

**Saksgang**

Utval	Utv.saksnr.	Møtedato
Hovudutval for samferdsel og mobilitet		06.10.2021
Fylkesutvalet		19.10.2021

**Fråsegn - Statleg reguleringsplan for E 16 og Vossebana - Arna- Stanghelle**

## Forslag til innstilling

1. Vestland fylkeskommune har prioritert K5-prosjektet med ny Vossabane og E16 høgast i prioriteringane til Nasjonal transportplan 2022-2033. Fylkeskommunen er positiv til reguleringsplanen, og meiner den gir eit godt grunnlag for vidare framdrift av prosjektet. Vi meiner at det er viktig med ei rask framdrift vidare, slik at det byggjearstart kan skje så snart som mogleg.
2. Vestland fylkeskommune oppfordrar til at arbeidet med omklassifisering av framtidig gamle E16 vert handtert i samband med reguleringsplanen for strekninga E16 og Vossebanen Arna-Stanghelle.
3. Vestland fylkeskommune viser til at delstrekningane på noverande E16 Trengereid-Vaksdal og Vaksdal-Stanghelle vil ha ei svært lita resttrafikk, og vegen vil ikkje ha ein regional funksjon. Vegen er rasfarleg og har mange tunnelar. Funksjonen til vegen vil i første rekkje vere som omkøyingsveg for E16 ved stenging av tunnelar. Fylkeskommunen meiner difor at desse delstrekningane ikkje bør omklassifiserast til fylkesveg, men fortsett ha funksjon som riksveg.
4. Vestland fylkeskommune meiner at det må vere Statens vegvesen som har ansvar for finansiering av gang- og sykkeltilbodet langs ny E16.
5. Vestland fylkeskommune støtter Vaksdal kommune sitt ynskje om alternativ B2. Landar ein likevel på alternativ B1 ber fylkeskommunen om at fellesprosjektet har fokus på å sikre framkome på fylkesveg 49 og 79 dersom desse skal vere omkøyingsveggar i anleggsperioden.
6. Vestland fylkeskommune ber om at reguleringsplanen slår fast korleis gang- og sykkeltilbodet på strekninga Trengereid-Stanghelle skal løysast, og at dette vert gjennomført av fellesprosjektet.
7. Vestland fylkeskommune er positiv til regulering av gang- sykkelveg på strekninga Trengereid-Gullbotn langs fylkesveg 49. Det vert føresett at prosjektet tek kostnadene knytt til opparbeiding av tilbodet.
8. Vestland fylkeskommune meiner det er positivt at det er utarbeidd eit klimagassrekneskap for prosjektet og at det er peikt på konkrete område ein bør jobbe med å redusere utslepp. Det er viktig at dette vert sett høgt på dagsorden i det vidare arbeidet.
9. Vestland fylkeskommune ber Statens Vegvesen fortsette arbeidet med å finne fram til samfunnsmessig bruk av overskotsmassane frå prosjektet. Opplegget med mellombelse kaianlegg ved fjorden for å transportere overskotsmassar ut med lekter eller båt, er ei god løysing, som også legg til rette for transport av massar til mogeleg samfunnsnyttig bruk.

10. Vestland fylkeskommune ber om at ein vurderer omfanget av rigg- og anleggsområdet nær den Gamle Vossebanen. Vi ber også om at eit større område kring det frede anlegget blir gitt omsynssone kulturminnemiljø (H570) med tilhøyrande retningslinjer.
11. Vestland fylkeskommune ber om at Gamle Vossebanen som ikkje er frede blir gitt omsynssone kulturminnemiljø (H570) med tilhøyrande retningslinjer.
12. Vestland fylkeskommune ber om at delen av Christiania postveg som ligg i planområdet blir gitt omsynssone kulturminnemiljø (H570) med tilhøyrande retningslinjer.
13. Vestland fylkeskommune ber om at kaianlegget ved Romslo blir fjerna etter anleggsfasen. Kaianlegget er skjemmaende for det forskriftsreda Havråtunet (Askeladden id. K12). Det må bli gitt føresegn i planen som sikrar dette.
14. Vestland fylkeskommune ber om at ein tek omsyn til viktige kulturminneverdiar i Vaksdal sentrum, og at bygg som eventuelt skal rivast blir dokumentert av kommunen og at meldeplikt til fylket blir oppfylt.
15. Vestland fylkeskommune ber om at det blir utarbeidd ein grundig kulturminnedokumentasjon av den råka røyr gata til Vaksdal Mølle, og at det blir gitt retningslinjer som sikrar dette i planen. Restar bør bevarast så langt som råd som historiske element i landskapet, og bli gitt omsynssone H570.
16. Vestland fylkeskommune ber om at Alternativ Fossmark veg, Fossmark tilkomsttunnel og Linnebakkane vegtunnel blir teke ut av planen. Følgjene av inngrep her vil ha særleg negative konsekvensar for kulturmiljø og kulturlandskap.
17. Vestland fylkeskommune ber om at ein tek omsyn til viktige kulturminneverdiar i Stanghelle sentrum, og at bygg som eventuelt skal rivast blir dokumentert av kommunen og at meldeplikt til fylket blir oppfylt.
18. Vestland fylkeskommune ber om at ein utgreier alternativ for vidare bruk av stasjonsbygga på Stanghelle, Vaksdal og Trengereid, som ivaretek dei verneverdige bygga.

