



**Byrådssak /24**

**Saksframstilling**

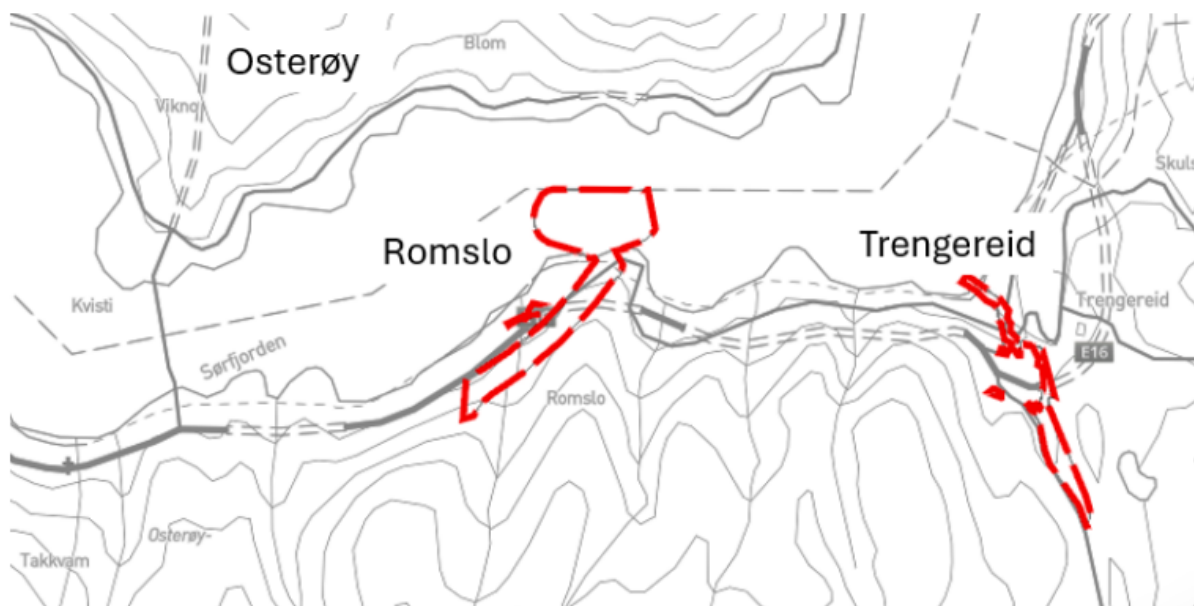
Vår referanse: 2024/154386-2

**E16 og Vossebanen, Arna - Stanghelle, Endring av reguleringsplan for Romslo/Naustvika og Trengereid, Arealplan-ID 71430000, Planforslag til sluttbehandling**

**Hva saken gjelder:**

Statens vegvesen og Bane Nor foreslår endring av statlig reguleringsplan for E16 og Vossebanen, Arna – Stanghelle. Behovet for planendringer er en konsekvens av arbeid med optimalisering og reduksjon av risiko og kostnader i prosjektet.

