



Arkivnr: 2016/2358-8

Saksbehandlar: Hans-Christian Engum, Matti Torgersen, Jostein Aksdal, Øystein Skår, Endre Sten Nilsen, Jomar Ragnhildstveit, Anne Kathrine Vabø.

Saksframlegg

Saksgang

Utval	Saknr.	Møtedato
Utval for miljø og samferdsel		15.08.2018
Utval for kultur, idrett og regional utvikling		21.08.2018

Fråsegn - Statleg reguleringsplan for fellesprosjektet E16 og Vossebana Arna-Stanghelle - Varsel om oppstart med planprogram

Samandrag

Statens Vegvesen har sendt planprogram for statleg reguleringsplan for E16 og Vossebanen Arna-Stanghelle på høyring i perioden 27. april til 6. juli 2018. Hordaland fylkeskommune har fått utsett frist for å handsame saka i utval for kultur, idrett og regional utvikling i august.

Statens vegvesen skal som tiltakshavar planleggje prosjektet som statleg plan i samsvar med pbl. § 6-4. Fylkesrådmannen meiner Statens Vegvesen har fremma eit godt og ryddig planprogram til offentleg ettersyn, og støttar Statens vegvesen i vurderinga av kva alternativ som er lagt til grunn for vidare planprosess. Fylkesrådmannen er positiv at det er lagt vekt på Vaksdal kommune sitt ønske om å ha med eit vegalternativ som går utanom Vaksdal sentrum.

Fylkesrådmannen meiner det er uheldig å prioritere vegstrekninga E16 Arna-Trengereid som første byggjetrinn. På denne delstrekninga er det lita rasfare, stort sett tilstrekkeleg kapasitet og relativt god vegstandard. Med bakgrunn i klima- og miljømål, og mål om nullvekst i personbiltrafikken vil fylkesrådmannen rå til at ein har kontinuerleg utbygging av veg og bane på heile strekninga Arna-Stanghelle.

Fylkesrådmannen kan ikkje sjå at det er ønskeleg eller naudsynt å leggje til rette for framtidig 4 felt på E16 mellom Trengereid og Stanghelle. Kapasiteten vil vere tilstrekkeleg i overskødeleg framtid med 2 felt på strekninga. Fylkesrådmannen meiner Statens Vegvesen må ta ansvar for at tunnelane på eksisterande E16 blir oppgraderte før eventuell omklassifisering til fylkesveg.

Fylkesrådmannen vil vise til at omfanget av prosjektet blir stort, og meiner at ein ikkje kan pårekne at fylkeskommunen kan stille garanti for eit slikt omfattande prosjekt. Staten bør sjølv stille garanti for prosjekt av dette omfanget.

Sidan reguleringsplanen omfattar tre stasjonsstader, meiner fylkesrådmannen at utviklinga av dei bør vere eit eige effektmål. Fylkesrådmannen rår til at dette vert innarbeidd i planprogrammet.

Dokumentasjon av kulturminne og kulturmiljø skal gjerast på eit tidleg stadium i all arealplanlegginga. Fylkesrådmannen ber om at eventuelle kulturminneinteresser vert omtalte, verneverdiane vurderte og teken omsyn til i det vidare planarbeidet. Fylkesrådmannen viser vidare til at undersøkingsplikta jf. § 9 i kulturminnelova må oppfyllest i dei områda der det er aktuelt i samband med reguleringsplan.

Målet bør vere å finne fram til god samfunnsnyttig bruk av alle overskotsmassane frå prosjektet Arna–Stanghelle. Planarbeidet bør sjå nærare på alternativ med båtfrakt av overskotsmassar. Fylkesrådmannen rår også til at Statens vegvesen i planprosessen bør søkje etter aktuelle mottakarar av overskotsmassar frå prosjektet, både offentlege og private aktørar.

Økonomi: Hordaland fylkeskommune blir vanlegvis bedt om stille garanti for bompengelån i samband med nye prosjekt på riksveg. Som omtalt i saksframlegget rår fylkesrådmannen til at staten sjølv må stille garanti i prosjekt av denne storleiksorden.

Klima: Ingen av konseptane som ble vurdert i konseptvalutgreiing for Bergen – Voss oppfyller mål om reduksjon i utslepp av klimagassar. For det valde konsept K5 viser KVVU til at det vil bli ei auke i utslepp av CO2 ekvivalentar på 33 %. I samband med reguleringsplanen skal det i følgje planprogrammet bli utarbeidd eit klimabudsjett for prosjektet. Dette vil omfatte direkte og indirekte utslepp frå material- og energibruk for utbygging, drift og vedlikehald av infrastrukturen for veg og bane. Klimabudsjettet skal bli nytta til å identifisere dei løysingar, element eller materialar som bidreg mest til klimagassutslepp.

Folkehelse: Transportkorridoren Bergen – Voss er ein av Noregs mest rasutsette strekningar. Å leve med usikkerheit knytt til ras påverkar folkehelsa. Prosjektet er eit viktig tiltak for å betre trafikktryggleiken til dei reisande både med tog, bil og buss på strekninga. Tiltaket vil lokalt kunne påverke friluftsliv og nærmiljø, men dette vil bli skildra i konsekvensutgreiinga som skal bli utarbeidd for reguleringsplanen. Prosjektet vil også ha fokus på tilrettelegging for syklende.

Regional planstrategi: Fellesprosjektet E16 og Vossebanen Arna-Stanghelle vil kunne vere med å oppfylle mål om «Samarbeid i ein sterk Vestlandsregion» og strategien om å « styrke regionale transportsamband og digital infrastruktur». Samtidig kan prosjektet ha ei målkonflikt med regionalt mål om nullvekst i personbiltransporten i Bergensområdet. Dersom ny veg frå Arna til Trengereid vert prioritert første byggetrinn kan det medføre ein konkurransefordel for personbiltrafikken i høve kollektivtrafikken.

Forslag til innstilling/vedtak

1. Utval for kultur, idrett og regional utvikling støttar Statens vegvesen i vurderinga av kva alternativ som er lagt til grunn for vidare planprosess. Det er positivt at det er lagt vekt på Vaksdal kommune sitt ønske om å ha med eit vegalternativ som går utanom Vaksdal sentrum.
2. Utval for kultur, idrett og regional utvikling meiner det er uheldig å prioritere strekninga E16 Arna-Trengereid som første byggjetrinn. På denne delstrekninga er det lita rasfare, stort sett tilstrekkeleg kapasitet og relativt god vegstandard. Utvalet meiner ein bør ha kontinuerleg utbygging av både veg og bane på heile strekninga Arna- Stanghelle.
3. Utval for kultur, idrett og regional utvikling meiner det ut i frå regionale mål ikkje er ønskeleg eller naudsynt å leggje til rette for framtidig 4 felt på E16 mellom Trengereid og Stanghelle. Kapasiteten vil vere tilstrekkeleg i overskødeleg framtid med 2 felt på strekninga.
4. Utval for kultur, idrett og regional utvikling meiner Statens Vegvesen må ta ansvar for at tunnelane på eksisterande E16 blir oppgraderte før eventuell omklassifisering til fylkesveg.
5. Flytting av kryss frå Indre Arna til området rundt Asko saman med utbetra E16 vil kunne føre til auka belastning på Fv580 Arna- Midttun. Vegen har låg standard. Hordaland fylkeskommune ønskjer dialog om korleis ein skal handtere dei utfordringane som auka belastning på Fv580 vil kunne få.
6. Utval for kultur, idrett og regional utvikling meiner at omfanget av prosjektet er så stort at ein ikkje kan pårekne at fylkeskommunen kan stille garanti for bompengelånet i prosjektet. Staten bør sjølv stille garanti for prosjekt av eit slikt omfang.

7. Sidan reguleringsplanen omfattar tre stasjonsstader meiner utval for kultur, idrett og regional utvikling at utviklinga av dei bør vere eit eige effektmål i planarbeidet. Utvalet rår til at dette vert innarbeidd i planprogrammet.
8. Utval for kultur, idrett og regional utvikling er positiv til at det skal bli lagt til rette for innfartsparkering ved jernbanestasjonane. Behovet for dette må likevel bli sett i samanheng med anna arealutnytting rundt stasjonsområda. Utvalet understrekar at det bør leggjast opp til god overgang frå buss, sykkel og gange frå nærområdet til stasjonane.
9. Utval for kultur, idrett og regional utvikling ber om at eventuelle kulturminneinteresser vert omtalte, verneverdiane vurderte og teken omsyn til i det vidare planarbeidet.
10. Utval for kultur, idrett og regional utvikling meiner at det bør vere eit mål å finne fram til god samfunnsnyttig bruk av alle overskotsmassane frå prosjektet Arna–Stanghelle. I planarbeidet bør det også sjåast nærare på alternativ med båtfrakt av overskotsmassar, noko som kan gjere det forsvarleg å frakte overskotsmassar over store avstandar.

Ingrid Holm Svendsen
kst. fylkesrådmann

Bård Sandal
fylkesdirektør regional utvikling

Saksframlegget er godkjent elektronisk og har derfor inga underskrift.

