

Høringsuttalelse til utredning om Ringveg Øst og E39 nord i Åsane

Bergen bystyre behandlet saken i møtet 161116 sak 287-16 og fattet følgende vedtak:

Bystyret avgir følgende høringsuttalelse til utredningen om Ringveg Øst og E39 nord for Åsane på vegne av Bergen kommune:

Bergen kommune vil innledningsvis gi honnør til Statens vegvesen for å ha gjennomført et grundig utredningsarbeid. Prosjektet har bestrebet seg på å besvare en rekke spørsmål som har vært på både den faglige og den politiske dagsorden, og har ikke minst gjort en stor jobb med å dokumentere kjente og mindre kjente effekter et nytt ringvegssystem vil kunne få for transportsystemet i Bergen.

Bergen kommune slutter seg til Statens vegvesens hovedkonklusjon om at konsept «øst» vil være å foretrekke fremfor konsept «vest», for ny E39 Sjølinjen/Fjøsanger til Arna og ny E16 mot Vågsbotn, og videre til Nordhordalandsbroen.

Bergen kommune slutter seg også til vegvesenets konklusjon om nødvendigheten av at Ringveg Øst kombineres med økte restriksjoner i det sentrale byområdet for å gi vesentlig trafikkreduksjon og mulighet til omdisponering av dagens vegareal. Bergen kommune understreker at en utbygging av Ringveg Øst med den standard som Statens vegvesen legger opp til, forutsetter slik pakke av restriktive tiltak som er vist i utredningen, herunder etablering av kollektivfelt.

Bergen Kommune mener det er ønskelig at prosjektet planlegges mest mulig sammenhengende og kontinuerlig.

Bergen kommune ser at det ikke er andre fullgode alternativer til S2 som kryssprinsipp for Sjølinjen/Fjøsanger og legger til grunn at dette alternativet velges.

Bergen kommune ser utfordringene med å få til en forlengelse av Ringvei øst vestover mot Ringvei vest, men mener likevel at en bør arbeide videre med slike løsninger for å få til et helhetlig veisystem.

Etter kommunens vurdering reflekterer vegvesenets begrunnelse av konsept en tydelig forståelse av de særegne problemstillinger som kjennetegner storbyenes transportutfordringer. Konseptet som velges skal ikke først og fremst bidra til raskere og bedre fremkommelighet for bilistene som skal gjennom byen – minst like viktig er målet om å redusere sårbarhet og øke fleksibiliteten i transportsystemet. Med et funksjonelt ringvegssystem er det i større grad mulig å styre og påvirke reisemønstre og reisemåter – både for de som bor i byen og for de som bare er på gjennomreise. Samlet sett kan dette resultere i et transportsystem som blir mer klima- og miljøvennlig, mer robust og som bidrar til å skape en bedre by å bo i.

I rapporten er dagens trafikkmønstre i Bergen grundig beskrevet, delvis for å begrunne hvorfor bygging av et nytt ringvegssystem i seg selv ikke løser alle utfordringer knyttet til mye biltrafikk i sentrale deler av byen. Bergen kommune kjenner seg igjen i beskrivelsen av dagens trafikkmønstre, men ser det verken som overraskende eller problematisk at det kreves bruk av flere samtidige virkemidler for å oppnå de ønskede effektene av tiltaket. Det er naturlig at en økning i samlet vegkapasitet gjennom bygging av en ny ringveg, ikke er et egnet virkemiddel til å redusere byens biltrafikk. Bergen kommune peker på at en vesentlig del av begrunnelsen for å bygge Ringveg Øst, vil være å redusere vegkapasitet gjennom byen, og erstatte dette med bedre tilrettelegging for kollektiv, sykkel og gange. Med utbygging av ny Ringveg Øst og samtidig økte restriksjoner i sentrumsrettet trafikk, viser rapporten et potensial for reduksjon i trafikkarbeidet på 25-50 % mellom Fjøsanger i sør og Midtbygda i nord (for konsept «øst»), samtidig som den samlede trafikken i Bergen går ned med 4 %. Dette er løfterike prognoser, og vil kunne være et betydelig bidrag til å forbedre luftkvaliteten og frigjøre sentrale deler av byen fra trafikkbelastning, forbedre

fremkommelighet for gjennomgangstrafikk og særlig nyttetraffic, samt redusere klimagassutslipp fra transportsektoren.

