



Statens vegvesen

# E16/E39 Arna-Vågsbotn-Klauvaneset. Kommunedelplan med konsekvensutredning.

Dato revidert høringsforslag 26.04.2021, planID 4601-61200000, Bksak 201820326

## Oppsummering av offentlig høring 10.02.2022

### Innhold

1	Innledning.....	2
1.1	Om planframlegget og høringen .....	2
1.2	Mottatte merknader .....	5
2	Viktigste hovedtrekk i høringsuttalene .....	7
2.1	Oppsummering av viktigste hovedtrekk .....	7
2.2	Innsigelser.....	9
2.3	Overordnede konklusjoner og kommentarer fra Statens vegvesen.....	10
2.4	Endringer i planframlegget.....	15
3	Enkeltuttaler, med kommentar fra Statens vegvesen .....	17
3.1	Fylkeskommune, kommuner/regionråd, og Statsforvalter.....	18
3.2	Øvrige offentlige instanser/etater.....	22
3.3	Interesseorganisasjoner, lag og foreninger.....	27
3.4	Privatpersoner og grunneiere .....	36

# 1 Innledning

## 1.1 Om planframlegget og høringen

Framlegg til kommunedelplan (KDP) E16/E39 Arna-Vågsbotn-Klauvaneset har vært på offentlig høring i perioden 04.09.2021 – 19.10.2021. Det er konsekvensutredet 17 alternative trasékombinasjoner mellom delstrekning sør (S) og nord (N), jfr. figur 1. Planframlegget finnes her:

<https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/europaveg/e16e39arnaklauvaneset/kommunedelplan/>

I planframlegget har Statens vegvesen, etter kvalitetssikring og fastsetting av KVVU-estimat<sup>1</sup>, anbefalt at alternativ S1a-N1 (fig.2) legges til grunn for videre planlegging. I anbefalingen inngår at en først bør prioritere planlegging og utbygging av delstrekning nord der behovet og nytten er størst.

Forslaget til KVVU-estimat (ref 21/10952-4) ble godkjent av Samferdselsdepartementet i brev av 2.juni 2021 (ref 21/10952-6).

Statens vegvesen har i planframlegget varslet innsigelse vedr. andre alternativ og vegstandard, jfr. pkt 2.2.1 og brev fra Statsforvalter (ref 20/16800-69) om samordning av statlige innsigelser.

Byrådet behandlet saken i møtet 01.07.2021 sak 1239/21 og fattet følgende vedtak:

I medhold av plan- og bygningslovens § 11-14 og Forskrift om konsekvensutredning legger byrådet forslag til kommunedelplan med konsekvensutredning for Arna og Åsane E16/E39 Arna-Vågsbotn-Klauvaneset ut til høring og offentlig ettersyn, med følgende endring:

Det legges inn en ny bestemmelse:

- «Det skal planlegges for egne kollektivfelt/tungbilfelt i begge retninger. Fremkommelighet for kollektivtransport skal prioriteres framfor fremkommelighet for øvrig motorgående transport.»

Saksframlegg og vedtak i Byrådet vedr. utlegging til offentlig høring finnes her:

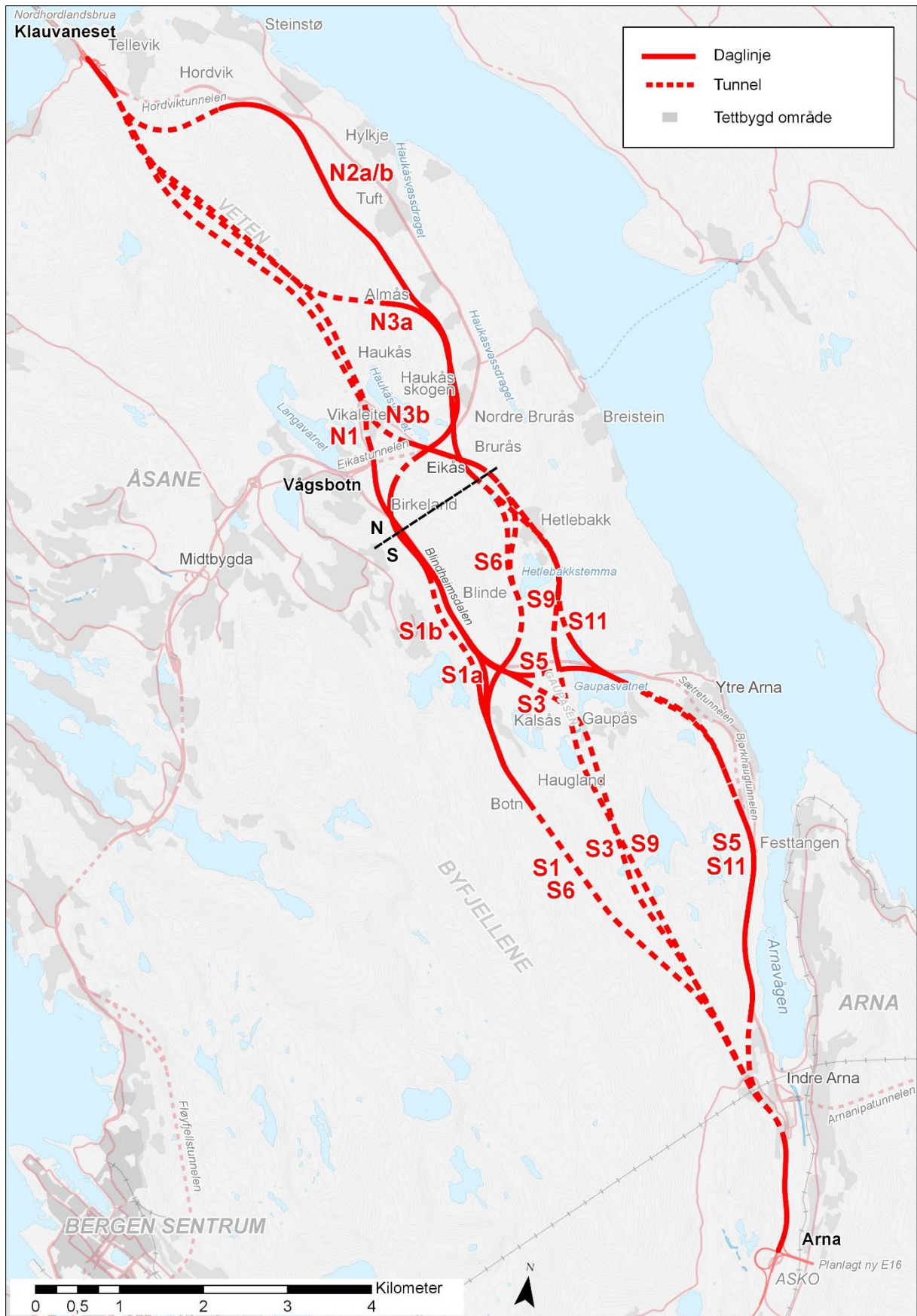
<https://www.bergen.kommune.no/politikk/politiskeutvalg/900102/mote/3161394/sak/230697>

Høringen ble varslet med annonser i lokale/regionale aviser og utsending til parter som normalt skal høres for planer i Bergen kommune. Varsling, og alt planmateriale ble også lagt ut på Statens vegvesen sine nettsider.

Det er gjennomført folkemøte midt i høringsperioden, den 27.09.2021. Møtet ble annonsert i ulike media: SVV og Bergen kommune sine nettsider, Facebook, og i avisene Bergens Tidende, BA, Bygdnytt, Åsane Tidende, Strilen, og Nordhordland. På grunn av situasjonen med Covid19 ble dette arrangert som et digitalt møte der Statens vegvesen la fram prosjekt og anbefaling, og med en spørsmålsrunde der deltakerne kunne stille spørsmål via chat. I tillegg til sentrale fagpersoner på ulike tema, deltok saksbehandler i Bergen kommune, samt representant fra byrådsavdelingen. Det ble registrert i underkant av 200 deltakere i møtet.

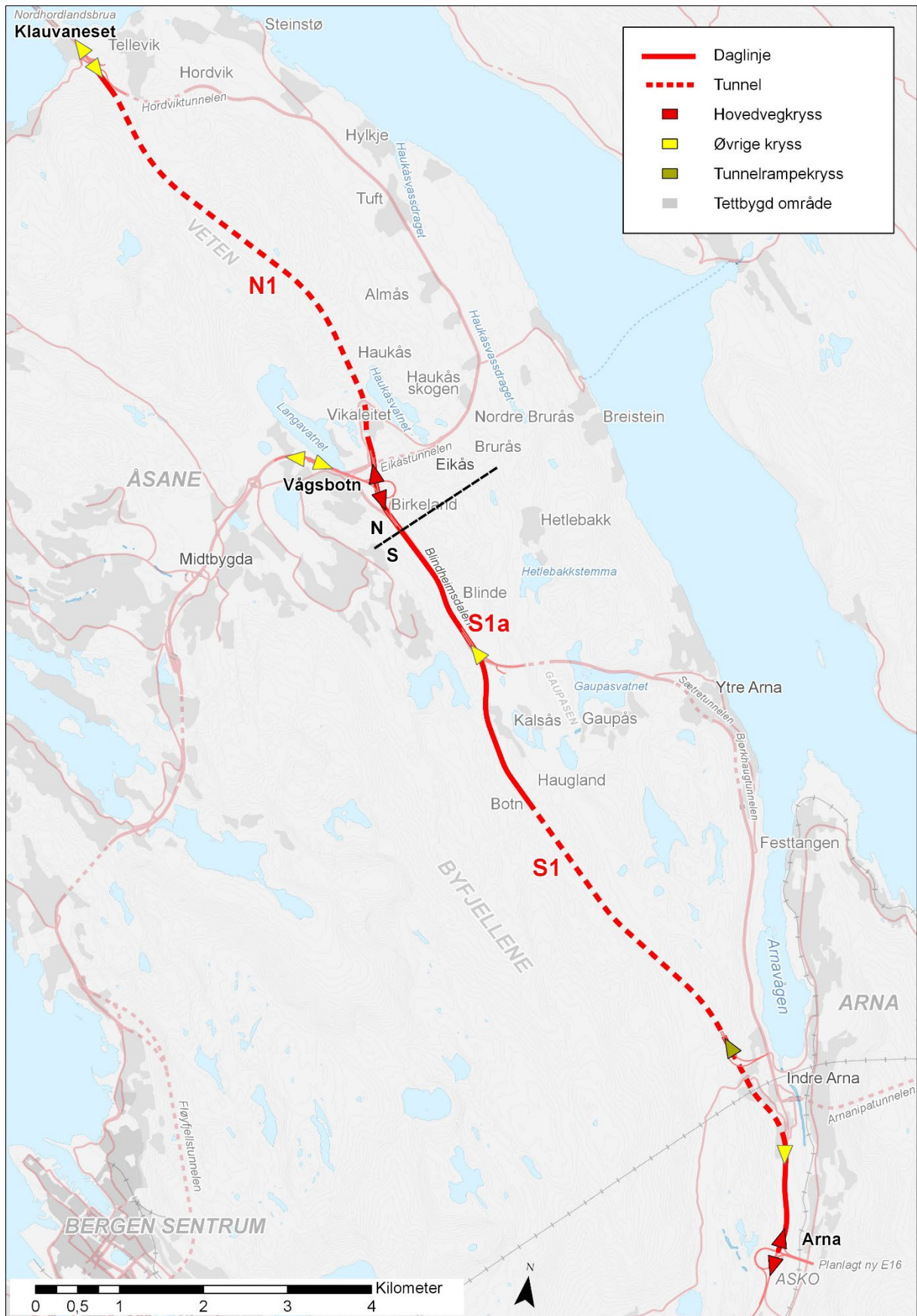
---

<sup>1</sup> I henhold til regjeringens rundskriv R-108/19 «Statens prosjektmodell - Krav til utredning, planlegging og kvalitetssikring av store investeringsprosjekter i staten» skal det fastsettes et KVVU-estimat i tidligfase. Det tilsvarende beregnet sannsynlig kostnad (P50). Endringer i prosjektets videre kostnadsutvikling skal følges opp i endringslogg.



Figur 1 Traséer som er konsekvensutredet, i alt 17 kombinasjoner mellom delstrekning sør (S) og nord (N).





Figur 2 Anbefalt alternativ S1a-N1 i planframlegget.

## 1.2 Mottatte merknader

Det er mottatt i alt 63 uttaler til planframlegget, jfr tabell 1-1. En av uttalene, fra Aksjonsgruppen Bevar Botn, inneholder 758 unike underskrifter.

Viktigste hovedtrekk fra høringen oppsummeres og kommenteres i kapittel 2.

I kapittel 3 oppsummeres hver enkelt merknad, med en kort kommentar fra Statens vegvesen. Mange av de innsendte merknadene handler om samme tema, og det vises da til overordnede svar og utfyllende kommentarer gitt i kapittel 2.3. I kapittel 3 er det da i første rekke spesifikke forhold i hver merknad som kort kommenteres. Komplette og originalt innsendte uttaler er i tillegg oversendt planmyndighet Bergen kommune, og følger med saken som vedlegg.

*Tabell 1-1 Oversikt over mottatte merknader. Innenfor hver kategori er uttalene sortert etter rekkefølgen de er mottatt og registrert i Statens vegvesen sitt saksbehandlingssystem. Rekkefølgen gjenspeiler ingen vurdering av viktighet eller prioritet mellom uttalene.*

Kategori	Antall	Innsender
Fylkeskommune, kommuner/regionråd, og Statsforvalter	4 stk	<ul style="list-style-type: none"><li>- Regionrådet Nordhordland</li><li>- Alver kommune</li><li>- Statsforvalteren i Vestland</li><li>- Vestland fylkeskommune</li></ul>
Øvrige offentlige instanser/etater	9 stk	<ul style="list-style-type: none"><li>- Bergens Sjøfartsmuseum</li><li>- NVE, Norges vassdrags- og energidirektorat</li><li>- Statnett</li><li>- Bergen havn</li><li>- Bane NOR</li><li>- Helsevernetaten, Bergen kommune</li><li>- Bergen Vann</li><li>- BKK Nett</li><li>- Bergen brannvesen</li></ul>
Interesseorganisasjoner, lag og foreninger	8 stk	<ul style="list-style-type: none"><li>- Åsane Krf</li><li>- Vestland Bondelag</li><li>- Aksjonsgruppen Bevar Botn (758 underskr.)</li><li>- Grendalaget Bevar Blindheimsbygda</li><li>- Naturvernforbundet Hordaland</li><li>- Åsane Historielag</li><li>- Haugland, Gaupås og Kvamme velforening</li><li>- Varegga grunneigar-/beitelag</li></ul>
Privatpersoner og grunneiere	42 stk	<ul style="list-style-type: none"><li>- ASKO Vest as</li><li>- Stine Hommedal</li><li>- Arvid Vatnøy</li><li>- Per Rune Jonsterhaug</li><li>- Anna Maria Hatland</li><li>- Simon Markussen</li><li>- Edvard Rieber-Mohn</li><li>- Kjell Fonn</li></ul>

Privatpersoner og grunneiere, forts.		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Trygve Sjursæther</li> <li>- Rolf Berntsen</li> <li>- Eivind Blindheim</li> <li>- Thomas Gerner, Kjersti Gerner, Svein Tellevik</li> <li>- Thomas Borgstein</li> <li>- Astrid Blindheim Husdal og Steinar Husdal</li> <li>- Randi Haugland Lian</li> <li>- Aud Bente Kronen og Svein Sagstad</li> <li>- Thomas Rasmussen</li> <li>- Jørund Vandvik</li> <li>- Bjarte M Solberg</li> <li>- Agathe Kronen</li> <li>- Jarle Skare</li> <li>- Ulf Grinde</li> <li>- Guro og Andreas Husdal</li> <li>- Idar Kronen</li> <li>- Helge Sæterstøl</li> <li>- Jan Helge Kronen</li> <li>- Hilde Sandø Berland</li> <li>- Marianne Herfindal Johannessen</li> <li>- Ole Morten Bu</li> <li>- Gaute Baarøy</li> <li>- Vidar Sætre</li> <li>- Karstein Rød</li> <li>- Abril-Marisol Abarca Diaz</li> <li>- Eva og Helge Bognøy</li> <li>- Alina Varne</li> <li>- Erlend Straume</li> <li>- Sveinung Stein</li> <li>- Hege Haugsvær</li> <li>- Magne Lien</li> <li>- Eikås Boligutvikling as v. HOLON Bergen as</li> <li>- Knut Arne Vedaa</li> <li>- Atle Lothe</li> </ul>
SUM	63 stk	

Som del av den interne saksbehandlingen i Statens vegvesen inngår også en vurdering fra divisjon Transport og samfunn.

## 2 Viktigste hovedtrekk i høringsuttalene

### 2.1 Oppsummering av viktigste hovedtrekk

#### **2.1.1 Stor oppslutning om at det snarest må bygges lang tunnel i nord, men det er delte meninger om endepunkt for tunnel. Statsforvalter ønsker nytt vestlig alternativ utredet.**

Høringen viser sterk oppslutning om behovet for ny løsning i nord, og at denne strekningen haster med å få gjennomført. Nær alle merknader krever løsning med lang tunnel under Vikaleitet, men det er ulike syn på om denne skal gå fra Vågsbotn (N1) eller området øst for Eikåstunnelen (N3b). Unntak er Naturvernforbundet som er motstander av ny firefelts veg, og primært mener det heller må bygges miljøtunnel langs dagens tofelts veg forbi Hylkje. Blant de som støtter anbefalt alternativ N1 med kryss i Vågsbotn er Alver kommune, Regionrådet i Nordhordland, og Vestland fylkeskommune.

Statsforvalter i Vestland (dok 20/16800-69) viser til at planprosjektet har motstridende mål og gir effekter som økt privatbilbruk, redusert kollektivtransport, og byspredning. Statsforvalter mener også at behovet for Ringveg øst (Fjøsanger-Arna-Vågsbotn) som omkjørings- og beredskapsveg kan nedtones siden det nå planlegges oppgradering av Fløyfjellstunnelen. Videre har Statsforvalter merket seg at det kun er delstrekning nord som er samfunnsøkonomisk lønnsom, og at det særlig er trafikantnytt (spart reisetid) som her gir lønnsomhet. Med bakgrunn i disse momentene mener Statsforvalter at tidligere planer om tunnel direkte mellom Klauvaneset og Nyborg bør vurderes på nytt: *«kommunedelplanen med konsekvensutredning bør suppleres med et slikt vegalternativ sett på bakgrunn av at konsekvensutredningen har avdekket at samtidighet og plassering av sammenkobling E16 og E39 i Åsane ikke er optimal bruk av knappe samferdsels-ressurser. En betydelig kortere tunnelstrekning vil både øke trafikantnytt og redusere investeringskostnadene, i tråd med signaler fra sentrale veimyndigheter.»*

Statsforvalteren stiller seg ellers særlig kritisk til veg- og kryssalternativer og deponi som kan komme i konflikt med Haukåsvassdraget.

#### **2.1.2 Sterk motstand og kritikk mot anbefalt lang dagsone i sør. Mange stiller spørsmål ved behovet for ny veg mellom Arna og Vågsbotn.**

Høringen viser en massiv og entydig sterk motstand når det gjelder delstrekning sør og anbefalingen fra Statens vegvesen. Det gjelder særlig alternativ S1a/S1b med konfliktfylt daglinje via Botn og Bustevollen, men også daglinje videre opp Blindheimsdalen og arealbeslag i Vågsbotn. Mange er svært kritiske til prosessen der Statens vegvesen har endret anbefaling og varslet innsigelse til alle andre alternativ enn S1a-N1. Generelt er det kraftig kritikk mot behandling og manglende vektlegging av alle ikke-prissatte tema, støy, luftforurensning mv., og det framheves at ny motorveg gjennom et av de få urørte sammenhengende jordbrukslandskapene i Bergen er i strid med FN's bærekraftsmål og nasjonale mål og retningslinjer. En majoritet av uttalene stiller også spørsmål ved behovet for ny veg mellom Arna og Vågsbotn, og mener det heller må satses på opprustning av dagens E16. Dersom det eventuelt blir behov for ny veg kreves traséer som går i tunnel forbi jordbruksbygdene. De fleste peker da på et østlig konsept med alternativ S9 som går utenom Vågsbotn, men noen mener også at alternativ S3 kan aksepteres.

### 2.1.3 Innsigelsesmyndigheter har ikke varslet innsigelse knyttet til daglinjer

Vestland fylkeskommune er positive til at kommunedelplanen er lagt ut til høring, og ber i sitt vedtak om at S3-N1 blir lagt til grunn for videre planlegging da en mener dette samlet sett er det beste alternativet. Fylkeskommunen har ikke varslet innsigelse til anbefalt alternativ S1a-N1.

I sitt vedtak pkt. 3 peker Vestland fylkeskommune på at Ringveg øst må etableres, og at det må startes opp kommunedelplan for strekningen Hop/Fjøsanger-Arna. Fylkeskommunen mener denne delstrekningen må prioriteres før E16 Arna-Vågsbotn.

Som beskrevet i pkt. 2.1.1 mener Statsforvalter i Vestland at behovet for ny firefelts Ringveg øst (Fjøsanger-Arna-Vågsbotn) kan nedtones. I forhold til planframlegget har Statsforvalteren likevel ikke varslet innsigelse til anbefalt alternativ S1a-N1.

Statsforvalter sin konkrete merknad til delstrekning sør er at vegalternativ S3, subsidiært S5, kombinert med alternativ N1 er minst negativ for ikke prissatte konsekvenser. Videre uttaler Statsforvalter: «Med hensyn til naturmangfold vil vi særlig trekke frem N1 kombinert med S1a/S1b som de beste alternativene, da disse sannsynligvis ikke kommer i direkte berøring med registrerte viktige naturtyper eller artsforekomster». Når det gjelder viktige våtmarks- og furuskogområder har Statsforvalter vurdert dette slik: «Alternativ S1a-N1, ser ikke ut til å komme i direkte berøring med disse områdene, og vi vurderer det slik at områdene langt på vei, etter en eventuell realisering av dette alternativet, fremdeles vil kunne opprettholde dagens funksjon som viktige naturområder». Statsforvalter har videre pekt på at det i sør særlig er Storelva, Kolhusvatnet og Haugland/Blindheimområdet som har stor verdi og må tas særlig hensyn til. «Trasè gjennom Blindheimsdalen bør legges mest mulig skånsomt for landbruksinteresser. Landbruksinteresser er først og fremst knyttet til sørlige del av planområdet (Blindheimsdalen, Blinde, Kalsås, Botn og Haugland), dvs. vegalternativ S1, S5 og S6».

### 2.1.4 Flere innspill om kollektivprioritering og reduksjon i vegstandard

Vestland fylkeskommune har i sitt vedtak uttrykt forventning om at framkommelighet for kollektivtrafikk skal prioriteres, og ber om at det også gjelder i kryssområdene ved av- og påkjøring. Det påpekes behov for byttepunkt for buss ved Klauvaneset. Fylkeskommunen har i sitt vedtak pkt.7 også tatt til orde for en lavere standard: «Vestland fylkeskommune mener at omsynet til arealbeslag, kostnader og moglegheit for kollektivfelt, tilseier at det vil vere tilstrekkeleg å leggje 90 km/t som dimensjonerande fartsgrense».

Alver kommune og Regionrådet i Nordhordland støtter at det bare skal etableres trafikkregulerende tiltak med skilt og oppmerking etter vedtak fra Statens vegvesen etter vegtrafikkloven.

Naturvernforbundet vil ikke bygge ny firefelts veg, men utvikle/forbedre dagens veg (miljølokk mv). Dersom det likevel bygges firefelts veg har de som sekundært standpunkt at to av fire felt skal reguleres som kollektivfelt etter plan- og bygningsloven.

Når det gjelder delstrekning sør, Arna-Vågsbotn, er det mange innspill som implisitt handler om redusert standard. Mange ønsker ikke ny motorveg, og vil heller oppruste dagens veg. En del er også kritiske til omfanget og effektene av nytt hovedvegkryss i Vågsbotn/Birkeland-området.



### **2.1.5 Klart ønske om at videre planlegging deles opp i to separate reguleringsplaner**

Både uttalen fra Vestland fylkeskommune, Alver kommune, Regionrådet i Nordhordland, og flere andre, ber om at videre arbeid med reguleringsplan deles opp. Dette for å få fortgang på delstrekning nord der det synes å være unison enighet om at framdrift er kritisk.

## **2.2 Innsigelser**

### **2.2.1 Varsel om innsigelse fra Statens vegvesen vedr. alternativer og vegstandard**

Statens vegvesen varslet i planframlegget innsigelse til andre løsninger enn S1a-N1 med bakgrunn i retningslinjer om å vektlegge best mulig netto nytte i vegprosjektene, og økonomisk ramme for prosjektet (KVU-estimat fastsatt av Samferdselsdepartementet, ref 21/10952-6).

Statens vegvesen kan ikke akseptere, og vil ha innsigelse til, eventuelle vegløsninger som har en standard som ikke tilfredsstillende kravene for riksveg-/europaveg av denne typen med så stor trafikkmengde, jf. Vegdirektoratets svar på fravikssøknadene (brev datert 25.03.2020). De skriver: «Vegen planlegges etter dimensjoneringsklasse H3 (hvis fartsgrense blir 100 km/t) eller smal 4-felts veg (hvis fartsgrense blir 90 km/t) som innebærer 4 felt for motorisert trafikk. Antall felt skal være fire uansett om det på et seinere tidspunkt blir bestemt evt. særskilt feltbruk eller ikke.»

