



DET KONGELIGE
KOMMUNAL- OG DISTRIKTSDEPARTEMENT

Kommunal- og distriktsministeren

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

22/1038-8

5. april 2022

Vedtak av statlig reguleringsplan for E16 og Vossebanen på strekningen Arna-Stanghelle

Med hjemmel i plan- og bygningsloven § 6-4 vedtar Kommunal- og distriktsdepartementet statlig reguleringsplan for E16 og Vossebanen på strekningen Arna-Stanghelle. Planen vedtas med alternativ B2 gjennom Vaksdal sentrum. Departementets vedtak er sammenfallende med Statens vegvesen og Bane NOR sitt forslag, men med noen mindre endringer i reguleringsbestemmelsene. Den vedtatte reguleringsplanen fremgår av plankart datert 24.11.21 og reguleringsbestemmelser datert 16.03.22.

Kommunal- og distriktsdepartementet viser til Samferdselsdepartementets brev av 7. januar 2022, vedlagt forslag til statlig reguleringsplan for E16 og Vossebanen på strekningen Arna-Stanghelle. Saken er oversendt Kommunal- og distriktsdepartementet som vedtaksmyndighet for statlige arealplaner, jf. plan- og bygningsloven § 6-4.

Bakgrunn

Fellesprosjektet E16 og Vossebanen på strekningen Arna-Stanghelle omfatter planlegging av ny veg og jernbane mellom Arna og Stanghelle/Helle. Fellesprosjektet er første trinn for utvikling av strekningen mellom Arna og Voss. Arna-Stanghelle-Voss er en viktig del av hovedkorridoren for transport mellom Bergen og Oslo. Veg og jernbane er preget av lav standard, tunneler med stort behov for vedlikehold og oppgraderinger, og skredutsatte strekninger. Det gir en lite effektiv og lite forutsigbar reisevei for trafikanter og næringsliv, og store kostnader for samfunnet. I tillegg er det mange trafikkulykker. Prosjektet vil gi økt trafiksikkerhet, forutsigbar transport, økt kapasitet for gods på bane og redusert reisetid.

Samferdselsdepartementet bestilte i juli 2010 forprosjekt for ny felles korridor for veg og bane på strekningen Arna-Voss. Oppdraget var ferdig utredet av Statens vegvesen og Jernbaneverket i mai 2012. Dette var grunnlaget for påfølgende konseptvalgutredning (KVU) som ble slutført april 2014 med tilråding om «K5-alternativet», dobbeltsporet jernbane Arna-Voss, firefelts motorveg Arna-Trengereid, og tofeltsveg med forsterket midtoppmerking Trengereid-Voss.

I oppdragsbrev av 8. desember 2015 ga Samferdselsdepartementet føringer om at planen skulle utarbeides i samsvar med konsept «K5» fra konseptvalgutredningen for E16 og Vossebanen for strekningen Arna-Stanghelle. Samtidig ble det lagt til grunn at det skulle benyttes statlig reguleringsplan, og at prosjektet skulle gjennomføres som et fellesprosjekt mellom veg- og jernbaneetatene.

Prosjektets samfunns mål er at i 2050 skal transporten i korridoren skje trygt og pålitelig, med reduserte avstandskostnader som gir grunnlag for regional utvikling.

Planprosess

Planarbeidet er gjennomført som statlig reguleringsplan, med Kommunal- og distriktsdepartementet som planmyndighet. Forslagsstillere er Statens vegvesen og Bane NOR. Planarbeidet omfattes av plan- og bygningslovens bestemmelser om konsekvensutredninger, og er gjennomført i tråd med disse bestemmelsene.

Oppstart av planarbeidet ble varslet i april 2018. Samtidig ble forslag til planprogram og silingsrapport sendt på høring og offentlig ettersyn. Merknadene til varsel om oppstart og høring av planprogram er sammenfattet i et eget dokument. Planprogrammet redegjør for problemstillingene som planarbeidet skal løse, hvilke temaer som skal konsekvensutredes, og videre prosess for medvirkning. Planprogrammet ble fastsatt av Kommunal- og moderniseringsdepartementet (nå Kommunal- og distriktsdepartementet) 9. november 2020, og har vært førende for det videre arbeidet med reguleringsplanen.

