
Saksnr: 2021/46096-8
Saksbehandlar: Hans-Christian Engum

Saksgang

Utval	Utv.saksnr.	Møtedato
Hovudutval for samferdsel og mobilitet		26.10.2021
Fylkesutvalet		09.11.2021

Fråsegn - Offentleg ettersyn av kommunedelplan for E16/E39 Arna - Vågsbotn - Klauvaneset

Forslag til innstilling

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.-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 eksisterende og/eller framtidig lokalvegnett. Traseane burde vore vist i plankartet og i naudsynt grad vore sikra gjennom føresegner i kommunedelplanen.

9. Vestland fylkeskommune er positiv til at framkomst for kollektivtrafikk skal prioriterast, og ber om at dette også gjeld i kryssområda ved av- og påkøyning. Det vil òg vere behov for å sette av tilstrekkeleg areal til bytepunkt for buss ved Klauvaneset.

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.

Samandrag

Kommunedelplan for E16/E39 Arna-Vågsbotn-Klauvaneset er på høyring. Fylkestinget har ønska å prioritere strekninga Vågsbotn-Klauvaneset som første byggetrinn. Statens Vegvesen har rådd til at alternativ S1a-N1 vert lagt til grunn for vidare planlegging. Fylkesdirektøren viser til at dette har store konsekvensar for viktige arealverdiar, særleg knytt til friluftsliv, landbruk og kulturminne og rår difor til alternativ S3-N1. Fylkesdirektøren er positiv til at det vert lagt til rette for kollektivprioritering på strekninga Vågsbotn-Klauvaneset. Det vert føreset at prosjektet har fullt ansvar for oppgradering av gang- og sykkeltilbodet langs E16/E39.

Rune Haugsdal
fylkesdirektør

Paal Fosdal
avdelingsdirektør

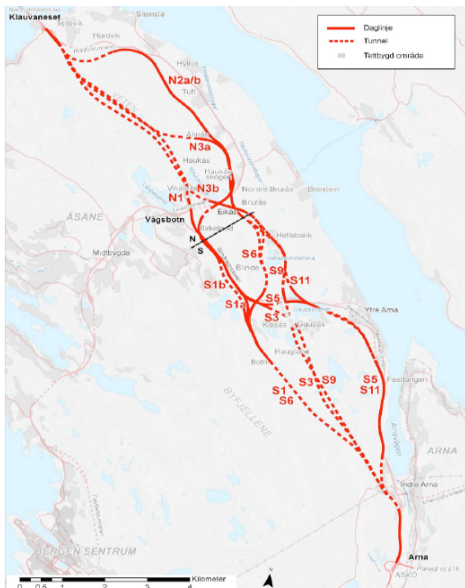
Saksframlegget er godkjent elektronisk og har difor inga handskriven underskrift

Saksutgreiing

Bakgrunn for saka

Kommunedelplanen for E16/E39 Arna - Vågsbotn - Klauvaneset er kome på høyring med høyringsfrist 17. oktober. Vestland fylkeskommune har fått utsett frist for å handsame saka politisk i Hovudutval for samferdsel og mobilitet 26. oktober, og i Fylkesutvalet 9. november.

Alle dokument i saka kan ein finne på Statens Vegvesen sine sider om [kommunedelplanen](#). Dei ulike traseane som er vurdert i saka er vist i kartet under. Større kart er å finne i vedlegg 1.



Fylkesdirektøren viser til Hordaland fylkeskommune sin uttale i samband med oppstart (datert 14.08.2019). Strekinga har ulike funksjonar. Delstrekinga Vågsbotn - Klauvaneset er først og fremst ein innfartsåre til Bergen, mens strekinga frå Arna vil ha ein funksjon i prosjektet «Ringveg aust». For å kunne gjennomføre prosjektet vil det vere hensiktsmessig å legge til rette for ulike byggetrinn. Fylkestinget i Vestland har vedteke å arbeide for å realisere Vågsbotn - Klauvaneset før Arna - Vågsbotnen.

Vedtakskompetanse

I følgje «Reglement for folkevalde organ og delegering» er det Fylkesutvalet som har mynde til å gje uttale til høyring av kommunedelplanar.

Vurderingar og verknader

Vegstrekinga har vore prioritert av Vestland fylkeskommune. I uttalen til Nasjonal transportplan 12. mai 2020 (PS-sak 24/2020) vart Klauvaneset-Vågsbotn peikt på i vedtakspunkt 7 B som eit av prosjekta langsetter E39 som er viktig å realisere.

«E39 Klauvaneset-Vågsbotn er også ulukkesutsett og har for låg standard i forhold til trafikkmengda, vi forventar oppstart av denne strekinga i første periode.»

I vedtakspunkt 7 h vart følgjande vedteke:

«Fylkestinget meiner det er viktig å utvikle eit fungerande ringvegssystem i Bergen, og rår difor til at strekinga Arna-Fjøsanger/Hop blir prioritert før strekinga E16 Arna-Vågsbotn. I eit kortsiktig perspektiv vil fylkeskommunen vurdere å utbetre fv. 587 Arna-Nesttun, men denne vil ikkje vere ei erstatning for ringveg aust på lenger sikt.»

