



## Statens vegvesen

BERGEN KOMMUNE BYRÅDSAVDELING FOR  
KLIMA, MILJØ OG BYUTVIKLING  
Postboks 7700

5020 BERGEN

Label\_Behandlende enhet: Label\_Saksbehandler/L\_telefon: L\_Vår referanse: L\_Deres referanse: L\_Vår dato:  
Olav Lofthus / 55516212 20/16800-101 18.02.2022

### **Arna og Åsane. Kommunedelplan med konsekvensutredning. E16/E39 Arna-Vågsbotn-Klauvaneset (Ringveg øst). PlanID 4601-61200000, BKSak 201820326. Oversendelse til 2.gangs behandling.**

Statens vegvesen sender med dette over Kommunedelplan E16/E39 Arna-Vågsbotn-Klauvaneset (planID 4601-61200000) til 2.gangs behandling hos planmyndighet Bergen kommune. Kommunedelplanen (KDP) med konsekvensutredning (KU) har vært på offentlig høring i perioden 04.09.21 – 19.10.21. Vedtak om utlegging ble fattet av byrådet 01.07.21 (sak 1239/21):

*I medhold av plan- og bygningslovens § 11-14 og Forskrift om konsekvensutredning legger byrådet forslag til kommunedelplan med konsekvensutredning for Arna og Åsane E16/E39 Arna-Vågsbotn-Klauvaneset ut til høring og offentlig ettersyn, med følgende endring:*

*Det legges inn en ny bestemmelse:*

- «Det skal planlegges for egne kollektivfelt/tungbilfelt i begge retninger. Fremkommelighet for kollektivtransport skal prioriteres framfor fremkommelighet for øvrig motorgående transport.»

Høringen ble varslet med annonser i lokale/regionale aviser og utsending til parter som normalt skal høres for planer i Bergen kommune. Varsling og alt planmateriale ble også lagt ut på Statens vegvesen sine nettsider. Folkemøtet midt i høringsperioden ble digitalt på grunn av Covid19-situasjonen.

Postadresse  
Statens vegvesen  
506M744437M744546M744551M744556Mfirmapost@vegvesen.no  
Postadresse  
Postnummer

Telefon: 02030

Org.nr: 971032081

Kontoradresse  
Nygårdsgaten 112  
5008 BERGEN

Fakturaadresse  
Statens vegvesen  
Landsdekkende regnskap

9815 Vadsø  
Telefon: 78 94 15 50

### Oppsummering av viktigste hovedtrekk i høringsuttalene

Statens vegvesen har oppsummert høringen i et eget notat (vedlagt). Det er mottatt i alt 63 uttaler til planframlegget, inklusiv en underskriftsliste med 758 unike underskrifter.

Viktigste hovedtrekk i høringen er nærmere beskrevet i kap. 2.1 i oppsummeringsnotatet:

- Stor oppslutning om at det snarest må bygges lang tunnel i nord, men det er delte meninger om endepunkt for tunnel. Statsforvalter ønsker nytt vestlig alternativ utredet.
- Sterk motstand og kritikk mot anbefalt lang dagsone mellom Botn og Vågsbotn i sør. Mange stiller spørsmål ved behovet for ny veg mellom Arna og Vågsbotn.
- Innsigelsesmyndigheter har ikke varslet innsigelse knyttet til daglinjer.
- Flere innspill om kollektivprioritering og reduksjon i vegstandard.
- Klart ønske om at videre planlegging deles opp i to separate reguleringsplaner

Kopi av alle originale høringsuttaler er videresendt til Bergen kommune.

### Innsigelser

Statens vegvesen varslet i planframlegget innsigelse til andre løsninger enn S1a-N1 med bakgrunn i retningslinjer om å vektlegge best mulig netto nytte i vegprosjektene, og økonomisk ramme for prosjektet (KVU-estimat fastsatt av Samferdselsdepartementet, ref 21/10952-6). Statens vegvesen kan ikke akseptere, og vil ha innsigelse til, eventuelle vegløsninger som har en standard som ikke tilfredsstillende kravene for riksveg-/europaveg av denne typen med så stor trafikkmengde.

