



Statens vegvesen

E16/E39 Arna-Vågsbotn-Klauvaneset. Kommunedelplan med konsekvensutredning. Høring forslag til planprogram.

1 Oppsummering med vegvesenets kommentar til innkomne merknader og uttalelser.

Dato forslag 28.08.2019, mindre revisjon 28.10.2019 og 25.11.2019

1.1 Innledning

Forslag til planprogram har lagt ute til høring/offentlig ettersyn i perioden 25 mai – 29 juli 2019. I denne perioden er det kommet inn 19 uttalelser fra høringsinstanser og 37 merknader fra private grunneiere, lag og foreninger, interessegrupper mm.

Det er også kommet inn et par private innspill til planarbeidet tidligere. Innholdet i disse inngår også i de merknadene som er kommet inn i høringsperioden og blir indirekte kommentert her.

De private merknadene går i hovedsak på at de ikke ønsker ny veg i dagsone. Folk i hele planområdet ønsker tunnel. Dette kom også tydelig fram på de folkemøtene vi hadde i Åsane (13.06.2019) og i Arna (17.06.2019) innledningsvis i utleggingsperioden.

Av de viktigste temaene er:

- Nedbygging av jordbruksjord - muligheter for framtidig drift?
- By- og bygdeliv – helsevirkninger av støy og luftforurensning, barrierenvirkninger
- Meteorologiske forhold – inversjon og luftforurensning
- Friluftsliv – barrierenvirkning- turveger og sammenheng sjø/fjell-dal/fjell
- Naturmangfold – vilt, fugleliv, elvemusling
- Kulturarv – gamle gårdstun og kulturlandskap
- ROS – høye fjellskjæringer, klimaendringer - økt rasfare, økt flomfare?
- Nord for Vågsbotn/Eikås - Ønsker ikke alt N2 mellom Vågsbotn/Eikås og Klauvaneset
- Sør for Vågsbotn/Eikås - Ønsker ikke dagsoner og vil ha alternativ S9 med lange tunneler (som var foreslått silt vekk) inn på listen over traseer som bør utredes på strekningen Arna-Eikås

De offentlige høringsuttalelsene varierer etter hvilken etat de representerer.

Viktige tema som omtales er:

- Behov for ny hovedveg?
- Trafikk – forhold til målet om nullvekst
- Trafikksikkerhet

- Løsninger for kollektivtransport og gang/sykkel transport - prioritering
- Forhold til jordvern – nedbygging av jordbruksjord – muligheter for framtidig drift
- Konsekvenser for miljø og samfunn (ikke prissatte konsekvenser)
- Forhold til klimaforandringer – flom/ras. NVE ønsker flomanalyser nå i KDP arbeidet
- Bymiljøetaten ønsker alternativ S9 utredet
- Spesielle presiseringer av egne fagtema, f.eks kulturavdelingen i Fylkeskommunen som ønsker større fokus på tekniske kulturminner knyttet til industrivirksomhet i Ytra Arna og vassregulering av Gaupåsvassdraget

Det har kommet inn uttalelser fra følgende høringsinstanser:

Bane NOR
 Bergen brannvesen
 Bergen kirkelige fellesråd
 Bergen sjøfartsmuseum
 Bergen kommune, Barn og unges representant
 Bergen kommune, Byantikvaren
 Bergen kommune, Bymiljøetaten
 Bergen kommune, Vann og avløpsetaten
 BKK Nett
 Direktoratet for mineralforvaltning
 Fiskeridirektoratet
 Forum for natur og friluftsliv
 Helsevernetaten
 Hordaland Bondelag
 Naturvernforbundet Hordaland
 NVE
 Fylkesmannen
 Hordaland Fylkeskommune
 Bergen Havn

1.2 Høringsuttalelser

Bane NOR, datert 27.06.2019

De påpeker spesielt forholdet til Bane NOR sine jernbaneanlegg i Indre Arna og skriver ;

«Det er viktig at Bane NOR er med i prosessen når det gjelder valg av trase, da alle traseene krysser over Ulrikstunellen. Hvilke tiltak som må settes i verk kommer an på overdekningen over Ulrikstunellen, hvor stabilt fjellet er osv.

Bane NOR er positiv til at veien går i tunell på denne strekningen. Det er planer om å utvikle Indre Arna sentrum og det vil være uheldig med støy fra en motorveg i dagen.

Bane NOR har en rekke krav til planlegging i nærheten av jernbanen. Informasjon om disse finnes i vår veileder for nasjonale interesser i arealplanleggingen: Veileder og i vårt tekniske regelverk: Teknisk regelverk.»

[Statens vegvesen sin kommentar:](#)

[Uttalelsen tas til etterretning. Trase for tunnel vil bli utarbeidet i samarbeid med Bane NOR.](#)

Bergen brannvesen, datert 17.06.2019

Bergen brannvesen forutsetter at planområdet tilrettelegges slik at brannvesenets kjøretøy får brukbar tilgjengelighet frem til eksisterende og eventuelle nye bygg, samt tilstrekkelig slokkevannkapasitet. Brannvesenet ber også om at det opprettes tidlig dialog mellom brannvesenet og vegvesenet før igangsetting.

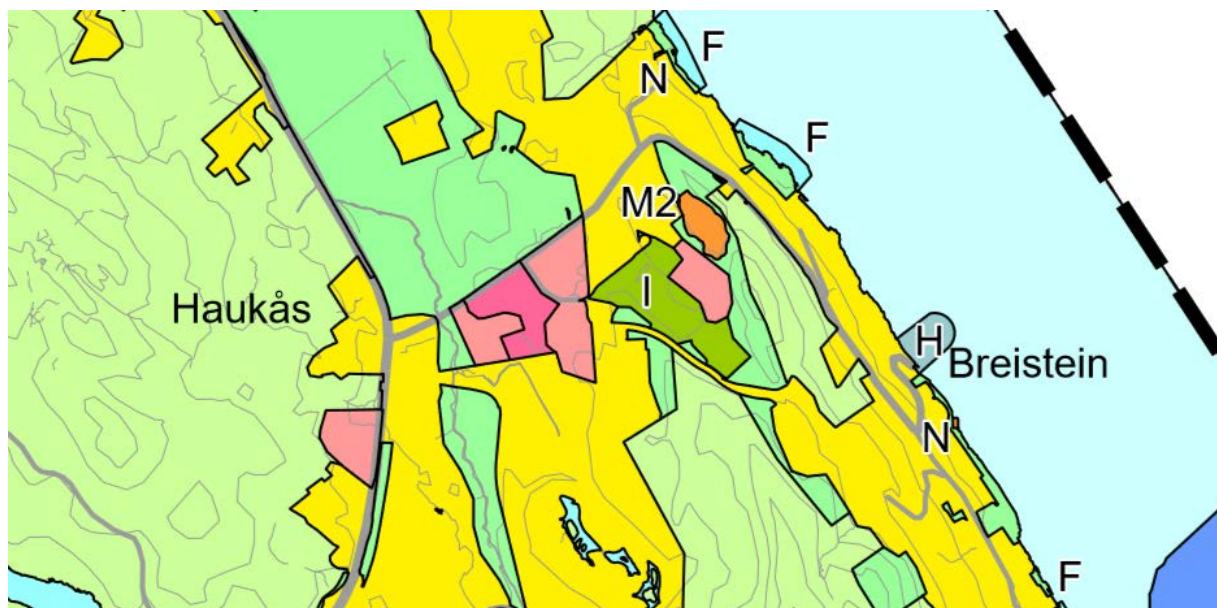
Statens vegvesen sin kommentar:

Uttalelsen tas til etterretning. Bergen brannvesen vil bli involvert ifm risiko- og sårbarhetsanalysearbeidet knyttet til vegtiltaket slik at dette med tilgjengelighet og slokkevann blir tatt inn der. Svv vil også ha dialogmøte i planprosessen.

Bergen kirkelige fellesråd, datert 24.06.2019

De skriver at det i en del år har vært planlagt å bygge en ny nærkirke i Haukåsområdet, i nærheten av Haukås skole, der det er satt av en tomt til formålet i KPA2018.

Åsane sokn v/Bergen kirkelige fellesråd og Åsane menighetsråd ønsker å holdes orientert om hvordan de ulike alternativene for utbygging av ny vei vil kunne påvirke planarbeidet med den nye nærkirken. Om planarbeidet skal inkludere endret trafikkmønster som følge av bygging av nærkirken er noe vi regner med dere vurderer.



Statens vegvesen sin kommentar:

Uttalelsen tas til etterretning.

Bergen sjøfartsmuseum, datert 29.06.2019

De minner om sitt ansvarsområde etter kulturminneloven og varsler allerede nå at det kan bli stilt krav om marinarkeologiske undersøkelser når planarbeidet kommer ned på reguleringsplannivå da planområdet omfatter sjøareal og flere ferskvann.

Statens vegvesen sin kommentar:

Uttalelsen tas til etterretning.

Bergen kommune, barn og unges representant, datert 10.07.2019

De viser blant annet til forslag til planbestemmelser knyttet til KPA 2018 om aktuelt planarbeid; at det for barn og unge er spesielt vektlagt å legge til rette for trafikksikre snarveger og gang- og

sykkelforbindelser mellom bolig og viktige målpunkt. Viser også til planprogram side 33 om overordnede målsettinger; regjeringen legger vekt på «At tiltakene utformes slik at barn og unge kan få nytte av forbedringene som gjøres i transportsystemet.

Barn og unges sikkerhet må også ivaretas i anleggsperioden.

De påpeker videre at areal som er i bruk for lek og opphold skal skaffes fullverdig erstatning. Viser også til barnetråkkregisteret.

[Statens vegvesen sin kommentar:](#)

Å ivareta barn og unges sikkerhet og oppvekstmiljø er viktig i planarbeidet. Temaet vil bli vurdert nærmere i KU-arbeidet under tema Friluftsliv, by- og bygdeliv. Arbeidet med løsninger for gang- og sykkelvegssystem vil i stor grad ha fokus barn- og unges sikkerhet og bruksbehov (skoleveg, veg til barnehage, fritidsaktiviteter mm). Trafikksikkerhet i anleggsperioden (på et overordnet nivå) vil være tema i ROS-analysen. Detaljer knyttet til anleggsperioden vil utarbeides i senere planfaser.

[Detaljer knyttet til arealbruk, behov for erstatningsareal mm, er tema vi vil komme tilbake til i neste plannivå; reguleringsplan.](#)

Bergen kommune, Byantikvaren, datert 05.07.2019

Det påpekes innledningsvis at Byantikvaren p.t. jobber med å utarbeide en kommunedelplan for kulturminner for Bergen.

De påpeker at det er mange kulturminner og kulturhistoriske landskap og viser til hensynssoner for bevaring av kulturmiljø i KPA.

Bergen kommune setter krav om dokumentasjon av kulturminner, kulturmiljø og strukturer i forbindelse med alle plansaker.

Byantikvaren har tidligere utarbeidet flere kulturminnegrunnlag for Arna og Åsane som bør inkluderes i grunnlagsmaterialet for redegjørelsen av fagtemaet kulturarv.

- 2014: Kulturminnegrunnlag for kommunedelplan Ytre Arna.
- 2014: Kulturminnegrunnlag for E16 Vågsbotn-Indre Arna, planid.: 63120000
- 2013: Kulturminnegrunnlag, Indre Arna områderegeringsplan, planid.: 63130000
- 2013: Kulturminnegrunnlag, for kommunedelplan Haukås, planid.: 62330000
- 2010: Kulturminnegrunnlag for KDP Byfjellene nord.
- 2009: Kulturminnegrunnlag, Mulighetsstudie for Arna godsterminal, saksnr.: 200812847
- 2006: Kulturminneutredning, Gamle Vossebanen (Midttun-Garnes-Tunestveit-Trengereid).
- 2000: Kulturminnegrunnlag for kommunedelplan Indre Arna, planid.: 9940000

Det foreligger ikke kulturminnegrunnlag for områdene rundt Steinstø, Breistein, Dalabygda og Kvam. Byantikvaren ønsker å utarbeide kulturminnegrunnlag for områdene som mangler dokumentasjon, og ber om å få oversende en strategi, og et tilbud, for utførelse av dette arbeidet til Statens Vegvesen.