Strekinga vart opphavleg ikkje prioritert i Meld. St. 20 (2020-2021) Nasjonal transportplan 2022-2033. I samband med Stortinget si handsaming av saka (jf. Innst. 653 S (2020-2021) vart delstrekinga E39 Klauvaneset - Vågsbotn likevel nemnt i separate komitémerknadar frå parti med eit klårt fleirtal i Stortinget. Ut i frå dette kan ein forvente oppstart av delstrekinga Klauvaneset - Vågsbotn i første 6-årsperiode av Nasjonal transportplan. Derimot er delstrekinga Vågsbotn - Arna korkje prioritert av Stortinget eller av Vestland fylkeskommune.

Fylkesdirektøren meiner difor at det er vesentleg å planleggje for trinnvis utbygging, der delstrekinga Vågsbotn - Klauvaneset blir realisert først.

Det er positivt at kommunedelplanen no er på høyring, og vi forventar oppstart av regulering av nordre trasé. Vi viser elles til at fylkestinget har prioritert delstrekinga Hop/Fjøsanger-Arna føre delstrekinga E16 Arna - Vågsbotn, og meiner det bør startast opp arbeid med kommunedelplan på denne delstrekinga så snart som mogleg.

Omklassifisering

Fylkesdirektøren oppfordrar til at arbeidet med framtidig klassifisering av både eksisterande og nye vegstrekingar vert handtert i samband med reguleringsplanarbeidet til E16/E39 Arna - Vågsbotn - Klauvaneset. Sidan ny E16/E39 vil medføre endringar i vegnettet føreset fylkesdirektøren at

klassifisering vert avklart i planfasen slik at fylkeskommunen får kjennskap til kva ein kan forvente av endringar i fylkesvegnettet. Vidare føresett fylkesdirektøren 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.

Gang- og sykkelvegtilbod

Eit samanhengande og trafikksikkert tilbod til mjuke trafikantar er ein viktig del av målsettinga med planforslaget. Vi viser til effektmål 2 og 3, kulepunkt 3:

Effektmål 2, kulepunkt 3:

«Gående og syklende skal sikres trygg, effektiv og attraktiv framkommelighet på hele strekningen Arna-Klauvaneset, og ha trygg og effektiv tilkomst til kollektivknutepunkt med god overgang til kollektivtransport.»

Effektmål 3, kulepunkt 3:

«Det skal være god kapasitet på sykkelveganleggene som innbyr til økt sykkelbruk.»

Gang- og sykkeltilbodet er i planforslaget i hovudsak lagt langs lokalvegnettet som vert avlasta når ny hovudveg står ferdig. Traséforslaga følgjer i stor grad regional rute i sykkelstrategi for Bergen 2020-2030 frå Arna via Vågsbotn til Klauvaneset. Dette samsvarar også i hovudsak med riksvegnettet for sykkel på strekninga. Av planomtalen går det fram at gang- og sykkeltilbodet skal planleggast som ein del av reguleringsarbeidet for ny hovudveg og er tatt inn i investeringskostnadene for veganlegget. Følgjande alternativ vert rådd vidare vurdert i reguleringsplanfasen:

Delstrekning Arna - Vågsbotn:

Strekningane Arna - Ytre Arna (kryss Festtangen) og gjennom Gaupås og Blindheimsdalen:

- Eige fortau for gåande med sykling i køyreveg med blanda trafikk. Punktutbetring.
- Separat gang- og sykkelveg 3,5 m breidde

Gjennom Ytre Arna er det aktuelt å vurdere to alternativ, eitt gjennom Ytre Arna og eitt delvis i avlasta E16. Følgjande prinsipp rådd til vurdert vidare:

- Tiltak på eksisterande veg som sikrar gang- og sykkeltrafikk i blanda trafikk
- Gang- og sykkelveg delvis i ny trasé, delvis i eksisterande gateløp

For området mellom Blindheim og Vågsbotn vert det vist til pågåande planarbeid for ny arealbruk, bybane, nytt kollektivbyttepunkt, nytt vegsystem og at gang- og sykkeltilbod må inngå i vidare planlegging av store endringar i området.

Delstrekning Vågsbotn - Klauvaneset:

Strekninga frå Vågsbotn - Breisteinskrysset:

- Avkøyrslssanering og tofelts sykkelveg med fortau, total breidde 5,5 m.
- Avkøyrslssanering og 3,5-4 m gang- og sykkelveg

Breisteinskrysset - Steinestøvegen:

- Avkøyrslssanering og tofelts sykkelveg med fortau, total breidde 5,5 m
 - To alternativ, på austsida eller på vestsida av dagens E39
- Avkøyrslssanering og opprusting av dagens gang- og sykkelveg langs dagens E39

Hordvik - Nordhordlandsbrua, nord for Steinestøvegen:

- Eige fortau for gåande med sykling i køyreveg med blanda trafikk. Punktutbetring.
- Separat gang- og sykkelveg 3,5 m breidde

Fylkesdirektøren støttar i hovudsak dei vurderingane som er gjort når det gjeld potensial for auka sykkelbruk, trasear og alternativ på dei to delstrekningane. Når det gjeld delstrekning 2, Vågsbotn - Klauvaneset, er vi likevel usikre på om alternativet med opprusting av dagens gang- og sykkelveg vil gje god måloppnåing i eit totalperspektiv. Strekninga er vurdert å ha potensial for auka sykkelbruk, og vil når E39 vert avlasta også vere meir attraktiv for gåande. Vi meiner at det på denne delen bør leggast til grunn sykkelveg med fortau.

