

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

Utvalg for miljø og byutvikling behandlet saken i møtet 16.01.2020 sak 7/20 og avga følgende innstilling:

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.
 - e) Alternative trasevalg nordover ift. Blindheimalternativene sørover.

Bystyret ber om at N3 må inn som et alternativ ift Blindheimsalternativene på lik linje med N2.

Begrunnelse:

Alternativene på Blindheim var tidligere bare koblet mot et av de nordlige alternativene N1. Det er argumentert i innstillingen for at Blindheimalternativene må kombineres med Eikåsalternativene nordover. Her er N2 koblet på som alternativ trase ift. til Blindheimalternativene, dette er ikke gjort med N3.

- f) Bystyret ber også om at «gammel» N3 må utredes, i tillegg til det nye N3 alternativet.

Begrunnelse:

Bystyret er kjent med at gammel N3 strider mot nasjonale mål når det gjelder hastighet på 110 km/t.

Allikevel mener Bergen Kommune, som planmyndighet, at dette er viktig å få utredet. Det tidligere N3 alternativet er tatt ut og erstattet med et alternativ som krysser bebyggelse på Haukås og har en lengre daglinje enn det tidligere alternativet. Hovedgrunnen til det er utfordringer med kryssløsning, i kombinasjon med sentrale krav om 110 km/t. Lokalt er det tatt til orde for å se på muligheten for reduserte

fartskravet på Ringveg Øst, og det er derfor viktig at dette utredes for å ha et best mulig beslutningsgrunnlag.

2. Planprogrammet skal rettes opp jamfør vedtak, før kunngjøring.

Utvalg for miljø og byutviklings behandling

Følgende representanter tok ordet:

Sofie Marhaug (R), Per-Arne Hvidsten Larsen (V), Jarle Brattespe (SV), Anne Brit Reigstad (Sp), Lise Hæreid Ramsøy (H), Lillian Vangberg (A), Trym Helge Aafløy (FNB) og Geir Steinar Dale (A).

Forslag fremsatt i utvalget:

Sofie Marhaug (R) fremsatte på vegne av R følgende alternative forslag, primært:

«I medhald av plan- og bygningslova §§ 4-1 og 11-13 vert planprogram datert 31.10.2019 for Kommunedelplan med konsekvensutredning, E16/E39 Arna-Vågsbotn - Klauvaneset. PlanId 61200000, **ikkje vedtatt**.

Grunngjeving:

Bystyret meiner framlegget er i strid med nasjonale og lokale mål om nullvekst i biltrafikken. Auka vegkapasitet fører til vekst i personbiltrafikken. Planen er starten på ringveg aust, og ein ny motorveg mellom Åsane og Fana, gjennom Arna. Bystyret ønsker å ruste opp deler av strekinga, men ikkje å auke vegkapasiteten med fleire felt, slik planen legg opp til.»

Jarle Brattespe (SV) fremsatte på vegne av SV følgende alternative forslag, primært:

1. «I medhald av plan- og bygningslova §§ 4-1 og 11-13 vert planprogram datert 31.10.2019 for Kommunedelplan med konsekvensutredning, E16/E39 Arna-Vågsbotn - Klauvaneset. PlanId 61200000, **ikkje vedteke**.
2. Bystyret ber byrådet gå i dialog med statens vegvesen for å sikre at ein så snart som råd kan leggje fram eit nytt utkast til planprogram for Kommunedelplan med konsekvensutredning, E16/E39 Arna-Vågsbotn - Klauvaneset som er i tråd med føringane i vedtakspunkt 3-6.
3. Eit revidert planprogram skal ha som mål at:
 - a. Prosjektet ikkje skal gje auke i sentrumsretta trafikk.
 - b. Samla trafikkarbeid (ktkm) i Bergen kommune ikkje skal auke.
 - c. Prosjektet skal forbetre kollektivtransporten si konkuransekraft relativt til personbiltrafikk.
 - d. Prosjektet skal føre til at færre vert utsatt for støy eller luftureining i høve dagens situasjon.
 - e. Det skal veljast løsingar med lågast mogleg ikke prissatte konsekvenser. Valg av løsningsar skal ha minst mogleg negative konsekvensar for naturmiljø, landskap, landbruk, friluftsliv og ha minst mogleg barriereeffekt for menneske og dyr.
4. Det er ein føresetnad for at bystyret kan vedta eit revidert planprogram at faste kollektivfelt regulert etter plan og bygningslova vert utgreidd.
5. Bystyret ber om at det vert utgreidd løsingar med fartsgrense lågare enn 100 kmt. Lågare fartsgrenser vil etter bystyret sitt syn gje meir rom for å tilpasse linjeføringa for å gje lågast moglege ikkje prissatte konsekvensar og vil gjere det lettare å finne gode løsingar for kollektivtransporten.
6. Bystyret vil presisere at nullvekstmålet gjeld for alle delar av kommunen og ber om at revidert planprogram ikkje har som premiss at trafikken skal auke på lenkja Vågsbotn-Arna, jf. avsnitt 4.2.4.