[Statens vegvesen sin kommentar](#)

Kulturminner og kulturlandskap er viktig tema i planarbeidet og vil bli utredet i egen temarapport for Kulturarv som del av KU arbeidet. Foreliggende KPA med hensynssoner og kulturminnegrunnlag vil bli del av grunnlaget for arbeidet.

Statens vegvesen har dialog med Byantikvaren for å klarlegge hvordan vi skal sikre at kravene i kulturminneloven blir oppfylt ifm kommunedelplanarbeidet. Vegtiltaket berører ikke, eller i svært liten grad, de områder Byantikvaren ønsker utarbeidet kulturminnegrunnlag for.

Bergen kommune, Bymiljøetaten, datert 02.07.2019

Bymiljøetaten har laget en godt gjennomarbeidet uttalelse der de kommer med følgende anbefaling:

Trasevalg:

- Trase S9 må utredes som et eget alternativ i planarbeidet.
- Dagløsningene gjennom Blindheimsdalen og langs Arnavågen vil medføre negative konsekvenser som en følge av bl a veganleggets barrierевirkning for både mennesker og vilt, og tiltaket vil gi store landskapsinngrep. Trase langs Arnavågen kan føre til store negative virkninger for bebyggelsen nedenfor vegen og for ny og eksisterende bebyggelse på østsiden av Arnavågen.
- Det må legges vekt på å unngå utfylling i ferskvann. Det bør utredes løsninger i tilknytning til områder som allerede er påvirket. Broløsninger bør bli vurdert i tilknytning til Gaupåsvatnet. Trasealternativ S9 bør inkluderes i arbeid med konsekvensvurderingene.
- Trasé N2, dagløsning fra Eikås til Hordvik, vil bli liggende som en sterk barriere i landskapet. Traseen vil gi store negative konsekvenser for lokalt friluftsliv, samt for vilt som trekker gjennom området. Ny veg i dagen innen nedbørsfeltet til Haukåsvassdraget kan føre til ytterligere nedgang for elvemuslingbestanden og konsekvensene for elvemusling må synliggjøres i det videre arbeidet. Konsekvensene for elvemusling må også synliggjøres for alternativ N3.
- Et kryss på Eikås vil gi enklere løsninger i Vågsbotn og Blindheimsdalen og bedre vilkår for bybane og fremtidig byutvikling/arealbruk i området ved Vågsbotn.

Utrednings- og klargjøringbehov:

- Sammenhengen mellom å kunne gjennomføre dette prosjektet og samtidig kunne oppnå Bergen kommunes målsetninger om redusert personbiltrafikk (Grønn strategi) må synliggjøres.
- Sammenhengen mellom transportarbeid som utføres av kollektivtrafikk nå og i fremtiden og konsekvensene for forventet årsgjennsnitt av personbiler må synliggjøres.
- Dersom det arbeides videre med trasealternativer med kryssløsning i Vågsbotn-området, må tiltakets konsekvenser for helhetlig byutvikling i denne delen av Åsane utredes.

Bymiljøetaten ønsker å bidra på hensiktsmessig måte i det videre planarbeidet.

Statens vegvesen sin kommentar:

Statens vegvesen er så langt enig i mye av Bymiljøetatens analyse av de miljømessige (ikke prissatte) og de arealmessige konsekvensene av de ulike traseene. I det videre KU-arbeidet vil man utrede mer konkret de ulike konsekvensene for hvert alternativ. I dette arbeidet må vi også se på de prissatte konsekvensene med nytte-kostnadsanalyser mm for hvert alternativ for så til slutt foreta en avveining av de ulike konsekvensene av hvert alternativ og komme med anbefaling til valg av alternativ.

Statens vegvesen er enig i at vi bør ta kombinasjonsalternativ S9/N3 inn i de alternativene som bør utredes, siden det foreløpig er vurdert til å ha minst miljø- og arealmessige konsekvenser av alle de foreslåtte alternativene, jf silingsrapporten pkt 5.6.1. Gjennomgang av de private merknadene viser

også et sterkt ønske om å ta inn dette alternativet. Det samme kom fram på folkemøtene ifm. utlegging av planprogram til offentlig ettersyn.

Statens vegvesen er også enig i at man bør vurdere broløsning over deler av Gaupåsvannet i de aktuelle alternativ S5 og S11.

Når det gjelder Bymiljøetatens uttalelse til tema i utredningsprogrammet, mener Statens vegvesen at de omtalte tema er fanget opp under pkt 7.1.2 Trafikk og transportvurderinger i Teknisk plangrunnlag, og under pkt 7.5.2 Arealbruksendringer og andre regionale og lokale virkninger under Tilleggsanalyser.

Bergen kommune, Vann og avløpsetaten, datert 09.07.2019

De viser til flere tiltak i den nye Hovedplan for vannforsyning som vil kunne påvirkes i det videre arbeidet med kommunedelplanen for E16/E39.

Det gjelder bla:

- Ny hovedvannledning mellom Arna og Vågsbotn for å kunne forsyne sone nord, Åsane, fullt ut fra Espeland vannbehandlingsanlegg skal etableres. Tiltaket vurderes i tilknytning til planer om nytt riksveianlegg for E16/E39 Arna-Vågsbotn-Klauvaneset og vil gi tosidig vannforsyning til sone nord.
- Første veiparsell har planlagt oppstart 2025/2026. I tillegg til mulig samarbeid med Statens vegvesen i forbindelse med E16/E39, vil VA-etaten også vurdere andre aktuelle alternativer som kan framskynde etablering av overføringsledning Espeland – Åsane, bl.a. tiltak på delstrekning Fv237 Reinane og sjøledningsalternativ Arna - Breistein.

Vann- og avløpsetaten er i dialog med Statens vegvesen med sikte på et samarbeid for gjennomføring av tiltakene i hovedplanen. Det gjelder i første omgang å avklare hvilke tiltak som kan gjennomføres uten å komme i konflikt med framtidige traseer, men også etablering av nye vannledninger langs framtidige veg- og gang/sykkeltraseer.

Statens vegvesen sin kommentar:

Statens vegvesen og Vann og avløpsetaten har hatt møter og flere telefoniske kontakter om samarbeide rundt veg og hovedvannledning. Statens vegvesen ser i utgangspunktet positivt på videre samarbeid når det gjelder planlegging og anlegg av veganlegg og hovedvannledning om det tidsmessig er mulig å samordne.

BKK Nett, datert 02.07.2019

BKK Nett opplyser at de har mange eksisterende både transformatorstasjoner, flere 132 kV kraftledninger samt et stort distribusjonsnett innenfor planområdet.

De skriver videre at kraftledningene utgjør viktige forbindelser i kraftforsyningen i området. BKK Nett henstiller derfor om at arealene planlegges utnyttet slik at ledningsanleggene ikke må flyttes, heller ikke kobles ut midlertidig på grunn av anleggsarbeid. BKK Nett vil likevel benytte anledningen til å kommentere at dersom ledningsanleggene må flyttes eller omlegges, må dette bekostes av den som initierer tiltakene. Omlegging av overføringer med spenning høyere enn 24 kV fordrer at BKK Nett søker NVE om endringer i de respektive anleggskonsesjonene for anleggene. Det må videre påregnes at det kan bli nødvendig å stille krav om tider på året som utkobling må være avgrenset til og hvor lenge ledningene kan være utkoblet. Dette begrunnes med behovet for kontinuerlig forsyning av strøm til kundene, jf. også leveringsplikten i energiloven § 3-3.

BKK Nett ber om å bli invitert til å delta i detaljplanleggingen av tiltakene når detaljplanlegging starter. BKK Nett har behov for å legge nye høyspenningskabler i deler av planområdet, og ønsker derfor å få utredet muligheten til å etablere kabler for eksempel i gang- og sykkelveier som etableres. Dette gjelder særlig i de berørte områdene i Åsane. Involvering blir også nødvendig av hensyn til at nye veianlegg forventningsvis også vil kreve strømforsyning med nytt kabelnett og nettstasjoner.

[Statens vegvesen sin kommentar:](#)

[Statens vegvesen tar uttalelsen fra BKK Nett til etterretning og vil ta kontakt med dem med sikte med å få kartlagt eksisterende anlegg samt å starte samarbeid med dem om evt. behov for omlegginger, samkjøring av veganlegg og nye anlegg for strømforsyning mm.](#)

Direktoratet for mineralforvaltning, datert 10.07.2019

De nevner noen lokale malmforekomster i Åsane området og Arna Steinknuseverk på Gaupås, men skriver avslutningsvis:

«Ut ifra de forelagte vegtraseene kan vi ikke se at noen av alternativene vil komme i konflikt med dagens drift på Arna Steinknuseverk. DMF har derfor ingen merknad til varsel om oppstart og høring av planprogram til E16/E39 Arna - Vågsbotn –Klauvaneset I Bergen kommune.»

[Statens vegvesen sin kommentar:](#)

[Statens vegvesen tar uttalelsen til etterretning.](#)

Fiskeridirektoratet, datert 19.07.2019

De skriver:

«Ut fra oversiktskartene med trasealternativ via Blindheimsdalen og via Eikås, er det lite som tyder på at planen kommer i direkte berøring med tilgrensende sjøområder. Spørsmål til håndtering av overskuddsmasser fra vegprosjektet er ikke tatt opp gjennom høringsnotatene. Vi ber derfor om nærmere informasjon om hvordan dette spørsmålet skal løses. Ved eventuell utredning og planlegging av deponeringsområde i sjø, minner vi om at Fiskeridirektoratet skal høres. Utover dette har ikke Fiskeridirektoratet region vest merknader til nåværende planprogram.»

[Statens vegvesen sin kommentar:](#)

[Statens vegvesen tar uttalelsen til etterretning. Fiskeridirektoratet vil også få kommunedelplanen med KU til høring og vil få anledning til å uttale seg om evt. utfylling i sjø da.](#)

Forum for natur og friluftsliv Hordaland, datert 29.07.2019

De kommenterer innledningsvis det uheldige å ha høringsperiode i fellesferien.

Forhold til jordbruk og jordvern

De savner henvisning til handlingsplanen for landbruk vedtatt 02.02.2017 der det står:

«Omdisponering av landbruksareal til andre formål skal som grunnregel ikke skje, da jord er en ikke-fornybar ressurs. Det er også viktig å opprettholde beitebruk med småfe for å hindre gjengroing og ta vare på biologisk mangfold.» «Bergen kommune vil ta vare på arealene slik at landbruksnæringen i samarbeid med byens øvrige befolkning kan sikre kortreist mat av god kvalitet, ta vare på og videreutvikle kultur, landskap og identitet for Bergen by. Herunder også samhandling med UNESCO sitt nettverk for kreative byer, hvor Bergen har medlemskap som matby.»