En viktig grunn til at Bergen kommune ser disse prognosene som løfterike, er at modellberegningene som ligger til grunn gir forhåpninger om enda sterkere effekter i praksis: – Transportmodellene forutsetter at personer gjør valg basert på kjente forklaringsfaktorer – dersom det skjer trendbrudd der personer velger ut fra andre kriterier, vil ikke modellene fange opp dette. I dag står vi midt oppe i et «grønt skifte» hvor enkeltpersoner nettopp foretar valg ut fra ny forståelse og nye preferanser.

– Transportmodellene har velkjente svakheter ved at de ikke i tilstrekkelig grad fanger opp forbedringer av tilbud innenfor kollektivtransport og gange- og sykkel. Dette medfører betydelig sannsynlighet for at modellen underrapporterer positive konsekvenser av tiltak som fremmer klima- og miljøvennlige transportformer.

– Beregningene er gjort med utgangspunkt i dagens befolkning og arealbruk. Enda større effekter vil kunne forventes med en økende befolkning som i stadig større grad tar innover seg behovet for endring av reisevaner, og som bor stadig tettere. I den forbindelse vises det til det langsiktige arbeidet med fortetting som har pågått i Bergen de siste 15-20 år, forsterket ved ny kommuneplan (samfunnsdel) vedtatt i juni 2015, samt pågående arbeid med ny arealplan (KPA). Dette er en samfunnsutvikling som både vil gjøre det enklere og mer effektivt å sette i verk restriktive tiltak som beskrives i rapporten. Her nevnes kollektivtraseer, strengere parkeringsnormer etc.

Bergen kommune er videre enig med Statens vegvesen i at også samfunnsøkonomiske hensyn trekker i retning av at konsept «øst» er det riktige, ettersom betydelige oppgraderinger av eksisterende veg mellom Midttun via Arna til Vågsbotn vil måtte gjennomføres uansett.

Bergen kommune ber om at et mer moderat utbyggingsalternativ av «konsept øst» belyses grundigere i den videre formelle planprosessen.

Etter Bergen kommune sin vurdering, bør utbyggingsalternativene av en fremtidig Ringvei Øst ta opp i seg ønsket om å totalt sett få til en trafikkreduksjon i Bergenstrafikken. Sett i lys av Paris-avtalen og Norges forpliktelser til å realisere et nullutslippssamfunn frem mot 2050, ville det være naturlig å utrede utbyggingsalternativer som tar høyde for en fremtidig lavere trafikkmengde. Det er ikke mulig å realisere det paradigmeskiftet vi står overfor dersom all ny vegutbygging baseres på kontinuitet og videreføring av dagens vekstprognoser for biltrafikken.

Uavhengig av valg av løsning for en ny Ringveg Øst, mener Bergen kommune at det må arbeides for å finne løsninger på kort sikt for å utbedre Fv 580 (særlig Grimesvingene). Dette arbeidet bør ha et særlig fokus på løsninger for å forbedre fremkommelighet og trafikksikkerhet for gående og syklende.

Bergen kommune slutter seg til Statens vegvesens anbefaling om valg for E39 nord for Åsane.

Anbefalingen om konsept «øst» for blant annet å legge best mulig til rette for å flytte trafikk ut av det sentrale byområdet, innebærer samtidig at aktuelle traseer videre nordover begrenses seg til de østligste traseene. En naturlig konsekvens av dette er at tidligere valgt trasé gjennom kommunedelplan fra 2001 (N5) oppheves. Bergen kommune vil derfor ta initiativ til å starte opp et nytt kommunedelplanarbeid som kan erstatte bystyrets vedtak av 19. februar 2001, sak «Åsane nord. Ev 39 Midtbygda – Nordhordlandsbrua. 2. gangs behandling av kommunedelplan».

Bergen kommune ber Statens Vegvesen prioritere oppstart av KDP for E 39 Åsane Nord høyt. Nytt trasevalg for E 39 Åsane Nord må ikke medføre en ytterligere utsettelse for realisering av ny vei.

Ny vegløsning fra Nordhordalandsbroen til Bergen har vært på dagsorden i over 20 år. Dagens E 39 Åsane nord er bygget for en ÅDT på 5000, mens dagens trafikk ligger på rundt 20000 ÅDT. Dagens vei er ulykkesbelastet og representerer en miljøutfordring for eksisterende bebyggelse i området. Det er mange lokale avkjørsler som skaper store trafikale problemer. En ny vei fra Nordhordalandsbroen mot Eikås i dagen, vil etter Bergen kommunes syn medføre store utfordringer. Dersom denne legges i åpen løsning i hele strekket vil den være svært negativt for store deler av området Åsane nord, og er derfor lite aktuelt.