Det ble i desember 2019 varslet utvidelse av planområdet i Arna, Trengereiddalen og Dalehagen. Begrunnelsen for utvidelsen var behov for mer areal til massedeponi og riggområder. Det kom inn 14 merknader til varselet.

Forslag til reguleringsplan med konsekvensutredning var på høring og offentlig ettersyn i perioden 1. juli til 17. september 2021. Det ble sendt ut 495 brev til grunneiere og direkte berørte parter. I tillegg ble seks kommuner, 27 andre offentlige instanser og 26 lag, velforeninger og interesseorganisasjoner varslet. Totalt kom det inn 69 merknader. Disse er sammenfattet i et eget dokument.

Både ved høring av planprogram og planforslag med konsekvensutredning har det vært gjennomført folkemøter. I tillegg til folkemøter har det gjennom hele planprosessen vært samarbeid og dialog med kommunene, ulike offentlige etater, private aktører/interessenter

og grunneiere. Egne nettsider om prosjektet har gitt oppdatert informasjon til publikum og interessenter.

Reguleringsplanen består av plankart, planbestemmelser og planbeskrivelse med konsekvensutredning. I tillegg er det utarbeidet en rekke delutredninger og temarapporter som har inngått i høringen, og som er tilgjengelig på Statens vegvesens hjemmesider for prosjektet.

Hovedtrekk i reguleringsplanen

Planområdet strekker seg fra Arna i Bergen kommune til Stanghelle/Helle i Vaksdal kommune. Veg og bane vil gå i tunnel på det meste av den tre mil lange strekningen, med unntak av korte dagsoner ved Arna, Trengereid, Vaksdal og Stanghelle. Jernbanen vil gå i tunnel under Trengereid. På Vaksdal og Stanghelle er det planlagt nye jernbanestasjoner.

Ny banetrasé er dimensjonert for gjennomgående elektrifisert dobbeltspor. Ny E16 er planlagt med to-felts veg fra Helle til Trengereid, og fire-felts veg fra Trengereid til Arna. I reguleringsplanen er det sikret areal for eventuell framtidig utvidelse til fire-felts veg med to tunnellop fra Helle til Trengereid. På strekningen Stanghelle-Trengereid, hvor veg og jernbane går parallelt, er det planlagt for felles rømningssystem fra veg- og jernbanetunnelene. Fra Trengereid til Romslo er det rømning mellom ny jernbanetunnel og ny vegtunnel. Dette er kostnadsbesparende, samtidig som sikker rømning blir ivaretatt.

På det meste av strekningen er reguleringsplanen utarbeidet i ett alternativ. Unntaket er gjennom Vaksdal sentrum, hvor det foreligger to alternativer. I alternativ B1 går veg og bane parallelt gjennom sentrum, mens i alternativ B2 er ny E16 lagt utenfor sentrum. Alternativ B2 er utarbeidet etter ønske fra Vaksdal kommune, og støttes også av Voss kommune, Bergen kommune og Vestland fylkeskommune. SVV og Bane NOR tilrår alternativ B2. Kostnadene er vurdert å være tilnærmet like, og det er liten forskjell i den samfunnsøkonomiske analysen. B2 er også vurdert å ha kortere byggetid, være mindre kompleks å bygge, og ha mindre usikkerhet.

Som følge av det store omfanget av tunneler, vil prosjektet medføre et svært stort masseoverskudd, over 10 millioner anbrakte kubikkmeter (am 3) steinmasser. Massene kan bare i liten grad (8-9 %) gjenbrukes i prosjektet. Det er begrensede muligheter for ekstern avsetning, og det vil ha store kostnader og føre til høye klimagassutslipp å transportere massene vekk fra området. Logistikken rundt massehåndteringen må være sikker og forutsigbar for at tunnelene skal kunne drives kontinuerlig og kostnadseffektivt. Reguleringsplanen legger derfor til rette for løsninger som sikrer fleksibilitet og handlingsrom i gjennomføringen.