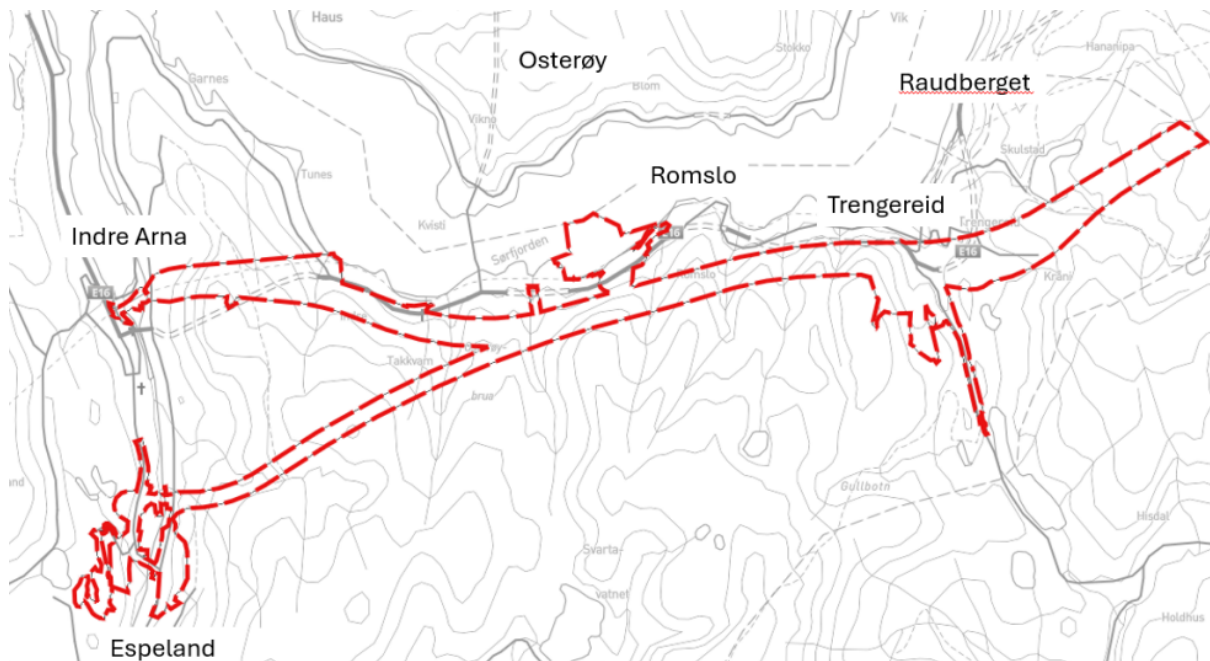
Planendringene omfatter arealer i kommunene Vaksdal, Samnanger og Bergen. Denne saken omhandler planendringene som foreslås innenfor Bergen kommunes grenser. Det foreslås i hovedsak å flytte det regulerte sjødeponiet ved Romslo til Naustvika, samt nye skred- og trafikksikringstiltak og endrede trafikale løsninger på Trengereid.



Figur 1: Oversiktskart over delområdene i Bergen som søkes omregulert.

Planområdet er på 223,7 dekar.

Kommunal- og distriktsdepartementet har avklart at Bergen kommune kan være planmyndighet og gjøre vedtak om endring av den statlige reguleringsplanen for E16 og Vossebanen, Arna – Stanghelle.



Figur 2: Oversiktskart som viser planomriss for vedtatt statlig reguleringsplan for fellesprosjektet Arna - Stanghelle i Bergen kommune

#### Bakgrunn:

Statlig reguleringsplan for fellesprosjektet E16 og Vossebanen, Arna - Stanghelle ble vedtatt av Kommunal og distriktsdepartementet 1.april 2022. Fellesprosjektet er prioritert med oppstart i første seksårsperiode i gjeldende Nasjonal Transportplan 2025-2036 ([Meld. St. 14 \(2023–2024\)](#)). I budsjettforslaget til regjeringen for 2025 settes det av 300 mill kr. til oppstart av prosjektet med videre bindinger, jf. [Prop. 1 S \(2024–2025\)](#).

Fellesprosjektet innebærer ny vei og bane i et felles tunnelsystem med gjensidige rømningsveier. E16 skal bygges med firefelts vei mellom Arna og Trengereid med fartsgrense 90 km/t, og tofelts vei mellom Trengereid og Stanghelle med fartsgrense 80 km/t. Dagsoner er planlagt med nytt kryss på Trengereid og i Tolåsen på Vaksdal samt tilkobling til eksisterende E16 med nytt kryss i Arna og på Helle. Det skal etableres dobbeltsporet jernbane med dimensjonerende hastighet på 200 km/t, nye stasjoner på Vaksdal og Stanghelle samt tilkobling til eksisterende bane på Arna stasjon og nord for Dalevågen på Stanghelle.

Med nesten 80 kilometer vei- og jernbanetunneler og en forventet kostnad på nærmere 40 mrd. kr, blir fellesprosjektet Arna–Stanghelle [Norges største samferdselsprosjektet i nyere tid](#). Ferdigstilling forventes i 2036.

#### Konsekvensutredning:

Som for opprinnelig sjødeponi ved Romslo, blir det vurdert at sjødeponiet ved Naustvika vil kunne få vesentlige virkninger for miljø og samfunn. Dermed utløses krav om konsekvensutredning. Det er gjennomført konsekvensutredning for nytt sjødeponi i henhold til Statens vegvesens håndbok V712 for ikke-prissatte konsekvenser. Konsekvensutredningen omfatter temaene landskapsbilde, friluftsliv, by- og bygdsliv, naturmangfold, kulturarv og naturressurser, se vedlegg 8 til 12.