#### Samandrag

Statleg reguleringsplan for E16 og Vossebana er på høyring. Fylkestinget har prioritert dette prosjektet høgast av alle statlege prosjekt i Vestland. Strekinga er rasfarleg for både veg og bane. Det er difor positivt at reguleringsplanen no er ferdig, og det er ønskeleg med ein rask planprosess vidare slik at prosjektet kan starte opp så snart som mogleg. Fylkeskommunedirektøren er i utgangspunktet positiv til dei regulerte løysingane, men har nokre merknader knytt til kulturminne og kulturmiljø, omklassifisering av veg, klima, massehandtering og tilbod til gåande og syklande langsetter strekinga. Desse er lagt fram i forslag til innstilling.

Rune Haugsdal  
fylkesrådmann

Paal Fosdal  
avdelingsdirektør

*Saksframlegget er godkjent elektronisk og har difor inga handskriven underskrift*

## Saksutgreiing

### Bakgrunn for saka

Statens Vegvesen har sendt statleg reguleringsplan for E16 og Vossebana på høyring med frist 17.9.2021. Fylkeskommunen har fått utsett frist grunna politisk handsaming.

Alle dokument i saka kan ein finne på Statens Vegvesen sine sider om [reguleringsplanen](#). Det er òg laga ein [digital kartfortelling](#) der ein kan sjå nærare på løysingane som er føreslått.

På grunnlag av konsept 5 (K5) i konseptvalutgreiinga (KVU) for Bergen - Voss har Statens vegvesen og Bane NOR utarbeidd ein statleg reguleringsplan for strekninga Arna-Stanghelle. Arbeidet har gått direkte frå KVU til reguleringsplan, og ikkje via kommunedelplan (KDP). Prosjektet har vore planlagt som ein statleg reguleringsplan med Kommunal- og moderniseringsdepartementet som planmyndigheit.

Fellesprosjektet «E16 og Vossebanen, Arna-Stanghelle» omfattar planlegging av ny veg og jernbane mellom Arna og Stanghelle/Helle. Fellesprosjektet er første byggetrinn for utvikling av strekninga mellom Arna-Voss.

Fylkestinget gjorde m.a. slikt vedtak 12. mai 2020:

Vestland er eit fylke med store behov innan samferdsel og prioriterer følgjande investeringar i store prosjekt:

a) Av omsyn til stor rasfare og mange ulukker er Vestland fylkesting si hovudprioritering rassikring av E16 og Vossebana mellom Bergen og Voss, og Vestland fylkesting held fast på tidlegare vedtak om utbygging etter K5-alternativet for ny E16 og Vossebana. Det må startast vidare planlegging av strekninga Stanghelle-Voss for å legge til rette for samanhengande utbygging på strekninga Bergen-Voss. Reisetida på Bergensbana må kome ned mot 4 timar mellom Bergen og Oslo.

### Vedtakskompetanse

I følgje «Reglement for folkevalde organ og delegering» er det fylkeskommunedirektøren som har mynde til å gje uttale til høyring av reguleringsplan. Fylkesutvalet skal likevel som hovudregel gje uttale i følgjande saker:

- ✓ Saker som er i strid med fylkeskommunen sine eigarinteresser når det gjeld eigedommar
- ✓ Saker som gjeld regionale interesser

Fylkeskommunedirektøren vurderer saka til å gjelde regionale interesser og fremjar saka for Fylkesutvalet for handsaming.

