 141 og 152

Saknar tidlegare vurderte alternativ frå KVV fasen, som t.d. kombinasjon av K3 og K4. Meiner at meir dagsone må vurderast. Syner til fleire vedlagte kart som viser hans forslag.

Kommentar

Teke til orientering

Val av konsept K5 er gjort i 2015, og det er ikkje aktuelt å endre no. Lange dagsoner er i dette prosjektet ikkje mogleg pga. skredfare.

Trygve Jakobsen – dok. 142

Representerar Frp i Vaksdal. Har fått innspel frå innbyggjarar på Helle om tryggleiken for av/påkjøring i nytt kryss på Helle. Ber om at ein vurderar planfritt kryss før ferdigstilling av planen.

Kommentar

Teke til orientering

Løysinga med T-kryss som her er planlagt er gjeldande normal i forhold til tofelts riksveg og dei trafikkmengdene som her vil gjelde i krysset. Krav til sikt er ivareteke, og det vert stilt ekstra krav til godt vegljøs i tunnelmunninga frå Vaksdal/Bergen.

Det er ikkje aktuelt med fråvik for planskilt kryss eller rundkøyring ved Helle der prosjektet knyter seg til eksisterande veg. Planskilte kryss er kostbare, og vert brukt når trafikkmengdene er større. Her ville det heller ikkje vore fysisk plass til eit planskilt kryss. Rundkøyring på riksveg er også eit fråvik som kun vert innvilga i spesielle tilfelle der det kan vere gunstig i forhold til nokonlunde jamne trafikkmengder i armene. Det er det ikkje her.

Trygve Jakobsen – dok. 143

Krev at krysset på Helle blir bygd som planfritt kryss. Er uroa over trafikktryggleiken.

Kommentar

Teke til orientering

Sjå kommentar til merknad nr 142.

Finn Fossmark – dok. 144

Meiner at deponiet i Idlasundet må utgå. Viser til viktig område for hjort og store landskapsinngrep. Refererar til konsekvensutgreiing for landskapsbilete.

Kommentar

Teke til orientering.

Sjå kommentar til dok. 128 og 140.

Jan Fjellvedt – dok. 145, 149

Viktig å ta omsyn til HMS og risikovurdering ved bruk av midlertidige kaianlegg. Viser til fare for skred og utgliding. Vedlagt kart for mogleg samfunnsnyttig bruk masser på Boge.

Kommentar

Teke til orientering

Dei regulerte lokalitetane for midlertidige, flytande kaianlegg er vurdert og godkjent av geolog med tanke på skredfare. I innleiande søk etter løysingar vart fleire område undersøkt og forkasta nettopp fordi skredfaren ikkje var akseptabel. Generelt vil det vere stort fokus på HMS og risikoreduserande tiltak når kontrakt for etablering og drift av kaianlegga vert lyst ut.

Etter høyringa vert Boge teke ut av reguleringsplanen som mogleg lokalitet for tverrslag og sjødeponi. Årsaka er både at Boge ligg ugunstig til i forhold til drivelengder, og at ein manglar vegtilkomst. I tillegg ville midlertidig kaianlegg og massehandtering ved Boge medføre store nærmiljøutfordringar i anleggsfasen. Når tverrslag her utgår, ser prosjektet ingen grunn til å regulere/etablere steinfylling i strandsona på Boge. Ein viser her til søknad om sjødeponi, som på denne strekninga då vert ved Langhelleneset.

Øystein Midtun – dok. 147

Viser til tidlegare e-post i 2018. Føresler alternativ for plassering av overskotsmassar på Trengereid. Skisserer 4 ulike alternativ og mogleg ny veg til Skulstad samt oppfylling ved idrettsplass.

Kommentar

Teke til orientering

I ein tidleg fase i prosjektet vart det skissert og vurdert fleire alternativ for plassering av tunnelmassar i Trengereid-området. Løysingane som til slutt er valt å regulere er områda «Trengereiddalen», og «Vestredalen» med planskilt og trafiksikker anleggstilkost frå området Trengereiddalen .

Løysing med deponering/oppfylling av stein ved Skulstad er forkasta av fleire årsaker. Det måtte i tilfelle etablerast ein ny og kostbar lokalveg i bratt terreng opp til Skulstad. Eit hovudproblem med dette ville likevel vere trafikktryggleik fordi ein måtte etablere eit nytt T-kryss med Fv49 i Trengereiddalen, eit parti der fylkesvegen har stigning/fall rundt 8-9%. Det er også vanskeleg å sjå at deponering/oppfylling ved Skulstad ville gi samfunnsnytte ut over ny lokalveg. Det er ikkje noko i kommuneplanens arealdel som tilseier at Bergen kommune her ønskjer å opne opp for nye bygge- og/eller næringsområde.