I høringen varslet Bane NOR innsigelse vedr. sone for kryssing av Ulrikentunnelen i Arna, jfr. kap. 2.2 i oppsummeringsnotat. Statens vegvesen har her tatt til følge krav om en ny bestemmelse som ivaretar Bane NOR sine behov, jfr. pkt. 2.4.2 i oppsummeringsnotat. Bestemmelsen er akseptert av Bane NOR som i brev (ref 20/16800-99) bekrefter at innsigelsen er løst og at planen for deres del kan egengodkjennes av Bergen kommune.

Det er ikke mottatt varsel om innsigelse fra Statsforvalteren i Vestland eller Vestland fylkeskommune. NVE har ikke varslet innsigelse til kommunedelplanen, men tar forbehold om eventuell senere innsigelse dersom problemstillinger rundt flomfare ved utfylling i Langavatnet ikke følges opp i detaljplanfase.

### Konklusjoner fra Statens vegvesen

Etter gjennomført høring trekker Statens vegvesen følgende konklusjoner:

#### 1. Statens vegvesen opprettholder anbefaling av alternativ S1a-N1.

Statens vegvesen ber om at planmyndighet Bergen kommune vedtar alternativ S1a-N1.

#### *Delstrekning nord, Vågsbotn – Klauvaneset:*

Statens vegvesen mener høringen ikke gir grunn til å endre anbefaling om alternativ N1 i nord med «kryssprinsipp A» i Vågsbotn. Både Vestland fylkeskommune, Alver kommune, og Regionrådet i Nordhordland stiller seg bak alternativ N1. Tunnelen fra Vågsbotn

inngår i de korteste vestlige kombinasjonene med best nettonytte. N1 har vesentlig mindre konflikter med ikke-prissatte tema enn en lengre daglinje øst for Vetten. Utfordringer det må jobbes videre med i reguleringsplan er blant annet støy, luftforurensning, utfylling i Langavatnet, byttepunkt for buss ved Klauvaneset, og arealbruk i Vågsbotn.

Valg av N1 innebærer klare rammer for kryss og videre arealutvikling i Vågsbotn. Her gjøres et valg. Vågsbotn og Birkeland kan ikke samtidig være et trafikkknutepunkt for overordnet riksvegnett, knutepunkt for lokalvegnett, og et område for boligutvikling og/eller videre jordbruksdrift. Det forutsettes en god og samordnet løsning for bybanestopp og –depot. I samråd med Bergen kommune og grunneiere må det i videre reguleringsplanlegging legges stor vekt på å finne løsninger som gir funksjonelle arealer og tilkomst til bybanestopp. Når det gjelder bybanen vil hovedfunksjonen i Vågsbotn da primært være et endestopp knyttet til næringsvirksomheter og innfartsparkering, samt depot.

Statens vegvesen er uenig med Statsforvalter i at det bør utredes et nytt vestlig tunnelalternativ fra Nyborg-området. Vi viser da både til konklusjoner i «Utredning av Ringveg øst og E39 nord i Åsane» (Svv, 2016), og at korridoren for den tidligere «Nyborgtunnelen» nå er frigitt til andre formål, bl.a bybanen. Et hovedvegkryss i Midtbygda/Nyborg ville bety store inngrep og konflikter, og begrense arealutvikling i den sentrale delen av Åsane.

