

Møtereferat

Dato: 28.08.2019

Emne:	Referat frå regionalt planforum 27.8.2019 - KDP for E39/E16 Ringveg aust - Bergen kommune	
Til stades:	HFK: Eva Katrine Taule, Hans-Christian Engum, Matti Torgersen, Gunhild Raddum, Endre Sten Nilsen, Øystein Skår, Tina Kvammen Mjøs, Merete Hauge, Kjell Håland (utval for Kultur, idrett og regional utvikling). Bergen kommune: Kjell Nordal SVV: Hilde Birgitte Kalleklev, Olav Lofthus, Lilli Mjelde Bane Nor: Ole Magne Kjellevoid	
Forfall:		Sak: 2014/13624-153
Møtetid:	13-15	Møtestad: Fylkeshuset, møterom Sunnhordland

Møteleiar: Eva Katrine Taule**Referent:** Hans-Christian Engum

Innleiing ved Lilli Mjelde, Statens Vegvesen

Planarbeidet vil bygge vidare på rapporten om Ringveg aust som vart utarbeidd for nokre år sidan, der det vart stor oppslutning om ein austleg variant via Arna for Ringveg aust. Både Hordaland fylkeskommune og Bergen kommune støtta denne konklusjonen.

Strekninga Arna-Vågsbotn er prioritert føre Vågsbotn – Klauvaneset i dagens NTP, men det er starta opp arbeid med ny NTP og kan kome endringar. Lokale og regionale politikarar har antyda at ein ønskjer å omprioritere.

Siktemålet er å ha ein vedteken kommunedelplan i løpet av 2020.

Når det gjeld vegstandard tilseier trafikkmengda at ein ikkje kan bygge tofelts veg med midtdeler, sjølv med nullvekstmålet vil trafikkmengda ligge langt over kravet til firefelts veg. Ved bygging av tunnell må ein uansett bygge to tubar. En kan likevel vurdere bruken av felta og eventuelt skilte alternativ bruk av felt. Byrådet i Bergen ønsker at to av fire felt forbeholdes kollektivtransport/tungtransport og ber om at vegstandard og fartsnivå tilpasses en slik løsning.

I følgje handbøkene skulle denne vegen vore utforma med 110km/t fartsgrense, men dette får ein ikkje til grunna lange tunellar og korte dagsonar. Det er sendt inn fråviksøknad for bruk av andre grenser. Poenget med ringvegen er å omfordele trafikken, og her kan fart vere med å styre dette. Statens vegvesen håper difor å legge til grunn ein standard med 100 km/t på store deler av strekninga, men på strekninga Vågsbotn – Klauvaneset er det mest aktuelt med 90 km/t, mogleg også 80 km/t for å legge til rette for alternativ bruk av felt.

I planprogrammet som var på høyring vart det anbefalt å gå vidare med 10 kombinasjonstraséar. Ein utfordring var at ein ikkje klarte å kople alle sørlege variantar med dagløyning i nordre del, men ein prøver no å likevel få til eit alternativ som koplar Eikåsalternativa med N2 (dagalternativet) i nord for å auke fleksibiliteten og mogelegheitene for val av endeleg løysing.

For å etterkome fleire høyringsinnspel har alternativ S9 blitt tatt inn igjen. Dette alternativet har lang tunnel og ein kort dagsone rett nordvest for Gaupåsvatnet, før den går i lang tunnel til krysset ved Eikås. Dette vil erstatte alternativ S10. Alternativet har lange tunnellar og vil vere gunstig for dei ikkje prissette temaa.

I høyringa har det kome mange gode og grundige innspel frå fleire lokallag/grunneigarar. Innspel om inversjonsforhold i Arnadalen, og ein ønskjer målingar og konsekvensvurderingar. Grunneigarar ønskjer generelt ikkje dagsone i sitt nærrområde.

Forslag til endringar i planprogrammet etter høyringsinnspel

- ✓ Trafikkanalysane må inkludere ei forlenga Fløyfjellstunnel
- ✓ Luftkvaliteten i Arnadalen og konsekvensar av ny veg skal bli vurdert i området Blindheim/Gaupås
- ✓ Utarbeide flaumanalyser i samarbeid med NVE for å kunne vurdere dei ulike trasealternativa i høve til mogleg flaumsituasjon.
- ✓ Alternativ S9 kjem inn, S10 går ut.

Ein tek sikte på slutthandsaming av planprogrammet i slutten av 2019. Det vil bli sendt Bergen kommune i midten av september.

Drøfting

Partane i planforum stiller seg bak dei endringane som statens vegvesen foreslår i planprogrammet. Det vil vere positivt om ein klarar å få til eit alternativ med kopling mellom Blindheimsalternativa og dagsone i nord. Dette vil gi meir fleksibilitet i val av løysingar.