De viser også til Grønn strategi, klima- og energihandlingsplan for Bergen vedtatt 21.09.2016 der det i vedtaket står:

- *Det å dyrke egen mat kan ha stor verdi, både økologisk og menneskelig, også i byen, i form av urbant landbruk.»*
- *«Bergen kommune skal, så langt det er mulig, skjerme matjord og eksisterende myrer for utbygging.*

De viser også til hensynsoner for landbruk i nå vedtatt arealdel til kommuneplan for Bergen og bestemmelsene til denne og skriver. *«Store deler av ny trase går gjennom hensynssone landbruk, og vi forventer at kommunale føringer følges og at konsekvenser for landbruk og sammenhengende områder utredes grundig. Man kan ikke planlegge seg opp i en ny flyttesjau for matjord.»*

Naturmangfold og klima

De påpeker at kapasitetsbegrensende tiltak på ny veg må omtales og at 0-alternativet må utredes grundig. Videre peker de på at klimakonsekvensene må utredes og at det må lages arealregnskap.

De mener at planprogrammet omtaler de viktigste aspektene ved naturmangfold som må i varetas, men viser til kommunens temakart for sammenhengende blågrønne strukturer som et godt grunnlag.

Et massebalanseregnskap må gjennomføres og konsekvenser av deponi og utfyllinger må synliggjøres i konsekvensutredningen både for klima, gjennom arealendringer, men også konsekvenser for naturmangfold direkte gjennom arealendringer.

Friluftsliv

De viser til kommunens oversikt over friluftsområder. De mener at i den grad det er naturlig, bør man vurdere hvor og hvordan man kan få til krysningspunkt også for rekreasjon som en naturlig del av kartlegging av stinettverk.

Statens vegvesen sin kommentar:

Statens vegvesen er enig i at det er uheldig å legge høringsperioden i ferietiden. Men siden byrådets vedtak om utlegging til høring kom så sent i mai 2019, var det ikke noe valg i dette tilfelle om man skal forsøke å holde den stramme framdriften i dette planarbeidet.

Momentene i uttalelsen knyttet til jordbruk og jordvern, naturmangfold og klima og friluftsliv er alle omtalt i utredningsprogrammet. Vi viser til Utredningsprogrammet pkt. 7.1.6 Massehåndtering, pkt. 7.2.2 Prissatte konsekvenser, pkt. 7.2.2 Ikke prissatte konsekvenser og pkt. 7.5.2 Arealbruksendringer og andre regionale og lokale virkninger.

Men en henvisning til Handlingsplanen for landbruk i Bergen kommune 2016-2020 og Grønn strategi, klima- og energihandlingsplan 2015 var uteglemt i oversikten over kommunale planer. Dette tas inn under pkt 2.7 i Justert planprogram og vil være del av plangrunnlaget.

KPA 2018 med tilhørende deltemakart og planbestemmelser er omtalt i pkt 2.7.

0-alternativet blir utredet på samme nivå som forslag til trasealterantiv for nytt veganlegg og sammenlignet med nytt veganlegg.

Bergen kommune, Helsevernetaten, datert 27.07.2019

De anbefaler at trasealternativ blir tatt vekk dersom:

«Tiltaket fører til at støynivået på uteareal (og evt innendørs) tilhørende støyfølsom bebyggelse økes over nedre grenseverdi for gul støysone (tabell 1 T-1442) og det ikke er praktisk mulig å gjøre skjermingstiltak som sikrer at støynivået kommer under nedre grenseverdi for gul støysone.»

De forutsetter at tema støy og luftforurensning ivaretas som omtalt i planprogrammet.

De anbefaler ikke kombinert gang- og sykkelveier og det må være fysisk skille mellom sykkelveg og bilveg. Det må være god kobling mellom gangveg og stopp for kollektivtransport.

De vil videre kommentere at i tillegg til støv og støy så må det også undersøkes hvorvidt arbeidet kan føre til luktulempet for naboer (materialbruk, uventede/forventede funn ved graving med videre). Det må deretter lages en plan for hvordan eventuelle luktulempet skal reduseres og håndteres.

Statens vegvesen sin kommentar:

Statens vegvesen mener det er vanskelig å være så kategorisk i valg av alternativ som Helsevernetaten ønsker. Vi må hele tiden avveie det totale konfliktnivået, kostnadene for alternativet og grad av måloppfyllelse. Man kan ikke forkaste et ellers godt trasealternativ selv om det medfører støy over grenseverdiene for noen støyfølsomme bygg. Støynivå innenfor grenseverdiene må sikres med støyreducerende tiltak. Hvis ikke det er mulig, må man vurdere innløsning av bygg. Retningslinjene i T-1442 skal selvfølgelig legges til grunn i planlegging og anleggsgjennomføring.

Når det gjelder ønsket om å ikke kombinere gang- og sykkeltrafikk, er Statens vegvesen enig i at de bør skilles der det er stor gang- og sykkeltrafikk. Men på strekninger med lite g/s trafikk, bør man vurdere ønsket om skille i forhold til sikkerhet, nytte, kostnad og arealbeslag. På strekninger med liten, lokal biltrafikk kan det også bli aktuelt å vurdere om sykkeltrafikk og biltrafikk kan kombineres. Men trafiksikkerheten for gående og syklende vil være avgjørende i valg av løsning.

Både i planleggingen og i anleggsperioden blir det stilt krav til helse, miljø og sikkerhet slik at eventuelle hendelser eller funn blir håndtert på en god og sikker måte.

Hordaland Bondelag, datert 29.07.2019

Bondelaget oppsummerer sin uttalelse slik:

«Landbruk er en næringsvirksomhet som er av samfunnsmessig interesse. I planområdet dyrkes blant annet vinterfôret til sauene som beiter på byfjellene, det drives melkeproduksjon, storfe, hest som næring og Inn på tunet. Hordaland Bondelag ber om at:

- Det velges løsninger som i minst mulig grad berører landbruksarealer.
- Drift av restarealer sikres ved avbøtende tiltak og transportmulighet for dyr og landbruksmaskiner i anleggsperioden og etter at vegen er ferdig.
- Avbøtende tiltak og transport av dyr og landbruksmaskiner tas med i reguleringsplanen.
- Matjord benyttes til nye jordbruksareal eller til å forbedre eksisterende jordbruksareal hvis tilrådelig. Flytting av jord må skje etter nøye planlegging og involvering av fagfolk «

Bondelaget vil be om at det utarbeides en mulighetsanalyse og fagrapport for flytting av matjord.

Statens vegvesen sin kommentar:

Statens vegvesen ønsker selvfølgelig å berøre landbruksareal i minst mulig grad. Men vi må ha med trasealternativ med dagsoner for å oppfylle krav om å utrede mulige og realistiske alternativ i samsvar med PBL og forskrift om konsekvensutredninger. Innenfor dette planområdet betyr ny veg i dagen at man vil påvirke/berøre enten jord- og skogbruksområder eller utbyggingsområder (bolig/næring). Det videre planarbeidet og planprosessen knyttet til kommunedelplanen vil vise i

hvilken grad de ulike trasealternativ berører landbruksområde og hvilke konsekvenser det vil medføre.

Avbøtende tiltak som kryssingspunkt av vegtraseen for drift av resterende areal, evt flytting av matjord mm. vil bli omtalt på overordna nivå i kommuneplanen. Prinsippløsninger for behandling og bruk av matjord som må flyttes, omtales i planbeskrivelsen (jf Norsk Landbruksrådgiving; NIBIO sin veileder om «Jordmasser fra problem til ressurs» og NIBIO sin jordsmonnsmarkertlegging for jordbruksområder innenfor planområdet). Men det vil bli stilt krav om konkrete vurderinger av avbøtende tiltak i neste planfase; reguleringsplan, når trase for vegtiltaket er valgt.

Naturvernforbundet Hordaland, datert 27.07.2019

De skriver en prinsipputtalelse der de stiller spørsmål som går på om man ut fra klima og gassutslippene fra privatbilismen bør bygge ny veg i det hele tatt. Selv om klima- og gassutslippene fra privatbilismen skulle bli sterkt redusert av overgang til elbiler, vil fortsatt biltrafikken være den suverent største årsaken til mikroplastforurensning, den vil fortsatt kreve like stort areal, og påvirke byen negativt på en rekke andre måter. I tillegg vil bygging og vedlikehold av slike enorme veianlegg og tunneler føre til fortsatt store klimautslipp og økt langpendling, som uvegerlig vil føre til unødvendig ressursbruk og utslipp.

Naturvernforbundet krever at ungdommens krav om handlekraftig klimapolitikk også må følges opp i konkrete veiprosjekter, lokalt og nasjonalt. Det betyr at det må legges til rette for redusert privatbilisme, økt kollektivtrafikk, sykling og gåing. Vi mener derfor at dagens trase i all hovedsak bør bevares slik den er, men at det gjøres tilpassinger for å få fram sammenhengende sykkelveier og fortau, og skjerming av lokalmiljøene nær veien.

Statens vegvesen sin kommentar:

Naturvernforbundet sine synspunkt går på prinsipp som må avgjøres på sentralt politisk nivå. Vi forholder oss i dette planarbeidet til gjeldende NTP og de overordna føringer som gjelder pr i dag. Men vi vil både i planlegging og utbygging legge opp til minst mulig forurensning og klimagassutslipp i samsvar med de lover, forskrifter og regler som gjelder. Det vil bli lagt stor vekt på best mulig kollektivløsninger og løsninger for gående og syklende slik at vegtiltaket vil utgjøre en total pakke for all transport – ikke bare privatbilene.

NVE, datert 04.07.2019

NVE skriver innledningsvis generelt om sine karttjenester, rettledere, ansvarsområde i forhold til inngrep i vassdrag og vassressurslova. De tilrår generelt om å unngå inngrep i vassdrag.

De ber om at planomtalen og konsekvensutredningen er tydelig og konkret på om, og hvordan, planen/alternativet medfører inngrep i vassdrag. Det må også vurderes hvilke konsekvenser planen/alternativet får for allmenne interesser i vassdraget. Avbøtende tiltak må omtales.

NVE tilrår til det på et tidlig tidspunkt, dvs. før valg av trasè, får gjennomført flomberegninger, kartlagt flomfare, og synliggjort konsekvenser av inngrep. Det vil gi et bedre bilde av kostnadene ved alternativet. Flomberegningene bør legge klimaframskrevne data til grunn, jf Klimaprofil Hordaland.

NVE ber videre om at ROS analysen må omfatte risiko- og sårbarhet for alle arealformål innenfor det endelige planområdet. Det betyr f.eks. at dersom kommunedelplanen omfatter areal for boliger, så må ROS analysen også vurdere risiko og sårbarhet for disse. Det er altså ikke tilstrekkelig å bare vurdere risiko og sårbarhet for vegtiltaket.

Statens vegvesen sin kommentar:

Statens vegvesen tar NVE sin uttalelse til etterretning. Vi ser at det kan være både nyttig og nødvendig med flomanalyser allerede i kommunedelpånen og tilrår at dette tas inn i revidert utredningsprogram i kap 7 i Planprogrammet. Statens vegvesen vil også ta kontakt med NVE når vi kommer litt lengre i planarbeidet for å diskutere ulike problemstillinger rundt vassdrag, klimaendringer og sårbarhet.

Fylkesmannen i Vestland, datert 14.08.2019

Planavgrensning

Fylkesmannen etterlyser plan for strekningen Arna-Midttun og mener den strekningen har større samfunnsøkonomisk nytte enn parsellen Arna-Vågsbotn.