Grunngjeving

Bystyret viser til den nylig inngåtte byvekstavtalen og Bergen kommune sine forpliktelsar til at all auke i persontransport skal skje med kollektiv, gange eller sykkel. Bystyret vurderer at motorvegprosjekt som inneber ei dramatisk auke i den sentrumsretta vegkapasiteten ikkje er i tråd med nullvekstmålet og at prosjektet slik det er lagt opp til i dette planprogrammet vil innebere eit brot på den nylig inngåtte byvekstavtalen.

Bystyret vil ikkje kunne gå inn for ei vegutbygging utan faste kollektivfelt regulert etter plan og bygningslova og så lenge det er eit premiss i planprogrammet at det ikkje vil verte gjeve fråvik frå vegnormalane for dette, kan ikkje bystyret sjå at ein kan vedta planprogrammet slik det ligg føre.

Bystyret finn det beklageleg at statens vegvesen har levert eit planprogram som ikkje leverer på dei tydelege føringane som har vorte gjeve om at Bergen kommune kun kan godta ei utbygging med kollektivfelt regulert etter plan og bygningslova. Gjennom å ignorere lokalpolitiske føringar og presentere eit planprogram som ikkje er i tråd med Bergen kommune sine føringar, og som bystyret dermed ikkje kan vedta, har vegvesenet bidrege til ei sterkt beklageleg og høgst unødvendig utsetjing av prosjektet.

Bystyret ber om at ein snarast mogleg vert førelagt eit revidert planprogram for ei nedskalert løysing som betre sikrar kollektivtransporten si konkurransekraft, som tek meir omsyn til nærmiljøet rundt vegen og som ikkje inneber ei auke i vegkapasiteten inn mot Bergen.»

Jarle Brattespe (SV) fremsatte på vegne av SV følgende alternative forslag, subsidiært:

«Bystyret er kritisk til at Statens vegvesen har levert eit forslag til planprogram som legg opp til kapasitets- og trafikkauke, som ikkje tek godt nok omsyn til kollektivtransporten si konkurransekraft og som prioriterer fart over både omsynet til nærmiljøet langs vegen og over ikkje-prisette konsekvensar. Bystyret kan likevel vedta planprogrammet under føresetnad av at samtlige endringar frå vedtakspunkta 1. a) til 1. j) vert innarbeida i planprogrammet.

I mehald av plan og §§ 4-1 og 11-13 vert planprogram datert 31.10.2019 for Kommunedelplan med konsekvensutredning, E16/E39 Arna-Vågsbotn - Klauvaneset. PlanId 61200000 fastsatt med følgjande endringar:

1. «Kapittel 4.5 «Kollektivtrafikk, Særskilte felt som gir kollektivprioritering» erstattes med:
Vegdirektoratet har, som følge av SVV sin søknad om fråvik knyttet til særskilte felt (søknad datert 28.08.2019), avklart at de vil gå imot regulering av særskilte felt etter Plan- og bygningsloven, men vil kunne vurdere en skiltsak etter Vegloven når anlegget skal tas i bruk, jf. vedtak om tilsvarende forhold på Rv 555 Sotrasambandet. Kollektivfelt regulert etter plan og bygningsloven er en grunnleggende forutsetning for at prosjektet kan gjennomføres i tråd med overordnede mål og føringer om nullvekst i personbiltrafikken. Det må derfor gjennomføres slike justeringer av prosjektet som er nødvendig for at faste regulerte kollektivfelt likevel kan anbefales. Slike justeringer kan for eksempel innebære lavere fartsgrense.
Det er et overordnet mål for prosjektet at kollektivtransporten sin konkurransekraft skal styrkes relativt til personbiltrafikken.
2. Kapittel 1.7.1 Samfunnsmål suppleres med:
Nye kulepunkt:
 - Prosjektet skal ikke føre til en økning i samlet biltrafikk i Bergen kommune målt i kjøretøykilometer.
 - Prosjektet skal bidra til at kollektivtransporten sin konkurransekraft relativt til personbiltrafikken økes.
 - Prosjektet skal føre til at færre personer blir utsatt for vegstøy eller luftforurensning enn i dagens situasjon.

Tillegg til andre kulepunkt: Nullvekstmålet gjelder i alle deler av Bergen kommune, også for forbindelsen Vågsbotn-Arna.

Tillegg til tredje kulepunkt: Prosjektet skal ikke, hverken med full utbygging eller i noe byggetrinn, føre til en økning i den sentrumsrettede biltrafikken.

3. Faste kollektivfelt regulert etter plan og bygningslova er ein føresetnad for at bystyret kan vedta eit traseforslag og ein reguleringsplan. Planprogrammet skal difor greie ut løysingar som tillet at regulerte kollektivfelt kan etablerast.
4. Det skal greiast ut løysingar med lågast mogleg ikkje-prissatte konsekvensar. Anbefalte løysingar skal ha minst mogleg negative konsekvensar for naturmiljø, landskap, landbruk, friluftsliv og ha minst mogleg barriereeffekt for menneske og dyr.
5. Bystyret ber om at det vert utgreidd løysingar med fartsgrense lågare enn 80 kmt. Lågare fartsgrenser vil etter bystyret sitt syn gje meir rom for å tilpasse linjeføring for å gje lågast moglege ikkje prissatte konsekvensar og vil gjere det lettare å finne gode løysingar for kollektivtransporten.
6. Bystyret vil presisere at nullvekstmålet gjeld for alle delar av kommunen og ber om at revidert planprogram ikkje har som premis at trafikken skal auke på lenkja Vågsbotn-Arna, jf. avsnitt 4.2.4.»

Per-Arne Hvidsten Larsen (V) fremsatte på vegne av H, A, FNB, MDG og V følgende tilleggsforslag i to punkt til innstillingens punkt 1:

1. Alternative trasevalg nordover ift. Blindheimalternativene sørover.
Bystyret ber om at N3 må inn som et alternativ ift Blindheimsalternativene på lik linje med N2.

Begrunnelse:

Alternativene på Blindheim var tidligere bare koblet mot et av de nordlige alternativene N1. Det er argumentert i innstillingen for at Blindheimalternativene må kombineres med Eikåsalternativene nordover. Her er N2 koblet på som alternativ trase ift. til Blindheimalternativene, dette er ikke gjort med N3.

2. Bystyret ber også om at «gammel» N3 må utredes, i tillegg til det nye N3 alternativet.

Begrunnelse:

Bystyret er kjent med at gammel N3 strider mot nasjonale mål når det gjelder hastighet på 110 km/t.

Allikevel mener Bergen Kommune, som planmyndighet, at dette er viktig å få utredet. Det tidligere N3 alternativet er tatt ut og erstattet med et alternativ som krysser bebyggelse på Haukås og har en lengre daglinje enn det tidligere alternativet. Hovedgrunnen til det er utfordringer med kryssløsning, i kombinasjon med sentrale krav om 110 km/t. Lokalt er det tatt til orde for å se på muligheten for reduserte fartskravet på Ringveg Øst, og det er derfor viktig at dette utredes for å ha et best mulig beslutningsgrunnlag.