Som følge av dette er det regulert flere midlertidige kaianlegg med tilhørende områder for sjødeponi. Totalt foreslås det regulert fem sjødeponier; Romslo, Langhelleneset, Linnebakkane, Gamle Fossen og Svabakken. Av de tre siste vil bare ett være aktuelt å benytte. I tillegg er det regulert seks landdeponier; Dalehagen, Idlasundet, Trengereiddalen,

Vestredalen, Espeland nord og Tangelandsheiane. Espeland nord er primært et riggområde. Det er ikke sikkert at det vil være behov for alle landdeponiene. Ved full utnyttelse, kan sjødeponiene ta unna det meste av overskuddsmassene. Hvor mye som kan deponeres i sjø, vil være avhengig av statsforvalterens behandling av søknaden om sjødeponi etter forurensningsloven, som først blir avgjort etter at reguleringsplanen er vedtatt. Statens vegvesen og Bane NOR ønsker derfor at alle landdeponiene blir regulert, selv om ikke alle nødvendigvis vil bli benyttet.

Høringsuttalelser

Av totalt 69 høringsuttalelser til planforslaget, er 20 fra kommuner og andre offentlige instanser, 12 fra interesseorganisasjoner, lag og næringsvirksomheter, og 37 fra grunneiere og privatpersoner. Høringsuttalelsene og fellesprosjektets merknader til disse, er samlet i et eget dokument, «Oppsummering av merknader offentlig ettersyn reguleringsplan», datert 27. oktober 2021. Mange av merknadene omhandler de samme temaene. Temaene som er mest relevante for reguleringsplanen er kort omtalt nedenfor:

Alternativ B1 eller B2 på Vaksdal

Mange høringsinstanser har ønsket alternativ B2 på Vaksdal. Dette gjelder blant annet Vaksdal kommune, Voss herad, Bergen kommune og Vestland fylkeskommune. I tillegg er det mange som bor på Vaksdal som ønsker B2.

Støy og luftforurensning

Mange er bekymret over økt støybelastning fra ny veg og bane, både permanent og i anleggsfasen. På Vaksdal er det særlig for alternativ B1 at mange peker på økt støy både fra ny bane og ny E16 som vil gå parallelt gjennom sentrum. På Stanghelle vil ny stasjon bli flyttet til en mer sentral plassering i bygda, og flere er urolige over økt støy nær bolig og barnehage. Bosatte på Fossmark er kritiske til anleggsstøy fra sjødeponi og tverrslag. Enkelte stiller også spørsmål om økt luftforurensning utenfor de nye tunnelportalene.

Massedeponi og massehåndtering

Dette er et sentralt tema i høringsuttalelsene. Mange er kritiske til at tunnelmasser skal deponeres i fjorden eller på land, og etterlyser en mer samfunnsnyttig bruk. Det er pekt på viktige verdier i Sørfjorden og Veafjorden, som gytefelt for torsk og nasjonal laksefjord og laksevassdrag. Det blir blant annet vist til problemer med spredning av finstoff, plast og nitrogen fra sprengstoffrester. Det er flere oppdrettsanlegg i fjorden, og selskapet som driver disse er bekymret for negativ påvirkning av anleggene.

Mange er kritiske til sjødeponi på Fossmark, og mener det vil få store konsekvenser for en liten bygd og for ødeleggelse av strandsonen. Flere er også kritiske til Boge som sjødeponi. Både Vaksdal kommune og Statsforvalteren i Vestland mener Fossmark og Boge må utgå.

Det er også flere som er kritiske til landdeponiene. Statsforvalteren er negativ både til Tangelandsheiane, Idlasundet og Dalehagen. Vaksdal kommune er ikke imot noen av landdeponiene, mens Bergen kommune er kritisk til Vestredalen og mener Trengereiddalen

må utnyttes fullt ut før Vestredalen. Bergen kommune mener at Tangelandsheiane kan unyttes under visse vilkår.

Gjennomgående gang- og sykkelveg

Flere peker på at prosjektet må få til en sikker løsning for gjennomgående gang- og sykkeltilbud på strekninga. Vaksdal kommune ønsker å sikre nedlagt jernbane som framtidig gang- og sykkelveg. Bergen kommune støtter dette, og viser blant annet til utført mulighetsstudie. Vestland fylkeskommune ber om at reguleringsplanen må avklare hvordan sykkeltilbudet mellom Trengereid og Stanghelle skal løses, og at dette blir gjennomført av fellesprosjektet.