Behovsvurdering

Fylkesmannen stiller spørsmål om det er behov for oppgradering av veinettet øst og nord i kommunen når veksten og byutviklingen legges til andre steder i nylig vedtatt KPA. De skriver videre: *«Tunge investeringer i økt veikapasitet vil hovedsakelig ha trafikale effekter, som også skaper mertrafikk på vei i motsetning til, for eksempel videre bybaneutbygging som har klare byutviklingseffekter. Som det fremgår av oppstartmeldingen fra SVV har Bergen inngått en byvekstavtale med mål om 0-vekst i personbiltrafikken. 0-vekst vil kreve sterke restriktive virkemidler som bompenger/veiprisning og /eller parkeringsrestriksjoner (jf. s 6 i forslag til planprogram). Beregninger foretatt i Byutredning for Bergen (SVV 2017) viser at Ringvei øst isolert sett vil føre til 10% økning i biltrafikken frem mot 2030. Dette er riktignok inkludert oppgradering av strekningen Fjøsanger – Arna. I forhold til mål for trafikkveksten (kommunen har satt seg som mål om en 20% reduksjon i biltrafikken i Bergen frem mot 2030) vil dette klart være problematisk».*

De ønsker at mulige virkninger av hvordan oppgradering av veinettet Arna – Vågsbotn, Arna - Midttun (isolert sett) vil redusere konkurransekraften til tog Arna – Bergen vis a vis privatbil, utredes nærmere. Og hvordan oppgradering av strekningen mot nord vil isolert sett kunne forringe konkurransekraften til båt (og buss) Bergen – Nordhordland. Konkurranseforholdene vil bli forverret jo høyere fart det planlegges for på veinettet.

Til de ulike korridoralternativ

I utgangspunktet finner Fylkesmannen det positivt at det er valgt å utrede videre alternativer med lange tunneler som generelt vil kunne føre til betydelig mindre negativ konsekvens for naturmiljø, landskap, landbruk, friluftsliv og støy /luftkvalitet. Dagløsninger for nye firefeltsmotorveier vil generelt kunne føre til omfattende negativ konsekvens for disse tema, i tillegg kommer barriereeffekter for dyr og mennesker.

De har ingen merknad til utredningsprogrammet, men ønsker at det tilstrebes å prissette de miljømessige konsekvensene slik at de kommer med i samfunnsøkonomiske sanalysen på en tilfredsstillende måte.

Oppsummering

Fylkesmannen tar til etterretning at det startes opp kommunedelpånarbeid med formål økt kapasitet og veistandard på hovedveinettet nord og øst i Bergen.

Med byvekstavtale med 0-vekst mål og ny retning på arealutviklingen i Bergen vil vi minne om at nye samferdselsprosjekter generelt må legge dette til grunn.

Fylkesmannen vil særlig peke på de negative konsekvenser tiltaket vil kunne få for eksisterende kollektivtransport, både for bane, buss og båt, naturmiljø, friluftsliv, landskap landbruk og nærmiljø i berørte bydeler

En realisering av planene vil videre føre til en mer krevende økonomisk situasjon for bymiljøavtalen, behov for ekstra avbøtende tiltak for å overholde målet om 0-vekst i personbiltrafikken som vil kreve økt bruk av trafikkavvisende tiltak (bompenger) og vil neppe avlaste Bergen sentrum for trafikk.

Oppgradering av veinettet mellom Arna og Midttun bør prioriteres sammen med tiltak for fremkommelighet på aksene Klauvaneset - Vågsbotn.

Statens vegvesen sine kommentarer

Svv tar uttalelsen til etterretning. Nullvekstmål – ny 4 felts veg skal vurderes. Konsekvenser for ikke prissatte tema skal utredes etter Statens vegvesen sin håndbok V712 for Konsekvensanalyser og den metodikken som er angitt der. Begge disse tema er inne i utredningsprogrammet allerede. De miljømessige konsekvensene blir pr. i dag kun behandlet som ikke-prissatte konsekvenser. Det foreligger ikke noen godkjent metodikk på hvordan man skal prissette de miljømessige konsekvensene foreløpig.

Eventuell prioritering av parsellen Fjøsanger/Midttun-Arna må tas opp i forbindelse med rullering av NTP.

Hordaland Fylkeskommune, datert 14.08.2019

Nullvekstmålet

De skriver bla.:

«Som det er vist til i planprogrammet, vil kvar betring av vegstandarden kunne forventast å føre til trafikkauke, noko som ikkje er i tråd med nullvekstmålet. Dette er eit stort dilemma: På den eine side har vegstrekninga Vågsbotn-Klauvaneset særst dårleg vegstandard med betydelege framkomstproblem og høge ulukkestat. På den anna side er det ei målsetting å ikkje auke mengda med private bilar inn mot Bergen. Bergen kommune har også ein ambisjon om reduksjon i trafikken. Det må vere partane i Miljøløftet som finn fram til eigna verkemiddel for å finansiere vegprosjektet, samstundes som det må leggjast opp til at mest mogleg av gjennomgangstrafikken vel ringveg øst framfor noverande E39 gjennom Bergensdalen.»

Dimensjoneringsgrunnlag

Fylket støtter konklusjonen om at vegen mellom Vågsbotn og Klauvaneset bør dimensjoneres for 90 km/t – blant annet for å kunne bruke to av feltene til kollektivfelt. På strekningen Arna-Vågsbotn mener de det likevel kan åpnes for å vurdere 110 km/t da det kan gjøre det mer attraktivt å velge denne strekningen framfor dagens E39 gjennom Bergensdalen.

Prioritering av delstrekninger

De er enige i at det må legges til rette for at veganlegget kan bygges i flere trinn. Fylkestinget har ved flere anledninger ønsket at E39 Vågsbotn-Klauvaneset blir prioritert. I forbindelse med prosessen med NTP 2022-33 vil fylkeskommunen komme med en politisk prioritering mellom de ulike vegprosjektene og rekkefølge for utbygging.

Kollektivtrafikk

Fylket ønsker at det blir lagt til rette for at det er mulig å bruke to av feltene på ny firefelts veg mellom Vågsbotn og Klauvaneset til kollektivfelt – evt kombinert med tungbiltrafikk. De er tilfredse med at det i planprogrammet blir lagt opp til å vurdere særskilte felt for kollektivprioritering. Det vil ikke

være det samme behovet for kollektivfelt på strekninga mellom Arna og Vågsbotn, da det er langt mindre busstrafikk på denne strekninga. De vil videre peke på at det er behov for en rask og god tilkomst til E39 fra bussdepotet på Haukås.

De er også tilfredse med at det legges opp til god koordinering med bybaneprosjektet når det gjelder Vågsbotn og vurdering av området som byttepunkt buss/bane og som innfartsparkering.

Gang- og sykkeløsninger

De er positive til at det blir lagt opp til sammenhengende gang- og sykkeltilbud i planområdet og viser spesielt til behov for å prioritere tiltak rundt målpunkt for barn og unge. Det er i disse områdene det er særlig behov for god standard på g/s tilbudet.

Traséalternativ

Fylket er enig i de trasealternativ som er foreslått og peker på at det må legges særlig til rette for å lede gjennomgangstrafikken gjennom Bergen til strekningen Arna-Vågsbotn framfor gjennom Bergensdalen. Dette bør være et viktig silingskriterium for videre valg av trasé og kryssløsning.

Ikke prissatte tema

Videre i uttalelsen går de gjennom viktige element og problemstillinger i ikke prissatte miljøtema som landskap, friluftsliv, kulturminne og kulturmiljø. De har en kommentar til håndbok V712 som vurderer friluftsliv, by- og bygdsliv som felles tema. De kan av og til være motstridende. Det er derfor viktig at en i konsekvensutredningen synliggjør konsekvensene for hvert av disse deltema hver for seg.

Det er nøye redegjort for viktige kulturminner. Fylket peker spesielt på forholdet til nyere tids kulturminner knyttet til industristedet Ytre Arna og skriver: *«I høve nyere tids kulturminner er vi ikkje samd i vurderingane knytt til dei ikkje-prissatte tema som er gjort rundt Gaupåvasdraget. Kulturminneverdiane knyt til utviklinga av industristaden Ytre Arna og Gaupåsvannet som utgangspunkt for dette er ikkje blitt vurdert i det heile. I forslaga til trasear kjem S5, S6, S8, S10, S11 alle i stor konflikt med kulturminneverdiar knytt til kulturlandskap og industristaden Ytre Arna.»*

Oppsummering

Hordaland fylkeskommune ber om at planarbeidet legger særlig vekt på dimensjoneringsgrunnlaget og nullvekstmålet for personbiltrafikk, prioritering av delstrekninger av planlagt trasé og hensynet til kollektivtrafikk og bybaneutbygging. Hordaland fylkeskommune stiller seg bak det utvalget av traseer som er omtalt i planprogrammet. Det er videre beskrevet forhold og problemstillinger knyttet til ikke-prissatte tema som må bli belyst i videre planarbeid med særlig vekt på kulturminne, landskap og friluftsliv.

Statens vegvesen sin kommentar

Statens vegvesen tar Fylkeskommunen sin uttalelse til etterretning og oppfatter uttalelsen slik at planprogram og utredningsprogram kan aksepteres. Men det bør legges vekt på presiserte deltema innenfor ikke prissatte tema. Svv vil forsøke å innarbeide merknader de kommer med i det videre planarbeidet.

Bergen Havn, datert 14.08.2019

De kommenterer innledningsvis at plankartet ikke viser konkrete tiltak og kan ikke se om man er i konflikt med sjøinteresser. De ber om plantegninger når de er ferdig uttegnet.

Dersom planen imidlertid berører kommunalt sjøområde opplyser de om at det er registrert fiskeriinteresser (låssettingsplasser) i Arnavågen . Dersom planen berører fiskeriinteressene i området må planen sendes på høring til Fiskeridirektoratet.

De minner om at tiltak som bygging, graving, utfylling i sjø samt andre tiltak som kan påvirke sikkerheten eller fremkommeligheten i sjøområdet krever tillatelse fra BF IKS, jf. hfl. § 27, første ledd. En orientering om denne søknadsplikten bør etter vår vurdering inntas i reguleringsbestemmelsene. Det er ikke tilstrekkelig at tiltaket er vist i planen. Søknad må sendes hertil i god tid før tiltak iverksettes.



Låssettingsplassene er markert i rødt

[Statens vegvesen sin kommentar](#)

[Statens vegvesen tar Bergen Havn sin uttalelse til etterretning og vil sende forslag til kommunedelplan som vil vise mer av tiltaket og arealbruk, til Bergen havn for uttalelse når planforslaget legges ut til offentlig ettersyn og høring. Fiskeridirektoratet har kommet med uttalelse ifm. oppstart og vil på samme måte få tilsendt forslag til kommunedelplan til uttalelse i høringsperioden.](#)

1.3 Private merknader

Mange av de private merknadene er nesten likelydende og omhandler avgrensede områder i planområdet. De er derfor delt inn etter tema og område. Statens vegvesen kommenterer likelydende merknader samlet.

1.3.1 Innspill som gjelder hele eller store deler av planområdet

Edvard Rieber-Mohn, Steinestøvegen 72, datert 11.06.2019

Han er grunneier i Vikaleitetområdet, del av området til Eikås motorsenter, styremedlem i Haukåsvassdragets venner mm.

Han kommer med et godt gjennomarbeidet notat om de ulike trasealternativ og drøfting av hvilke konsekvenser de får. Han mener at alt. N1 og N2 ødelegger mye av jordbruksbygden Vågsbotn som han kaller Eikås/Birkeland.

Når det gjelder forhold til Haukåsvassdraget og elvemuslingen påpeker han at det er viktig at drivevann fra tunnelspregningen samles opp og sprengstein fra tunnel ikke legges i fyllinger med naturlig vasking og avrenning til Haukåsvassdraget. Spørsmålet om betydningen for elvemuslingene i Haukåselven, ved valg av alternativ N2 og N3, er usikkert men neppe avgjørende. Begge ligger til vassdraget på en kort strekning, N2 krysser elven med 4 felts vei. Tiltak mot flomavrenning og

avrenning fra veganlegg, er viktig, dvs. samling av avrenningen i rabatter langs veien, som kanskje også kan ta opp veisalt.