Sofie Marhaug (R) fremsatte på vegne av R følgende tilleggsforslag, subsidiært:

«Bystyret peikar på at det er mogleg å forbetre sambandet mellom Nordhordaland, Åsane og Bergen gjennom å satse på billegare snøggått med fleire avgangar. Bystyret vil arbeide for at tilbodet blir ein integrert del av kollektivtilbodet i fylket. Særleg mellom Bergen og

Nordhordaland er det mogleg å avlaste biltrafikken med eit betre integrert kollektivnett til havs, same plass som det no blir planlagt store og miljøfiendtlige vegprosjekt i staden.»

Anne Brit Reigstad (Sp) fremsatte på vegne av Sp følgende tilleggsforslag i fire punkt:

1. «Bystyret vil presisere at parsellen Klauvaneset – Vågsbotn er den einaste kommunikasjonsåra mellom Nordhordaland og Bergen. På delar av strekninga har trafikken i følgje Statens vegvesen vore oppe i 28.000 bilar i døgeret.

I alternativ N1 og N3 som baa inneheld lang tunnel, vil det ikkje finnast stoppestader for kollektivtrafikk på denne strekninga. Bystyret ynskjer derfor ikkje å leggja til rette for egne kollektivfelt for desse alternativa. Alternativ N2 som går i dagen gjennom nordre Åsane, bør utgreiast både med og utan dedikerte kollektivfelt.

2. Alle løysingane i planprogrammet skal innehalda løysingar for korleis det overordna vegsystemet kommuniserer med det overordna kollektivsystemet. Konkret ynskjer Bystyret at planprogrammet skal utgreia korleis bybanestoppet i Vågsbotn passar saman med vegprosjektet.
3. Bystyret ynskjer at det ferdige planprogrammet skal innehalda gjennomførbare alternativ (utan å søkje dispensasjonar m.v.) både med tunnelloysingar og med alternativ for veg i dagen.
4. Bystyret ynskjer at planprogrammet legg fram konkrete og attraktive planar for eit framtidig gang- og sykkelnettverk i området. Dette gjeld både utgreidde tunnelalternativ og for scenario med veg i dagen.

Bystyret gang- og sykkelvegen bør så langt moglege planleggjast i separat trase for å unngå støy og luftforureining.

For å gjera gang- og sykkelvegen mest mogeleg attraktiv, meiner Bystyret at gang- og sykkelvegen bør ha nærleik til busetnad og lokalsenter i området.»

Merknader fremsatt i utvalget:

Jarle Brattespe (SV) fremsatte på vegne av SV følgende merknad:

«Bystyret er uroa for at ei utbygging av nordre del av ringveg aust med motorvegstandard vil føre til ei ytterligere forverring av trafikksituasjonen mellom Arna og Midttun og for at det vil verte vanskeleg å finansiere søndre del av ringveg aust om ein vel for dyre løysingar i nord.»

Votering:

Primært alternativt forslag fra R, fremsatt av Sofie Marhaug (R), fikk 1 stemme (R).

Primært alternativt forslag fra SV, fremsatt av Jarle Brattespe (SV), fikk 3 stemmer (SV+R).

Subsidiært alternativt forslag til punkt 1 fra SV, fremsatt av Jarle Brattespe (SV), fikk 3 stemmer (SV+R).

Innstillingens punkt 1 innledning ble tiltrådt med 14 stemmer (H+A+FNB+MDG+Sp+V).

Innstillingens punkt 1a-d ble tiltrådt med 16 stemmer (H+A+FNB+MDG+SV+Sp+V).

Innstillingens punkt 2 ble tiltrådt enstemmig.

Tilleggsforslag punkt 1 og 2, til innstillingens punkt 1 fra H, A, FNB, MDG og V, fremsatt av

Per-Arne Hvidsten Larsen (V), ble tiltrådt med 13 stemmer (H+A+FNB+MDG+V).

Subsidiært tilleggsforslag fra R, fremsatt av Sofie Marhaug (R), fikk 1 stemme (R).

Tilleggsforslag punkt 1-4 fra Sp, fremsatt av Anne Brit Reigstad (Sp), fikk 3 stemmer (R+Sp).

Merknad fra SV, fremsatt av Jarle Brattespe (SV), fikk 3 stemmer (SV+R).

Byrådet behandlet saken i møtet 19.12.2019 sak 566/19

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.