Fylkesrådmannen, 28.06.2018

1 Bakgrunn

Kommunal- og moderniseringsdepartementet (KMD) har i brev av 23.april 2018 gitt sin tilslutnad til at planprogram for statlig reguleringsplan for E16 og Vossebanen Arna – Stanghelle kan leggest ut til offentlig ettersyn. Statens Vegvesen har på grunnlag av dette sendt planprogrammet på høyring i perioden 27. april til 6. juli 2018. Hordaland fylkeskommune har fått utsett frist for å handsame saka i KIRU i august 2018.

Etter delegasjonsreglementet til Hordaland fylkeskommune er administrasjonen gitt myndigheit til å gi fråsegn til varsel om oppstart av reguleringsplan med planprogram. Fylkesrådmannen ser likevel at denne saka er av ein slik regionalpolitisk interesse at det er riktig å fremme den som politisk sak. Som ein følge av at staten har vald å ikkje utarbeide kommunedelplan, men gå rett på reguleringsplannivået, har ikkje fylkespolitikarane fått mogelegheit til å vurdere ulike alternativ. Gjennom å fremme sak med planprogram med silingsrapport sikrar ein politisk forankring tidleg i prosessen.

På grunnlag av konseptvalutgreiinga «KVU Voss – Arna Konseptvalutgreiing for transportløysing veg/bane» gjorde samferdselsdepartementet i desember 2015 vedtak om at K5-konseptet skulle bli lagt til grunn for vidare planlegging. K5-konseptet inneber dobbeltspora jernbane Arna-Voss, firefelts motorveg Arna-Trengereid og to-feltsveg med forsterka midtoppmerking Trengereid –Voss.

Fylkesutvalet i Hordaland gav i sitt møte 20.11.2014 fråsegn til «KVU Voss-Arna» og fatta følgjande vedtak:

1. Fylkesutvalet støttar tilrådinga frå fagetatane om at konsept K5 best dekkjer behova for veg og bane på strekninga Voss - Arna.
2. Fylkesutvalet ber om at det vidare planarbeidet startar opp så snart det er konkludert på konsept, slik at planvedtak og kostnadsoverslag ligg føre til NTP-prosessen 2018-2027.

Samferdselsdepartementet har vidare bestemt at strekninga Arna-Stanghelle skal bli prioritert først og realiserast i tråd med K5-konseptet. På strekninga Stanghelle-Voss skal det derimot på kort sikt bli gjennomført oppgradering av tunneler og diverse skredsikringstiltak på veg og bane langs dagens trasé. På sikt er det lagt til grunn at K5 også kan bli realisert på denne strekninga, men departementet er open for at andre løysingar kan bli vurdert. Det har vidare blitt avgjort at planarbeidet skal bli gjennomført som ein statleg reguleringsplan, i første omgang for Arna-Stanghelle.

1.1 Planprosess og medverknad

Statens vegvesen skal som tiltakshavar planleggje prosjektet som statleg plan i samsvar med pbl. § 6-4. Normalt i plansaker er kommunane sjølv planmynde for planar innanfor dei respektive kommunegrensene. I statleg plan er kommunal- og moderniseringsdepartementet (KMD) planmynde og skal difor fastsette planprogram, og dessutan fatte endeleg planvedtak etter plan- og bygningslova sine reglar. Dei kommunane det vert planlagt innanfor, vil difor vere høyringspart på linje med andre offentlege organ og interesserte partar.

Vegdirektoratet har utarbeidd vegnormalar som gir føringar for utforming av vegsystem som vert planlagt etter plan- og bygningslova. Dersom ein planlegg tiltak som avviker frå vegnormalane, må ein søke vegdirektoratet om fråvik.

Etter at reguleringsplanen er vedteken av KMD skal prosjektet gjennomgå ein ekstern kvalitetssikring (KS2) av styringsunderlag og kostnadsoverslag før det kan bli fatta investeringsavgjerd i Stortinget.

Hordaland fylkeskommune har saman med andre regionale instansar gitt innspel til planprosess og utarbeiding av planprogram i møte i planforum 24.10.2017. Referat frå møtet finnast [her](#).

1.2 Silingsrapport

Normalt ville ei konseptvalutgreiing (KVU) blitt etterfølgt av ein kommunedelplan kor ein ville konsekvensutgreidd ulike alternative løysingar, med alternativ for plassering av kryss og stasjonar og korleis veg og bane bør ligge i høve til kvarandre.

Tilnæringsmetoden kor ein går direkte på reguleringsplan med konsekvensutgreiing (KU), utan å utarbeide ein overordna kommunedelplan, skapar utfordringar for prosjektet med omsyn til plan- og bygningslova sine føresegner om utgreiingskrav, spesielt knytt til skildring av ulike alternativ.

I følge KU forskrifta §32 kan planprogrammet brukast til å ta stilling til kva alternativ ein skal gjennomføra reguleringsplanarbeid etter plan- og bygningslova. For å svara ut og imøtekomme lova sine føresegner på dette området, har Statens Vegvesen utarbeidd ein silingsrapport som rår til å gå vidare med eitt alternativ i reguleringsplanarbeidet og konsekvensutgreiing. Silingsrapporten er ein del av høyringa.

2 Innhald i planprogrammet

2.1 Generelt

Samfunns målet for prosjektet er fastsett av Samferdselsdepartementet i samband med KVU-arbeidet:

I 2050 skal transporten i korridoren skje trygt og påliteleg med reduserte avstandskostnader som gir grunnlag for regional utvikling

Av samfunns målet er det i planprogrammet utleda fleire effektmål:

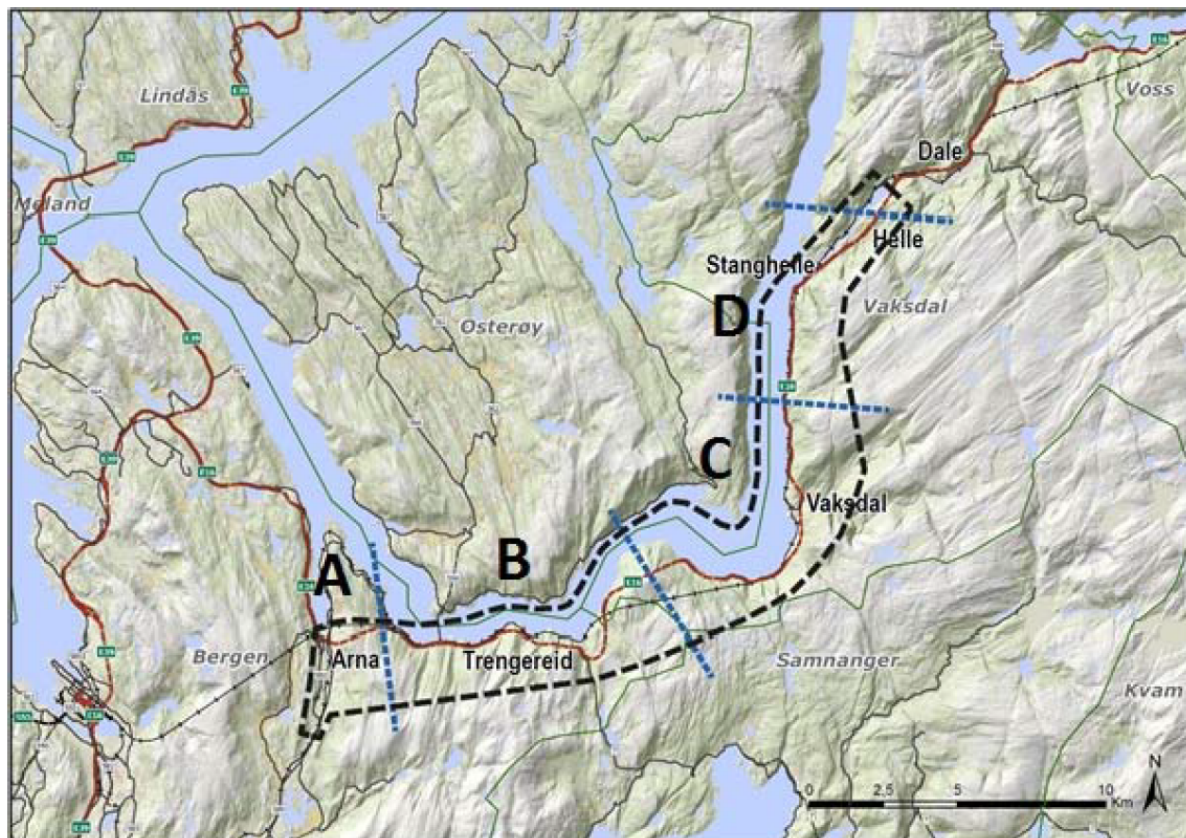
1. Trygg transport
2. Redusert reisetid og auka kapasitet
3. Legge til rette for ein effektiv planprosess og kostnadseffektiv utbygging

2.2 Planområdet og delstrekningar

Planområdet det er varsla oppstart av er gitt i figuren under. Endeleg planavgrensing vil bli sett i løpet av planprosessen, men varsla område skal ha tilstrekkeleg utstrekning for justeringar og rom til å finne optimal lokalisering av trasear.