Løsning på Stanghelle

Det er flere merknader knyttet til løsningen gjennom Stanghelle, blant annet fra Vaksdal kommune. For noen har det vært ønskelig at planlagt kulvert for jernbanen under dagens E16 blir forlenget så langt som mulig. Dette er grunnlagt med at jernbanen er en barriere som vil skille bygda i to, og at det er nødvendig med omfattende støyskjermingstiltak uten kulvert.

Endringer i planen etter høring og offentlig ettersyn

Etter høring og offentlig ettersyn, og før oversendelse av planforslaget til Samferdselsdepartementet og Kommunal- og distriktsdepartementet, har forslagsstiller gjort flere endringer i planforslaget. Dette gjelder både plankart, bestemmelser og planbeskrivelse. Endringene er omtalt i dokumentet «Oppsummering av merknader offentlig ettersyn reguleringsplan», og gjennomgås ikke her.

Det nevnes likevel at sjødeponiene og midlertidige kaianlegg på Boge og Fossmark er tatt ut av planen. Anleggene har av ulike årsaker vist seg å være lite gunstige, og flere av høringsinstansene har vært kritiske. På Trengereid er det gjort en endring av banetraseen. Her senkes banen slik at den ikke lenger vil komme ut i dagen. Endringen i linjeføring er gjort for å oppnå bedre driftsvilkår for jernbanen. Den nye løsningen vil gi forenklet anleggs gjennomføring på Trengereid, og en bedre opplevd støysituasjon i permanent fase.

Kommunal- og distriktsdepartementets vurdering

Kommunal- og distriktsdepartementet er planmyndighet for statlige reguleringsplaner. Dette innebærer at det er departementet som vedtar reguleringsplanen, istedenfor kommunestyret som i en ordinær kommunal planprosess. Departementet fastsatte i 2019 også planprogrammet for reguleringsarbeidet. Det er Statens vegvesen og Bane NOR som har stått for gjennomføring av høringsprosessene og dialogen med kommunene, sektormyndigheter og andre berørte interessenter. Kommunal- og distriktsdepartementet og Samferdselsdepartementet har hatt flere møter med Statens vegvesen og Bane NOR i løpet av planprosessen.

I sluttbehandlingen av saken har Kommunal- og distriktsdepartementet hatt dialog med berørte departementer. Dette gjelder Klima- og miljødepartementet, Landbruks- og

matdepartementet, Nærings- og fiskeridepartementet og Olje- og energidepartementet, i tillegg til Samferdselsdepartementet.

Departementet vurderer at det har vært gjennomført en god planprosess. Statens vegvesen og Bane NOR har lagt stor vekt på medvirkning og involvering, og forsøkt å hensynta mottatte innspill så langt som mulig. Dette bærer også oppsummeringen av høringsuttalelsene preg av. Departementet registrerer at begge de berørte kommunene, fylkeskommunen og nabokommuner er positive til planen.

Fordi veg og bane vil gå i tunnel på store deler av strekningen, er arealkonfliktene knyttet til selve infrastrukturtiltaket mindre enn i tilsvarende prosjekter med større grad av dagsoner. Utfordringene er først og fremst knyttet til dagsonene på Vaksdal og Stanghelle, hvor det skal etableres nye jernbanestasjoner. Her vil valg av løsning i stor grad påvirke fremtidig sentrumsutvikling.

På Vaksdal vedtar departementet reguleringsplanen med alternativ B2. Ønsket om å få utredet en løsning hvor ny E16 ble lagt utenfor sentrum, ble fremmet av Vaksdal kommune i forbindelse med oppstart av planarbeidet. Planforslaget har derfor omfattet to alternativer gjennom Vaksdal, B1 og B2. Gjennom utvikling av planalternativene har Statens vegvesen og Bane NOR kommet til at B2 har kortere byggetid, er mindre kompleks å bygge, og har mindre usikkerhet. Kostnadene er vurdert å være tilnærmet like, og det er små forskjeller i den samfunnsøkonomiske analysen. Statens vegvesen og Bane NOR anbefaler derfor at planen vedtas med alternativ B2 gjennom Vaksdal.