Når det gjelder kollektivprioritering og særskilt feltbruk for delstrekning nord (N1), har Statens vegvesen i samråd med byrådet i Bergen gjennomført en analyse av ulike muligheter og sikkerhet. Svarbrev er oversendt Bergen kommune 22.03.21 (vår ref. 20/16800–23) der konklusjonen er at kollektivfelt er uakseptabelt, men at tungbilfelt kan gi akseptabel sikkerhet. Statens vegvesen vil derfor i reguleringsplan planlegge slik at det er *fysisk* mulig med tungbilfelt i begge retninger. Etablering av dette avgjøres senere etter Vegtrafikkloven. Byrådets vedtak om ny bestemmelse, «Det skal planlegges for kollektivfelt/tungbilfelt...» (sak 1239/21), aksepteres ki betydningen fysisk tilrettelegging for tungbilfelt på delstrekning nord (N1), og ikke som egne arealformål i reguleringsplanen, jfr pkt.2 om innsigelser. Statens vegvesen ber Bergen kommune i sitt vedtak å justere ordlyden i bestemmelsen slik at dette presiseres.

#### *Delstrekning sør, Arna – Vågsbotn:*

Delstrekning sør inneholder krevende avveininger mellom prissatte og ikke-prissatte verdier. Både konsekvensutredningen og høringen viser at anbefalt daglinje S1a har betydelige negative konsekvenser for ikke-prissatte tema inkl. jordbruk og friluftsliv, og for innbyggerne i området Botn–Bustevollen–Blinde–Birkeland. Til tross for kraftig motstand mot alternativ S1a kan ikke Statens vegvesen se at det i høringen er tilkommet

vesentlige nye momenter i saken som ikke er fanget opp av konsekvensutredningen og alle fagrapportene. Konsekvensutredningen er gjennomført iht. retningslinjene i Hb. V712, og er svært tydelig på at samlet konfliktnivå er høyt for alle ikke-prissatte tema i dagsonen mellom Botn og Vågsbotn.

Samtidig vil Statens vegvesen sterkt imøtegå høringsinnspill som hevder at en forskjell på rundt 500 mill. kr i investeringskostnader sammenlignet med alternativ S3 er «småpenger». I tillegg er beregnet forskjell i netto nytte hele 694 millioner kroner. Innenfor avgrensede samferdselsmidler og harde prioriteringer i Nasjonal transportplan er dette betydelige summer. Dersom etablering av en effektiv Ringveg øst utenom Bergen sentrum skal være realistisk, må kostnadsnivået holdes nede. Som tiltakshaver må Statens vegvesen se dette i et overordnet og langsiktig perspektiv der netto nytte også involverer trafikanter og andre beboere som får nytte av at hovedvegen ikke lenger går i dagens trase langs Arnavaågen. I en slik plansak der trafikken flyttes til en ny korridor, vil det naturlig nok være omfordeling av nytte og ulemper innenfor det som er samlet beregnet netto nytte.

Avgjørende for at Statens vegvesen opprettholder anbefaling av alternativ S1a er:

- *Nettonytte og KVVU-estimat.* Samlet er det vurdert at negative konsekvenser for ikke-prissatte tema ikke kan oppveie for en forskjell i netto nytte på 694 mill.kr. Etter retningslinjer om å legge vekt på best mulig netto nytte i vegprosjektene har Samferdselsdepartementet fastsatt KVVU-estimat (økonomisk ramme i tidligfase) for KDP Arna-Vågsbotn-Klauvaneset basert på kostnad for S1a-N1 (ref 21/10952-6). Innenfor fastsatt KVVU-estimat er det ikke rom for å velge S3-N1.
- *Ikke innsigelser.* Selv om både Vestland fylkeskommune og Statsforvalter ønsker andre løsninger, er det ingen av innsigelsesmyndighetene som har fremmet innsigelse mot daglinje S1a. Statsforvalter vurderer blant annet at viktige våtmarks- og furuskogområder fremdeles vil kunne opprettholde dagens funksjon som viktige naturområder.
- *Avbøtende tiltak.* Statens vegvesen ser at negative konsekvenser av lang daglinje S1a ikke kan fjernes, men mener avbøtende tiltak vil kunne redusere ulempene for de som ikke rammes direkte og må innløses. I reguleringsplanfasen må det legges stor vekt på å spare mest mulig matjord. I dialog med gjenværende gårdbrukerne i området må det finnes praktiske løsninger som kan muliggjøre videre drift av jordbruksarealet og beite i Byfjellene. Med en veglinje som ligger høyere enn bebyggelsen i området ligger det godt til rette for effektiv langsgående støyskjerming. For støyverdier finnes lovverk og retningslinje T1442 som prosjektet vil tilstrebe å oppfylle, og det er først i reguleringsplan at det gjøres detaljerte beregninger som inkluderer støyskjerming. Videre vil det i reguleringsplan finnes ventilasjonsløsninger og avbøtende tiltak som sikrer tilfredsstillende luftkvalitet

