

Statens vegvesen Region vest
Askedalen 4
6863 LEIKANGER

Knarvik, 18. november 2016

Høyring - Utgreiing om Ringveg øst og E39 nord i Åsane

Me viser til brev datert 24. august 2016 frå Statens vegvesen Region vest med invitasjon til å gje innspel til «Utgreiing om Ringveg øst og E39 nord i Åsane». Her fylgjer innspel frå Regionrådet i Nordhordland.

Regionrådet vil innleiingsvis gje honnør til Statens vegvesen Region Vest for å ha gjennomført eit grundig utredningsarbeid.

Me viser også til eit positivt møte med Bergen kommune og Statens vegvesen i Bergen Rådhus onsdag 2. november. Der var det svært positive signal og eit sterkt ønskje frå alle aktørane om å koma i gong med planprosess for E39 nord i Åsane så fort som mogleg.

Regionrådet i Nordhordland er svært utålmodige med å få ein betre veg på E39 nord i Åsane. Dette er, og har i mange år vore, det viktigaste samferdselsprosjektet for Nordhordland, noko me også har understreka i vår uttale til NTP 2018-2029. Det viktigaste for oss er at det vert vedteke ny trase for E39 nord i Åsane så raskt som mogeleg og at arbeidet på denne kan starta opp. Dette prosjektet vil vera eit av dei beste til å tilfredsstilla dei kriteria som er til samfunnsøkonomisk lønnsemd, samfunnstryggleik og samanhengande standard / utbygging. Prosjektet er i stor grad tenkt å vera bompengefinansiert gjennom Nordhordlandspakken.

Planlegging og realisering av E39 nord i Åsane må ha høg prioritet. Dette arbeidet må skje uavhengig av framdrift for Ringveg øst.

Regionrådet registrerer at Nyborgtunnelen slik den var vedteke i kommunedelplan (alternativ N5) no ikkje synes å vera så aktuell på grunn av vektlegginga av konseptvalet for Ringveg øst. I tilrådinga frå Statens vegvesen er det alternativa N1, N2 og N3 for E39 nord i Åsane som er anbefalt som alternativ og den vurderinga vert også støtta av Bergen kommune. Regionrådet tek dette til etterretning og ser det som viktigast å jobba for at eit av alternativa N1, N2 eller N3 vert valt så raskt som mogeleg og at bygginga av ny trase kjem i gong.

Val av alternativ N1, N2 eller N3 for E39 nord i Åsane

Det viktigaste kriteriet for val av alternativ er at ein vel det alternativet som kan realiserast raskast, og at dette alternativet gir god flyt, få påkøyringspunkt slik at ein unngår situasjonar som ein har på Eikås i dag. Dette må avklarast i planarbeidet.

Val av planprosess med eventuell statleg plan

I møte med Bergen kommune 2. november var haldninga frå Bergen kommune at dei ikkje ønskte ein statleg kommunedelplan. Me har forståing for det standpunktet i og med at heile vegprosjektet skjer i Bergen kommune. Men me vil samstundes peika på at trasen for E39 frå Nordhordlandsbrua til Bergen sør er eit stort samferdselsprosjekt for det overordna riksvegnettet og løysingar involverer og betyr mykje både lokalt, regionalt og nasjonalt. For å vekta dei ulike interessene og samstundes sikra ei hurtig framdrift, kan det vera gode argument for at det bør vera ein statleg plan.

Uavhengig av kva planprosess som vert valt, er det viktigaste at planprosessen startar opp så raskt som mogeleg, og at det er ein god dialog mellom alle aktørane slik at planprosessen vert gjennomført så hurtig som mogeleg. Me trur at vilje frå alle aktørane om å få til noko, er viktigare enn kva planprosess som vert valt.

Realisering av ny trase for E39 nord i Åsane er det viktigaste samferdselsprosjektet for Nordhordland og me ønskjer framover å ha ein tett dialog med aktørane om framdrifta og val av løysingar.

Me helsing



Karstein Totland
Leiar
Regionrådet Nordhordland



Hallvard Oppedal
Leiar
Utval for næring og samfunnsutvikling

Sakshandsamar: Rune Heradstveit og Bent Gunnar Næss

Vedlegg:

- Lindås kommune sin uttale, kommunestyresak 082/16
- Meland kommune sin uttale, kommunestyresak 108/2016
- Masfjorden kommune sin uttale, kommunestyresak 101/2016
- Radøy kommune sin uttale, formannskapet 100/2016

Sakspapir

Saksbehandlar	Arkiv	ArkivsakID
Anny Bastesen	FA - Q12, TI - &13	16/2158

Saksnr	Utvalg	Type	Dato
108/2016	Kommunestyret	PS	09.11.2016

Innspel til regional høyringsuttale - Utgreiing om Ringveg øst og E39 nord i Åsane

Vedlegg:

Høyring - Utgreiing om Ringveg øst og E39 nord i Åsane
2016_08_24_Hovedrapport
Vedlegg_1a_Trafikkmodell_tolking_og_analyse
Vedlegg_2_Dokumentasjonsnotat_Transportmodell
Vedlegg_3_Kryss_i_tunnel
Vedlegg_4_Kapasitetsberegninger_Fjøsanger
Vedlegg_5_Konfliktpotensial
Vedlegg_6_Kollektivtransport
Vedlegg_7_Sluttrapport_ideutvikling

Saksopplysningar:

Bakgrunn

Statens vegvesen har laga ei utgreiing om Ringveg øst og E39 nord i Åsane, som dei ber om tilbakemelding på. Utgreiinga skal leggjast til grunn for vidare arbeid med planprogram, og etter kvart kommunedelplan. Det kan vere aktuelt med statleg kommunedelplan.

Høyringsfristen er 18.11.2016. Regionrådet skal gje ein felles uttale frå Nordhordlandskommunane. Kvar kommune kan kome med innspel til regionrådet.