Både fylkeskommunen og kommunene har hatt innspill om bedre ivaretagelse av kulturminner. Departementet ser positivt på at det som følge av dette er gjort flere endringer i planforslaget etter høring. Blant annet er det lagt inn hensynssone kulturmiljø rundt den fredete Gamle Vossebanen, Christiania postveg og rørgaten til Møllen kraftverk i Vaksdal. I tillegg er automatisk fredete kulturminner synliggjort, og det er gitt bestemmelser om utgraving av automatisk fredete kulturminner.

Både på Arna, Vaksdal, og Stanghelle vil støy fra vei og bane bli en utfordring. Her må det legges stor vekt på avbøtende og støyreducerende tiltak i den videre gjennomføringen. Det samme gjelder for luftforurensning fra tunnelmunningene. Etter innspill fra Klima- og miljødepartementet, har departementet foretatt enkelte presiseringer i planbestemmelsene om støy.

De største konfliktene er knyttet forslagene om sjødeponier og midlertidige kaiområder, og mange av høringsuttalelsene handler om dette. Flere høringsinstanser, og særlig Statsforvalteren i Vestland, er også kritisk til flere av de foreslåtte landdeponiene. Departementets vurderinger av disse temaene er omtalt særskilt under.

Sjødeponier

Planen legger opp til å deponere store deler av massene i sjø gjennom å etablere et sjødeponi ved tverrslaget på hver av de lange tunnelstrekningene, sammen med midlertidige kaianlegg. Det vil gi til sammen tre sjødeponier, ett for hver delstrekning.

Sjødeponering kan medføre miljøendringer i vannmassene i hele fjordsystemet. Det er derfor utviklet en ny, lukket nedføringsmetode for å hindre spredning av finstoff og plastrester fra dumping av tunnelmassene. Dette vil kunne redusere negative virkninger på overflatevann, vannkvalitet og marint liv. Ved bruk av slike anlegg, er det vurdert at de negative virkningene på villaks og sjøørret sannsynligvis vil bli svært små. Deponering i sjø forventes heller ikke å ha uakseptabel virkning på det registrerte gytefeltet for torsk i Sørfjorden, under forutsetning av at det benyttes lukket nedføringsystem når massene deponeres.

Forutsatt at det benyttes lukkede nedføringsanlegg med utslippspunkt under sprangsjiktet, mener departementet at det vil være akseptable negative konsekvenser for verdiene som ordningen med nasjonale laksefjorder skal beskytte. Det er i reguleringsplanen innarbeidet en bestemmelse om at slikt anlegg skal benyttes. Det vil være nødvendig å overvåke spredning av tilslammet vann i overflatelag, samt påvirkning på fiskens vandringsruter og habitatutnyttelse. Videre bør det legges opp til en beredskap for ytterligere tiltak underveis i deponeringen, dersom de negative konsekvensene blir større enn forutsatt.

I Sørfjorden er det flere eksisterende oppdrettsanlegg. Korteste avstand fra et av de planlagte sjødeponiene (Langhelleneset) til nærmeste akvakulturanlegg i sjø, er anslagsvis 900 meter. Departementet forutsetter at hensynet til havbruksnæringen, marine ressurser og mattrygghet blir behandlet på en grundig måte i det videre arbeidet. Foreslåtte avbøtende tiltak som kontinuerlig overvåkingsprogram og tiltak for å unngå spredning av finstoff og plast og skade på oppdrettsfisk, samt god dialog med berørte oppdrettsselskap, må følges nøye opp av tiltakshaver.

Godkjenning av sjødeponiene innebærer at deponiene er planavklart etter plan- og bygningsloven. Sjødeponiene må i tillegg ha godkjent utslippstillatelse etter forurensningsloven. Statens vegvesen og Bane NOR har sendt søknad om utslippstillatelse for sjødeponi til Statsforvalteren i Vestland. Statsforvalteren har gitt beskjed om at søknaden ikke vil bli behandlet før reguleringsplanen er vedtatt.