### Vurderingar og verknader

Vestland fylkeskommune vurderer planen ut i frå fylkeskommunen sine sektoransvar og målsettingar i regionale planar.

### Omklassifisering av dagens E16

Me oppfordrar til at arbeidet med omklassifisering av framtidig gamle E16 vert handtert i samband med reguleringsplanen for strekninga E16 og Vossebanen Arna-Stanghelle. Det vil vera i tråd med Statens vegvesen sine interne føringar, jf. Forslag til revisjon av NA-rundskriv 97/13 under Del II - Andre bestemmelser for riksveg gitt av Vegdirektoratet (endeleg). Elles forutset me at omklassifiseringa formelt vert handtert etter veglova §7.

Fylkeskommunedirektøren ønskjer at det i større grad i planarbeidet vert utgreia kva delstrekningar av eksisterande veg som vil ha regional eller lokal funksjon. Det er lite busetnad på delstrekningane Trengereid -Vaksdal og Vaksdal-Stanghelle. Det er difor grunn til å tru at vegen vil ha lita trafikk på desse delstrekningane. Vegen vil truleg likevel måtte bli halden open av omsyn til at vegen vil vere ein omkøyringsveg til E16 ved stenging av tunnelane på strekninga. Det inneberer at vegen ikkje vil ha ein funksjon som eit regionalt vegsamband, men primært vere ein omkøyringsveg for E16. Fylkeskommunedirektøren legg difor til grunn at vegen ikkje bør omklassifiserast til fylkesveg, men framleis ha status som riksveg.

Om vegen likevel skal omklassifiserast til fylkesveg føreset fylkeskommunedirektøren at eksisterande veg vert reparert i tråd med NA-rundskriv 97/13, jf. veglova § 7 siste ledd.

Dersom det vert aktuelt å leggje til rette for gåande og syklande på eksisterande veg ønskjer fylkeskommunedirektøren at det i samband med dette planarbeidet vert avklara kven som skal gjennomføre tilrettelegging og dekkjer kostnadane. Fylkeskommunedirektøren legg til grunn at dette vil vere eit riksvegtilbod, og at dette må dekkjast av staten.

#### Omkøyringsvegar

Det vil i anleggsfasen truleg bli nødvendig med omkøyring via fv. 49 og 79 i Hardanger for trafikken på E16. Omkøyringsvegane, spesielt fv. 79, er ikkje dimensjonert for trafikkmengdene dette medfører. Strekingen har fleire flaskehalsar som gjev redusert framkome for store køyretøy. Me ber om at fellesprosjektet greier ut og iverkset avbøtande tiltak for å sikre framkome og trafiktryggleik på fv. 49 og 79.

Garnesvegen er omkøyringsveg for eksisterande E16 mellom Arna og Trengereid. Det er ikkje omtalt kva funksjon fylkesvegen er tiltenkt når ny E16 er ferdigstilt, eller om det skal vere omkøyringsveg i anleggsperioden. Fylkeskommunedirektøren ber om at dette vert omtalt i det vidare planarbeidet.

#### Gang- og sykkel

Fagrapporten om forprosjekt gang- og sykkelmoglegheit slår fast at «Når det planleggast ny europaveg er kravet at ein samstundes skal ha eit alternativ for mjuke trafikantar.» Det kjem ikkje tydeleg fram av plandokumenta korleis gang- og sykkeltilbod på strekingen Trengereid - Stanghelle skal løysast. Det vert vist til at noverande E16 med tilpassingar for tryggare gang-/sykkelveg skal nyttast som gang- og sykkelvegtilbod. Det kjem ikkje tydeleg fram kva tiltak på noverande E16 som er aktuelle, samt ikkje kor tid dette skal gjennomførast og kven som er ansvarleg. Fylkeskommunedirektøren ber om at reguleringsplanen slår fast korleis gang- og sykkeltilbodet skal løysast, samt at dette vert gjennomført av fellesprosjektet E16 og Vossebanen Arna-Stanghelle.

Fylkeskommunen er positiv til regulering av gang- sykkelveg på strekinga Trengereid-Gullbotn langs fylkesveg 49. Fylkeskommunedirektøren føreset at prosjektet tek kostnadene knytt til opparbeiding av tilbodet.