Sjødeponiet på Romslo fra vedtatt plan og sjødeponiet i Naustvika, kommer relativt likt ut i forhold til konsekvensutredningene fra henholdsvis vedtatt plan og omreguleringen. Hovedforskjellen er at landskapsbildet på Romslo blir vurdert til å få noe negativ konsekvens, mens for Naustvika er konsekvensene vurdert som ubetydelige. I tillegg er sjødeponi i Naustvika vurdert til å ha noe mindre negativ konsekvens for kulturarv, enn for sjødeponiet

plassert ved Romslo. Samlet vurdering for planlagt nytt sjødeponi blir angitt til noe negativ konsekvens.

#### Hovedinnhold i forslag til endring av reguleringsplan:

##### *Romslo/Naustvika*

Det foreslås å flytte regulert sjødeponi på Romslo til ny lokalisering i Naustvika, ca 1, 3 km mot øst. Det reguleres ny nedføringsløsning for tunnelstein til nytt sjødeponi. Det foreslås at skråstilte fjellsjakter skal erstatte godkjent løsning med dumping av masser til sjø fra flytende kaianlegg. Transport av masser fra vei- og jernbanetunneler til sjakt vil ligge inne i fjellet og vil ikke bli synlig for omgivelsene. Utløp fra sjakt vil ligge rundt 28 meter under havoverflaten. Ny deponiløsning forventes å gi betydelig reduksjon i kostnader og risiko, samt mindre anleggsstøy og terrenginngrep.

Ved Romslo er det også behov for å etablere en midlertidig rundkjøring i anleggsfasen like vest for Romslotunnelen. Det foreslås å utvide plangrensen i området noe for å inkludere tilstrekkelig areal for å kunne etablere rundkjøringen med tilhørende anleggsveier.



*Figur 3: Planområde ved Romslo/Naustvika. Blå, svart og rød prikket linje viser henholdsvis vertikalnivå 1 under bakken (anleggstunneler), 2 på bakken (deponiområde og anleggsområde for midlertidig rundkjøring) og 4 på bunnen (deponiområde)*