rundt tunnelmunninger i Botn og Vågsbotn. Utfordringen gjelder særlig svevestøv. Når det gjelder NOx vil utvikling med elektrifisering av bilparken gjøre dette problemet mindre enn i dag. Barriereeffekten av ny veg bør reduseres med underganger/viadukt som kan gi akseptable forhold for friluftsliv, beiting, skogsdrift, vilt, og vannveier.

- *Tekniske forhold.* Alternativ S1a har mye bedre stigningsforhold og geometri enn S3. En usikkerhet og utfordring med S3 er kryssing i tunnel under Gaupåsvassdraget med marginal overdekning. Dette gjør at tunnelen må ha maksimalt tillatt stigning 5%, noe som blant annet er en stor ulempe ift. tyngre kjøretøy. Et lavbrekk i tunnel som i S3 er heller ikke gunstig ift. drenering og driftskostnader.

## 2. Statens vegvesen opprettholder innsigelser vedr. alternativ og vegstandard/fravik.

Statens vegvesen kan ikke se at det i høringen er tilkommet vesentlige nye momenter som ikke er fanget opp i plangrunnlaget og konsekvensutredningen. Varslete innsigelser vedr. alternativ og vegstandard/fravik opprettholdes, jfr. pkt 2.3.3 i oppsummeringsnotat.

### *Alternativ*

Innsigelsen mot andre alternativer enn S1a–N1 opprettholdes med bakgrunn i retningslinjer om å vektlegge best mulig netto nytte i vegprosjekter, og fastsatt KVVU-estimat.

### *Vegstandard*

Innsigelsen opprettholdes. Utformingskrav, inklusiv fraviksbehandling, blir håndtert etter gjeldende normaler og regelverk. På lik linje med sikkerhetskrav i luftfarten og jernbanesektoren (inkl. bybane), er det entydige faglige krav for standard og sikker veg- og kryssutforming for en overordnet veg med trafikkmengder som her gjelder. Eventuelle søknader om fravik fra disse utformingskravene skal være svært godt begrunnet, og ikke svekke sikkerheten. Søknader om fravik avgjøres av Vegdirektoratet.

Det vises til kapittel 3.4 i Planrapporten for avklarte fravik om vegstandard og særskilt feltbruk i denne plansaken. Det er ikke aktuelt for Statens vegvesen å planlegge en ny riksveg, tunneler og kryss som ikke ivaretar de grunnleggende og felles nasjonale sikkerhetskravene som gjelder for vegbygging og som er nedfelt i normaler med tilhørende forskrifter for eksempel om tunnelsikkerhet. Planlegging for særskilt feltbruk på delstrekning nord (N1) innebærer ikke regulering etter Plan- og bygningsloven, men fysisk tilrettelegging for at tungbilfelt eventuelt kan etableres etter Vegtrafikkloven.