Å ta i bruk nedlagde strekingar langs gamle Vossebanen kan opne for store moglegheiter for ein gang- og sykkeløysing. Små stigningsforskjellar gjer strekinga tilgjengeleg for mange, og store deler vil vere fråskild frå biltrafikk. Ein kan kombinera naturopplevingar med kulturhistoriske element, og i tillegg til det særns interessante aspektet å kople saman Bergen og Voss gjennom ein attraktiv sykkeltrasé, vil det og ha positive ringverknader for nærfriluftsliv i lokalsamfunna på strekingen. Ein allereie relativt flat trasé vil kunne nyttast av alle brukargrupper. Ein samanhengande gang- og sykkelveg her vil kunne gi ein eigenarta oppleving, nært fjorden og med spektakulær utsikt langs ein kulturhistorisk trasé.

Fylkeskommunedirektøren stiller seg positiv til at «anbefalt trasé» som omtala i dokumentet Forprosjekt gang- og sykkelmoglegheit, E16 og Vossebanen Arna-Stanghelle vert med vidare i reguleringsplanen til hovudprosjektet. Vi trur eit slikt prosjekt vil kunne bidra svært positivt til tettstadsutvikling og nærfriluftsliv langs traséen, då sykkelvegen vil kunne marknadsførast i seg sjølv, i tillegg til å knytte seg på vidare sykkeldestinasjonar som t.d. Rallarvegen.

#### Sentrumsutvikling

Planforslaget har to alternative traséar for veg og bane gjennom Vaksdal, kalla alternativ B1 og B2. I B1 føl ny bane og E16 omtrent i same trasé gjennom bygda som noverande E16. I planforslag B2 går traséen for bane gjennom dalen like aust for eksisterande E16. Dagsona for ny E16 ligg enda eit stykke lenger aust, i Tolåsen. Vaksdal sentrum er prega av lite tilgjengeleg utviklingsareal.

Ut frå samfunnsøkonomisk analyse, måloppnåing og risiko og sårbarheit, er alternativ B1 rangert som betre enn alternativ B2. Men skilnadane mellom alternativ B1 og B2 er så små at prosjektet tilrår at Vaksdal kommune sitt ynskje vert lagt vekt på ved val av alternativ.

I alternativ B1 vil parallell trasé for veg og bane gjennom sentrum legge beslag på store sentrumsareal og dele bygda i to. Regulering av den framtidige tube 2 for veg vil og bandlegge sentrumsareal. Dette er likevel det alternativet der jernbanestasjonen er tett knytt saman med Vaksdal senter, og med parkeringsplass i direkte samband med senteret. I alternativ B2 vil jernbanestasjonen framleis ligge i sentrum, men med auka avstand til senteret. Lokalvegen (gamal E16) vil ligge mellom senteret og den nye stasjonen, og stasjonen får parkering utan tilknytning til

Vaksdal senter. Stasjonen vi likevel få ein sentral plassering på Vaksdal og ein vil i dette alternativet ikkje få gjennomgangstrafikken gjennom sentrum. Oppe i Tolåsen vil ny E16 ikkje oppta sentrumsareal og sentrum vil ikkje bli påverka av den framtidige tube 2 for vegen. Fylkeskommunedirektøren støttar difor Vaksdal kommune i at alternativ B2 er å føretrekke når det kjem til sentrumsutvikling i Vaksdal.

Det kjem fram av plandokumenta at alternativ B2 vil ha ein anleggsperiode på 3 år. Alternativ B1 vil ta noko lengre tid å gjennomføre med ein anleggsperiode på 4 år. Vidare vil alternativ B1 medføre omfattande omlegging av E16 i anleggsperioden. Det er naturleg å anta at anleggsperioden ved alternativ B1 vil medføre omkøyning via fv. 49 og 79 i Hardanger. Dersom ein likevel landar på alternativ B1 ber fylkeskommunedirektøren om at fellesprosjektet har fokus på å sikre framkome på omkøyringsvegane fv. 49 og 79.

#### Klima

I planprosessen er det utarbeidd eit klimagassrekneskap som gir oversikt over samla utslepp frå prosjektet i anleggsfase og 60 år med drift. Samla sett er utsleppa frå dei to alternativa i praksis like.

