



**Byrådssak /19**

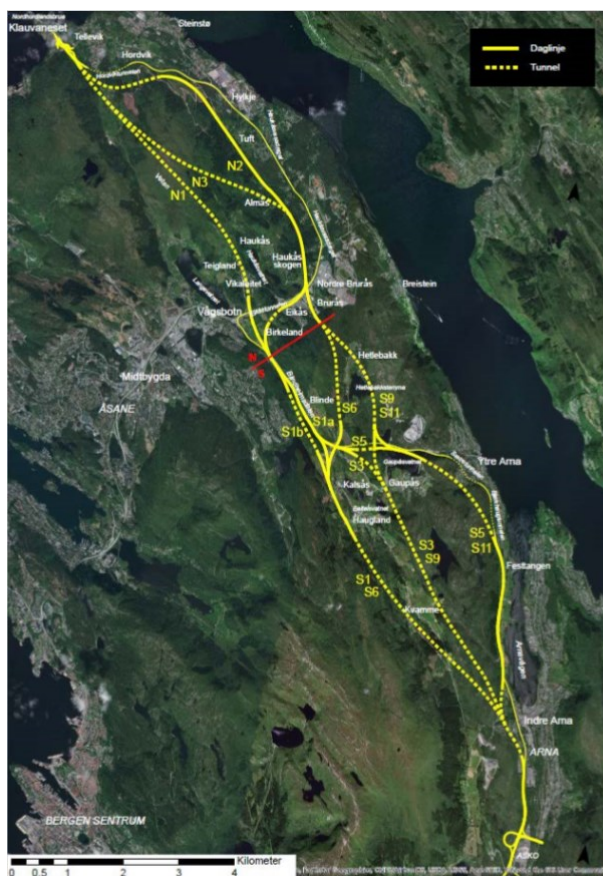
**Saksframstilling**

Vår referanse: 2019/104718-2

**Arna og Åsane, E16/E39 Arna-Vågsbotn - Klauvaneset (Ringveg øst) - Fastsetting av planprogram**

**Hva saken gjelder:**

Byrådet vedtok 16. mai 2019 oppstart av arbeider med kommunedelplan for E16 Arna-Vågsbotn(ca:11km) og E39 Vågsbotn – Klauvaneset (ca. 9km). Begge prosjektene er med i nasjonal transportplan 2018-2029. Det utarbeides en felles kommunedelplan for hele strekningen.



Figur 1 - Alternative kombinasjoner som anbefales utredet.

<https://www.bergen.kommune.no/politikk/styresett/#/saker/217487>

Et planprogram skal ikke si hvilket alternativ man ønsker, men beskrive hvilke alternativer som skal vurderes og hvilken metodikk som skal benyttes for å sikre et best mulig beslutningsgrunnlag.

Planprogrammet er på mange måter "oppskriften" på hvordan planarbeidet skal utføres. Det skal gi en beskrivelse av bakgrunnen for planarbeidet, hvilke forarbeider som har vært gjort, dagens situasjon, krav til det framtidige vegnet, problemstillinger man står overfor, hvilke konsekvenser som skal utredes, m.m.

Planprogrammet skal også gi føringer for hvordan det skal tilrettelegges for medvirkning fra berørte faginstanser, privatpersoner og allmennheten ellers.

Utkastet til planprogram har vært til offentlig ettersyn og høring i perioden 25. mai - 29. juli 2019. Det kom inn til sammen 56 merknader som har vært vurdert.

Etter høring og to faser i en innledende sliingsprosess, har vegvesenet kommet fram til de kombinasjonsalternativene som anbefales videre utredet i kommunedelplan med konsekvensutredning.

Traséene skiller seg vesentlig fra hverandre og representerer et stort spenn i egenskaper og konsekvenser. Dette fører til at en i videre planarbeid får vurdert reelt ulike alternativer, også når det gjelder lengde, tunnelmengde og kostnader.

Hovedvegløsninger via Eikås gir samlet mest tunnel, men har klart enklest forhold i Vågsbotn og i Blindheimsdalen der dagens E16 da blir lokalveg.

Hovedvegløsninger via Blindheimsdalen kan gi en noe kortere Ringveg øst, men vil ha mer daglinje.

Planprogrammet legger opp til at vegnet skal ha dimensjoneringsklasse H3 (fire felt). Dimensjonerende hastighet for en H3 veg er 110 km/t, men det legges til grunn 100 km/t pga. krevende topografi. Det planlegges for en vegbredde på 23 meter, i samsvar med H3.

Alle strekningene kan i utgangspunktet bygges ut i etapper. Arna- Vågsbotn ligger i Nasjonal transportplan 2018-2029 inne med fullfinansiering i siste periode (2024-2029), mens Vågsbotn-Klavaneset ligger inne med oppstartsfinansiering i samme periode.