Av planomtalen går det fram at fordi dei føreslegne traseane følgjer eksisterande og/eller framtidig lokalvegnett, er dei ikkje del av konsekvensutgreiing og forslag til kommunedelplan, men skal vurderast vidare i reguleringsplan. Plankravet i føresegnene omfattar med det ikkje gang- og

sykkeltilbodet. Fylkesdirektøren meiner at traseane med fordel kunne vore vist og i nødvendig grad sikra som framtidig gang og sykkelveg i plankartet (sosikode 1130) med tilhøyrande føresegnar.

I planføresegnene er gang- og sykkelveg nemnt berre under pkt. 2.2 Rekkefølgjekrav. Planlegging og gjennomføring av gang- og sykkeltilbodet er heller ikkje nemnt i dokumentet «Retningsliner for vidare arbeid». Fylkesdirektøren ber om at føresegnar og retningsliner vert supplert og presisert slik at krav om planlegging av gjennomgåande anlegg for gang- og sykkeltilbod som del av planarbeidet for hovudvegen kjem tydelegare fram av føresegnene, slik det går fram av planomtalen.

Rekkefølgjeføresegnene seier at gang- og sykkelveganlegg kan byggast ut i eigen utbyggingsetappe, men skal vere ferdig innan 3 år etter at hovudvegen er ferdig. Vi ser at det kan vere gode grunnar for ei slik etappevis utbygging, men ber om at det vert vurdert løysingar som kan sikre at gang- og sykkeltilbodet står ferdig tidlegare og fortrinnsvis samtidig med hovudvegen.

Fylkesdirektøren 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.

Fartsnivå

I planprogrammet står det i det vidare kommuneplanarbeidet vil bli lagt til grunn 100 km/t som gjennomgåande dimensjonering for fartsgrense for ny E16/E39. Valet er tatt i samråd med Vegdirektoratet. Vidare står det at dersom det er mange uheldige konsekvensar av fartsgrense på 100 km/t, kan ein søke om generell reduksjon til 90 km/t for heile eller delar av strekninga. Dersom fartsgrensa vert 100 km/t vil det ikkje vere mogleg å prioritere kollektivfelt. I tillegg meiner fylkesdirektøren at dette vil gi nødvendige negative konsekvensar som økt arealbehov og økte kostnader.

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.

Kollektivtransport

Store deler av strekninga er lagt i tunell, mens det vil vere dagløyning sentralt i Vågsbotn. For kollektivtrafikken er effektiv av- og påkøyring i kryssa viktig, samt bytepunkt mellom stamlinjer og lokale ruter. Generelt må kollektivtilbodet vere kopla til bustadområde og sentrale målpunkt. Samstundes vil det vere aktuelt å etablere ekspressruter, då effektive kollektivløyningar er eit viktig verkemiddel for å få fleire til å velje buss framfor bil. Fylkesdirektøren er positiv til føresegnene pkt. 2.4.2. som slår fast at framkomst for kollektivtrafikk skal prioriterast. Dette vil vere eit viktige tiltak i arbeidet med å nå nullvekstmålet. Det er særleg kryssløyningar som kan vere utfordrande for effektiv kollektivavvikling. Vi vil difor oppmode om å prioritere buss i kryss for å sikre eit tenleg gjennomgåande kollektivtilbod.

Den totale vegstrekninga har ulike forutsetningar og vegfunksjonar som vil vere styrande for kollektivtilbodet, fylkesdirektøren kommentar difor vegstrekka E39 og E16 kvar for seg.

Kollektivtilbodet mellom Klauvaneset - Vågsbotnen.

Den nye veglinja vil være aktuell for busslinjene til Nordhordland. Dette vil vere eit ekspresstilbod. I tillegg vil det vere behov for å sikre tilstrekkeleg kapasitet på kollektivtilbodet langs dagens E39 der busetnadsområde og næringsverksemdar er lokalisert. Det må og takast høgde for at kommersielle busser vil køyre nye E39. På Klauvaneset vil det difor vere behov for eit bytepunkt som sikrar overgang mellom dei ulike linjene, til dømes linja mot Salhus. Alternativt er Flatøy eit mogleg knutepunkt, men for nokre av linjene vil dette medføre ekstra reisetid og vere ei ulempe for passasjerane. Dette er uheldig for arbeidet med å legge til rette for miljøvennlege reisealternativ, og er ikkje i tråd med nullvekstmålet. Moglegheit for å etablere knutepunkt på Klauvaneset har vore diskutert tidlegare. Fylkeskommunen/Skyss ser fram til vidare dialog om moglege løysingar her for å sikre kopling mellom kommersielle, regionlinjer og lokale linjer.