Planområdet er delt inn i fire delstrekningar A-D:

- A. Arna-Takvam
- B. Takvam-Trengereid
- C. Trengereid-Vaksdal
- D. Vaksdal-Stanghelle/Helle



2.3 Alternativ som skal utgreiast

2.3.1 Delstrekning A, Arna-Takvam

Veg:

K5-konseptet i KVVU tek som utgangspunkt at E16 skal ligge i same korridor som Arnanipatunnelen med kryss ved dagens rundkøyring i Indre Arna. Grunna vegnormalene sine krav til kryss i dagen og strenge krav til rampelengder og siktliner for kryss, har det vist seg vanskeleg å finne godkjende løysingar for kryss i Indre Arna. I tillegg harmonerer ikkje eit arealkrevjande kryss med mål om byutvikling i dette området.

Utgreiinga for Ringveg aust viser at E39 lite truleg vil gå i dagen forbi dagens E16-kryss, men at den vil ha ei open strekning noko lengre sør og at det er her det vil vere naturleg med eit kryss. I arbeidet med Ringveg aust har det og blitt vurdert å legge E16 på høg viadukt over Arnadalen og kryss med framtidig E39 ved Tangeland i Langedalen. I arbeidet med E16 er dette forkasta fordi det føreset at begge sambanda vert realisert samtidig, noko som er lite realistisk.

I næringsområdet ved ASKO møtes firefelts E16 og framtidig firefelts E39. Her kan framtidig Ringveg aust (E39) leggast i ei lang dagsone som del av hovudvegkrysset, og det er samtidig mogleg å etablere ei mellombels tilkopling til dagens veg (fv. 580). Det må sjåast nærare på både mellombels og endeleg løysing i det vidare planarbeidet.

Bane:

Bygging av ny jernbanestasjon i Arna er ein del av det pågåande arbeidet med ny tunnel gjennom Ulriken til Bergen stasjon. Tilrådd alternativ mot Vaksdal, JA1, har dobbeltportunnel i ny portal, utan tiltak i eksisterande tunnel. Endeleg løysing i Arna vert avklart gjennom arbeidet med reguleringsplanen.

2.3.2 Delstrekning B, Takvam-Trengereid

Veg:

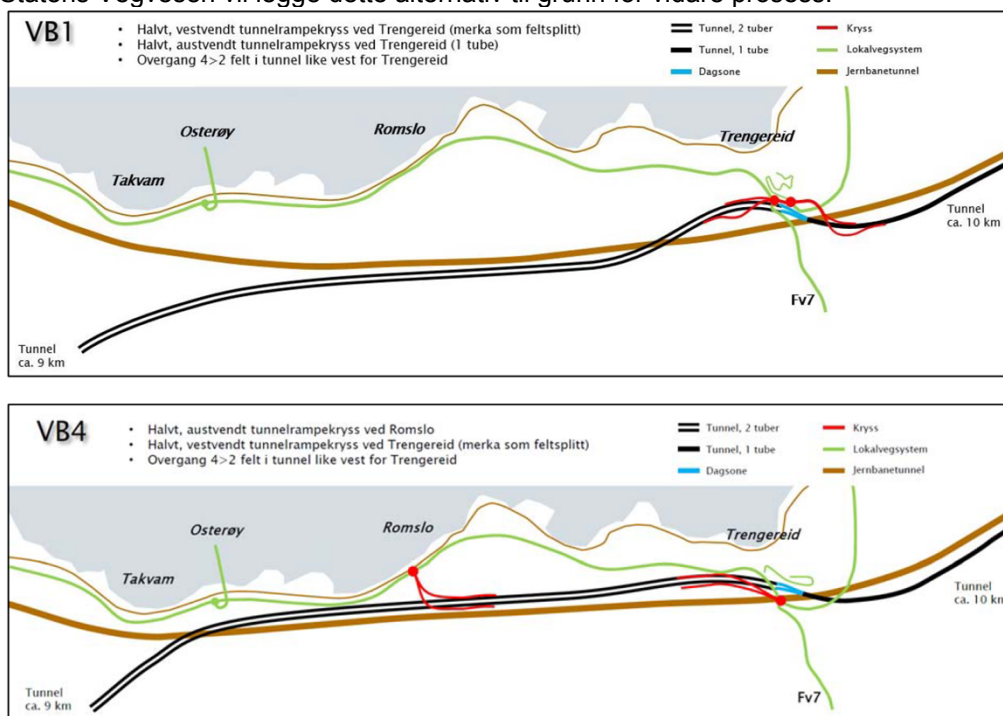
Det har vore vurdert om dagens veg kan bli utvida til fire felt på strekninga. Dette ville gjeve eit rimelegare alternativ, men det vil då ikkje vere mogeleg å tilby krysstilknytning for lokalsamfunna langs E16. Løysinga sikrar heller ikkje alternativ køyrerute for hovudvegen til og frå Bergen. Veg i dagen gjennom området vil dessutan ligge utsett til for skred og vegtekniske utfordringar kring tilkopling til Osterøybrua, i tillegg til svært store inngrep på strekninga Takvam-Romslo. Ny E16 i dagens trasé er ikkje vurdert som akseptabel, og ny E16 vil difor på det meste av strekket måtte leggest i fjell.

For i det heile å klare og plassere kryss på dei korte dagstrekningane, er det vurdert fleire halve kryss, noko som har gjeve mange kombinasjonsalternativ med ulike eigenskapar. Etter ein lang prosess med uttesting av mange løysingar er det lagt til grunn at firefelts veg frå Arna vert avslutta i krysset på Trengereid, og at E16 i første byggesteg skal vidareførast mot Vaksdal som tofelts veg.

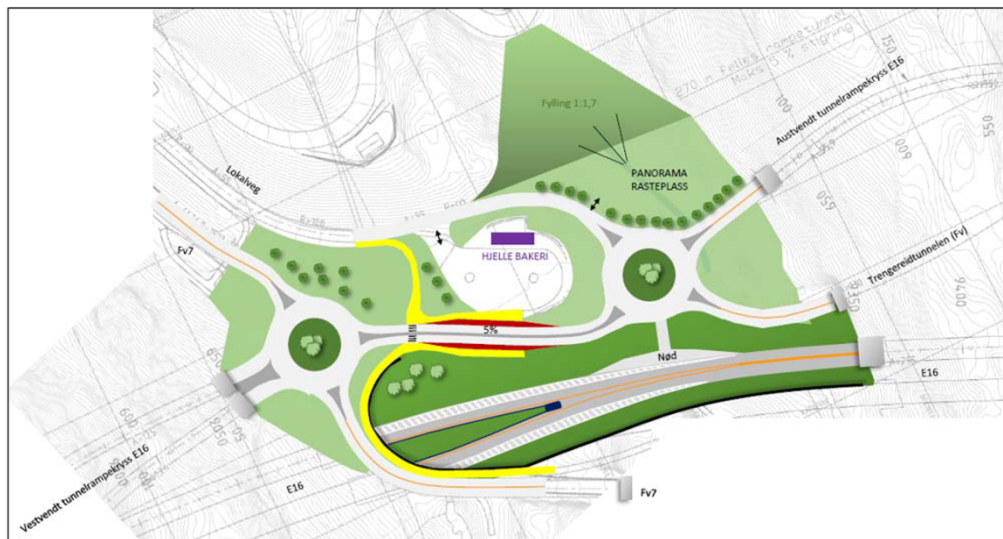
I silingsfase 1 vart det undersøkt i alt 11 ulike løysingar. I silingsfase 2 sto ein att med to alternativ VB1 og VB4, sjå figur under.

VB4 har påramping mot aust ved Romslo, noko som gjer at Osterøytrafikken og lokal trafikk mellom Games og Romslo kjem raskare til/frå E16 i austleg retning. Vegdirektoratet har gitt fråvik for denne løysinga. Løysinga har relativt små inngrep på Romslo då av- og pårampinga for det meste skjer i fjell.

Alternativ VB1 med fullt kryss i Trengereid er den funksjonelt beste løysinga. Her delar trafikken til og frå vest seg i om lag to like delar, anten fv. 7 mot Hardanger eller E16 mot Voss. Vegdirektoratet har gitt fråvik også for austvendte ramper i eitt tunnelløp mot Vaksdal. Dermed kan to halve kryss etablerast i Trengereid. Statens Vegvesen vil legge dette alternativ til grunn for vidare prosess.



Figur 1. Alternativ som er vurdert på delstrekning B. VB4 er lagt til grunn for vidare reguleringsprosess.



Figur 2. Kryssløysing Trengereid i tilrådd alternativ VB1.

Bane:

I KVV er det lagt til grunn at Trengereid stasjon skal leggst ned, og planprogrammet legg dette til grunn. Strekinga Tunestveit-Trengereid er administrativ verna i Landsverneplan for jernbanen. Dagens trasé på strekinga tilfredsstillar ikkje krav til kurvatur, og er difor lagt i tunnel på heile strekinga og vidare inn i neste delstreking. For å redusere lengda på rømmingstunnelar ligg jernbanen mest mogleg parallelt med vegtunnelen frå Takvam og austover. Den nye tunnelen ligg av den grunn høgare enn dagens bane.