Av brev datert 11 mars 2019 fra byrådsleder til samferdselsministeren framgår det imidlertid at Regionrådet Hordaland og Bergen kommune er enige om at strekningen E39 Vågsbotn-Klavaneset bør prioriteres for byggestart i første periode i ny Nasjonal Transportplan 2022-2033.

Statens vegvesen er forslagsstiller til planprogrammet, mens Bergen kommune er planmyndighet og skal fastsette planprogrammet.

#### **Fagetats vurdering og anbefaling:**

Plan- og bygningsetaten slutter seg i hovedsak til de vurderingene som Statens vegvesen har gjort og anbefaler at det reviderte planprogrammet fastsettes slik det foreligger. Fagetaten peker imidlertid på at enkelte av kryssløsningene ved Eikås vil kreve fraviksknad til Vegdirektoratet, og at man kan stå igjen med færre kombinasjonsalternativer dersom slik søknad ikke innvilges. Vegvesenet har opplyst at innspillet fra PBE vil bli fulgt opp i det videre planarbeidet dersom prosessen viser at foretrukne kryssløsninger ikke lar seg gjennomføre.

#### **Byrådets vurdering og anbefaling/konklusjon:**

Byrådet ser at det er gjort et omfattende arbeid, både med planprogrammet og med sliingsrapporten. Byrådet vurderer at forslag til planprogram med vedlagt sliingsrapport, med noen endringer, vil utgjøre et godt grunnlag for det videre planarbeidet.

I forslag til planprogram legges det opp til et omfattende utredningsprogram, både når det gjelder teknisk plangrunnlag og KU med prissatte og ikke-prissatte virkninger. Byrådet vil understreke viktigheten av at de ikke-prissatte virkningene blir godt belyst, og forutsetter at det videre arbeidet samordnes med kommunens arbeid med pågående planarbeid for Haukåsvassdraget og Haukåsmyrane.

Videre er det avgjørende å finne grep ved valg av koblingspunkt mellom E39 nord i Åsane og Ringveg øst som reduserer den sentrumsrettede trafikken mest mulig, som favoriserer kollektivtrafikk, og som er med å bidra til at størst mulig del av reisen tas med kollektivtrafikk.

Byrådet er videre glad for at det legges til rette for en bred medvirkningsprosess, både med relevante faglige offentlige etater, og med beboere, velforeninger og andre interessenter. Planprogrammet viderefører et bredt spekter av alternative traseer som er anbefalt videre utredet. Dette gir et godt grunnlag til å kunne sammenligne ulike konsept, og øker kommunen sin muligheten for å velge riktig trase.

Byrådet viser til at bystyret i Bergen har uttrykt støtte til og prioritert E16 Arna-Vågsbotn og E39 Vågsbotn-Klauvaneset. Blant annet vedtok Bergen kommune i 2018 å avgi høringsuttalelse til Statens vegvesens handlingsprogram for riksvegnettet, der behovet for oppstart av Ringveg øst, inkludert delstrekningen Vågsbotn-Klauvaneset, ble understreket.

Byrådet er opptatt av at det skal bygges et veisystem som leder mer av gjennomgangstrafikken utenom de sentrale delene av Bergen, men nytt veisystem må ikke føre til økning i personbiltrafikken.

Utredning av Ringveg øst og E39 nord i Åsane (2016), viser at gjennomgangstrafikken bare i mindre grad vil ledes utenom de sentrale deler av Bergen, uten at forskjellen i restriksjonsnivå mellom dagens veg og ny ringveg økes.

Byrådet ser med bekymring på at planprogrammet angir at uten ytterligere restriksjoner vil ringveg øst bidra til 1,6% økning av det totale trafikkarbeidet i Bergen. Ringveg øst vil altså uten ytterligere restriksjoner for sentrumstrafikken bidra til en generell trafikkøkning i kommunen. Sammen med restriksjoner på det øvrige vegnettet i sentrum er det forøvrig beregnet at man kan oppnå en generell trafikkreduksjon på 4%.

Den trafikale situasjonen er kompleks. Kommunen er avhengig av å få på plass et ringvegssystem for å avlaste sentrum. Samtidig viser de foreløpige utredningene at ringvegssystemet ikke forventes å ha vesentlig omfordelende effekt uten at restriksjonsnivået på trafikken i sentrum økes betraktelig. Man kan heller ikke forvente å få noen vesentlig avlastning av gjennomgangstrafikk gjennom sentrum før hele ringveg øst er etablert; inkludert lenken mellom Fjøsanger og Arna.