Departementet har merket seg at det er inngått en intensjonsavtale om avsetning av 1.6 mill. m³ overskuddsmasser, og at det vil bli arbeidet videre med ytterligere avsetningsmuligheter. Dette arbeidet bør fortsatt gis prioritet fremover, med sikte på ytterligere avsetningsmuligheter til samfunnsnyttige formål. Dette kan også, dersom man lykkes, bidra til at mindre masse må deponeres.

Landdeponier

Antallet og omfanget av landdeponier, vil avhenge av utfallet av statsforvalterens behandling av søknaden om sjødeponier. Statens vegvesen og Bane NOR har opplyst at det i alle tilfeller vil bli landdeponier av et visst omfang ved Dalehagen, Trengereiddalen og Idlasundet.

Statsforvalteren i Vestland mener Tangelandsheiane bør utgå som alternativ for landdeponi, fordi det påvirker et område med stor friluftslivsverdi, og skaper fare for avrenning til det viktige anadrome vassdraget Storelva. Klima- og miljødepartementet støtter statsforvalterens vurdering av at deponiet på Tangelandsheiane bør tas ut av reguleringsplanen. Deponiet vil ifølge konsekvensutredningen ødelegge et viktig nærturterreng som er mye brukt til turgåing, og som det blir vanskelig å erstatte. Området er kartlagt som svært viktig friluftslivsområde. Deponiet på Tangelandsheiane er samtidig vurdert å ha stor negativ konsekvens for kulturarv, da tiltaket vil berøre et historisk veifar mellom Langedalen og Borgo. Dette veifaret er også viktig for friluftsliv. Området har i tillegg landskapsmessige verdier og kvaliteter. Videre vil en kystmyr som er vurdert å ha stor verdi bli ødelagt.

Et landdeponi på Tangelandsheiane vil kunne medføre avrenning til Storelva, som er et viktig anadromt vassdrag med moderat økologisk tilstand. På grunn av betydelig redusert vannføring i forbindelse med vannuttak til Bergen kommune, er lakse- og sjøørretbestandene i Storelva ekstra ømfintlig for avrenning fra deponi. Tiltaket kommer potensielt i konflikt med viktige økologiske funksjonsområder for laks og sjøørret.

Statens vegvesen og Bane NOR har bekreftet at deponiet på Tangelandsheiane kan tas ut av planen, dersom prosjektet får godkjent maksimalt deponivolum på Romslo. Før en vet om sjødeponiene blir godkjent, mener Statens vegvesen og Bane NOR likevel at det ikke er mulig å ta ut landdeponier fra planen. Departementet er enig i at det ikke være forsvarlig å ta ut noen av de foreslåtte landdeponiene nå, før statsforvalteren har behandlet utslipps-søknaden for sjødeponiene. Det vil kunne innebære at planen ikke har tilstrekkelig deponikapasitet. Landdeponiet på Tangelandsheiane vil imidlertid bli tatt ut av planen dersom prosjektet får godkjent maksimal kapasitet i planlagte sjødeponier. Departementet vil sammen med Statens vegvesen og Bane NOR avklare hvordan en slik planendring kan gjennomføres, dersom det blir aktuelt.

Regjeringen har som mål å redusere nedbygging av dyrka jord. Siden en stor del av både veg og bane skal legges i tunnel, blir beslaget av dyrka og dyrkbar jord relativt lite for en så lang strekning. Departementet kan i denne saken ikke se at det er mulig å redusere nedbygging av dyrka jord ytterligere, annet enn ved valg og utforming av deponi. Etersom det er noe dyrka og dyrkbar jord som blir berørt, har Landbruks- og matdepartementet pekt på viktigheten av å gjennomføre avbøtende og kompenserende tiltak. Dette er innarbeidet i planbestemmelsene.

Vurdering etter naturmangfoldloven og vannforskriften

Prinsippene i naturmangfoldloven §§ 8-12 skal vurderes og gå fram av offentlige avgjørelser som virker inn på naturmangfoldet. Vurderingene av prinsippene må tilpasses plannivået. Statens vegvesen og Bane NOR har som en del av konsekvensutredningen, utarbeidet en egen fagrapport om naturmangfold. Kunnskapsgrunnlaget i saken vurderes å være godt (nml. § 8), og føre-var-prinsippet kommer derfor ikke til anvendelse (§ 9). Samlet sett vurderes tiltaket ikke å få konsekvenser som vil være i strid med forvaltningsmålet for arter og naturtyper, eller økosystemene de inngår i (§ 10). Tiltakshaver vil dekke kostnadene, og

dette vil være en del av anleggs- og driftskostnadene (§ 11). Mest miljøforsvarlige teknikker vil bli lagt til grunn ved bygging av vegen, særlig ved nærføring til viktige naturtyper og ved kryssing av naturlige vannveier, samt ved avrenning fra deponi og oppsamling av forurenset tunnelvann både i anleggs- og driftsfasen (§ 12).