2.3.3 Delstreking C, Trengereid – Vaksdal

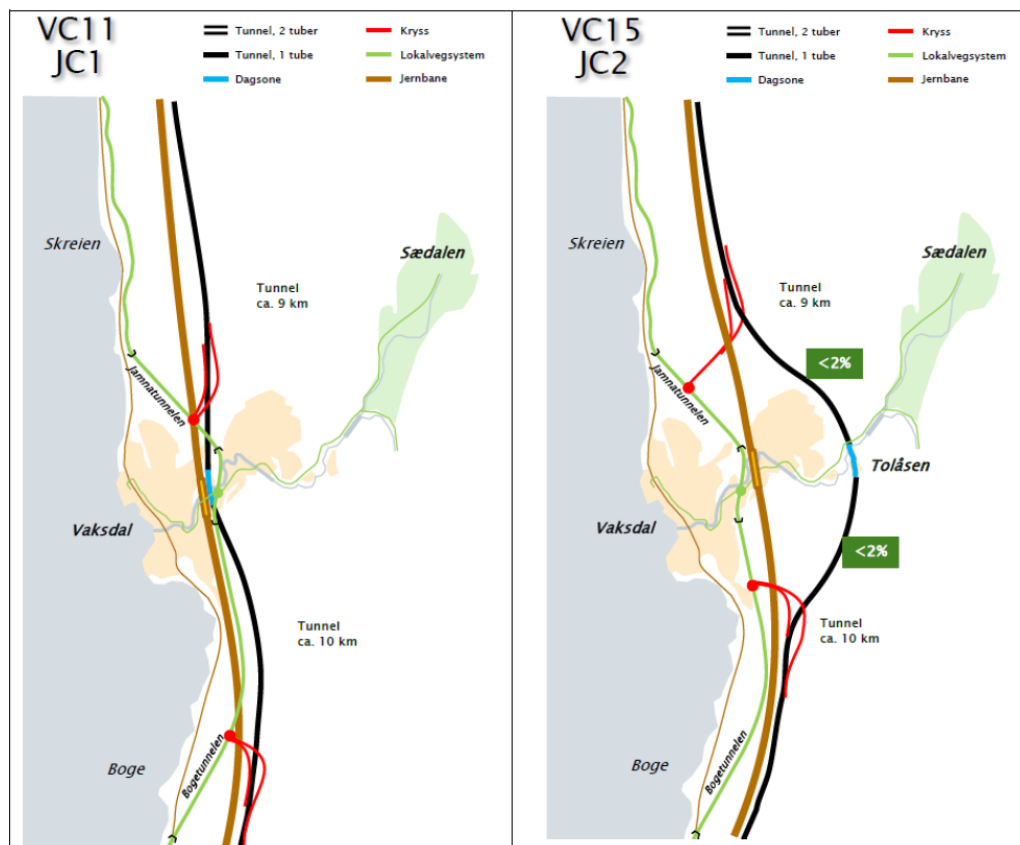
Bane og Veg:

Det har av omsyn til plass og linjeføring ikkje vore mogleg å oppretthalde stasjon med dagens lokalisering. Det er ynskjeleg at ny jernbanestasjon på Vaksdal vert lokalisert med best mogleg tilgjenge frå sjøsida. Jernbanestasjon aust for dagens E16 er vurdert å gje negativ konsekvens for dagens bygningsmasse sentralt på Vaksdal. Alternativet vest for E16 har mindre negativ konsekvens for bygda, sjølv om lokaliseringa inneber riving av dagens senter på Vaksdal.

Det er vurdert heile 15 vegalternativ på Vaksdal. Hovudprinsippa har vore veg gjennom sentrum, gjennom Sædalen eller Tolåsen eller i bru over dalføret opp mot Sædalen. Alternativa i Sædalen med lang dagsone kjem best ut med omsyn til vegnormalane. Men dei støttar i liten grad opp under mål om felles utbygging og felles løysingar for rømming mellom bane og veg, gjev stor omveg for all biltrafikk, og inneber eit stort inngrep i den i dag fredelege Sædalen.

Vegdirektoratet har gjeve fråvik for to halve tunnelrampekryss som vert knytt til eksisterande tunnelar, Bogetunnelen og Jamnatunnelen. Av omsyn til branntryggleik må E16 ha ei 200m lang open dagsone for å skilja dei nye lange tunnelane frå kvarandre. Dette kryssprinsippet har gitt to godkjende kombinasjonar av jernbanestasjon og dagsone for E16 på Vaksdal, VC11/JC1 med bane og veg parallelt på nedsida av dagens E16, og VC15/JC2 med veg på Tolåsen og stasjon aust for dagens E16.

Årsakan til at stasjonen får ei anna plassering i VC15/JC2 er at jernbana må hevast for ikkje å ha for stor høgdeskilnad mellom veg og bane. For å unngå konflikhtar med Boge- og Jamnatunnelen må banen leggst i ein anna trasé enn JC1.



Figur 3. Aktuelle alternativ på delstrekning C.

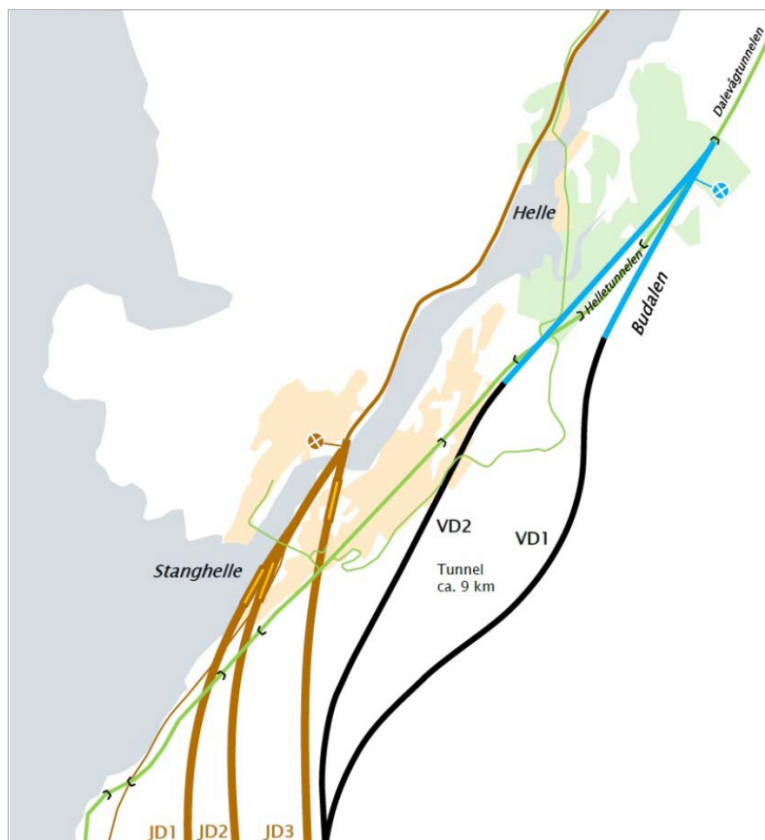
VC11/JC1 med bane og veg parallelt på nedsida av dagens E16 vil gi ei sentral plassering av jernbanestasjonen som vil ligge nærast tyngdepunktet av busetnaden på Vaksdal, og behov for innløyising av private eigedomar er minimert. Førebelse kostnadsvurderingar og samla konfliktpotensial for ikkje-prisette tema talar til fordel for VC11/JC1. Prinsippet om rømning mellom veg- og jernbanetunnel kan oppretthaldast gjennom heile planområdet. Begge alternativa medfører behov for innløyising av bustadhus i Vaksdal sentrum, flest med alternativ VC15/JC2 der ein i tillegg må innløyise eit gardsbruk på Tolåsen. Begge alternativa opnar for nytt byggeareal nær stasjon og vegsystem.

Vaksdal kommune har i arbeidet med planprogrammet vore tydeleg på at dei ønskjer eit alternativ der vegtraseen vert lagt utanom Vaksdal sentrum. Det er i silingsrapporten vurdert fleire alternativ som ivaretek dette omsynet.

Kostnader og samla konfliktpotensial for ikkje-prisette tema talar til fordel for VC11/JC1. Desse kostnadane er for VC11/JC1 vurderte til å vere 200-250 mill.kr lågare enn for VC15/JC2. Ingen av dei aktuelle kombinasjonane er konfliktfrie, men Statens Vegvesen tilrår mellom anna ut frå kostnadsforskjellen å gå vidare med alternativ VC11/JC1. For å imøtekomme Vaksdal kommune sine ønskjer, og få meir kunnskap om løysingar og kostnader før avgjerd, vert det likevel tilrådd å også utarbeide planframlegg og konsekvensutgreiing for VC15/ JC2.