Utgreiinga er ei vidareføring av Konseptvalutgreiinga (KVU) for transportsystemet i Bergensområdet i 2011, der det vart tilrådd å starte planprosess for Ringveg øst. I tillegg følgjer utgreiinga opp vedtaket i Bergen bystyre i 2014, der bystyret ber om at trasé og kryssløysingar for E39 mellom Åsane og Nordhordlandsbrua vert utgreidd på nytt.

Statens vegvesen slår fast at spørsmålet om Ringveg øst og løysinga for E39 nord i Åsane er samansett og komplisert. Bygging av ny E39 i nord vil krevje store investeringar og har klare potensiale for konflikter, både når det gjeld trasé, val av løysing og vekting av nasjonale / lokale interesser.

Det er funne tre konsept å velje mellom:

1. Ikkje flytte E39, satse på auka restriksjonar på biltrafikken
2. Konsept «vest» via Eidsvåg, kombinert med auka restriksjonar
3. Konsept «øst» via Arna, kombinert med auka restriksjonar.

Statens vegvesen vurderer at byområdet er best tent med Ringveg øst via Arna, med tre alternative traséar nord i Åsane. Av seks alternativ er det skissert tre aktuelle:

- N1 (dagline) frå dagens Hordviktunnel, ved sida av dagens E39 fram til Brurås, vidare gjennom Eikåstunnelen
- N2 i ny tunnel frå Tellevik til Brurås, vidare gjennom Eikåstunnelen
- N3 i ny tunnel frå Tellevik til Blindheim, under Vikaleitet

Statens vegvesen tilrår til slutt å gå vidare med formell kommunedelplan for strekningen Sjølinja/Fjøsanger – Arna – Vågsbotn. Det er ein føresetnad at det blir innført auka restriksjonar på biltrafikk til / frå Bergen sentrum. Ved etappevis utbygging bør strekningen Arna – Vågsbotn prioriterast først. Dei gjeldande planane for Nyborgtunnelen bør leggjast bort. Val av alternativ for E39 gjennom Åsane bør avgjerast gjennom ny kommunedelplan, der dei tre løysingane N1, N2 og N3 blir vurdert.

Statens vegvesen ønskjer innspel på val av korridor og planprosess med eventuell statleg plan.

Alle dokumenta ligg på nettsida til Statens vegvesen:

<http://www.vegvesen.no/sok?query=E39+nord+i+%C3%A5sane>

Vurdering

Det er interessant å studere utgangspunktet for utgreiinga. Det er dagens folketal og arealbruk som ligg til grunn for modellane som er nytta; verken venta utvikling eller potensialet for større vekst i Bergensergionen er vektlagt. Det er heller ikkje lagt vekt på kva effektar eit betre vegnett kan ha på nærings- og folketalsutvikling.

Det er fokusert på avlastning av biltrafikk til og frå Bergen sentrum, samstundes som det er påvist at transportbehovet i all hovudsak er dominert av bilturar mellom (for vår del) Nordhordland og ytre bydelar, og sentrum. Dette på grunn av stor aktivitet i sentrum og høg andel av arbeidsplassar – i tillegg til service- og kulturtilbod mm. Avlastinga av biltrafikk som følgje av ny ytre ringveg blir dermed liten. For å få ned biltrafikken må derfor andre tiltak setjast inn, som auka bompengesatsar og tiltak på gang- og sykkelvegnettet og innan kollektivtilbodet. Kollektivtransport kan likevel ikkje få prioritet fordi det medfører auka trengsel og kø for biltrafikken. Korleis transportbehovet skal kunne ivaretakast seier ikkje utgreiinga noko om.

Utgreiinga slår fast at måla med ringveg øst og ny vegløyising i nord må spissast og vektast. Det å bli samde om mål og vektning er ei politisk oppgåve, som må avklarast i prosessen/høyringa. Gjennom det arbeidet som er utført til no, er det identifisert følgjande mål, i uprioritert rekkefølge:

- Trafikkavlastning og betre luftkvalitet i Bergensdalen og sentrale deler av Bergen
- Betre kopling mot E16
- Auka trafikktryggleik
- Styrking av felles bu- og arbeidsmarknadsregion

- Trafikkavlasting og grunnlag for byutvikling langs Steinestøvegen
- Trafikkavlasting sentralt i Åsane
- Nullvekst i biltrafikken i Bergen kommune (ekskl. næringstransport og gjennomgangstrafikk)
- Reudserte klimagassutslepp

Administrasjonen saknar vektlegging av E39 mot nord, både den viktige rolla vegen har for transportaksen Trondheim – Bergen og den viktige rolla vegen har som innfartsåre frå Nordhordlandsregionen. Særleg Bergen er avhengig av tilgang på arbeidskraft frå nord, og Hordalandsregionen har mykje på vinne på eit sterkt og veksende næringsliv i Nordhordland. Eit godt tilrettelagt transportnett er avgjerande for at veksten ikkje blir flytta til Oslo eller utlandet.

Både Ringveg øst via Arna og Ringveg vest via Eidsvåg har endepunkt ved Fjøsanger, og leier trafikken utanom sentrum. Ringveg vest er noko kortare, men koplinga mot E16 er mindre avklart. Administrasjonen vurderer at val av øst- eller vest-korridor i seg sjølv har mindre å seie for trafikkavviklinga til / frå Nordhordland. Det er først og fremst gjennomførings- og tidsplan som er avgjerande for kva korridor som er mest hensiktsmessig.

For E39 nord i Åsane sin del blir det hevda at gjennomgangstrafikken som ikkje har sentrum som mål, er liten. Det kan sjå ut til at E39 i hovudsak tener lokaltrafikken gjennom Åsane. For Nordhordlandsbrua er det trafikkta frå 2013 som er lagt til grunn. Samstundes blir det slått fast at ny ringveg skal byggjast som motorveg med fire kjørefelt og fartsgrense 80 km/t.

