



Høringsuttalelse - forprosjekt Ringveg Øst og E39 nord i Åsane

OHST ESARK-03-201600221-281

Hva saken gjelder:

Statens vegvesen har i brev av 24. august 2016 oversendt utredning om Ringveg Øst og E39 nord i Åsane. Høringsfrist er satt til 18. november 2016.

Utredningen er en oppfølging og videreføring av KVU/KS 1 for transportsystemet i Bergensområdet (2011), der det er anbefalt å starte planprosess for Ringveg Øst. Arbeidet er også en oppfølging av følgende vedtak i Bergen kommune:

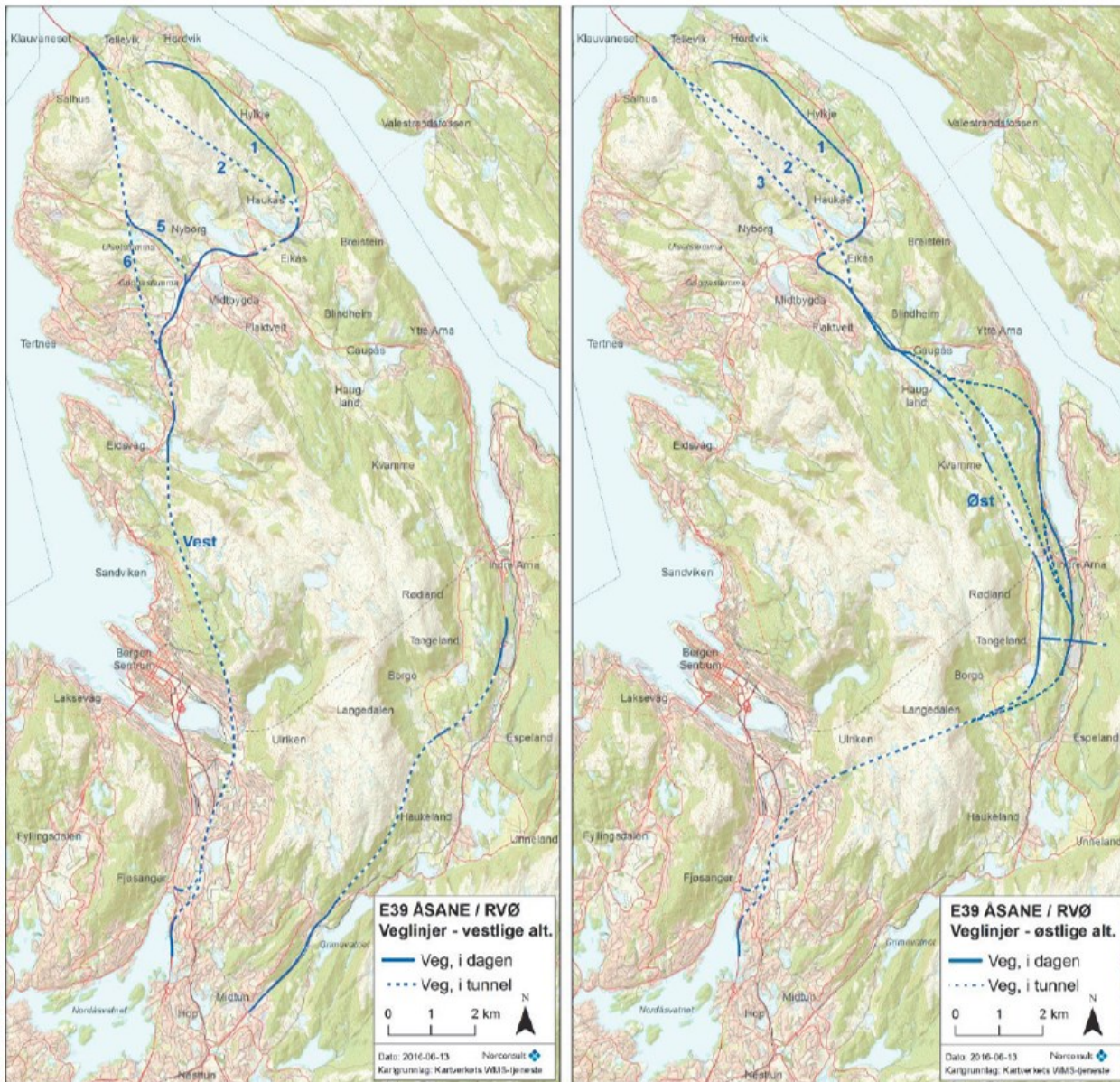
- Vedtak i byrådet av 5. september 2013 – «Mulighetsanalyse for Arnatunnelen (sak 1398-13): «Bergen kommune ønsker å videreutvikle Arnatunnelen som ledd i et ytre ringvegssystem basert på prinsippene i den framlagte mulighetsanalysen. Statens vegvesen bes om å starte formell planprosess i medhold av plan- og bygningsloven».
- Vedtak i bystyret 18. juni 2014 – «E39 Midtbygda – Nordhordlandsbroen. Mulige løsninger for bedre samordning av E39 og E16 i et framtidig ringvegssystem» (sak 165-14): «Statens vegvesen bes om å lage en utredning i tråd med inntatte merknader i denne saken». Følgende fremgår av byrådets merknader i saken:

«Etter at bystyret i februar 2001 fattet vedtak om tunnelinnslag for Nyborgtunnelen ved Ulsetstemma, er det utarbeidet flere utredninger med betydning for framtidig transportsystem i Bergensområdet. Hensynet til framtidig ringvegssystem og byutvikling i Åsane sentrum, gjør det nødvendig å vurdere på nytt hvor innslaget for Nyborgtunnelen med tilhørende nytt kryss mellom E39 og E16 skal føres sammen med hensyn til funksjon og innbyrdes rangering. Etter byrådets oppfatning må utredningen utgjøre en del av grunnlaget for videre arbeid med de to reguleringsplanene E39 Midtbygda-Nordhordlandsbroen og E16 Arna-Vågsbotn».

Utredningen handler om hvordan en ringvegforbindelse mellom sør og øst i Bergen kan etableres, samt koples sammen med en god løsning for E39 mellom Åsane og Nordhordlandsbroen i nord. En slik ny forbindelse sør-nord for E39 er vurdert i to ulike hovedkonsept (jf. kart neste side):

- Konsept vest – en linje via Eidsvåg, mest mulig direkte i tunnel forbi sentrum
- Konsept øst – en linje via Arna

Statens vegvesen ber i oversendelsesbrevet om at høringspartene i særlig grad uttaler seg til valg av korridor og videre planprosess – herunder spørsmålet om eventuell statlig plan.



Kort om utredningens innhold og Statens vegvesens anbefalinger

Bakgrunn – behov og mål

Den gjennomførte utredningen er basert på ambisiøse målsettinger om å svare på effekter av ulike ringvegløsninger, samt å svare på viktige spørsmål i andre aktuelle plansaker der Ringveg Øst er tema, herunder forholdet til E16 østover, KVU for nytt logistikknutepunkt i Bergensregionen, Bybanen til Åsane og Bymiljøtunnelen i sentrum.

Det har i ulike sammenhenger vært stilt store forventninger til hva en Ringveg Øst kan gi av effekter som del av et samlet transportsystem i Bergen. Behovene og målsettingene med prosjektet er derfor mange og sammensatte, oppsummert slik av Statens vegvesen:

- Trafikkavlastning og bedre luftkvalitet i Bergensdalen og sentrale deler av Bergen
- Bedre framkommelighet/kopling mot E16
- Økt trafiksikkerhet
- Styrking av felles bo- og arbeidsmarkedsregion
- Trafikkavlastning og grunnlag for byutvikling langs Steinestøvegen
- Trafikkavlastning i Midtbygda (Åsane)
- Nullvekst i biltrafikken i Bergen kommune (ekskl. næringstransport og gjennomgangstrafikk)
- Reduserte klimagassutslipp

Dagens trafikkmønster

For å berede grunnen for en best mulig forståelse av utredningens resultater, er det innledningsvis lagt betydelig vekt på å beskrive dagens trafikkmønster i Bergen. Statens vegvesen bruker reisevaneundersøkelsen (RVU) for Bergensområdet fra 2013 til å vise at det overordnede trafikkmønsteret i Bergen er sentrumsorientert. Nesten 90 % av reisene skal til eller fra sentrum («midtsonen»¹) eller foregår internt i denne sonen. Det vil si at gjennomgangstrafikk, altså bilturer som ikke er sentrumsrettet og ikke har reisemål innenfor midtsonen men som skal forbi, kun utgjør om lag 11 % av bilturene i de sentrale delene av Bergen.