2.3.4 Delstrekning D, Vaksdal-Stanghelle/Helle

For å finna akseptable løysingar både for stasjonsplassering og vegkryss har ein måtte akseptere at konseptet om parallell bane og veg må brytast mellom Stanghelle og Dale. Dei alternativa som er vurdert som mest aktuelle for veg og bane er gitt i figuren under.



Figur 4. Aktuelle alternativ for bane og veg på delstrekning D.

Bane:

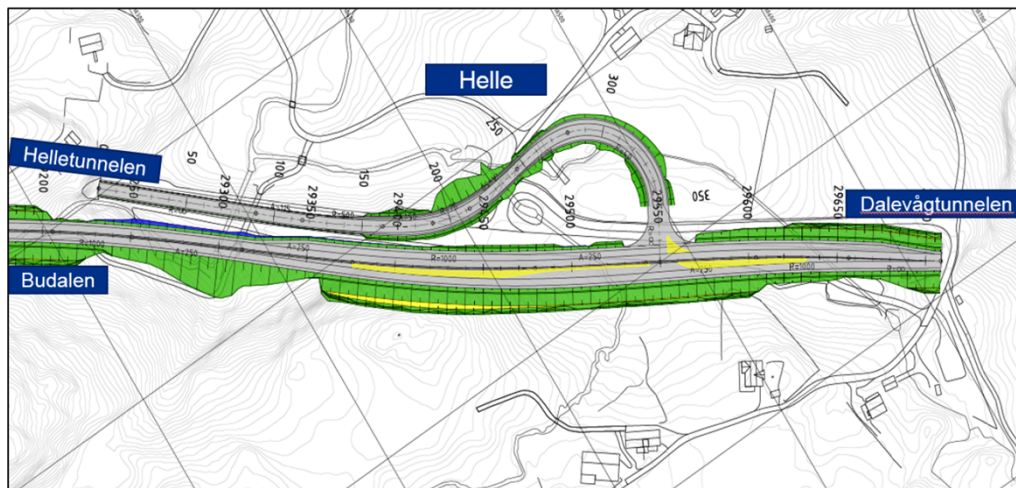
Det er lagt til grunn i KVV at det framleis skal vere jernbanestasjon på Stanghelle. Det er i prosjektet òg lagt til grunn at ein i denne omgang ikkje skal gå lenger enn til Stanghelle. Uvisse kring geologi og grunntilhøve har gjort det utfordrande å komme med ei eintydig tilråding kring trasé for jernbane på Stanghelle. Det er likevel klare skilnader knytt til utfordringar i anleggsfasen med nærleik til spor i drift, samt potensiale for god stadutvikling, som gjer at Statens Vegvesen rår til å gå for alternativ JD3.

JD3 inneber flytting av Stanghelle stasjon nærare der butikken er i dag. Togtrafikken vil med denne løysinga i liten grad verte påverka i anleggsfasen. Under føresetnad av at dagens jernbane ikkje skal nyttast til jernbaneføremål i framtida, vil flytting av stasjonen kunne frigi strandareal for framtidig stadutvikling for kommunen. Samstundes ligg det godt til rette for stasjonsbyutvikling tett på den nye jernbanestasjonen.

Dei to andre aktuelle alternativa, JD1 og JD2 utnyttar eksisterande jernbanekorridor gjennom Stanghelle, men begge alternativa er utfordrande med omsyn til dårlege grunnforhold og skredfare.

Veg:

På grunn av skredfare og omsyn til busetnad, har det ikkje vore aktuelt å legge E16 sentralt gjennom Stanghelle. Endepunkt for vegdelen av prosjektet er difor lagt til Helle, vel ein kilometer lenger nord. Ut frå grunntilhøve, og omsyn til ikkje -prissette tema, rår Statens Vegvesen å gå vidare med VD1, der tunnel frå Vaksdal kjem ut i Budalen ovanfor dagens E16. Der ligg det godt til rette for god tilknytning til dagens E16, og mellombels tilkopling mot Stanghelle, og framtidig vidareføring i ny trasé. Med fullt utbygd vegsystem Arna-Voss vil det ved Helle vera plass til eit halvt sørvendt kryss, som skal fungere saman med eit halvt nordvendt kryss nærare Dale.



Figur 5. Illustrasjon av ny E16 sitt endepunkt ved Helle med T-krysskopling mot Stanghelle.

2.4 Løysingar for gåande og syklande

Statens vegvesen har eigne målsettingar om at det skal leggast til rette for gange og sykkel på eige vegnett (jfr. Nasjonal sykkelstrategi for 2014 – 2023). Strekinga Bergen – Voss er føreslege som nasjonale sykkelrute og det er såleis prosjektet si målsetting også å avklare korleis den gjennomgåande løysinga for spesielt sykkel skal handsamast.

For gjennomgåande sykkeltilbod frå Arna til Stanghelle bør det særleg setjast fokus på strekingane der det ikkje finst samanhengane tilbod i dag, dvs Trengereid-Stanghelle. Planarbeidet skal avklare kva som må gjerast på eksisterande infrastruktur for å løyse sikker framkome for sykkel på denne strekinga. Her kan ein sjå føre seg to hovudløysingar:

- Tilrettelegging av dagens E16 for sykling. Dette krev tilrettelegging bl.a. i dagens tunnelar slik at det er forsvarleg å sykle gjennom dei.
- Gang- og sykkelveg langs dagens jernbane når denne vert nedlagt.
- Eventuelt ei kombinasjonsløysing mellom desse

Ei utfordring vil m.a vere dei lange tunnelane som t.d. den 2,8 km lange Stavenestunnelen på dagens E16. Vel ein å ta i bruk nedlagt jernbane vil og den 6,1 km lange Hananipatunnelen på dagens Vossebane vere ei stor utfordring. Den gamle Vossebanen frå Langhelle til Trengereid har fleire kortare tunnelar og er i dag delvis gjengrodd. Det bør sjåast på om det er mogeleg å utbetre denne til gang- og sykkelveg.

Planarbeidet skal utgreie desse løysingane nærare og kva konsekvensar dei vil få. Statens Vegvesen ser for seg føre seg å utarbeide eit eige forprosjekt der ein ser på ulike alternativ.

På Vaksdal og Stanghelle er det eit sentralt spørsmål korleis eit framtidig attraktivt lokalt gang- og sykkelvegtilbod skal løysast. Dette må løysast i samarbeid med Vaksdal kommune og inngå i kommunale planar for tettstadutvikling kring stasjonane.

2.5 Løysingar for buss

I Arna vil det sentrale knutepunktet for buss fortsatt vere kollektivterminalen ved Arna stasjon. I samband med det nye krysset mellom E16 og fv. 580 (seinare Ringveg aust) vil det bli vurdert busstopp i kryssområdet.

På Trengereid vil det bli etablert busstopp mellom dei to planlagde rundkøyringane. Kombinert med vestvendte og austvendte tunnelrampekryss vil dette gi god tilknytning til både det nye hovudvegssystemet og det framtidige lokalvegssystemet (dagens vegsystem).

Felles for Vaksdal og Stanghelle er at det skal etablerast gode løysingar for korrespondanse mellom buss og bane i dei nye stasjonsknutepunkta. På Helle vil det bli vurdert busstopp i kryssområde.

Ved dei sentrale buss-stoppa på Trengereid, Vaksdal, Stanghelle og Helle blir det lagt opp til løysingar med biloppstillingsplassar for dei som vil reise kollektivt.

3 Vurdering av regionale interesser

I dette kapittelet trekk fylkesrådmannen fram problemstillingar og regionale interesser som må bli vurdert i vidare planprosess.

3.1.1 Generelt

Fylkesrådmannen meiner Statens Vegvesen har fremma eit oversiktleg planprogram til offentleg ettersyn. Saka viser likevel at det er utfordrande å gå frå konseptvalutgreiing (KVU) og rett til reguleringsplan. Når ein ikkje utarbeider ein kommunedelplan får ein ikkje ein grundig og formell prosess knytt til val av trasealternativ. Ein får heller ikkje konsekvensutgreidd alle alternativ i same detaljgrad. Fylkesrådmannen meiner likevel at Statens Vegvesen har løyst dette på ein god måte ved å sende ein grundig silingsrapport på høyring saman med planprogrammet. Dette sikrar eit naudsynt innsyn i avgjerdsgrunlaget som ligg til grunn for alternativa som er valt ut for vidare reguleringsprosess.

Fylkesrådmannen har ikkje innvendingar til val av trase for jernbane og veg på strekninga, men registrerer at Statens Vegvesen ikkje kan sjå at det er mogleg å leggje eit kryss i nærleiken av Osterøybrua. Trafikken på noverande E16 vil likevel bli såpass låg og vegstandarden såpass god at Osterøy uansett vil få ei god forbinding både mot Bergen og mot Vaksdal.