Kollektivtilbodet Vågsbotn - Arna:

Denne strekninga vil først og fremst vere formålstenleg for biltrafikk. Den nye vegen vil slik sett ha positiv innverknad på det lokale busstilbodet då trafikken på lokalvegnettet vil gå ned, og man unngår at Ytre Arna er beredskapsveg for E16. Busstransport langs den nye vegtraseén vil i stor grad avhenge av kryssløyning tilknytt Arna stasjon. Effektiv tilkomst til/frå togstasjonen er viktig, særskilt for langdistansebussar. Det er og mogleg at deler av dagens E16 kan utbetrast slik at

busstilbudet mellom Åsane - Arna kan nytte deler av den gamle E16 traseen. Dette er særskilt aktuelt mellom Vågsbotn og Gaupås.

Om Vågsbotn

Som kjent er det planlagt at Bybanen skal gå til Vågsbotn. Det vil difor vere behov for koordinere planarbeidet med Bybane-planlegginga då endepunktet i Vågsbotn kan få viktige funksjoner, som til dømes depot for Bybane og innfartsparkering.

Det er ikkje sikkert Vågsbotn vil vere det viktigaste bytepunktet mellom buss og bane då Åsane terminal vil bli godt tilrettelagt for føreseielege byter. Her vil det være mogleg å byte til det øvrege kollektivnettet; samt at linjene vil betene de sentrale målpunkta i bydelen. I Vågsbotn er det primært behov for å legge til rette for byte mellom buss og buss slik at reisende fra Nordhordland, Osterøy, Ytre Åsane og Arna kan byte uten å først måtte reise via Åsane terminal.

Handtering av overskotsmassar

Planutkastet viser at masseoverskotet av sprengstein frå prosjektet kan bli på over 4 millionar m³. I planutkastet er det vurdert ulike deponiområde for overskotsmassane, med tilhøyrande volumoverslag, tett på dei respektive trasé-alternativa.

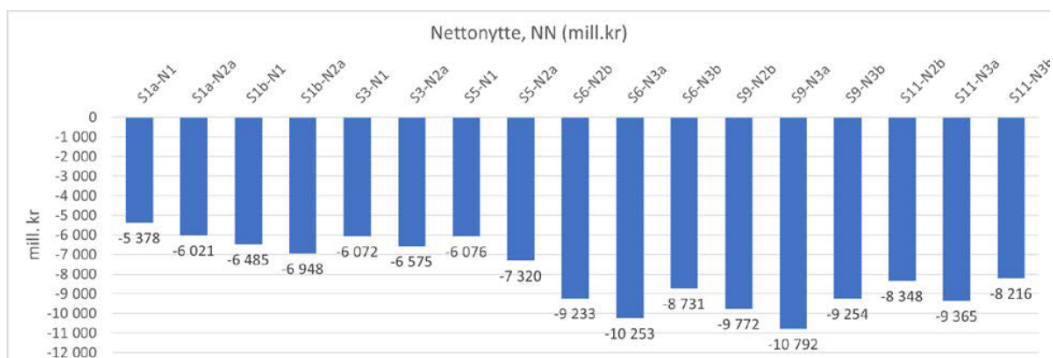
I dei nasjonale forventningane til regional og lokal planlegging (2019-2023) er det sett som viktig å gjenvinne mineralske massar av god kvalitet som byggjeråstoff, der det er mogeleg. Dette temaet er lite påakta i planutkastet, men vil venteleg få større merksemd på neste plannivå. Til dømes vil kanskje mykje av massane i dei potensielle massedeponia ved Gaupås skytebanar kunne gjenvinnast som byggjeråstoff. I nærleiken der driv elles Arna steinknuseverk eit større steinbrot med uttak av nye massar frå fjell til pukk og grus. Det vil gjerne vere ein god samfunnsnyttig bruk av overskotsmassar å gjenbruke desse i størst mogeleg grad i sjølve prosjektet. Slik sett vil alternativet med deponering av relativt store mengder overskotsmassar i Gaupåsvatnet, som fundament for pilarar til vegkonstruksjonen, kunne vere samfunnsnyttig bruk av overskotsmassar.

I samband med siste KPA fekk Bergen kommune utarbeidd rapporten «Samfunnsnyttig massedisponering» (Asplan Viak 2015), for den stadig tilbakevendande problemstillinga med handtering av overskotsmassar i byggjeprojekt. I kommunedelplanen som er på høyring er det vanskeleg å sjå at det er søkt løysingar som er vurdert i KPA. Det kan gjerne vurderast av Bergen kommune om det i overgangen til lågutsleppssamfunnet snart bør gjerast meir innanfor plantemaet massehandtering i Bergensområdet, slik det vert gjort i andre store utbyggingsområde som Oslo- og Stavangerområdet. Det bør gjerne etablerast eit system for kontinuerleg oversikt over massebalanse og massekvalitetar, medrekna oversikt over masseproduksjon og massebehov i komande prosjekt, og opplegg rundt massehandtering som mellomlagring og gjenvinning av massar, sett i samheng med ordinære uttak av pukk og grus. Så lenge massehandtering vert tett knytt til enkeltprosjekt, som vi ser i det aktuelle tilfellet, vert det gjerne enklast og rimelegast for prosjektet å søkje deponering av overskotsmassane tett på dei respektive trasé-alternativa.

