



Arkivnr: 2016/8804-2  
Saksbehandlar: Ole Hallvard Harlem Dyrbekk

**Saksframlegg****Saksgang**

Utval	Saknr.	Møtedato
Utval for miljø og samferdsel		03.11.2016
Fylkesutvalet		16.11.2016

**Fråsegn frå Hordaland fylkeskommune om utgreiing om Ringveg øst og E39 nord i Åsane****Samandrag**

Statens vegvesen har sendt ut utgreiing om Ringveg øst og E39 nord i Åsane på offentlig høyring. Vegvesenet ber i høyringa spesielt om tilbakemelding på val av korridor og planprosess med eventuelt statleg plan.

Utgreiinga om Ringveg øst og E39 nord i Åsane gir er etter fylkesrådmannen sine vurderingar eit godt grunnlag for å starte opp formelle planprosessar.

Fylkesrådmannen støttar Statens vegvesen sine vurderingane om at Nyborgtunnelen ikkje vil kunne koplant til Ringveg øst på ein god måte og ber om at det så snart som mogleg blir starta opp eit arbeid for å få på plass eit plangrunnlag for ei ny vegløyising for E39 nord for Åsane i tråd med det som er skissert i utgreiinga.

Statens vegvesen har i utgreiinga tilrådd konsept «aust» framfor konsept «vest». Begge konseptane er kombinert med auka restriksjonar for biltrafikken. Fylkesrådmannen er samd i at konsept «aust» er betre enn konsept «vest», men vil at eit null-pluss-konsept som ligg nærare nullalternativet må vere med i det vidare planarbeidet. Eit null-pluss-konsept i austkorridoren for strekninga Midtun-Arna-Vågsbotn bør i større grad basere seg på utbetring av dagens veg enn ein heilt ny vegforbindelse i tunnel, og bør vere mogleg å gjennomføre innanfor ein kort tidshorisont.

Utgreiinga til Statens vegvesen tek ikkje opp i seg løysingar for å utbetre fv 580 i Grimesvingane på kort sikt. Det manglar mellom anna tilbod til gåande og syklende på store delar av den aktuelle strekninga. Fylkesrådmannen vil gå i dialog med Statens vegvesen for få vurdert strakstiltak i Grimesvingane. Om dette skal vere ein del av arbeidet med planarbeidet for Ringveg øst eller som ein eigen prosess vil ein kome attende til.

Staten kan etter plan- og bygningslova § 6-4 utarbeide statleg plan når gjennomføringa av viktige statlege eller regionale utbyggingstiltak gjer det naudsynt, eller når andre samfunnsmessige omsyn tilseier det. Regjeringa har som målsetting at fleire samferdsleprosjekter skal blir planlagt som statleg plan, og det er sett opp kriterier for dette. Fylkesrådmannen vurderer at få av desse punkta blir utløyst og meiner difor at det ikkje er tilstrekkelig grunn til at den vidare planprosessen bør skje i statleg regi.

**Forslag til innstilling**

1.	Fylkesutvalet meiner at utgreiinga om Ringveg øst og E39 nord i Åsane i all hovudsak gir eit godt grunnlag for å starte opp formelle planprosessar.
2.	Fylkesutvalet sluttar seg til vurderingane i utgreiinga om at gjeldande vedtekne trase for E39 Nyborgtunnelen ikkje vil kunne koplast til Ringveg øst på ein god måte. Fylkesutvalet går inn for at det så snart som mogleg blir starta opp planarbeid for ei ny vegløyising for E39 nord i Åsane i tråd med det som er skissert i utgreiinga.
3.	Fylkesutvalet støttar tilrådinga i utgreiinga og legg til grunn austre konsept for vidare planlegging. Innanfor dette konseptet må det og utviklast eit 0+ alternativ som i større grad baserer seg på utbetring langs dagens vegtrase for Fv580 Arna-Midtun.
4.	Fylkesutvalet meiner det ikkje er grunnlag for å gjennomføre det vidare planarbeidet som statleg plan.

Rune Haugsdal  
fylkesrådmann

Håkon Rasmussen  
fylkesdirektør samferdsel

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

## Vedlegg

- 1 Høyringsbrev frå Statens vegvesen
- 2 Utredning - Ringveg øst og E39 nord i Åsane

## Fylkesrådmannen, 20.10.2016

### 1.0 Innleiing

Statens vegvesen la utgreiing om Ringveg øst og E39 nord i Åsane ut på høyring 24.08.2016. Utgreiinga er ei vidareføring av KVU/KS1 for transportsystemet i Bergensområdet (2011). I KVU er det tilrådd å starte planprosess for Ringveg øst. Vegvesenet ber spesielt om uttale til val av korridor og vidare planprosess med eventuell statleg plan. Høyringsfristen er 18. november.