Konseptet som velges må ta hensyn til å bedre forholdene for lokalsamfunnet i Åsane Nord og legge bedre til rette for kollektivtrafikk. Samtidig må en kommunedelplan ta høyde for at området har et potensial for en gang i fremtiden å benyttes til boligutbygging i tråd med gåbyen Bergen, og det må i den forbindelse vurderes hvordan en ny trase påvirker verdien av området som boligreserve, og i hvilke grad et slikt område skal kunne være påkoblet ny trasé. Samlet sett bør valg av trasé resultere i et transportsystem som blir mer klima- og miljøvennlig, mer robust og som bidrar til å skape en bedre by å bo i.

Bergen kommune ser det ikke som naturlig at verken ny kommunedelplan om Ringveg Øst eller E39 nord i Åsane utarbeides som statlig plan.

Statens vegvesen har bedt høringspartene om å ta særskilt stilling til planprosess med eventuell statlig plan. Bergen kommunes generelle holdning er at arealplanlegging er en kommunal kjerneoppgave, og viser til at statlig plan er å anse som en unntaksordning i plan- og bygningsloven.

Når det gjelder dette konkrete planarbeidet, er Bergen kommunes syn basert på følgende argumenter:

– Begge planene er fysisk avgrenset til Bergen kommune, selv om særlig plan for E39 nord for Åsane er tett knyttet til nabokommuners interesser.

– Det er stor grad av enighet mellom nasjonale og lokale interesser, noe som tilsier at det ikke er behov for statlig plan.

– Planarbeidet vil omfatte vurderinger og valg av løsninger som har stor betydning for byutviklingen.

Statens vegvesen identifiserer selv flere av disse i oppstillingen av behov og mål for prosjektet.

Vegvesenet er tydelig på behovet for at disse tydeliggjøres og vektas i forbindelse med oppstart av formelt planarbeid. Dette er komplekse avveininger som Bergen kommune både vil ha de sterkeste interessene i og de beste forutsetningene for å håndtere.

Uansett valg av planmyndighet, ser Bergen kommune det som særlig viktig at partene i det formelle planarbeidet legger til grunn de ambisiøse målsettingene på klima- og miljøområdet som en vesentlig inngangsfaktor. Dette vegtiltaket har potensial til å skape positive effekter for transportsystemet i Bergen og Bergensområdet, men det avhenger blant annet av hvordan målstrukturen defineres og vektas, hvordan metodiske verktøy og modeller anvendes, og evnen til å identifisere fremtidsrettede løsninger.

Bystyrets behandling:

Følgende representanter tok ordet:

Geir Steinar Dale (A), Norvald Bjarne Visnes (H), Tor A. Woldseth (FrP), Lillian Blom (SV), Harald Berge Breistein (KrF), Øystein Bønes (MDG), Njaal Hendrik Neckelmann (V), Torstein Dahle (R), Ove Sverre Bjørdal (Sp), Lillian Vangberg (A), Kerim Hestnes Nisancioglu (SV), Eiler Macody Lund (FrP), Per-Arne Larsen (V) og Trygve Birkeland (KrF).

Forslag fremsatt i bystyret:

Geir Steinar Dale (A) fremsatte på vegne av A, H, KrF, V og Sp følgende alternative forslag:

«Bystyret avgir følgende høringsuttalelse til utredningen om Ringveg Øst og E39 nord for Åsane på vegne av Bergen kommune:

Bergen kommune vil innledningsvis gi honnør til Statens vegvesen for å ha gjennomført et grundig utredningsarbeid. Prosjektet har bestrebet seg på å besvare en rekke spørsmål som har vært på både den faglige og den politiske dagsorden, og har ikke minst gjort en stor jobb med å dokumentere kjente og mindre kjente effekter et nytt ringvegsystem vil kunne få for transportsystemet i Bergen.

Bergen kommune slutter seg til Statens vegvesens hovedkonklusjon om at konsept «øst» vil være å foretrekke fremfor konsept «vest», for ny E39 Sjølinjen/Fjøsanger til Arna og ny E16 mot Vågsbotn, og videre til Nordhordalandsbroen.