Vannforskriftens §§ 4-12 setter rammer for miljømål i elver, innsjøer og kystvann. Miljømålene for Sørfjorden og Veafjorden, samt berørte ferskvannsføremster, kommer frem av regional vannforvaltningsplan for Hordaland 2016-2021 og Regional plan for Vestland 2022-2027. Alle berørte vannforekomster har miljømål om god økologisk og kjemisk tilstand.

Ny aktivitet eller nye inngrep som medfører at miljømålene ikke blir nådd eller at tilstanden blir forringet, kan bare tillates dersom vilkårene i vannforskriften § 12 er oppfylt. I reguleringsplan skal det, så langt det er mulig, gjøres en vurdering av om § 12 kommer til anvendelse. Konsekvensutredningen konkluderer med at tilstanden i vannforekomstene ikke vil forringes til dårligere tilstand. Kravet om at det skal benyttes lukket nedføringssystem med utslippspunkt under sprangsjiktet, gjør at det er liten sannsynlighet for at utslipp fra sjødeponi vil føre til at miljømålene ikke blir nådd eller at tilstanden blir forringet. Departementet vurderer derfor, ut fra kunnskapen som foreligger, at vannforskriften § 12 ikke kommer til anvendelse ved vedtak av reguleringsplanen.

For påvirkning fra landdeponi til vassdrag, vil det være nødvendig å følge opp med vurderinger av mulige effekter av avrenning på økologisk og kjemisk tilstand i vassdrag. Vannforskriften § 12 må vurderes av den aktuelle sektormyndighet når det skal fattes enkeltvedtak om ny aktivitet eller nye inngrep i en vannforekomst, både om bestemmelsen kommer til anvendelse og om vilkårene i § 12 er oppfylt.

Oppsummering

Kommunal- og distriktsdepartementet vedtar den statlige reguleringsplanen for E16 og Vossebanen på strekningen Arna-Stanghelle, slik planen er oversendt fra Samferdselsdepartementet i brev av 7.01.22, og med enkelte endringer i reguleringsbestemmelsene. Reguleringsplanen vedtas med alternativ B2 gjennom Vaksdal.

Planen vedtas med landdeponi på Tangelandsheiane. Deponiet vil bli tatt ut av planen dersom prosjektet får godkjent tilstrekkelig kapasitet i sjødeponier. Miljøhensyn må vektlegges i det videre arbeidet med å følge opp vedtatt plan. Dette er særlig viktig for de planlagte sjø- og landdeponiene. Departementet ber også om at arbeidet med å finne avsetningsmuligheter til samfunnsnyttig bruk av overskuddsmasser gis fortsatt prioritet.

Vedtak

I medhold av plan- og bygningsloven § 6-4 vedtar Kommunal- og distriktsdepartementet statlig reguleringsplan for E16 og Vossebanen på strekningen Arna-Stanghelle. Planen vedtas med alternativ B2 gjennom Vaksdal sentrum.

Reguleringsplanen framgår av plankart datert 24.11.21 og reguleringsbestemmelser datert 16.03.22.

I samsvar med plan- og bygningsloven § 12-12 andre ledd ber departementet om at Statens vegvesen sørger for underretning og kunngjøring av vedtatt reguleringsplan. Departementets vedtak kan ikke påklages.

Med hilsen



Bjørn Arild Gram

Kopi

Bergen kommune
Klima- og miljødepartementet
Landbruks- og matdepartementet
Nærings- og fiskeridepartementet
Olje- og energidepartementet
Statens vegvesen Vegdirektoratet
Statsforvaltaren i Vestland
Vaksdal kommune
Vestland fylkeskommune