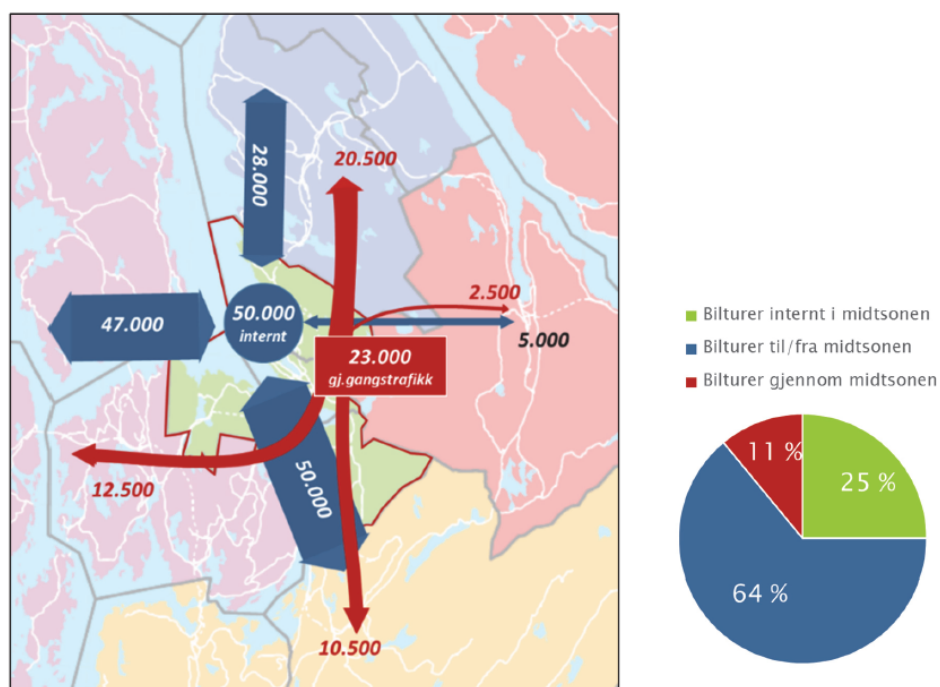
Hordaland fylkeskommune har saman med Bergen kommune vore orientert om arbeidet med utgreiinga gjennom deltaking i ei prosjektgruppe. Norconsult har vore konsulent for arbeidet. Statens vegvesen er ansvarleg for utgreiinga og tilrådingane.

Dette er ei omfattande utgreiing som handlar om fleire aktuelle problemstillingar knytt til transportsystemet i Bergensområdet. Utgreiinga er ikkje ein formell plan og difor ikkje gjennomført med same prosess eller på same detaljnivå som eit formelt planarbeid.

Utgreiinga er svært kompleks av fleire grunnar. Det finst mange moglege alternativ og kombinasjonar av tiltak for Ringveg øst. Alle påverkar transportsystemet og omgjevnadene på ulikt vis, samstundes som måla for prosjektet ofte er i konflikt. Til dømes kan målet om styrking av Bergensområdet som felles bu- og arbeidsmarknadsregion raskt vere i konflikt med måla om nullvekst i biltrafikken i Bergen kommune og reduserte klimagassutslepp. Utgreiinga er tydeleg på desse forholda, og har i så måte avgrensa på ei god måte kva svar trafikkmodellar kan gje og kva som er politisk. Måloppnåinga til dei ulike alternativa må sjåast i lag med arealkonsekvensar og kostnader.

### 2.0 Dagens situasjon

Utgreiinga nyttar Reisevaneundersøkinga frå 2013 til å gjere greie for biltrafikkmønsteret i Bergen. Analysen syner at det er stor aktivitet i dei sentrale delane av Bergen, eller «midtsona». 34 prosent av bergensarane bur i midtsona. 52 prosent av arbeidsplassane i kommunen er i midtsona. Turar internt i midtsona står for 25 prosent av bilturane. For desse turane er ikkje ein ringveg noko alternativ. Heile 64 prosent av turane har enten start eller slutt i midtsona. Desse har avgrensa nytte av Ringveg øst. 11 prosent av turane er gjennomgangstrafikk gjennom midtsona. For desse kan Ringveg øst vere eit attraktivt tilbod.



Figur 2.3. Antall bilreiser internt, til/fra og gjennom midtsonen en gjennomsnittlig hverdag. (Kilde: RVU 2013)

### 3.0 Alternativ

Valet står mellom tre hovedgrep, som vist i figuren under:

- 1) Ikke flytte E39, satse primært på restriksjoner, samt utbetring i «austkorridoren»
- 2) Konsept «vest» via Eidsvåg, kombinert med auka restriksjoner
- 3) Konsept «øst» via Arna, kombinert med auka restriksjoner

#### Hovedeffekter av økte restriksjoner (RES02) alene

Økte restriksjoner (RES02) består her av kollektivfelt og kapasitetsreduksjon på dagens E39, nedsatte fartsgrenser, økte parkeringsrestriksjoner, og taksøkning +50% i bomringen. I tillegg er det forutsatt oppgradering av vegen mellom Arna og Midtun som et minimumstiltak. Følgende trafikale effekter er da beregnet:



- 20–35% trafikknedgang på dagens E39 Fjøsanger–Danmarks plass.
- 30–35% nedgang på dagens E39 mellom Nygårdstangen og Eidsvåg.
- 20–25% nedgang på dagens E39 mellom Eidsvåg og Midtbygda (Åsane)
- 15% nedgang på dagens E39 gjennom Midtbygda (Åsane)
- 7% redusert trafikkarbeid i Bergen kommune
- 20% redusert trafikkarbeid for sone M2 Bergensdalen
- 25% redusert trafikkarbeid samlet for «midtsonen»
- Uendret trafikkarbeid i ytre områder
- Kritisk økt trengsel/tidsbruk som følge av kollektivfelt, særlig Sandviken. Kapasitetsreduksjonen til 2 felt gjør det i praksis ikke mulig å avvikle trafikkvolumet på en tilfredsstillende måte.