Bergen kommune slutter seg også til vegvesenets konklusjon om nødvendigheten av at Ringveg Øst kombineres med økte restriksjoner i det sentrale byområdet for å gi vesentlig trafikkreduksjon og mulighet til omdisponering av dagens vegareal. Bergen kommune understreker at en utbygging av Ringveg Øst med den standard som Statens vegvesen legger opp til, forutsetter slik pakke av restriktive tiltak som er vist i utredningen, herunder etablering av kollektivfelt.

Bergen Kommune mener det er ønskelig at prosjektet planlegges mest mulig sammenhengende og kontinuerlig.

Bergen kommune ser at det ikke er andre fullgode alternativer til S2 som kryssprinsipp for Sjølinjen/Fjøsanger og legger til grunn at dette alternativet velges.

Bergen kommune ser utfordringene med å få til en forlengelse av Ringvei øst vestover mot Ringvei vest, men mener likevel at en bør arbeide videre med slike løsninger for å få til et helhetlig veisystem.

Etter kommunens vurdering reflekterer vegvesenets begrunnelse av konsept en tydelig forståelse av de særegne problemstillinger som kjennetegner storbyenes transportutfordringer. Konseptet som velges skal ikke først og fremst bidra til raskere og bedre fremkommelighet for bilistene som skal gjennom byen – minst like viktig er målet om å redusere sårbarhet og øke fleksibiliteten i transportsystemet. Med et funksjonelt ringvegsystem er det i større grad mulig å styre og påvirke reisemønstre og reisemåter – både for de som bor i byen og for de som bare er på gjennomreise. Samlet sett kan dette resultere i et transportsystem som blir mer klima- og miljøvennlig, mer robust og som bidrar til å skape en bedre by å bo i.

I rapporten er dagens trafikkmønstre i Bergen grundig beskrevet, delvis for å begrunne hvorfor bygging av et nytt ringvegsystem i seg selv ikke løser alle utfordringer knyttet til mye biltrafikk i sentrale deler av byen. Bergen kommune kjenner seg igjen i beskrivelsen av dagens trafikkmønstre, men ser det verken som overraskende eller problematisk at det kreves bruk av flere samtidige virkemidler for å oppnå de ønskede effektene av tiltaket. Det er

naturlig at en økning i samlet vegkapasitet gjennom bygging av en ny ringveg, ikke er et egnet virkemiddel til å redusere byens biltrafikk. Bergen kommune peker på at en vesentlig del av begrunnelsen for å bygge Ringveg Øst, vil være å redusere vegkapasitet gjennom byen, og erstatte dette med bedre tilrettelegging for kollektiv, sykkel og gange. Med utbygging av ny Ringveg Øst og samtidig økte restriksjoner i sentrumsrettet trafikk, viser rapporten et potensial for reduksjon i trafikkarbeidet på 25-50 % mellom Fjøsanger i sør og Midtbygda i nord (for konsept «øst»), samtidig som den samlede trafikken i Bergen går ned med 4 %. Dette er løfterike prognoser, og vil kunne være et betydelig bidrag til å forbedre luftkvaliteten og frigjøre sentrale deler av byen fra trafikkbelastning, forbedre fremkommelighet for gjennomgangstrafikk og særlig nyttetrafikk, samt redusere klimagassutslipp fra transportsektoren.

En viktig grunn til at Bergen kommune ser disse prognosene som løfterike, er at modellberegningene som ligger til grunn gir forhåpninger om enda sterkere effekter i praksis: – Transportmodellene forutsetter at personer gjør valg basert på kjente forklaringsfaktorer – dersom det skjer trendbrudd der personer velger ut fra andre kriterier, vil ikke modellene fange opp dette. I dag står vi midt oppe i et «grønt skifte» hvor enkeltpersoner nettopp foretar valg ut fra ny forståelse og nye preferanser.

– Transportmodellene har velkjente svakheter ved at de ikke i tilstrekkelig grad fanger opp forbedringer av tilbud innenfor kollektivtransport og gange- og sykkel. Dette medfører betydelig sannsynlighet for at modellen underrapporterer positive konsekvenser av tiltak som fremmer klima- og miljøvennlige transportformer.