Det er eit stort behov for utbygging av E16 og Vossebanen på strekninga. Fylkesrådmannen meiner likevel det er uheldig å prioritere strekninga E16 Arna-Trengereid som første byggjetrinn. På denne delstrekninga er det lita rasfare, stort sett tilstrekkeleg kapasitet og relativt god vegstandard. Det fører og til ei uheldig konkurranseulempe for tog i forhold til biltrafikk i ein mellomperiode. Det kan bli krevjande for toget å ta tilbake desse kundane når innkorta jernbanestrekning opnar. Med bakgrunn i klima- og miljømål, og mål om nullvekst i personbiltrafikken vil fylkesrådmannen understreke at ein bør ha kontinuerleg utbygging av veg og bane på heile strekninga Arna- Stanghelle.

Med bakgrunn i regionale klima- og miljømål og mål om nullvekst i personbiltransporten, kan ikkje fylkesrådmannen sjå at det er ønskeleg å leggje til rette for framtidig 4 felt på E16 mellom Trengereid og Stanghelle. Ved full utbygging av K5-konseptet mellom Bergen og Voss vil strekninga ha stor kapasitet for kollektivreiser, noko som vil redusere behovet for auka vegkapasitet. I tillegg kan det medføre auka kostnader og bli vanskelegare å få til gode løysingar ved kryssområda dersom ein skal ta høgde for dette i planarbeidet. Fylkesrådmannen meiner kapasiteten vil vere tilstrekkeleg i overskødeleg framtid med 2 felt på strekninga, og at ein bør leggje til rette for at flest mogleg vel å bruke tog på strekninga.

3.1.2 Klima og miljø

Fylkesrådmannen viser til Regional klimaplan som har definert mål om å redusere utslepp av klimagassar i Hordaland. Full utbygging av jernbane mellom Bergen og Voss etter K5-konseptet vil kunne bidra til å auke andelen kollektivreiser i Bergensområdet og vil vere med på å bidra til å oppfylle regionale mål knytt til klima og nullvekst i personbiltransporten.

Samtidig viser konseptvalutgreiinga Bergen – Voss at det valde konseptet vil auke utslepp av CO₂ ekvivalentar med 33%. Fylkesrådmannen er positiv til at det i reguleringsplanarbeidet skal bli utarbeidd eit klimabudsjett som skal omfatte direkte og indirekte utslepp frå material- og energibruk for utbygging, drift og vedlikehald av infrastrukturen for veg og bane. Klimabudsjettet skal bli nytta til å identifisere dei løysingar, element eller materialar som bidreg mest til klimagassutslepp.

3.1.3 Samferdsel

Fylkesrådmannen registrerer at noverande E16 er føreslått omklassifisert som fylkesveg etter at ny veg er opna. I handlingsprogrammet til Statens Vegvesen for NTP-perioden 2018-23 er det ikkje lagt inn midlar til oppgradering av dei 8 tunnelane som fell inn under tunneltryggleiksforskrifta på strekninga. Det blir urimeleg om fylkeskommunen skal ta kostnaden ved å oppgradere alle desse tunnelane. Fylkesrådmannen meiner at Vegvesenet må ta eit ansvar her, og sørge for at dei blir oppgraderte i samsvar med tunneltryggleiksforskrifta før omklassifisering.

I planprogrammet blir utfylling av delar av Grimevatnet nemnt som mogeleg løysing for utbetring av fv 580 ved Grimesvingane. Fylkesrådmannen er positiv til dette, men vil samstundes peike på dette i kombinasjon med å flytte krysset i Arna lengre sør, vil bidra til å auke trafikkbelastninga på fv 580. Denne vegen har låg standard og er ikkje dimensjonert for trafikkauke. Vegen er smal og svingete, er tett på nærmiljøet, har dårlege forhold for gåande og syklande og mange avkjørslar. Dette vil aktualisere behovet for å byggje ut E39 Ringveg aust på lengre sikt. På kort sikt ønskjer Hordaland fylkeskommune ein dialog med Statens Vegvesen om korleis ein skal handtere dei utfordringane som auka belastning på Fv580 vil kunne få.

Om garantiansvar

Fylkeskommunane er vanlegvis blitt beden om stille garanti for bompengelån i samband med nye prosjekt på riksveg. I sak om Staten Vegvesen sitt handlingsprogram for perioden 2018-23 gjorde fylkestinget slikt vedtak i desember 2017:

Fylkestinget vil peika på den aukande bruken av bompengefinansiering på nye riks- og fylkesvegprosjekter og fylkeskommunen sitt ansvar for å stilla naudsynte garantiar for finansiering av bompengelån. Med dei planar som ligg føre i denne og neste planperiode har garantiansvaret fått eit omfang som fylkeskommunen ikkje lenger kan bera ansvaret for. Fylkestinget vil oppmoda om at ansvaret for bompengefinansiering av riksvegar vert å overføra til staten.

Ved handsaming av representantframlegg gjorde stortinget slikt vedtak 15. mai 2018:

Vedtak 738

Stortinget ber regjeringen vurdere om det er hensiktsmessig at fylkeskommunene fortsatt skal stille garanti for bompengelån på riksveg, og komme tilbake til Stortinget på egnet måte.

Fylkesrådmannen vil vise til at omfanget av prosjektet blir stort, og meiner at ein ikkje kan pårekne at fylkeskommunen kan stille garanti for eit slikt omfattande prosjekt. Staten bør sjølve stille garanti for prosjekt av dette omfanget.

3.1.4 Sykkel og gange

Fylkesrådmannen meiner at ein primært må prioritere sykkel i område rundt tettstader/stasjonsområde, samt målpunkt for barn og unge (særleg rundt skular og idrettsanlegg). Dette må som lagt opp i planprogrammet, bli løyst saman med Vaksdal kommune for tettstadene Vaksdal og Stanghelle.

Vi registrerer at det er planar om samanhengande sykkelveg langsetter strekninga, som også vil bli nasjonal sykkelveg. Det må bli føresett at nasjonal sykkelveg blir som ledd av riksvegen, ikkje fylkesveg. Fylkesrådmannen registrerer at det er føreslått eit eiga forprosjekt for sykkeltrase, og vil peike på at Hordaland fylkeskommune ønskjer å bli involvert i dette arbeidet.

3.1.5 Kollektivtrafikk og innfartsparkering

Det bør slik det er føreslått i planprogrammet, bli lagt til rette for innfartsparkering ved stasjonane. Behovet for dette må likevel sjåast i samheng med anna arealutnytting rundt stasjonsområda. Det bør leggjast opp til god overgang mellom sykkel og gange frå nærområdet til stasjon. Krysset ved Trengereid kan også eigne seg som innfartsparkering så fremt det får ein lett tilkomst til kollektivterminal ved Trengereid, og vi ber om at dette blir vurdert i reguleringsplanen.

Det bør leggjast opp til gode løysingar for overgang mellom buss og tog ved stasjonane Vaksdal og Stanghelle. Det bør også leggjast opp til haldeplass der det er enkelt med overgang mellom rute 90 mellom Arna og Nesttun, og buss på E39.

3.1.6 Senterutvikling – stasjonsstadene Indre Arna, Vaksdal og Stanghelle

Regional plan for attraktive senter har som hovudmål at Hordaland skal ha attraktive senter som fremjar livskvalitet, robust næringsliv og miljøvennleg transport. Reguleringsplan for E16 og Vossebanen skal legge til rette for trygg og effektiv transport, og omfattar tre jernbanestopp. Dei tre stoppa kan vidareutviklast til attraktive stasjonsstader med god tilgjenge til miljøvennleg togtransport.

Samfunns målet for den statlege reguleringsplanen er at «I 2050 skal transporten i korridoren skje trygt og pålitelig med reduserte avstandskostnader som gir grunnlag for regional utvikling.» Det er sett tre effektmål. Mål om berekraftig lokal og regional utvikling og attraktive stasjonssenter er ikkje lista som effektmål, men berre som «andre viktige mål.» Når regional utvikling er trekt fram i samfunns målet og reguleringsplanen omfattar tre stasjonsstader må også utviklinga av dei vere eit eige effektmål. På denne måten vil det gjerast tydeleg at attraktive stasjonssenter er ei viktig del av planen. Vi rår til at dette vert endra i planprogrammet.

Utgreiinga av ikkje-prisette tema skal gjerast i samsvar med States vegvesen sin handbok V712 og er oppdelt i fem fagtema. Fagtemaene representerer ulike aspekt ved det naturlige og menneskepåverka landskapet der fagtema *friluftsliv/by- og bygdeliv* representerer «landskapet slik folk oppfattar og brukar det.» Friluftsliv og by- og bygdeliv omfattar altså korleis innbyggjarane oppfattar og brukar både naturlandskapet, kulturlandskapet, bebyggelse, vegar, gatar og byrom. Dette temaet vil kunne innehalde motsetningar mellom for eksempel friluftsliv i utmark og bygdeliv i ein stasjonsstad. Det er viktig at konsekvensane av dette vert synleggjort, spesielt der det er ulike traséalternativ.