Når det gjeld val av trasé N1, N2 eller N3, vurderer administrasjonen at N2 med tunnell og påkopling til Eikåstunnelen er den beste løysinga. N1 i dagen kan lett skape konflikter i høve til eksisterande arealbruk, og N3 har dårleg løysing for Vågsbotn. N3 utnyttar ikkje kapasiteten i Eikåstunnelen/krysset i Vågsbotn, som nyleg er bygd med høg standard.

Tilrådinga frå Statens vegvesen til slutt er vag når det gjeld tidsplan for delprosjekta.

Etter gjennomgangen av utgreiinga vurderer administrasjonen at Nordhordlandskommunane si viktigaste oppgåve er å arbeide for at ny trasé for E39 nord i Åsane får høgaste prioritet i planarbeidet, deretter kjem Ringveg øst. Vidare må kollektivtilbodet styrkast vesentleg for at målet om redusert biltrafikk til Bergen sentrum skal kunna oppfyllest. Rutestrukturen som er i ferd med å bli innført bygger ned tilbodet frå Nordhordland. Det er også vesentleg at ny ringveg, ny E39 nord i Åsane og styrka kollektivtilbod er på plass før nye strenge restriksjonane på biltrafikk til/frå Bergen sentrum blir innført. Dette for å sikre eit reelt alternativ til biltransport og felles bu- og arbeidsmarknadsregion.

Folkehelse: Ikkje relevant for denne saka

Miljø: Skal føre til reduserte klimagassutslepp

Økonomi: Ikkje relevant for kommunebudsjettet, men stor verdi for samfunnet

Konklusjon

Det er positivt at prosessen kring E39 nord i Åsane og Ringveg vest / øst er starta. Det er eit stort samferdselsprosjekt som vedkjem fleire kommunar, og det er potensiale for konflikter både når det gjeld val av løysingar og vektning mellom lokale og nasjonale interesser. Administrasjonen vurderer at ein statleg reguleringsplan er hensiktsmessig.

Administrasjonen meiner det betyr mindre om Ringveg vest eller Ringveg øst blir valt, men rår til at alternativ N2 blir lagt til grunn som trasé i nord. Delprosjektet E39 nord i Åsane må få høgast prioritet

både når det gjeld planarbeid og gjennomføring. Sidan strengare restriksjonar på biltrafikken til / frå Bergen sentrum er ein del av konseptet, må kollektivtilbodet styrkast vesentleg. Det trengs utvida innsikt i kva som må til for at dei reisande til / frå Nordhordland kan prioritere å reise kollektivt.

Framlegg til vedtak:

«Kommunestyret i Meland sitt innspel til felles regional høyringsuttale til «Utgreiing om Ringveg øst og E39 nord i Åsane» går fram av saksutgreiinga over.»

SAKSPAPIR

Saksnr	Utval	Type	Dato
082/16	Kommunestyret	PS	27.10.2016

Saksbehandlar	ArkivsakID
Arne Eikefet	16/8

Innspel til regional høyring - Utgreiing om Ringveg øst og E39 nord i Åsane.

Rådmannen sitt framlegg til vedtak

Kommunestyret i Lindås har innspel til felles regional høyringsuttale til «Utgreiing om Ringveg øst og E39 nord i Åsane» slik det går fram av vurdering og oppsummering i denne saka.

Saksopplysningar:

Vedlagte dokument:

Ikkje vedlagte dokument:

[Høyringsbrev - Utgreiing om Ringveg øst og E39 nord i Åsane.pdf](#)

[Hovudrapport - Ringveg øst og E39 nord i Åsane.pdf](#)

[Presentasjon - Utredning Ringveg øst og E39 nord i Åsane.pdf](#)

[Vedlegg 1a Trafikkmodell tolking og analyse.pdf](#)

[Vedlegg 1b Trafikkmodell resultatark \(NB! 57 MB\).pdf](#)

[Vedlegg 2 Dokumentasjonsnotat Transportmodell.pdf](#)

[Vedlegg 3 Kryss i tunnel.pdf](#)

[Vedlegg 4 Kapasitetsberegninger Fjøsanger.pdf](#)

[Vedlegg 5 Konfliktpotensial.pdf](#)

[Vedlegg 6 Kollektivtransport.pdf](#)

[Vedlegg 7 Sluttrapport ideutvikling.pdf](#)

Alle desse dokumenta kan lastast ned frå :

<http://www.vegvesen.no/Europaveg/e39ringvegost/nyhetsarkiv/utgreiing-om-ringveg-%C3%B8st-og-e39-nord-i-%C3%A5sane-til-h%C3%B8yring>

Saka skal avgjerast i kommunestyret

Saksopplysningar

Saka skal avgjerast i kommunestyret

Bakgrunn for saka:

Statens Vegvesen har utarbeidd ei utgreiing om Ringveg øst og E39 nord i Åsane. Utgreiinga, med Statens Vegvesen si tilråding til vegløyningar, er lagt ut til offentlig høyring med høyringsfrist fredag 18. november 2016.

Det er aktuelt at regionrådet kjem med ei felles uttale frå Nordhordlandskommunane . Denne saka gjeld difor kva innspel Lindås kommunestyre skal gje som grunnlag for rådet si uttale til utgreiinga.

Utgreiinga er ei vidareføring av konseptvalsutgreiinga (KVU) for transportsystemet i Bergen (2011) og oppfølging av vedtak i Bergen bystyre frå 2014, der bystyret ber om at det vert gjort ei ny utgreiing av trase og kryssløyningar for E39 mellom Åsane og Nordhordlandsbrua.

Det framlagte arbeidet syner at spørsmålet om Ringveg øst (flytting av E39) og løysing nord i Åsane er samansett og komplisert. Litt forenkla kan ein sei at i tillegg til «nullalternativet», har ein tre hovudkonsept å velje mellom

1. Ikkje flytte E39, satse primært på auka restriksjonar.
2. Konsept «Vest» via Eidsvåg, kombinert med auka restriksjonar.
3. Konsept «Øst» via Arna, kombinert med auka restriksjonar.

