

Statens vegvesen - Region Vest  
Askedalen 4  
6863 LEIKANGER

Dato: 14.08.2019  
Vår ref.: 2018/15021-5  
Saksbehandlar: hanengu  
Dykkar ref.:

## Fråsegn - Oppstart av kommunedelplan med planprogram for E16/E39 Arna - Vågsbotn - Klauvaneset - Bergen kommune

Vi viser til brev datert 23.5.2019 om oppstart av arbeid med kommunedelplan for E16/E39 Arna - Klauvaneset med planprogram. Hordaland fylkeskommune vurderer planprogrammet ut i frå fylkeskommunens sektoransvar og målsettingar i regionale planar.

### Vurdering og innspel

Dei to ulike delstrekningane har ulike funksjonar i trafikksystemet. Delstrekninga Vågsbotn-Klauvaneset er først og fremst ein innfartsåre til Bergen frå Nordre Åsane og mot Nordhordland. Delstrekninga Arna-Klauvaneset vil delvis ha ein funksjon som innfartsåre mot Åsane og Bergen nord frå aust, men vil også ha ein sentral funksjon som del av ringveg øst. Denne strekninga vil ikkje ha ein full ringvegfunksjon før også delstrekninga Fjøsanger-Arna vert bygd.

Ut i frå nullvekstmålet i Bergen har det vore ønskeleg å føre mest mogleg av den gjennomgåande trafikken i Bergensdalen skal overførast til strekninga Arna-Vågsbotn. «Utredning av Ringveg øst og E39 nord i Åsane» (2016) viste at dette berre vil skje i mindre grad utan at ein aukar restriksjonsnivået mellom dagens E39 og ny ringveg. Vi registrerer også at i planprogrammet blir det vist til at det er ein relativt lita del som har målpunkt i eine enden utanom sentrale delar av Bergen.

Som det er vist til i planprogrammet, vil kvar betring av vegstandarden kunne forventast å føre til trafikkauke, noko som ikkje er i tråd med nullvekstmålet. Dette er eit stort dilemma: På den eine side har vegstrekninga Vågsbotn-Klauvaneset særst dårleg vegstandard med betydelege framkomstproblem og høge ulukkestal. På den anna side er det ei målsetting å ikkje auke mengda med private bilar inn mot Bergen. Bergen kommune har også ein ambisjon om reduksjon i trafikken. Det må vere partane i Miljøløftet som finn fram til eigna verkemiddel for å finansiere vegprosjektet, samstundes som det må leggjast opp til at mest mogleg av gjennomgangstrafikken vel ringveg øst framfor noverande E39 gjennom Bergensdalen.

### Dimensjoneringsgrunnlag

Det er lagt til grunn ein fartsgrense på 90 km/t. For nokre av trasealternativa er det mogleg med 110 km/t. Grunna m.a. kryss med dels kort avstand til tunnelar, er det ikkje mogleg med 110 km/t på alle alternativa. Ei fartsgrense på 110 km/t medfører større inngrep og høgare kostnader, då den m.a. har høgare krav til horisontalradius og til avstand mellom kryss og tunnelmunningar. Ein hastigheit på 110 km/t vil i tillegg kunne gje større støybelastning. Det vil også gjere det umogleg å bruke nokre av felta som kollektivfelt. Vi kan ikkje sjå at vinsten i innspart køyretid kan forsvare dette. Vi støtter difor konklusjonen om at vegen bør dimensjonerast for 90 km/t. På strekninga Arna-Vågsbotn meiner vi det likevel kan opnast for å sjå på 110

km/t, då det kan gjere det meir attraktivt å velje denne strekninga framfor dagens E39 gjennom Bergensdalen.

### **Prioritering av delstrekningar**

Vi er samde med at det må leggjast til rette for at veganlegget kan byggjast i ulike trinn. Fylkestinget har ved fleire anledningar ønska at E39 Vågsbotn-Klauvaneset vert prioritert. I samband med prosessen med NTP 2022-33 vil fylkeskommunen kome med ei politisk prioritering mellom dei ulike vegprosjekta og rekkjefølgje for utbygging.