Forhold til Eikås Motorsportsenter omtales. Usikkerheten rundt videre drift er pr i dag stor og blir enda større når vegvesenet har foreslått alternativt nytt vegkryss i området.

Klimatiske forhold i Blindheim og Vågsbotnområdet omtales. Inversjon gjør området spesielt kaldt om vinteren med påfølgende fare for luftforurensning og økte krav til salting/brøyting. Han ønsker ikke ny veg i dette området og argumenterer for alt. N3. Han mener alt. N3 og alternativ videre mot Arna via Gaupåsvannet gir en god totalløsning, uten et dyrt kryss i Vågsbotn og et miljømessig uheldig alternativ N1-2 via Vågsbotn med ny vei Blindheim.

Han mener at åpen daglinje N2 Haukås-Almås-Tuft skaper en ny barriere i en lang sektor, er uheldig arealbruk, og berører natur, dyre- og fugleliv, bomiljøer, vernet Almås Gardene(stiftelse), samt griper inn i skogressurser. Grunnerverv er her en betydelig kostnad, som spares ved N1 og N3 (lange tunneler.

[Statens vegvesen sin kommentar:](#)

[Statens vegvesen tar merknaden til etterretning og mener det er mange gode synspunkt som vi tar med i det videre planarbeidet.](#)

Vidar Mjøs, Søre Renen 17, datert 05.06.2018

Han skriver følgende:

«Av kommunens fagnotat framgår at dette er ei bortimot uløseleg planoppgåve, grunna motstridande omsyn som ikkje let seg sameina innafor planområdet slik dette er definert. Både målsettinga (auka vegkapastitet) og planområdet (Klauvaneset - Arna) er i strid med overordna mål om meir miljøvenlege transportløyisingar. Trafikken (kollektiv) frå Bergen mot Nordhordland må over på ein korridor nærare den "originale" fjordkryssinga (blå stipla strek i vedlagt notat). Vestkorridoren - over etablerte toplankryss i begge endar - vert betydeleg kortare enn lina over Hylkje.»

Han sender også med kartskisse.

[Statens vegvesen sin kommentar:](#)

[Statens vegvesen viser til forutgående forprosjekt for Ringveg øst og E39 og som etter høring og politisk behandling konkluderte med en østlig korridor for Ringveg øst via Arna. Løsninger for transportsystemet i Åsane må ligge innenfor de rammene som er forutsatt. Dersom man ønsker annen løsning, må planarbeidet startes på nytt basert på helt andre premisser.](#)

Vidar Sætre, Åstveitveien 3, datert 30.07.19 og 01.08.19

Han har sendt inn et omfattende både notat og kartmateriale med forslag til endringer i traseløsninger, løsninger for gang- og sykkeltrafikken mm.

Han anbefaler blant annet å ta inn igjen krysset ved Brurås som ble silt vekk i silingsarbeidet og gå for lang tunnel fra Brurås til Arna langt øst i planområdet (alt. S12 i silingsrapporten). Han anbefaler også å skille trasene for E16 og E39.

Han mener videre at ny hovedveg vil forringe Gaupås/Hauglandområdet og Blindheimsdalen/Birkelandområdet både miljømessig og når det gjelder tap av jordbruksareal.

I tillegg påpeker han at det vil være viktig å arbeide med prioriteringsrekkefølgen for evt å kunne detaljplanlegge og bygge delstrekninger for seg. Han vil prioritere parsellen Vågsbotn-Klauvaneset før Arna-Vågsbotn.

Statens vegvesen sin kommentar:

Mange av Sætre sine forslag lar seg vanskelig gjennomføre innenfor vegnomalenes rammer til ny hovedveg av ønskelig standard med god trafiksikkerhet og et effektivt og lettfattelig trafikksystem, og innenfor de mål som er satt for planarbeidet. Men vi tar forslagene med i det videre planarbeidet.

Punktet om vurdering av prioritering eller utbyggingsrekkefølge er viktig og vil bli vurdert i planarbeidet, jf pkt 7.1.3 i Planprogrammet. Men det er viktig å få fastsatt en helhetlig trase mellom Arna og Klauvaneset nå i kommunedelplanarbeidet og så kan man evt. dele opp den videre detaljplanleggingen dersom man finner det formålstjening.

Åsane historielag, datert 29.07.2019

De mener at de foreslåtte veialternativene gjennom Blindheimsdalen er helt uakseptable og kan ikke velges. Det samme gjelder N2-alternativet i lien over dagens E-39 nedenfor Almåsgårdene. Gaupås-Haugland-området er også jordbruksland i drift som må skånes – det utelukker alternativene S1, S3, S6 og S8.

Begrunnelsen for merknaden er hovedsakelig:

Alternativ med dagsoner medfører

- Inngrep i sammenhengende jordbruks- og kulturlandskap innenfor matrikkelgårdene Eikås, Birkeland og Blindheim i Åsane og matrikkelgårdene Gaupås, Haugland og Kvamme i Arna.
- Ta vekk driftsgrunnlaget for mange gårdsbruk som er i aktiv drift i dag.
- Inngrep i kulturminner og kulturmiljø på Blindheim
- Økt luftforurensning særlig under inversjonsforhold om vinteren
- Inngrep i naturmangfold – vipebestand, våtmark, elvemusling (Haukåselva)
- Inngrep i de bevaringsverdige Almåsgårdene og fjellstrekningen knyttet til disse og det åpne landskapet mellom fjord og fjell som er i dag.
- Forringing av tilgangen til og opplevelsen av Åsaner byfjellsområde. I fjellområdet mellom Sæterstøl, Haukås, Jonsterhaug, Øvrebotn, Almås, Tuft og Hordvik er det et svært mye brukt tur- og rekreasjonsområde, i hovedsak basert på gamle ferdsselsveier (fotstier) i kulturlandskapet.

De opplyser også om viktige kulturminneelement i planområdet og spør om hvordan Statens vegvesen vil ivareta det gjenoppbygde Torvhuset ved krysset i Vågsbotn.

Avslutningsvis skriver de:

«Vi forventer altså at Statens vegvesen og Bergen kommune i sin streben etter å løse utfordringene m.h.t. trafikkavvikling og luftkvalitet tar et særskilt ansvar for å finne endelige løsninger som også ivaretar Åsaner befolkning i nord og øst. Dette betyr å ikke rasere jordbruksland der folk allerede bor, og ødelegge de viktigste kulturminnene i denne bydelen, men sørge for effektive veier som skåner lokalbefolkningen. Eksisterende E-16 og E-39 kan fungere som lokalveier og omkjøringsveier ved trafikale problemer.

Det eneste fornuftige løsningen er derfor at Statens vegvesen ender opp med å bygge S10 + N3 (evt. det bortsilte alternativet S9 + N3) da dette vil løse de største problemene for (nordre) Åsaner vedkommende og spare jordbrukslandet på strekningen Indre Arna - Vågsbotn.»

Statens vegvesen sin kommentar:

Statens vegvesen tar merknaden til etterretning. Vi vil spesielt ta alle opplysningene om kulturmiljø og kulturminner med som grunnlag i det videre KU-arbeidet, men også argumentasjonen for og imot de ulike trasealternativene.

Dersom Torvhuset ved dagens kryss i Vågsbotn må flyttes igjen som følge av planlagt veganlegg, vil det mest sannsynlig bli Statens vegvesen sitt ansvar.

Arna Venstre, datert 29.07.2019

For Arna er de spesielt bekymret for bygden Haugland/ Gaupås..

De mener det er viktig da å ta inn igjen alternativ S9. Begrunnelsen for å sile det vekk var lengde på tunnel De mener da at andre deler av strekningen må vurderes uten tunnel, da de mener at Haugland/ Gaupås er særdeles utsatt for en dagløsning med trafikk.

Argumentene mot en dagløsning for bygden Haugland/ Gaupås er tidligere og blir på nytt i denne runden dokumentert, men vil oppgi noen punkt.

- Inversjon
- Støy, vanskelig å begrense - bebyggelsen høyere enn hvor vegbanen vil ligge
- Rød listede dyrearter
- Landbruksjord må brukes til vegtrase

I tillegg ønsker de å påpeke at den nye kommunedelplanen legger opp til fortetning rundt Arna Stasjon. De mener det må tas hensyn til dette når traseen forbi skal vurderes. De mener spesielt at ved en lang tunnel løsning må man kunne gå helt til ny trase for E16 Bergen – Voss.

[Statens vegvesen sin kommentar:](#)

Statens vegvesen vil påpeke at også alt. S3 går i tunnel forbi Gaupås og Haugland, men føres videre i dagen gjennom Blindheimsdalen.

Vi ser at det er mange som peker på at alt. S9 med lange tunneler forbi alle jordbruksareal fram til nytt hovedkryss på Eikås bør tas inn igjen i det videre planarbeidet. Dette er vi enig i og foreslår å ta alt. S9/N3 inn som nytt kombinasjonsalternativ som skal utredes.

Arvid Vatnøy, datert nov. og des. 2018

Han kommer først med innspill til transportsystem i Åsane og ønsker seg løsninger som gjør det langt og dyrt for bilistene og en ny, rask tunnel fra Nordhordlandsbrua til Salhus for kollektivtrafikk, taxi og utrykningskjøretøy som gjør det mest mulig attraktivt å velge buss.

I siste innspill mener han at ny hovedveg tunnel til Eikås bare vil skape nye trafikkproblem og gir ingen gevinst i form av innkorting av veglengde. Han peker på at mesteparten av trafikken skal inn mot Åsane sentrum og Bergen sentrum og ønsker derfor å opprettholde den opprinnelig planlagte Nyborgtunnelen Klauvaneset-Åsane sentrum.

[Statens vegvesen sin kommentar:](#)

Statens vegvesen viser til kommunale vedtak om å legge Nyborgstunnelen til side og bygge en ringveg øst for på sikt å avlaste trafikkmengden gjennom Bergen sentrum og Bergensdalen. Vi vil også nevne at tunnel mellom Klauvaneset og Eikås vil korte inn veglengden med ca 1,7 km i forhold til dagens E39 veg via Hylkje. Det er ikke riktig at det ikke blir noen innkorting om man velger de foreslåtte tunnelalternativene i planprogrammet.

Geir Arve Vikne, datert 29.07.2019

Han oppsummerer sin merknad slik:

«Dersom Bergen kommune ønsker å bygge en trasé via Eikås fremstår S9 som det beste alternativet. S9 er det alternativet som tar størst hensyn til bebyggelse, natur og miljø og når S9 heller ikke er

dyrere enn de andre alternativene som vil få store negative konsekvenser for områdene som berøres, fremstår S9 som det klart beste alternativet.

Dersom Bergen Kommune ønsker å bygge en trasé via Blindheimsdalen fremstår S3 som det beste alternativet. Det er liten forskjell i kostnad på de ulike alternativene og S3 bør derfor velges i og med at dette har minst negativ påvirkning på områdene mellom Arna og Vågsbotn».

Han peker spesielt på at konsekvensene for naturmangfold og fugleliv i områdene i og rundt Gaupåsvatnet må utredes i det videre planarbeidet.

[Statens vegvesen sin kommentar:](#)

[Statens vegvesen tar merknaden til etterretning og anbefaler å ta alt S9 inn i det videre plan- og utredningsarbeidet.](#)

Jørund Vandvik og Roy Heggelund, datert 21.06.2019

De påpeker innledningsvis at arbeidet med ny hovedveg gjennom Åsane haster å få på plass.

De er sterkt imot alt N2 og begrunner dette ut fra miljøhensyn og arealbruk. De ønsker tunnel. De ønsker heller ikke ny hovedveg gjennom Blindheimsdalen og begrunner dette ut fra miljøhensyn og arealbruk.