Statens Vegvesen har identifisert og utarbeidd mål og behov for å kunne samanlikne konseptane som er utarbeidd. Ingen av konseptane eller kombinasjonane av konsept gjer positiv måloppnåing på alle mål og behov. Det er også klart at bygging av ny E39 både vil krevje store investeringar og ha klart potensial for store arealkonfliktar.

Statens vegvesen si vurdering er at byområdet er mest tent med konsept «Øst» via Arna i kombinasjon med prinsipp «N1», «N2» eller «N3» nord i Åsane. Vidare tilrår Statens Vegvesen å starte formell planprosess for desse alternativa etter Plan- og bygningslova.

Det kan vere aktuelt med statleg kommunedelplan etter §6-4 i PBL. Dette er eit stort samferdselsprosjekt der nye løysingar for det overordna riksvegnettet direkte eller indirekte involverer fleire kommunar. Det er eit stort potensiale for usemje om val av løysing og det må forventast at det kan oppstå konfliktar mellom lokale og nasjonale interesser.

Høyringsinnspel vil bli summert opp og vere grunnlag for vidare arbeid med planprogram. Statens vegvesen ber spesielt om uttale til :

- Val av korridor
- Planprosess med eventuell statleg plan

Vurdering:

I ein idefase og ein silingsprosess har Statens vegvesen, Bergen kommune og Hordaland Fylkeskommune utvikla to hovudkonsept for ny Ringveg øst i Bergen:

- Konsept «Vest» via Eidsvåg, kombinert med alternative løysingar for E39 nord i Åsane
- Konsept «Øst» via Arna, kombinert med alternative løysingar for E39 nord i Åsane

Konsepta og løysingane, inkludert tilråding frå vegvesenet, er omfattande gjennomgått i Statens vegvesen (SVV) sin 64-siders hovudrapport.

Rapporten baserer seg mellom anna på ein stor idefase med fagfolk frå SVV, Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune. Ei mengd ulike traseløysingar er kasta fram i idefasen og så i ettertid silt etter visse kriteria. Desse kriteria, og vektinga av desse, er svært avgjerande for kva for alternativ og kombinasjonar som kjem med vidare i planprosessen.

Til dømes har reisetid mellom Nordhordland og Midtbygda og effektiv kollektivtrafikk frå Nordhordland begge veking 1, medan trafikkavlasting Midtbygda har veking 6. Ei tunnelloysing mellom Nordhordlandsbrua og området nord for Ikea, løysing «N-4», fell såleis vekk i silinga og er ikkje lenger med i hovudrapporten som aktuelt vurdert løysing på E39 frå Nordhordland.

Når det gjeld hovudalternativa, konsept «Vest» eller «Øst», så er desse svært forskjellige og med sprikande måloppnåing.

«Vest», med «N-5» eller «N-6» er utvilsamt raskaste vegen for bil- og kollektivtransport frå Nordhordland og til Bergensdalen, men er uhensiktssmessig mot E16. Koplinga mot framtidig bybane i Åsane er ikkje god. På lengre sikt vil sannsynligvis «Vest» føre til ei uønskt bilbasert arealutvikling og persontransport mellom dei ytre byområda. Å byggje «Vest» medfører svært lang tunnell Eidsvåg- Fjøsanger. Dessutan må deler av «Øst» byggast i tillegg grunna naudsynt oppgradering av Indre Arna- Midttun. Samla kostnad for «Vest» er anslått til mellom 19 og 26 mrd.

«Øst» med «N-1», «N-2» eller «N-3» er eit konsept meir på line med det andre større byar vel som si løysing. Konseptet gjev sannsynligvis nye mogelegheiter for styrking av tilbodet for gange, sykkel og kollektivtrafikk i sentrale byområder, noko som er grunnleggande for ei god byutvikling i Bergen.

Vidare må som nemnt deler av «Øst» byggast uansett og ein får då eit samanhengande nasjonalt hovudvegnett som tangerer Bergen, og der E39 og E16 møtes i Arnadalen. Samla kostnad for «Øst» inkludert til dømes «N-3» mot Nordhordland, er vurdert til mellom 17 og 20 mrd.

Samla sett synes konsept «Øst» å vere eit samfunnsmessig betre prosjekt enn «Vest».

Basert på at «Øst» vert valt står ein igjen med val av N-løysing Midtbygda-Nordhordlandsbrua:

- «N-1» - dagens Hordviktunnell (2 felt) i nord, vidare i hovudsak veg i dagen oppe i lia vest for dagens E39, eller langs eksisterande E39, forbi Hylkje og Haukås til Brurås. Mellom Brurås og Vågsbotn nyttast noverande 4-feltsveg med Eikåstunnellen.
- «N-2» – i tunnell frå Tellevik ved Nordhordlandsbrua til Haukås og vidare langs eksisterande veg til Brurås. Mellom Brurås og Vågsbotn nyttast dagens 4-feltsveg med Eikåstunnellen.
- «N-3» – i tunnell frå Tellevik ved Nordhordlandsbrua, under Vikaleitet, til Blindheimsdalen og tilknytning tilbake til Vågsbotn /Eikås.
- «N-4»-løysinga frå Tellevik og til nord for Ikea vart forkasta under evalueringa, men er likevel teke med vidare inn i trafikkutgreiinga for å vere sikker på at denne ikkje

kunne ha særskilte trafikkale fordeler som evalueringa ikkje fanga opp på akkurat dette temaet.