Ut i frå førebelse kostnadsvurderingar vert det i planprogrammet tilrådd at dagsonen for vegen ligg sentralt på Vaksdal, parallelt med jernbanen. Det vert likevel tilrådd å utarbeide to alternative planframlegg; det eine som tek for seg bane og veg i dagsone sentralt på Vaksdal, og det andre der jernbanen vert lagt aust for dagens E16 og bilvegen i Tolåsen utanfor sentrum. Fylkesrådmannen er positiv til at begge alternativa skal utgreiast nærare for å få fram meir kunnskap om løysingar og kostnader før avgjerd. Det må leggjast stor vekt på ikkje-prisette konsekvensar i stasjonsstaden Vaksdal. Utgreiinga bør og omfatte ei kartlegging av kor mykje areal til stadutvikling dei to ulike alternativa gir, der viktige føresetnader som støytilhøve inngår.

Utgreiingsprogrammet inneheld i tillegg til konsekvensutgreiinga ei utgreiing om lokal utvikling som skal sjå på arealbehov for trafikalt knutepunkt ved stasjonsområde på Vaksdal og Stanghelle. Denne utgreiinga bør og innehalde analysar av barrierar og koplingar i stasjonsstaden og bustadene rundt, tilkomst til stasjonen, fotgjengaraksar, lokale vegsamband og støyskjerming. På Stanghelle bør det vurderast om stasjonsplasseringa kan justerast for å minske barriereverknader.

3.1.7 Kulturminne og kulturmiljø

Dokumentasjon av kulturminne og kulturmiljø skal gjerast på eit tidleg stadium i all arealplanlegginga. Hordaland fylkeskommune ber om at eventuelle kulturminneinteressar vert omtalte, verneverdiane vurderte og teken omsyn til i det vidare planarbeidet.

Med omsyn til tema kulturarv er det viktig at ein legg opp til ein vid definisjon og tar med lokalt forankra kulturminne. Utgreiinga må i stor nok grad gjera greie for nær- og fjernverknaden tiltaka vil få. I den grad sekundær infrastruktur slik som kryss, vegframføring ligg føre som alternativ, må og desse vera del av konsekvensvurderinga.

Delstrekning A Arna- Takvam og delstrekning B Takvam-Trengereid

Gjennom Arnadalen går den freda jernbanen mellom Midttun og Trengereid. I tillegg går den historiske postvegen til Christiania. Vi ber om at planarbeidet tek omsyn til desse kulturminna. I Trengereid kan vi sjå at det blir store inngrep i kulturlandskapet. Vi ber om at ein ser på avbøtande tiltak for å redusere verknaden av vegen.

Delstrekning C Trengereid – Vaksdal

Ut i frå dei tilrådde forslaga vil ein ny trase få mindre konsekvens for dei registrerte kulturminneverdiane i området. Det er likevel utfordring med omsyn til sentrumsfunksjon som må vurderast vidare.

Delstrekning D Vaksdal – Stanghelle/Helle

Utfordringa her er å få ei god sentrumsløysing. Flytting av stasjonsområdet vil verka negativt inn på eldste del av bygningsmassen i området. JD3 og flytting av stasjonsområdet vil slik få størst negativ innverknad på tettstaden på Stanghelle.

Automatisk freda kulturminne

Fylkeskonservatoren kan ikkje sjå at det tilrådde alternativet for jernbane vil kome i konflikt med kjende automatisk freda kulturminne, då tiltaket vil gå i tunnel frå Arna til Vaksdal. Kryssløysning på Trengereid kjem ikkje i konflikt med kjende automatisk freda kulturminne, men kan ha potensiale for funn av ukjende kulturminne. Undersøkningsplikta jf. § 9 i kulturminnelova må oppfyllest i dei områda der det er aktuelt i samband med reguleringsplan.

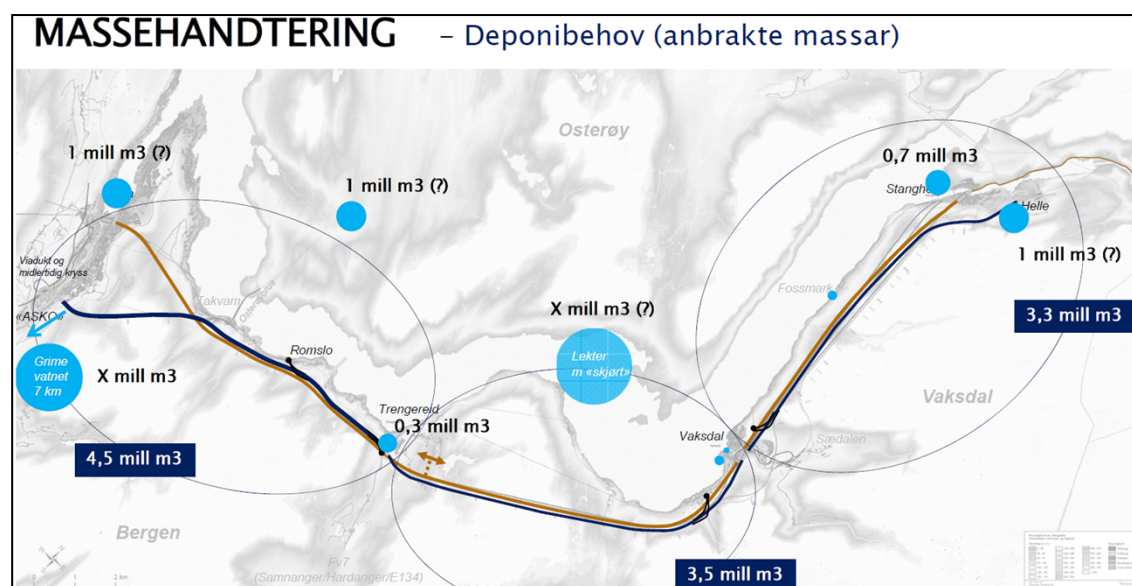
3.1.8 Massehandtering

I varselet om planoppstart er det framheva at dei lange tunnelane vil gje store mengder med overskotsmassar og at ein viktig del av planarbeidet er korleis desse skal nyttast på ein samfunnsnyttig måte, eller eventuelt må deponerast. Prosjektet vil sannsynlegvis ikkje bli tilrådd i KS2-kvalitetssikringa utan at det er funne og dokumentert løysing på massehandteringa.

Ifølgje planprogrammet (kapittel 4.10) vil Arna–Stanghelle gje over 11 millionar kubikkmeter overskotsmassar, derav 4,5 millionar på strekninga Arna–Trengereid, 3,5 millionar på strekninga Trengereid–Vaksdal og 3,3 millionar på strekninga Vaksdal–Stanghelle.

Utfordringa er å få klarlagt moglegheiter for samfunnsnyttig bruk av overskotsmassane. Planarbeidet skal kartleggje mogelege samfunnsnyttige føremål og mogelege deponiområde både innanfor planområde (denne reguleringsplanen) og utanfor (eksterne planarbeid). Løysingane som vert valt må ikkje generere store negative verknader for ikkje-prisette tema, eller påføre prosjektet store kostnader.

Ut frå arbeid som alt er gjort i kommunane Bergen, Vaksdal og til dels Osterøy, har det kome ein del forslag til kvar overskotsmassar kan brukast, og nokre av lokalitetane er vist på figuren nedanfor.



Figur 6. Lokalitetar som kanskje kan vere aktuelle for plassering av overskotsmassar (utkøyrd eller «anbrakte» massar). Figur frå Statens vegvesen sin presentasjon i Regionalt planforum 24.10.2017. Presentasjon lagt ut på: <https://www.vegvesen.no/Europaveg/e16banearnastanghelle/presentasjoner>.

Ut frå tilgjengelege berggrunnskart (frå Norges geologiske undersøking) vil truleg det meste av overskotsmassane frå Arna–Stanghelle vere eigna for produksjon av pukk og grus til dei fleste byggje- og anleggsformål. Massane vil elles vere eigna som «fyllmassar» for ulike formål. Best steinkvalitet vil ein nok ha på strekningane Arna–Trengereid og Vaksdal–Stanghelle, mens kvaliteten vil vere meir variabel på strekninga Trengereid–Vaksdal. Deponering av massar i fjorden eller på land utan at dei kjem samfunnet til nytte, bør i utgangspunktet kunne unngåast om det vert planlagt for det, til kostnader som likevel vil vere ubetydelege i prosjektet.

Det er interessant å sjå på nettsida til prosjektet at det alt i 2015 vart utarbeidd fire temarapportar i forhold til deponering av overskotsmassar i fjorden, deriblant ei konsekvensvurdering som ikkje kan seiast å utelukke fjorddeponering. Derimot synest det så langt å vere gjort lite undersøking av steinkvaliteten langs traseen, for å kunne seie meir om aktuelle bruksformål for massane, noko som ville gitt eit betre planleggingsgrunnlag. Det vil uansett vere ei stor utfordring å få brukt alle overskotsmassane på ein samfunnsnyttig god måte, spesielt innover i det tronge fjordlandskapet.

Ser ein litt utover sjølve prosjektet, er sand, grus og pukk ikkje-fornybare ressursar som det trengs store mengder av, i snitt ca 11 tonn per innbyggjar i året, tilsvarande vel 6 m³ utkøyrd masse. Dette har alt ført til at det er knappheit på naturleg sand og grus til byggjeformål dei fleste stader i landet, og difor vert det i aukande grad brukt pukk og grus frå sprengstein. Nasjonale og regionale klima- og miljømål inneber at ein bør ha fokus på massebalanse og god ressursutnytting i utbygging av transportinfrastruktur.