De mener videre at en maksimal fartsgrense på 90 i stedet for 110 km/t vil gi mulighet for kurvatur som i større grad følger terreng, og dermed gi mindre behov for skjæringer og fyllinger. Dette vil trolig i neste omgang føre til reduserte kostnader.

De etterlyser sikring av eksisterende E39 mellom Haukås og Klauvaneset så snart som mulig og at denne vegen også blir støyskjermet nå.

[Statens vegvesen sin kommentar:](#)

[Statens vegvesen tar merknaden til etterretning og tar synspunktene med i det videre planarbeidet. Vegvesenet har allerede sendt inn en fravikssøknad der vi søker om å endre farten fra 110 km/t til 90 km/t, subsidiært til 100 km/t på enkelte strekninger.](#)

[Når det gjelder tiltak langs eksisterende E39 nå fram til ny hovedveg står ferdig, må det tas opp som egen sak og har ikke noe med denne plansaken å gjøre.](#)

Åsane KrF, datert 29.07.2019

For Åsane KrF er det viktig å ta vare på jordbruksområdet i Blindheimsdalen og å ivareta forbindelsen fra fjord til fjell i Haukås – Hylkje området. De vil derfor sterkt anbefale at det blir arbeidet videre med alternativene som går via Eikås.

Det er viktig for boligområdet i Haukås – Hylkje området at veien legges utenom dette, og det er svært positivt å bevare forbindelsen mellom bebyggelsen og fjellet. Dette er et av de få områdene der det i fremtiden er mulig å utvikle en ny gå-bydel i Bergen. Denne muligheten må ikke ødelegges av en ny E39. Veien må legges i tunnel forbi dette området.

Vi støtter Byrådet som har kommet med innspill om at et felt i hver retning reguleres for kollektivtrafikk.

[Statens vegvesen sin kommentar:](#)

[Statens vegvesen tar merknaden til etterretning og tar synspunktene med i det videre planarbeidet.](#)

1.3.2 Arna-Arnavaågen

Bjarte Solberg, datert 29.07.2019

Merknaden omtaler trafikkstøy i Arna og Arnadalen. Han skriver at:

«Arnadalen er en forholdsvis trang dal, hvor det er tiltenkt mer boligbebyggelse.

Med slike geografiforhold som det er i Arna, er det særdeles viktig at forhold som støy, forurensing og bokvalitet tillegges stor vekt.

En åpen (daglinje) 4-felts veg gjennom Arna vil stå i fare for å ødelegge dalen som et trygt og sunt boområde fullstendig. Det må derfor legges til rette for tunnel forbi Arna og til det nye krysset sør for ASKO.»

Statens vegvesen sin kommentar:

Statens vegvesen er enig i at tunnel forbi de sentrale delene av Indre Arna er det beste også ut fra geometri, forhold til jernbaneanlegget, utbyggingsstruktur, og mulighet for kryssetablering mellom ny hovedveg og Indre Arna.

Kjetil Økland, Seimshovden 54a, datert 25.06.2019

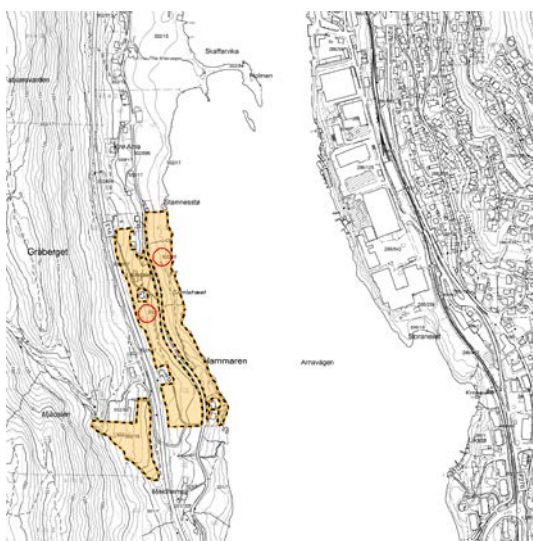
Han peker på at det er høy støybelastning fra dagens E16 over Arnavaågen og inn på Seimshovden på Garnessiden. Med dagens ÅDT på 15-17 000, og med en forventet trafikkøkning vil en økt støybelastning fra ny E16 ytterligere forringe utemiljøet. Han skriver videre: *«Selvsagt vil vi ønske å få mest mulig av veien lagt i tunnel, men dersom løsning S5 eller S11 med dagløsning fram til Festtangen blir valg, vil jeg påpeke behovet for støyskjerming av veien.»*

Statens vegvesen sin kommentar:

Statens vegvesen ser problemstillingen med støypåvirkning av områdene øst for Arnavaågen. En vurdering av støyforholdene i dette området vil inngå i arbeidet med støyberegninger, vurderinger og forslag til tiltak som skal utføres i samsvar med retningslinjer i T-1442/2016.

Svein Listøl, datert 22.07.2019

Han eier gnr 302, bnr 18 og bor inntil dagens E16 og klager på trafikkstøy og medfølgende ulemper som dagens trafikk medfører. Han går sterkt imot å bli belastet med utvidelse av E16 nok en gang og anmoder på det sterkeste å treffe en annet trasevalg denne gangen. Han mener ny utvidet E16 vil påføre dem elendig livskvalitet, miljø og støyplager, ikke bare for de som bor på vestsiden av Arnavaågen, men også mot Seimsmark-området.



Lokalisering av gnr 302, bnr 18

Statens vegvesen sin kommentar:

Statens vegvesen tar merknaden til etterretning og tar synspunktene med i det videre planarbeidet. Vi viser også til at det skal utføres en vurdering av støyforholdene i dette området som også inkluderer forslag til tiltak i samsvar med retningslinjer i T-1442/2016. Et mulig tiltak kan bli tilbud om innløsning av boligen dersom man velger dagsone for ny E16 langs Arnavågen.

Ytre Arna gard v/ Arne Storlid, Ytre Arna vegen 103, datert 23.07.2019

Han kommer med merknad på vegne av gnr 302, bnr 1, 12, 13, 14, 15, 17, 18, 20 og fradelte parseller fra disse på strekningen Indre Arna – Ytre Arna.

De protesterer mot alt. S5 og S11 som har dagsone langs Arnavågen - utvidelse av dagens E16 til 4 felt. De mener at dagsoneinnløsning vil rasere hele Arnabygda mot Arnavågen med hensyn til arealinngrep, støyulemper, visuelle ulemper, reduksjon av kvalitet til badeplass/friområde på Holmen mm. De skriver videre:

«Vi som i dag bor på strekningen med foreslått dagsone, vil få ekstreme ulemper:

- *Flere hus må innløses på grunn av direkte konflikt med ny veitrase.*
- *Andre hus får så store ulemper at innløsning vil være aktuelt.*
- *Flere jordbruksunderganger under eks. E16 vil medføre betydelige vansker å opprettholde.*
- *Veistrekningen er i dag landbruksområde i drift. Arealet for dette blir sterkt redusert og det gjenværende areal blir vanskelig å holde i hevd på grunn av innløsning av bolighus og eventuelt driftsbygninger. «*

De viser også til kommunens KPA og fortetting rundt trafikknutepunkt og mener det er feil å nytte areal innenfor fortettingssonen til vegareal.

Avslutningsvis peker de på rasfare i den bratte lien vest for dagens E16 og ber om befarings med Svv.

Statens vegvesen sin kommentar:

Statens vegvesen tar merknaden til etterretning og vil ta synspunktene med i den videre planlegging. Svv sin geolog har vært på befarings sammen med Storlid og ser at det vil være behov for vesentlig rassikring i lia over vegen for å kunne tilfredsstille dagens krav til rassikkerhet.



Lokalisering av eiendommene nevnt i merknaden

1.3.3 Gaupås-Haugland

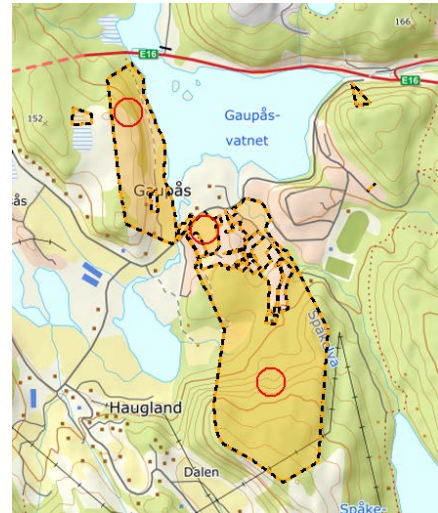
Arild Gaupås, Gaupåsvegen 173, datert 22.07.2019

Han protesterer mot alt S8 og mener dette alternativet vil være en katastrofe for gården deres (gnr 306, bnr 2). Han peker på store arealinngrep i dyrkamarken og støypproblem.

Han mener også at vegen vil dele bygda i to og peker på:

- Arealinngrep og støypåvirkning i hele Gaupåsområdet
- Gaupåsvatnet blir omringet av veger
- Luftkvalitet og inversjonsforhold
- Mange støykilder allerede – steinknuseverk og skytebane
- Rasfare, dyre- og fugleliv
- Ødeleggelse av turveg langs Gaupåsvatnet

Han mener at tålegrensen er nådd og konkluderer med at eneste akseptable er å legge vegen i tunnel under Gaupås.



Lokalisering av gnr 306, bnr 2

[Statens vegvesen sin kommentar:](#)

[Statens vegvesen tar merknaden til etterretning og vil ta synspunktene med i den videre planlegging](#)

Hans Kristian Paulsen, Kvamsvegen 156, datert 29.07.2019

Han mener at samtlige alternativer med daglinje gjennom Gaupås/Haugland området vil ha betydelige negative konsekvenser med økt støy og luftforurensing for de som bor i området.

Han mener tunnelalternativ S3 er best forbi Gaupås/Hauglandområdet og begrunner det med:

- Trafikksikkerhet og miljø - Inversjonsforhold om vinteren. Dette naturfenomenet vil, i kombinasjon med mye åpent vann langs samtlige av de foreslåtte dag-traseene, kunne gi farlig glatte veier med påfølgende økt kollisjonsrisiko. Han skriver videre at ny veg i dagen vil også gi mulig «giftlokk» på dager med inversjon.
- Kostnader og deponering av steinmasser – området langs tunneltraseen tilhører samme geologiske området hvor Arna Steinknuseverk i flere tiår har hentet ut verdifull anortosittisk gneis. Samarbeid med Arna Steinknuserverk mener han bør være en vinn/vinn situasjon.
- Gi færrest miljømessige ulemper for de som bor i området.

[Statens vegvesen sin kommentar:](#)

[Statens vegvesen tar merknaden til etterretning og vil ta synspunktene med i den videre planlegging](#)

Haugland, Gaupås og Kvamme velforening, datert 29.07.2019

De viser til tidligere omfattende høringssvar til forprosjektet for Ringveg øst og tidligere planarbeid knyttet til E16. De kommer nå med en analyse der de anbefaler tidligere vekksilte alternativ S9 som beste løsning forbi Gaupås, Haugland, Blindeområdet og konkluderer med at alt. S9 må tas inn igjen og utredes på lik linje med de andre alternativene som foreslås videreført.

De har blant annet kommentert:

- Lange tunneler og kostnader - de peker spesielt på at alternativ S9 ikke berører dagens E16 – noe som gjør det dermed mulig å bruke denne som omkjørings- og lokalvei. Det blir da heller ikke behov for kryss på Gaupås. Kostnader til lokalvei og kryss er ikke inkludert i de foreløpige prisestimatene, og når disse kostnadene inkluderes antas det at flere av de rimeligere alternativene vil nærme seg S9 i pris. Velforeningen mener det er naturlig med en stor andel tunnel på denne strekningen siden veien går gjennom trange daler og kommer i konflikt med eksisterende bebyggelse.