Kulturminne og kulturmiljø

Når det gjeld arkeologi er det få kjente kulturminner i plan- og influensområdet, men det kan sjølvst ha si årsak i at ein ikkje har undersøkt området. Det er nokre kjente minner på Festtangen, og heilt utpå Klauvaneset. Det vil nok kome krav om undersøkingar, men ein må velje konkret alternativ før ein kan vurdere nærare undersøkingar. Spørsmålet er på kva nivå ein ønskjer at dette skjer, det kan også bli gjennomført på reguleringsplannivå.

SVV: Det vil vere heilt mot slutten av planprosessen, rett før offentlig ettersyn, at Statens vegvesen vil tilrå alternativ. Det vil vere mest naturleg at fylkeskonservator omtaler eventuelle behov for undersøkingar i høyringsrunden.

Når det gjeld nyare tids kulturminne er det viktig at ein har ei felles forståing for kva som utgjer verneverdiar. I følge kulturminnelova gjeld dette alle spor og kan vere alt frå steingarder til heile kulturmiljø. Det er viktig at ein i planarbeidet har med seg at det er store verdiar knytt til Ytre Arna og Gaupåsvassdraget, her var starten på viktige norske industrieventyr. Omtalen av dette var knapp i planprogrammet og silingsrapporten og må bli utbetra i vidare arbeid. Fylkeskonservator ønskjer gjerne dialog undervegs i arbeidet. Sykkelvegar er store og krevjande dimensjonar, også ofte med store konsekvensar for kulturminne.

SVV: Det er kanskje ikkje først og fremst hovudvegen som råker ytre Arna, men gang- og sykkeltraseen. Det er krevjande å finne løysingar i slike smale tverrsnitt.

Planarbeidet må å ta omsyn til at gamle Vossebana er freda.

Når det gjeld utgreiingsprogrammet et dette dekkande knytt til kulturminne og kulturmiljø. Det følgjer handbok V712.

Friluftsliv

Hordaland fylkeskommune understreker at det er viktig at ein i vurderinga av temaet by/bygdsliv og friluftsliv er bevisst på at undertemaa kan vere i motstrid med kvarandre. Det som er positivt for nærmiljø kan vere

negativt for friluftsliv. Det er difor viktig at ein i plangrunnlaget synleggjer faktiske konsekvensar for begge desse temaa kvar for seg der det er aktuelt.

Sykkelløysingar

Det vart stilt spørsmål om kor gang- og sykkeltraseane skal gå dersom ein vel alternativ med mykje tunnell. Og vil ein legge opp til separate løysingar for gåande og syklande. Kan ein nytte dagens veg som sykkeltrasé?

SVV: Når det gjeld sykkel er det lagt mest fokus på sykkelløysingar i nordre del (Vågsbotn Klauvaneset) der ein ser for seg ein separert løysing. Tilbodet vil vere langs eksisterande veg som får mindre trafikk. I sør vil låg fart og låg trafikk langs lokalvegen gjere det meir aktuelt med kombinasjonsløysingar. At det er eit trongt snitt i ytre Arna gjer det også meir aktuelt med fellesløysingar.

Når det gjeld bruk av dagens veg ville det enklaste vere å bygge eit nytt separat system som ikkje nyttar dagens system. Då får ein færre utfordringar med kryss og nye alternative lokalvegar. Kostnader er eit viktig moment, og tunnell er dyrt. Men spørsmålet er kor mykje ein kan spare inn på færre kryssløysingar. Brannsikkerheit er dyrt og vanskeleg i lange tunnellar og det er 6-8 gangar så dyrt å drifte tunnell enn dagløysing.

Massebalanse og overskotsmassar

Det vart stilt spørsmål om korleis massebalansen er i prosjektet og understreka at dette bør bli løfta som tema og vurdert i planarbeidet. Overskotsmassane kjem ofte i konflikt med kulturminne, og dette må også bli vurdert i konsekvensutgreiinga.

SVV: Massebalansen er ikkje så verst i prosjektet. Det kan hende også at ein må finne ny lokalitet for motorsportsenteret på Eikås. Kan ein vurdere å fylle i nordre del Gaupåsvatnet og anleggje nytt senter her saman med skytebanen? Massebalansen vil kome fram av planmaterialet. Konsekvensutgreiinga skal gjere greie for konsekvensane av bruk og eventuell deponi av masser.

Samferdsel

Hordaland fylkeskommune er oppteken av konkurransesituasjonen mellom kollektivtransport og bil. Dersom ein aukar kapasiteten for bil, må ein finne løysingar som samtidig ivaretek nullvekstmålet. Kollektivfelt (ev supplert med tungbilfelt eller fleirbruksfelt) kan vere aktuelt, ikkje berre for å legge til rette for framkomst for buss, men også å avgrense kapasiteten for biltrafikken. Ein må i planarbeidet ha fokus på tiltak og løysingar som legg til rette for prioritering av kollektivtransporten. For å betene både Nordhordland og nordlige deler av Åsane, må ein etablere dobbelt system for buss der ein nyttar både ny og gamal veg. Bussdeponiet på Hylkje må og sikrast tilkomst.