3. Statens vegvesen krever at kommunedelplanen vedtas samlet for begge delstrekninger.

Kommunedelplanen må vedtas samlet. Om ikke, vil Statens vegvesen vurdere å bringe plansaken videre til Kommunal- og distriktsdepartementet. Valg og bygging av lang tunnel N1 i nord legger klare føringer for et framtidig hovedvegssystem med Ringveg øst via Arna. Det er avgjørende for Statens vegvesen at kommunedelplanen da vedtas samlet med trasé Arna–Vågsbotn–Klauvaneset. Selv om første byggetrinn vil være i nord, må trasé og arealbehov mellom Vågsbotn og Arna sikres. Det gjelder ikke minst på grunn av dagsone og kryss i Arna der planen er samordnet med statlig reguleringsplan for E16 og Vossebanen Arna–Stanghelle. Ny firefelts E16 fra øst vil der i første omgang kobles til dagens tofeltsveg, men krysset er planlagt slik at det senere kan utvikles med en gjennomgående firefelts Ringveg øst. Korridoren må sikres gjennom vedtatt kommunedelplan.

4. Planlegging av Ringveg øst (Fjøsanger–Arna–Vågsbotn) bygger på en lang prosess. Videre planlegging av en ny riksveg krever at utformings- og sikkerhetskravene aksepteres.

Statens vegvesen viser til at planlegging av Ringveg øst (Fjøsanger–Arna–Vågsbotn) bygger på en lang og omfattende prosess. Gjennom konseptvalgutredning (KVU) for Bergensområdet (2011) ble tidligere ideer og utredninger om den sentrumsnære «Arnatunnelen» erstattet av «Ringveg øst». Byrådet i Bergen ba i 2013 (sak 1398–13) Statens vegvesen starte formell planprosess i medhold av plan- og bygningsloven. Som oppfølging av regjeringens KVU-vedtak la Statens vegvesen i 2016 fram utredningen «Ringveg øst og E39 nord i Åsane» (ref 16/128356). Her anbefalte Statens vegvesen at E39 nord i Åsane (delstrekning nord) ses i sammenheng med en framtidig Ringveg øst via Arna. Gjennom høring av utredningen i 2016 ga Bergen kommune, Hordaland fylkeskommune (nå Vestland), og kommunene i Nordhordland sin tilslutning til dette (ref 16/128356–51). Som svar på brev fra Statens vegvesen (ref 18/22331–1), har Samferdselsdepartementet bekreftet at planleggingen er i tråd med regjeringens beslutning i KVU for Bergensområdet, og at KVU-plikten er å anse som oppfylt (ref 20/16800–19).

Høringen av kommunedelplanen synes likevel å gi noe sprikende signaler når det gjelder Ringveg øst (Fjøsanger–Arna–Vågsbotn). Vestland fylkeskommune peker i sitt vedtak på at Ringveg øst må etableres. Høringen viser samtidig at Statsforvalter mener behovet for Ringveg øst kan nedtones, og mange av høringsuttalene til kommunedelplanen mener det ikke er behov for ny veg mellom Arna og Vågsbotn. I saksframlegget til byrådets utleggingsvedtak for KDP Arna–Vågsbotn–Klauvaneset (sak 1239/21) omtales krav om et «betydelig nedskalert prosjekt».

Med bakgrunn i dette vil Statens vegvesen understreke at videre planlegging av en ny riksveg E39 via Arna (Ringveg øst) avhenger av at det felles nasjonale regelverket som gjelder for trafikk- og tunnelsikkerhet aksepteres. Utformingskrav, inklusiv fraviksbehandling, håndteres etter gjeldende normaler og regelverk. Det vises til kapittel

3.4 i Planrapporten for avklarte fravik i denne plansaken. Klare forutsetninger som gjelder for videre planlegging av ny riksveg E39 Fjøsanger–Arna–Vågsbotn er dermed:

- Fire felt med to tunneltuber. Vegbredde er i utgangspunktet 23m, men Vegdirektoratet har gitt fravik for at en i reguleringsplan kan vurdere noe smalere tverrprofil. Trafikkmengdene som vil gjelde på denne strekningen vil være betydelig høyere enn det som utløser krav om firefelts veg. Det gjelder også med mål om nullvekst eller nedgang i biltrafikken.
- Gjennomgående *dimensjonerende* hastighet 100 km/t. Det er her gitt fravik for at det kan dimensjoneres for en noe lavere fart enn normalkravet på 110 km/t. Hva som blir *skiltet* fartsgrense avgjøres senere. Det kan eventuelt bli lavere enn 100 km/t.
- Kapasitetssterke, planskilte kryss/ramper med utforming som tilfredstiller dimensjonerende hastighet på hovedveg. Kryssløsninger som gir tilbakeblokkering til hovedveg eller på annen måte svekker sikkerheten er uakseptable.
- Ikke særskilt feltbruk. For strekningen Fjøsanger–Arna–Vågsbotn er det ikke grunnlag for å søke fravik for kollektivfelt eller annen særskilt feltbruk på motorveg. Dette verken er eller blir en høyfrekvent akse for kollektivtrafikk, og det vil være god og sikker framkommelighet for alle kjøretøygrupper. Det vil da være helt uakseptabelt å svekke sikkerheten i veganlegget og kryssområdene ved å innføre tiltak med tvungen feltbruk.

Et stort infrastrukturtiltak som Ringveg øst vil måtte medføre konflikter og vanskelige prioriteringer. Selv om en søker å minimere avtrykket av ny veg og kryss innenfor regelverk og fravik, vil det i et byområde som Bergen være umulig å unngå at innbyggere og verdier berøres. Det gjelder også i områdene Hop–Fjøsanger og i Arna.

### Endringer i planframlegget

Med konklusjonene gitt over, er det etter høringen gjort noen endringer i planframlegget. Endringene er nærmere beskrevet i oppsummeringsnotat kap. 2.4:

- *Plankart*: Statens vegvesen har tatt til følge krav fra Vestland fylkeskommune vedr. hensynssoner for kulturminner. Endring av kart er kvalitetssikret med fylkeskommunen. Etter avtale med Bergen kommune er endring i plankart foreløpig utført kun for plankart S1a–N1 og S3–N1.
- *Planbestemmelser*: Det er lagt inn en ny bestemmelse som ivaretar Bane NOR sine behov vedr. Ulrikentunnelen. Grunnlag for innsigelse bortfaller. Videre er det etter innspill fra NVE presisert at hensynssoner for høyspentledninger er hjemlet i Energiloven. Statens vegvesen ber Bergen kommune i sitt vedtak å justere planbestemmelsen vedr. fysisk tilrettelegging for tungbilfelt på delstrekning nord (N1), jfr. pkt 1 over.

- *Planbeskrivelse (planrapport):* Med bakgrunn i høringen er det gjort begrensede justeringer i planrapporten til 2.gangs behandling. Disse er omtalt i forord. Etter endelig avklaring og vedtak av kommunedelplanen vil det bli utarbeidet en egen spesifikk planbeskrivelse for det som blir vedtatt trasé. Den spesifikke beskrivelsen vil utarbeides med grunnlag i justert planbeskrivelse/KU, og de vedtak som fattes.
- *Retningslinjer for videre planarbeid:* Ingen endringer.

Statens vegvesen mener endringene/presiseringene som er gjort i planmaterialet ikke krever nytt offentlig ettersyn av planforslaget.

Statens vegvesen ser fram til videre samarbeid i denne saken, og håper snarlige avklaringer kan føre planprosessen videre.

Statens vegvesen Utbyggingsområde vest  
Med hilsen

Kjartan Johan Hove  
Avdelingsdirektør

*Tekst for godkjenning settes inn ved ekspedering.*

- Plankart med tilhørende illustrasjonskart, gjennomgått GIS-kontroll i Bergen kommune
- Planbestemmelser, gjennomgått GIS-kontroll i Bergen kommune
- Planbeskrivelse
- Retningslinjer for videre planarbeid
- Oppsummering av offentlig høring