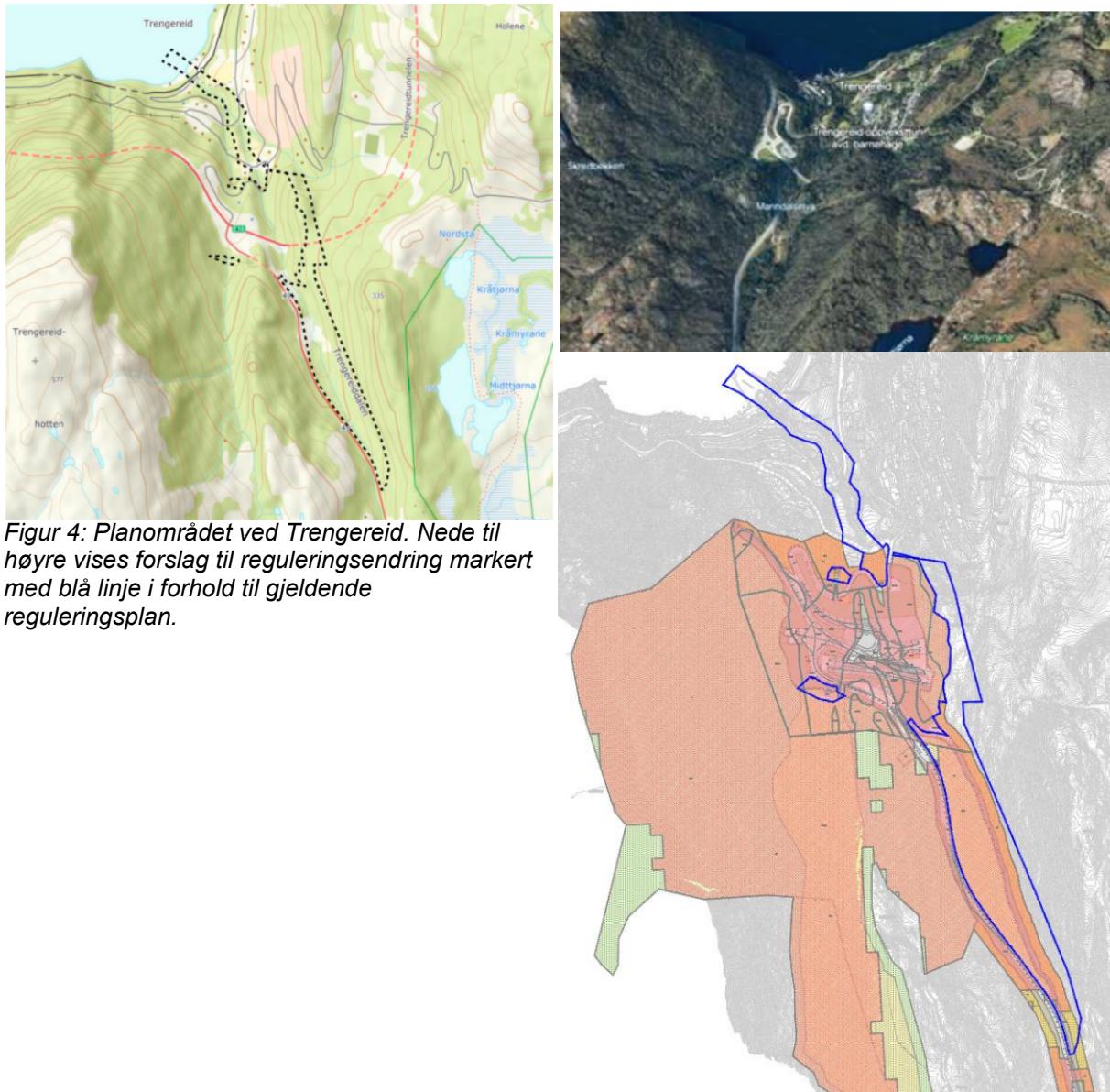
##### *Trengereid*

Planforslaget tilrettelegger for trafikale endringer i på Trengereid. Det foreslås å midlertidig stenge den kommunale veien Trengereidsvingane i anleggsperioden for å løse sikkerhetsutfordringer med langvarig anleggsarbeid og massetransport, samt for å bedre trafikkavviklingen på E16/FV49. Som alternativ adkomst til Trengereid reguleres et midlertidig kryss ved E16 Raudberget i Vaksdal kommune.

Rundt kryssområdet på Trengereid er det nødvendig med mindre justeringer av regulerte formålsgrenser på tre områder som følge av bekkelukkinger gjennom kryssområdet. I anleggsperioden vil det også være behov for å legge et midlertidig vannrør fra Trengereidsvingane ut i sjø for å frakte rensset tunnelvann ut på dypt vann.

Ved kryssområdet på Trengereid utvides i tillegg arealet mot Daurmålshaugen i øst for å gjøre plass til nødvendig skredsikringstiltak. Utvidelsen strekker seg ca. 300 meter fra nord til sør, i en bredde varierende fra 30 til 70 meter.

I Trengereiddalen foreslås det å flytte framtidig gang- og sykkelvei nærmere FV49 i forhold til regulert situasjon. Øst for FV49 og sykkelveien foreslås det å utvide plangrensen for å sikre areal til midlertidig omlegging av høyspent- og fiberkabler.



Figur 4: Planområdet ved Trengereid. Nede til høyre vises forslag til reguleringsendring markert med blå linje i forhold til gjeldende reguleringsplan.

#### Planprosess:

Kommunal- og distriktsdepartementet har avklart at kommunen kan være planmyndighet ved endring av statlig reguleringsplanen, se vedlegg 14. Statens vegvesen/Bane Nor har gjennomført planarbeidet i dialog med Bergen kommune, i hovedsak v/ Plan- og bygningsetaten. I medhold av pbl § 3-7 har statsetatene både varslet oppstart og lagt planendringen ut til offentlig ettersyn.

Planforslaget lå ute til offentlig ettersyn i tidsrommet 12.12.2023 til 28.01.2024. Det kom inn 19 høringsinnspill, hvorav 4 private og 15 offentlige. Høringsinnspillene, håndteringen av dem og endringene som er foretatt etter offentlig ettersyn, fremgår av vedlegg 5. Høringsinnspillene omhandler i hovedsak følgende tema:

- Trafikale løsninger på Trengereid inkl. konsekvenser av langvarig stenging av Trengereidsvingane.
- Fremkommelighet for rutebuss og myke trafikanter i anleggsperioden.
- Massedisponering

- Konsekvenser for naturtypen frisk lågurtedellauvskog ved Romslo.
- Konsekvenser for privat eiendom.