Trafikksystemet må legge til rette for at flest mogleg av reisande med bil vel ringvegen. Difor kan det vurderast høgare fartsgrense på strekinga Arna-Vågsbotn enn på Vågsbotn-Klauvaneset. Rekkefølge på utbygging av trasear er her viktig. Ein får ikkje ein fungerande ringveg før den er fullført til Fjøsanger/Hop. Spørsmålet om prioritering vil bli løfta i Hordaland fylkeskommune si uttale til ny NTP, dette vil bli ein sak i Fylkestinget. Her kan det bli aktuelt å vurdere om ein skal prioritere Fjøsanger – Arna før Arna-Vågsbotn.

Dersom ein bygger Arna-Vågsbotn først vil dette kunne få konsekvensar for fylkesveg 580. Fylkeskommunen ser no på aktuelle kortsiktige tiltak i Grimesvingane.

Forholdet til bybanen er viktig, den skal avsluttast i Vågsbotn. Det er viktig at planarbeidet tek omsyn til banens trasé og behov.

Kva er Statens vegvesen si vurdering av mogelegheita for å gjennomføre dette prosjektet samtidig som ein skal nå nullvekstmålet.

SVV: Det er viktig å understreke at ringvegens (Vågsbotn-Arna-Fjøsanger) føremål er å flytte trafikk, ikkje auke kapasiteten i vesentleg grad. Her vil fart og standard vere av betydning. Nordlige trase frå Klauvaneset til Vågsbotn har ein sterkare grad av innfartsfunksjon, og ein ønskjer her større kollektivandel. Her vil også Nordhordlandsbrua vere ei avgrensande faktor.

Vidare peiker Vegvesenet på at ein ikkje vil nå nullvekstmålet med sambandet som sådan, men det må supplerast med andre tiltak. I utgreiingsprogrammet under punktet om trafikkavvikling er det teke inn eit punkt om omtale av andre aktuelle tiltak som må vurderast for å kunne nå målet.

Hordaland fylkeskommune peiker på at det er ein større verkemiddelpakke som må innførast for å nå nullvekstmålet, både satsing på kollektiv, sykkel og gange, og restriksjonar på biltrafikken.

Hordaland fylkeskommune har bussdeponi både på Haukås og Knarvik. Ein arbeider mot å få færre anlegg og vurderer å leggje ned nokre anlegg. I samarbeidet med Skyss vurderer Hordaland fylkeskommune kva avstandar som er akseptable for operatørane. Anlegget på Haukås ligg gunstig til for framtidige utvidingar, meir enn andre anlegg i byområdet. Det er difor viktig å sikre dette arealet god tilkomst til hovudvegssystemet.

Bane Nor peiker på at dei ønskjer dialog undervegs i arbeidet for å sikre gode løysingar knytt til deira anlegg i Arna.

Bergen kommune stilte spørsmål om nytt dobbeltspor kan gi så stor frekvens og gjere toget så attraktivt at tog også kan få betydning for reisande frå Nordhordland. Det vart semje rundt bordet at ein ikkje gjer tiltak som hindrar framtidige kollektivløysingar på strekninga Vågsbotn-Arna.

Statens Vegvesen peiker på at planarbeidet har eit viktig berøringspunkt mot statleg regulering av E16. Dette planarbeidet vel difor å inkludere krysset ved Asko for å sikre arealet slik at valt løysing kan bli realisert i framtida. Det er likevel krevjande å regulere ei dagløysing fordi det krev stor grad av innløysing, og statens vegvesen strever med å finne ut kva som er naudsynt å regulere. Det kan vere krevjande å vere grunneigar når ein ser at sine grunn kan verte råka av kryss etc.

Det vart stilt spørsmål om kor ein planlegger kryss utover kryssa i kvar ende og Vågsbotn/Eikås.

SVV: Dette vil variere med kva alternativ som vert valt, både i tal på kryss og lokalisering. Går vegen langs ytre Arna må ein ha kryss ved Festtangen. Går ein via Blindheimsdalen krevst ein parallell lokalveg, eller eit kryss ved Blindheim som koplar lokale bustadområde. I tillegg er det slik at Skyss og Hordaland fylkeskommune ønskjer effektive på og avkøyringar for buss. Dette kan skje ved å lage halve kryss ulike stader. Alternativt er det Tellevikkryss i nord eller Eikås/Vågsbotn på og avkøyring må skje.

I Vågsbotn vil det bli eit krevjande kryss der to firefeltsvegar skal møtast. Lokal tilknytning til eit slikt kryss er krevjande, og må som regel skje i eit eige kryss på sida. Rundkøyring i Vågsbotn vil ikkje kunne fungere. Andre stader er det meir standardkryss, slik som IKEA-kryss, eller ruterkryss.

Møteleiar avsluttar ved å berømme arbeidet for å vere solid fagleg og at dialogen med aktørar ser ut til å vere god. Lykke til vidare!