### **Kollektivtrafikk**

Vi registrerer at vegstyremaktene ikkje tillèt at det vert regulert for kollektivfelt på motorveg. Det må likevel leggjast til rette for at det er mogleg å bruke to av felta på ny firefelts veg mellom Vågsbotn og Klauvaneset til kollektivfelt. Desse felta bør også vurderast å kunne brukast som tungbilfelt i tillegg. Kollektivprioritering kan vere eit eigna verkemiddel for å unngå for høg vegkapasitet med tilhøyrande trafikkauke i trafikken inn mot Bergen. Vi er tilfredse med at det i planprogrammet blir lagt opp til å vurdere særskilde felt for kollektivprioritering. Det vil ikkje vere det same behovet for kollektivfelt på strekninga mellom Arna og Vågsbotn, då det er langt mindre busstrafikk på denne strekninga.

Vi vil vidare peike på at det er behov for ein rask og god tilkomst til E39 frå bussdepotet på Haukås.

### Forhold til bybanen

Som nemnt i utkastet til planprogram, er det planlagt at bybanen skal gå til Vågsbotn. Vi er tilfredse med at planprogrammet peiker på at det er behov for å koordinere reguleringsplanarbeidet for bybanen og planen for E39/E16 Arna-Vågsbotn-Klauvaneset, og ser fram til eit godt samarbeid om dette. Vidare at det i planprogrammet blir lagt opp til at Vågsbotn kan bli eit mogleg byttepunkt mellom buss og bane, og at det er eit mål å finne kryss- og rampeløysingar som gir moglege og effektive bussrørslar både til og frå hovudveggar og lokalveggar. Vi er også tilfreds med at planen legg opp til å vurdere moglegheit og eignaheit for innfartsparkering.

### **Gang- og sykkeløysingar**

Vi er positive til at det blir lagt opp til eit samanhengande og attraktivt gang- og sykkeltilbod både for nordre og sørlege del av prosjektområdet. Vi viser samstundes til at i regional transportplan er det lagt opp til å særleg prioritere tiltak rundt målpunkt for barn og unge, dvs. hovudsakleg rundt skular og idrettsanlegg. Det er i desse områda det særleg er behov for ein god standard på gang- og sykkeltilbodet.

### **Trasealternativ**

Det har vore gjort ei grundig vurdering av moglege vegtrasear og kryssløysingar. Vi meiner det må leggjast særleg omsyn til at løysingane legg til rette for å leie gjennomgangstrafikken gjennom Bergen til strekninga Arna-Vågsbotn framfor gjennom Bergensdalen. Dette bør vere eit viktig silingskriterium vidare for val av trase og kryssløysing.

Hordaland fylkeskommune stiller seg bak dei alternativa som er vidareført. Dei representerer reelt ulike alternativ med ulike styrkar og utfordringar. Alle alternativ vil på ulik måte medføre konflikt med ulike ikkje prissette tema. Under er det nærare skildra forhold som planarbeidet må ta omsyn til og skildre konsekvensane av. Ut over dette vi har ikkje merknader til dei ulike trasealternativa.

### **Landskap**

Metoden som er nytta i silinga er fornuftig ved at konfliktnivået vert vurdert ut frå eit delområdes sårbarheit for vegtiltak. Delområda er lokalisert i utvalte dagsonar innan planområdet. Hordaland fylkeskommune støttar at dei viktigaste kriteria for å vurdere sårbarheit er barriereverknad, skala og visuell påverknad.

Hordaland fylkeskommune viser til at landskap er kartlagt og verdisatt i heile Hordaland i rapporten «Verdivurdering av landskap i Hordaland fylke» laga av Aurland naturverkstad. Desse data kan bli lasta ned frå Hordaland fylkeskommune sine nettsider.

### Friluftsliv

I planområdet inngår fleire regionalt viktige friluftsområder, området Sjursto Nipo (verdi C), Hetlebakk Såto (Verdi B), området Vetten - Høgstefjellet (verdi A), Byfjellene (verdi A). Det er også knytt friluftsverdiar til Arnaelva (Verdi B).

Konsekvensutgreiinga må skildre konsekvensane for desse områda. Vi ber om at det vert sett spesielt fokus på barriereverknader og ivaretaking av innfallsportane til viktige friluftsområder, samt auka støy, barriereeffektar og fragmentering.