Endringene som er gjort i forbindelse med høring er av mindre omfattende karakter, og vurderes til ikke å utløse krav om ny høring. Kort oppsummert har endringene medført følgende:

- Ny rapport om trafikkkløsninger i anleggsfasen.
- Nytt rekkefølgekrav om framkommelighet for rutebuss til Trengereid.
- Nytt rekkefølgekrav om gang- og sykkeltilbud langs Trengereidsvingane i anleggsperioden.
- Nytt rekkefølgekrav om å gjennomføre oppdaterte risikovurderinger av trafiksikkerhet for myke trafikanter i anleggsperioden på bestemte veistrekninger i anleggsområdet.
- Naturtypen frisk lågurtedellauvskog ved Romslo er sikret med bestemmelsesområde på plankart, og sikret revegitert i bestemmelsene ved eventuelle tiltak i området.
- Konkretisering av reguleringsbestemmelsene knyttet til midlertidige anleggsområder.
- Rettelser av teknisk art i plankartet.
- Mindre tekstlige endringer og tilføyelser i planbeskrivelsen.
- Suppleringer i konsekvensutredningen, bl.a. vurderinger av midlertidige inngrep i strandsonen.

Byrådet avga i møtet 25.01.2024, sak [1014/24](#), følgende høringsuttalelse på vegne av Bergen kommune:

*«Etablering av ny E16 og Vossebanen mellom Arna og Stanghelle er svært viktig for Bergen kommune. Bystyret har i høringsuttalelser til gjeldende NTP 2022-2033, sak [176/20](#), og til kommende NTP 2025-2036, sak [227/23](#), prioritert utbygging av prosjektet, og uttalt at dette er det viktigste samferdselsprosjektet i Vestlandsregionen i et liv-helseperspektiv. Bergen kommune har ved flere anledninger spilt inn forventninger om snarlig realisering ovenfor Samferdselsdepartementet, nå som alle formelle utredningsprosesser til hinder for oppstart er avsluttet.*

*Bergen kommune er positive til planendringene som foreslås og slutter seg til løsningene som presenteres i plandokumentene. Forslag til endrede løsninger bedrer situasjonen i anleggsfasen både for befolkning og naturmiljø m.m. Det er videre positivt at et prosjekt på over 30 mrd. kr i tillegg finner kostnadsreducerende løsninger for steinmasser til sjødeponi.*

*Det er en betydelig mengde stein som skal deponeres i et sårbart fjordsystem. Bergen kommune viser imidlertid til at avhending av masser i Sørfjorden og Veafjorden er godkjent av Statsforvalteren, jf. [tillatelse av 19.06.2023](#), samt til tidligere arbeid med å finne en mer samfunnsnyttig bruk av massene, som resulterte i økt gjenbruk i prosjektet og transportering av masser til eksterne mottakere. Beregningene fra tidligere planprosess slår fast at deponering i sjø kommer klart best ut i et klimaperspektiv i forhold til å transportere massene ut av planområdet. Bergen kommune legger til grunn at klimaavtrykket ikke endres vesentlig når det er samme mengde overskuddsmasser som prosjektet nå søker om tillatelse til å deponere. Dette kunne imidlertid kommet tydeligere frem av plandokumentene.*

*Bergen kommune opplever at samhandlingen med statsetatene om utredningsarbeidet har vært konstruktiv, og ser frem til enda tettere dialog ved behandling av høringsinnspill og frem mot lokalpolitisk sluttbehandling. Det forutsettes således at Plan- og bygningsetaten får en styrket rolle i det videre arbeidet.*

*Bergen kommune vil avslutningsvis fremheve viktigheten av rask saksbehandling og effektiv planprosess, særlig for arealplaner av en så vesentlig samfunnsbetydning som Fellesprosjektet Arna – Stanghelle.»*

Kommunens innspill er imøtekommet ved at klimaavtrykket nå er omtalt i planbeskrivelsen, og at dialogen mellom prosjektet og Plan- og bygningsetaten ble styrket. Plankart, planbestemmelser, planbeskrivelse, konsekvensutredning og merknadsskjema er utarbeidet i samråd med Plan- og bygningsetaten.