Erfaringsmessig bør konfliktspotensialet i ulike alternativ undersøkast grundig på førehand og vektleggast tilsvarande ved val av løysing. Alternativet kan vere årevis med prosessar i media og andre stader. Konfliktspotensialet i dei ulike løysingane er skissert i rapporten sin tabell 7.3:

Alternativ for E39 mellom Nordhordlandsbrua og Åsane					
	N-1	N-2	N-3	N-5	N-6
Nærmiljø/friluftsliv	Stort negativt	Lite negativt	Lite negativt	Middels neg.	Lite negativt
Naturmangfald	Lite negativt	Lite negativt	Lite negativt	Lite negativt	Lite negativt
Naturressurs	Middels neg.	Lite negativt	Middels neg.	Lite negativt	Lite negativt
Kulturmiljø	Middels neg.	Lite negativt	Middels neg.	Middels neg.	Lite negativt
Landskapsbilete	Middels neg.	Middels neg.	Stort negativt	Middels neg.	Middels neg.

For Lindås og Nordhordland bør det vere eit viktig mål å få bygd ein forbindelse til det sentrale Åsane så snøgt som mogeleg.

Dagalternativet «N-1» har i rapporten ein litt uklar fysisk plassering, då den er omtalt både langs eksisterande E39 og i dalsida vesentlig ovanfor denne. Uansett er den openbert konfliktsfylt på mange områder for både dei som bur i området og for trafikk som kan bli alvorleg påverka i den omfattande anleggstida. «N-1» er sannsynligvis vesentlig rimeligare både å etablere og drive enn tunnellalternativa. Dette er eit viktig argument, men direkte og indirekte kostnader for nærmiljøet skal heller ikkje undervurderast.

«N-2» er eit mellomalternativ med lang tunnell som gjev minst konfliktspotensiale.

«N-3» er eit langt tunnellalternativ med ein noko spesiell løysing i Vågsbotn. Å finne plass til ei betre (dag-) løysing Vikaleitet-Eikås- Vågsbotn bør ha høg prioritet her.

«N-4» med sin kortare tunnell er ikkje med lenger i planprosessen . For Nordhordland og Vestlandet burde denne vore meir utgreidd, med sin kortare tunnell enn dei andre og med sin sannsynligvis lågare samla kostnad . Internvegproblematikken i Midtbygda synes her svært sterkt vektlagt.

«N-5» og «N-6» er ikkje velegna ved eit val av hovudkonsept aust. Dette går tydeleg fram av oversiktskarta.

For å komme vidare i prosess med endelig N-val bør det snarast startast ein formell kommunedelplanprosess der dei ulike N-alternativa frå «N-1» til «N-4» er med. Dette gjev ein ryddig og transparent prosess vidare.

Eit så stort samferdselsprosjekt der nye løysingar for det overordna riksvegnettet direkte eller indirekte vedkjem fleire kommunar medfører eit stort potensiale for usemje om val av

løysingar. Det må forventast at det kan oppstå konfliktar mellom lokale og nasjonale interesser.

Ei heilt naturleg løysing her er difor at det vidare planarbeidet vert utført som statleg kommunedelplan etter §6-4 i PBL.

Oppsummering:

- Hovudkonsept «Øst» synes betre enn «Vest», særleg på lang sikt.
- Ved val av hovudkonsept «Øst» fell løysing «N-5» og «N-6» vekk. Ein konsekvens er også at Nyborgtunnelen i dagens kommunedelplan i Bergen ikkje er aktuell lenger.
- Det er dei austre N-alternativa som er aktuelle ved val av hovudkonsept «Øst»
- Løysing «N-1» er konfliktsfylt og kan føre til mange utsettingar av å få traseen på plass. Konfliktpotensialet og konkret plassering må fastleggast betre.
- Løysing «N-2» er ei mellomløysing som kan fungere greitt dersom ein får til gode kryssløysing på Haukås.
- Løysing «N-3» bør få ei betre løysing ved påkopling i Vågsbotn. Den kan då bli den beste løysinga dersom dette let seg gjere.
- Løysing «N-4» bør utgreiast og ikkje forkastast grunna lokale tilhøve.
- Valet mellom «N-1» til «N-4» bør avklarast snarast i ein kommunedelplan.
- Det er naturleg at planarbeidet vert utført som statleg kommunedelplan.

Innstillinga frå Formannskapet Punkt 4. vart samrøystes vedteke.

Framlegg frå B. Vatnøy-Frp punkt 5. vart satt opp mot punkt 5. i innstilling frå Formannskapet

Nytt punkt 5. Planlegging av motorsport senter Kjevikdalen kr. 500.000,- budsjett 2017.
Framlegget fekk 9 røyster og fall (H+Frp)

Innstilling frå Formannskapet punkt 5. vart samrøystes vedteke.

Framlegg frå B. Vatnøy-Frp:

Nytt punkt 6. Luftsportanlegg planlegging budsjett kr. 500.000,- budsjett 2017
Framlegget fekk 5 røyster (Frp) og fall.

Framlegg frå B. Vatnøy-Frp:

Nytt punkt. 7. Tilskot skytebane Kjevikdalen kr. 4.000.000,- budsjett 2017
Framlegget fekk 8 røyster og fall (Bjarte Vatnøy-Frp, Geir Ove Hopsdal-Frp, Andreas Dyngen-Frp, Knut- Helge Wergeland-Frp, Øystein Moldeklev-Frp, Thomas Larsen-H, Karl Vågstøl-H, Ingrid Fjeldsbø-H)

Framlegg frå B. Vatnøy-Frp:

Nytt punkt. 8. Knarvik stadion ny II bane - 2019 kr. 9.000.000 Prioritet 4. Oppgradering grasbane - budsjett 2018 kr. 3.000.000,-
Framlegget fekk 5 røyster og fall (Frp)

Framlegg frå B. Vatnøy-Frp:

Nytt punkt 9. Velodrom - sykkel prosjekter kr. 50.000 -budsjett 2017.
Framlegget fekk 5 røyster og fall (Frp)

KO - 081/16 VEDTAK:

Kommunedelplan for idrett, aktivitet og friluftsliv 2016-2024 – Kommunedelplan gjeldande frå haust 2016 blir vedteke slik den ligg føre med følgjande endring:

Endring i kap 9 d: Handlingsprogram anlegg og kap.10 i langtidsprogram:

Punkt 1: Uendra

Punkt 2: Oppstart 2018, ellers uendra.