Statens vegvesen kan ikke akseptere, og vil ha innsigelse til vegløsning der det stilles krav til at kollektivfelt eller annet særskilt felt blir regulert i samsvar med plan- og bygningsloven, jf. Vegdirektoratets svar på fravikssøknadene (brev datert 25.03.2020). Søknad om slike felt kan eventuelt vurderes gjennomført ved skilting etter Vegtrafikkloven når vegen er bygget/tas i bruk.

### **2.2.2 Varsel om innsigelse fra Bane NOR vedr. tunnel i Arna**

Bane NOR (20/16800-47) varsler innsigelse fordi vegtiltaket vil berøre sikkerhetssonen som er regulert rundt Ulrikentunnelen i reguleringsplan Arna stasjon-kryssningsspor, planID 1201\_62630000, vedtatt 18.06.2014. Bane NOR krever da at bestemmelsene fastslår at reguleringsplanen her gjelder foran kommunedelplanen. Videre ber Bane NOR om at planbestemmelsene om byggegrense og hensynssoner justeres slik at de ikke vil utgjøre en begrensning for jernbanens drift, vedlikehold og framtidig utvikling av jernbanen.

Statsforvalter i Vestland har samordningsansvar for statlige innsigelser. I tillegg til Bane NOR, har Statens vegvesen ved utlegging av planen varslet innsigelse til andre alternativ enn S1a-N1. Statsforvalteren har vurdert innsigelsene og funnet at de er fremmet innen fristen og forankret i nasjonale hensyn. Innsigelsene blir derfor ikke avskåret. Det betyr at kommunedelplanen ikke kan vedtas av Bergen kommune slik den foreligger. Statsforvalter forutsetter at kommunen i samarbeid med innsigelsesmyndighetene vil komme fram til et planforslag partene kan enes om. Alternativt vil kommunen kunne be Statsforvalteren om mekling, jfr. Pbl. § 5-6.

#### ***Kommentar:***

Statens vegvesen og Bane NOR har i etterkant av høringen hatt en prosess på dette, og er enige om at bestemmelsene justeres slik at Bane NOR sine behov ivaretas, se pkt.2.4.2. I senere reguleringsfase vil Statens vegvesen, i samråd med Bane Nor, vurdere og dokumentere at kryssing innenfor sikkerhetssonen kan gjennomføres iht. §9.2 i reguleringsplan Arna stasjon-kryssningsspor, planID 1201\_62630000.

Bane NOR har i brev av 30.11.2021 (ref 20/16800-99) bekreftet at innsigelsen er løst:

*Dersom bestemmelsen til kommunedelplanen endres til punkt vist under, er innsigelsen løst. Planen kan da egengodkjennes av Bergen kommune for Bane NOR sin del.*

*«X. Forhold til gjeldende reguleringsplaner (pbl. § 1-5)  
Reguleringsplanbestemmelse § 9.2 Sikringszone (pbl § 11-8 a) – Sikringszone rundt  
jernbanetunnel (190) i reguleringsplan Arna stasjon-kryssningsspor, planID 1201\_62630000,  
vedtatt 18.06.2014, gjelder foran båndleggingszone i bestemmelse 3.2.»*

### **2.2.3 Øvrig**

Det er ikke mottatt varsel om innsigelse fra Statsforvalteren i Vestland eller Vestland fylkeskommune. NVE (20/16800-37) har ikke varslet innsigelse til kommunedelplanen, men tar forbehold om eventuell senere innsigelse dersom problemstillinger rundt flomfare ved utfylling i Langavatnet ikke følges tilfredsstillende opp i detaljplanfase.

#### **Kommentar:**

Statens vegvesen vil, i samsvar med retningslinjene til planen, følge opp dette i reguleringsplanfasen. Omfang av utfylling må der avklares nærmere før en kan avgjøre i hvilken grad dette kan påvirke flomfare nedstrøms Langavatnet. Nødvendige avbøtende tiltak må da inngå i planen.

## 2.3 Overordnede konklusjoner og kommentarer fra Statens vegvesen

### **2.3.1 Konklusjoner**

Etter gjennomført høring gjøres mindre endringer av bestemmelser og plankart knyttet til innsigelse fra Bane NOR og krav fra Vestland fylkeskommune, se pkt. 2.4. Videre trekker Statens vegvesen følgende konklusjoner som utdypes og begrunnes i etterfølgende punkter:

- Statens vegvesen opprettholder anbefaling av alternativ S1a-N1.
- Statens vegvesen opprettholder innsigelser vedr. alternativ og vegstandard.
- Samlet vedtak av kommunedelplanen er avgjørende.
- Planlegging av Ringveg øst (Fjøsanger-Arna-Vågsbotn) bygger på en lang prosess. Videre planlegging av en ny riksveg krever at utformings- og sikkerhetskravene aksepteres.

### **2.3.2 Statens vegvesen opprettholder anbefaling av alternativ S1a-N1.**

Høringen viser at dette er en krevende plansak, særlig for delstrekning sør. En ny riksveg med trafikkmengder og sikkerhetskrav som her gjelder, er konfliktfull og arealkrevende. Storsamfunnet sine behov og langsiktige gevinster stilles opp mot konkrete negative konsekvenser for enkeltmennesker og lokalsamfunn. Kostnader og langsiktig nettonytte settes opp mot verdier som er vanskelige å måle i kroner og øre. Svært mange av høringsinnspillene i saken handler om dette, og etterfølgende kommentarer er derfor gjeldende også som kommentar til mange av de oppsummerte enkeltuttalene i kap.3.

### *Delstrekning nord, Vågsbotn - Klauvaneset*

Statens vegvesen mener høringen ikke gir grunn til å endre anbefaling om alternativ N1 i nord med «kryssprinsipp A» i Vågsbotn. Både Vestland fylkeskommune, Alver kommune, og Regionrådet i Nordhordland stiller seg bak alternativ N1. Tunnelen fra Vågsbotn inngår i de korteste vestlige kombinasjonene med best netto nytte. N1 har vesentlig mindre konflikter med ikke-prissatte tema enn en lengre daglinje øst for Vetten. Utfordringer det må jobbes videre med i reguleringsplan er blant annet støy, luftforurensning, utfylling i Langavatnet, byttepunkt for buss ved Klauvaneset, og arealbruk i Vågsbotn.

Det er viktig å påpeke at valg av N1 innebærer klare rammer for kryss og videre arealutvikling i Vågsbotn. Her gjøres et valg. Vågsbotn og Birkeland kan ikke samtidig være et trafikknutepunkt for overordnet riksvegnett, knutepunkt for lokalvegnett, og et område for boligutvikling og/eller videre jordbruksdrift. Det forutsettes en god og samordnet løsning for bybanestopp og -depot. I samråd med Bergen kommune og grunneiere må det i videre reguleringsplanlegging legges stor vekt på å finne løsninger som gir funksjonelle arealer og tilkomst til bybanestopp. Når det gjelder bybanen vil hovedfunksjonen i Vågsbotn da primært være et endestopp knyttet til næringsvirksomheter og innfartsparkering, samt depot.

Statens vegvesen kan ikke akseptere lang tunnel N3b med kryss øst for Eikåstunnelen slik en del av høringsinnspillene ber om. Et slikt kryss vil være låst til en tunneløsning videre sørover, med alternativer som både er svært kostbare og har betydelig dårligere netto nytte enn traseer via Blindheimsdalen. Det vises her til planrapporten. Et slikt kryss ville også kreve vesentlige fravik fra vegnormalene, både i ferdig situasjon og midlertidig ved første byggetrinn. Vegdirektoratet har avslått en fravikssøknad om en midlertidig byggetrinnsløsning (ref. 20/58504-2). En kryssløsning her ville også være helt uforenlig med eventuell særskilt feltbruk, jfr. pkt 2.2.1.

Statens vegvesen er uenig med Statsforvalter i at det bør utredes nye vestlige tunnelalternativer fra Nyborg-området. Vi viser da både til konklusjoner i «Utredning av Ringveg øst og E39 nord i Åsane» (Svv, 2016), og at korridoren for den tidligere «Nyborgtunnelen» nå er frigitt til andre formål, bl.a bybanen. Et hovedvegkryss i Midtbygda/Nyborg ville bety store inngrep og konflikter, og begrense arealutvikling i den sentrale delen av Åsane.

Når det gjelder kollektivprioritering og særskilt feltbruk for delstrekning nord (N1), har Statens vegvesen i samråd med byrådet i Bergen gjennomført en analyse av ulike muligheter og sikkerhet. Svarbrev er oversendt Bergen kommune 22.03.21 (vår ref. 20/16800-23) der konklusjonen er at kollektivfelt er uakseptabelt, men at tungbilfelt kan gi akseptabel sikkerhet. Statens vegvesen vil derfor i reguleringsplan planlegge slik at det er *fysisk* mulig med tungbilfelt i begge retninger. Etablering av dette avgjøres senere etter Vegtrafikkloven, jfr. kap. 3.4 i Planrapporten.

### *Delstrekning sør, Arna - Vågsbotn*

Delstrekning sør inneholder krevende avveininger mellom prissatte og ikke-prissatte verdier. Både konsekvensutredningen og høringen viser at anbefalt daglinje S1a har betydelige negative konsekvenser for ikke-prissatte tema inkl. jordbruk og friluftsliv, og for innbyggerne i området Botn-Bustevollen-Blinde-Birkeland. Svært mange av de innkomne merknadene hevder at dette er oversett/ikke utredet, og at en her ofrer uerstattelige verdier for «småpenger». Særlig for de som direkte mister slektsgård og levebrød er dette en veldig stor belastning.

Til tross for kraftig motstand mot alternativ S1a kan ikke Statens vegvesen se at det i høringen er tilkommet vesentlige nye momenter i saken som ikke er fanget opp av konsekvensutredningen og alle fagrapportene. Konsekvensutredningen er gjennomført iht. retningslinjene i Hb. V712, og er svært tydelig på at samlet konfliktnivå er høyt for alle ikke-prissatte tema i dagsonen mellom Botn og Vågsbotn. En konsekvensutredning skal i form og innhold være ganske nøktern, faglig og «upersonlig». Det er lett å forstå at mange opplever at perspektivet og verdiene til de som rammes ikke blir sett i en slik utredning. Statens vegvesen tar ikke lett på dette. Vi forstår at dette for mange er fortvilende og provoserende.

Samtidig vil Statens vegvesen sterkt imøtegå de som hevder at en forskjell på rundt 500 mill. kr i investeringskostnader sammenlignet med alternativ S3 er «småpenger». I tillegg er beregnet forskjell i netto nytte hele 694 millioner kroner. Innenfor avgrensede samferdselsmidler og harde prioriteringer i Nasjonal transportplan er dette betydelige summer. Dersom etablering av en effektiv Ringveg øst utenom Bergen sentrum skal være realistisk, må kostnadsnivået holdes nede. Som tiltakshaver må Statens vegvesen se dette i et overordnet og langsiktig perspektiv der netto nytte også involverer trafikanter og andre beboere som får nytte av at hovedvegen ikke lenger går i dagens trase langs Arnavågen. I en slik plansak der trafikken flyttes til en ny korridor, vil det naturlig nok være omfordeling av nytte og ulemper innenfor det som er samlet beregnet netto nytte.

Avgjørende for at Statens vegvesen opprettholder anbefaling av alternativ S1a er:

- Nettonytte og KVVU-estimat. Samlet er det vurdert at negative konsekvenser for ikke-prissatte tema ikke kan oppveie for en forskjell i netto nytte på 694 mill.kr. Etter retningslinjer om å legge vekt på best mulig netto nytte i vegprosjektene har Samferdselsdepartementet fastsatt KVVU-estimat (økonomisk ramme i tidligfase) for KDP Arna-Vågsbotn-Klauvaneset basert på kostnad for S1a-N1. Innenfor fastsatt KVVU-estimat er det ikke rom for å velge S3-N1.
- Ikke innsigelser. Selv om både Vestland fylkeskommune og Statsforvalter ønsker andre løsninger, er det ingen av innsigelsesmyndighetene som har fremmet innsigelse mot daglinje S1a. Statsforvalter vurderer blant annet at viktige våtmarks- og furuskogområder fremdeles vil kunne opprettholde dagens funksjon som viktige naturområder.
- Avbøtende tiltak. Statens vegvesen ser at negative konsekvenser av lang daglinje S1a ikke kan fjernes, men mener avbøtende tiltak vil kunne redusere ulempene for de som ikke rammes direkte og må innløses. I reguleringsplanfasen må det legges stor vekt på å spare mest mulig matjord. I dialog med gjenværende gårdbrukerne i området må det finnes praktiske løsninger som kan muliggjøre videre drift av jordbruksarealet og beite i Byfjellene. Med en veglinje som ligger høyere enn bebyggelsen i området ligger det godt til rette for effektiv langsgående støyskjerming. For støyverdier finnes lovverk og retningslinje T1442 som prosjektet vil tilstrebe å oppfylle, og det er først i reguleringsplan at det gjøres detaljerte beregninger som inkluderer støyskjerming. Videre vil det i reguleringsplan finnes ventilasjonsløsninger og avbøtende tiltak som sikrer tilfredsstillende luftkvalitet rundt tunnelmunninger i Botn og Vågsbotn. Utfordringen gjelder særlig svevestøv. Når det gjelder NOx vil utvikling med elektrifisering av bilparken gjøre dette problemet mindre enn i dag. Barriereeffekten av ny veg bør reduseres med underganger/viadukt som kan gi akseptable forhold for friluftsliv, beiting, skogsdrift, vilt, og vannveier.
- Tekniske forhold. Alternativ S1a har mye bedre stigningsforhold og geometri enn S3. En usikkerhet og utfordring med S3 er kryssing i tunnel under Gaupåsvassdraget med marginal

overdekning. Dette gjør at tunnelen må ha maksimalt tillatt stigning 5%, noe som blant annet er en stor ulempe ift. tyngre kjøretøy. Et lavbrekk i tunnel som i S3 er heller ikke gunstig ift. drenering og driftskostnader.

### **2.3.3 Statens vegvesen opprettholder innsigelser vedr. alternativ og vegstandard.**

Statens vegvesen kan ikke se at det i høringen er tilkommet vesentlige nye momenter som ikke er fanget opp i plangrunnlaget og konsekvensutredningen. Varslete innsigelser vedr. alternativ og vegstandard opprettholdes.

#### *Alternativ*

Innsigelsen mot andre alternativer enn S1a-N1 opprettholdes med bakgrunn i retningslinjer om å vektlegge best mulig nettonytte i vegprosjekter, og fastsatt KVVU-estimat, jfr. pkt 2.2.1.

#### *Vegstandard*

Innsigelsen, jfr. pkt 2.2.1, opprettholdes. Utformingskrav, inklusiv fraviksbehandling, blir håndtert etter gjeldende normaler og regelverk. På lik linje med sikkerhetskrav i luftfarten og jernbanesektoren (inkl. bybane), er det entydige faglige krav for standard og sikker veg- og kryssutforming for en overordnet veg med trafikkmengder vi her snakker om. Eventuelle søknader om fravik fra disse utformingskravene skal være svært godt begrunnet, og ikke svekke sikkerheten. Søknader om fravik avgjøres av Vegdirektoratet.

Det vises til kapittel 3.4 i Planrapporten for avklarte fravik om vegstandard i denne plansaken. Det er ikke aktuelt for Statens vegvesen å planlegge en ny riksveg, tunneler og kryss som ikke ivaretar de grunnleggende og felles nasjonale sikkerhetskravene som gjelder for vegbygging og som er nedfelt i normaler med tilhørende forskrifter. Se også pkt. 2.3.5.

### **2.3.4 Samlet vedtak av kommunedelplanen er avgjørende.**

Det er avgjørende for Statens vegvesen at kommunedelplanen vedtas samlet med trasé Arna-Vågsbotn-Klauvaneset. Valg og bygging av lang tunnel N1 i nord legger føringer for et framtidig hovedvegssystem med Ringveg øst via Arna. Det vises her til etterfølgende pkt. 2.3.5. Selv om første byggetrinn vil være i nord, må trasé og arealbehov mellom Vågsbotn og Arna sikres. Det gjelder ikke minst på grunn av dagsone og kryss i Arna der planen er samordnet med statlig reguleringsplan for E16 og Vossebanen Arna-Stanghelle. Ny firefelts E16 fra øst vil der i første omgang kobles til dagens tofeltsveg, men krysset er planlagt slik at det senere kan utvikles med en gjennomgående firefelts Ringveg øst. Korridoren må sikres gjennom vedtatt kommunedelplan.

### **2.3.5 Planlegging av Ringveg øst (Fjøsanger-Arna-Vågsbotn) bygger på en lang prosess. Videre planlegging av en ny riksveg krever at utformings- og sikkerhetskravene aksepteres.**

Statens vegvesen viser til at planlegging av Ringveg øst (Fjøsanger-Arna-Vågsbotn) bygger på en lang og omfattende prosess. Gjennom konseptvalgutredning (KVVU) for Bergensområdet (2011) ble tidligere ideer og utredninger om den sentrumsnære «Arnatunnelen» erstattet av «Ringveg øst». Byrådet i Bergen ba i 2013 (sak 1398-13) Statens vegvesen starte formell planprosess i medhold av plan- og bygningsloven. Som oppfølging av regjeringens KVVU-vedtak la Statens vegvesen i 2016 fram



utredningen «Ringveg øst og E39 nord i Åsane» (ref 16/128356). Her anbefalte Statens vegvesen at E39 nord i Åsane (delstrekning nord) ses i sammenheng med en framtidig Ringveg øst via Arna. Gjennom høring av utredningen i 2016 ga Bergen kommune, Hordaland fylkeskommune (nå Vestland), og kommunene i Nordhordland sin tilslutning til dette (ref 16/128356-51). Som svar på brev fra Statens vegvesen (ref 18/22331-1), har Samferdselsdepartementet bekreftet at planleggingen er i tråd med regjeringens beslutning i KVVU for Bergensområdet, og at KVVU-plikten er å anse som oppfylt (ref 20/1 6800-19).

Høringen av kommunedelplanen synes likevel å gi noe sprikende signaler når det gjelder Ringveg øst (Fjøsanger-Arna-Vågsbotn). Vestland fylkeskommune peker i sitt vedtak (kap 3.1) på at Ringveg øst må etableres. Høringen viser samtidig at Statsforvalter mener behovet for Ringveg øst kan nedtones, og mange av høringsuttalene til kommunedelplanen mener det ikke er behov for ny veg mellom Arna og Vågsbotn. I saksframlegget til byrådets utleggingsvedtak for KDP Arna-Vågsbotn-Klauvaneset (sak 1239/21) omtales krav om et «betydelig nedskalert prosjekt».

Med bakgrunn i dette vil Statens vegvesen understreke at videre planlegging av en ny riksveg E39 via Arna (Ringveg øst) avhenger av at det felles nasjonale regelverket som gjelder for trafikk- og tunnelsikkerhet aksepteres. Utformingskrav, inklusiv fraviksbehandling, håndteres etter gjeldende normaler og regelverk. Det vises til kapittel 3.4 i Planrapporten for avklarte fravik i denne plansaken. Klare forutsetninger som gjelder for videre planlegging av ny riksveg E39 Fjøsanger-Arna-Vågsbotn er dermed:

- Fire felt med to tunneltuber. Vegbredde er i utgangspunktet 23m, men Vegdirektoratet har gitt fravik for at en i reguleringsplan kan vurdere noe smalere tverrprofil. Trafikkmengdene som vil gjelde på denne strekningen vil være betydelig høyere enn det som utløser krav om firefelts veg. Det gjelder også med mål om nullvekst eller nedgang i biltrafikken.
- Gjennomgående *dimensjonerende* hastighet 100 km/t. Det er her gitt fravik for at det kan dimensjoneres for en noe lavere fart enn normalkravet på 110 km/t. Hva som blir *skiltet* fartsgrense avgjøres senere. Det kan eventuelt bli lavere enn 100 km/t.
- Kapasitetssterke, planskilte kryss/ramper med utforming som tilfredstiller dimensjonerende hastighet på hovedveg. Kryssløsninger som gir tilbakeblokkering til hovedveg eller på annen måte svekker sikkerheten er uakseptable.
- Ikke særskilt feltbruk. For strekningen Fjøsanger-Arna-Vågsbotn er det ikke grunnlag for å søke fravik for kollektivfelt eller annen særskilt feltbruk på motorveg. Dette verken er eller blir en høyfrekvent akse for kollektivtrafikk, og det vil være god og sikker framkommelighet for alle kjøretøygrupper. Det vil da være helt uakseptabelt å svekke sikkerheten i veganlegget og kryssområdene ved å innføre tiltak med tvungen feltbruk.

Et stort infrastrukturiltak som Ringveg øst vil måtte medføre konflikter og vanskelige prioriteringer. Selv om en søker å minimere avtrykket av ny veg og kryss innenfor regelverk og fravik, vil det i et byområde som Bergen være umulig å unngå at innbyggere og verdier berøres. Det gjelder også i områdene Hop-Fjøsanger og i Arna.

## 2.4 Endringer i planframlegget

### 2.4.1 Plankart

Vestland fylkeskommune har fremmet krav til omsynsoner for kulturminner i sin uttale til planen:

*Fylkeskommunen krev at alle kulturminne som er automatisk freda, jf. § 4 i kulturminnelova, vert vist med omsynssone H730, i plankartet med tilhøyrande føresegner. Vi ber om at alle nyare tids kulturminne med høg regional og nasjonal verdi, vert vist på plankartet med omsynssone H570, med tilhøyrande føresegner.*

Statens vegvesen imøtekommer dette, og har endret plankart som følger:

- Lokalitet Tellevik fort på Klauvaneset er lagt inn som Hensynssone 570 (Omsynssone 570).
- Plangrensen er justert vekk fra automatisk fredet kulturminne Vårheia lokalitet 1 ved Mjeldheim i Indre Arna.

Gaupåsvatnet og festningen på toppen av Gaupåsen er ikke tatt inn som hensynssoner fordi vegtraseen der ligger i tunnel. Endringene er kvalitetssikret med fylkeskommunen. Etter avtale med Bergen kommune er endring i plankart foreløpig utført kun for plankart S1a-N1 og S3-N1.

### 2.4.2 Planbestemmelser

Bane NOR (dok 20/16800-47) varslet innsigelse knyttet til at planlagt ny vegtunnel må krysse innenfor regulert sikkerhetssone for Ulrikentunnelen. Bane NOR krever da at vedtatt reguleringsplan for Ulrikentunnelen må gjelde foran kommunedelplanen.

Statens vegvesen har vurdert saken, og lagt inn en ny bestemmelse 2.5 som ivaretar Bane NOR sine krav. Bane NOR har akseptert denne (ref 20/16800-99), og grunnlaget for innsigelsen faller bort. Ny bestemmelse er:

#### **2.5 Forhold til gjeldende reguleringsplaner (§ 1-5)**

*2.5.1 Reguleringsplanbestemmelse § 9.2 Sikringssone (pbl § 11-8 a) – Sikringssone rundt jernbanetunnel (190) i reguleringsplan Arna stasjon-kryssningsspor, planID 1201\_62630000, vedtatt 18.06.2014, gjelder foran båndleggingssone i bestemmelse 3.2.*

Bestemmelsen gis med hjemmel i pbl. § 1-5 andre ledd «... Ny plan eller statlig eller regional planbestemmelse går ved eventuell motstrid foran eldre plan eller planbestemmelse for samme areal med mindre annet er fastsatt i den nye planen...» Ny bestemmelse dekker også Bane NOR sine behov ift. båndleggingssone.

Når det gjelder merknad om byggegrense vil Bane NOR være fullt juridisk dekket gjennom jernbaneloven § 10 «...Det er forbudt uten tillatelse fra kjøreveiens eier å oppføre bygning, anlegg eller annen installasjon, foreta utgraving eller oppfylling mv. innen 30 meter regnet fra nærmeste spors midtlinje. Dette gjelder også dersom det foreligger reguleringsplan med annen byggegrense eller det med grunnlag i annen lov er gitt rett til å etablere anlegg eller installasjon innenfor 30 meter regnet fra nærmeste spors midtlinje...»

NVE (dok 20/16800-37) mener det bør presiseres at hensynssoner H740 (høyspentledninger) er hjemlet i Energiloven. Hensynssoner H740 er hentet fra kommuneplanens arealdel (KPA). I utgangspunktet vil derfor punkt 3.1.1 i bestemmelsene sikre at bestemmelsene i KPA (2018) gjelder for disse områdene (pbl §11-8 pkt a). Statens vegvesen ser likevel at vi kan imøtekomme ønsket til NVE og legger inn en slik presisering. Justert bestemmelse 3.1.1. er dermed:

**3.1 Bestemmelser til arealformål og hensynssoner fra KPA 2018, Bergen kommune**

*3.1.1. For areal etter pbl § 11-7, pkt 1, 3 og 5 og hensynssoner etter pbl § 11-8, pkt a-c gjelder bestemmelsene i kommuneplanens arealdel, KPA 2018, Bergen kommune vedtatt 19.06.2019. Hensynssoner H740 er hjemlet i Energiloven.*

**2.4.3 Planbeskrivelsen (planrapporten)**

Med bakgrunn i høringen, konklusjoner, og endringer beskrevet i pkt. 2.4.1-2.4.3, er det gjort begrensede justeringer i planrapporten til 2.gangs behandling. Disse er omtalt i forord.