4 Endringar etter offentlig ettersyn

Innleiing

Totalt er det motteke 69 merknader etter at reguleringsplanen har vore ute til høyring og offentlig ettersyn. Dei fleste av desse er *teke til orientering* og kommentert. Desse merknadene har ikkje ført til endringar i plandokumenta, føresegner eller i plankart, men svart ut i dette dokumentet.

Merknader som er *teke til følgje* er merknader som har ført til endringar enten i plankart, føresegner eller planomtale. Under er det gjort kort gjort greie for kva som er endra i plankart, i føresegner og i planomtalen. Det er og gjort nokre få endringar i enkelte fagrapportar. Dei fleste endringane er gjort etter merknader og innspel frå høyringa, men nokre endringar har prosjektet sjølv gjort etter at planen var lagt ut på høyring. I hovudsak mindre feil eller manglar. Største endring er på Trengereid som er omtalt nedanfor.

Når det gjeld alternativ B1 eller B2 på Vaksdal skal KMD vedta eit av alternativa i reguleringsplanen. Utbyggingsdivisjonen har peika på at no når alternativa kjem likt ut på dei samfunnsøkonomiske berekningane, så bør det lokale ønskje om alternativ B2 vektleggast. I første omgang er det difor berre gjort endringar i plankart for alternativ B2. Skulle alternativ B1 bli valt er det relativt enkelt å gjennomføre endringane for dette alternativet.

Endringar i plankart

- Boge sjødeponi og midlertidig kaianlegg utgår. Dette deponiet ligg ugunstig til i høve til drivlengder, samt at det heller ikkje har tilkomst til dagens E16. Det er og fleire som er negativ til sjødeponi på Boge, mellom anna Vaksdal kommune og Statsforvaltaren i Vestland.
- Fossmark sjødeponi og midlertidige kaianlegg utgår (to variantar). Alternativet er lite økonomisk gunstig og har størst negative verknader for ikkje prissette tema. Her er det og mange som er i mot dette alternativet, mellom anna Vaksdal kommune, Statsforvaltaren i Vestland, Vestland fylkeskommune og bebuarar og grunneigarar på Fossmark.
- Statnett sin trafostasjon på Tangeland utgår. Statnett meiner at slike areal ikkje skal regulert etter plan- og bygningslova. Dette er teke til følgje. Plangrensa endrast til eigedomsgrænse for Statnett sin eigedom gbnr 298/65.
- Det er lagt inn automatisk freda kulturminner (føresegnområde) i plankart. Desse områda var ikkje med i plankarta ved høyring fordi dei arkeologiske undersøkingane ikkje var ferdigstilt. Merka med #6A til #6L.
- Det er lagt inn omsynssoner kulturmiljø (H570) rundt den freda Gamle Vossebanen, Christiania postveg og røyrigata til Møllen kraftverk i Vaksdal. Merknad frå Vestland fylkeskommune som er teke til følge.
- Det er lagt inn omsynssoner kulturmiljø (H570) rundt tre Sefrak registrerte bygg på Vaksdal. Merknad frå Vestland fylkeskommune som er teke til følge.

- Endra og utvida plan på Trengereid. Prosjektet har gjort ei endring av banetraséen på Trengereid, der ein senkar banen slik at den ikkje lenger vil kome ut i dagen. Dette er gjort for å optimalisere linjeføringa. Endringa i linjeføringa er gjort for å oppnå betre driftsvilkår for jernbanen og fjerne ei pumpeløysing for dreinsvatn i tunnel. Den nye løysinga vil gi ei forenkla anleggsgjennomføring på Trengereid og ein betre opplevd støysituasjon i permanent fase. Optimaliseringa gir ein betre jernbanetrasé, til uendra anleggskostnad. Endringar innanfor samferdselsføremål med at trasé for jernbane (o_STJ) blir endra til annan vegggrunn (o_SVG). I tillegg må det etablerast ein anleggstunnel/rømningstunnel inn til jernbanetunnelen. Dette krev litt utvida areal i nordaust med føremål o_SVG, LNFR og o_SKV4.
- I alternativ B2 på Vaksdal blir baneføremål (o_SB2) utvida til å omfatte eigedom på gbnr 14/37 med adresse Brualeitet 17. Huset ligg svært tett på driftsveg og rømmingsveg frå plattform til ny stasjon. Det er eit ønskje frå eigar at huset blir rive, sidan mesteparten av hage og eigedom vil forsvinne.
- Endringar i omsynssone H310 Ras- og skredfare. Lagt inn i plankart H310_1 til H310_6, med tilhøyrande føresegner. Merknad frå NVE teken til følgje.

