

Notat:

Dato: 3. juni 2022

Frå: Rune Heradstveit

Til: Regionrådet

Regionrådet 3-2022, 3. juni 2022

**Byrådssak - E16/E39 Arna - Vågsbotn - Klauvaneset. Kommunedelplan med konsekvensutredning
2.gangs behandling**

Statens vegvesen ber om at planmyndighet Bergen kommune vedtar alternativ S1a-N1. Løsningen innebærer firefelts vei og tunnel med to tuber på strekningen mellom Indre Arna og Botn ved Haugland.

Valg av lang tunnel (N1) nordover fra Vågsbotn forutsetter kryssprinsipp A i Vågsbotn. Vegvesenet påpeker at det må gjøres et valg. Vågsbotn og Birkeland kan etter vegvesenets vurdering ikke være et trafikknutepunkt både for overordnet riksvegnett og lokalvegnett, og samtidig være et område for boligutvikling og/eller videre jordbruksdrift. Statens vegvesen varsler innsigelse mot alle utredete traséalternativer, med unntak av S1a-N1 som de selv anbefaler. Det vises til at Samferdselsdepartementet har fastsatt KVV-estimat (økonomisk ramme i tidligfase) for KDP Arna-Vågsbotn-Klauvaneset basert på kostnaden for S1a-N1. Innenfor fastsatt KVV-estimat vurderer Statens Vegvesen at det ikke rom for å velge andre løsninger, inkludert S3-N1 som de selv anbefalte som foretrukket løsning før KVV-estimatet. Statens vegvesen varsler også innsigelse mot alle eventuelle vedtaksforslag som innebærer lavere vegstandard enn det som følger av nasjonale krav og retningslinjer for riks- og europaveier med begrunnelse i at trafikktallene tilsier at det er krav om fire felt og tunneller med to tuber på hele strekningen Arna - Vågsbotn - Klauvaneset. Statens vegvesen forutsetter at vegen blir planlagt som 4-felts veg etter dimensjoneringsklasse H3 for fartsgrense 100 km/t, men den kan bli bygget som smal 4-felts veg hvis fartsgrensen settes til 90 km/t. Fartsgrensen skal det tas stilling til i forbindelse med reguleringsarbeidet.

Vegvesenet vurderer at det av hensyn til sikkerhet ikke vil være aktuelt med særskilt feltbruk forbeholdt kollektivtrafikk, verken på nordre eller søndre delstrekning. Vegvesenet vil imidlertid dimensjonere og regulere vegen slik at det fysisk legges til rette for eventuell etablering av tungbilfelt (kjøretøy over 3,5 tonn) mellom Vågsbotn og Klauvaneset. Tungbilfelt, som inkluderer buss, vurderer vegvesenet å gi tilstrekkelig sikkerhet siden tunge kjøretøy vil kunne kjøre med innbyrdes god avstand i eget felt, jfr. vedlagt brev datert 22.03.2021. Vegvesenet vurderer også at innføring av særskilt feltbruk for tyngre kjøretøy ikke kan reguleres i plan, men bør avgjøres etter Vegtrafikkloven (skilt- og vegmerkingssak).

Plan- og bygningsetaten slutter seg til Statens vegvesen sin anbefaling for trasévalg på den nordre delstrekningen, N1 - lang tunnel mellom Vågsbotn og Klauvaneset.

Konsekvensutredningen har vist at N1 er en god løsning for de aller fleste hensyn, med få konflikter. N1 har også best nettonytte.

Reguleringsarbeidet for Bybanen til Vågsbotn er i slutfasen. Plan- og bygningsetaten legger til grunn at videre detaljregulering av veikrysset må forholde seg til den løsning for Bybanen og depot som nå blir regulert.

Plan- og bygningsetaten slutter seg imidlertid ikke til trasévalget som Statens vegvesen har gjort for delstrekningen sør for Vågsbotn, S1a.

Byrådets vurdering og anbefaling/konklusjon:

Bergen bystyre har uttrykt støtte til og prioritert E16 Arna-Vågsbotn og E39 Vågsbotn-Klauvaneset.

Bergen kommune og Vestland fylkeskommune har også fattet vedtak om at strekningen Klauvaneset-Vågsbotn skal prioriteres som første delstrekning i utbygging av Ringveg øst.

Bergen kommune understreket imidlertid at prioritering og realisering av Bybanen til Åsane er en forutsetning for kommunens prioritering av E39 Vågsbotn-Klauvaneset.

Både Bergen kommune og Statens vegvesen anbefaler at nordre delstrekning, Vågsbotn-Klauvaneset, bygges ut som første byggetrinn.

Det er nå viktig å få vedtatt kommunedelplan for strekningen Vågsbotn-Klauvaneset som allerede har sikret finansiering i NTP. Byrådet anbefaler derfor å beholde bestemmelsen om at det skal planlegges for kollektivfelt/tungbilfelt i begge retninger. Dette skal i kommunedelplanen forstås i betydning fysisk tilrettelegging for kollektivfelt/tungbilfelt. Det avgjørende på nåværende plannivå er at veianlegget planlegges slik at kollektivfelt/tungbilfelt faktisk er mulig å etablere.

Oppsummert vurderer byrådet at det er tre mulige scenario for vedtak av KDP:

1. Vedta andre alternativ enn S1a-N1 på tross av innsigelse.
2. Vedta kommunedelplanen i tråd med Statens vegvesen sin anbefaling (S1a-N1).
3. Vedta deler av planen (klippe planen i to).

Vedta deler av planen. (Klippe planen i to)

Statens vegvesen anbefaler å regulere og bygge ut strekningen Vågsbotn-Klauvaneset først. Byrådet er enig i dette, og ser at dette er et komplekst planarbeid, hvor det samtidig er stort behov for fremdrift. Samtidig er det behov for å gjennomgå planene for Vågsbotn-Arna på nytt. Vegvesenet har tydelig signalisert at de ikke vil godta noen nedskalert løsning på strekningen. Likevel har Samferdselsdepartementet bedt Statens vegvesen om en vurdering av om vegnormalene bør justeres, og om dette vil påvirke prosjektene i porteføljen deres. Det får Samferdselsdepartementet svar på i juni. Stortinget har blant annet bedt departementet om å vurdere en høyere terskel for bygging av firefelts motorveger (jf. pressemelding fra regjeringen nr. 65/22).

Byrådet innstiller til bystyret å fatte følgende vedtak:

- 1) Med hjemmel i pbl. §11-15 og §11-16. vedtas følgende kommunedelplan:

A. Arna og Åsane bydeler - Kommunedelplan med konsekvensutredning E16/E39 Arna - Vågsbotn – Klauvaneset, planID 61200000 alternativ N1 med kryssprinsipp A for strekningen Vågsbotn – Klauvaneset, vist på plankart S1aN1 datert 10.02.2022

B. Tilhørende bestemmelser, datert 10.02.2022, med følgende endring:

a. Bestemmelse 2.4.2 endres til:

«Det skal fysisk tilrettelegges planlegges for egne kollektivfelt/tungbilfelt i begge retninger.

Fremkommelighet for kollektivtransport skal prioriteres framfor fremkommelighet for øvrig motorgående transport.»

C. Det vedtas ingen løsning for trasé sør for kryssprinsipp A jf. grense i figur 1-Høringsalternativer

2) Følgende forutsetninger skal legges til grunn og innarbeides i reguleringsplanen:

a) Det arbeides for å redusere omfanget/konsekvensene av kryss i Vågsbotn