Etter endelig avklaring og vedtak av kommunedelplanen vil det bli utarbeidet en egen spesifikk planbeskrivelse for det som blir vedtatt trasé. Den spesifikke beskrivelsen vil utarbeides med grunnlag i justert planbeskrivelse/KU, og de vedtak som fattes.

Statens vegvesen mener endringene/presiseringene som er gjort i planmaterialet ikke krever nytt offentlig ettersyn av planforslaget.

### 3 Enkeltuttaler, med kommentar fra Statens vegvesen

I dette kapitlet har tiltakshaver Statens vegvesen oppsummert og kommentert hver enkelt uttale/merknad, se oversikt i tabell 1-1. Komplette og originalt innsendte uttaler er i tillegg oversendt planmyndighet Bergen kommune, og følger med saken som vedlegg.

Enkeltuttalene med kommentar er delt i fire kategorier:

- Fylkeskommune, kommuner/regionråd, og Statsforvalter
- Øvrige offentlige instanser/etater
- Interesseorganisasjoner, lag og foreninger
- Privatpersoner og grunneiere

Innenfor hver av disse kategoriene er uttalene sortert etter *dokumentnummer*, det vil si rekkefølgen de er mottatt og registrert i Statens vegvesen sitt saksbehandlingssystem. Rekkefølgen er altså tilfeldig, og gjenspeiler ingen vurdering av viktighet eller prioritet mellom uttalene.

#### Terminologi

Ved kommentering er følgende terminologi brukt:

<i>«Tas til følge»</i>	Tiltakshaver foreslår at planen/planarbeidet endres som følge av merknaden. Det er tatt med en beskrivelse av hvordan dette ivaretas. Kommentarer kan eventuelt være henvisning til overordnede og felles kommentarer gitt i kapittel 2.
<i>«Tas til orientering»</i>	Tiltakshaver merker seg forholdet, men det gjøres ikke endringer i kommunedelplanen. Det er gitt en forklaring på hvorfor, der dette er naturlig. Kommentarer kan eventuelt være henvisning til overordnede og felles kommentarer gitt i kapittel 2.

### 3.1 Fylkeskommune, kommuner/regionråd, og Statsforvalter

#### Regionrådet Nordhordland

Dok. 20/16800 - 48

Regionrådet Nordhordland representerer kommunene Alver, Austrheim, Fedje, Gulen, Masfjorden, Modalen, Osterøy, og Vaksdal. Regionrådet samarbeider også med Nordhordland Næringslag som har sluttet seg til uttalen.

Regionrådet Nordhordland er svært opptatt av å sikre optimal framdrift for parsellen Vågsbotn-Klauvaneset, og støtter anbefalt alternativ N1 med lang tunnel. I merknaden støttes også at trafikkregulerende tiltak med skilt og oppmerking ikke skal reguleres etter plan- og bygningsloven men behandles etter Vegtrafikkloven. Regionrådet peker på store utfordringer og manglende trafiksikkerhet med dagens veg, og ber om at evt. konfliktområder på parsellen Vågsbotn-Klauvaneset ikke forsinker oppstart. En ber om at Bergen kommune tar hensyn til dette i sin behandling av kommunedelplanen.

I uttalen bes om at videre reguleringsprosess blir gjennomført som to adskilte reguleringsplaner. For å sikre framdrift for parsell Vågsbotn-Klauvaneset ber Regionrådet om at Bergen kommune setter ned et eget utvalg bestående av representanter fra Bergen kommune, Regionrådet Nordhordland og Statens vegvesen. En ønsker jevnlig møter om saken framover.

#### *Statens vegvesen sin kommentar:*

Tas til orientering.

Alternativ N1 og kryssprinsipp A i Vågsbotn er i samsvar med planforslaget. Når det gjelder spørsmål om særskilt feltbruk er dette en fravikssak som i første rekke gjelder tunnel- og trafiksikkerhet. Vegdirektoratet har ikke avvist at tungbilfelt mellom Vågsbotn og Klauvaneset kan gi tilfredsstillende sikkerhet, men slike felt skal ikke reguleres etter plan- og bygningsloven. I videre reguleringsplanarbeid vil veganlegget (N1) likevel *fysisk* utformes slik at tungbilfelt eventuelt kan etableres, da som en skilt- og oppmerkingssak etter vegtrafikkloven.

Inndeling av videre arbeid med reguleringsplan(er) avgjøres etter vedtak på samlet kommunedelplan (KDP).

Vi må komme tilbake til organisering av videre arbeid med reguleringsplan. Statens vegvesen deltar gjerne i dialogmøter med Regionrådet og Bergen kommune.

#### Alver kommune

Dok. 20/16800 - 66

Uttale fra Alver kommune er vedtatt i Alver formannskap 14.10.2021 (sak 086/21):

- *Alver kommune tilrår alternativ N1 med lang tunnel mellom Vågsbotn og Tellevikområdet, og kryssprinsipp A i Vågsbotn, slik det kjem fram i framlegg til kommunedelplan for E16/E39 Arna-Vågsbotn-Klauvaneset.*
- *Alver kommune støttar at det berre skal etablerast trafikkregulerande tiltak med skilt og oppmerking etter vedtak frå Statens vegvesen etter veglova.*



- *Alver kommune er opptatt av å sikre optimal framdrift på parsellen Vågsbotn-Klauvaneset, og ber derfor om at det vert gjennomført to separate reguleringsplanar for Ringveg Øst.*

#### **Statens vegvesen sin kommentar:**

Tas til orientering.

Alternativ N1 og kryssprinsipp A i Vågsbotn er i samsvar med planforslaget. Når det gjelder spørsmål om særskilt feltbruk er dette en fravikssak som i første rekke gjelder tunnel- og trafikkikkerhet. Vegdirektoratet har ikke avvist at tungbilfelt mellom Vågsbotn og Klauvaneset kan gi tilfredsstillende sikkerhet, men slike felt skal ikke reguleres etter plan- og bygningsloven. I videre reguleringsplanarbeid vil veganlegget (N1) likevel *fysisk* utformes slik at tungbilfelt eventuelt kan etableres, da som en skilt- og oppmerkingssak etter vegtrafikkloven.

Eventuell oppdeling i to reguleringsplaner avgjøres etter vedtak på samlet kommunedelplan.

#### **Statsforvalteren i Vestland**

Dok. 20/16800 - 69

Uttalen fra Statsforvalter gjelder både samordning av statlige innsigelser, og selve planframlegget.

#### *Vedr. innsigelser:*

Bane NOR har varslet innsigelse knyttet til at veganlegget med tunnel må krysse over Ulrikentunnelen (20/16800 - 47). Samtidig har Statens vegvesen ved utlegging av planen varslet innsigelse til andre alternativ enn S1a-N1. Statsforvalteren har vurdert innsigelsene og funnet at de er fremmet innen fristen og forankret i nasjonale hensyn. Innsigelsene blir derfor ikke avskåret. Det betyr at kommunedelplanen ikke kan vedtas av Bergen kommune slik den foreligger. Statsforvalter forutsetter at kommunen i samarbeid med innsigelsesmyndighetene vil komme fram til et planforslag partene kan enes om. Alternativt vil kommunen kunne be Statsforvalteren om mekling, jfr. Pbl. § 5-6.

#### *Merknader til planforslaget:*

Statsforvalter merker seg at det foreligger et omfattende planmateriale som gir grunnlag for å vurdere konsekvenser og ta beslutninger. Det framgår klart av planrapporten hvilke konsekvenser, både positive og negative, vegprosjektet kan få. Det pekes her blant annet på at nye motorveger bidrar til å undergrave 0-vekstmålet og vekst i kollektivtrafikken, der trafikkvekst må møtes med regulering (bompenger/vegprising).

Statsforvalter mener også det i planmaterialet framgår tydelig at det her er klare målkonflikter, og at Ringveg øst i utgangspunktet bare i mindre grad vil avlaste sentrum for trafikk. Dersom Fløyfjellstunnelen opprustes og utvides, mener Statsforvalter at en også kan nedtone behovet for Ringveg øst (Fjøsanger-Arna-Vågsbotn) som alternativ rute og løsning på sårbarhetsproblemet i hovedvegnettet. Uten ny Ringveg øst, mener Statsforvalter at en i nord heller bør vurdere om en kortere og mer direkte trase mellom Nyborg og Klauvaneset (tidligere «Nyborgtunnelen») er mer optimal. Dette med bakgrunn i at det særlig er spart reisetid som her gir trafikantnytte. Statsforvalter mener at kommunedelplanen bør suppleres med et slikt alternativ.

Av alternativene i kommunedelplanen finner Statsforvalter alternativ S3 (subsidiært S5) kombinert med N1 minst negativ for ikke-prissatte konsekvenser.

Statsforvalteren knytter videre kommentarer til ulike alternativer i forhold til naturmangfold, landbruksinteresser, landskapsbilde. I nord framheves særlig hensyn til Haukåsvassdraget, der alle

andre alternativ enn N1 i større eller mindre grad vil kunne påvirke truet elvemusling i både utbyggings- og driftsfasen. I sør mener Statsforvalter at alternativ S1a-N1 ikke ser ut til å komme direkte i berøring med de viktige våtmarks- og furuskogsområdene, og at en fremdeles kan opprettholde dagens funksjon som viktige naturområder dersom dette alternativet realiseres. Trase gjennom Blindheimsdalen bør legges mest mulig skånsomt for landbruksinteresser (Blindheimsdalen, Blinde; Kalsås, Botn og Haugland). Når det gjelder landskapsbilde er Statsforvalter særlig kritisk til alternativ N2 i nord, og alternativene S5 og S6 i sør.

Statsforvalter mener det er positivt at det er foretatt en grov kartlegging av potensielle deponiområder, men mener ambisjonene må være større i forhold til å finne samfunnsnyttig bruk av steinmassene. Statsforvalter er særlig kritisk til deponering som kan komme i konflikt med Haukåsvassdraget. Minst konflikt vil ventelig være deponilokaliseringer nær skytebanen på Gaupås.

Statsforvalter har videre merket seg økt trafikk vil kunne gi dårlig luftkvalitet ved Blindheim/Gaupås i inversjonsperioder vinterstid. Når det gjelder risiko og sårbarhet mener Statsforvalter alternativ S5 og S11 er særlig problematiske.

#### **Statens vegvesen sin kommentar:**

Tas til orientering

Vedr. innsigelse fra Bane NOR vises til pkt 2.2.1. Avtalt ny bestemmelse gjør at grunnlaget for innsigelsen bortfaller.

Statens vegvesen er enig med Statsforvalter i at det er klare målkonflikter i en plansak som dette. Det finnes gode argumenter både for og imot Ringveg øst. Uavhengig av forlenging og opprusting av Fløyfjellstunnelen mener Statens vegvesen likevel det samlet sett er behov for en ny effektiv riksveg via Arna. Det vises da til «Utredning av Ringveg øst og E39 nord i Åsane» (Svv, 2016).

Statens vegvesen er uenig med Statsforvalter i at det bør utredes nye vestlige tunnelalternativer fra Nyborg-området, jfr pkt. 2.3.2.

Anbefalt trase vil ikke berøre Haukåsvassdraget. Når det gjelder landbruksinteresser og avbøtende tiltak (støy, luftforurensning, mv.) vises til kommentar i pkt 2.3.2. Massehåndtering vil konkretiseres og være et viktig tema i videre arbeid med reguleringsplan.

**Vestland fylkeskommune**

Dok. 20/16800 – 98

Vestland fylkeskommune sin uttale til planframlegget er vedtatt i fylkesutvalget 09.11.2021:

- 1. Vestland fylkeskommune er nøgd med at kommunedelplanen for E16/E39 no er kome på høyring, men ber om at kombinasjonsalternativet S3-N1 vert lagt til grunn for vidare planlegging. Dette er samla sett det beste alternativet.*
- 2. Fylkeskommunen rår i frå alternativa S1a-N2a og S5-N2a då dei har størst negativ konsekvens for kulturminne og kulturmiljø. S1a-N2a har også størst negativ konsekvens for landskap, friluftsliv og naturmangfald.*
- 3. Vestland fylkeskommune viser til tidlegare vedtak om å prioritere delstrekninga E39 Klauvaneset – Vågsbotn føre delstrekninga E16 Arna – Vågsbotn. Det hastar å utbetre*

*delstrekninga E39 Klauvaneset - Vågsbotn, og arbeidet med regulering må starte opp så snart som råd. Vestland fylkeskommune er opptatt av å sikre optimal framdrift på parsellen VågsbotnKlauvaneset, og ber derfor om at det vert gjennomført to separate reguleringsplanar for Ringveg Øst. Fylkeskommunen peiker på at ringveg aust må etablerast, og at det må startast opp kommunedelplan for delstrekninga Hop/Fjøsanger-Arna. Denne delstrekninga må prioriterast før E16 Arna-Vågsbotn.*

- 4. Vestland fylkeskommune oppfordrar til at arbeidet med framtidig klassifisering av både eksisterande og nye vegstrekningar vert handtert i samband med reguleringsplanarbeidet til E16/E39 Arna-Vågsbotn-Klauvaneset. Vidare føreset fylkeskommunen at all omklassifisering formelt vert handtert etter lovverket i veglova. I samband med arbeidet knytt til framtidig klassifisering av vegnettet må det bli definert kva av dei ulike strekningane som vil ha lokal, regional og nasjonal funksjon.*
- 5. Vestland fylkeskommune ber om at ein i arbeidet med reguleringsplan utarbeider eit klimarekneskap som grunnlag for målretta tiltak for å redusere klimafotavtrykket til prosjektet, både i anleggs- og driftsfasen.*
- 6. Vestland fylkeskommune ber Statens Vegvesen om å arbeide aktivt for å finne samfunnsmessig bruk av overskotsmassane frå prosjektet.*
- 7. Vestland fylkeskommune meiner at omsynet til arealbeslag, kostnader og moglegheit for kollektivfelt, tilseier at det vil vere tilstrekkeleg å leggje 90 km/t som dimensjonerande fartsgrense.*
- 8. Vestland fylkeskommune føreset at prosjektet har ansvar for finansiering, planlegging og gjennomføring av oppgradering av gang- og sykkeltilbodet langs E16/E39, også når det vert planlagt langs eksisterande og/eller framtidig lokalvegnett. Traseane burde vore vist i plankartet og i naudsynt grad vore sikra gjennom føresegner i kommunedelplanen.*
- 9. Vestland fylkeskommune forventer at framkomst for kollektivtrafikk skal prioriterast, og ber om at dette også gjeld i kryssområda ved av- og påkøyring. Det vil òg vere behov for å sette av tilstrekkeleg areal til bytepunkt for buss ved Klauvaneset. Ringveg aust, Svegatjørn-Rådal og ny Sotrabru utgjer samla sett store samferdselsprosjekt, som betrar trafikkforholda i Bergensregionen. Desse tre må oppfylle måla i byvekstavtalen, og fylkesutvalet understrekar sterkt behovet for prioritering av kollektivtrafikken i reguleringsplan/skiltvedtekter/ kollektivfelt i trafikksystema.*
- 10. Fylkeskommunen krev at alle kulturminne som er automatisk freda, jf. § 4 i kulturminnelova, vert vist med omsynssone H730, i plankartet med tilhøyrande føresegner. Vi ber om at alle nyare tids kulturminne med høg regional og nasjonal verdi, vert vist på plankartet med omsynssone H570, med tilhøyrande føresegner.*

Debatt og votering i Fylkesutvalet er også tilgjengelig her:

<https://vlfk.mediasite.com/Mediasite/Play/3def00058ed142fa84600ab632feef361d>

**Statens vegvesen sin kommentar:**

Tas til orientering. Vedtakspunkt 10 tas til følge.

Kort kommentar til de enkelte vedtakspunktene:

- 1) Staten vegvesen holder fast ved alternativ S1a-N1, jfr, begrunnelse i pkt 2.3.2.
- 2) S1a-N1 er ikke blant kombinasjonene Vestland fylkeskommune fraråder.
- 3) Eventuell oppdeling i to reguleringsplaner avgjøres etter vedtak på samlet kommunedelplan. Planlegging/prioritering av strekning Fjøsanger-Arna avhenger blant annet av aksept for utformings- og sikkerhetskrav som gjelder, jfr. pkt 2.3.5.
- 4) Tas til orientering. Omklassifisering er egne prosesser uavhengig av plansak.
- 5) Det er krav om utarbeidelse av klimabudsjett i reguleringsplan. Klimaregnskap vil i første rekke gjelde byggefasen.
- 6) Massehåndtering vil konkretiseres og være et viktig tema i videre arbeid med reguleringsplan.
- 7) Det vises her til pkt. 2.3.5 og avgjort fravikssak i kap. 3.4 i Planrapporten.
- 8) Det er tatt høyde for kostnader knyttet til GS-tilbud. Dette vil i hovedsak følge dagens veg, men dette må detaljeres med regulering i neste planfase. Det har ikke vært mulig å detaljere dette for 17 alternative kombinasjoner i KDP. Særlig for delstrekning nord vil det i praksis være slik at GS-tilbud langs dagens veg først kan etableres når ny tunnel (N1) er åpnet. Dette er innarbeidet i bestemmelsene.
- 9) Se pkt. 2.3.2. Statens vegvesen vil i reguleringsplan planlegge slik at det for delstrekning nord er fysisk mulig med tungbilfelt i begge retninger. Etablering av dette avgjøres senere etter Vegtrafikkloven, jfr. kap. 3.4 i Planrapporten. Byttepunkt ved Klauvaneset må inngå i arbeid med reguleringsplan.
- 10) Tas til følge. Se pkt. 2.4.1.

### 3.2 Øvrige offentlige instanser/etater

#### **Bergens Sjøfartsmuseum**

Dok. 20/16800 - 29

Bergens Sjøfartsmuseum kjenner ikke til marine kulturminner som blir direkte berørt av tiltaket, men påpeker at det kan medføre krav dersom videre planarbeid skulle gi arealinngrep i Tellevikbukta. Det påpekes også at det er meldeplikt til museet dersom det i videre arbeid gjøres funn av skipsvrak, marine kulturminner, mv. Arbeid må da straks stanses.

#### ***Statens vegvesen sin kommentar:***

Tas til orientering.

Det er svært lite sannsynlig at tiltaket vil berøre områder i sjø eller marine kulturminner. Dersom det likevel skulle bli aktuelt, vil Statens vegvesen merke seg forholdet, og ta nødvendig kontakt med Bergens Sjøfartsmuseum.

NVE påpeker at anbefalt alternativ N1 i nord vil medføre ytterligere utfylling i Langavatnet, og at dette kan bety hyppigere flomhendelser nedstrøms. NVE legger til grunn at en i videre planarbeid ser på avbøtende tiltak og muligheter for å redusere utfylling i Langavatnet mest mulig.

NVE mener videre at flere føringer og intensjoner i planframlegget bør inngå i de juridisk bindende bestemmelsene, blant annet gjelder det flere av føringene i «Retningslinjer for videre arbeid». En peker her særlig på retningslinjer som er knyttet til hydrologi, flom og faunapassasjer. Videre mener NVE at det bør framgå av bestemmelsene at omsynssone H740 (høyspentledninger) gjelder areal som er båndlagt med hjemmel i Energiloven.

**Statens vegvesen sin kommentar:**

Tas til orientering. Merknad vedr. omsynssone H740 (høyspentledninger) tas til følge, jfr pkt 2.4.2.

I videre arbeid med reguleringsplan vil omfang av fylling i Langavatnet og tiltak mot økte flomutfordringer følges opp. Nødvendig dialog med NVE og Bergen kommune etableres.

Når det gjelder omfang og fordeling av planbestemmelser og -retningslinjer har Statens vegvesen hatt en intern prosess og juridisk vurdering/kvalitetssikring av disse før planforslaget ble lagt fram. Generelt er vårt syn at omfanget av juridisk bindende bestemmelser ikke skal være altomfattende. Særlig skal en unngå å lage bestemmelser på forhold som ellers er ivaretatt gjennom lover og forskrifter. Slike forhold skal heller synliggjøres gjennom retningslinjer. Disse vil i dialog med NVE og andre følges opp i videre planarbeid.

**Statnett**

Statnett gjør oppmerksom på at det innenfor planområdet må tas nødvendige hensyn til framkommelighet for transformatortransport til Statsnett sine anlegg i planområdet (vedlagt kart og dimensjoneringskrav). Konkret gjelder det Arna transformatorstasjon som har tilkomst fra fylkesvegen noe sør for planområdet. Statnett ber om å bli høringspart også i videre planarbeid.

**Statens vegvesen sin kommentar:**

Tas til orientering.

Statens vegvesen vil følge opp og sikre at planarbeidet ivaretar transformatortransport. Når det gjelder tilkomst til Arna transformatorstasjon vil den i første omgang opprettholdes omtrent som i dag når fellesprosjektet E16 og Vossebanen Arna-Stanghelle bygges. Tilkomst må legges noe om når Ringveg øst etableres. Det vil først være aktuelt i planarbeid for strekningen Arna-Fjøsanger.

**Bergen havn**

Bergen havn ser ikke at planforslaget berører sjø eller kommer i konflikt med hensyn Bergen havn skal ivareta i følge Havne- og farvannsloven. En har derfor ingen merknader i saken.

Det minnes om at bygging, graving, utfylling i sjø, mv. krever tillatelse fra Bergen havn iht. Havne- og farvannsloven § 14. Bergen havn ønsker at orientering om denne søknadsplikten tas inn i bestemmelsene til kommunedelplanen.



**Statens vegvesen sin kommentar:**

Tas til orientering.

Når det gjelder omfang og fordeling av planbestemmelser og -retningslinjer har Statens vegvesen hatt en intern prosess og juridisk vurdering/kvalitetssikring av disse før planforslaget ble lagt fram. Generelt er vårt syn at omfanget av juridisk bindende bestemmelser ikke skal være altomfattende. Særlig skal en unngå å lage bestemmelser på forhold som ellers er ivaretatt gjennom lover og forskrifter. I denne planen er bygging/graving/utfylling i sjø ikke aktuelt, og Statens vegvesen vil derfor ikke imøtekomme ønske om at søknadsplikt skal inn i bestemmelsene.

**Bane NOR**

Dok. 20/16800 - 47

Merknaden inneholder varsel om innsigelse, og handler om forhold som potensielt berører jernbanen og Ulrikentunnelen der ny vegtunnel krysser denne i Arna.

Bane NOR varsler innsigelse fordi vegtiltaket vil berøre sikkerhetssonen som er regulert rundt Ulrikentunnelen i reguleringsplan Arna stasjon-kryssningsspor, planID 1201\_62630000, vedtatt 18.06.2014. Bane NOR krever da at bestemmelsene fastslår at reguleringsplanen her gjelder foran kommunedelplanen.

Videre ber Bane NOR om at planbestemmelsene om byggegrense og hensynssoner justeres slik at de ikke vil utgjøre en begrensning for jernbanens drift, vedlikehold og framtidig utvikling av jernbanen.

**Statens vegvesen sin kommentar:**

Tas til følge.

Statens vegvesen og Bane NOR har hatt en prosess på dette, og bestemmelsene justeres, jfr. pkt 2.2.1. I senere reguleringsfase vil Statens vegvesen, i samråd med Bane Nor, vurdere og dokumentere at kryssing innenfor sikkerhetssonen kan gjennomføres iht. §9.2 i reguleringsplan Arna stasjon-kryssningsspor, planID 1201\_62630000.

**Helsevernenheten, Bergen kommune**

Dok. 20/16800 - 49

Helsevernenheten uttaler seg som helsemyndighet iht. Lov om folkehelsearbeid §4.3.

Helsevernenheten har merket seg at den anbefalte løsningen S1a-N1 ikke er den som er mest fordelaktig når det gjelder støy, og savner en utredning av helsekonsekvenser med tanke på støy for de ulike alternativene. En anser dette som viktig blant annet fordi undersøkelser har vist at søvnproblemer, depresjon, følelse av nedtrykthet, fordøyelsesbesvær, nervøsitet og rastløshet er større i områder med mye trafikkstøy, enn i områder med lite trafikkstøy. I tillegg kan langtidseksponering for støy gi en økt risiko for hjerte-karsykdommer og forhøyet blodtrykk.

Helsevernenheten mener ulikheter i påvirkning av innbyggernes helse på grunn av støy ved de ulike trasevalgene burde vært inkludert i vektingen, særlig fordi det ikke alltid er mulig å gjennomføre tilstrekkelig avbøtende tiltak.

**Statens vegvesen sin kommentar:**

Tas til orientering.

Statens vegvesen er enig i at støyforhold er viktig i forhold til vurdering av konsekvenser og valg av alternativ, men understreker at dette nettopp er ivare tatt gjennom felles og omforente krav i lovverk og retningslinjer (T1442) og metode for konsekvensutredning (V712). Støy er et av de områdene der innbyggernes rettigheter står sterkt i forbindelse med planlegging/bygging av nye tiltak. Det kan ikke være slik at hvert enkelt prosjekt skal lage egne spesifikke eller generelle utredninger om mulige helsekonsekvenser ut over dette. Statens vegvesen vil her også vise til Bergen kommunes sine egne prosjekter som f.eks regulering av bybanen, der det heller ikke lages egne utredninger på mulige helsekonsekvenser.