Punkt 9 i retningsliner for vidare planarbeid seier at «område for massedeponering skal inngå som del av reguleringsplanarbeidet». Fylkesdirektøren meiner dette bør bli supplert. Til dømes kan det vere relevant med tiltak på lokalvegnett/fylkesvegnett dersom det er behov for oppgradering i samband med massetransport og deponi.

Samfunnsnytte

Alle kombinasjonsalternativ har negativ netto nytte, noko som inneber at kostnadene ved tiltaket er høgare enn det samfunnet får igjen for investeringane. Dei vestre løysingane via Blindheimsdalen har minst negativ netto nytte. Dei har generelt mindre andel tunell og lågare kostnader enn dei som ligg i aust via Eikås, samtidig som dei har høgare trafikantnytte ved at både lineføringa og kryss ligg nærare Åsane og viktige målpunkt. Figuren under viser variasjonen i netto nytte for alle kombinasjonsalternativ.



Kulturminne og kulturmiljø

Delrapport 4: Kulturarv er fagleg godt utgreidd. Det er gjort grundig arbeid i høve gjennomgang av tilgjengelige kjeldemateriale, synfaringar og registreringar av kulturmiljø. Konsekvensutgreiinga har ei omfattande skildring av kulturminne og kulturlandskap innfor planområdets influensområdet og det er gjort gode vurderingar av kulturmiljøa. Det er gjort ei samla vurdering av kva alternativ som er dårlegast og kva alternativ som er best for kulturmiljøa i området. Delrapporten er eit godt kunnskapsgrunnlag for vurdering av kva konsekvensar dei ulike alternativa vil få for kulturminneinteressene. I konsekvensutgreiinga kjem det godt fram at det er manglande dokumentasjon og registreringar av nyare tids kulturminne og kulturlandskap innanfor planområdet, og det er difor trong for nye registreringar.

Konsekvensutgreiinga konkluderer med at vegalternativ S9-N3b og S9-N3a vil ha minst negativ konsekvens for deltema kulturarv. Vegalternativ S1a-N2a, som har lange dagstrekningar gjennom verdifulle kulturmiljø og kulturlandskapsområde, får størst negativ konsekvens for dette deltemaet.

I høyringsforslaget har Statens vegvesen anbefalt alternativ S1a-N1. Dette alternativet er gitt stor negativ konsekvens for deltema kulturarv i konsekvensutgreiinga.

Val av alternativ S1a-N1 vil i ulik grad få konsekvensar for 15 av delområda med kulturminneinteresser. Av område som er gitt stor og middels verdi, er det tre delområde som vil bli sterkt forringa, desse er:

- Haugland, ny veg vil ha følgjer for store delar av kulturmiljøet og redusere miljøets funksjon. Viktige bygningar og tun vil gå tapt.
- Blindheim, ny veg vil ha følgjer for store delar av kulturmiljøet, og den viktigaste delen blir øydelagt. Viktige bygningar og tun vil gå tapt.
- Birkeland, ny veg vil ha følgjer for store delar av kulturmiljøet, som vil bli øydelagt og råka. Eldre bygningar vil gå tapt.

Alternativet vi også føre til visuell påverking av demningsanlegget Hjortlandstemma, Askeladden id. 249832.

I store delar av områda der alternativet går i daglinje, er det høgt potensial for funn av automatisk freda kulturminne. Det automatisk freda kulturminne Askeladden id. 175024 ligg delvis innfor planområdet. Planområdet må utvidast til å omfatte heile det automatisk freda kulturminnet med tilhøyrande sikringssone. Kulturminne skal visast i plankartet med omsynssone H730. Eit større område rundt det automatisk freda kulturminne skal visast som omsynssone H570.

Det er alternativa S1a-N2a og S5-N2a som har størst negativ konsekvens for kulturminne og kulturmiljø.

S1a-N2a:

Val av alternativ S1a-N2a vil få negative konsekvensar for fjorten av delområda med kulturmiljøverdiar. Alternativet har lange dagstrekningar gjennom verdifulle kulturmiljø og kulturlandskap. I store delar av områda der alternativet går i daglinje, er det høgt potensial for funn av automatisk freda kulturminne. Det automatisk freda kulturminne Askeladden id. 175024 ligg delvis innanfor planområdet.

S5-N2a:

Val av alternativ S5-N2a vil få negative konsekvensar for sytten av delområda med kulturmiljøverdiar. Alternativet vil ha stor negativ konsekvens for Arnavaågen, der det er registrert

fleire automatisk freda kulturminne. Innafor sjølve plangrensa ligg det eit automatisk freda kulturminne Askeladden id. 113897. Kulturminnet skal visast i plankartet med omsynssone H730. Eit større område rundt det automatisk freda kulturminne skal visast som omsynssone H570.