Endringar i føresegner

- Føresegner knytta til Fossmark og Boge sjødeponi som utgår i plankart blir teken ut. Gjeld pkt. 4.5.2 nr. 2 (Fossmark V1) og nr. 8 Boge V5). I tillegg pkt. 6.2. nr 4, Fossmark, #91_2. Føresegna er ikkje lenger naudsynt sidan ein ikkje skal gjera tiltak i strandsona her. Tilsvarande gjeld rekkefølgjekrav pkt. 7.1.1 nr. 2, som utgår.
- Endring i føresegn 2.2.3 Vern mot forureining endrast til; «*For alle deponi og riggområder, skal det utarbeidast overvåkingsprogram*». Merknad frå Bergen kommune som er teke til følgje.
- Reetablering av stiar i Tangelandsheiane sikrast i førsegnene. Føreslår ny setning punkt 4.1.9. nr. 8): «*Stiar skal reetablerast og vera del av landskapsplanen jfr. punkt 2.4*». Merknad frå Bergen kommune som er teke til følgje.
- Automatisk freda kulturminner. Nytt punkt 2.2.9: «*Før iverksetjing av tiltak i tråd med planen innafor arealføremål BKB, BN, BA, #91, SVT, SVG, SKV, SKF, SGS, BAA, skal det gjennomførast arkeologisk utgraving av dei automatisk freda kulturminna Askeladden id. 276496, 278037, 278038, 278039, 278041, 278042, 278043, 278044, 278045, 278046, 278740 og 280393 som er merka som bestemmelsesområde #3A, #3B, #3C, #3D, #3E, #3F, #3G, #3H, #3I, #3J, #3K og #3L i plankartet. Tiltakshavar skal ta kontakt med Vestland fylkeskommune i god tid før tiltaket skal gjennomførast slik at omfanget av den arkeologiske granskninga kan verte fastsette av Riksantikvaren*».
- Ny føresegn til omsynssone H570 røyrgate Vaksdal Mølle med krav om utarbeiding av kulturminnedokumentasjon før anleggsstart. Merknad frå Vestland fylkeskommune som er teken til følge.
- Ny føresegn til omsynssone H570 for tre Sefrak bygg på Vaksdal med krav om utarbeiding av kulturminnedokumentasjon før anleggsstart. Merknad frå Vestland fylkeskommune som er teken til følge.
- Det er gjort nokre endringar og presiseringar på støy punkt 2.2.5.
- Legge til setning i punkt 5.1.4. «*Tiltak skal prosjekterast og utførast slik at byggverk, byggegrunn, og tilstøytande terreng ikkje vert utsett for skade eller vesentleg ulempe som følge av tiltaket*». Merknad frå NVE som er teken til følge
- Pkt. 5.1.2 nr. 9 sikringsone Arna stasjon H190_9 Arna stasjon. Endrast til «*Sikringsone rundt flautunnel*». Dette er ikkje ein jernbanetunnel men flomtunnel for Storelva.

- Endringar i pkt. 5.1.3 Ras og skredfare, H310. I samsvar med vegleiar og byggtknisk forskrift § 7-3. Nummer 6) gjeld område for kvikkleire på Stanghelle og Helle. Merknad frå NVE teken til følgje.

Endringar i planomtalen

- Tekst og omtale som gjeld sjødeponia Fossmark og Boge utgår. Rettast opp i dei kapittel dei inngår.
- I kap. 2.4 i planomtalen, endre første setning til: «*Planforslaget vil gjelde føre ei rekke gjeldande reguleringsplanar i Bergen kommune og Vaksdal kommune*». Merknad frå Bergen kommune som er teken til følgje.
- Ny tekst om endringar gjort på Trengereid med senking av bane.

Endringar i føresegnar før endeleg vedtak av Kommunal- og distriktsdepartementet

- Støy pkt 2.2.5 nr1) og 7) ved oppdatering av støyberekningar i prosjekteringsfasen og anleggsfasen, skal nyaste versjon av T-1442: 2021 leggjast til grunn.
- Pkt. 2.27 Klimagassutslepp er flytta til Retningslinjer pkt. 8.1
- Under 4.5 Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhøyrande strandsone, pkt. 4.5.1 nummer 2) er det sett krav om lukka nedføringsystem med utsleppspunkt under sprangsjiktet ved deponering av massar i sjø.
- Under 8.2 Retningslinjer er det lagt til geotekniske og hydrologiske rapportar som det er vist til i føresegnene.