Støyberegninger og støy inngår i vektingen av alternativ i kommunedelplanen. Samtidig viser resultatene at det i sum ikke skiller så mye mellom de fleste alternativene, og at ny veg i sum er bedre enn nullalternativet (dagens veg). Det vil nemlig også være slik at noen områder får det bedre enn i dag (positiv helsevirkning) ved at trafikken kraftig reduseres, samtidig som andre områder får økt støybelastning. For disse områdene vil det i videre planfaser jobbes detaljert med støy i forhold til krav som gjelder for inne- og uteområder. Det vil være avbøtende tiltak med støyskjerming langs kilden (vegen), fasadetiltak der dette ikke er nok, og i ytterste fall tilbud om innløsning av eiendom dersom en ikke klarer å dempe støynivå til de gjeldende grenseverdiene. Det er først på reguleringsplannivå en har detaljer nok til å avgjøre dette for enkelteierdommer.

## **Bergen Vann**

Dok. 20/16800 - 71

Bergen Vann (Bergen kommune) viser til tidligere høringsinnspill til oppstart og planprogram, og dialog med Statens vegvesen underveis i planarbeidet.

Bergen Vann arbeider med en langsiktig plan om å bygge ny hovedvannledning på strekningen Arna-Ytre Arna-Gaupås-Vågsbotn, inklusiv nytt høydebasseng ved Gaupås. Med uttalen følger her også vedlagte skisser/merknader. Det vil her være behov for god samordning med planer for vegutbygging, og det kan også være synergieffekter som kan utnyttes. Bergen Vann ber om fortsatt dialog rundt dette i videre planarbeid for ny veg.

Uttalen viser også til at Bergen kommune har igangsatt planarbeid for oppgradering av avløpssystem og utslipp av overvann i området Tellevik-Steinestø-Hylkje-Breistein-Eikåstunnelen nord. Også her vil det være behov for videre dialog med Statens vegvesen om samordning med vegtiltak.

### ***Statens vegvesen sin kommentar:***

Tas til orientering.

Samordning ivaretas gjennom videre dialog med Bergen Vann. Dersom N1 blir valgt, er det trolig i første rekke videre planlegging av gang- og sykkeltilbud som kan være aktuelt å samordne med plan for oppgradering av avløpsanlegg i nord.

## **BKK Nett**

Dok. 20/16800 – 85

BKK Nett AS har etter energiloven områdekonsesjon, med etablering og drift av strømmettet i planområdet. I tillegg til lavspennings distribusjonsnett gjelder det også overføringsanlegg og transformatorstasjoner. Innenfor planområdet har BKK Nett bla. høyspenningskabler, nettstasjoner, transformatorstasjon og høyspennings luftledninger. En ber om at det i videre planarbeid tas hensyn for de anlegg der det er nødvendig for BKK Nett å etablere og drifte.

Det vises videre til generelle bestemmelser som gjelder ift. strømforsyningsnettet. Blant annet gjelder det at de som utløser tiltak/omlegging i strømmettet som regel må bære kostnadene. Krav om omlegging må meldes inn til BKK Nett i god tid. Eventuelle behov for forsterkninger må avklares sp tidlig som mulig.

BKK Nett viser til at det flere steder er potensiell konflikt mellom deres distribusjons- og regionalnett og noen av traseene i KDP. Det gjelder blant annet flere angrepspunkt for tunneler. Muliger tekniske løsninger og kostnader for flytting og reetablering må beregnes nærmere når detaljprosjektering blir igangsatt. Behov for anleggsstrøm og permanent strømforsyning til veganlegget må avklares.

BKK Nett gjør oppmerksom på at traseer for kabelanlegg i bakken ikke må inntegnes i plankart.

***Statens vegvesen sin kommentar:***

Tas til orientering.

Når kommunedelplan er vedtatt vil det i videre reguleringsplanarbeid etableres tett kontakt mot BKK Nett for å avklare konflikter, behov for strømforsyning mv.

**Bergen brannvesen**

Dok. 20/16800 – 93

Bergen brannvesen viser i sin uttale til tidligere merknad innsendt i 2017 i forbindelse med melding om oppstart av planarbeid.

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:***

Tas til orientering.

Videre dialog med Bergen brannvesen vil opprettes når arbeid med regulering igangsettes.

### 3.3 Interesseorganisasjoner, lag og foreninger

#### Åsane KrF

Dok. 20/16800 - 40

Merknaden gjelder delstrekning sør, der Statens vegvesen endret anbefaling fra alternativ S3 til S1a. Med unntak av et rent tunnelalternativ mener Åsane KrF kombinasjonen S3-N1 er den beste, og at S1a vil forringe svært viktige kvaliteter i Haugland-området. I merknaden framheves at motorveg må bygges med kvalitet, der hensyn til folk, landbruk og koblingen fjord-bygd-fjell ivaretas når Ringveg øst blir realisert. Åsane KrF mener SvV sitt reviderte forslag bryter vesentlig med denne linja.

#### *Statens vegvesen sin kommentar:*

Tas til orientering.

Det vises til pkt 2.3.2/2.3.3 for kommentarer og begrunnelse for hvorfor Statens vegvesen opprettholder anbefaling av alternativ S1a-N1.

#### Vestland bondelag

Dok. 20/16800 - 45

Merknaden er generell og gjelder i hovedsak jordvern/matproduksjon, driftsvilkår for det bynære landbruket, og flytting av matjord. Vestland bondelag kommenterer ikke direkte på enkeltalternativer i kommunedelplanen.

Bondelaget viser til at jordbruk er en arealkrevende næringsvirksomhet der langsiktighet og forutsigbarhet er viktig. I pressområder er ofte forutsigbarheten så lav at det ikke er lønnsomt å investere. Grunneierne må følge med på kommuneplaner for å se om jorda de driver er truet av omdisponering. Når jord omdisponeres, tas det ofte ikke hensyn til at områdene som er igjen skal drives på en rasjonell måte, og bøndene ser seg nødt til å legge ned driften.

Merknaden understreker at nedbygging av jordbruksarealene i planområdet i størst mulig grad må unngås, og at disse må ses i sammenheng uavhengig av grunneier. Det framheves her bla. nye driftsformer med rasjonell samdrift av flere bruk. Der jordbruksarealer likevel må deles opp må det sikres tilstrekkelig tilkomst både for maskiner og husdyr, både i anleggsperioden og etter at vegen er åpnet.

Vestland bondelag understreker betydningen av å ta vare på matjord som må fjernes ved utbygging. Matjord og egnede jordmasser må benyttes til nye jordbruksareal eller til å forbedre eksisterende jordbruksareal hvis tilrådelig. Det anbefales at det utarbeides en mulighetsanalyse og fagrapport for flytting av matjord.

#### *Statens vegvesen sin kommentar:*

Tas til orientering.

Det vises til pkt 2.3.2/2.3.3 for kommentarer og begrunnelse for hvorfor Statens vegvesen opprettholder anbefaling av alternativ S1a-N1.

Statens vegvesen er enig i at hensyn til matjord er viktig. I reguleringsplanfasen må det legges stor vekt på å spare mest mulig matjord. I dialog med gjenværende gårdbrukerne i området må det finnes praktiske løsninger som kan muliggjøre videre drift av jordbruksarealet.

Uttalen fra Aksjonsgruppen Bevar Botn er en appell underskrevet av 758 personer, og et omfattende notat/motsvar til Statens vegvesen sitt planframlegg med konsekvensutredning. Her rettes først et kritisk søkelys mot ressursbruk og saksgang i prosjektet. Videre vises det til politikernes ansvar, og det knyttes merknader til alle ikke-prissatte tema der innsender for samtlige konkluderer med stort negativt konfliktnivå. Notatet kommenterer også prissatte tema, støy og luftforurensning og menneskelige konsekvenser, og avsluttes med en konklusjon og aksjonsgruppens anbefaling.

Appellen der det følger med 758 underskrifter er:

*Ikke lag vei i matjorden vår! Vern om landbruk og natur! Vi får ikke tilbake denne ressursen! Veiprosjektet E16/E39 Arna-Vågsbotn-Klauvaneset må deles i to prosjekter. Nordtraséen trenger fornyelse, men sør har blitt en salderingspost i prosessen. Bygg nord, men la sør stå urørt. Bevar landbruk, bygd og byfjell!*

I notatet stiller aksjonsgruppen seg svært kritisk til ressursbruk og saksgang i prosjektet. De mener en omfattende og kostbar utredning er satt til side for det rimeligste alternativet når staten har endret anbefaling fra alternativ S3-N1 til S1a-N1. Det stilles spørsmål ved hvordan S1 kan være et aktuelt alternativ på tross av manglende måloppnåelse. Det gjelder konfliktfylt arealbeslag og jordbruksområder, naturmangfold og barrierenvirkning til byfjellene.

Aksjonsgruppens konklusjon og anbefaling er at alternativene S1a/S1b raserer området i så stor grad at de ikke er reelle traséalternativer. En forstår utbyggingsbehovet i nord, men er svært kritisk til at prosjektet ikke er delt i to separate deler. En mener det ville gjøre det mulig å utbedre i nord uten å ta gale beslutninger på vegstrekningen i sør der premisser for nordtraseen blir avgjørende. Aksjonsgruppen oppsummerer videre at også S3-N1 er et konfliktfylt alternativ, men bedre med tanke på å begrense ødeleggelsene i de ikke-prissatte temaene i landbruksområder i Bergen kommune. En spør likevel om det er behov eller ønske om ny veg i sørtraseen fordi det er klare signaler både lokalt og sentralt om at vegen i sør ikke er like ønsket eller prioritert. En mener derfor et reelt alternativ her hadde vært å utbedre vegen som allerede finnes i sør, med noen mindre utbedringer i veg og kryss.

*Oppsummering av tematiske innspill i uttalen fra Aksjonsgruppen Bevar Botn:*

Politisk ansvar: Når det gjelder jordvern og naturmangfold viser Aksjonsgruppen til ulike politiske partier sine mål og program.

Landskapsbilde: Gjennom tekst og bilder beskriver aksjonsgruppen brukene Botn, Bustevollen, Kattasmoget og Blindheim. De viser til en rapport for Fv319 Svelvikvegen (2015) der det er definert tre punkter som skal inngå i vurdering av konsekvenser for landskapsbilde. De argumenter for at traseene S1a og S1b er sterkt i strid med alle disse punktene, inklusiv elveløp, og at forringelsen av landskapsbilde som ikke-prissatt kategori klart vil ha stor negativ konsekvens.

Kulturarv: Gjennom tekst og bilder beskrives lang og rik historie for Botn gard. Aksjonsgruppen viser både til bygninger, landskap og historisk bruk av området og byfjellene. Videre vektlegges at Botn også i dag er et viktig treffpunkt for mange aktiviteter som besøk av barnehager, traktortreff mv. Det vises også til Kulturminneplan for Arna der det gis føringer for å ivareta kulturminner og kulturmiljø. Samlet konkluderer aksjonsgruppen med at S1a og S1b vil gi stort negativt konfliktnivå for kulturarv.

Naturmangfold: Det vises til at området Botn-Blindheim har et rikt og variert naturmangfold, direkte i konflikt med alternativene S1a og S1b. Aksjonsgruppen beskriver rødlistede og truede/sårbare arter

i området, som viper, taksvaler, hønsenhauk, gjøk, gulspurv, sanglerke og hare. Videre pekes på at området er svært viktig for hjort. Samlet konkluderes med at S1a og S1b har et stort negativt konfliktnivå med naturmangfold.

Friluftsliv, by- og bygdeliv: I notatet vises til effektmål 5 om at barrierenvirkninger av veganlegget skal minimeres. Aksjonsgruppen mener her at alternativ S1a og S1b vil være en sterk barriere for det som i dag er aktivt friluftsliv og tilkomst til byfjellene. Det understrekes at støy her er en viktig faktor, selv om dette i KU er en prissatt konsekvens. Det konkluderes med stort negativt konfliktnivå for friluftsliv, by- og bygdeliv.

Naturressurser og jordbruk: Uttalen viser både til Bergen kommunes og regjeringens vedtak og mål om lokal matproduksjon og jordvern, og at alternativ S1 og S1b er sterkt i strid med dette. Det understrekes at gårdene i utbyggingsområdet til disse alternativene driver aktivt jordbruk i et LNF-område, og står for 1/3 av nedbeiting i byfjellene (til sammen rundt 450 sauer). Betydningen av beiting dokumenteres med henvisning til NIBIO og NTNU Vitenskapsmuseet. Bynære grøntområder er også viktig ift. å håndtere klimaendringer. Aksjonsgruppen konkluderer med at jordbruket vil være svært negativt berørt av S1a og S1b, og har et stort negativt konfliktnivå.

Menneskelige konsekvenser: Aksjonsgruppen legger til grunn at nærmere 20 boliger må innløses i området, og peker på at halvparten gjelder småbarnsfamilier. Tre gårdsbruk mister driftsgrunnlaget noe som gir tap av hjem og arbeidsplasser. Aksjonsgruppen mener videre S1a og S1b også får store negative konsekvenser for de rundt 300 gjenboende husstandene i Hauglandsbygden.

Prissatte konsekvenser: Aksjonsgruppen mener kostnadene ved dårlige grunnforhold på Kvernhusmyrane (Olatippen) er undervurdert, og har laget sitt eget kostnadsanslag på dette der de mener det gir en merkostnad på i rundt 100 mill. kr. Videre mener en også at det påløper merkostnader for flomsikring/plastring av elv, i størrelsesorden 6 mill. kr.

Støy/forurensning: Aksjonsgruppen mener de spesielle inversjons-forholdene gjør at luftforurensning vil forverres betraktelig med en ny motorveg gjennom området. Det forventes en grundig undersøkelse av støy- og forurensningskonsekvensene ved utbygging da en mener dette er et kritisk aspekt for eventuell utbygging i dette området.

### **Statens vegvesen sin kommentar:**

Tas til orientering.

Statens vegvesen viser til pkt 2.3.2/2.3.3 for kommentarer og begrunnelse for hvorfor anbefaling av alternativ S1a-N1 opprettholdes. Vi forstår at aksjonsgruppen (758 underskrifter) er svært uenig i konklusjonen og vektleggingen som er gjort mellom prissatte og ikke-prissatte konsekvenser. Statens vegvesen mener likevel at denne vektleggingen er gjort på et tilstrekkelig opplyst grunnlag, der konsekvensutredningen dekker og synliggjør de store konfliktene som her ligger. Vi vet at det er til liten trøst for de som direkte mister gård og grunn, men for omgivelsene vil vi understreke at det i reguleringsplan vil arbeides mye med avbøtende tiltak ift. støy, luftforurensning, barrierenvirkning, videre drift av jordbruksland mv., jfr pkt 2.3.2.

Når det gjelder kostnader og prissatte konsekvenser vil Statens vegvesen understreke at forventede kostnader med forurensede masser/grunnforhold på Kvernhusmyrane (Olatippen) er med i kostnadsanslaget for alternativ S1a-N1.

Grendalaget Bevar Blindheimsbygda viser til flere tidligere høringsmerknader vedr. utredninger og plan for firefelts vegutbygging i Blindheimsdalen. Grendalaget er her tydelige på at dette er en miljøbelastning en ikke vil ha, og at bygda ikke tåler at det bygges en 23 meter bred firefelts motorveg. En mener det også gjelder områdene i nord (Birkeland/Vågsbotn) og sør (Haugland/Botn/Bustevollen). Grendalaget har oppsummert sine innvendinger mot planen i seks punkt.

En viser først til uakseptabel nedbygging av jordbruks- og landskapsvern, samt ødelagte private brønner. Her er mange driftige unge familier som driver godt med gras- og kjøttproduksjon. Det pekes i uttalen på at nedbygging av jordbruksland strider mot jordvernloven og FN's bærekraftmål.

Videre mener grendalaget at beboerne vil utsettes for alvorlige helseskader av NO<sub>2</sub>, svevestøv, og PAH dersom firefelts veg blir bygget. Det vises da særlig til at Blindheim er et inversjonsområde. Kombinert med høy fartsgrense og akselerasjonsfelt i motbakke mener en dette vitner om manglende forståelse for miljøvern og vegutbygging. Det kreves at det blir gjort målinger i området i perioder med inversjon. Det vises her til undersøkelsen dokumentert i NILU-rapport (05/2020) der trafikkmengdene også var lavere enn normalt pga. pandemi, samt at WHO vil skjerpe kravene ift. giftige gasser fra 1.1.2022. Grendalaget krever å få vite hvor mange som må flytte fra sine hjem, og opplever at det ikke har blitt satt tilstrekkelig fokus på helseskader i planprosessen. En etterlyser her hva Helsevernetaten og Statsforvalteren mener om anbefalingen fra Statens vegvesen. Grendalaget Bevar Blindheimsbygda viser videre til at traseen i Blindheimsdalen vil gi svært høye vegskjæringer flere steder, og at inngrepene vil skjemme landskapet og forringe bygda. Det pekes også på den store hjortebestanden og en lurer på hvordan viltkryssing vil løses.

Grendalaget mener inngrepene i Vågsbotn blir alt for omfattende, og stiller spørsmål ved om det er plass til lokalveg, innfartsparkering og endestasjon for bybanen. En mener at krysset mellom E16 og E39 da må flyttes øst for Eikåstunnelen der avstand til tettbebyggelse er større enn i Vågsbotn.

Avslutningsvis mener innsender at vegeier Statens vegvesen gjennom flere tiår har utført dårlig vedlikehold av dagens E16 gjennom Blindheimsdalen, noe som har medført tette avløp og skader i terrenget. Det vises her til egen langvarig korrespondanse mellom grunneier og Statens vegvesen. En mener dette viser at firefeltsveger må legges unna bebyggelse, og at ny løsning i Blindheimsdalen må være å ruste opp dagens tofelts veg.

#### **Statens vegvesen sin kommentar:**

Tas til orientering.

Statens vegvesen viser til pkt 2.3.2/2.3.3 for kommentarer og begrunnelse for hvorfor anbefaling av alternativ S1a-N1 opprettholdes.

I forhold til luftforurensning og helseskader vil Statens vegvesen vise til forventet utvikling med elektrifisering av bilparken. Vi er selvsagt klar over situasjonen med tidvis inversjon i området, men mener at verken Covid19-traffikksituasjon eller det at vi ikke har fått gjort målinger i inversjonsår er grunnlag for å hevde at befolkningen her utsettes for uakseptabel luftforurensning. Når dette veganlegget ferdigstilles vil problemstilling knyttet til NO<sub>x</sub> og PAH være svært mye mindre enn i dag. Hovedutfordring med luftforurensning vil da være svevestøv fra lange tunneler. Her må det i reguleringsfasen særlig arbeides med avbøtende tiltak og ventilasjonsløsninger som gir akseptabel luftkvalitet ved/rundt tunnelmunninger. Det vises her også til kommentar til dok 20/16800-49.



Når det gjelder Vågsbotn og arealutvikling der, vises til overordnet kommentar i pkt. 2.3.2. Krav til kapasitet og sikkerhet gjør at et kryss mellom to firefelts hovedveger utvilsomt er arealkrevende. Her må det i reguleringsplan arbeides med å finne gode og funksjonelle løsninger for tilgrensende arealer.

## Naturvernforbundet Hordaland

Dok. 20/16800 – 84

Naturvernforbundet Hordaland mener at det ikke bør bygges firefelts motorveg på strekningen Arna-Vågsbotn-Klauvaneset. Når målet er nullvekst eller reduksjon i vegtrafikken, mener Naturvernforbundet er det feil å bygge en veg som vil føre til økt biltrafikk og høyere klimagassutslipp.

Naturvernforbundet mener kostnaden er skyhøy - ca. 11 milliarder - og viser til at den beregnede samfunnsnyttien viser «betydelig negativ nytte». Konklusjonen er derfor at dagens trasé bør beholdes, men med nødvendig sikring og modernisering. Naturvernforbundet Hordaland mener det må vurderes å bygge miljøtunnel for å skjerme boligområdene på Hylkje fra gjennomgangstrafikken på E39.

Det vises til at prosjektet betyr tap av natur og matjord, økt byspredning og mer forurensning, bl.a. fra mikroplast/svevestøv. Det hevdes at kun ett av fire definerte samfunns mål for prosjektet blir oppfylt, Det er målet som gjelder effektive, sikre og forutsigbare transportforbindelser i riksvegnettet. Uttalen går punktvis gjennom de øvrige målene en mener ikke er oppfylt.

Det hevdes at vegkapasiteten tredobles, og Naturvernforbundet viser til at utbygging av motorveg gjør det mer attraktivt å bruke bil. Dette vil da undergrave målet om at veksten i persontransporten skal tas med kollektivtrafikk, sykling og gange.

Når det gjelder mål om reduksjon av biltrafikk sentralt i Bergen, mener Naturvernforbundet dette ikke oppfylles. En viser her til utredningen der det sies at «ringvegeffekten» er begrenset.

Når det gjelder vern av eksisterende bruks- og verneverdier mener Naturvernforbundet at anbefalt trase gir uakseptabelt tap av matjord, nedlegging av gårdsbruk, nedbygging av natur, store utfordringer med forurensning, og store problemer med håndtering av masser.

Naturvernforbundet er kritisk til Statens vegvesen sin håndtering av referansealterantivet (det å ikke bygge ny veg). Dette kommer best ut på prissatte og ikke-prissatte konsekvenser, men det hevdes i planframlegget at dette kommer dårlig ut på måloppnåelse. Naturvernforbundet mener da en har vektet målene ulikt.

Naturvernforbundet har i uttalen også med sekundære standpunkt dersom prosjektet vedtas. Det er at det velges alternativ utenom Blindheimsdalen/Haugland med lang tunnel, og at to felt i hver retning reguleres (etter pbl) som kollektivfelt.

### **Statens vegvesen sin kommentar:**

Tas til orientering.

Statens vegvesen viser til pkt 2.3.2/2.3.3 for kommentarer og begrunnelse for hvorfor anbefaling av alternativ S1a-N1 opprettholdes.

Statens vegvesen er enig med Naturvernforbundet i at en plansak som dette inneholder klare dilemmaer og målkonflikter. En ny og bedre infrastruktur vil utvilsomt gi bedre mobilitet, redusere sårbarheten i transportsystemet, og løse en del viktige ulemper langs dagens veg. Samtidig ser vi også at tiltaket medfører nye uheldige konflikter. Statens vegvesen er likevel ikke enig med Naturvernforbundet i at «referansealternativet» er det beste alternativet i denne saken. Det å opprettholde dårlig framkommelighet og infrastruktur for trafikantene bidrar kanskje i større grad til nullvekstmålet, mindre arealbeslag, og redusert transportetterspørsel, men fremmer ikke verdiskapningen i samfunnet vi alle er avhengige av. Vi er enige med Naturvernforbundet i at et godt og konkurransedyktig kollektivtilbud er viktig for å redusere unødig privatbiltransport. Samtidig mener vi at dette må løses og stimuleres med andre virkemidler enn å lage et kjøbasert og ineffektivt transportsystem for privatbiler/næringstransport. Det er ikke aktuelt for Statens vegvesen å planlegge løsninger der trafiksikkerhet er salderingspost. Når det gjelder særskilt feltbruk vises til pkt. 2.3.2 og 2.3.5.

På delstrekning nord ønsker Naturvernforbundet å bygge miljøtunnel over dagens veg. Statens vegvesen vil avvise dette som en mulig løsning. For det første er det ikke tillatt innenfor sikkerhetsregelverket å legge en tofeltsveg med slike trafikkmengder i tunnel. Om det hadde vært lov, ville det heller ikke vært byggbart uten å sanere større deler av de boligområdene både Naturvernforbundet og Statens vegvesen her ønsker å skjerme for E39-trafikken. En kan ikke stenge E39 i byggeperioden, og det måtte ryddes plass i korridoren til midlertidig trafikkavvikling. Videre måtte en løsning langs dagens veg også inneholde omfattende avkjørselssanering, noe som ville bety helt nytt lokalvegsystem på begge sider av E39. Dette ville ytterligere gripe inn i boligområdene. Til sist vil vi også minne om at betong per i dag er en kilde til store klimagassutslipp.

## Åsane Historielag

Dok. 20/16800 – 90

Åsane Historielag er spesielt opptatt av at bomiljø, viktige kulturminner, kulturlandskap og andre spesielle historiske verdier i Åsane ivaretas i by- og samfunnsutviklingen. Uttalen gjelder både behov og valg av trasé, og Torvhuset på Eikås (Vågsbotn).

Historielaget slår fast at en støtter ny tunnel mot nord (N1), men mener det ikke er behov for ny veg mellom Vågsbotn og Arna. En mener videre at kryssprinsipp A i Vågsbotn vil rasere matrikkelgårdene Eikås og Birkeland, og at dette er uakseptabelt.