#### **Plan- og bygningsetatens vurdering og anbefaling:**

Plan- og bygningsetatens vurdering av omreguleringen er grundig redegjort for i fagnotatet av 9.oktober 2024, se vedlegg 1. Følgende merknader trekkes frem:

- Gjennomføring av planen medfører langvarig og svært omfattende anleggsvirksomhet. Dette får konsekvenser for lokalbefolkningen, særlig på Trengereid.
- Fagetaten vurderer at midlertidige gange- og sykkeløsninger i krysset på Trengereid er sikkerhetsmessig utfordrende. Det er derfor sikret prosess for nærmere vurdering av risiko og eventuelle tiltak for gående og syklende for de aktuelle strekningene i bestemmelsene, hvor representanter fra Bergen kommune vil delta.
- Fagetaten er betenkt over det store volumet av stein som en ikke-fornybar resurs som planlegges dumpet i sjø og som gjøres permanent utilgjengelig som byggeråstoff. Det er derfor regulert mulig sjøtilkomst for eventuell sjøtransport av stein. Dette vurderes imidlertid som svært lite sannsynlig løsning av prosjektledelsen, som påpeker at sjøtransport av stein i tillegg vil medføre visuelle inngrep i strandsonen.
- Fagetaten vurderer at det er gjort tilstrekkelige vurderinger av konsekvensene for naturmangfoldet etter prinsippene i naturmangfoldloven.
- Fagetaten har ikke merknader til den utførte konsekvensutredningen tilhørende omreguleringen.

Plan- og bygningsetaten slutter seg til de foreslåtte endringene i planforslaget. Fagetaten vurderer at fellesprosjektet Arna – Stanghelle nå kan gjennomføres på en bedre måte for både utbyggerne og samfunnet for øvrig, med reduserte miljøulemper ved Romslo og økt trafiksikkerhet ved Trengereid. Forslag til endring av reguleringsplan med konsekvensutredning anbefales vedtatt.

#### Plan og bygningsetatens anbefaling til vedtak:

1. I medhold av plan- og bygningsloven §§ 12-12, jf. 12-11, vedtas følgende forslag til detaljregulering:

- a. E16 og Vossebanen, Arna - Stanghelle, endring av reguleringsplan for Romslo/Naustvika og Trengereid, arealplan-ID 71430000, vist på plankart sist datert 04.10.2024.
- b. Tilhørende reguleringsbestemmelser, sist datert 08.10.2024

#### **Økonomiske konsekvenser:**

Vedtatt av planendring og gjennomføring av Fellesprosjektet Arna - Stanghelle har ikke direkte økonomiske konsekvenser for Bergen kommune. Det er et statlig vei- og baneprojekt som finansieres over statsbudsjettet og delvis med bompenger. Totalkostnaden er anslått til nærmere 40 mrd. kr.

**Byrådets vurdering og anbefaling/konklusjon:**

Oppstart av nytt vei- og baneanlegg mellom Arna og Stanghelle har lenge vært ønsket. Bystyret har prioritert prosjektet i høringsuttalelse til Nasjonal transportplan, sak [227/23](#). Det er et svært viktig prosjekt både for Bergen, vestlandsregionen og Norge. Samfunnsgagnet ved realisering og gjennomføring av samferdselsprosjektet er meget stort. Fellesprosjektet tilrettelegger for at folk og næringsliv kommer seg raskere frem og ikke minst trygt hjem. Det er bred politisk enighet lokalt, både på kommune- og fylkesnivå, om å få prioritert igangsettelse av fellesprosjektet Arna - Stanghelle snarest mulig.

Med budsjettforslaget for 2025 tilrettelegger regjeringen for at oppstart kan skje mot slutten av 2025. Tidlig oppstart av fellesprosjektet betinger imidlertid at Stortinget snarlig gjør vedtak om kostnadsramme og bompengeprogram. Byrådet forventer at regjeringen følger opp [løftene fra Arna stasjon](#) den 11. september i år der finansministeren og samferdselsministeren slo fast at bompengeproposisjonen skal gå til behandling i Stortinget i løpet av våren 2025. Byrådet erfarer at statsetatene allerede har spilt inn forslag til finansieringsløsning for regjeringen, og at utkast til prop. er klart.