Det er vidare gjennomført fleire klimagassverkstader som har resultert i ei liste over fleire tiltak som kan bidra til reduserte utslepp i prosjektets livsløp. Viktige tiltak blir utsleppsreduksjon frå betong, stål og asfalt, gjennom optimalisering av forbruk samt fokus på innkjøp av material med låge utslepp. I anleggsfasen vil fossilfri/utsleppsfri anleggsplass bli viktig. Bruk av sprengstoff bidrar forholdsvis mye til totale klimagassutslepp og bruken bør difor optimaliserast i anleggsfasen. Fylkeskommunedirektøren meiner det er viktig at dette vert sett høgt på dagsorden i det vidare arbeidet.

#### Handtering av overskotsmassar

Det har heile tida vore klart at fellesprosjektet Arna-Stanghelle ville gje store mengder med overskotsmassar frå lange tunnelar. Ifølgje planprogrammet skulle planarbeidet kartlegge mogelege samfunnsnyttige føremål for massane og mogelege deponiområde både innanfor og utanfor planområdet. Etter planprogrammet kunne massane handterast på ulike måtar:

- ✓ By-, tettstad- og næringsutvikling - etablering av ny byggegrunn for næringsverksemd, bustadbygging og anna samfunnsutvikling i planområdet sitt nærområde, men også regionalt. Kan og omfatte utfylling i sjø
- ✓ Nye infrastrukturtiltak
- ✓ Areal for tapt jord eller betre arrondering i landbruket

Kommersialisering – sal av overskotsmassar/ rettar for privat puk-, grus- og steinproduksjon

- ✓ Areal for mellomagring. Gjeld mellom anna massar som skal brukast på anlegget. Anlegg for sortering og knusing vil vere ein del av dette.
- ✓ Sjø- eller landdeponi

Overskot av massar kunne også fraktast ut av planområdet.

Ifølgje planprogrammet planla prosjektet å arbeide med temaet i fleire fasar og med fleire tilnærmingar, blant anna:

- ✓ Gjennomføre kartlegging av potensielle prosjekt og lokalitetar for samfunnsutviklingsprosjekt, mellombelse deponi og varige deponi.
- ✓ Drøfte og avklare med kommunar, sektormynde og interessentar oppstart av planprosessar for klarering av areal for samfunnsnyttige tiltak og deponi.
- ✓ Avklare interesse og grunnlag for kommersialisering av overskotsmassane mot private aktørar.
- ✓ Drøfte og avklare internt i prosjektet aktuelle areal for samfunnsutvikling og deponi som del av reguleringsplanen og ta desse med i konsekvensutgreiinga.
- ✓ Inngå juridisk bindande avtalar for aktuelle prosjekt om levering/ deponering/kommersiell avhending av massar som vedlegg til ferdigstilt reguleringsplan.

Dersom samfunnsavhending og bruk av overskotsmassane ikkje let seg realisera, så ville løysinga vere etablering av sjø- eller landdeponi. Prosjektet skulle difor parallelt med arbeidet med andre typar løysningar avklare kva område som eignar seg for sjødeponi og på kva vilkår deponering kan gjennomførast.

I reguleringsplanen er det lagt opp til løysingar med sjødeponi og landdeponi for overskotsmassane, og noko gjenbruk av massane i prosjektet (maks. 1 million pam<sup>3</sup>). Det går i liten grad fram av reguleringsplanen kva og kor omfattande arbeid som er gjort for å finne fram til samfunnsmessig bruk av massane, og kor mykje av massane er det så langt inngått bindande avtalar for.

Reguleringsplanen først og fremst som ein plan der ein ønskjer å få godkjenning for i verste fall å deponere mesteparten av overskotsmassane i sjø eller på land utan for store kostnader. Opplegget med mellombelse kaianlegg ved fjorden for borttransport av overskotsmassar med lekter eller båt, er ei god løysing, som også legg til rette for transport av massar til moglege samfunnsnyttig bruk. Slik sett vil det framleis vere god tid til å kome opp med gode samfunnsnyttige prosjekt som kan gjere at minste moglege av massane hamnar som sjødeponi.

#### Automatisk freda kulturminne

I samband med planprosessen har fylkeskommunen gjennomført ei kulturminneregistrering jf. Kulturminnelova § 9. Kulturarv rår alltid til å få gjort slike registreringar så tidleg som råd i planprosessen då funn av automatisk freda kulturminne vil få innverknad på arealbruk og prosess ved endeleg godkjenning.