Forslaget til planprogram omhandler imidlertid kun den nordlige delen av ringvegssystemet. Det vil fortsatt være vesentlige kapasitetsutfordringer på den sørlige lenken fra Fjøsanger til Arna. Det nylige vannledningsbruddet i Sandviken har vist oss hvor sårbar Bergen er for hendelser på hovedvegnettet. Bergen er helt avhengig av at det etableres velfungerende omkjøringsmuligheter som også kan betjene tungtransport. Det er blant annet vesentlige kapasitetsutfordringer på sørlig trase. Spesielt ved Grimesvingene, men der er også flere andre flaskehalsler.

Byrådet ønsker derfor at man så raskt som mulig begynner arbeidet med å få delstrekningen Arna – Fjøsanger planlagt og finansiert. I tillegg til at denne lenken er nødvendig som omkjøringsmulighet, er den også en del av Stortingets langsiktige mål om en kapasitetssterk, fergefri E39 mellom Kristiansand og Trondheim. Kommunen og staten burde med dette ha sammenfallende interesse i at også denne lenken bygd, slik at flaskehalsene kan elimineres.

Bilen er i dag et nødvendig framkomstmiddel i deler av Bergen, og for mange innbyggere finnes det ikke et fullgodt alternativ til bilen i hverdagen. Bergen kommune har gjennom byvekstavtalen forpliktet seg til at økning i persontrafikken skal betjenes med kollektiv, gange og sykkelløsninger. Byrådet har som kjent enda høyere ambisjoner på dette området, jf. ny byrådspattform med målsetting om 30 % reduksjon i personbiltransporten innen 2023. Byrådet ser det som avgjørende å gi flest mulig innbyggere et reelt alternativ til privatbil. Byrådet arbeider derfor i alle prosjekter målrettet for å utvikle et bedre kollektivtilbud, inkludert dette prosjektet. Byrådet er også glad for at det i prosjektet skal sikres et godt og sammenhengende gang- og sykkelvegnett gjennom hele planområdet.

I forbindelse med sak 1140.1/19 - Oppstart av planarbeid med kommunedelplan og konsekvensutredning for E16/E39 Arna-Vågsbotn-Klauvaneset, forutsatte kommunen at det gjennom planarbeidet skulle tas nødvendige grep for en helhetlig satsing på miljøvennlig transport. Det ble beskrevet at det burde legges til rette for at to av fire felt skulle forbeholdes kollektivtransport/tungtransport, og at dette burde være premissgivende for valg av vegstandard, hastighet etc.

Byrådet er derfor skuffet over at det i forslag til planprogram er beskrevet at Vegdirektoratet har avklart at de vil gå imot regulering av særskilte felt etter plan- og bygningsloven, men vil for strekningen Vågsbotn – Klauvaneset kunne vurdere en skiltsak etter Vegloven når anlegget skal tas i bruk. Byrådet er misfornøyd med at det i forslag til planprogram vurderes at det for søndre del, Arna-Vågsbotn, ikke vil være aktuelt med egne kollektivfelt på ny veg.

Det er ikke aktuelt for byrådet å stenge muligheten for å prioritere kollektivtrafikk framfor personbiltrafikk i planprogrammet. For byrådet er det tvert imot en grunnleggende forutsetning at planprogrammet legger til rette for å få frem et planforslag som viser hvordan kollektivfelt kan etableres. Byrådet foreslår derfor noen endringer som gir mulighet for et bedre beslutningsgrunnlag i den videre prosessen.

I forslaget til planprogram (s.80), kap. 4.2 - Rammer og forutsetninger for planarbeidet, veg i dagen og fartsgrense er det beskrevet:

*«For det videre kommunedelplanarbeidet legges det nå, i samråd med Vegdirektoratet, til grunn gjennomgående dimensjonering for fartsgrense for ny E16/E39 på 100 km/t.»*

Videre åpnes det for at:

*«Dersom videre planprosess, høringsuttalelser mm. viser at det er mange uheldige konsekvenser av fartsgrense på 100km/t, kan det søkes om reduksjon til 90 km/t.»*

I forslaget til planprogram (s84), kap. 4.5 – Kollektivtrafikk er det beskrevet:

*«Er det for nordre del mulig å etablere felt der busstrafikk har prioritet framfor personbiltrafikk?»*

Byrådet er altså av den klare oppfatning at det i planprogrammet må åpnes for å etablere felt der busstrafikk har prioritet framfor personbiltrafikk på hele strekningen. Ikke bare i nordlig del. Byrådet foreslår derfor å fjerne ordlyden «nordre del» fra teksten.