Punkt 3: Går ut og vert overført til langtidsprogrammet.

Nytt punkt 3: Fleirbrukshall Ostereidet. Oppstart 2019. Kostnad 40 mill. 20 mill. vert satt av i 2019. Spelemidlar 10 mill.

Punkt 4: Uendra

Punkt 5: Går ut og vert overført til langtidsprogrammet.

082/16: Innspel til regional høyring - Utreiing om Ringveg øst og E39 nord i Åsane.

Rådmannen sitt framlegg til vedtak

Kommunestyret i Lindås har innspel til felles regional høyringsuttale til «Utgreiing om Ringveg øst og E39 nord i Åsane» slik det går fram av vurdering og oppsummering i denne saka.

27.10.2016 KOMMUNESTYRET

Arne Eikefet-prosjektleder orienterte til saka.

Fellesframlegg v/Sleire-Krf:

Tillegg/Endring til rådmannen sitt framlegg:

Nytt pkt. 9 Sidan trasé for E39 frå Nordhordlandsbrua til Bergen sør betyr mykje regionalt, rår ein til at dette må vere ein statleg kommunedelplan

Nytt pkt. 10 Ein rår til at det utarbeidast ein heilheitleg plan for E39 frå Nordhordlandsbrua til Bergen sør. Val av løysingar heng tett saman, og det blir derfor feil å dele dette opp i 2 planprossesar.

Nytt pkt. 11 Det bør i val av endeleg konsept leggjast stor vekt på løysingar som bidreg til å betre trafikkavlastning og luftkvalitet i Bergensdalen. Det må også leggjast opp til trasear som er kortast mogleg på dei mest trafikkbelasta strekningane.

Nytt pkt. 12 Lindås kommune rår til at planprosessen må startast opp snarast mogleg.

KO - 082/16 VEDTAK:

Kommunestyret i Lindås har innspel til felles regional høyringsuttale til «Utgreiing om Ringveg øst og E39 nord i Åsane» slik det går fram av vurdering og oppsummering i denne saka:

1. Hovudkonsept «Øst» synes betre enn «Vest», særleg på lang sikt.
2. Ved val av hovudkonsept «Øst» fell løysing «N-5» og «N-6» vekk. Ein konsekvens er også at Nyborgtunnelen i dagens kommunedelplan i Bergen ikkje er aktuell lenger.
3. Det er dei austre N-alternativa som er aktuelle ved val av hovudkonsept «Øst»
4. Løysing «N-1» er konfliktsfylt og kan føre til mange utsettingar av å få traseen på plass. Konfliktpotensialet og konkret plassering må fastleggast betre.
5. Løysing «N-2» er ei mellomløysing som kan fungere greitt dersom ein får til gode kryssløysing på Haukås.
6. Løysing «N-3» bør få ei betre løysing ved påkopling i Vågsbotn. Den kan då bli den beste løysinga dersom dette let seg gjere.
7. Løysing «N-4» bør utgreiast og ikkje forkastast grunna lokale tilhøve.
8. Valet mellom «N-1» til «N-4» bør avklarast snarast i ein kommunedelplan.
9. Sidan trasé for E39 frå Nordhordlandsbrua til Bergen sør betyr mykje regionalt, rår ein til at dette må vere ein statleg kommunedelplan.
10. Ein rår til at det utarbeidast ein heilheitleg plan for E39 frå Nordhordlandsbrua til Bergen sør. Val av løysingar heng tett saman, og det blir derfor feil å dele dette opp i 2 planprossesar.
11. Det bør i val av endeleg konsept leggjast stor vekt på løysingar som bidreg til å betre trafikkavlastning og luftkvalitet i Bergensdalen. Det må også leggjast opp til trasear som

- er kortast mogeleg på dei mest trafikkbelasta strekningane.
12. Lindås kommune rår til at planprosessen må startast opp snarast mogeleg.
-

083/16: Nytt regionalt hamneselskap – godkjenning av vedtekter

Rådmannen sitt framlegg til vedtak

1. Lindås kommune godkjenner vedtektene for nytt regionalt hamneselskap, slik dei er lagt fram i saka.
2. Lindås kommune vel (namn) som kommunen sin representant til styret i selskapet.
3. Ordførar stiller som kommunen sin representant på stiftingsmøtet.

20.10.2016 FORMANNSKAPET

Rådmannen sitt framlegg vart samrøystes vedteke.

FO - 128/16 INNSTILLING:

1. Lindås kommune godkjenner vedtektene for nytt regionalt hamneselskap, slik dei er lagt fram i saka.
2. Lindås kommune vel (namn) som kommunen sin representant til styret i selskapet.
3. Ordførar stiller som kommunen sin representant på stiftingsmøtet.

27.10.2016 KOMMUNESTYRET

Framlegg frå Valnemnda: Astrid Aarhus Byrknes, vara: Nina Bognøy

Valnemnda sitt framlegg vart samrøystes vedteke.

KO - 083/16 VEDTAK:

1. Lindås kommune godkjenner vedtektene for nytt regionalt hamneselskap, slik dei er lagt fram i saka.
 2. Lindås kommune vel Astrid Aarhus Byrknes (med vara Nina Bognøy) som kommunen sin representant til styret i selskapet.
 3. Ordførar stiller som kommunen sin representant på stiftingsmøtet.
-

084/16: Val av nytt medlem til råd for menneske med nedsett funksjonsevne



Region Nordhordland

Referansar:
Dykkar:
Vår: 16/666 - 16/5808

Sakshandsamar:
Sveinung Toft
sveinung.toft@masfjorden.kommune.no

Dato:
28.10.2016

Fråsegn til høyring om utgreiing om Ringveg aust og E39 nord i Åsane

Vedlagt følgjer saksutgreiing og vedtak frå Masfjorden kommune i denne høyringa, jf. brev frå Statens Vegvesen av 24.08.2016.