Delområde 3 - Ytre Arna Inneheld delar av Blindheimselva og Gaupåsvatnet som var avgjerande for at Peter Jebsen grunnla Arne Fabrikker og Noregs første mekaniserte bomullsveveri. Det var krafta frå dette vassdraget som gjorda at fabrikk blei etablert her. Industristaden Ytre Arna blei bygd opp rundt fabrikk, som vart ein av landets største og viktigaste tekstilfabrikkar. Arbeidarar kom frå heile Vestlandet, og fabrikk og eigarane organiserte heile samfunnet og sørja for bustader, skule, idrettsanlegg, fattigvesen, vegbygging, brannkorps, helsetenester, samfunnshus og kyrkje.

Industristaden Ytre Arna med vassdraget Blindheimselva og Gaupåsvannet har nasjonal kulturminneinteresse, då den er knytt til Arna fabrikk, der den fyrste tekstilindustrien i Noreg vaks fram.

Kulturminnefagleg tilråding

Det er definert 41 delområde med kulturhistorisk innhald innafor plan- og influensområde til ny E39, som har relevans for konsekvensutgreiinga. Under er ei oppsummering av dei beste vegalternativa for kulturminne og kulturmiljø, slik fylkeskommunen vurderer det. Verdivurdering og negative konsekvensar er i stor grad basert på konsekvensutgreiinga.

S9-N3b

Alternativet vil berre ha negativ konsekvens for to av delområda med kulturminneverdiar: 14. Brurås og 25. Tellevik. Alle alternativ vil ha same konsekvens for delområde Tellevik. Årsaka til dette er at store delar av traseen ligg i tunnel og difor ikkje råkar ved kulturminne og kulturmiljø.

Alternativet er vurdert til å vere det beste då det ikkje vil få konsekvensar i høve nasjonale kulturminneverdiar.

S9-N3a

Kombinasjon S9-N3a med hovudkryss ved Eikås er 17,5 km lang. Alternativet er nesten likt alternativ S9-N3b frå Arna til Eikås. Men går i ei lengre dagsone en sistnemnde alternativ frå Eikås til Haukåsskogen. Vidare går traseen i tunnel til Klauvaneset.

Alternativet vil ha negativ konsekvens for seks av delområda blant anna 15. Haukås og 25. Tellevik. Alternativet vil også føre til visuell påverking av delområde 17 og 16 der det automatisk freda kulturminne, Askeladden id. 114265 og krigsminne Forlegning Haukås, Askeladden id. 213067.

Alternativ S3-N1 tek noko betre omsyn til kulturminne fordi det går i tunnel gjennom Gaupås . I dyrka mark er potensialet for funn av automatisk freda kulturminner høgt. Av same grunn (meir tunnel) vil trasevalget være mindre konfliktfylt for nyare tids kulturminne fordi ein unngår å gå i dagen gjennom kulturminnemiljøet på Haugland.

Landskap

Ved vurdering av samla konsekvens for kombinasjonsalternativa, er det seks alternativ som kjem ut med stor negativ konsekvens, seks alternativ med middels negativ konsekvens og fem alternativ med noko negativ konsekvens. I følgje konsekvensutgreiinga er det kombinasjonsalternativ S9-N3b som kjem best ut for temaet landskap. Tilsvarende er det kombinasjonsalternativet S1a-N2a som kjem dårlegast ut. I nord kjem alternativ N1 klårt best ut, mens i sør er det generelt dei austre alternativa som kjem best ut. Av dei vestlege alternativa i Blindheimsdalen kjem alternativ S3 best ut, og vesentleg betre enn alternativ S1a.

Friluftsliv/By- og bygdeliv

På Haugland finn vi dei største negative konsekvensane for friluftsliv, by- og bygdeliv i heile utredningsområdet. Delområdet vert øydelagd i alternativa S1a, S1b og S6, og forringer ein viktig kopling til Byfjella frå denne sida av Bergen.

Gjennom Blindheimsdalen førar dagalternativa S1a, S3 og S5 til negativ påverknad. Det er likevel ikkje snakk om store konsekvensar, fordi områda er vurdert til å ha marginale verdiar. I tillegg ligger allereie dagens E16 som ei barriere og støykjelde.

Kombinasjonsalternativa S1a-N2a er saman med S6-N2b vurdert å vere dei dårlegaste for dette deltemaet. Desse øydelegg eller forringar friluftslivsverdiar på Haugland, Haukås og Hylkje.

Ei samla positiv konsekvens for tre av kombinasjonane er hovudsakleg som følgje av at ny veg vert flytta bort frå områder med verdi og stort sett vert lagt i tunnel. I tillegg øydelegg ikkje desse kombinasjonane verdiane for friluftsliv i Hauglandområdet, og tilgangen til Byfjellene. Av dei tre kombinasjonsalternativa som har positiv effekt for dette tema, er S9-N3b rangert som det beste, mens S3-N1 er rangert som nummer tre på grunn av arealbeslag og barriereverknader i Blindheimsdalen, Vågsbotn og ved Vikaleitet. Alternativ S1a-N1 som SVV rår til, er rangert som nr. 11.

Naturmangfald

Delområdet som har fått størst verdi i dette planområdet er Haukåselva med svært stor verdi fordi den er leveområde for raudlista elvemusling. Det er elles identifisert fire delområde med stor verdi; Storelva i Arna, Haukåsvatna og Kolhusvatnet. Stor verdi er også gitt til delområdet Hjortlandsåsen, vest for Haugland. Det er særleg dei landskapsøkologiske samanhengane og tilhøyrande funksjonsområde for trua arter knytt til Haukåsvassdraget og Haugland-Blindheim området, som skil seg ut som dei mest sårbare for større vegprosjekt.