– Beregningene er gjort med utgangspunkt i dagens befolkning og arealbruk. Enda større effekter vil kunne forventes med en økende befolkning som i stadig større grad tar innover seg behovet for endring av reisevaner, og som bor stadig tettere. I den forbindelse vises det til det langsiktige arbeidet med fortetting som har pågått i Bergen de siste 15-20 år, forsterket ved ny kommuneplan (samfunnsdel) vedtatt i juni 2015, samt pågående arbeid med ny arealplan (KPA). Dette er en samfunnsutvikling som både vil gjøre det enklere og mer effektivt å sette i verk restriktive tiltak som beskrives i rapporten. Her nevnes kollektivtraseer, strengere parkeringsnormer etc.

Bergen kommune er videre enig med Statens vegvesen i at også samfunnsøkonomiske hensyn trekker i retning av at konsept «øst» er det riktige, ettersom betydelige oppgraderinger av eksisterende veg mellom Midttun via Arna til Vågsbotn vil måtte gjennomføres uansett.

Bergen kommune ber om at et mer moderat utbyggingsalternativ av «konsept øst» belyses grundigere i den videre formelle planprosessen.

Etter Bergen kommune sin vurdering, bør utbyggingsalternativene av en fremtidig Ringvei Øst ta opp i seg ønsket om å totalt sett få til en trafikkreduksjon i Bergenstrafikken. Sett i lys av Paris-avtalen og Norges forpliktelser til å realisere et nullutslippssamfunn frem mot 2050, ville det være naturlig å utrede utbyggingsalternativer som tar høyde for en fremtidig lavere trafikkmengde. Det er ikke mulig å realisere det paradigmeskiftet vi står overfor dersom all ny vegutbygging baseres på kontinuitet og videreføring av dagens vekstprognoser for biltrafikken.

Uavhengig av valg av løsning for en ny Ringveg Øst, mener Bergen kommune at det må arbeides for å finne løsninger på kort sikt for å utbedre Fv 580 (særlig Grimesvingene). Dette arbeidet bør ha et særlig fokus på løsninger for å forbedre fremkommelighet og trafiksikkerhet for gående og syklende.

Bergen kommune slutter seg til Statens vegvesens anbefaling om valg for E39 nord for Åsane.

Anbefalingen om konsept «øst» for blant annet å legge best mulig til rette for å flytte trafikk ut av det sentrale byområdet, innebærer samtidig at aktuelle traseer videre nordover begrenser seg til de østligste traseene. En naturlig konsekvens av dette er at tidligere valgt trasé gjennom kommunedelplan fra 2001 (N5) oppheves. Bergen kommune vil derfor ta initiativ til å starte opp et nytt kommunedelplanarbeid som kan erstatte bystyrets vedtak av 19. februar 2001, sak «Åsane nord. Ev 39 Midtbygda – Nordhordlandsbrua. 2. gangs behandling av kommunedelplan».

Bergen kommune ber Statens Vegvesen prioritere oppstart av KDP for E 39 Åsane Nord høyt. Nytt trasevalg for E 39 Åsane Nord må ikke medføre en ytterligere utsettelse for realisering av ny vei.

Ny vegløsning fra Nordhordalandsbroen til Bergen har vært på dagsorden i over 20 år. Dagens E 39 Åsane nord er bygget for en ÅDT på 5000, mens dagens trafikk ligger på rundt 20000 ÅDT. Dagens vei er ulykkesbelastet og representerer en miljøutfordring for eksisterende bebyggelse i området. Det er mange lokale avkjørsler som skaper store trafikale problemer. En ny vei fra Nordhordalandsbroen mot Eikås i dagen, vil etter Bergen kommunes syn medføre store utfordringer. Dersom denne legges i åpen løsning i hele strekket vil den være svært negativt for store deler av området Åsane nord, og er derfor lite aktuelt.

Konseptet som velges må ta hensyn til å bedre forholdene for lokalsamfunnet i Åsane Nord og legge bedre til rette for kollektivtrafikk. Samtidig må en kommunedelplan ta høyde for at området har et potensial for en gang i fremtiden å benyttes til boligutbygging i tråd med gåbyen Bergen, og det må i den forbindelse vurderes hvordan en ny trase påvirker verdien av området som boligreserve, og i hvilke grad et slikt område skal kunne være påkoblet ny trasé. Samlet sett bør valg av trasé resultere i et transportsystem som blir mer klima- og miljøvennlig, mer robust og som bidrar til å skape en bedre by å bo i.

Bergen kommune ser det ikke som naturlig at verken ny kommunedelplan om Ringveg Øst eller E39 nord i Åsane utarbeides som statlig plan.