For delstrekning sør vises til at dagens veg fungerer fint det meste av tiden, og at et prosjekt eventuelt kan begrenses til å gjelde doble tunnellop der det er tunnel i dag. Åsane Historielag mener Statens vegvesen sitt anbefalte alternativ S1a-N1 er helt uakseptabelt da dette vil rasere et lengre sammenhengende jordbruks- og kulturlandskap med flere gamle matrikkelgårder. Det vises her blant annet til viktigheten av matproduksjon og selvberging. I uttalen understrekes dette ved å beskrive konsekvenser for en yngre gårdbrukerfamilie på Blindeheim, der folk og gårdsdrift for andre gang vil bli rammet hardt av vegutbygging. Det pekes også på konsekvenser for luftforurensning og tap av tilkomst til byfjellene og beiteområder. Når det gjelder våtmarksområder som er viktige for hekkende fugler og biologisk mangfold, viser historielaget til at Blindheim/Gaupås/Haugland og Haukås er de to eneste igjen i planområdet. Historielaget mener kryssløsning på Blindheim her vil gi store negative konsekvenser.

Åsane Historielag mener det i alt for liten grad er tatt hensyn til ikke-prissatte konsekvenser, og at en dagløsning via Blindheim og Birkeland vil ødelegge en mengde kulturminner og kulturmiljøer. Det hevdes at manglende registeringsarbeid i denne delen av Bergen er årsak til at det ikke finnes så mange kulturminner i offisielle registre.

Uttalen viser videre til Torvhuset som tidligere er gjenreist ved rundkjøringen i Vågsbotn. Dersom dette må flyttes/gjenreises på nytt forutsetter historielaget at dette skal utføres av håndverkere med spesialkompetanse, og at alle kostnader dekkes av Statens vegvesen.

Åsane Historielag konkluderer med at ny tunnel i nord må bygges som en variant av Nyborgtunnelen som munner ut ved Eikåstunnelen, da på en slik måte at den sørlige traséen ikke er låst for all framtid. Videre mener historielaget at ny veg mellom Arna og Vågsbotn i første omgang er unødvendig, og at midlene heller bør brukes til utbedring av Grimesvingene. Bygging av ny veg mellom Arna og Vågsbotn må vente til en har funnet ut hvordan en kan bygge en tunnel som sparer jordbrukslandet på denne strekningen.

#### **Statens vegvesen sin kommentar:**

Tas til orientering.

Statens vegvesen viser til pkt 2.3.2/2.3.3 for kommentarer og begrunnelse for hvorfor anbefaling av alternativ S1a-N1 opprettholdes.

Vi oppfatter at Åsane historielag støtter lang tunnel i nord. Statens vegvesen vil da vise til pkt. 2.3.2 vedr. rammer og vilkår for kryss og arealutvikling i Vågsbotn. Statens vegvesen kan ikke se at «en variant av Nyborgtunnelen som munner ut ved Eikåstunnelen» er noe reelt alternativ. Her er det ikke bare å finne påhugg for en tunnel, men et samlet komplisert veg- og kryssystem som må henge sammen innenfor det sikkerhetsregelverket som gjelder.

Når det gjelder eventuelle uregistrerte kulturminner vil arkeologiske undersøkelser bli gjennomført av fylkeskommunen i forbindelse med reguleringsplanen. Statens vegvesen håper å unngå flytting av Torvhuset. Dersom det likevel må gjøres, skal der utføres av kompetente håndverkere.

#### **Haugland, Gaupås og Kvamme velforening**

Dok. 20/16800 – 91

Merknaden gjelder primært delstrekning sør. Som vedlegg til uttalen har velforeningen også lagt ved tidligere merknader innsendt i 2013 og 2016.

Velforeningen mener at S9 er det beste alternativet, men argumenterer i uttalen for at alternativ S3 bør utredes og bygges dersom S9 er utelukket. S1-alternativene med lang daglinje vurderes som uakseptable. Her beskrives tap av landbruks-, natur- og friluftsområder, og kulturhistoriske verdier, samt trussel mot rødlistede arter. Det vises også til et folkemøte før valget i 2019 der neste alle politiske partier uttalte seg positive til tunnelalternativ.

I uttalen beskriver velforeningen området Gaupås/Haugland/Kvamme, og at bygdas innbyggere ønsker en framtid hvor verdier og særegenhet består og fortsatt kan nyttiggjøres av både lokale og tilreisende. Det pekes på viktige jordbruks- og beiteområder, våtmarker, og tur- og friluftsområder mot byfjellene. Området brukes til fiske, bading, padling, båtliv, hestesport, ski, skøyter og andre aktiviteter.

Velforeningen peker videre på forpliktelser i forhold til luftforurensning, støy, og innbyggernes helse. Det vises til den spesielle situasjonen med inversjon, og velforeningen stiller spørsmål ved å bygge en Ringveg øst der en mener det kan være nødvendig med datokjøring og lignende tiltak. Dersom Bergen ønsker å være en miljøby mener velforening at lang tunnel (S9 eller S3) er den eneste akseptable løsningen.

Velforeningen avslutter uttalen med forståelse for at det må bygges en vegforbindelse med tilfredsstillende krav til trafiksikkerhet og framtidige transportbehov. Men, dette må ikke gå på bekostning av de mange og store verdiene i området. Velforeningen vil derfor ha en løsning som går mest mulig i tunnel.

#### **Statens vegvesen sin kommentar:**

Tas til orientering.

Statens vegvesen viser til pkt 2.3.2/2.3.3 for kommentarer og begrunnelse for hvorfor anbefaling av alternativ S1a-N1 opprettholdes.

Statens vegvesen forstår at velforeningen er uenig i konklusjonen og vektleggingen som er gjort mellom prissatte og ikke-prissatte konsekvenser. Vi mener likevel at denne vektleggingen er gjort på et tilstrekkelig opplyst grunnlag, der konsekvensutredningen dekker og synliggjør de store konfliktene som her ligger. For omgivelsene vil vi understreke at det i reguleringsplan vil arbeides mye med avbøtende tiltak ift. støy, luftforurensning, barrierevirkning, friluftsliv, videre drift av jordbruksland, mv., jfr pkt 2.3.2.

Statens vegvesen har forståelse for at innbyggerne ønsker «mest mulig tunnel». Det er likevel ikke slik at tunnel kan velges overalt. Et økonomisk bærekraftig vegsystem må i hovedsak baseres på vegbygging i dagen. Det er både vesentlig dyrere å bygge tunnel, og ikke minst har en slik tunnel også 6-8 ganger høyere varige driftskostnader per løpemeter enn tilsvarende daglinje. Lange, høytrafikkerte tunneler er også en sikkerhetsutfordring. Statens vegvesen vil peke på at S1a-N1, selv med daglinje fra Botn til Vågsbotn, har en høy tunnelandel og dermed høye kostnader. Alternativ S9 som velforeningen ønsker, er nesten bare tunnel. Her er særdeles høye kostnader også kombinert med vesentlig dårligere trafikantnytte enn i S1a.

I forhold til luftforurensning vil Statens vegvesen vise til forventet utvikling med elektrifisering av bilparken. Når dette veganlegget ferdigstilles vil problemstilling knyttet til NOx og PAH være svært mye mindre enn i dag. Hovedutfordring med luftforurensning vil da være svevestøv fra lange tunneler. Her må det i reguleringsfasen særlig arbeides med avbøtende tiltak og ventilasjonsløsninger som gir akseptabel luftkvalitet ved/rundt tunnelmunninger.

**Varegga Grunneigarlag, ved beiteansvarlig Steffen Bratland**

Dok. 20/16800 – 96

Innsender representerer Varegga Grunneigarlag, og uttalen handler primært om konsekvenser for gårdsdrift, innmark, og beiteområder.

Innsender tar på generelt grunnlag avstand fra all byggeaktivitet som reduserer innmark på bruk i beitelaget, uavhengig av trasevalg eller hvilke gårdsbruk som blir berørt. Det vises til at nedlegging av gårdsbruk også gir mange uheldige konsekvenser for beitingen av småfe og storfe i beitelaget sitt område i byfjellene.

Der framheves at utmarksbeite må opprettholdes med kontinuerlig beite, og at reduksjon i antall dyr vil sette i gang mange negative prosesser. Det nevnes her Bergen kommunes mål om økt beiteaktivitet, beitetilsyn, gjerdeplikt, brannfare, og det at mange generasjoners oppbygging av beitebesetning i fjellet går tapt.

I uttalen minnes om at Norge er blant landene i Europa med minst selvforsyning, og innsender mener at det å planlegge en trasé over matjord vitner om manglende innsikt i forhold til miljø, natur, beredskap og sikkerhet.

***Statens vegvesen sin kommentar:***

Tas til orientering.

Statens vegvesen viser til pkt 2.3.2/2.3.3 for kommentarer og begrunnelse for hvorfor anbefaling av alternativ S1a-N1 opprettholdes.

Statens vegvesen er enig med Varegga grunneigarlag i at hensyn til beite og matjord er viktig. I reguleringsplanfasen må det legges stor vekt på å sikre akseptabel tilkomst til beiteområdene på Byfjellene. Vi kan ikke se at selve beiteområdene i svært stor grad vil forringes av ny veg. I dialog med gjenværende gårdbrukerne i området må det finnes praktiske løsninger som kan muliggjøre videre drift av jordbruksarealet og opprettholding av beiteaktiviteten i Byfjellene.

### 3.4 Privatpersoner og grunneiere

#### **ASKO Vest as**

Dok. 20/16800 - 30

ASKO Vest as er grunneier i Vågsbotn (gnr/bnr ), og viser til vedlagt tidligere innspill til sak om regulering av Bybanen Btr5. Eiendommen ble kjøpt fordi den ligger sentralt langs innfartsårene til Åsane/Bergen. ASKO Vest as ønsker å utvikle denne til et publikumsrettet næringsområde med dagligvare og innfartsparkering. Det er da viktig med funksjonelle arealer og god tilkomst fra ny kryssløsning. Innsender peker på at tomten ligger i nærhet av framtidig bybanestopp. For å spare tid ønsker Asko Vest as at næringsareal reguleres sammen med ny kryssløsning.

#### **Statens vegvesen sin kommentar:**

Tas til orientering.

Det opprettes videre dialog med grunneiere i reguleringsfasen. I hvilken grad næringsareal kan reguleres som del av plan for veganlegg må avklares nærmere.

#### **Privat merknad – Stine Hommedal**

Dok. 20/16800 - 31

Merknader er knyttet til støyberegninger i Arnadalen/Arnavågen, og fagrapport om ikke-prissatte tema.

Når det gjelder støyberegninger for alternativ S5 langs Arnavågen er innsender uforstående til at konsekvens i plangrunnlaget vurderes som «ingen merkbar/hørbar forskjell». Innsender begrunner dette med både høyere fartsnivå og refleksjon av støy fra høye skjæringer i alternativ S5, og mener dette også vil bidra til økt støybelastning for boliger på Garnes-siden av Arnavågen.

I vurdering av ikke-prissatte konsekvenser mener innsender at fagrapporten har undervurdert verdien av Arnavågen. Det gjelder strandsone og badeplasser, men særlig fritids-/rekreasjonsbruk av selve vågen (fiske, ankringsplass, kajakk, seiling mv.)

#### **Statens vegvesen sin kommentar:**

Tas til orientering.

Alternativ S5 er ikke anbefalt. Med anbefalt alternativ S1a-N1 vil trafikken langs Arnavågen kraftig reduseres.

#### **Privat merknad – Arvid Vatnøy**

Dok. 20/16800 - 32

Merknader er knyttet til valg av løsning i nord (N1 vs. N2a), kryssløsning i Vågsbotn, kollektivtrafikk, bompenger, og framtidig Ringveg øst.

Innsender gir sterk støtte til alternativ N1 i nord, og mener alternativ N2a (daglinje øst for Vetten) ikke vil være akseptabel. Dette begrunnes blant annet med at N1 er mye kortere, og at N2a gir uakseptable konsekvenser for støy og barrierevirkning.

For krysset i Vågsbotn mener innsender at løsningen med vist trompetkryss er lite effektiv, og lite komfortabel for de reisende. Særlig gjelder det i retning fra Åsane mot Nordhordland. Han foreslår her i stedet en mer direkteført rampe som føres nordover og kobles til tunnel N1 under Vikaleitet.

Når det gjelder kollektivtrafikk mener innsender det er avgjørende at ekspressbussene til/fra Nordhordland kjører i ny tunnel, og at de går direkte til Bergen sentrum uten stans ved Åsane terminal. Han påpeker/beregner at busstrafikk likevel vil utgjøre en svært liten andel av trafikken i tunnelen, og mener skilting med kollektivfelt vil gi dårlig utnyttelse av kapasitet. Alternativt kan felt skiltes kun i rushtiden.

Innsender tar videre til orde for at mye av nytten av ny tunnel også tilfaller innbyggerne i Hylkjeområdet. Han mener derfor det vil være rettferdig at de som bor på Hylkje og omegn også betaler bompenger for N1-løsningen, ikke bare de som reiser til/fra Nordhordland.

For Ringveg øst mener innsender det er avgjørende at denne ikke ender sør for Fjøsangerkrysset. Da vil den ikke fange opp viktige trafikkstrømmer til/fra vest.

#### **Statens vegvesen sin kommentar:**

Tas til orientering.

Statens vegvesen registrerer at innsender støtter alternativ N1 i nord. Når det gjelder kryss i Vågsbotn vil det ses nærmere på ulike varianter i reguleringsfasen. Det er likevel klare krav til sikkerhet og kapasitet i et slikt kryss, noe det viste trompetkrysset tilfredsstillte. Også varianter med «direkteførte ramper» vil være arealkrevende, og gir kryssing av ramper som i prinsippet gir tre plan. Resterende arealer vil fort bli mindre tilgjengelige og nyttbare. Trompetkryssløsning er samordnet med reguleringsplan for bybanen, der bybanedepot kan plasseres inne i «trompeten». En hovedutfordring med direkteførte ramper i Vågsbotn er likevel for kort avstand til tunnel. Se også pkt 2.3.2.

Det er Vestland fylkeskommune ved Skyss som planlegger rutetilbud. Hvordan dette vil bli med ny tunnel N1 er usikkert, men det vil være naturlig at en del av tilbudet er ekspressbusser i ny tunnel. Forhold rundt bompengefinansiering og bomsnitt avgjøres senere etter at reguleringsplan er vedtatt. Ved videre planlegging av Ringveg øst må alternative løsninger sør for Arna belyses i en kommunedelplan.

**Privat merknad – Per Rune Jonsterhaug**

Dok. 20/16800 - 33

Merknad er knyttet til energibrønner under tre boliger på toppen av Vikaleitet. Innsender påpeker at dette må tas hensyn til ved videre planlegging av tunnel N1.

#### **Statens vegvesen sin kommentar:**

Tas til orientering.

Konflikter med eksisterende energibrønner og lignende forhold følges opp i videre arbeid med reguleringsplan. Om det ikke er mulig å unngå konflikt, vil disse måtte erstattes.



Merknad gjelder i hovedsak støy ved Klauvaneset. Innsender oppfordrer til at bebyggelsen ved Klauvaneset skjermes så mye som mulig fra ytterligere trafikkstøy med ny veg, og spør om akselerasjonsfelt mot sør kan legges inn i tunnelen. Det påpekes at dagens veg bare har delvis støyskjerming. Innsender er ellers positiv til planarbeidet som gjøres.

**Statens vegvesen sin kommentar:**

Tas til orientering.

Støyskjermingstiltak utredes nærmere i reguleringsplan. Det er ikke aktuelt å flytte akselerasjonsfelt inn i tunnelen. Dette både av sikkerhetshensyn (fravik) og høye kostnader.

Merknad gjelder viktigheten av ny veg i nord. Innsender mener anbefalt løsning i nord (N1) er god, og må realiseres så snart som mulig. Han mener ny veg/tunnel vil gjøre hverdagen vesentlig bedre både for trafikantene og de som bor i områdene langs dagens veg. For delstrekning sør mener innsender det må finnes penger til alternativ S3.

Innsender har videre lagt ved et eget notat med betraktninger rundt kollektivtrafikk/kollektivfelt med ny vegløsning. Han mener kollektivprioritering er viktig, men mener kollektivfelt på ny veg ikke er avgjørende, spesielt om dette forsinker prosessen. Notatet understreker også behovet for et videre godt kollektivtilbud langs dagens veg.

**Statens vegvesen sin kommentar:**

Tas til orientering.

Statens vegvesen viser til pkt 2.3.2/2.3.3 for kommentarer og begrunnelse for hvorfor anbefaling av alternativ S1a opprettholdes i sør.

Det er Vestland fylkeskommune ved Skyss som planlegger rutetilbud. Hvordan dette vil bli med ny tunnel N1 er per i dag ikke avklart.

Merknaden gjelder hovedsaklig valg av løsning i nord, der innsender mener inngrep og miljøvirkninger av alternativ N1 i Vågsbotn-området er vesentlig undervurdert. Det gjelder bla. kulturlandskap, sammenhengende naturområder, blågrønne strukturer, fylling i Langavatnet, jordvern, støy, visuelle effekter, og luftforurensning. Det påpekes utfordringer/kostnader med luftesjakter og grunnerverv.

Innsender mener at alternativ N3b med tunnel under Vikaleitet fra området øst for Eikåstunnelen, vil være langt bedre enn N1. Dette begrunnes både med mindre negative inngrep og miljøvirkninger, og vurderinger av prioritet for ulike delstrekninger. Innsender mener her ma. at N3b vil kunne bygges med et enklere kryss og være ok i forhold til Haukåsvassdraget. Han mener også at alternativ N3b kunne hatt mer daglinje øst for Vikaleitet slik at tunnelen mot nord kunne bli cirka 500 meter

kortere, og at «Ringveg øst effekten» vil være like god som i N1. Videre mener han at strekningen Arna-Vågsbotn har såpass god veg at det tar lang tid før traseen sørover(Hetlebakken-Gaupåsvannet med N3b) må bygges ut, og at dette da ikke bør ha avgjørende betydning for valg av løsning i nord.

**Statens vegvesen sin kommentar:**

Tas til orientering.

Når det gjelder rammer for kryss og arealutvikling i Vågsbotn vises til pkt. 2.3.2. Statens vegvesen er enig med innsender i at det er utfordringer med N1 og «kryssprinsipp A» i Vågsbotn-området. Dette er etter vår vurdering ikke underslått i plangrunnlaget. Det må i videre reguleringsarbeid være stort fokus på å minimere ulemper så mye som mulig, men det er ikke mulig å bygge et nytt hovedveganlegg med trafikksikre og effektive kryss uten at det medfører konflikter.

Statens vegvesen kan ikke akseptere lang tunnel N3b med kryss øst for Eikåstunnelen. Et slikt kryss vil være låst til en tunneløsning videre sørover, med alternativer som både er svært kostbare og har betydelig dårligere netto nytte enn traseer via Blindheimsdalen. Det vises her til planrapporten. Et slikt kryss ville også kreve vanskelige fravik, både i ferdig situasjon og midlertidig ved første byggetrinn.

**Privat merknad – Kjell Fonn**

Dok. 20/16800 - 41

Innsender viser til artikkel i Bergens Tidende om utvinning av geologiske ressurser/mineraler, og mener at dette kan gi samarbeidsløsninger for å få mer tunnel under Bustevollen og Blindheim.

**Statens vegvesen sin kommentar:**

Tas til orientering.

Statens vegvesen viser til pkt 2.3.2/2.3.3 for kommentarer og begrunnelse for hvorfor anbefaling av alternativ S1a opprettholdes i sør.

Massehåndtering og gjenbruk av steinressurser avklares nærmere i reguleringsfase.

**Privat merknad – Trygve Sjursæther**

Dok. 20/16800 - 42

Innsender har merknader vedr. gnr/bnr 176/1 ved Klauvaneset. Det gjelder behov for tilkomst med traktor til utmark, støydemping av gårdshus, generell støydemping ved Klauvaneset, og tiltak mot luftforurensning fra tunnel.

**Statens vegvesen sin kommentar:**

Tas til orientering.

Forholdene i merknaden avklares i reguleringsfase.

**Privat merknad – Rolf Berntsen**

Dok. 20/16800 - 43

Innsender mener det i planarbeidet ikke er gjort grundige undersøkelser og registreringer av sjeldne og truede (rødlistete) fuglearter i området Gaupås-Haugland. Her er det observert/registrert

hekkende hønsehauk og viper, og området er et viktig mellomstopp for trekkfugler (vadere). Innsender mener det her må gjøres bedre utredninger.

**Statens vegvesen sin kommentar:**

Tas til orientering.

Statens vegvesen er uenig med innsender i at dette ikke er undersøkt/registrert. Dokumentasjon vedr. sjeldne og truede fuglearter i området Gaupås-Haugland fremkommer av fagrapporten Naturmangfold Kommunedelplan E16/E39 Arna -Vågsbotn - Klauvaneset (vegvesen.no), med verdivurdering for delområdene 15a Kolhusvatnet hvor Vipe omtales, og i delområde 16 Hjortlandsåsen hvor Hønsehauk omtales, begge delområder har stor verdi (rød) jf. s. 29 . Alternativ S1a gir begge disse delområdene konsekvens 2 minus (--), (mellomblå farge iht. konsekvensmatrisen) vist i tabellmatrisen på s. 42 i fagrapporten.

**Privat merknad – Eivind Blindheim**

Dok. 20/16800 - 44

Merknaden gjelder prioritering av regionale prosjekter, luftkvalitet/inversjonsforhold i Blindheimsdalen, og kryssløsning i Vågsbotn. Innsender er svært kritisk til det som oppfattes som et «trasevalg-direktiv» der Statens vegvesen har varslet innsigelse til alle andre alternativ enn S1a-N1.

Innledningsvis etterlyser han en klarere styring/prioritering av alle regionale prosjekter (opplisting). Han mener at det er alt for mange prosjekter i forhold til finansiering og anleggskapasitet, og at det må prioriteres strengere ift. å planlegge enda flere.

Når det gjelder inversjon i Blindheimsområdet viser innsender til at utførte målinger 2019/2020 ikke er representative fordi det da var mild vinter uten inversjon. Heller ikke trafikken var representativ pga. Covid19-situasjonen. Han krever derfor at NILU foretar nye målinger av kuldeinversjon på Blindheim under realistiske vintertemperaturer.

Innsender mener at Vågsbotn må utvikles rundt bybanen til å bli et attraktivt bo- og oppvekstområde, med innfartsparkering og kollektivterminal, og uten motorveg med stort vegkryss.

Oppsummert vil innsender prioritere nordre delstrekning. Han mener det kan tilrettelegges for Ringveg øst, men da i en østre trase utenom Blindheimsdalen. Kryss må plasseres øst for Eikåstunnelen. Dagens kryss i Vågsbotn må beholdes, og Vågsbotn videreutvikles rundt bybanen som bo- oppvekst- og friluftsområde.

**Statens vegvesen sin kommentar:**

Tas til orientering.

Statens vegvesen viser til pkt 2.3.2/2.3.3 for kommentarer og begrunnelse for hvorfor anbefaling av alternativ S1a opprettholdes i sør.

I forhold til luftforurensning og helseskader vil Statens vegvesen vise til forventet utvikling med elektrifisering av bilparken. Vi er selvsagt klar over situasjonen med tidvis inversjon i området, men mener at verken Covid19-trafikksituasjon eller det at vi ikke har fått gjort målinger i inversjonsår er grunnlag for å hevde at befolkningen her utsettes for uakseptabel luftforurensning. Når dette veganlegget ferdigstilles vil problemstilling knyttet til NOx og PAH være svært mye mindre enn i dag. Hovedutfordring med luftforurensning vil da være svevestøv fra lange tunneler. Her må det i

reguleringsfasen særlig arbeides med avbøtende tiltak og ventilasjons-løsninger som gir akseptabel luftkvalitet ved/rundt tunnelmunninger. Det vises her også til kommentar til dok 20/16800-49.

Når det gjelder rammer og vilkår for kryss og arealutvikling i Vågsbotn vises til pkt. 2.3.2. Statens vegvesen kan ikke akseptere lang tunnel N3b med kryss øst for Eikåstunnelen. Et slikt kryss vil være låst til en tunneløsning videre sørover, med alternativer som både er svært kostbare og har betydelig dårligere netto nytte enn traseer via Blindheimsdalen. Det vises her til planrapporten. Et slikt kryss ville også kreve vanskelige fravik, både i ferdig situasjon og midlertidig ved første byggetrinn.

**Privat merknad – Thomas Gerner, Kjersti Gerner og Svein Tellevik**

Dok. 20/16800 - 50

Merknaden gjelder støy og forurensning ved Tellevik, adkomst til utmark, og Klauvaneset som kollektivknutepunkt.

Innsender spør om hva som gjøres for å redusere støy for konkrete eiendommer ved Tellevik. En lurer også på om trafikkstøy fra ny vegkobling mellom Hordviktunnelen og rundkjøring i Tellevikkrysset er tatt med i støyberegningene, og påpeker at også dette må med i vurderingene når støytiltak skal planlegges. Det bes også om at innbyggerne i nærliggende områder blir informert om tiltak og konsekvenser når det gjelder luftforurensning fra tunnelmunning.

Merknaden påpeker at ny plan må sikre adkomst til utmark tilhørende gnr/bnr 176/1 mfl.

Innsender viser til at Klauvaneset har vokst fram som et viktig kollektivknutepunkt, og mener betydningen av dette vil øke framover. Det må derfor gjøres en samlet gjennomgang av bussholdeplasser, gangstier og parkering i plan for ny løsning. Det må blant annet sikres trygg vei for gående til/fra boligområdet, der det i dag benyttes en gårdsveg.

***Statens vegvesen sin kommentar:***

Tas til orientering.