I følgje konsekvensutgreiinga skal det vere mogeleg å bygge E39 innanfor nedslagsfeltet for Haukåsvassdraget. Det føreset gode løysingar i anleggsfasen for å unngå uoppretteleg skade på elvemuslingbestanden. Det er derfor ikkje lagt avgjerande vekt på at flytting av E39 ut av nedslagsfeltet. Kombinasjonar med N1 i nord vil unngå Haukåsvassdraget. Av kombinasjonsalternativ med N1 er S3-N1 vurdert som minst konfliktfylt, mens dårlegast er kombinasjon S1a-N1, som er det alternativet Statens Vegvesen rår til.

Av alternativ som vil ha kryss ved Eikås er N3b minst konfliktfylt i og med at man i tillegg unngår en lengre dagstrekning i Haukåsskogen og/eller Almås. Den beste kombinasjonsløysinga blir dermed S9-N3b med «noko negativ konsekvens». Tre andre kombinasjonar har i sum også «noko negativ konsekvens». Av disse vert S11-N3b rangert føre S9-N2b og S9-N3a, fordi påverknad på Haukåsvassdraget vert avgrensa og ein unngår inngrep på strekninga Haukås-Hylkje-Hordvik.

Alternativa som kjem dårlegast ut for naturmangfald er dei som både er i konflikt med område Haugland-Blindheim og Haukåsvassdraget: S1a-N2a, S1b-N2a, S6-N3a og S6-N2b.

Naturmangfald - Viltinteresser

Fylkeskommunen har hovudansvar på regionalt nivå for forvaltninga av haustbare viltartar, med visse unnatak. Som det står inngår heile planområdet i større eller mindre grad som leveområde for hjort, med viktige hjortetrekk som kryssar dagens hovudveg i Arnadalen, og ved Blindheim, Eikås, Almås og Hordvik. Generelt vil alternativa med lengst tunnelar vere det beste for viltet. For hjort vil alternativa S3-N1 og S1B-N1 vere antatt noko betre enn S1A-N1.

Naturressurser/Landbruk

I sørlege del har alternativ med korte dagsoner, som unngår dyrka mark, minst konsekvens for naturressursar og landbruksjord. I nord kommer alternativ med kompakt kryssløysing på Søre Brurås kombinert med lang tunnel best ut. I nord gir alternativ med N2a- og N2b-kombinasjonar med dagsone over Timberhaugen og Tuft inngrep i areal med innmarksbeite. Av kryssløysingane er det fullt kryss på Vågsbotn, prinsipp 1, som gir størst beslag av jordbruksareal.

Syv alternativ gir samla stor negativ konsekvens for naturressursar. Dette skuldast i all hovudsak dagsoner i område med jordbruksareal av stor verdi, primært i sørlege delar av planområdet, S1a_n1 er eit av desse og er rangert dårlegast av alle 17 alternativ. Åtte alternativ får samla middels negativ konsekvens, alternativ S3-N1 er eit av desse og er rangert som nr. 8. To alternativ gir berre noko negativ konsekvens. Av disse kommer alternativet S9-N3b best ut.

Økonomi:

Tiltaket har ingen direkte verknad for fylkeskommunen sin økonomi. Sannsynleg investeringskostnad som er berekna med +/- 25 % feilmargen, varierer frå 10,4 mrd. (S1a-N2a) til 13,1 mrd. (S9-N3a). Dei vestlege alternativa via Blindheimsdalen har generelt lågare kostnad fordi alternativa via Eikås har meir tunnel. Prosjektet føreset delfinansiering gjennom bompengar.

Klima:

Berekingane i prosjektet viser at alle alternativ gir auka utslepp av klimagassar. Auken variere relativt lite, frå 332 tusen tonn (S9-N3b) til 383 tusen tonn (S5-N2a) totalt i løpet av bygge- og levetida. Nær halvdel av utsleppa heng saman med byggefasen. Alternativa med mykje tunnel har mest utslepp knytt til tunneldriving, betong og materialbruk, mens alternativa med mye dagline har vesentleg meir arealbeslag som òg gir utslepp. Utslepp i driftsfasen er noko større i dei vestlege alternativa via Blindheimsdalen. Dette fordi samla trafikkarbeid (kjt.km) er noko større enn i alternativa via Eikås.

Folkehelse:

Alternativet som Statens Vegvesen har tilrådd vil forringe viktige friluftsverdiar på Haugland og gå utover tilkomsten til byfjella og dermed kunne påverke folkehelsa negativt. Alternativet som fylkesdirektøren anbefaler vil redusere denne konsekvensen betydeleg.

Utviklingsplan for Vestland 2020-2024 (Regional planstrategi):

Vegprosjektet vil bidra til auka integrasjon av Nordhordland og Bergen, og kan gi grunnlag for auka produktivitet i næringsliv og offentleg sektor, samtidig som det vil betre framkome og dempe utfordringar med kø for næringsliv og befolkning. Dette vil støtte opp under Utviklingsplanens mål 1 (Vestland som det leiande verdiskapingsfylket og nasjonal pådrivar for eit regionalisert og desentralisert Noreg).