Med helsing

Sveinung Toft
ass. rådmann

Dette dokumentet er elektronisk godkjent og har difor ingen signatur

Andre mottakarar:
Region Nordhordland

Sakspapir

Sakshandsamar	Arkiv	ArkivsakID
Sveinung Toft	FA - Q10, TI - &13	16/666

Saknr	Utval	Type	Dato
101/2016	Formannskapet	PS	20.10.2016

Fråsegn til høyring om utgreiing om Ringveg aust og E39 nord i Åsane

Vedlegg:

Journalposttittel

Høyring - Utgreiing av Ringveg øst og E39 nord i Åsane

Dato

29.08.2016

Rådmannen sitt framlegg til vedtak:

Saka vert lagt fram til drøfting.

Saksopplysningar:

Bakgrunn og fakta:

Statens Vegvesen har i brev av 24.08.2016 sendt ut utgreiing om Ringveg aust og E39 nord i Åsane ut på høyring med frist 18. november for tilbakemelding. Utgreiinga er ei vidareføring av KVU/KS1 for transportsystemet i Bergensområdet (2011), der Regjeringa i april 2013 fastsette at «aktuelle prosjekt og tiltak må vurderes trinnvis.» I KVU er det tilrådd å starta planprosess for Ringveg aust. Arbeidet er også ei oppfølging av vedtak i Bergen bystyre den 18.06.2014 (sak 165 – 14) der bystyret ber om at det vert gjort ei ny utgreiing om trase og kryssløysingar for E39 mellom Åsane og Nordhordlandsbrua.

I høyringsbrevet vert det vektlagt spesielt å få inn synspunkt knytt til val av korridor og synspunkt om planprosess med eventuell statleg plan.

I brevet står det mellom anna følgjande:

Arbeidet som vert lagt fram viser at spørsmålet om Ringveg øst (flytting av E39) og løysing nord i Åsane er samansett og komplisert. Litt forenkla kan ein seie at ein i tillegg til «nullalternativet» har tre konsept å velje mellom:

1. Ikkje flytte E39, satse primært på auka restriksjonar
2. Konsept «vest» via Eidsvåg, kombinert med auka restriksjonar
3. Konsept «øst» via Arna, kombinert med auka restriksjonar

Ingen av konseptane eller kombinasjonane som er utgreidd, verken det å satse berre på byggeprosjekt eller auka restriksjonar, vil gi positiv måloppnåing på alle identifiserte mål og behov. Dei gir ulike trafikale verknader. Det er også klart at bygging av ny E39 vil krevje store investeringar og ha klart potensial for arealkonfliktar.

- Statens vegvesen si vurdering er at byområdet er best tent med konsept «øst» via Arna i kombinasjon med prinsipp «N1», «N2» eller «N3» nord i Åsane, jamfør tilråding og grunngjeving i kapittel 7.2 og 7.3. Det vert tilrådd å starte formell planprosess med kommunedelplan etter Plan- og bygningslova.
- Det kan vere aktuelt med statleg kommunedelplan etter §6-4 i PBL. Dette er eit stort samferdselsprosjekt der nye løysingar for det overordna riksvegnettet direkte og indirekte berører fleire kommunar. Slik vi ser det, kan det her potensielt oppstå stor usemje om val av løysing. Det må også forventast at det kan oppstå konfliktar mellom lokale og nasjonale interesser. Ringveg øst vil her ha grensesnitt med statleg plan for E16/jernbane Arna–Stanghelle.

Høyringsinnspel vil oppsummerast og vere grunnlag for vidare arbeid med planprogram. Vi ber spesielt om uttale til:

- Val av korridor
- Planprosess med eventuell statleg plan

Vurdering

Rådmannen vil vise til at det er svært viktig for heile utviklinga av Nordhordland at framtidig og endeleg trase for E39 nord for Åsane vert landa. Strekninga frå Klauvaneset til Haukås er både trafikkfarleg og representerer ein stor flaskehals med kødanning og tidstap for alle typer trafikantgrupper.

Utgreiinga skriv mykje om problem knytt til utslepp frå biltrafikken, og dei store utfordringane Bergsdalen har med dårleg luft på grunn av dette. Her vil ein påpeike at det skjer ei stor dreining i bilparken i Norge mot meir eller mindre utsleppsfrie bilar (elbilar, hydrogen, hybrid) og at det for deler av denne bilparken er viktig å ha korte og effektive transportkorridorar. Mesteparten av trafikken frå Nordhordland til/frå Bergen går mot sentrumsområdet (Midtsona), og då er korridorane som går lengst vest i Åsane frå Nordhordlandsbrua det optimale for denne trafikken. Spesielt for kollektivreisande frå Nordhordland, men og for dei som nyttar bil. Ut frå kriteriet om å redusere reiseavstanden og difor også reisetida til/frå sentrum bør både N4, N5 og N6 vektleggjast som gode korridorar. Det er likevel mange omsyn som må takast i denne saka, og det er difor vanskeleg å konkludere på kva som likevel bør veljast.

Når det gjeld etappevis utbygging meiner rådmannen at ein må prioritere omlegging av E39 mellom Åsane og Nordhordlandsbrua så snart som mogeleg.

Konklusjon

Saka vert lagt fram til drøfting.

Formannskapet - 101/2016

FS - behandling:

Ordfører Karstein Totland (H) orienterte kort og saka vart drøfta.

Formannskapet har gjort seg kjent med innhaldet i utgreiinga og tar denne til orientering.

Framlegg til vedtak vart samrøystes vedteke

FS - vedtak:

Utgreiing om Ringveg aust og E39 nord i Åsane vert tatt til orientering.