Då planane vart lagt ut til offentleg ettersyn jf. brev i frå Bane Nor og Statens vegvesen dagsett 01.07.2021 var ikkje arbeidet med kulturminneregistreringane ferdigstilt. Dette gjev som følge at kulturminna ikkje er rett vist eller omtalt i føresegnene. Det vart registrert automatisk freda kulturminne både i Bergen og Vaksdal, i område som er i konflikt med planlagt arealbruk.

Fylkeskommunen kan som planmynde og kulturminnemynde fremje motsegn til planforslag som rårar regionale og nasjonale interesse- og ansvarsområde. Dette høvet er likevel avgrensa med omsyn til statleg arealplan jf. lovkommentar til ny PBL §5-4 ledd.

Vestland fylkeskommune tar difor føreslått arealbruk til etterretning og har sendt reguleringsplanen til Universitetsmuseet for fagleg tilråding i saka. Som kulturminnemynde viser vi til brev av 31.08.2021 at plankartet må rettast opp i høve til prosess med dispensasjon og har med heimel i kulturminnelova satt ny frist til 17.12.2021. I møte med Statens vegvesen 15.09.2021 har dei formidla at saka har ein stram tidsplan. Fylkeskommunen vil difor leggja vekt på å få til ein så rask prosess som råd.

Konfliktpunkt 1 Espeland i Arna, Bergen kommune - På Espeland er det registrert ni automatisk freda kulturminne. Ein offerplass frå eldre jernalder -Id 276496, førhistorisk åker - Id 278037, gravminne Id 288038, aktivitetsområde frå jernalder - Id 278039, 278041 og 278042, førhistorisk dyrking og aktivitetsområde frå jernalder og mellomalder - ID278043, gravminne-Id 278740 og eit vegfar som truleg kan daterast tilbake til mellomalder-Id 280393. Alle er i konflikt med arealbruk BKB, kombinert byggje og anleggsformål, BA# 91, mellombels byggje- og anleggsområde. ID 276496, 278037 og 278038 er i tillegg i konflikt med arealformål BN, næringsbygningar.

Konfliktpunkt 2 Romslo, Bergen kommune - førhistorisk åker frå yngre steinalder og bronsealder - Id 278044 er i konflikt med arealbruk o\_SVG, anna veggrunn-grøntareal og o\_SKF2, kombinert formål for samferdeselanlegg og/eller tekniske infrastrukturtrasear.

Konfliktpunkt 3 Vaksdal - aktivitetsområde Id i 278045 i konflikt med arealbruk BA#91 og anna veggrunn.

Konfliktpunkt 4 Dalehagen, Vaksdal kommune - aktivitetsområde Id 278046 i konflikt med arealbruk BAA1

#### Nyare tids kulturminne

Det er utført ei grundig konsekvensutgreiing i planområdet, der det er skilt ut og verdisett 54 delområde på bakgrunn av deira kulturhistoriske innhald. Dette inkluderer og større kulturhistoriske landskap, som omfattar fleire kulturmiljø. Vossebanen er omtala som eit større, samanhengande kulturmiljø, men er inndelt i fleire delstrekningar alt etter vernestatus.

Vestland fylkeskommune er samde i vurderingane gjort i KU for fagtema kulturarv. Alternativ B2 for veg og bane gjennom Vaksdal er noko betre for fagtema kulturarv. Når det gjeld deponi er det nokre av alternativa som har svært negativ verknad for kulturminne og kulturmiljø, då særleg for kulturmiljøet ved Fossmark.

#### Kulturarv

Planen er omfattande og rører ved ulike type kulturminne og kulturminnemiljø, og vil ha konsekvensar for omkringliggende influensområder med viktige forskriftsfreda kulturmiljø - slik som Havråtunet. Vi er opptekne av at ein så langt som mogleg sikrar estetisk kvalitet i gjennomføringa og eit best mogleg samspel med eksisterande kulturminne og kulturmiljø. Vedlagte konsekvensutgreiing er grundig og danner eit godt grunnlag for fråsegn. Men vi ser ikkje at ein i tilstrekkeleg grad har nytta funna i konsekvensutgreiinga for kulturarv i det endelege planforslaget. I planen er det berre vist omsynssone kulturminnemiljø H570 i nokre få områder. Vestland fylkeskommune meiner det er viktig at verdifulle kulturmiljø får eigne omsynssoner. Slik kan viktige kulturminne verte synlege og det vert meir føreseieleg å forvalte kulturminneinteressene opp mot andre interesser. Det bør leggjast inn fleire omsynssoner H570 i planen og dei ulike områda bør nummererast, (for eksempel H570\_1, H570:\_2 osv) og gis konkrete føresegn eller retningslinje. Vi vil i det vidare gå inn på delar av planområdet som er spesielt viktige med omsyn til kulturmiljø.