Støyberegninger på KDP-nivå er uten skjerming/tiltak. I videre reguleringsplanfase vil jobbes detaljert med støy i forhold til krav som gjelder for inne- og uteområder. Det vil være avbøtende tiltak med støyskjerming langs kilden (vegen), fasadetiltak der dette ikke er nok, og i ytterste fall tilbud om innløsning av eiendom dersom en ikke klarer å dempe støynivå til de gjeldende grenseverdiene. Det er først på reguleringsplannivå en har detaljer nok til å avgjøre dette for enkelte eiendommer. Den nevnte parallelle lokalveglenken er ikke med i grunnlaget for KDP-beregningene ved Tellevik, men dette har her i praksis ingen betydning da det her er støy fra hovedvegen som totalt dominerer og som gir støysoneresultatene. Lenken vil være med i støyberegninger i reguleringsfase.

Som for støy vil også arbeid med ventilasjon og avbøtende tiltak mot luftforurensning være vesentlig mer detaljerte i kommende planfaser. Når dette veganlegget ferdigstilles vil problemstilling knyttet til NOx og PAH være svært mye mindre enn i dag. Hovedutfordring med luftforurensning vil da være svevestøv fra lange tunneler. Her må det i reguleringsfasen særlig arbeides med avbøtende tiltak og ventilasjons-løsninger som gir akseptabel luftkvalitet ved/rundt tunnelmunninger. Det vises her også til kommentar til dok 20/16800-49.

Statens vegvesen er enig i behovet for en god kollektivløsning ved Tellevik, og vil i samråd med Vestland fylkeskommune/Skyss se nærmere på om/hvordan dagens løsning kan forbedres. Tilkomst til enkelte eiendommer løses i reguleringsplan.

Innsender driver aktivt landbruk på flere nedlagte gårdsbruk på Haugland og Gaupås, og rammes direkte av ny veg i området. Driften omfatter i dag 50 vinterfora sau, 10 kyr og 6 kalver. Planen er å utvide til 100 vinterfora sau og 6-12 ammekyr. Han peker på at traséalternativene har stort konfliktnivå med gårdsdriften, og vanskeliggjør eller fjerner muligheten for videre drift. Særlig anbefalt alternativ S1a vil umuliggjøre drift fordi større deler av driftsarealet forsvinner. Det blir da ikke mulig å dyrke nok for til dyra.

Innsender viser til at Bergen kommune ønsker bynært landbruk og at en vil satse på unge bønder. Dette må da vektlegges ved valg av trasé. Arealene han driver er en del av det lengste sammenhengende jordbruksområdet i kommunen.

Innsender mener videre at strekningen Vågsbotn-Klauvaneset trenger oppgradering/ny veg, men at behovet ikke er det samme på delstrekning sør mellom Arna og Vågsbotn. En må derfor her heller vurdere en mindre utbedring av dagens veg. Dersom ny veg skal planlegges for delstrekning sør vil alternativ S9 være det beste for gårdsdrift i området.

***Statens vegvesen sin kommentar:***

Tas til orientering.

Statens vegvesen viser til pkt 2.3.2/2.3.3 for kommentarer og begrunnelse for hvorfor anbefaling av alternativ S1a opprettholdes i sør.

Statens vegvesen er enig i at hensyn til matjord og gårdsdrift er viktig. I reguleringsplanfasen må det derfor legges stor vekt på å spare mest mulig matjord. I dialog med gjenværende gårdbrukerne i området må det finnes praktiske løsninger som kan muliggjøre videre drift av jordbruksarealet. Det gjelder også å sikre fortsatt akseptabel tilkomst til beiteområdene på Byfjellet.

Når det gjelder vegstandard og forhold rundt Ringveg øst vises til pkt. 2.3.3 og 2.3.5.

Innsenderne er grunneiere i Botn, og rammes direkte av alternativ S1a der hele gårdseiendommen må innløses. Uttalen gir uttrykk for stor sorg, sinne og motløshet over det som omtales som en rasering av store og uerstattelige verdier og et respektløst overgrep mot både tidligere, nåværende og framtidige generasjoner. Det understrekes at det for dem går på helsa løs å leve med usikkerheten, og en føler seg holdt for narr etter at Statens vegvesen endret anbefaling til alternativ S1a.

Det klare hovedbudskapet i uttalen er at forslaget om veg gjennom Botn må stanses. Dette fordi store jordbruksområder vil bli rasert, svært mange mennesker må flytte, og arbeidsplassene forsvinner. Friluftslivet og tilgang til byfjellene vil forsvinne, og rødlistede fugleartar er i fare. Når bøndene må avvikle drift vil byfjellene gro igjen på grunn av for lite nedbeiting. Store områder med kulturhistorisk verdi vil bli ødelagt.

Gjennom tekst og bilder gis en utfyllende beskrivelse av verdiene i Botn-området og arbeidet som er lagt ned. Det gjelder naturverdier, landskap, dyreliv, gårdsdrift, bygninger, historie, friluftsliv mv. Gården Botn har røtter tilbake til 1700. På gården bor i dag tre generasjoner, og det er de siste tiårene lagt ned et omfattende arbeid i bygninger og natur for å ivareta området for kommende

generasjoner. Det understrekes at unge folk har valgt å bosette seg her for å satse på familie og arbeid. Den gjentakende trusselen om ny veg gjør fremtiden usikker, skaper frykt og sinne, og ødelegger motivasjonen for å fortsette arbeidet med å videreutvikle gården. En har ikke fått svar på hvor lenge en må leve med denne usikkerheten, og motløsheten gjør en usikker på om det er verdt å legge ned mer innsats i utvikling og vedlikehold.

Det vises til målet i kommunedelplanen om at eksisterende bruks- og verneverdier skal ivaretas slik at verdifulle områder ikke blir ødelagt eller bygges ned. Innsenderne mener dette ikke er tatt hensyn til og spør på hvilket grunnlag en kan se bort fra dette i korridoren som er foreslått gjennom Blindheim og Botn, tvers gjennom et LNF-område. Det oppleves provoserende at planforslaget omtaler verneverdi for eldste del av Gamle Haugland skule fra 1954 når gårdsbebyggelsen i Botn (vestlandshus, løe i grindabygg) er langt eldre.

Videre vises til nasjonale mål om jordvern, lokale kulturminneplaner, og FN's bærekraftsmål der bærekraft, miljø, matjord, kultur og identitet skal ivaretas. Innsenderne mener vegforslaget bryter med alt dette. Mennesker må bety mer enn penger i det lange løp, og generasjoners arbeid med å rydde jorda til landbruk og matproduksjon må ikke ofres for uklare mål for framtidige trafikanter og redusert biltrafikk i sentrum. Innsenderne opplever at de påviste samlede store negative konsekvensene for ikke-prissatte tema her har blitt skjøvet til side, og at et langsiktig perspektiv på verdier vi trenger i framtida er fraværende.

Uttalen avsluttes med en klar oppfordring om at Bystyret i Bergen ikke gir klarsignal til veg gjennom Botn. Enten må dagens veg utbedres eller så må ny veg legges i tunnel som i alternativ S9 der den ikke går gjennom sammenhengende dyrka mark, kulturlandskap og bolighus/gårdstun.

#### **Statens vegvesen sin kommentar:**

Tas til orientering.

Statens vegvesen viser til pkt 2.3.2/2.3.3 for kommentarer og begrunnelse for hvorfor anbefaling av alternativ S1a opprettholdes i sør.

Innsendt uttale gir i tekst og bilder en personlig og sterk beskrivelse av hvordan anbefalt alternativ S1 rammer familien og den tradisjonsrike gårdsdriften i Botn. Det har vi stor respekt for. Det er aldri lett for Statens vegvesen å anbefale konfliktfylte tiltak som dette. Vi forstår at ord som «trafikanntytte», «driftskostnader», «investeringskostnader», «nettonytte» og «avbøtende tiltak» blir meningsløse når en kan miste gård og grunn. Vi kan heller ikke forvente at innsenderne her anerkjenner vår begrunnelse (pkt. 2.3.2), og forstår veldig godt at dette gir sinne, sorg og motløshet.

Samtidig må vi få fram at det også er Statens vegvesen sin oppgave å ivareta samfunnsinteresser og hensyn som av og til kommer i direkte konflikt med enkeltmennesker, lokalsamfunn og ikke-prissatte verdier. I dette tilfellet mener vi samlet sett at de veier tyngst.

Valg av alternativ S1a forplikter. Det er selvsagt til liten trøst for dem som direkte rammes og må flytte, men vi må i videre arbeid med reguleringsplan og byggeplan legge svært stor vekt på tiltak som reduserer konflikter og ulemper mest mulig. Som alle andre er også Statens vegvesen opptatt av at området fra Botn/Haugland til Vågsbotn fortsatt skal være et godt og attraktivt sted å leve og drive jordbruk etter at ny veg er etablert.

Innsender er bonde og grunneier, og nærmeste nabo til gården Botn. Hovedbudskapet i uttalen er at ny vegløsning nord for Vågsbotn er etterlengtet og nødvendig, men at en må velge en annen løsning enn S1a mellom Arna og Vågsbotn.

Innsender kan ikke godta at jordbruksland opparbeidet og dyrket gjennom hundrevis av år blir bygd ned. Det hevdes at det har bodd folk i Haugland-området siden vikingtiden. I traseen for S1a finnes spor av gamle steingjerder, bruer og grunner av ukjent alder. De gamle ferdsløstiene over fjellet til Fløyen og byen går gjennom Botn og Bustevollen. Disse er inngangsporten til byfjellene og er mye brukt av befolkningen i Arna. Uttalen peker videre på at området på Haugland/Botn av mange blir brukt som rekreasjonsområde. Det gjelder både gårdsmiljøet med dyr som beiter, grønne marker, kulturlandskap og utmarksområdet og fjellene der en også finner et rikt dyreliv. Innsender viser til at det nå planlegges omsorgsboliger for utviklingshemmede på den gamle skoletomten nettopp på grunn av roen og miljøet på Haugland.

Videre handler merknaden om støy og luftforurensning. Det uttrykkes bekymring for at høye fjellskjæringer vil gi store støyproblemer for befolkningen langs vegen, både i Blindheimsdalen og på Haugland. En etterlyser fakta på hvor høye skjæringer det vil bli.

For luftforurensning vises til at Haugland og Blindheimsdalen er kjent for inversjonslokket i kalde perioder. Det har tidligere blitt sammenliknet med den dårlige luftkvaliteten på Danmarks plass (NO<sub>2</sub> og svevestøv). Innsender påpeker at WHO har konstatert at luftforurensning er farligere enn tidligere antatt, og mener at hun og mange andre ikke kan bo som nærmeste naboer til ny motorvei med forurensning fra tunnelåpningen i Botn. Mange eldre som bor i området er spesielt sårbare for luftforurensning.

Merknaden avsluttes med en klar oppfordring om fortsatt dyrking av jorden på Blindheim og Haugland, og at grunnlaget for lokal matproduksjon, dyrehold og grønne lunger i kommunen opprettholdes. I stedet for motorveg og asfalt må en heller tilrettelegge slik at stadig flere kan dele naturen og friområdene som er tilgjengelig i de få jordbruksbygdene som er igjen rundt Bergen.

#### **Statens vegvesen sin kommentar:**

Tas til orientering.

Statens vegvesen viser til pkt 2.3.2/2.3.3 for kommentarer og begrunnelse for hvorfor anbefaling av alternativ S1a opprettholdes i sør.

Når det gjelder høyder på fjellskjæringer er det riktig at de i Blindheimsdalen blir klart høyere enn langs dagens veg. Vi vil i reguleringsplan likevel se nærmere på om det kan være gunstig å heve vegen en del sammenlignet med det som er vist i KDP. Mur forbi bebyggelse/gårdsbruk ved Blinde kan redusere konflikter og gi lavere skjæringshøyder på innsiden. Samtidig vil en hevet veg der bebyggelsen ligger lavere gi bedre effekt for langsgående støyskjerming. Refleksjonsstøy fra skjæringer vil inngå i støyberegninger med test av tiltak i reguleringsplan.

Som for støy vil også arbeid med ventilasjon og avbøtende tiltak mot luftforurensning være vesentlig mer detaljerte i kommende planfaser. Når dette veganlegget ferdigstilles vil problemstilling knyttet til NO<sub>x</sub> og PAH være svært mye mindre enn i dag. Hovedutfordring med luftforurensning vil da være svevestøv fra lange tunneler. Her må det i reguleringsfasen særlig arbeides med avbøtende tiltak og ventilasjonsløsninger som gir akseptabel luftkvalitet ved/rundt tunnelmunninger. Det vises her også til kommentar til dok 20/16800-49.



Merknaden handler primært om trasevalg på delstreknig sør. Innsendere er bosatt i generasjonsbolig på tomt utskilt fra gården Bustevollen som ligger i traseen for alternativ S1a.

Hovedbudskapet i uttalen er at alternativ S1a og S1b er uakseptable og vil rasere gårdene og eiendommene i traseen, inklusiv Bustevollen. I nord er det behov for ny veg, men det stilles spørsmål ved behovet for ny veg i sør. Innsender mener utbedring av dagens veg kan være godt nok. Dersom ny veg i det hele tatt er nødvendig sør for Vågsbotn er det bare S9 i tunnel som er et godt nok alternativ. Subsidiært må en gå tilbake til opprinnelig anbefaling S3.

Det vises til at en lokalt ikke ønsker ny veg og at det nasjonalt ikke er bevilget penger i første periode. Det kan ikke være slik at en i sør i flere tiår må leve med usikkerhet fra et påtvunget og uønsket alternativ fordi pengene brukes opp i nord. Innsender mener prosjektet må deles i to, der løsning i sør får et bærekraftig og rettferdig alternativ.

Innsender retter kritikk mot Statens vegvesen for å ha endret anbefaling når det i silingsrapport og plangrunnlag er vist at alternativ S1a ligger i det røde området for konfliktnivå. Det er viktig å bevare landbruksområdene som er igjen i kommunen. Her har alle et ansvar også i forhold til at neste generasjon skal overta en kommune som er bærekraftig der jordbruksarealer og grønne lunger ikke er asfaltert. Innsender mener Bergen kommune ikke kan akseptere en veg som ødelegger store landbruksarealer og grøntområder, samtidig som man skaper et forurensningsproblem i et inverssjonsområde.

#### **Statens vegvesen sin kommentar:**

Tas til orientering.

Statens vegvesen viser til pkt 2.3.2/2.3.3 for kommentarer og begrunnelse for hvorfor anbefaling av alternativ S1a opprettholdes i sør.

Statens vegvesen forstår at innsender er uenig i konklusjonen og vektleggingen som er gjort mellom prissatte og ikke-prissatte konsekvenser. Vi mener likevel at denne vektleggingen er gjort på et tilstrekkelig opplyst grunnlag, der konsekvensutredningen dekker og synliggjør de store konfliktene som her ligger. For omgivelsene vil vi understreke at det i reguleringsplan vil arbeides mye med avbøtende tiltak ift. støy, luftforurensning, barrierevirkning, friluftsliv, videre drift av jordbruksland, mv., jfr pkt 2.3.2.

Statens vegvesen har forståelse for at innbyggerne ønsker «mest mulig tunnel». Det er likevel ikke slik at tunnel kan velges overalt. Et økonomisk bærekraftig vegsystem må i hovedsak baseres på vegbygging i dagen. Det er både vesentlig dyrere å bygge tunnel, og ikke minst har en slik tunnel også 6-8 ganger høyere varige driftskostnader per løpemeter enn tilsvarende daglinje. Lange, høytrafikkerte tunneler er også en sikkerhetsutfordring. Statens vegvesen vil peke på at S1a-N1, selv med daglinje fra Botn til Vågsbotn, har en høy tunnelandel og dermed høye kostnader. Alternativ S9 som innsender primært ønsker, er nesten bare tunnel. Her er særdeles høye kostnader også kombinert med vesentlig dårligere trafikantnytte enn i S1a.

Eventuell oppdeling i to reguleringsplaner avgjøres etter vedtak på samlet kommunedelplan.

Merknaden handler primært om trasevalg på delstrekning nord.

Innsender med familie er bosatt i Hordvik, og mener at alt annet enn alternativ med lang tunnel er uakseptabelt i nord. Det pekes på at en dagløsning ville gå gjennom turområder og kulturlandskap, og ta bort hele grunnlaget for å bo i dette området. Videre hevdes det at denne delen av Bergen er nedprioritert og glemt, og at det nå er innbyggerne i nord sin tur til å få gjennomført tiltak. Det vises til dårlige og lite trafikksikre veger, dårlig belysning, og alt for mye trafikk.

**Statens vegvesen sin kommentar:**

Tas til orientering.

Statens vegvesen viser til at daglinje ikke er anbefalt.

Innsender mener å representere beboere og brukere av E39 gjennom bygdene Haukås, Hylke og Hordvik med sitt innspill.

Hovedbudskapet i merknaden er at prosjektet må deles i to, og at en snarest må realisere nordre del med oppstart i første planperiode (NTP). Det hevdes at omlegging av vegsystemet her er mange tiår på overtid. Videre mener innsender at det må ventes med realisering av delstrekning sør inntil det er midler og vilje til å velge en trase som ikke bygger ned jordbruksareal. Det må vurderes om det i stedet kan finnes en enklere løsning med trafikksikring av dagens veg.

Merknaden fokuserer videre på framdrift, der oppdeling av planarbeidet ikke må gi forsinkelser i gjennomføring av delstrekning nord. Det oppfordres sterkt til at Bergen kommune og Statens vegvesen samarbeider om løsninger ift. feltbruk, og at ikke konflikter rundt dette forsinker arbeidet.

**Statens vegvesen sin kommentar:**

Tas til orientering.

Statens vegvesen viser til pkt 2.3.2/2.3.3 for kommentarer og begrunnelse for hvorfor anbefaling av alternativ S1a opprettholdes i sør.

Eventuell oppdeling i to reguleringsplaner avgjøres etter vedtak på samlet kommunedelplan. Innenfor premissene som her gjelder for trafikksikkerhet og feltbruk vil Statens vegvesen selvsagt samarbeide med Bergen kommune og andre for å sikre videre framdrift. Det vises her til pkt. 2.3.2 og 2.3.3 og 2.3.5.

Merknaden handler om løsning i Arnadalen.

Innsender viser til at Arnadalen er trang, og at forskning viser at støy kan gi betydelige helseplager. Med tett befolkning er det i Arna svært viktig at beboerne skjermes mest mulig for støy. Innsender mener derfor at tunnel trekkes så langt sør som mulig, der tunnelliniløp legges sør for næringsområdet (ASKO).

**Statens vegvesen sin kommentar:**

Tas til orientering.

Løsning for framtidig Ringveg øst er samordnet med statlig reguleringsplan for E16 og Vossebanen Arna-Stanghelle. I Arna er det da planlagt et nytt hovedvegkryss ved ASKO. Det er strenge sikkerhetskrav til et slikt kryssområde, og det krever en ganske lang dagsone. Det er derfor ikke mulig å flytte tunnelinnløpet lenger sørover.

Støyberegninger på KDP-nivå er uten skjerming/tiltak. I videre reguleringsplanfase vil jobbes detaljert med støy i forhold til krav som gjelder for inne- og uteområder. Det vil være avbøtende tiltak med støyskjerming langs kilden (vegen), fasadetiltak der dette ikke er nok, og i ytterste fall tilbud om innløsning av eiendom dersom en ikke klarer å dempe støynivå til de gjeldende grenseverdiene. Det er først på reguleringsplannivå en har detaljer nok til å avgjøre dette for enkelteierdommer.

**Privat merknad – Agathe Kronen**

Dok. 20/16800 - 60

Innsender stiller seg bak uttalen til Aksjonsgruppen Bevar Botn, men vil i tillegg gi sin mer personlige beskrivelse av hvordan anbefalt alternativ S1 direkte tar vekk grunnlaget for familiegården og hennes framtidige mulighet til drive videre landbruk i familiens navn. Dette beskrives som et historisk og uerstattelig familietun der ulike generasjoner bor tett på hverandre. Innsender mener at S1a/S1b vil totalrasere området med gårder og boliger, og at dette er helt uakseptabelt både i forhold til jordbruksverdier og tilgang til byfjellene.

Innsender mener videre det er hårreisende at Statens vegvesen endret alternativ fra S3 til S1a, og påpeker at dette er totalt i strid med dagens politisk om vern av landområder, vern av dyremangfold, jordbruk og grøntområder. Hun mener konflikten om traseen i sør kan løses på flere måter. Det er viktigst å dele prosjektet i to slik at ny løsning i nord kan bygges. Strekning sør må utsettes til det er bevilget midler til vegen og det kan velges et forsvarlig alternativ. Alternativt mener innsender at det ikke skal bygges ny veg mellom Arna og Vågsbotn, men at en heller bruker penger på å utbedre dagens veg.

Uttalen avsluttes med at de ikke-prissatte konsekvensene i prosjektet må veie tyngre enn de gjør, og at en ikke kan velge alternativ S1a eller S1b..

**Statens vegvesen sin kommentar:**

Tas til orientering.

Statens vegvesen viser til pkt 2.3.2/2.3.3 for kommentarer og begrunnelse for hvorfor anbefaling av alternativ S1a opprettholdes i sør.

Vi viser til kommentar til dok 20/16800-52 og forstår at dette er særdeles krevende for de som rammes direkte av planforslaget. Samtidig må vi få fram at det også er Statens vegvesen sin oppgave å ivareta samfunnsinteresser og hensyn som av og til kommer i direkte konflikt med enkeltmennesker, lokalsamfunn og ikke-prissatte verdier. I dette tilfellet mener vi samlet sett at de veier tyngst.

Valg av alternativ S1a forplikter. Det er selvsagt til liten trøst for innsender som direkte rammes og må flytte, men vi må i videre arbeid med reguleringsplan og byggeplan legge svært stor vekt på tiltak som reduserer konflikter og ulemper mest mulig. Som alle andre er også Statens vegvesen opptatt

av at området fra Botn/Haugland til Vågsbotn fortsatt skal være et godt og attraktivt sted å leve og drive jordbruk etter at ny veg er etablert.

Eventuell oppdeling i to reguleringsplaner avgjøres etter vedtak på samlet kommunedelplan. For krav til standard, og Ringveg øst vises til pkt. 2.3.3 og 2.3.5.

**Privat merknad – Jarle Skare**

Dok. 20/16800 - 61

I en kort merknad oppfordres til at ny veg må legges mest mulig i tunneler av hensyn til støy og dyrka mark. Areal for dyrking av mat er under press, og veganlegget må ikke ta bort driftsgrunnlag og arbeidsplasser for bøndene.

**Statens vegvesen sin kommentar:**

Tas til orientering.

Statens vegvesen har forståelse for at innbyggerne ønsker «mest mulig tunnel». Det er likevel ikke slik at tunnel kan velges overalt. Et økonomisk bærekraftig vegsystem må i hovedsak baseres på vegbygging i dagen. Det er både vesentlig dyrere å bygge tunnel, og ikke minst har en slik tunnel også 6-8 ganger høyere varige driftskostnader per løpemeter enn tilsvarende daglinje. Lange, høytrafikkerte tunneler er også en sikkerhetsutfordring. Statens vegvesen vil peke på at S1a-N1, selv med daglinje fra Botn til Vågsbotn, har en høy tunnelandel og dermed høye kostnader. Alternativ S9 er nesten bare tunnel. Her er særdeles høye kostnader også kombinert med vesentlig dårligere trafikantnytte enn i S1a.

**Privat merknad – Ulf Grinde**

Dok. 20/16800 - 62

Innsender er grunneier og gårdbruker på gnr/bnr 305/9. I uttalen vises til at både alternativ S1 og S6 vil medføre at eiendommen deles i to. Det hevdes at det meste av dyrka mark vil forsvinne, og at også hus/og eller driftsbygning i ytterste konsekvens må rives. Innsender kan ikke forstå at dette kan være aktuelle alternativ i dag når mye handler om bærekraft, miljø og jordvern.

Merknaden er svært kritisk og spørrende til at det her er økonomi som har gjort at Statens vegvesen har endret anbefaling. Det vises da spesielt til den store usikkerheten på kostnader (+/-25%). Det pekes da på at økonomi er et svært dårlig argument for å rasere landbruk, naturressurser, rødlisterte dyrearter, og hus og hjem for mange familier.

**Statens vegvesen sin kommentar:**

Tas til orientering.

Statens vegvesen er enig i at hensyn til matjord og gårdsdrift er viktig. I reguleringsplanfasen må det derfor legges stor vekt på å spare mest mulig matjord. I dialog med gjenværende gårdbrukerne i området må det finnes praktiske løsninger som kan muliggjøre videre drift av jordbruksarealet.

Når det gjelder kostnader er det riktig at det er et usikkerhetsspenn på +/- 25% på KDP-nivå. Men, det gjelder alle alternativer, og en må derfor legge til grunn forventet/mest sannsynlige kostnad når en skal sammenligne.

Innsenderne, med to små barn, er neste generasjon som skal overta driften av Botn gard (ref dok 20/16800-52). Botn rammes direkte av alternativ S1a der hele gårdseiendommen må innløses. Uttalen gir tydelig uttrykk for hvordan denne saken ufrivillig preger hele hverdagen for familien, og gir gjennom tekst og bilder beskrivelse av verdiene og livet på gården. Det uttrykkes sinne og maktesløshet over at det en oppfatter som «småpenger» (forskjell i nettonytte på 694 mill. kr) her skal ta bort uerstattelige verdier som er opparbeidet gjennom generasjoner.