I handbok 712 om konsekvensutgreiingar vert friluftsliv og by/bygdlev vurdert som eit felles tema. Hordaland fylkeskommune vil understreke at dette kan vere problematisk då desse tema ikkje alltid er samanfallande. Dersom ei vegline vert lagt utanom ein tettstad vil dette vere positivt for nærmiljø, men kan samtidig råke regionale friluftsområder. Det er difor viktig at ein i konsekvensutgreiinga synleggjer konsekvensane for kvart av desse deltema kvar for seg der det er naturleg.

### Kulturminne og kulturmiljø

Hordaland fylkeskommune har vurdert saka som regional sektorstyresmakt innan kulturminnevern.

I planprogrammet er kulturminne og kulturmiljø omtale i kapittel 3.1.13 Kulturarv. Programmet tek føre seg både kulturhistoriske landskap, før-reformatoriske kulturminne og nyare tids kulturminne, deriblant krigsminne. Generelt er skildringane av situasjonen knappe og viktige kulturminner knytt til industrien i Ytre Arne ikkje omtalt i det heile.

Kulturminna er også omtala i eget avsnitt om ikkje-prisette konsekvensar i kapittel 7.2.3 der ein skriv at tre deltema vil vektleggast i utreiinga. Desse er *kulturminne*, *kulturmiljø* og *kulturhistoriske landskap inklusive bylandskapet*. Definisjon av dei ulike omgrepa er forklart i teksten både i kap. 3 og kap. 7. Fokuset for den vidare utreiinga på kulturminnefeltet er detaljert skildra og vil vere med på å lage eit godt grunnlag for avgjersler i den vidare planprosessen.

#### Kulturhistorisk landskap

Kulturlandskapstrekk som steingardar, eldre vegar/stiar, bakkemurar, tufter, uthus, stemmer, m.m. er ikkje omtalt. Dette er viktige fortellande og strukturerande element i det kulturhistoriske landskapet.

#### Før-reformatoriske kulturminne

Planprogrammet gjer ein god skildring av kjende automatisk freda funn. Funnmengda er mindre i høve det store planområdet (jf. kart s. 11 i planprogrammet). Hovudmengda med funn er konsentrert langs kystlinja frå Hylkje til Indre Arna. I delar av planområdet, er det likevel stort potensial for funn av ukjende automatisk freda kulturminne. Om ein berre ser på dei ulike trasealternativa som er presentert vert bilde noko meir nyansert. Av de ti alternative kombinasjonane som er presentert i planprogrammet er det dei med mest tunnelloysingar som er best for kulturminne og kulturmiljø, med unntak av kombinasjonen S11+N3, då denne går i daglinje langs Arnavågen mot Festtangen der det er fleire kjende funn. Storleiken på ein eventuell arkeologisk registrering for å oppfylle undersøkingsplikta jf. § 9 i kulturminnelova må vurderast når dei endelege alternativa er fastlagde.

#### Nyare tids kulturminner

Det er svært positivt at krigsminna er løfta fram og synleggjort.

For nyare tids kulturminner er det óg positivt at lemstover, grindbygde lør og landsbrukslandskapet er løfta fram, men det er i tillegg viktig at dei andre bygningane og strukturane knytt til gardsdrifta (til dømes jordkjellarar, steinlør, mm.) vert tatt omsyn til.

I planområdet finnes det viktige kulturminner av nasjonal interesse knyt til industrihistorie som ikkje er nemnd i forslag til planprogrammet. Industristaden Ytre Arna er ikkje omtalt under kapitelet om kulturarv, mens damanlegget knytt til kraftproduksjonen er så vidt nemnd under *3.1.5 Annan virksomhet i planområdet – vannkraft og mineraler*.

Blindheimselva og Gaupåsvatnet var avgjerende for at [Peter Jebsen](#) grunnla [Arne Fabrikker](#) og Norges første mekaniserte [bomullsveveri](#). Det var krafta frå dette vassdraget som gjorda at fabrikk blei etablert her. Arne Fabrikker blei ein av landets største og viktigaste tekstilfabrikker og besto av to fabrikker; bomullsvarefabrikken og ullvarefabrikken. Industristaden Ytre Arna blei bygd opp rundt fabrikk, og trakk til seg arbeidrarar frå heile [Vestlandet](#). Fabrikk og eigarane organiserte heile samfunnet og sørga for budstader, [skule](#), [idrettsanlegg](#), fattigvesen, vegbygging, brannkorps, helsetenester, samfunnshus og [kyrke](#). Etableringa av Arna fabrikker var starten på eit stort nasjonalt industrieventyr kor Peter Jebsen var direkte og indirekte involvert i etableringane av en rekke tekstilfabrikker og infrastrukturprosjekt i Norge som; Dale fabrikker, Trengereid fabrikker, ullvarefabrikk i Fossekleiva i Vestfold, Bergensbanen, «Norsk Amerikanske Dampskibslinie», mm.