Bergen og Vaksdal kommune har utarbeidd kulturminneplan og definert fleire objekt og miljø som har verneverdi for kommunen. Desse er merkt i plankartet i KPA med omsynssone H570 og eit løpenummer som peikar på dei ulike kulturmiljøa frå kulturminneplanen. Desse sonene markerer at kommunen ønskjer at alle søknader om tiltak innanfor desse skal vurderast ut frå det spesifikke kulturmiljøet sine verdiar før vedtak kan fattast. Vestland fylkeskommune ber om at desse blir vidareført i denne planen, og at det blir knytt konkrete føresegnar til desse. Vi vil også understreke at det er Bergen og Vaksdal kommune sitt ansvar å gjere ei vurdering av kulturminne av lokal verdi som eventuelt går tapt. Raudmerka SEFRAK-bygg er meldepliktige til Vestland fylkeskommune. Vi vil i denne samanheng vise til det som også blir presisert i konsekvensutgreiinga; svært mange bygg er ikkje SEFRAK-registrert.

#### *Dei gamle stasjonsbygga og jernbanen – vidare bruk*

Vestland fylkeskommune vil presisere at det er særst viktig å finne ei løysing for vidare bruk av dei gamle stasjonsbygga og eksisterande jernbaneanlegg. Stasjonane på Trengereid, Vaksdal og Stanghelle, som vart oppført i sveitsarstil etter type-teikningar av arkitekt Baltazar Lange, er av nasjonal interesse og høg regional verneverdi. I denne samanheng viser vi til verneplanen "Jernbanens stasjoner og steder" - evalueringsrapport for stasjonane på Vossebanen (kulturhistorisk forvaltningsplan, 1993). Vossebanen er unik i nasjonal samanheng og har høg regional og nasjonal verdi. Vossebanen strekk seg gjennom heile planområdet, og har ulik vernestatus langs strekninga:

- Strekninga Midttun - Tunes, freda (Askeladden ID 229139)
- Strekninga Tunes - Trengereid, i landsverneplan samt administrativt vern av Bane NOR.
- Strekninga Trengereid - Stanghelle Ingen vernestatus, men har autentiske strekningar med stor verdi.

I gjeldande kulturminneplan for Bergen er Gamle Vossebanen framheva som eit viktig samferdselshistorisk og teknisk kulturminne. Av Bergen kommune blir det understreka at bevaring, transformasjon og ny bruk skal vere det føretrekte alternativet der kulturminne har mista sin opphavlege funksjon. Bruk av, og tilgjenge til, kulturminna er også noko som blir framheva som viktig i Vaksdal kommune sin gjeldande kulturminneplan. Hovudmålet for kulturminneplanen er å "styrka lokal identitet og motivering for bruk og vern av lokale kulturminne og kulturmiljø." Dette er i tråd med nasjonale føringar gitt i kulturmiljømeldinga Nye mål i kulturmiljøpolitikken - Engasjement, bærekraft og mangfold (Meld. St. 16 (2019-2020) og Klimaplan for 2021-2030 (Meld.St.13 (2020-2021)).

#### Økonomi

Tiltaket har ingen direkte verknad for fylkeskommunal økonomi. Prosjektet har ei investeringsramme på 25, 2 MRD for alternativ 1 og 25,3 MRD for alternativ 2. Prosjektet er føreset delfinansiert gjennom bompengar.

#### Klima

Samla utslepp (bygging og drift/vedlikehald i 60 år) av prosjektet er berekna til 582.000 tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter. Av dette utgjer utslepp frå materialproduksjon 48 %, anleggsfase 9 %, drift og vedlikehald 41 % og arealbruksendring 2 %. Utslepp under drift og vedlikehald kjem i hovudsak frå elektrisitetsforbruk og bruk av europeisk elektrisitetsmik i driftsfasen.