Radøy kommune

Saksframlegg

Saknr	Utval	Type	Dato
100/2016	Formannskapet i Radøy	PS	09.11.2016

Sakshandsamar	Arkivsaknr.:	Dokumentnr.:
	14/1348	16/13912

Utgreiing om Ringveg øst og E39 nord i Åsane - innspel til regional høyring

Saksopplysingar:

Bakgrunn

Statens vegvesen har lagt fram utgreiing om «Ringveg Øst og E39 nord i Åsane». Utgreiinga skal leggjast til grunn for vidare arbeid med planprogram, og etter kvart kommunedelplan. Høyringsfristen er 18.11.2016. Regionrådet skal gje ein felles uttale frå Nordhordlandskommunane. Kvar kommune kan koma med innspel til regionrådet.

Det er i utgreiinga lagt fram tre alternativ i ein korridor frå Nordhordlandsbrua til områda Haukås / Eikås / Blindheim. Dette betyr at det er sett strek over Nyborgtunnelen.

Vegvesenet tilrår at alternativa vert utgreidd gjennom ein kommunedelplan og at løysingsprinsipp N1, N2 og NER (dagline) er med i vidare formell planprosess.

Utgreiinga er ei vidareføring av Konseptvalutgreiinga (KVU) for transportsystemet i bergensområdet i 2011, der det vart tilrådd å starta planprosess for Ringveg øst. I tillegg følgjer utgreiinga opp vedtaket i Bergen bystyre i 2014, der bystyret ber om at trasé og kryssløysingar for E39 mellom Åsane og Nordhordlandsbrua vert utgreidd på nytt.

Statens vegvesen slår fast at spørsmålet om Ringveg øst og løysinga for E39 nord i Åsane er samansett og komplisert. Bygging av ny E39 i nord vil krevja store investeringar og har klare potensiale for konflikhtar, både når det gjeld trasé, val av løysing og vekting av nasjonale / lokale interesser.

Det er i utgreiinga vurdert tre konsept:

1. Ikkje flytta E39, satsa på auka restriksjonar på biltrafikken
2. Konsept «vest» via Eidsvåg, kombinert med auka restriksjonar

3. Konsept «øst» via Arna, kombinert med auka restriksjonar

Statens vegvesen vurderer at byområdet er best tent med Ringveg øst via Arna, med tre alternative traséar nord i Åsane. Av seks alternativ er det skissert tre aktuelle:

- N1 (dagline) frå dagens Hordvik-tunnel, ved sida av dagens E39 fram til Brurås, vidare gjennom Eikåstunnelen
- N2 i ny tunnel frå Tellevik til Brurås, vidare gjennom Eikåstunnelen
- N3 i ny tunnel frå Tellevik til Blindheim, under Vikaleitet

Statens vegvesen tilrår til slutt å gå vidare med formell kommunedelplan for strekninga Sjølinja/Fjøsanger – Arna – Vågsbotn. Det er ein føresetnad at det blir innført auka restriksjonar på biltrafikk til / frå Bergen sentrum.

Utgreiinga slår fast at måla med ringveg øst og ny vegløyning i nord må spissast og vektast. Det å bli samde om mål og vekting er ei politisk oppgåve, som må avklarast i prosessen/høyringa.

Giennom det arbeidet som er utført til no, er det identifisert følgjande mål, i uprioritert rekkefølge:

- Trafikkavlastning og betre luftkvalitet i Bergensdalen og sentrale deler av Bergen
- Betre kopling mot E16
- Auka trafikktryggleik
- Styrking av felles bu- og arbeidsmarknadsregion
- Trafikkavlastning og grunnlag for byutvikling langs Steinestøvegen
- Trafikkavlastning sentralt i Åsane
- Nullvekst i biltrafikken i Bergen kommune (ekskl. næringstransport og gjennomgangstrafikk)
- Reduserte klimagassutslepp

Rådmannen saknar vektlegging av E39 mot nord, både den viktige rolla vegen har for transportaksen Trondheim – Bergen og den viktige rolla vegen har som innfartsåre frå Nordhordlandsregionen. Særleg Bergen er avhengig av tilgang på arbeidskraft frå nord, og Hordalandsregionen har mykje på vinna på eit sterkt og veksende næringsliv i Nordhordland. Eit godt tilrettelagt transportnett er avgjerande for at veksten ikkje blir flytta til Oslo eller utlandet.

Både Ringveg øst via Arna og Ringveg vest via Eidsvåg har endepunkt ved Fjøsanger, og leier trafikken utanom sentrum. Ringveg vest er noko kortare, men koplinga mot E16 er mindre avklart.

Administrasjonen vurderer at val av øst- eller vest-korridor i seg sjølv har mindre å seia for trafikkavviklinga til / frå Nordhordland. Det er først og fremst gjennomførings- og tidsplan som er avgjerande for kva korridor som er mest hensiktsmessig.

For E39 nord i Åsane sin del blir det hevda at gjennomgangstrafikken som ikkje har sentrum som mål, er liten. Det kan sjå ut til at E39 i hovudsak tener lokaltrafikken gjennom Åsane. For Nordhordlandsbrua er det trafikktalet frå 2013 som er lagt til grunn. Samstundes blir det slått fast at ny ringveg skal byggjast som motorveg med fire kjørefelt og fartsgrense 80 km/t.

Når det gjeld val av trasé N1, N2 eller N3, vurderer administrasjonen at N2 med tunnel og påkopling

til Eikåstunnelen er den beste løysinga. N1 i dagen kan lett skapa konflikhtar i høve til eksisterande arealbruk, og N3 har dårleg løysing for Vågsbotn. N3 utnyttar ikkje kapasiteten i Eikåstunnelen/krysset i Vågsbotn, som nyleg er bygd med høg standard.

Rådmannen sitt framlegg til vedtak:

Saka vert lagt fram til drøfting.

Vedlegg:

Ringveg øst_Statens vegvesen_hovudplan