Ovenstående viser omfanget av «unødvendig» biltrafikk gjennom de sentrale delene av byen og gir indikasjoner på hva som kan oppnås i form av flytting av biltrafikk til et ringvegssystem.

Vegstandard

Statens vegvesen slår fast at ny E39 som ringveg utenom Bergen og til Nordhordlandsbroen må være firefelts veg med lange tunneler og planskilte kryss i dagsoner. Dette bestemmes primært av trafikkmengder, topografi og krav til tunnelsikkerhet. Det pekes på at det er lagt til grunn en konservativ tilnærming med 80 km/t og en vegstandard som benyttes for innfartsårer og ringveger i bystrøk (dimensjoneringsklasse H7).

Trafikkberegninger – rammer og forutsetninger

Utredningen er særlig konsentrert om konseptvalg (konsept Øst og Vest) og hvilke trafikale effekter disse gir. Statens vegvesen peker på at mange av målsettingene handler om virkninger for biltrafikken, og at beregninger med Regional transportmodell (RTM) derfor har stått sentralt i arbeidet².

Beregningene er gjort med utgangspunkt i dagens befolkning og arealbruk (nye utbyggingsområder, fortetting etc. er ikke regnet med). Videre er følgende forutsetninger lagt til grunn:

- Bomringen i Bergen, med tidsdifferensierte takster
- Bybane til Flesland, Fyllingsdalen og Åsane (over Torget og Bryggen)
- Dagens rutetilbud for buss
- Nytt Sotrasamband, med bompenger
- Ny E39 Os-Bergen, med bompenger
- Ingen bompenger på Ringveg Øst

For å få en best mulig forståelse av effekter av hovedkonseptene Øst og Vest, er disse også testet i sammenheng med ulike pakker av restriktive tiltak mot personbil. I dette inngår ulike økninger av bompengetakster, bruk av kjørefelt på dagens hovedveger til kollektivfelt med reduserte fartsgrenser, økte parkeringsrestriksjoner, etc.

Kostnader

Konsept «øst» er estimert til å koste 17-20 mrd kroner, mens konsept «vest» er anslått til å ligge i størrelsesorden 19-26 mrd kroner. Dette inkluderer 5-9 mrd kroner til tiltak i korridor «øst» som etter vegvesenets vurdering vil være nødvendig dersom korridor «vest» velges. Kostnadsestimatene har en usikkerhet på +/- 40 %.

¹ Bergen sentrum, Minde og nordre deler av Landås i sør, Laksevåg i vest, og Sandviken ut til Eidsvåg i nord.

² RTM er et verktøy som beregner sannsynlig transportmønster basert på hvor folk bor, hvor arbeidsplasser og andre aktiviteter er lokalisert, transporttilbudet og kostnader knyttet til transporttilbudet.

Hovedresultater fra beregningene og Statens vegvesen sine vurderinger:

- Ringveg Øst omfordeler trafikk fra indre til ytre byområder, og gir isolert sett noe mer trafikkarbeid totalt. Utbygging av Ringveg Øst alene er derfor ikke et klimatiltak.
- Det er klare trafikale forskjeller mellom konsept «øst» og «vest». Beregninger av de isolerte virkningene av tiltakene (uten økte restriksjoner) viser følgende:
 - Konsept «øst» gir god kopling til E16, men liten trafikknedgang i Bergensdalen. Konseptet gir 15-20 % reduksjon fra Nygårdstangen og nordover til Midtbygda. Samlet sett gir løsningen 1,6 % økt trafikkarbeid i kommunen.
 - Konsept «vest» gir betydelig redusert trafikk i Bergensdalen, med beregnet reduksjon på 20-35 % på strekningen Fjøsanger-Danmarks plass, og tilsvarende mellom Nygårdstangen og Eidsvåg. Trafikken forventes imidlertid å bli uendret mellom Eidsvåg og Tertnes. Samlet sett gir løsningen 2,1 % økt trafikkarbeid i kommunen. Konseptet gir ikke direkte kopling til E16, som må gå i aksene Arna-Vågsbotn som i dag.
- Økte restriksjoner er nødvendig for å få tilstrekkelig effekt av Ringveg Øst. Kombinasjonen av økte restriksjoner og ny Ringveg Øst gir vesentlig større effekter på trafikkreduksjon i sentrale områder (25-60 % avhengig av konsept og delstrekning) og mulighet til å omdisponere dagens vegareal. En slik løsning gir også samlet redusert trafikkarbeid i kommunen på 3-4 %.
- Økte restriksjoner alene (uten bygging av Ringveg Øst) gir beregnet 5-10 % redusert trafikkarbeid i Bergen kommune, men betydelig økt trengsel og tidsbruk.
- Økning i trafikantbetaling bør balanseres mellom indre og ytre bydeler – dersom Ringveg Øst må delfinansieres med trafikantbetaling, må dette kompenseres med høyere takst sentralt for å oppnå de beregnede effektene.
- Ny E39 i nord, alene eller i kombinasjon med Ringveg Øst, vil ikke gi store endringer i det totale trafikkvolumet sentralt i Åsane. Det er like fullt slik at alternativ i vest, herunder vedtatt alternativ i kommunedelplan for Nyborgtunnelen (løsning N5), vil gi noe større trafikkvekst inn mot sentrum enn alternativene i øst. N5 ligger for langt vest til å fungere sammen med konsept «øst».
- Konsept Øst gir større muligheter for etappevis utvikling enn konsept Vest.
- Ny Ringveg Øst kan ikke koples til Ringveg Vest – det er verken byggbart eller trafikalt hensiktsmessig. Trafikken til og fra vest er i dag spredd på ulike traseer, og dette gir en gunstig, balansert spredning.
- Det er bare ett mulig tilkoblingspunkt for ny Ringveg Øst i sør, og det er fra sjølinjen mellom Hopskrysset og Fjøsangerkrysset.
- I Arna er ulike kryssløsninger vurdert – en «høy» løsning mellom Langedalen og dagens veg, og en «lav» løsning i dagens vegkorridor. Lav løsning anses som mest hensiktsmessig, blant annet fordi den gir mulighet for trinnvis utvikling.

Statens vegvesen har som nevnt også vurdert viktige spørsmål i andre aktuelle plansaker der Ringveg Øst er tema, herunder forholdet til E16 østover, Bybanen til Åsane og Bymiljøtunnelen i sentrum. Med utgangspunkt i modellberegningene, er vegvesenets vurderinger som følger:

- Ringveg Øst og Bymiljøtunnelen er tiltak som i all hovedsak er uavhengig av hverandre mht trafikale effekter.
- Bilfri sentrumskjerne (Torget og Bryggen) kan bare oppnås ved å bygge Bymiljøtunnelen.
- Fløyfjellstunnelen kan ikke omgjøres til en alternativ bymiljøtunnel etter at ny Ringveg Øst er bygget.
- Det er ikke mulig å legge Bybanen i Åsaneveien uten å forlenge Fløyfjellstunnelen.

Statens vegvesen sine anbefalinger

Vegvesenets anbefaling er å gå videre med konsept «øst» med formell kommunedelplan for ny E39 Sjølinjen/Fjøsanger-Arna-Vågsbotn. Begrunnelsen for å anbefale konsept «øst» er tredelt:

1. *«Omlegging av E39 vil gi nye muligheter for prioritering og styrking av tilbudet for gange, sykkel og kollektivtrafikk i sentrale byområder. Slike positive tiltak er helt nødvendige for samlet god måloppnåelse og byutvikling.*
2. *Konsept «vest» vil etablere et transporttilbud mellom nordre og søndre byområder med klart raskere kjøretid enn i dag. I et langt perspektiv vurderer vi det slik at konsept «vest» i størst grad vil invitere til uønsket bilbasert arealutvikling og persontransport mellom ytre byområder. Med konsept «øst» vil kjøretid og «reisemotstand» mer være som i dag.*
3. *Om en velger konsept «vest» må en langt på veg bygge konsept «øst» i tillegg. E16 må da utvikles mellom Arna og Vågsbotn, mens fv. 580 mellom Arna og Midttun også må vesentlig oppgraderes med delvis ny trasé. Med konsept «øst» inkluderes begge disse. En får et sammenhengende nasjonalt hovedvegnett som tangerer Bergen, og der E39 og E16 møtes i Arnadalen».*

Vegvesenet forutsetter at ny Ringveg øst kombineres med økte restriksjoner i det sentrale byområdet for å oppnå ønsket effekt. Videre anbefales det etappevis utbygging hvor Arna-Vågsbotn prioriteres først, at «lav løsning» legges til grunn for nytt E16-kryss i Arna, at kryssprinsipp S2 må velges for Sjølinjen/Fjøsanger, og at det ikke går videre med ambisjoner om å kople Ringveg Øst til Ringveg Vest.