Innledningsvis er innsender svært kritisk til digitalt folkemøte som ble holdt 27.09.2021. Sett fra deres ståsted, som direkte rammet av anbefalt alternativ, framstod dette provoserende og respektløst fra Statens vegvesen og planleggingsleder sin side. En mener det heller ikke ble gitt tilfredsstillende svar på innsendte spørsmål. Spesielt pekes det på at det er uforståelig hvordan en har beregnet verdiene av de ikke-prissatte konsekvensene.

Videre i uttalen beskrives hvordan de i utgangspunktet er fulle av pågangsmot for å overta og drive gården Botn videre, og ønsker å være representanter for unge bønder i det norske landbruket. Kommunedelplanforslaget har snudd helt om på dette, der usikkerhet og bekymring for framtida nå dominerer. Det beskrives hvordan gården, alle framtidsplaner, drømmer, hjem og dyr vil forsvinne dersom S1a/S1b blir gjennomført. Innsenderne ser seg da nødt til å flytte fra Bergen.

Som innspill til trasevalg stiller innsenderne først spørsmål til behovet for ny veg mellom Arna og Vågsbotn. Dersom veg må bygges, pekes på at alternativ S9 med mest mulig tunnel er det som ivaretar ikke-prissatte verdier. De mener det er vanskelig for folk flest å forstå hvordan SVV med utilgjengelige beregninger har skrinlagt S9. Av de øvrige alternativene mener innsender at S3-N1 er det som i størst grad vil bevare de ikke-prissatte verdiene landskapsbilde, kulturarv, naturmangfold, friluftsliv, by- og bygdeliv, naturressurser og jordbruk. En er videre sterkt kritisk til at Statens vegvesen sentralt har endret anbefaling fra S3-N1 til S1a-N1.

Uttalen viser til at traseen S1a/S1b beslaglegger bynært landbruk som fra før er truet i Bergen. Det hevdes at det er kunnskapsløst å tro at matjord og beiteområder kan flyttes. Videre beskrives Botn som innfallsport til byfjellene. Dersom S1a/S1b realiseres mener innsender at Bergen vil miste et viktig område for friluftsliv og arena for folkehelse. Ødelagt utsikt, støy og luftforurensning fra motorvegen vil prege friluftsområdet. Når det gjelder bygdemiljøet på Haugland er det allerede svekket med nedlegging av Haugland skule, men en ny motorveg vil i følge innsender medføre at antall husstander vil reduseres kraftig fra dagens rundt 400.

Saken har skapt stort engasjement i lokalmiljøet, og det vises til at det 12. sept. ble arrangert en stor demonstrasjon/traktorkolonnie mot rasering av gårder og matjord fra Botn til Vågsbotn. Videre vises til opprop og underskriftskampanje (dok 20/16800-55/57), og det henstilles til politiske partier om å si nei til nedbygging av ikke-prissatte verdier. Som vedlegg i uttalen ligger lenker til ulike mediaoppslag i saken.

Til slutt i uttalen krever innsenderne å bli tatt på alvor, og mener de ikke-prissatte verdiene her er langt mer verdt enn 694 millioner kroner. Det henstilles til at vi må ta vare på naturen, beitemark, kulturhistorie, bygdemiljø, bynært landbruk, naturmangfold og friluftsområder. I lys av dette mener innsender at alternativ S1a/S1b ikke bare er en lokal sak som kun rammer et fåtall gårdsbruk, og at disse traseene aktivt må skrinlegges slik at en slipper å leve i uvisshet i all framtid.

### **Statens vegvesen sin kommentar:**

[Tas til orientering.](#)

Statens vegvesen viser til pkt 2.3.2/2.3.3 for kommentarer og begrunnelse for hvorfor anbefaling av alternativ S1a opprettholdes i sør.

Statens vegvesen vil først beklage at det på digitalt folkemøte ble oppfordret til kortfattede og poengterte uttaler til planforslaget. Selv om dette generelt er gode råd, forstår vi at det var svært provoserende for dem som direkte rammes av anbefalt alternativ. Vi skulle her ha presisert at hver enkelt selvsagt må sende inn det en har behov for å formidle.

Innsendt uttale gir i tekst og bilder en personlig og sterk beskrivelse av hvordan anbefalt alternativ S1 rammer familien og den tradisjonsrike gårdsdriften i Botn. Det har vi stor respekt for. Det er aldri lett for Statens vegvesen å anbefale konfliktfylte tiltak som dette. Vi forstår at ord som «trafikanntytte», «driftskostnader», «investeringskostnader», «nettonytte» og «avbøtende tiltak» blir meningsløse når en vil miste gård og grunn. Vi kan heller ikke forvente at innsenderne her anerkjenner vår begrunnelse (pkt. 2.3.2), og forstår veldig godt at dette gir sinne, sorg og motløshet.

Samtidig må vi få fram at det også er Statens vegvesen sin oppgave å ivareta samfunnsinteresser og hensyn som av og til kommer i direkte konflikt med enkeltmennesker, lokalsamfunn og ikke-prissatte verdier. Det ligger i ordet at det ikke kan beregnes en kroneverdi av ikke-prissatte verdier. I dette tilfellet mener vi samlet sett at disse ikke kan oppveie en forskjell i nettonytte på nær 700 mill. kroner. Statens vegvesen vil peke på at S1a-N1, selv med daglinje fra Botn til Vågsbotn, har en høy tunnelandel og dermed høye kostnader. Alternativ S9 som innsenderne her ønsker, er nesten bare tunnel. Her er særdeles høye kostnader også kombinert med vesentlig dårligere trafikanntytte enn i S1a.

Valg av alternativ S1a forplikter. Det er selvsagt til liten trøst for dem som direkte rammes og må flytte, men vi må i videre arbeid med reguleringsplan og byggeplan legge svært stor vekt på tiltak som reduserer konflikter og ulemper mest mulig. Som alle andre er også Statens vegvesen opptatt av at området fra Botn/Haugland til Vågsbotn fortsatt skal være et godt og attraktivt sted å leve og drive jordbruk etter at ny veg er etablert.

#### **Privat merknad – Idar Kronen**

Dok. 20/16800 - 64

Innsender er bonde og fjerde generasjon som driver Bustevollen gård gnr/bnr 305/7 og 8. Denne berøres direkte av alternativ S1. Planen er at barna skal overta driften videre.

Uttalen peker på at han må legge ned gårdsdriften (storfe/småfe) dersom alternativ S1 velges. Han peker på at traseen går tvers gjennom gården, noe som umuliggjør videre drift. Gårdsdriften er gunstig både for å bevare dyrket mark og å pleie kulturlandskapet. Ny veg vil også hindre tilkomst til beiteområdene i byfjellene som da vil gro igjen.

Innsender er videre sterkt kritisk til at Statens vegvesen har endret anbefaling, da opprinnelig anbefaling S3 hadde mindre negative konsekvenser enn S1. Han mener alternativ S9 vil være det eneste bærekraftige alternativet som vil gagne hele området fra Vågsbotn til Indre Arna. Det gjelder også i forhold til forurensning.

Innsender er enigh i at det trengs ny løsning i nord. Når det gjelder traseen Arna-Vågsbotn stiller han spørsmål ved om det er behov eller ønske om ny veg, sett i lys av at det også er mange andre som kjemper om midler til samferdselsutbygging. Det vises til at Arna-Vågsbotn har lav prioritet i NTP. Dersom det insisteres på ny veg her, mener innsender at en må velge noe som er bærekraftig. Alternativene er da S9, S3 eller å utbedre dagens veg.

**Statens vegvesen sin kommentar:**

Tas til orientering.

Statens vegvesen viser til pkt 2.3.2/2.3.3 for kommentarer og begrunnelse for hvorfor anbefaling av alternativ S1a opprettholdes i sør. Det vises også til kommentarer til andre innsendere som direkte rammes av ny veg, som Dok 20/16800-63.

Statens vegvesen er enig i at hensyn til matjord og gårdsdrift er viktig. I reguleringsplanfasen må det derfor legges stor vekt på å spare mest mulig matjord. I dialog med gjenværende gårdbrukerne i området må det finnes praktiske løsninger som kan muliggjøre videre drift av jordbruksarealet. Det gjelder også å sikre fortsatt akseptabel tilkomst til beiteområdene på Byfjellet.

**Privat merknad – Helge Sæterstøl**

Dok. 20/16800 - 67

Merknaden gjelder opplysning om tre ulike energibrønner på Vikaleitet, knyttet til adressene Vikaleitet 63, 75 og 77. Dybde og retning på borehullene beskrives.

**Statens vegvesen sin kommentar:**

Tas til orientering.

Dette gjelder samme energibrønner som er beskrevet i merknad dok. 20/16800-33. Konflikter med eksisterende energibrønner og lignende forhold følges opp i videre arbeid med reguleringsplan. Om det ikke er mulig å unngå konflikt, vil disse måtte erstattes.

**Privat merknad – Jan Helge Kronen**

Dok. 20/16800 - 68

Innsender med familie bor i Hauglandsvegen 132, der eiendommen er utskilt fra Bustevollen gård. Merknaden gjelder trasevalg i sør.

Innsender har bosatt seg her på grunn av et trygt og godt oppvekstmiljø for barna, og kan ikke forstå hvordan alternativ S1 i det hele tatt kan vurderes. Han viser her til store negative konsekvenser for ikke-prissatte tema, også dokumentert gjennom høringsuttalen til Aksjonsgruppa Bevar Botn (20/16800-55/57). Han mener alternativ S1 fører til at 10-15 boliger må fraflyttes og at flere gårdsbruk må legge ned driften. Ny veg vil bli en barriere som gir store negative konsekvenser for tilkomst til byfjellene for folk og beitedyr, og gi store konsekvenser for hele bygden som ligger i et inversjonsområde. Han viser her også til Bergen kommune som har sagt at en vil verne om grønne lunger og landbruket.

Uttalen avsluttes med at innsender mener S1 ikke er et reelt alternativ, og at alternativ S9 må tas inn igjen. Dersom ikke, må opprinnelig anbefaling S3-N1 gjelde. Siden mange ikke ønsker ny veg, bør et reelt alternativ også være å utbedre dagens veg.

**Statens vegvesen sin kommentar:**

Tas til orientering.

Statens vegvesen viser til pkt 2.3.2/2.3.3 for kommentarer og begrunnelse for hvorfor anbefaling av alternativ S1a opprettholdes i sør.



Statens vegvesen forstår at innsender er uenig i konklusjonen og vektleggingen som er gjort mellom prissatte og ikke-prissatte konsekvenser. Vi mener likevel at denne vektleggingen er gjort på et tilstrekkelig opplyst grunnlag, der konsekvensutredningen dekker og synliggjør de store konfliktene som her ligger. I dette tilfellet mener vi samlet sett at disse ikke kan oppveie en forskjell i netto nytte på nær 700 mill. kroner. For omgivelsene vil vi understreke at det i reguleringsplan vil arbeides mye med avbøtende tiltak ift. støy, luftforurensning, barrierevirkning, friluftsliv, videre drift av jordbruksland, mv., jfr pkt 2.3.2.

Statens vegvesen vil peke på at S1a-N1, selv med daglinje fra Botn til Vågsbotn, har en høy tunnelandel og dermed høye kostnader. Alternativ S9 som innsenderen her ønsker, er nesten bare tunnel. Her er særdeles høye kostnader også kombinert med vesentlig dårligere trafikantnytte enn i S1a.

Når det gjelder sikkerhetskrav/standard og Ringveg øst vises til pkt. 2.3.3 og 2.3.5.

**Privat merknad – Hilde Sandø Berland**

Dok. 20/16800 - 70

Innsender bor i Hordvik og merknad gjelder dagalternativ N2a i nord.

Uttalen beskriver naturområdene og understreker særlig viktigheten av traseen for N2a som tur- og friluftsområde for innbyggerne. Også den lokale barnehagen bruker dette området for utflukter. Dersom N2a realiseres mener innsender det ikke lenger vil være attraktivt å bo i området. Hun mener N1 er det eneste akseptable alternativet for delstrekning nord.

**Statens vegvesen sin kommentar:**

Tas til orientering.

Statens vegvesen viser til at daglinje N2a ikke er anbefalt.

**Privat merknad – Marianne Herfindal Johannessen**

Dok. 20/16800 - 72

Innsender er beboer på Blindheim, og er sterkt kritisk både til planprosess og Statens vegvesen sitt anbefalte alternativ.

Uttalen innledes med at innsender omtaler løsning i nord (N1) som grei, med unntak av det som beskrives som gigantisk kryssløsning i Vågsbotn (kryssprinsipp A). Videre rettes kritikk mot digitalt folkemøte 27/9 som innsender mener var alt for dårlig annonsert og derfor hadde få deltakere (190 stk). Det omtales som enveis kommunikasjon, og der det ble gitt upresise svar på seriøse spørsmål. Innsender er videre sterkt kritisk til en langvarig prosess der Statens vegvesen til slutt også har endret opprinnelig anbefaling, og fremmet innsigelse til alle andre forslag. De som bor i området har i lang tid levd med nye vegplaner, og innsender mener at båndlegging av noe som fortsatt er veldig usikkert i forhold til bygging er en stor fysisk og psykisk belastning for innbyggerne i området.

Innsender mener alle ikke-prissatte hensyn er for lite vektlagt i planen/anbefalingen, og at trase S1a-N1 vil rasere en sammenhengende strekning jordbruksland som utgjør en viktig del av det som er igjen av landbruk i Bergen. Hun mener det er helt uakseptabelt. Nedbygging av jordbruksland vil ødelegge livsgrunnlaget for mange gårder som har vært drevet i generasjoner, og et ukjent antall beboere vil miste hjemmene sine på strekningen mellom Vågsbotn og Haugland. Innsender omtaler dette som et forferdelig scenario. Det vises her også til tidligere vegutbygging av dagens E16 som innsender mener allerede har gjort forholdene for beboere og gårdsbruk vanskeligere. Innsender

mener det er uakseptabelt at beboerne langs strekningen i Blindheimsdalen igjen skal bli offer for et ønske om å flytte forurensningsproblematikken vekk fra sentrale deler av Bergen. Planen kritiseres

Videre mener innsender at høye skjæringer vil gi store støyproblemer for lokalbefolkningen, med forringet livskvalitet som resultat. Det påpekes videre at Blindheimsdalen er et kuldehull, og hevdes at målinger viser at luftforurensningen ved inversjon er på høyde med Danmarks plass.

I uttalen vises videre til at dagens veg mellom Arna og Vågsbotn har grei standard, og at de som bor langs denne strekningen ikke ønsker ny veg. Dersom det i framtiden blir behov, må en ny veg legges i tunnel utenom bebyggelsen. Innsender mener videre at alternativ S1a-N1 ikke løser lokalveg/omkjøringsvei, og stiller spørsmål ved at løsning i Vågsbotn endres få år etter etablering av Eikåstunnelen (2013) og ombygging av kryss. Blant annet vises til at Torvhuset som ble gjenreist av Åsane historielag kanskje må flyttes igjen.

Innsender mener den eneste akseptable løsningen er å bygge i nord, men der kryss legges øst for Eikåstunnelen. Dette vil åpne for framtidig trase utenom jordbruksland (S9 eller tilsvarende).

#### **Statens vegvesen sin kommentar:**

Tas til orientering.

Statens vegvesen viser til pkt 2.3.2/2.3.3 for kommentarer og begrunnelse for hvorfor anbefaling av alternativ S1a-N1 opprettholdes. De fleste av innsenders merknader er ellers kommentert i andre dokumenter.

Når det gjelder folkemøtet (27.sept. 2021) måtte dette arrangeres digitalt pga. Covid19-situasjonen. Møtet var etter vårt syn godt annonsert i ulike media: SVV og Bergen kommune sine nettsider, Facebook, annonse i Bergens Tidende, BA, Bygdanytt, Åsane Tidende, Strilen og Nordhordland. Rundt 200 deltakere/pålogginger er en ganske god deltakelse sammenlignet med hva som er vanlig i slike folkemøter. Vi ser at formatet på digitale møter er slik at det i større grad kan oppfattes som envegs-kommunikasjon. Samtidig er hovedhensikten med et slikt møte i høringsperioden å orientere om høringen, konsekvensutredningen/plangrunnlaget, og den anbefalingen som er gitt. Dette skal gi folk grunnlag for å sende inn uttale. Verken i et digitalt eller fysisk folkemøte er det rom for å gi detaljerte svar på alle spørsmål. På et overordnet plannivå som kommunedelplan (17 alternativer) finnes det heller ikke detaljerte svar på alt. Det er først når en i reguleringsplan har jobbet med optimalisering og avbøtende tiltak at en vet detaljer om konsekvenser for støy, luftforurensning mv. Innsender har kanskje rett i at spørsmålsrunden (chat) ble noe kort. Samtidig opplevde vi at spørsmålene og kommentarene etter hvert handlet om det samme, og om forhold som vi allerede hadde lagt vekt på å svare ut i presentasjonen. At mange ikke var fornøyd med svarene og helt uenige i Statens vegvesen sin vektlegging av prissatte vs. ikke-prissatte konsekvenser, er en annen sak. Det har mange brukt anledningen til å formidle gjennom innsendte merknader.

Det vises til orientering i møtet og våre nettsider når det gjelder bakgrunn for endret anbefaling: <https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/europaveg/e16e39arnaklauvaneset/nyhetsarkiv/revidert-horingsforslag-sendt-bergen-kommune/>

Rammer og vilkår for kryss og arealutvikling i Vågsbotn er kommentert i pkt. 2.3.2. Statens vegvesen kan ikke akseptere lang tunnel N3b med kryss øst for Eikåstunnelen. Et slikt kryss vil være låst til en tunneløsning videre sørover, med alternativer som både er svært kostbare og har betydelig dårligere netto nytte enn traseer via Blindheimsdalen. Det vises her til planrapporten. Et slikt kryss ville også kreve vanskelige fravik, både i ferdig situasjon og midlertidig ved første byggetrinn. Når det gjelder sikkerhetskrav/standard og Ringveg øst vises til pkt. 2.3.3 og 2.3.5.

Innsender er bosatt i Blindheimsvegen, og viser innledningsvis til at alternativ S1a-N1 betyr tap av store jordbruksareal, noe som er i strid med FN's bærekraftsmål. Han viser til at det norske landbruket allerede er truet av nedbygging, og mener at lokal matproduksjon, kulturlandskap og biologisk mangfold ikke kan ofres for ny motorveg. Han mener økonomi og kjøretid ikke kan trumfe landbruket og lokal matproduksjon.

Uttalen framhever at Blindheimsdalen allerede er sterkt utsatt for luftforurensning, og at økt trafikk og høyere fartsgrense både vil gi økt forurensning og støy. Innsender etterlyser blant annet vurderinger av hvordan mikroplast/dekkslitasje vil påvirke folk og matproduksjon. Det vises også til at det planlegges høye skjæringer som vil gi refleksjonsstøy. Han mener dette ikke kan godtas, og at alternativ i tunnel må vurderes.

Oppsummert mener innsender at alternativ S9-N3b øst for Eikåstunnelen vil være den gode løsningen. Han mener økt kostnad og reisetid vil være minimal sammenlignet med gevinstene en får ved å spare landbruk og boligområder. Videre mener han at utfordringer med lange tunneler, tunnelsikkerhet og forurensning, er løsbare med ny teknologi og utslippsfrie biler.

Innsender er enig i at utbygging må starte i nord, og ønsker da alternativ N3b. Senere kan S9 bygges mot sør når det er midler til dette.

#### **Statens vegvesen sin kommentar:**

Tas til orientering.

Statens vegvesen viser til pkt 2.3.2/2.3.3 for kommentarer og begrunnelse for hvorfor anbefaling av alternativ S1a-N1 opprettholdes.

Innsenders merknader vedr. støy og luftforurensning er kommentert i andre dokumenter. Innsender påpeker også selv at viktige utfordringer med forurensning er løsbare med ny teknologi og utslippsfrie biler.

Når det gjelder mikroplast/dekkslitasje er det ikke laget egen utredning på det. Det vises her til kommentar til Helsevernetaten i Dok 20/16800-49. Slike forhold og utformingskrav vil være ivaretatt gjennom regelverk og vegnormaler. I reguleringsplan vil avklares nærmere system for overvannshåndtering og renseløsninger.

Statens vegvesen kan ikke akseptere lang tunnel N3b med kryss øst for Eikåstunnelen. Et slikt kryss vil være låst til en tunneløsning videre sørover, med alternativer som både er svært kostbare og har betydelig dårligere netto nytte enn traseer via Blindheimsdalen. Det vises her til planrapporten. Et slikt kryss ville også kreve vanskelige fravik, både i ferdig situasjon og midlertidig ved første byggetrinn.

Innsender beskriver bakgrunn og mål for planarbeidet, og mener Statens vegvesen sin anbefaling av S1a-N1 raserer bygdesamfunnene Haugland og Blindheim. Større deler av motorvegen burde vært lagt i tunnel for å spare bygdene for støy, forurensning og visuelle barrierer.

Innsender mener videre det er et paradoks at Statens vegvesen har varslet innsigelse til alle andre alternativer enn S1a-N1. Han mener det er et demokratisk problem, og bærer preg av å være en skinnprosess der den offentlige høringen ikke har reell betydning. Det stilles spørsmål ved at det her er utredet 17 alternativer der bare ett finnes akseptabelt av Statens vegvesen.

Uttalen ber videre om at Statens vegvesen lytter til innspill i saken, og at en prioriterer strekningen Vågsbotn-Klauvaneset. I sør hevdes at S1a ikke er akseptabel, og at større deler av traseen må legges i tunnel.

Innsender oppsummerer og illustrerer sitt innspill i tre punkt. For det første mener han at det som del av prosjektet må bygges lokk over eksisterende E39 gjennom Åsane. Dette begrunnes med behov for byutvikling og det at prosjektet vil bidra til økt trafikk. Videre mener han at en i sør kan ta utgangspunkt i S1-N1-variantene, men der hele strekningen fra Arna til nordre Blindheimsdalen legges i sammenhengende tunnel. Til slutt fremmes at hele eller deler av krysset i Vågsbotn bør legges i fjell for å spare jordbruksareal og/eller frigjøre areal til byutvikling.

#### **Statens vegvesen sin kommentar:**

Tas til orientering.

Vi viser til pkt 2.3.2/2.3.3 for kommentarer og begrunnelse for hvorfor anbefaling av alternativ S1a-N1 og innsigelse mot andre alternativer opprettholdes.

Statens vegvesen har forståelse for at mange ønsker «mest mulig tunnel» eller «lokk». Det er likevel ikke slik at tunnel kan velges overalt. Et økonomisk bærekraftig transportsystem må som utgangspunkt baseres på vegbygging i dagen. Det er både vesentlig dyrere å bygge tunnel, og ikke minst har en slik tunnel også 6-8 ganger høyere varige driftskostnader per løpemeter enn tilsvarende daglinje. Lange, høytrafikkerte tunneler er også en sikkerhetsutfordring. Statens vegvesen vil peke på at S1a-N1, selv med daglinje fra Botn til Vågsbotn, har en høy tunnelandel og dermed høye kostnader.

Å flytte hele eller deler av krysset i Vågsbotn inn i fjell er av mange årsaker ikke realistisk, men det vil i reguleringsfasen ses nærmere på ulike kryssvarianter. Det er likevel klare krav til sikkerhet og kapasitet i et slikt kryss, noe det viste trompetkrysset tilfredsstillende. Også varianter med «direkteførte ramper» vil være arealkrevende, og gir kryssing av ramper som i prinsippet gir tre plan. Resterende arealer vil fort bli mindre tilgjengelige og nyttbare. Trompetkryssløsning er samordnet med reguleringsplan for bybanen, der bybanedepot kan plasseres inne i «trompeten». En hovedutfordring med direkteførte ramper i Vågsbotn er likevel for kort avstand til tunnel. Se også pkt 2.3.2.

Innspill om å bygge betonglokk over dagens E39 gjennom Åsane er utenfor planområdet i denne plansaken. Slike ønsker har vært vurdert tidligere, og av mange årsaker ser Statens vegvesen dette som svært lite realistisk.

Uttalen gjelder valg av konsept, kostnadsvurderinger, kollektivløsning ved Klauvaneset, mv. Som vedlegg til merknaden har innsender utarbeidet egen skisse på det han mener vil være en god kryssløsning øst for Eikåstunnelen.

Innledningsvis er innsender kritisk til konseptvalg, og dagstrekning forbi Haugland-området, og mener dette forringer bokvaliteten i området og går ut over landbruket. Han mener de negative ikke-prissatte konsekvensene ikke oppveies av sparte kostnader. Videre er han spørrende til om kostnader for lokalveier, gang- og sykkelveg, og kryss i Vågsbotn er medtatt i den samfunnsøkonomiske analysen.

Når det gjelder planlagt kryss i Vågsbotn viser han til betydelige inngrep i Langavatnet, grøntområder og nærhet til boliger. Han mener kryss i Vågsbotn må forkastes, og at det heller må velges et østlig konsept der kryss legges øst for Eikåstunnelen (egen skisse). Dette kombinert med trase langs Arnavågen i sør (S5/S11). Han mener også at ved å separere trafikkstrømmer så kan det være mulig å bygge tofelts tunnel, f.eks mellom Gaupås og Eikås og forbi Indre Arna.