Statens vegvesen har bedt høringspartene om å ta særskilt stilling til planprosess med eventuell statlig plan. Bergen kommunes generelle holdning er at arealplanlegging er en kommunal kjerneoppgave, og viser til at statlig plan er å anse som en unntaksordning i plan- og bygningsloven.

Når det gjelder dette konkrete planarbeidet, er Bergen kommunes syn basert på følgende argumenter:

– Begge planene er fysisk avgrenset til Bergen kommune, selv om særlig plan for E39 nord for Åsane er tett knyttet til nabokommuners interesser.

– Det er stor grad av enighet mellom nasjonale og lokale interesser, noe som tilsier at det ikke er behov for statlig plan.

– Planarbeidet vil omfatte vurderinger og valg av løsninger som har stor betydning for byutviklingen.

Statens vegvesen identifiserer selv flere av disse i oppstillingen av behov og mål for prosjektet.

Vegvesenet er tydelig på behovet for at disse tydeliggjøres og vektas i forbindelse med oppstart av formelt planarbeid. Dette er komplekse avveininger som Bergen kommune både vil ha de sterkeste interessene i og de beste forutsetningene for å håndtere.

Uansett valg av planmyndighet, ser Bergen kommune det som særlig viktig at partene i det formelle planarbeidet legger til grunn de ambisiøse målsettingene på klima- og miljøområdet som en vesentlig inngangsfaktor. Dette vegtiltaket har potensial til å skape positive effekter

for transportsystemet i Bergen og Bergensområdet, men det avhenger blant annet av hvordan målstrukturen defineres og vektet, hvordan metodiske verktøy og modeller anvendes, og evnen til å identifisere fremtidsrettede løsninger.»

Tor A. Woldseth (FrP) fremsatte på vegne av FrP følgende alternative forslag i 3 punkt:

«Bergen kommune avgir høringsuttalelse til Statens Vegvesen sin utredning «Ringveg Øst og E39 nord i Åsane»:

1. Bystyret mener at Kj51 = Kj05 (konsept øst) er det beste alternativet for en europavei E39 utenom Bergens sentrum. Denne traseen har også god tilkobling til europavei 16 i Arna. Den er også en mulighet for tilkobling av trase mot Ringveg Vest i Fyllingsdalen. Europaveier er hovedpulsåren i vegnettet og må derfor ha god kapasitet til å få unna gjennomgangstrafikken så effektivt som mulig.
2. Bystyret mener at strekningen fra Klauvaneset (Nordhordalandsbroen) til Vågsbotn må igangsettes først og at dersom strekket nevnt som N3 ikke kan la seg realisere like hurtig som den allerede vedtatte Nyborgstunnelen (N4/N5) så bør man vurdere å bruke denne traseen (N4/N5).
3. Bystyret ønsker ikke å ta vekk reguleringsplanen for Nyborgstunnelen (N4/N5), og heller ikke si fra seg de midlene som ligger i Nasjonal Transportplan til denne traseen uten at disse midlene overføres til eventuelt ny trase N3 som går fra Vågsbotn til Nordhordalandsbroen.»

Øystein Bønes (MDG) fremsatte på vegne av MDG følgende alternative forslag:

«Bystyret avgir følgende høringsuttalelse til utredningen om Ringveg Øst og E39 nord for Åsane på vegne av Bergen kommune:

Sett i lys av Bergen kommunes vedtatte mål om 10 % reduksjon i biltrafikken innen 2020, med 2013 som basisår, jamfør vedtak i sak 292/15, kan ikke bystyret støtte utbygging av nye firefelts motorveier.

Bystyret ønsker at Statens Vegvesen vurderer en utbedring av Grimesvingene som et alternativ til en storstilt bygging av Ringvei Øst. Bystyret ønsker å flytte tungtrafikken ut fra sentrum, samtidig som det ikke er ønskelig å øke den totale kapasiteten på veiene, siden økt veikapasitet er ensbetydende med økt forurensning. I likhet med Naturvernforbundet er vi derfor skeptiske til de kostbare versjonene av Ringvei Øst som presenteres i Vegvesenets rapport, og vil heller foreslå utbedret tofeltsvei mellom Nesttun og Arna. Bystyret ønsker å utbedre veistykket på i området rundt Grimevatnet på Hardangervegen, og kjøre tungtransporten gjennom en tunnel. Dette vil gi langt mindre inngrep i nærmiljø, naturkvaliteter, kulturmiljø og landskapsbilder enn de to hovedalternativene i den foreliggende utredningen.