Med hensyn til E39 nord for Åsane, anbefaler Statens vegvesen at valget tilpasses konseptvalget for Ringveg Øst, noe som innebærer at det kun er alternativene N1, N2 og N3 som anses som aktuelle. Dette betyr samtidig at tidligere anbefalt trasé for «Nyborgtunnelen» bør legges bort. Vegvesenet anbefaler at valg av alternativ i nord gjøres gjennom en egen kommunedelplan.

Fagetatens vurderinger

Fagnotat fra Etat for plan og geodata ligger ved saken. Fagetaten peker på sårbarheten i hovedvegnettet i Bergen i dag, der alle hovedstrømmer møtes på Nygårdstangen. Dette gjør det viktig å få etablert et overordnet vegnett som ikke belaster sentrale deler av byen.

Etat for plan og geodata peker videre på at dimensjonene Statens vegvesen legger til grunn på et nytt ringvegssystem, kan komme i konflikt med statens eget nullvekstmål for biltrafikken, og at det må vurderes hvordan dette kan motvirkes.

Fagetaten slutter seg i hovedsak til anbefalingene fra Statens vegvesen, men understreker at det bør tilstrebes en vegstandard som gir minst mulig inngrep, lavest mulig kostnader og mulighet for rask gjennomføring i etapper.

Fagetaten anbefaler at det startes formelt planarbeid med kommunedelplan for Ringveg Øst og tilsvarende for E39 nord for Åsane. Etaten peker på at planarbeidet vil omfatte vurderinger og valg av løsninger som har stor betydning for byutviklingen, og anbefaler derfor at arbeidet gjennomføres med kommunen som planmyndighet.

Byrådets vurderinger

Det vises innledningsvis til utredningens omtale av andre plansaker, herunder forholdet mellom en ny Ringveg Øst og henholdsvis Bymiljøtunnelen og Bybanen til Åsane. Disse forholdene er ikke omtalt i byrådets forslag til høringsuttalelse. Byrådet understreker like fullt at dette er kunnskap som vil bli grundig vurdert og behandlet i det videre arbeidet med å finne helhetlige løsninger for Bergen sentrum. Som en oppfølging av sak til bystyret i april 2016 (sak 88/16) om nytt trasévalg for Bybanen mot Åsane, har bystyret bedt om noen tilleggsutredninger for Sandviken. Byrådet har i denne saken vist til at det vil

fremme en samlet sak om strekningen sentrum-Åsane i løpet av 2016. I denne sammenhengen vil utredningene om både Bymiljøtunnelen og Ringveg Øst utgjøre viktig grunnlagsmateriale.

Byrådet anbefaler at bystyret avgir følgende høringsuttalelse til utredningen om Ringveg Øst og E39 nord for Åsane på vegne av Bergen kommune:

«Bergen kommune vil innledningsvis gi honnør til Statens vegvesen for å ha gjennomført et grundig utredningsarbeid. Prosjektet har bestrebet seg på å besvare en rekke spørsmål som har vært på både den faglige og den politiske dagsorden, og har ikke minst gjort en stor jobb med å dokumentere kjente og mindre kjente effekter et nytt ringvegsystem vil kunne få for transportsystemet i Bergen.

Bergen kommune slutter seg til Statens vegvesens hovedkonklusjon om at konsept «øst» vil være å foretrekke fremfor konsept «vest».

Bergen kommune slutter seg også til vegvesenets konklusjon om nødvendigheten av at Ringveg Øst kombineres med økte restriksjoner i det sentrale byområdet for å gi vesentlig trafikkreduksjon og mulighet til omdisponering av dagens vegareal. Bergen kommune understreker at en utbygging av Ringveg Øst med den standard som Statens vegvesen legger opp til, forutsetter slik pakke av restriktive tiltak som er vist i utredningen, herunder etablering av kollektivfelt på eksisterende E39.

Etter kommunens vurdering reflekterer vegvesenets begrunnelse av konsept en tydelig forståelse av de særegne problemstillinger som kjennetegner storbyenes transportutfordringer. Konseptet som velges skal ikke først og fremst bidra til raskere og bedre fremkommelighet for bilistene som skal gjennom byen – minst like viktig er målet om å redusere sårbarhet og øke fleksibiliteten i transportsystemet. Med et funksjonelt ringvegsystem er det i større grad mulig å styre og påvirke reisemønstre og reisemåter – både for de som bor i byen og for de som bare er på gjennomreise. Samlet sett kan dette resultere i et transportsystem som blir mer klima- og miljøvennlig, mer robust og som bidrar til å skape en bedre by å bo i.