Videre ønsker byrådet at alle alternativer og delstrekninger vurderes både med og uten egne felt der busstrafikk har prioritet. Dette må inn i utredningsprogrammet, og vurderes i de trafikale analysene. Fra byrådets ståsted er det ikke tvil om at hensyn til klimamålsettinger og mål om å redusere personbiltrafikk veier tyngre enn hensyn til å utvikle et kapasitetssterkt motorvegsystem (jf. Stortingets mål om fergefri E39), men planarbeidet må uansett gi nødvendig kunnskapsgrunnlag til at disse avveiningene kan foretas.

Å synliggjøre dette vil også gi et bedre beslutningsgrunnlag i forhold til om det foreligger overvekt av uheldige konsekvenser av en fartsgrense på 100 km/t. Resultatet av analysene bør være førende for endelig fastsettelse av vegstandard og fartsgrense.

Byrådet finner det også uheldig at det i planprogrammet (s.85) står at:

*«For søndre del, Arna-Vågsbotn, er det ikke aktuelt med egne kollektivfelt på ny veg. Dette er en del av en kapasitetssterk Ringveg øst som skal bidra til avlastning av dagens veg sentralt, og busstrafikken vil også være moderat.»*

Teksten kan gi inntrykk av at Vegdirektoratet har vurdert at det ikke er aktuelt med kollektivfelt på strekningen Arna Vågsbotn. Det er her viktig å presisere at det ikke har vært søkt Vegdirektoratet om fravik for denne strekningen, men at det er Statens vegvesen lokalt som ut fra trafikksikkerhetsvurderinger fraråder løsningen.

Byrådet kan ikke anbefale å vedta et planprogram der det konkluderes med at kollektivfelt er uaktuelt på strekningen, og anbefaler derfor å endre ordlyden til:

*«Vegvesenet sin vurdering er at det for søndre del, Arna-Vågsbotn, ikke er aktuelt med egne kollektivfelt på ny veg. Konsekvensutredning og trafikale analyser av alternativene med og uten felt der busstrafikk har prioritet framfor personbiltrafikk skal gi føringer for en eventuell fravikssøknad»*

Byrådet anbefaler at planprogrammet fastsettes med de nevnte endringene.

#### **Begrunnelse for framleggelse til bystyret:**

Fastsettelse av planprogram for kommunedelplan er ikke delegert, og skal derfor fastsettes av bystyret etter pbl. §11-13.

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

1. I medhold av plan- og bygningslovens §§ 4-1 og 11-13 fastsettes planprogram datert 31.10.2019 for Kommunedelplan med konsekvensutredning, E16/E39 Arna-Vågsbotn - Klauvaneset. PlanId 61200000, med følgende endringer:
  - a) Alle alternativer skal vurderes både med og uten egne felt der busstrafikk har prioritet.
  - b) *Teksten på s.85: For søndre del av Arna – Vågsbotn, er det ikke aktuelt med egne kollektivfelt på ny veg» erstattes med:*  
*«Vegvesenet sin vurdering er at det for søndre del, Arna-Vågsbotn, ikke er aktuelt med egne kollektivfelt på ny veg. Konsekvensutredning og trafikale analyser av alternativene med og uten felt der busstrafikk har prioritet framfor personbiltrafikk skal gi føringer for en eventuell fravikssøknad»*
  - c) «Nordre del» tas ut fra setningen i kap. 4.5 – Kollektivtrafikk (s.84).  
*«Er det mulig å etablere felt der busstrafikk har prioritet framfor personbiltrafikk?»*
  - d) Grønn strategi: Klima- og energihandlingsplan for Bergen 2016 og Handlingsplan for landbruk 2016-2020 tas inn i oversikten over kommunale planer under punkt 2.7.
2. Planprogrammet skal rettes opp jamfør vedtak, før kunngjøring.

Dato: 17. desember 2019

Roger Valhammer  
Byrådsleder

Thor Haakon Bakke  
Byråd for klima, miljø og byutvikling

*Dokumentet er godkjent elektronisk.*

**Vedlegg:**

Fagnotat,	datert, 18.11.2019
E16 E39 Arna – Klauvaneset planprogram	datert, 31.10.2019
Revidert planprogram,	datert, 31.10.2019.
SVV merknadsammendrag,	datert, 25.11.2019
Skråfoto stedsnavn i sør,	udatert
Skråfoto stedsnavn i nord	udatert
Prinsipp overordnet vegnett	udatert
Oversendelsesbrev fra SVV	datert, 05.11.2019
Silingsrapport	datert 24.01.2019
Brev til Samferdselsdepartementet	datert, 11.03.2019
Byrådssak oppstart	datert, 21.05.2019
Byrådets vedtak	datert, 16.05.2019
Fagnotat oppstart	datert, 27.02.2019
Høringsuttalelser offentlige	datert, 27.11.2019
Merknader private (del 1)	datert, 27.11.2019
Merknader private (del 2)	datert, 27.11.2019