I uttalen framheves behovet for en god bussløsning ved Klauvaneset/Tellevik. Her må sikres overgangsmuligheter mellom busser på ny hovedveg og lokalbusser som vil betjene dagens veg.

#### **Statens vegvesen sin kommentar:**

Tas til orientering.

Statens vegvesen viser til pkt 2.3.2/2.3.3 for kommentarer og begrunnelse for hvorfor anbefaling av alternativ S1a-N1 opprettholdes.

Statens vegvesen kan ikke akseptere lang tunnel N3b med kryss øst for Eikåstunnelen. Et slikt kryss vil være låst til en tunneløsning videre sørover, med alternativer som både er svært kostbare og har betydelig dårligere netto nytte enn traseer via Blindheimsdalen. Det vises her til planrapporten. Et slikt kryss ville også kreve vanskelige fravik, både i ferdig situasjon og midlertidig ved første byggetrinn. Innsenders skisse til kryss øst for Eikåstunnelen tas til orientering, men er slik vi ser det en løsning som mangler viktige forbindelser og som ikke går opp geometrisk.

Når det gjelder rammer for kryss og arealutvikling i Vågsbotn vises til pkt. 2.3.2.

Kostnader for gang- og sykkelssystem er med i den samfunnsøkonomiske analysen. Overordnet sett vil gang- og sykkeløsninger her i stor grad ikke legges langs ny motorveg, men langs dagens vegnett. Kostnader vil derfor være tilnærmet like for alle de ulike vegalternativene. Der gang- og sykkelveg må legges langs dagens høytrafikkerte veg, vil denne i praksis måtte bygges etter at denne er avlastet med trafikken overført til ny hovedveg. Det er lagt inn rekkefølgebestemmelser om dette i planen.

Vi forstår at idéer om «separerte trafikkstrømmer» sikkert kan høres enkle og greie ut, men innenfor krav til sikkerhet, lesarhet, og ensartet standard som her gjelder, er det ikke rom for å planlegge slike særløsninger.

Statens vegvesen vil i reguleringsplan jobbe med å finne best mulige løsninger for buss ved Klauvaneset/Tellevik.

Innsender er grunneier i Vågsbotn, Birkeland gnr/bnr 203/25.

Uttalen framhever at dyrka mark i størst mulig grad må spares. Innsender mener det er svært vanskelig for han å se hvilke konsekvenser forslaget vil ha for hans eiendom. Han viser til at det er uklart hvordan løsninger for lokalveg, gang- og sykkelveg mv. blir, og ber om å få mer informasjon om dette.

***Statens vegvesen sin kommentar:***

Tas til orientering.

Statens vegvesen er generelt enig i at hensyn til matjord og gårdsdrift er viktig. I reguleringsplanfasen må det derfor generelt legges stor vekt på å spare mest mulig matjord.

Når det gjelder konkrete konsekvenser og eventuelt innløsningsbehov for enkelteiendommer er det likevel først i reguleringsplan dette blir endelig fastlagt og avgjort. Det gjelder også detaljerte løsninger for lokalveg og gang- og sykkelveg. Med anbefalt løsning N1 og kryss i Vågsbotn legger det likevel klare føringer for videre arealbruk i Vågsbotn/Birkeland-området. Det vises her til pkt 2.3.2 .

Innsender er bosatt i Hetlebakkveien, og merknaden gjelder i første rekke delstrekning sør. Hun mener alternativ S1a bør forkastes. Dette begrunnes i fire punkt.

Først vises til at beboere og gårdbrukere i Birkeland/Blindheim/Haugland/Kvamme vil miste hjem og levebrød. Videre vises til at matjord er en uerstattelig ressurs som må vernes for kommende generasjoner. Dette er en særlig knapp ressurs i Bergen, og arealene det er snakk om er opparbeidet over flere hundre år. Å ta disse arealene vil være i strid med FN's bærekraftmål.

Innsender mener videre at høye fjellskjæringer vil gi store støyproblemer, og at alle som bor langs traseen Blindheim-Haugland vil kunne havne i rød støysone. Hun viser også til inversjon, og hevder at økt trafikk vil gi enda større utfordringer med luftforurensning enn i dag.

For å bevare landbruk, kulturlandskap og naturmangfold konkluderer uttalen med at den beste løsningen vil være å legge vegen i tunnel som i alternativ S9-N3b.

***Statens vegvesen sin kommentar:***

Tas til orientering.

Statens vegvesen viser til pkt 2.3.2/2.3.3 for kommentarer og begrunnelse for hvorfor anbefaling av alternativ S1a-N1 opprettholdes.

Støyberegninger på KDP-nivå er uten skjerming/tiltak. I videre reguleringsplanfase vil jobbes detaljert med støy i forhold til krav som gjelder for inne- og uteområder. Det vil være avbøtende tiltak med støyskjerming langs kilden (vegen), fasadetiltak der dette ikke er nok, og i ytterste fall tilbud om innløsning av eiendom dersom en ikke klarer å dempe støynivå til de gjeldende grenseverdiene. Det er først på reguleringsplannivå en har detaljer nok til å avgjøre dette for enkelteiendommer. Vi vil i reguleringsplan se nærmere på om det kan være gunstig å heve vegen en del sammenlignet med det som er vist i KDP. Mur forbi bebyggelse/gårdsbruk ved Blinde kan

redusere konflikter og gi lavere skjæringshøyder på innsiden. Samtidig vil en hevet veg der bebyggelsen ligger lavere gi bedre effekt for langsgående støyskjerming.

Når dette veganlegget ferdigstilles vil problemstilling knyttet til NOx og PAH være svært mye mindre enn i dag. Hovedutfordring med luftforurensning vil da være svevestøv fra lange tunneler. Her må det i reguleringsfasen særlig arbeides med avbøtende tiltak og ventilasjons-løsninger som gir akseptabel luftkvalitet ved/rundt tunnelmunninger. Det vises her også til kommentar til dok 20/16800-49.

Alternativ S9 som innsender primært ønsker, er nesten bare tunnel. Her er særdeles høye kostnader også kombinert med vesentlig dårligere trafikantnytte enn i S1a.

#### **Privat merknad – Eva og Helge Bognøy**

Dok. 20/16800 – 78

Innsender er bosatt i Hauglandsvegen, og merknaden gjelder delstrekning sør.

Uttalen er sterkt kritisk til at det planlegges motorveg gjennom bygda Haugland. Innsender beskriver alle kvalitetene som gjør at folk bor i området, stillhet, nærhet til naturen, flott turterreng og jordbrukslandskap. Videre omtales utfordringer med inversjon og lokal luftforurensning, bla. pga. vedfyring. Innsender mener ny veg vil komme rundt 20 meter unna eget hus, og frykter at det ikke vil være mulig å bo der med tanke på svevestøv, eksos og støy fra biler i 100 km/t. Etter innsenders vurdering vil hele Hauglandsbygda ødelegges for alltid, og mange hus og gårdsbruk utraderte.

Innsender uttrykker forståelse for at storsamfunnet har behov for gode veger og kommunikasjon, men kan ikke forstå at det kun skal styres etter samfunnsøkonomi og nettonytte når det finnes fullgode alternativer som bare er noe dyrere (S9).

Uttalen avsluttes med en oppfordring om at trasevalget revurderes, der en velger tunnel forbi tettbygde strøk som bevarer matjord, gårdsbruk, boliger og leveområder.

#### ***Statens vegvesen sin kommentar:***

Tas til orientering.

Statens vegvesen viser til pkt 2.3.2/2.3.3 for kommentarer og begrunnelse for hvorfor anbefaling av alternativ S1a-N1 opprettholdes.

Avstander og konsekvenser for enkelteiendommer, og eventuelt behov for innløsning, avklares i reguleringsplan. Valg av alternativ S1a forplikter, og Statens vegvesen må i videre arbeid med reguleringsplan og byggeplan legge svært stor vekt på tiltak som reduserer konflikter og ulemper mest mulig. Som alle andre er også Statens vegvesen opptatt av at området fra Botn/Haugland til Vågsbotn fortsatt skal være et godt og attraktivt sted å leve og drive jordbruk etter at ny veg er etablert.

Når dette veganlegget ferdigstilles vil problemstilling knyttet til NOx og PAH være svært mye mindre enn i dag. Hovedutfordring med luftforurensning vil da være svevestøv fra lange tunneler. Her må det i reguleringsfasen særlig arbeides med avbøtende tiltak og ventilasjons-løsninger som gir akseptabel luftkvalitet ved/rundt tunnelmunninger. Det vises her også til kommentar til dok 20/16800-49.



Kort merknad som gjelder delstrekning sør.

Innsender har flyttet til Haugland for å bo i grønne omgivelser, og uttrykker et klart NEI til motorveg gjennom området.

**Statens vegvesen sin kommentar:**

Tas til orientering.

Statens vegvesen viser til pkt 2.3.2/2.3.3 for kommentarer og begrunnelse for hvorfor anbefaling av alternativ S1a-N1 opprettholdes.

Merknaden gjelder både det konkrete planframlegget i kommunedelplanen, og inneholder synspunkter/skisser på trafikk løsninger i sentrum og i Åsane/Eidsvåg.

Innsender støtter at tunnel med 4-felt veg i nord, og mener denne må realiseres så fort som mulig for å hindre ulykker langs dagens veg. Videre oppfordrer han til bevaring av verdifullt kulturlandskap, og at vegplan koordineres med plan for bybane for å styrke kollektivtilbudet.

For delstrekning sør mener innsender at Statens vegvesen/Bergen kommune må velge en trase med mer tunnel som ikke beslaglegger store landbruksarealer i Vågsbotn og videre sørover. Han mener kryss i Vågsbotn kan legges mer i fjell, delvis vest og delvis øst for Eikåstunnelen (skisse vedlagt merknaden).

Innsender foreslår videre å se på en egen tverrforbindelse mellom Eidsvåg/Ervik og daglinje ved Haugland dersom denne etableres (egen skisse medfølger). Dette mener han vil redusere trafikken gjennom Åsane/Midtbygda slik at bybanen kan overta deler av motorvegen. Når det gjelder bilfritt sentrum og trafikkreduksjon over Danmarks plass mener han at sentrumsnære tiltak med forlenging av Fløyfjellstunnelen til Fjøsanger kan være et alternativ til Fjøsanger-Arna (egen skisse medfølger).

Uttalen avsluttes med en oppfordring om å finne trase som beslaglegger mindre jordbruksareal enn S1a-N1. Dett oppfordres til å tenke på helheten, der det også bør ses på om de lanserte ideene kan bedre bomiljøet, øke trafikkgrunnet for bybanen, og redusere biltrafikken.

**Statens vegvesen sin kommentar:**

Tas til orientering.

Statens vegvesen viser til pkt 2.3.2/2.3.3 for kommentarer og begrunnelse for hvorfor anbefaling av alternativ S1a-N1 opprettholdes.

Planlagt kryss i Vågsbotn samordnes med reguleringsplan for bybanen BTR5, se pkt. 2.3.2.

Statens vegvesen har forståelse for at mange ønsker «mest mulig tunnel». Det er likevel ikke slik at tunnel kan velges overalt. Et økonomisk bærekraftig transportsystem må som utgangspunkt baseres på vegbygging i dagen. Det er både vesentlig dyrere å bygge tunnel, og ikke minst har en slik tunnel også 6-8 ganger høyere varige driftskostnader per løpemeter enn tilsvarende daglinje. Lange, høytrafikkerte tunneler er også en sikkerhetsutfordring. Statens vegvesen vil peke på at S1a-N1, selv med daglinje fra Botn til Vågsbotn, har en høy tunnelandel og dermed høye kostnader.



Å flytte hele eller deler av krysset i Vågsbotn inn i fjell er av mange årsaker ikke realistisk, men det vil i reguleringsfasen ses nærmere på ulike kryssvarianter. Det er likevel klare krav til sikkerhet og kapasitet i et slikt kryss, noe det viste trompetkrysset tilfredsstillende. Også varianter med «direkteførte ramper» vil være arealkrevende, og gir kryssing av ramper som i prinsippet gir tre plan. Resterende arealer vil fort bli mindre tilgjengelige og nyttbare. Trompetkryssløsning er samordnet med reguleringsplan for bybanen, der bybanedepot kan plasseres inne i «trompeten». En hovedutfordring med direkteførte ramper i Vågsbotn er likevel for kort avstand til tunnel. Se også pkt 2.3.2.

## Privat merknad – Sveinung Stein

Dok. 20/16800 – 81

Innsender er bosatt i Blindheimsveien, og uttalen gjelder primært delstrekning sør.

Innsender mener det er helt uakseptabelt å bygge motorveg i dagsonen fra Vågsbotn til Haugland. Det pekes på en rekke negative konsekvenser med ødeleggelse av jordbruksland, klima, miljø, forurensning, friluftsliv, kulturminner, kulturlandskap og bygdesamfunn.

Når det gjelder jordvern og landbruk vises til FN's bærekraftsmål og viktigheten av matsikkerhet og selvforsyning. Han peker på at ny veg vil medføre nedlegging av flere gårder, og at drift for de som blir igjen vanskeliggjøres. Verdier opparbeidet gjennom generasjoner trues. Langsiktighet og forutsigbarhet er viktig for gårdbrukerne, og han viser til alle utfordringene etter at hans egen slektsgård på Blindheim måtte flyttes da dagens veg ble bygd i 1976. Innsender framhever at det tar århundrer å danne god matjord, og at denne i praksis ikke er en fornybar ressurs. Han mener Statens vegvesen her ikke på noen måte har tatt hensyn til regjeringens jordvernstrategi.

Uttalen handler videre om behovet for ny veg. Det framheves her at mål om avlastning av biltrafikk i sentrum med anbefalt alternativ bare er å flytte støy- og luftforurensningsproblemer til Blindheimsdalen, og at dette ikke er akseptabelt. Det vises her til FN's erklæring om menneskerettighetene, og at det ikke må være slik at noen innbygges velferd og levestandard ofres for at andre skal få det bedre.

Innsender mener at alternativet S9-N3b (østlig konsept med mye tunnel) vil være et bra alternativ for alle som bor i planområdet, og at dette må velges. De ikke-prissatte konsekvensene må her verdsettes mye høyere slik at anleggskostnad ikke alene blir avgjørende. Det må startes med å bygge N3b i nord først, og leve med dagens veg sørover til det i framtida blir midler til å realisere S9. Innsender mener strekningen Fjøsanger/Midtun-Arna må utvides før det etableres ny veg Arna-Vågsbotn/Eikås.

### **Statens vegvesen sin kommentar:**

Tas til orientering.

Statens vegvesen viser til pkt 2.3.2/2.3.3 for kommentarer og begrunnelse for hvorfor anbefaling av alternativ S1a-N1 opprettholdes.

Statens vegvesen er enig i at hensyn til matjord og gårdsdrift er viktig. I reguleringsplanfasen må det derfor legges stor vekt på å spare mest mulig matjord. I dialog med gjenværende gårdbrukerne i området må det finnes praktiske løsninger som kan muliggjøre videre drift av jordbruksarealet.

Statens vegvesen kan ikke akseptere lang tunnel N3b med kryss øst for Eikåstunnelen. Et slikt kryss vil være låst til en tunneløsning videre sørover, med alternativer som både er svært kostbare og har betydelig dårligere netto nytte enn traseer via Blindheimsdalen. Det vises her til planrapporten. Et slikt kryss ville også kreve vanskelige fravik, både i ferdig situasjon og midlertidig ved første byggetrinn. Alternativ S9 som innsender ønsker, er nesten bare tunnel. Her er særdeles høye kostnader også kombinert med vesentlig dårligere trafikantnytte enn i S1a.

**Privat merknad – Hege Haugsvær**

Dok. 20/16800 – 83

Merknaden gjelder hovedsakelig delstrekning sør, og særlig vurderinger av prissatte konsekvenser, ikke-prissatte konsekvenser, og kollektivtrafikk.

Innsender stiller spørsmål ved om delstrekning Arna-Vågsbotn i det hele tatt bør realiseres siden prissatte konsekvenser her viser stor negativ netto nytte. Hun mener derfor det på nytt bør vurderes behovet for et nytt riksveganlegg.

Når det gjelder ikke-prissatte konsekvenser mener innsender disse er tillagt alt for lite vekt. Det gjelder hensyn til naturressurser, naturmangfold, landskapsbilde, friluftsliv/bygdeliv og kulturarv. Hun mener det synes som hensyn til landbruk og næringsvirksomhet knyttet til landbruket ikke er vurdert, og er blant annet sterkt kritisk til at matjord kan flyttes for å bøte på skadene. Innsender er videre spørrende til hvordan effektivitet for kollektivreisende er et argument for Statens vegvesen sitt anbefalte alternativ.

Oppsummert mener innsender at konsekvensvurderingen bør revurderes, og at det først må avklares om det er behov for ny riksveg. Videre mener hun at strekningen sør for Arna er mer kritisk får å få etablert en framtidig Ringveg øst.

**Statens vegvesen sin kommentar:**

Tas til orientering.

Statens vegvesen viser til pkt 2.3.2/2.3.3 for kommentarer og begrunnelse for hvorfor anbefaling av alternativ S1a-N1 opprettholdes. Vedr. behov for Ringveg øst og krav til standard vises til pkt. 2.3.5.

Statens vegvesen forstår at innsender er uenig i konklusjonen og vektleggingen som er gjort mellom prissatte og ikke-prissatte konsekvenser. Vi mener likevel at denne vektleggingen er gjort på et tilstrekkelig opplyst grunnlag, der konsekvensutredningen dekker og synliggjør de store konfliktene som her ligger. I dette tilfellet mener vi samlet sett at disse ikke kan oppveie en forskjell i netto nytte på nær 700 mill. kroner. For omgivelsene vil vi understreke at det i reguleringsplan vil arbeides mye med avbøtende tiltak ift. støy, luftforurensning, barrierevirkning, friluftsliv, videre drift av jordbruksland, mv., jfr pkt 2.3.2.

**Privat merknad – Magne Lien**

Dok. 20/16800 – 86

Innsender er bosatt i Ytre Arna og merknaden gjelder primært delstrekning sør. Som vedlegg følger også et innlegg innsender holdt på demonstrasjonsdagen på Haugland 12.sept. 2021.

I uttalen uttrykkes undring over Statens vegvesen sin trase S1a, som for innsender synes valgt ut fra økonomiske mål og overordnede føringer fra sentrale politiske myndigheter. Her mener innsender at konsekvensene av trasevalget ikke er vurdert eller vektlagt, og hevder dette handler om rasering av

levende bygder med aktivt landbruk og gammelt kulturlandskap. Han uttrykker stor forståelse for den bekymring og usikkerhet beboerne og bønder i området kjenner på.

Videre etterspør innsender et alternativ med opprustning av dagens veg mellom Arna og Vågsbotn. Han mener dagens veg kan utbedres uten for store negative konsekvenser. Innsender savner også en helhetsvurdering av den framtidige trafikale situasjonen for trafikk til/fra Bergen by, og mener dette kan endre innstillingen.

Avslutningsvis appellerer innsender til folkevalgte i Bergen kommune om å hindre at alternativ S1a blir realisert, og at framtidig vegvalg og opprustning av vegstrekningen ikke raserer jordbruksland.

**Statens vegvesen sin kommentar:**

Tas til orientering.

Statens vegvesen viser til pkt 2.3.2/2.3.3 for kommentarer og begrunnelse for hvorfor anbefaling av alternativ S1a-N1 opprettholdes. Vedr. behov for Ringveg øst og krav til standard vises til pkt. 2.3.5.

Statens vegvesen forstår at innsender er uenig i konklusjonen og vektleggingen som er gjort mellom prissatte og ikke-prissatte konsekvenser. Vi mener likevel at denne vektleggingen er gjort på et tilstrekkelig opplyst grunnlag, der konsekvensutredningen dekker og synliggjør de store konfliktene som her ligger. I dette tilfellet mener vi samlet sett at disse ikke kan oppveie en forskjell i netto nytte på nær 700 mill. kroner. For omgivelsene vil vi understreke at det i reguleringsplan vil arbeides mye med avbøtende tiltak ift. støy, luftforurensning, barrierevirkning, friluftsliv, videre drift av jordbruksland, mv., jfr pkt 2.3.2.

**Eikås Boligutvikling AS v. HOLON Bergen AS**

Dok. 20/16800 – 87

Merknaden er innsendt av HOLON Bergen AS på vegne av Eikås Boligutvikling AS som representerer grunneierne av gnr/bnr 203/1,2 og 4. Uttalen gjelder kryssområdet i Vågsbotn.

Innsender viser til utredning av ulike kryssprinsipper (A, B, C, D) i Vågsbotn/Eikås. En mener her at beskrivelsene av konsekvensene for bybanestopp/-depot og framtidig by- og næringsutvikling i Vågsbotn er mangelfulle. I uttalen hevdes at kryssprinsipp B vil få store konsekvenser for mulig utvikling, mens anbefalt prinsipp A vil være svært arealkrevende og ødeleggende for slik utvikling.

For å sikre mulighet for bærekraftig utvikling ved bybanestoppet ber innsender om at videre planarbeid baseres på at kryss legges øst for Eikåstunnelen (C eller D).

**Statens vegvesen sin kommentar:**

Tas til orientering.

Statens vegvesen viser til pkt 2.3.2/2.3.3 for kommentarer og begrunnelse for hvorfor anbefaling av alternativ S1a-N1 opprettholdes.

Rammer og vilkår for kryss og arealutvikling i Vågsbotn er kommentert i pkt. 2.3.2. Planlagt kryss i Vågsbotn samordnes her med reguleringsplan for bybanen BTR5. Det vil i reguleringsfasen ses nærmere på ulike varianter. Det er likevel klare krav til sikkerhet og kapasitet i et slikt kryss, noe det viste trompetkrysset tilfredsstillende.

Statens vegvesen kan ikke akseptere lang tunnel N3b med kryss øst for Eikåstunnelen. Et slikt kryss vil være låst til en tunneløsning videre sørover, med alternativer som både er svært kostbare og har

betydelig dårligere netto nytte enn traseer via Blindheimsdalen. Det vises her til planrapporten. Et slikt kryss ville også kreve vanskelige fravik, både i ferdig situasjon og midlertidig ved første byggetrinn.

**Privat merknad – Knut Arne Vedaa**

Dok. 20/16800 – 89

En svært kort merknad der innsender mener traséen via Botn og Blindheim er katastrofal og må unngås for enhver pris.

**Statens vegvesen sin kommentar:**

Tas til orientering.

Statens vegvesen viser til pkt 2.3.2/2.3.3 for kommentarer og begrunnelse for hvorfor anbefaling av alternativ S1a-N1 opprettholdes.

**Privat merknad – Atle Lothe**

Dok. 20/16800 – 97

Merknaden gjelder både overordnet strategi for vegutbygging og konkrete innspill til kommunedelplanen.

Innsender mener det er stort behov for den aktuelle vegstrekningen, og at Bergen ligger flere tiår etter resten av landet når det gjelder utvikling av vegnettet. Han viser til framtidige behov og omstilling, der han mener effektiv vegtransport er helt sentralt. Samtidig mener han at KVU (*mener trolig KDP*) er for lite strategisk, og at planen må ta med hele ringvegstrekningen fra Fjøsanger. Han mener at Statens vegvesen i større grad må instruere og ta ansvar for at denne kommer på plass.

Uttalen framhever den krevende topografien i Bergensområdet, noe han mener gjør det nødvendig å legge vegsystemet mest mulig i tunnel. Innsender peker her også på tidligere innspill fra Bergen Næringsråd der skisser viser et sammenhengende tunnelsystem der hovedvegene E16 og E39 kobles sammen med kryss i fjell. Det framheves at dette særskilte behovet for tunnelloøsninger i Bergen også må formidles tydelig til sentrale bevilgende myndigheter.

Når det gjelder konkrete innspill til planframlegget mener innsender at konfliktene i dagsonen på delstrekning sør er for store, og at løsningen i stedet må være tunnel lengst mulig mot Vågsbotn. Han viser her blant annet til støyplasser, forurensning/iversjon, truet jordbruk og matforsyning, dyre- og fugleliv, friluftsliv, hensyn til byfjellene, og identitet for bygden.

Til slutt i uttalen oppfordres Statens vegvesen til å sette i gang flere forskningsprosjekter for å finne mer effektive måter å bygge tunnel på. Det inkluderer gjenbruk av steinmasser, der innsender ser for seg at deler kan selges til mineral- og metallutvinning.

**Statens vegvesen sin kommentar:**

Tas til orientering.

Statens vegvesen viser til pkt 2.3.2/2.3.3 for kommentarer og begrunnelse for hvorfor anbefaling av alternativ S1a i sør opprettholdes.

Utenfor rammene av dette prosjektet pågår det, både i regi av Statens vegvesen og andre, et kontinuerlig forsknings- og utviklingsarbeid for å finne mer effektive måter å bygge tunnel på. Det

gjelder reduserte kostnader, samfunnsnyttig bruk av steinmasser, reduserte klimagassutslipp, mv. Når det gjelder kostnader med tunnelbygging er det viktig å understreke at kvalitet og levetidskostnader, inkl. drift og vedlikehold/fornyning, henger sammen.