I rapporten er dagens trafikkmønstre i Bergen grundig beskrevet, delvis for å begrunne hvorfor bygging av et nytt ringvegsystem i seg selv ikke løser alle utfordringer knyttet til mye biltrafikk i sentrale deler av byen. Bergen kommune kjenner seg igjen i beskrivelsen av dagens trafikkmønstre, men ser det verken som overraskende eller problematisk at det kreves bruk av flere samtidige virkemidler for å oppnå de ønskede effektene av tiltaket. Det er naturlig at en økning i samlet vegkapasitet gjennom bygging av en ny ringveg, ikke er et egnet virkemiddel til å redusere byens biltrafikk. Bergen kommune peker på at en vesentlig del av begrunnelsen for å bygge Ringveg Øst, vil være å redusere vegkapasitet gjennom byen, og erstatte dette med bedre tilrettelegging for kollektiv, sykkel og gange.

Med utbygging av ny Ringveg Øst og samtidig økte restriksjoner i sentrumsrettet trafikk, viser rapporten et potensial for reduksjon i trafikkarbeidet på 25-50 % mellom Fjøsanger i sør og Midtbygda i nord (for konsept «øst»), samtidig som den samlede trafikken i Bergen går ned med 4 %. Dette er løfterike prognoser, og vil kunne være et betydelig bidrag til å forbedre luftkvaliteten og frigjøre sentrale deler av byen fra trafikkbelastning, forbedre fremkommelighet for gjennomgangstrafikk og særlig nyttetraffic, samt redusere klimagassutslipp fra transportsektoren.

En viktig grunn til at Bergen kommune ser disse prognosene som løfterike, er at modellberegningene som ligger til grunn gir forhåpninger om enda sterkere effekter i praksis:

- Transportmodellene forutsetter at personer gjør valg basert på kjente forklaringsfaktorer – dersom det skjer trendbrudd der personer velger ut fra andre kriterier, vil ikke modellene fange opp dette. I dag står vi midt oppe i et «grønt skifte» hvor enkeltpersoner nettopp foretar valg ut fra ny forståelse og nye preferanser.

- Transportmodellene har velkjente svakheter ved at de ikke i tilstrekkelig grad fanger opp forbedringer av tilbud innenfor kollektivtransport og gange- og sykkel. Dette medfører betydelig sannsynlighet for at modellen underrapporterer positive konsekvenser av tiltak som fremmer klima- og miljøvennlige transportformer.
- Beregningene er gjort med utgangspunkt i dagens befolkning og arealbruk. Enda større effekter vil kunne forventes med en økende befolkning som i stadig større grad tar innover seg behovet for endring av reisevaner, og som bor stadig tettere. I den forbindelse vises det til det langsiktige arbeidet med fortetting som har pågått i Bergen de siste 15-20 år, forsterket ved ny kommuneplan (samfunnsdel) vedtatt i juni 2015, samt pågående arbeid med ny arealplan (KPA). Dette er en samfunnsutvikling som både vil gjøre det både enklere og mer effektivt å sette i verk restriktive tiltak som beskrives i rapporten, der deler av dagens vegareal blir omdisponert til kollektivtraseer, strengere parkeringsnormer, høyere bompengetakster, etc.

Bergen kommune er videre enig med Statens vegvesen i at også samfunnsøkonomiske hensyn trekker i retning av at konsept «øst» er det riktige, ettersom betydelige oppgraderinger av eksisterende veg mellom Midttun via Arna til Vågsbotn vil måtte gjennomføres uansett.

Bergen kommune ber om at et mer moderat utbyggingsalternativ av «konsept øst» belyses grundigere i den videre formelle planprosessen.

Etter Bergen kommune sin vurdering, burde et mer moderat utbyggingsalternativ av «konsept øst» i større grad vært vurdert som et selvstendig konsept i utredningen. Sett i lys av Paris-avtalen og Norges forpliktelser til å realisere et nullutslippssamfunn frem mot 2050, ville det være naturlig å utrede et utbyggingsalternativ som dimensjoneres og tar høyde for en fremtidig lavere trafikkmengde og/eller teknologi som gjør det mulig å avvikle mer trafikk innenfor mindre trafikkareal. Det er ikke mulig å realisere det paradigmeskiftet vi står overfor dersom all ny vegutbygging baseres på kontinuitet og videreføring av dagens vekstprognoser for biltrafikken. Vurdering av et moderat utbyggingsalternativ vil også være naturlig av hensyn til realisme i finansiering og gjennomføring av prosjektet.