- Reisetid og funksjon som ringveg øst - S9 vil gi den mest effektive ringveien fra Arna til Klauvaneset som del av nasjonal satsing på E39. Foruten om den korte lengden til alternativ S9 vil S9 gi gode muligheter for høy hastighet mellom Arna og Vågsbotn uten forstyrrelser fra kryssløsninger på hele dette strekket. Et tunnelstrekk vil også sikre svært god fremkommelighet på vinterstid, hvor området ofte har større plager med snø og glatte veier enn ellers i regionen.
- Ikke prissatte tema - Velforeningen mener at alt. S9 vil ikke ha noen negative konsekvenser for de ikke-prissatte temaene
- Luftforurensning - Undersøkelser Velforeningen utførte i samarbeid med forskermiljøet ved Universitetet i Bergen i 2013 viser at antall dager med inversjon på Gaupås er vesentlig høyere enn antall dager med inversjon i Bergensdalen. Veg i dagen vil gi dårlig luftkvalitet på slike dager, viser også til tilsvarende forhold i Bergensdalen og mener det er lite bærekraftig eller miljøvennlig å flytte dette problemet fra Bergensdalen til Gaupås og Haugland. Viser også til lovverket for innbyggernes helse og trivsel. Veg i tunnel er best.
- Støyforhold – veg i dagen og evt. kryssløsninger i områdene på Gaupås og Haugland antas å ville ha en ytterligere negativ støyeffekt og Velforeningen er derfor negativ til foreslåtte kryssløsninger i området på Gaupåsvatnet og på vestsiden av dagens Gaupåstunnel. Alt S9 vil gi minst ulemper knyttet til støy.

Videre blir det kommentert mangler i konsekvensvurderinger i og rundt Gaupåsvatnet.

[Statens vegvesen sin kommentar:](#)

[Statens vegvesen tar merknaden til etterretning. Som en følge av høringen, vil Statens vegvesen foreslå at alternativ S9 blir tatt inn igjen og utredet på linje med de andre alternativene. Vi er enige i mange av begrunnelsene som er kommet fram, og ser at alt. S9 kan erstatte omtrent likeverdige alternativ i samme korridor via Eikåskrysset.](#)

[Statens vegvesen vil påpeke at de vurderinger som er gjort i silingsrapporten og i planprogrammet, ikke er noen KU. Den skal utarbeides nå i det videre planarbeidet. Vi har merkes oss påpekte mangler i utredningsprogrammet når det gjelder luftkvalitet og når det gjelder ikke-prissatte tema knyttet til Gaupåsvatnet. Dette vil tas inn i det videre planarbeidet.](#)

Thomas Borgstein, datert 29.07.2019

Han driver aktivt landbruk på flere nedlagte gårdsbruk på Haugland og Gaupås og mener at de sørlige alternativene er de som negativt påvirker driften, hvor for eksempel S1, S6 og S8 umuliggjør den fordi det fjerner store områder av det han per dags dato driver. Han forteller at han planlegger å utvide driften og mener at ny veg i dagsone umuliggjør dette siden mye dyrka mark forsvinner. Han mener beste alternativ er S9.

[Statens vegvesen sin kommentar:](#)

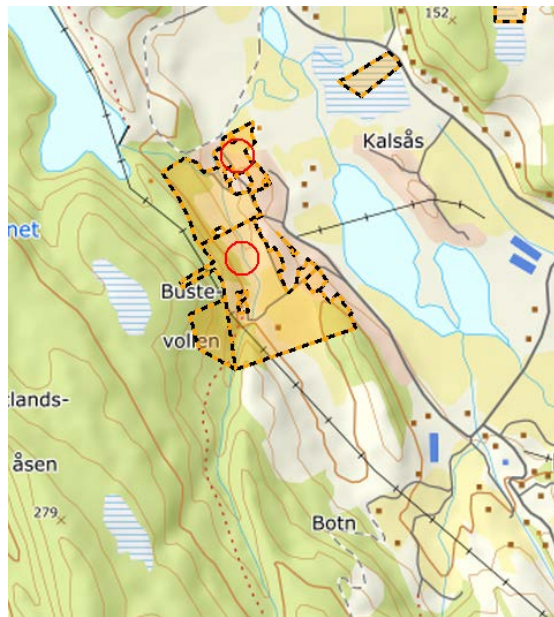
[Statens vegvesen tar merknaden til etterretning og viser til kommentar til merknad fra Haugland, Gaupås og Kvamme velforening.](#)

1.3.4 Botn-Haugland vest

I dette området er det en del likelydende merknader som blir kommentert under ett.

Aud Bente Kronen og Svein Sagstad, datert 29.07.2019

Dei bor på eiendommen gnr 305, bnr 56 Bustevollen og kommer med innspill til alt. S1 og S6. De forteller at gården Bustevollen er i aktiv drift og at bondens sønn står klar til å overta. De forteller også om at det er etablert en liten grend med eneboliger i området. S1 og S6 vil gjøre det umulig å fortsette gårdsdrift og bli boende i området. De mener det dreier seg om 3 gårdsbruk, 10-15 husstander. De foreslår alt. S9 velges.



Idar Kronen, datert 28.07.2019

Han driver gnr 305/7 og 8. Han protesterer mot alt S1 og S6 og skriver blant annet:

«Driften på gården er gunstig både for å bevare dyrket mark og for å pleie kulturlandskapet. I tillegg er det viktig for nedbeitingen i byfjellene. Mine småfe og stofe står for en stor del av den naturlige nedbeitingen i byfjellene. Dersom jeg må legge ned gårdsdriften min vil dette få negative konsekvenser også i byfjellene i form av gjengroing i et område som i dag brukes flittig av mange av kommunens innbyggere. Min gård grenser til byfjellene og traseforslag S1 og S6 vil splitte gården min og umuliggjøre videre drift. I tillegg vil disse traseforslagene vanskeliggjøre tilkomst til byfjellene i områdene her.»

Han mener at alt. S9 er best både for bygden og for han videre drift. Han oppfordrer derfor til å ta inn igjen forslaget S9, og gå for dette. Det er etter hans mening det eneste bærekraftige forslag som vil gagne hele området fra Vågsbotn til Indre Arna. I tillegg vil det være bra for kommunen i forhold til at man unngår et stort forurensningsproblem i et inversjonsområde.

Jan Egil Kronen, datert 27.07.2019

Han eier gnr 305, bnr 27 og kommer med omtrent likelydende innspill mot alt. S1 og S6 og for alt. S9 som de to foregående merknadene. Han viser også til uttalelse til Haugland, Gaupås og Kvamme Velforening.

Ulf Grinde, datert 27.07.2019

Han eier gnr 305, bnr 9 og mener at alt. S1 og S6 vil føre til at eiendommen blir delt i to og det meste av dyrka mark vil forsvinne.

Ved bygging av alt. S1 eller S6 vil det ikke være levelig for han og hans familie, og han krever at hvis dette blir trasevalget til sist, må Staten vegvesen innløse hele eiendommen.

Aksjonsgruppen «Bevar Botn-Blindheim», datert 20.07.2019

De viser til silingsrapporten og at den viser høye konfliktnivåer med ikke prissatte konsekvenser for alt S1 og S6 i dette området. Men ble likevel ikke silt vekk.

Merknaden omhandler alle de prissatte temaene og forteller om dagens forhold og hvilke konsekvenser alt S1 og S6 vil få.

De har også kommentert at tippen på Kvernhusmyrane (Olatippen) gir dårlige grunnforhold for et veganlegg og må mest sannsynlig skiftes ut. De har satt opp et kostnadsoverslag på det.

De påpeker mulig flomfare ved flom i Bustevollselva. Den stiger fort ved store mengder nedbør.

De påpeker også støy og luftforurensning knyttet til veg i dagen gjennom området og avslutter slik: «S1 og S6 slår bemerkelsesverdig negativt ut på ikke-prissatte tema, og vi mener dette bør veie tungt i avgjørelsen. Skån bygden vår ved å bygge tunell slik som foreslått i S9.»

Staten vegvesen sine kommentarer:

Statens vegvesen tar merknadene til etterretning. Som en følge av høringen, vil Statens vegvesen foreslå at alternativ S9 blir tatt inn igjen og utredet på linje med de andre alternativene. Vi er enige i mange av begrunnelsene som er kommet fram, og ser at alt. S9 kan erstatte omtrent likeverdige alternativ i samme korridor via Eikåskrysset.

Den lokale informasjonen som kommer fram i merknaden fra Bevar Botn-Blindheim tas med i den videre planleggingen. Svv sin geotekniker tar befaringsammen med lokale folk på «Olatippen».

1.3.5 Birkeland-Blindheimsdalen

Birkeland-Kaltræ Veilag c/o Karstein Rød, datert 29.07.2019

Veilaget representerer eiendommene gn 203, bnr 67, 71, 73, 77 og 3. De er redd for at de mister deler av eller hele eiendommer dersom det blir 4 felts vei gjennom Blindheimsdalen pluss 2 felts lokalveg og g/s veg. De mener det er vanskelig å se at det finnes en lett løsning som ivaretar både beboere og arealkrav for veg på en god måte. De viser også til støyplager og veistøv fra dagens veg og mener det blir ytterligere forverring med ny veg og høyere hastighet.

De nevner også at området ligger landlig til med mange gode bokvaliteter. Det omtales forhold til fugle- og dyreliv, spesielt hjort, kulturelement i form av stienmurt utløp og tursti til Flaktveit/Lid. De mener at tunnelalternativ via kryss i Eikås er best løsning.

Grendalaget «Bevar Blindheimsbygda», datert 26.07.2017

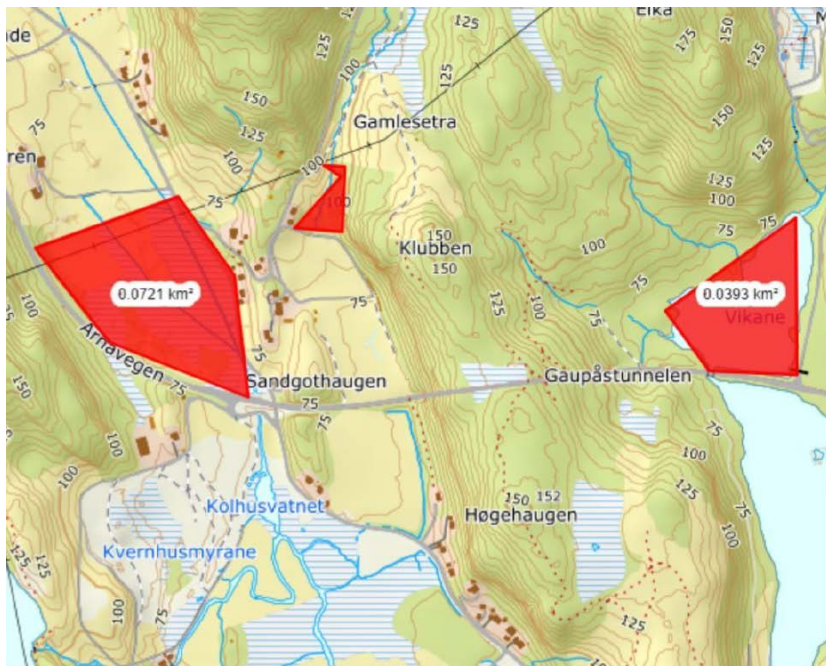
De har laget en omfattende merknad og har god beskrivelse av Blindheimsområdet som landbruksdalen med lang historie. De viser også til tidligere uttalelse ifm. forprosjektet for Ringveg øst der blant annet luftkvalitet og inversjonsforhold og de helsemessige konsekvensene av en ny hovedveg i dagen, var viktig tema. Det argumenteres mot løsninger med ny hovedveg i Blindheimsdalen. De oppsummerer merknaden slik:

«Grendalaget Bevar Blindheimsbygda er uenige i at de 6 foreslåtte vegtrasealternativene gjennom Blindheimsdalen som SVV står igjen med etter «silingsprosessen» er aktuelle. Dette vil vi redegjøre nærmere for i dette notatet, men hovedsakelig argumenterer vi ut fra følgende forhold:

- Den trange Blindheimsdalen har ikke plass for en firefelts-motorveg. Dette gir sterke inngriper i kulturlandskapet og kulturminner vil gå tapt. Denne traseen vil medføre en skjæmmende skjæring mot vest som vil medføre støy og forurensningsplager i et dalsøkk som på kalde vinterdager har helt spesielle klimatiske utfordringer,
- Det drives aktivt landbruk som vil bli rasert. Dette er en av de få gjenværende «grønne lunger» vi har for å opprettholde et jordbruk Bergen. Flere myrområder på Blindheim har de senere årene blitt dyrket opp og tatt i bruk som produktive områder. Vi ser for oss at flere myrområder her kan tas i bruk som massedeponering av steinmasser fra tunneldrift og tilrettelegges som produktive tilleggsarealer til jordbruksområder.