I dei nasjonale forventningane til regional og lokal planlegging (2015), er det forventa at fylkeskommunane og kommunane sikrar tilgjenge til gode mineralreservar for mogleg utvinning og veg dette opp mot miljøomsyn og andre samfunnsinteresser. Behovet for og tilgangen til byggjeråstoff skal sjåast i ein regional samanheng. Overskotsmassar frå store infrastrukturprosjekt bør reknast med i dette.

Dei vel 11 millionar m³ overskotsmassane ein vil få frå prosjektet Arna–Stanghelle tilsvarar 329 gonger volumet til Bergen rådhus, eller vel 10 Jondalstunnelar (10 km lang). For andre samanlikningar gir E39 Sveгатjørn–Rådal ca 2,2 millionar m³ overskotsmasser. E39 Rogfast vil, ifølgje planskildringa der, gje ca 9,5 millionar m³ overskotsmasser (frå den 25,5 km lange to-løps tunnelen under Boknafjorden med 4 km arm til Kvitsøy).

Ifølgje tal frå Norges geologiske undersøking, vart det i 2014 selt i alt 65 millionar tonn pukk i Noreg, tilsvarande ca 36 millionar m³ utkøyrd masse. Av dette gjekk 34 % til eksport, med ein ikkje ubetydeleg eksportverdi. Norsk pukkeksport i 2016 var på til saman ca 12,3 millionar m³ utkøyrte pukk. Tyskland, Danmark, Nederland og England har dei siste 10 åra importert omtrent 72 millionar m³ pukk frå Noreg. Desse landa har til saman eit årleg pukkforbruk på ca 167 millionar m³. Av store pukkverk i Hordaland, har NorStone Askøy hatt mål om å produsere ca 0,5 millionar m³ massar i året, og Oster pukk (på Eikefet) hadde mål om å produsere ca 1,1 millionar m³ i 2017.

Eit alternativ som bør utgreiast for prosjektet Arna–Stanghelle er om frakt av overskotsmassar med båt kan vere aktuelt, noko som kanskje kan opne for samfunnsnyttig bruk av massane lengre unna, både i og utanfor fylket. Det vert t.d. frakta store mengder pukk med båtar frå kystnære pukkuttak i landet, også til kontinentet. Ein føresetnad for båttransport er sjølvstøtt å ha eigna lokalitetar for opplasting av massar på båt, helst større lokalitetar for å kunne mellomlagre, sortere og knuse stein. Ein føreslått lokalitet er t.d. Fossmark (nord for Vaksdal). Hordaland fylkeskommunen har i 2018 fått tilsegn om tilskot frå Miljødirektoratet si «Klimasats» tilskotsordning for å gjere ei undersøking rundt massetransport med båt, primært med tanke på prosjektet Arna–Stanghelle.

Eit tiltak i regi av planprosjektet, bør også vere å søkje etter mottakarar av overskotsmassar frå prosjektet. Dét vart t.d. gjort under planarbeidet med E39 Romsdalsfjorden hausten 2015, eit prosjekt som vil gje 3,5–4 millionar m³ med utkøyrde steinmassar. Det viste seg å vere stor interesse for overskotsmassane, både frå offentlege og private aktørar. Totalt vart det vist interesse for ca 13 millionar m³ med steinmassar.

4 Oppsummering

Statens Vegvesen har sendt planprogram for statleg reguleringsplan for E16 og Vossebanen Arna-Stanghelle på høyring i perioden 27. april til 6. juli 2018. Hordaland fylkeskommune har fått utsett frist for å handsame saka i utval for kultur, idrett og regional utvikling i august 2018.

Statens vegvesen skal som tiltakshavar planleggje prosjektet som statleg plan i samsvar med pbl. § 6-4. I statleg plan er Kommunal- og moderniseringsdepartementet planmynde og skal difor fastsette planprogram, og dessutan fatte endeleg planvedtak etter plan- og bygningslova.

Normalt ville ei konseptvalutgreiing (KVU) blitt etterfølgt av ein kommunedelplan kor ein ville konsekvensutgreidd ulike alternative løysingar, med alternativ for plassering av kryss og stasjonar og korleis veg og bane bør ligge i høve til kvarandre. Sidan ein her går rett på reguleringsplan har Statens Vegvesen fremma ein silingsrapport der ein vurderer ulike alternativ. Basert på denne har det vert tilrådd trasear for heile strekninga i planprogrammet.

Fylkesrådmannen meiner Statens Vegvesen har fremma eit oversiktleg planprogram til offentleg ettersyn, og at Statens Vegvesen har utarbeidd ein grundig silingsrapport som sikrar eit naudsynt innsyn i avgjerdsgrunnlaget som ligg til grunn for alternativa som er valt ut for vidare reguleringsprosess. Fylkesrådmannen støttar Statens vegvesen i vurderinga av kva alternativ som er lagt til grunn for vidare planprosess. Fylkesrådmannen er positiv at det er lagt vekt på Vaksdal kommune sitt ønske om å ha med eit vegalternativ som går utanom Vaksdal sentrum.

Fylkesrådmannen er kritisk til å prioritere strekninga E16 Arna-Trengereid som første byggjetrinn. På denne delstrekninga er det lita rasfare, stort sett tilstrekkeleg kapasitet og relativt god vegstandard. Det fører og til ei uheldig konkurranseulempe for tog i forhold til biltrafikk i ein mellomperiode. Det kan bli krevjande for toget å ta tilbake desse kundane når innkorta jernbanestrekning opnar. Med bakgrunn i klima- og miljømål, og mål om nullvekst i personbiltrafikken vil fylkesrådmannen understreke at ein bør ha kontinuerleg utbygging av veg og bane på heile strekninga Arna- Stanghelle.

Fylkesrådmannen kan ikkje sjå at det er ønskeleg eller naudsynt å leggje til rette for framtidig 4 felt på E16 mellom Trengereid og Stanghelle. Kapasiteten vil vere tilstrekkeleg i overskødeleg framtid med 2 felt på strekninga.

Fylkesrådmannen registrerer at noverande E16 er føreslått omklassifisert som fylkesveg etter at ny veg er opna. Statens Vegvesen må ta ansvar og sørge for at tunnelane på strekninga blir oppgraderte før eventuell omklassifisering.

Fylkesrådmannen vil vise til at omfanget av prosjektet blir stort, og meiner at ein ikkje kan pårekne at fylkeskommunen kan stille garanti for eit slikt omfattande prosjekt. Staten bør sjølv stille garanti for prosjekt av dette omfanget.

Utfylling av delar av Grimevatnet for utbetring av Fv 580 ved Grimesvingane og flytting av kryss frå Arna til Asko vil bidra til auka trafikk på fv580 mellom Arna og Bergen. Hordaland fylkeskommune ønsker ein dialog med Statens Vegvesen om korleis ein skal handtere dei utfordringane dette kan gi.

Fylkesrådmannen meiner at ein primært må prioritere sykkel i område rundt tettstader/stasjonsområde, samt målpunkt for barn og unge, særleg rundt skular og idrettsanlegg. Dette må som lagt opp i planprogrammet, bli løyst saman med Vaksdal kommune for tettstadene Vaksdal og Stanghelle.

Det bør leggjast opp til gode løysingar for overgang mellom buss og tog ved stasjonane Vaksdal og Stanghelle. Det bør også leggjast opp til haldeplass der det er enkelt med overgang mellom rute 90 mellom Arna og Nesttun, og buss på E39.

Det er sett tre effektmål for planarbeidet. Mål om berekraftig lokal og regional utvikling og attraktive stasjonscenter er ikkje lista som effektmål, men berre som «andre viktige mål.» Når regional utvikling er

trekt fram i samfunns målet og reguleringsplanen omfattar tre stasjonsstader, bør utviklinga av dei vere eit eige effektmål. Fylkesrådmannen rår til at dette vert endra i planprogrammet.

Dokumentasjon av kulturminne og kulturmiljø skal gjerast på eit tidleg stadium i all arealplanlegginga. Fylkesrådmannen ber om at eventuelle kulturminneinteresser vert omtalte, verneverdiane vurderte og teken omsyn til i det vidare planarbeidet. Fylkesrådmannen viser vidare til at undersøkingsplikta jf. § 9 i kulturminnelova må oppfyllast i dei områda der det er aktuelt i samband med reguleringsplan.

Målet bør vere å finne fram til god samfunnsnyttig bruk av alle overskotsmassane frå prosjektet Arna–Stanghelle. Dette synest også realistisk, særleg om det i planarbeidet også vert sett nærare på alternativ med båtfrakt av overskotsmassar som kan gjere det forsvarleg å frakte overskotsmassar over store avstandar. Fylkesrådmannen rår også til at Statens vegvesen i planprosessen bør søkje etter aktuelle mottakarar av overskotsmassar frå prosjektet, både offentlege og private aktørar.