Uavhengig av valg av løsning for en ny Ringveg Øst, mener Bergen kommune at det må arbeides for å finne løsninger på kort sikt for å utbedre Fv 580 (særlig Grimesvingene). Dette arbeidet bør ha et særlig fokus på løsninger for å forbedre fremkommelighet og trafiksikkerhet for gående og syklende.

Bergen kommune slutter seg til Statens vegvesens anbefaling om valg for E39 nord for Åsane.

Anbefalingen om konsept «øst» for blant annet å legge best mulig til rette for å flytte trafikk ut av det sentrale byområdet, innebærer samtidig at aktuelle traseer videre nordover begrenser seg til de østligste traseene. En naturlig konsekvens av dette er at tidligere valgt trasé gjennom kommunedelplan fra 2001 (N5) oppheves. Bergen kommune vil derfor ta initiativ til å starte opp et nytt kommunedelplanarbeid som kan erstatte bystyrets vedtak av 19. februar 2001, sak «Åsane nord. Ev 39 Midtbygda – Nordhordlandsbrua. 2. gangs behandling av kommunedelplan».

Bergen kommune ser det ikke som naturlig at verken ny kommunedelplan om Ringveg Øst eller E39 nord i Åsane utarbeides som statlig plan.

Statens vegvesen har bedt høringspartene om å ta særskilt stilling til planprosess med eventuell statlig plan. Bergen kommunes generelle holdning er at arealplanlegging er en kommunal kjerneoppgave, og viser til at statlig plan er å anse som en unntaksordning i plan- og bygningsloven.

Når det gjelder dette konkrete planarbeidet, er Bergen kommunes syn basert på følgende argumenter:

- Begge planene er fysisk avgrenset til Bergen kommune, selv om særlig plan for E39 nord for Åsane er tett knyttet til nabokommuners interesser.

- Det er stor grad av enighet mellom nasjonale og lokale interesser, noe som tilsier at det ikke er behov for statlig plan.
- Planarbeidet vil omfatte vurderinger og valg av løsninger som har stor betydning for byutviklingen. Statens vegvesen identifiserer selv flere av disse i oppstillingen av behov og mål for prosjektet. Vegvesenet er tydelig på behovet for at disse tydeliggjøres og vektas i forbindelse med oppstart av formelt planarbeid. Dette er komplekse avveininger som Bergen kommune både vil ha de sterkeste interessene i og de beste forutsetningene for å håndtere.

Uansett valg av planmyndighet, ser Bergen kommune det som særlig viktig at partene i det formelle planarbeidet legger til grunn de ambisiøse målsettingene på klima- og miljøområdet som en vesentlig inngangsfaktor. Dette vegtiltaket har potensial til å skape positive effekter for transportsystemet i Bergen og Bergensområdet, men det avhenger blant annet av hvordan målstrukturen defineres og vektas, hvordan metodiske verktøy og modeller anvendes, og evnen til å identifisere fremtidsrettede løsninger.»

Begrunnelse for fremleggelse for bystyret:

Bystyret avgir høringsuttalelser på vegne av Bergen kommune i prinsipielle saker som samtidig innebærer politiske avveininger, jf. byrådets fullmakter § 7, bystyresak 236/16. Denne saken anses som prinsipiell med viktige politiske avveininger, og legges derfor frem for behandling i bystyret.

Byrådet innstiller til bystyret å fatte følgende vedtak:

Bergen kommune avgir høringsuttalelse til Statens vegvesen sin utredning «Ringveg Øst og E39 nord i Åsane» i samsvar med byrådets anbefaling.

Dato: 27. oktober 2016

Dette dokumentet er godkjent elektronisk.

Harald Schjelderup
byrådsleder

Anna Elisa Tryti
byråd for byutvikling

Vedlegg:

Fagnotat fra Etat for plan og geodata av 27.09. 2016

Oversendelsesbrev fra SvV av 24.08. 2016

Hovedrapport datert 24.08. 2016 m/vedlegg