- *Terminering av E16 i Vågsbotn sammen med planlagt endestasjon for Bybanen med tilhørende infrastruktur er uforenlig.»*

De peker på mulige deponiområder som vist på figuren under.



Mulige deponiområder i Gaupås-Blindeområdet

Statens vegvesen sin felles kommentar:

Merknadene har mange gode innspill og lokale opplysninger som tas inn i videre planarbeid. Vi foreslår å ta alt. S9 inn i alternativene som skal KU vurderes. Dette alternativet kan erstatte alt. S10 som har samme funksjon, men har større negativ konsekvens i Gaupåsvatnet og er dyrere og litt lengre enn alt. S9.

Statens vegvesen mener at foreslåtte traseer er lagt slik at det blir minst mulig inngrep i jordbruksareal, men noe blir det. Konsekvenser for arealbruk, jordbruk, ikke prissatte tema, støy og luft skal vurderes i KU. Vi merker oss innspill om deponiområde og økt jordbruksareal.

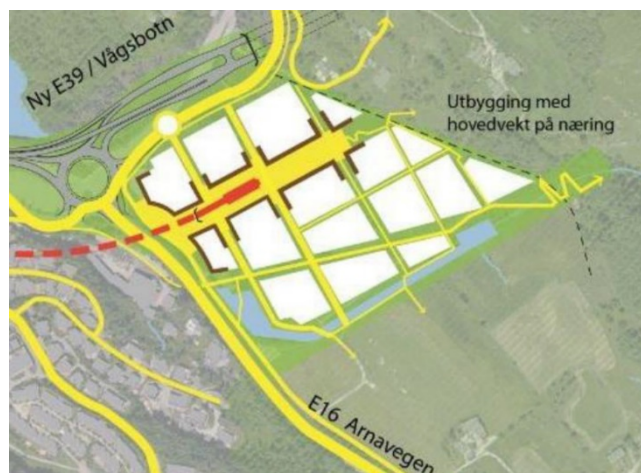
1.3.6 Vågsbotn-Eikås

Jim Kaland på vegne av NG Eiendom og Asko Vest AS, datert 05.04.2019

De har en eiendom i Vågsbotn som de ønsker hensyntatt, se skisse for mulig utvikling til høyre.

Statens vegvesen sin kommentar:

Merknaden tas foreløpig til orientering. Statens vegvesen vil først og fremst få til en god løsning for nytt hovedvegssystem, en god kryssløsning og god tilpasning til endeholdeplass for bybane. Men vi vil også



se på om det er mulig å få godt areal igjen der innfartsparkering, kollektivterminal og evt. videre byutvikling dersom det er ønskelig.

Sweco på vegne av Eikås motorsportsenter, datert 02.07.2019

De påpeker at dersom alternativ med kryss I Eikåsområdet, velges, må Eikås motorsenter lokaliseres annet sted. Dersom dette blir en realitet er det viktig at motorsportsenteret får tildelt et nytt område, og at dette fastsettes av kommunen i det videre planarbeidet med ny kommunedelplan og konsekvensutredning. Dette for å sikre et godt tilbud innen motorsport og motorsportsenterets fremtid.

De forteller litt om anleggets drift, bruksområder, historie og det pågående arbeidet med ny reguleringsplan, og sier avslutningsvis: «*Dersom kombinasjonsalternativet via Eikås blir valgt, vil flere år med planlegging være bortkastet. Dersom Bergen kommune skal finne et erstatningsareal vil dette måtte mest sannsynlig skje gjennom en kommuneplanprosess som både er svært tidkrevende og lite forutsigbar for Bergen Motorsportklubb. Dette vil kunne få store negative konsekvenser for Bergen Motorsportsenter og motorsporten for øvrig i Bergen og omkringliggende regioner*»

Statens vegvesen sin kommentar:

Eikås Motorsportssenter blir berørt av mange trasealternativ for ny E16/E39 i større eller mindre grad. Etter det vi forstår, vil Bergen kommune, Idrettsavdelingen, starte opp arbeide med å søke etter ny lokalisering for motorsportsenter.

1.3.7 Åsane nord, Haukås - Hordvik

Andreas Brurås Vandvik, datert 17.06.2019

Mener at alt. N2 er et dårlig alternativ med stor belastning for eksisterende befolkning, økosystemer og kulturlandskap. Alternativ N2 vil også føre til belastning for lokalbefolkningen på Haukås, Hylkje og Hordvik, og vil nedgradere rekreasjonsområder som innbyggerne benytter seg av både sommer- og vinterstid. Han vil av den grunn sterkt anbefale at alternativ N1 velges som trasévalg (med alternativ N3 som et godt andrevalg).

Atle-Helge Hordvik på vegne av Vetten Rundt Skogsveglag, datert 30.06.2019

Skogsveglaget representerer rundt 20 grunneiere i planområdet. Han opplyser at det er bygd ny skogsbilveg i området de siste årene for avvirking av skog. Denne vegen er også blitt populær turveg for folk i Åsane-området. De vil, på vegne av Vetten Rundt Skogsveglag, stadfeste at de ikke ønsker en trasé i «dagen», fra Tuft gjennom Hordvik, som vil hindre et utløp fra skogsbilvegen deres.

Bente Brurås, Hylkjeveien 14B, datert 17.06.2019

Hun er helt imot N2 alternativet og har en omfattende begrunnelse for det (jf. Merknad fra Andreas Brurås Vandvik). Hun ønsker alt. N3.

Birte Minde, Borgny Brudvik, Elisabeth Bertheussen, Karianne Skudal, Kjersti Minde Nese, Lisbeth T. Oppdal, Liv Espelid Kvamsdal – alle datert 13. - 17.06.2019

Alle disse 7 personene har sendt hver sin epost der de anbefaler at alt. N3 velges og at de går imot alt. N2 (dagsone).

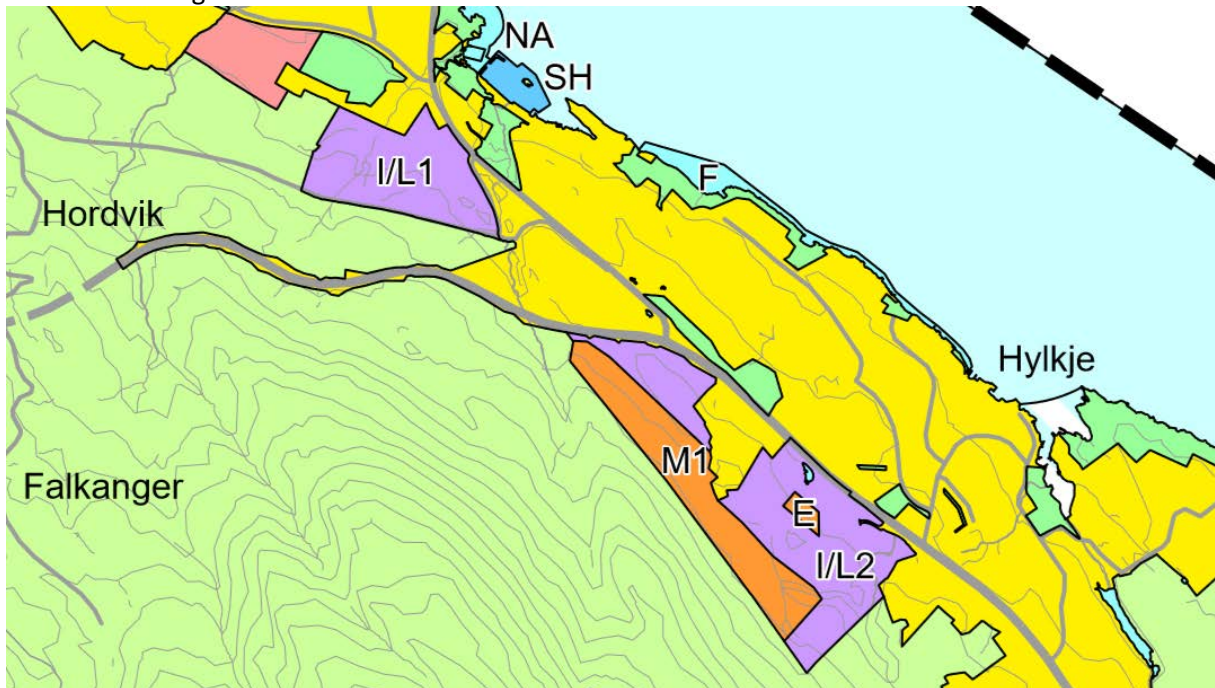
Rolf Clausen og Anne Holsen, datert 03.07.2019

De synes veien via Blindheimsdalen, alt. N1, er den beste løsningen, og at arbeidene starter i Vågsbotn mot Klauvaneset da det er her det er størst trafikale problemer.

Aud Johanne og Terje Hordvik, datert 23.07.2019

De eier gnr 173, bnr 5 i Hordvik Indre. De klager over lite brukbare kryssingspunkt for driftsmaskiner under dagens E39. De mener videre at dagløsning N2 vil rasere eiendommen totalt og er sterkt imot at matjord blir bygd ned. De peker også på at ny hovedveg i dagen blir en barriere i friluftsområdene og mulig berøring av kulturminner. De ønsker ikke alt. N2, men en lang tunnel.

Dersom det blir en lang tunnel spør de om område M1 som er avsatt til masseponi i KPA, er av interesse for vegvesenet.



Lokalisering av felt M1 i KPA 2018

Statens vegvesen sin kommentar:

Statens vegvesen tar alle merknader om ønsket valg av lang tunnel mellom Vågsbotn og Klauvaneset til etterretning.

For å sikre at vi får utredet alle realistiske alternativ, er vi også nødt til å ta med alt. N2 i utredningsarbeidet. Så får utredningsarbeidet vise om N2 har så store konflikter at det alternativet ikke bør anbefales.

Tilkomst til eksisterende skogsvei skal selvfølgelig sikres. Det samme gjelder omlegging av skogsveien der evt. ny hovedveg kommer i konflikt med skogsvegtraseen. Tilkomst for turgåere til fjellområdene skal også sikres gjennom trafiksikre kryssingspunkt.

Med den tunnelandel som det uansett blir i dette prosjektet, blir det overskuddsmasser som må plasseres i området. Felt M1 som vist i KPA er interessant for Statens vegvesen. Vurdering av mulige overskuddsmassedeponi er en del av planarbeidet.