Industristaden Ytre Arna med vassdraget Blindheimselva og Gaupåsvannet har nasjonal kulturminneinteresse, då den er knytt til Arne fabrikker, der fyrste tekstilindustrien i Norge vaks fram. Området er i kommuneplanen sin arealdel regulert med omsynssone kulturmiljø H570.

I høve nyare tids kulturminner er vi ikkje samd i vurderingane knytt til dei ikkje-prissatte tema som er gjort rundt Gaupåsvassdraget. Kulturminneverdiane knyt til utviklinga av industristaden Ytre Arna og Gaupåsvannet som utgangspunkt for dette er ikkje blitt vurdert i det heile.

I forslaga til trasear kjem S5, S6, S8, S10, S11 alle i stor konflikt med kulturminneverdiar knytt til kulturlandskap og industristaden Ytre Arna.

Vi vil gjøre dykk merksam på at SEFRAK-registreringa i Norge er ikkje komplett og at det er det ikkje er gjort registreringar innan for planområdet. Det må takast høgde for dette i det vidare planarbeidet.

#### Marine kulturminne

Bergens Sjøfartsmuseum har vurdert saka i samband med marine kulturminne. Dei skriv følgjande:

*«Vårt ansvarsområde, etter føresegn til Lov av 9.juni 1978 nr. 50 om kulturminne, gjeld marine kulturminne og omfattar derfor sjø- og strandområda, samt vann og vassdrag. Bergens Sjøfartsmuseum er etter føresegna til Kulturminneloven marinarkeologisk uttalemuseum i forbindelse med alle tiltak som råkar sjøbotnen.*

*Museet er vidare rette myndigheit til å krevje undersøkingar ved tiltak, planer og utreiingar som vil kunne råke kulturminne under vann, og skal derfor underrettast ved oppstart av alle regulerings- og byggeplanar, samt andre tiltak som omfattar sjøareal. Vi minner om at undersøkingsplikta i Kulturminnelovens § 9 også gjeld for sjøbotnen og i vassdrag. Døme på tiltak i sjø er mudring/graving, utfylling/dumping, legging av vassleidningar, bygging av kaier, brygger, flytebrygger med meir. Særskild for kulturminne i vatn og sjø er Kulturminnelovens § 14 som inneber at skip- og skipslast eldre enn 100 år er statleg eigedom.*

*Me varslar allereie no at det kan bli stilt krav om marinarkeologiske undersøkingar når planarbeidet kjem ned på reguleringsplan nivå då planområdet omfattar sjøareal og fleire ferskvann.»*

### **Meir informasjon**

Meir informasjon om plantema, rettleiarar og statistikk/kart kan ein finne på nettsidene våre [www.hordaland.no/plan](http://www.hordaland.no/plan).

### **Oppsummering**

Hordaland fylkeskommune ber om at planarbeidet legg særleg vekt på dimensjoneringsgrunnlag og nullvekstmålet for personbiltrafikk, prioritering av delstrekningar av planlagt trasé og omsynet til kollektivtrafikk og bybaneutbygging. Hordaland fylkeskommune stiller seg bak det utvalet av trasear som er gjort greie for i planprogrammet. Det er vidare gjort greie for forhold og problemstillingar knytt til ikkje-prissette tema som må bli belyst i vidare planarbeid med særleg vekt på kulturminne, landskap og friluftsliv.

Eva Katrine R. Taule  
kst. plansjef

Hans-Christian Engum  
saksbehandlar

*Brevet er godkjent elektronisk og har derfor inga underskrift.*

Saksbehandlarar:

Hans-Christian Engum, Seksjon for plan - REG AVD, REGIONALAVDELINGA

Matti Torgersen, transportplanseksjonen, SAMFERDSELSAVDELINGA

Endre Sten Nilsen, fylkeskonservator, KULTUR- OG IDRETTSAVDELINGA

Øystein Skår, fylkeskonservator, KULTUR- OG IDRETTSAVDELINGA

Kopi til:

Bergen kommune

Fylkesmannen i Hordaland