Byrådet er glad for at Bergen kommune får gjøre vedtak om viktige og store samferdselsplaner lokalt, og får være planmyndighet innenfor eget bestemmelsesområde etter intensjonene i plan- og bygningsloven. Det tas til etterretning at staten velger å gjøre omregulering av statlig arealplan med kommunal beslutningsprosess da det anses som mest effektivt. Vi merker oss også at det er mulig å foreta planendringer til det bedre etter at formelle KS2-prosesser er avsluttet og etter at regjeringen har lagt frem forslag om oppstartsmidler i statsbudsjettet.

Byrådet er positive til planendringene som foreslås. De er kostnadsbesparende og bedrer anleggsgjennomføringen. Løsningene som foreslås tilknyttet nytt deponi i Naustvika er de samme som byrådet nylig gav positiv uttale til etter søknader om tillatelser etter forurensningsloven, sak [1137/24](#). Også lokalbefolkning og naturmiljøet som berøres får noe reduserte ulemper i anleggsfasen i forhold til opprinnelig reguleringsplan.

Byrådet har forståelse for lokalbefolkningens bekymringer til det langvarige anleggsarbeidet som igangsettes, og de ulemper dette medfører i dagliglivet. Det ses imidlertid ut til at det er funnet hensiktsmessige løsninger på de utfordringer selve omreguleringen fører med seg. Det er brukt store ressurser på å vurdere avbøtende tiltak, og arbeidet med for eksempel å optimalisere gange- og sykkelløsninger i anleggsperioden vil fortsette. Byrådet ber statsetatene fortsette bevisstheten med å søke løsninger som skåner lokalbefolkningen i størst mulig grad i anleggsfasen, selv om planarbeidet med denne saken formelt ferdigstilles.

Byrådet vil takke Plan- og bygningsetaten for konstruktive bidrag til det statlige utredningsarbeidet, og for særdeles effektiv saksbehandling ved å få plansaken klar for politisk behandling samme dag som den mottas.

Byrådet slutter seg til forslag til planendringer og de faglige vurderingene i saken. Det er sikret tjenlige løsninger for de mest sentrale problemstillingene ved omreguleringen. Byrådet anbefaler at endring av reguleringsplan for Romslo/Naustvika og Trengereid vedtas.

**Begrunnelse for framleggelse til bystyret:**

Kommunal- og distriktsdepartementet har i medhold av pbl § 6-4 avklart at Bergen kommune kan være planmyndighet for endring av statlig reguleringsplan for fellesprosjektet Arna - Stanghelle innenfor egne kommunegrenser (se vedlegg 14).

Som det fremgår av Reglement for Bergen bystyre og utvalgene 2023-2027, punkt 5.7.3 bokstav d, følger det av plan- og bygningslovens § 3-3 andre ledd at det ligger til bystyret

selv å vedta reguleringsplaner, jf. pbl. § 12-12 første ledd. For endring av reguleringsplan gjelder samme bestemmelser som for utarbeiding av ny plan, jf. pbl § 12-14.

**Byrådet innstiller til bystyret å fatte følgende vedtak:**

1. I medhold av plan- og bygningsloven §§ 12-12 første ledd, jf. 12-14 første ledd, vedtas følgende forslag til endring av reguleringsplan:
  - a. E16 og Vossebanen, Arna – Stanghelle, endring av reguleringsplan for Romslo/Naustvika og Trengereid, arealplan-ID 71430000, vist på plankart sist datert 4.10.2024.
  - b. Tilhørende reguleringsbestemmelser, sist datert 08.10.2024.

Dato: 22. oktober 2024

Christine B. Meyer  
byrådsleder

Christine Kahrs  
byråd for byutvikling

*Dokumentet er godkjent elektronisk.*

**Vedlegg:**

1. Fagnotat datert 09.10.2024
2. Plankart VN1, VN2 og VN4 datert 04.10.2024
3. Planføresegner datert 08.10.2024
4. Planbeskrivelse datert 08.10.2024
5. Merknadsbehandling offentlig ettersyn datert 6.5.2024
6. ROS-analyse datert 15.4.2024
7. ROS-analyseskjema (udatert)
8. Konsekvensutredning kulturarv datert 22.4.2024
9. Konsekvensutredning naturmangfold datert 22.4.2024
10. Konsekvensutredning naturressurser datert 22.4.2024
11. Konsekvensutredning friluftsliv, by- og bygdsliv datert 22.4.2024
12. Konsekvensutredning landskapsbilde datert 22.4.2024
13. Trafikkløsninger i anleggsfasen datert 8.10.2024
14. Avklaring planmyndighet datert 15.11.2022