#### Folkehelse

Folkehelseoversikten for Vestland viser til at manglande oppleving av god trafikktryggleik er ein viktig faktor for folkehelse. Utbetring av rasfarlege strekningar vil dermed kunne styrke folkehelsa.

Utviklingsplan for Vestland 2020-2024 (Regional planstrategi):

Regionen aust for Bergen, særleg korridoren Arna - Voss, vil med denne utbygginga bli meir integrert med bu-, arbeids- og produktmarknader i resten av Bergensområdet. Resultata frå ei modellkøyring viser at jernbane gir sterkare verdiskapingseffektar enn utbygging av veg. Dette vil vere med å legge til rette for auka verdiskaping i tråd med Mål 1 i Utviklingsplanen.

Tiltaket vil bidra til å sikre viktig infrastruktur for framtida, også for å tåle auka ekstremver som følgje av klimaendringar. Dette er i tråd med strategi 2.2 i Utviklingsplanen. Samtidig vil prosjektet føre til auka klimagassutslepp, og det vil føre til nedbygging av areal. Konsekvensane for kvart tema landskapsbilde, naturmangfald, kulturarv og naturressursar er for både alternativ B1 og B2 vurderte å vere «middels negative». I tillegg vil deponiområda bygge ned areal.

Alternativ 2 vil gi eit godt grunnlag for å utvikle lokalsamfunnet i Vaksdal sentrum i tråd med Mål 3 i Utviklingsplanen.

Konklusjon

Fellesprosjektet Arna-Stanghelle er prioritert av fylkestinget, og fylkeskommunedirektøren meiner at reguleringsplanen legg eit godt grunnlag for framtidig løysing både for veg og bane på strekninga.

Vestland fylkeskommune oppfordrar til at arbeidet med omklassifisering av framtidig gamle E16 vert handtert i samband med reguleringsplanen for strekninga E16 og Vossebanen Arna-Stanghelle. Strekningane Trengereid - Vaksdal og Vaksdal-Stanghelle vil primært ha funksjon som omkøyringsveg for E16, og fylkeskommunedirektøren meiner difor at desse delstrekninga ikkje bør omklassifiserast til fylkesveg. Dersom det vert aktuelt å leggje til rette for gåande og syklende på eksisterande veg ynskjer fylkeskommunedirektøren at det i samband med dette planarbeidet vert avklara kven som skal gjennomføre tilrettelegging og dekker kostnadane. Fylkeskommunedirektøren meiner dette bør vere eit statleg ansvar.

Fylkeskommunedirektøren støtter Vaksdal kommune sitt ynskje om alternativ B2. Dersom ein likevel landar på alternativ B1 ber fylkeskommunedirektøren om at fellesprosjektet har fokus på å sikre framkome på omkøyringsvegane fv. 49 og 79.

Fylkeskommunedirektøren ber om at reguleringsplanen slår fast korleis gang- og sykkeltilbodet på strekninga Trengereid-Stanghelle skal løysast, og at dette vert gjennomført av fellesprosjektet. I tillegg vert det føreset at prosjektet tek kostnadene knytt til opparbeiding av gang-sykkeltilbod på strekninga Trengereid-Gullbotn.

Fylkeskommunedirektøren meiner det er positivt at det er utarbeidd eit klimagassrekneskap for prosjektet og at det er peikt på konkrete område ein bør jobbe med å redusere utslepp. Det er viktig at dette vert sett høgt på dagsorden i det vidare arbeidet.

Fylkeskommunedirektøren meiner ein bør fortsette arbeidet med å finne fram til samfunnsmessig bruk av overskotsmassane frå prosjektet. Opplegget med mellombelse kaianlegg ved fjorden for å transportere overskotsmassar ut med lekter eller båt, er ei god løysing, som også legg til rette for transport av massar til mogeleg samfunnsnyttig bruk.

Fylkeskommunedirektøren kan ikkje sjå at planen i tilstrekkeleg grad tek nok omsyn til eller sikrar kulturminna og kulturmiljøa i planområdet, og ber om at ein i den vidare prosessen tek omsyn til viktige kulturminneverdiar, og at kulturminne og kulturmiljø blir sikra gjennom dokumentasjon, omsynssoner, føresegner og retningslinjer i planen.