Tiltaket vil bidra til å sikre viktig infrastruktur for framtida, også for å tåle auka ekstremver som følgje av klimaendringar. Dette er i tråd med strategi 2.2 i Utviklingsplanen. Samtidig vil prosjektet føre til auka klimagassutslepp, og det vil føre til nedbygging av areal i tråd med skildringane i saka. Alternativet fylkesdirektøren rår til (S3-N1), vil ta betre omsyn til verdiar knytt til landbruk, friluftsliv, naturmangfald og kulturminne enn alternativet Statens Vegvesen har tilrådd (S1a-N1). Eit slikt val vil bidra positivt til å nå mål 2 (Klima og miljø som premiss for samfunnsutviklinga) og 3 (Lokalsamfunn som ramme for gode kvardagsliv) i Utviklingsplanen.

Samla vurdering

Fylkesdirektøren er nøgd med at kommunedelplanen for E16/E39 Arna - Vågsbotn - Klauvaneset no er kome på høyring, og støtter Statens Vegvesen i sin konklusjon om at det i nord er alternativ N1 med lang tunell som bør veljast fordi det har best netto nytte og minst negative konsekvensar for ikkje prissette tema. I sør er fylkesdirektøren og samd i at det er alternativa som går via Blindheimsdalen som er dei mest aktuelle, då dei har størst samfunnsmessig nytte og dei lågaste investeringskostnadene. Samtidig er det alternativa gjennom Blindheimsdalen som har dei største konsekvensane for ikkje prissette tema, og det er sentralt å balansere samfunnsmessig nytteverdi og omsynet til viktige arealverdiar.

Fylkesdirektøren er ikkje samd i tilrådinga av alternativ som Statens Vegvesen no fremjar, og viser til at Vegvesenet har endra standpunkt undervegs i prosessen. I utgangspunktet rådde prosjektorganisasjonen til alternativ S3 med lang tunell frå Indre Arna mot Haugland/Gaupås, men har seinare fått styringsmål frå Vegvesenet sentralt, som inneber at forskjellane i dei ikkje prissette tema ikkje er vurdert til store nok til å forsvare forskjellane i netto nytte på 694 millionar kroner. Statens Vegvesen tilrår difor alternativ S1a.

Dersom vi skal ta Utviklingsplan for Vestland sitt mål om å legge Klima og miljø som premiss for samfunnsutviklinga på alvor, må det offentlege gå føre i å ta omsyn til og hindre nedbygging av naturmangfald, landskap og matjord, i tillegg til å vekte omsynet til landskap, friluftsliv og kulturmiljø høgt. Fylkesdirektøren meiner difor at meirkostnadene i dette tilfellet bør akseptast, og viser til at ein forskjell i investeringskostnad på 600 millionar i ein total investering på 11-12 milliardar er til å leve med. Same vurderinga gjeld og den meirkostnaden som kjem på drift og vedlikehald som følgje av meir tunell. Dei to alternativa har elles heilt lik nytte for trafikantane. Fylkesdirektøren understrekar at ein òg ut i frå prosjektets eigne mål, burde kome til same konklusjon, noko Vegvesenet først gjorde. Fylkesdirektøren rår på denne bakgrunn til at kombinasjonsalternativet S3-N1 vert lagt til grunn for vidare planlegging.

Fylkesdirektøren meiner det er uheldig at Statens Vegvesen varslar motsegn til alle andre alternativ enn det dei sjølve vil prioritere. Dette gir ikkje godt grunnlag for demokratiske prosesser lokalt og regionalt.

Fylkesdirektøren ser at alle alternativ vil medføre auka utslepp av klimagassar og vil understreke betydninga av at ein i arbeidet med reguleringsplan utarbeider eit klimarekneskap som grunnlag

for målretta arbeid med tiltaksplan for å redusere klimafotavtrykket til prosjektet både i anleggs og driftsfasen.

Konklusjon

Etter ei heilskapleg vurdering rår Fylkesdirektøren til at kombinasjonsalternativet S3-N1 vert lagt til grunn for vidare planlegging.

Fylkesdirektøren rår i frå alternativa S1a-N2a og S5-N2a då desse vil størst negativ konsekvens for kulturminne og kulturmiljø, landskap, friluftsliv og naturmangfald.

Fylkesdirektøren viser til tidlegare vedtak om å prioritere delstrekninga E39 Klauvaneset-Vågsbotn føre delstrekninga E16 Arna-Vågsbotn. Det hastar å utbetre denne delstrekninga, og arbeidet med regulering må starte opp så snart som råd. Fylkesdirektøren peiker på at ringveg aust må etablerast, og at det må startast opp kommunedelplan for delstrekninga Hop/Fjøsanger-Arna. Denne delstrekninga bør bli prioritert før E16 Arna-Vågsbotn.

Fylkesdirektøren 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.

Fylkesdirektøren 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.

Fylkesdirektøren er positiv til at framkomst for kollektivtrafikk skal prioriterast.

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.