Gevinsten ved bystyrets alternative ringvei øst er ikke bare økt trygghet for beboere og trafikanter, i sentrum så vel som langs Grimevatnet, men også store økonomiske besparelser ved å avstå fra å bygge firefelts motorvei. De summene kan vi bruke på å styrke kollektivtilbudet og bygge trygge sykkelveier. Det er både mennesker og miljø godt tjent med.

Bystyret vil legge til at Nyborg-tunnelen ikke er aktuell politikk, da denne vil kunne gi en uakseptabel økning i trafikken inn mot Åsane.

Bystyret etterlyser fullstendige klimaregnskap for de fremlagte alternativene.»

Lillian Blom (SV) fremsatte på vegne av SV følgende tilleggsforslag i 7 punkt:

1. «Sak 351/16 Høringsuttalelse til utredning om Ringveg Øst og E39 nord i Åsane: Bergen kommune avgir høringsuttalelse til Statens vegvesen sin utredning «Ringveg Øst og E39 nord i Åsane» i samsvar med byrådets anbefaling, og med følgende presiseringer: Det er av avgjørende betydning at den totale vegkapasiteten ikke økes som en konsekvens av Ringveg Øst-utbyggingen.
2. For å tydeliggjøre konsekvensene av de ulike trasévalgene må den videre planprosessen belyse hvordan økning i kollektivtilbudet vil påvirke trafikkprognosene (spesielt Bybanen mot Åsane og dobbeltspor til Arna), og økning av gange/sykkel.
3. Etter Bergen bystyre sin vurdering, må et mer moderat utbyggingsalternativ av «konsept øst» utredes. Det må vektlegge trafikksikkerhet og trafikkstøy for alle bebyggelsesområder langs strekningen. Det utredes tofeltsvei Ringvei øst mellom Nesttun og Vågsbotn med to separate tunnellop.
4. Gang- og sykkelveg for strekningen utredes samtidig.
5. For N- alternativene utredes reversibelt kollektivfelt som reguleres etter plan og bygningsloven.
6. Bystyret etterlyser klimaregnskap for de aktuelle alternativene.
7. Bystyret ber om trafikkanalyser for de aktuelle alternative og hvordan de samsvarer med bystyrets mål om en samlet trafikkreduksjon.»

Votering:

Alternativt forslag fra A, H, KrF, V og Sp fremsatt av Geir Steinar Dale (A) ble vedtatt med 51 stemmer (A+H+KrF+V+Sp).

Alternativt forslag punkt 1-3 fra FrP fremsatt av Tor A. Woldseth (FrP) fikk 5 stemmer (FrP) og var dermed falt.

Alternativt forslag fra MDG fremsatt av Øystein Bønes (MDG) fikk 6 stemmer (MDG+R) og var dermed falt.

Innstillingen punkt 1-2 fikk 5 stemmer (SV) og var dermed falt.

Tilleggsforslag fra SV fremsatt av Lillian Blom (SV) fikk 9 stemmer (SV+MDG) og var dermed falt.

Komite for miljø og byutvikling behandlet saken i møtet 031116 sak 351-16 og avga følgende innstilling:

1. Bergen kommune avgir høringsuttalelse til Statens vegvesen sin utredning «Ringveg Øst og E39 nord i Åsane» i samsvar med byrådets anbefaling.
2. Bergen Bystyre ber Statens Vegvesen prioritere oppstart av KDP for E 39 Åsane Nord høyt. Nytt trasevalg for E 39 Åsane Nord må ikke medføre en ytterligere utsettelse for realisering av ny vei.

Ny vegløsning fra Nordhordalandsbroen til Bergen har vært på dagsorden i over 20 år. Dagens E 39 Åsane nord er bygget for en ÅDT på 5000, mens dagens trafikk ligger på rundt 20000 ÅDT. Dagens vei er ulykkesbelastet og representerer en miljøutfordring for eksisterende bebyggelse i området. Det er mange lokale avkjørsler som skaper store trafikale problemer.

Byrådet innstiller til bystyret å fatte følgende vedtak:

Bergen kommune avgir høringsuttalelse til Statens vegvesen sin utredning «Ringveg Øst og E39 nord i Åsane» i samsvar med byrådets anbefaling.