#### Hovedeffekter av konsept «øst» via Arna kombinert med økte restriksjoner (RES02)

Konsept «øst» via Arna med løsning N3 i nord (KJ06) gir beregnet følgende trafikale virkninger om en kombinerer med økte restriksjoner (RES02):



- 25–45% trafikknedgang på dagens E39 Fjøsanger–Danmarks plass.
- 45–50% nedgang på dagens E39 mellom Nygårdstangen og Eidsvåg.
- 35–40% nedgang på dagens E39 mellom Eidsvåg og Midtbygda (Åsane)
- 25–30% nedgang på dagens E39 gjennom Midtbygda (Åsane)
- 4% redusert trafikkarbeid i Bergen kommune
- 22% redusert trafikkarbeid i Bergensdalen
- 30% redusert trafikkarbeid samlet for «midtsonen»
- 6% økt trafikkarbeid i ytre områder
- Kritisk økt trengsel og tidsbruk som følge av kollektivfelt i Sandviken.

#### Hovedeffekter av konsept «vest» via Eidsvåg kombinert med økte restriksjoner (RES02)

Konsept «vest» via Eidsvåg med løsning N6 i nord (KJ09), og oppgradert strekning Arna–Midtun, gir beregnet følgende trafikale virkninger om en kombinerer med økte restriksjoner (RES02):



- 30–60% trafikknedgang på dagens E39 Fjøsanger–Danmarks plass.
- 55–65% nedgang på dagens E39 mellom Nygårdstangen og Eidsvåg.
- 10–15% nedgang på dagens E39 mellom Eidsvåg og Tertneskrysset
- Rundt 50% nedgang på dagens E39 gjennom Midtbygda, men en får også rundt 30% økt trafikk på sidevegnettet vest for denne, inklusive Salhusvegen.
- 3% redusert trafikkarbeid i Bergen kommune
- 2,8% redusert trafikkarbeid i Bergensdalen
- 36% redusert trafikkarbeid samlet for de fire midtsonene M1–M4
- 9% økt trafikkarbeid i ytre områder
- Stor økt trengsel og tidsbruk som følge av kollektivfelt i Sandviken.

Figur 7.2 Trafikale virkninger med økte restriksjoner («RES2»).

Utgreiinga viser at det ikkje er ringvegen i seg sjølv som avlastar det sentrale vegnettet og reduserer trafikkarbeidet, men ein kombinasjon med restriktive tiltak. Med det sentrale vegnettet, meiner ein her dagens E39 mellom Fjøsanger og Åsane. Om ein berre aukar restriksjonar, og ikkje byggjer ringveg, gjev ein i følgje Statens vegvesen ikkje eit reelt alternativt ruteval i nord-sør-aksen for dei reisande. Det gjev meir trafikkreduksjon sentralt og mindre trengsel.

Auka restriksjonar åleine, utan at ein bygger ein ringveg, gjev ein god effekt, men også betydeleg auka trengsel og kø, og ingen alternative ruteval. Dette gjeld særleg i Sandviken, kor ein i følgje utgreiinga vil få eit samanbrot i trafikkavviklinga då etablering av kollektivfelt i praksis ikkje gjer det mogeleg å avvikle trafikkvolumet på ein tilfredsstillande måte.

Utgreiinga viser at konsept «øst» gir meir reduksjon i trafikkarbeidet i det sentrale vegnettet enn auka restriksjonar åleine, men mindre reduksjon i Bergen kommune samla sett grunna auka trafikk i ytre områder. Trengselen i Sandviken er framleis kritisk grunna etablering av kollektivfelt: «Modellresultatene tyder generelt på at det ikkje er lurt å innføre kollektivfelt på dagens E39 i Sandviken. Det gjelder uavhengig av om en ser på restriksjoner alene eller i kombinasjon med Ringveg øst-tiltak.»

Konsept «vest» er det mest direkte og raskaste alternativet, og gjev også klart mest reduksjon i trafikkarbeidet på det sentrale vegnettet. Alternativet gjev også størst auke i trafikkarbeidet i ytre områder og (marginalt) minst trafikkreduksjon i Bergen kommune samla sett. Trengselen i Sandviken som følge kollektivfelt blir omtalt som stor.

Fylkesrådmannen peikar på at sjølv om transportmodellen syner kritisk auka trengsel i Sandviken som følge av at to felt på dagens E39 blir kollektivfelt, så treng ikkje det nødvendigvis innebere at det ikkje er mogleg å etablere kollektivfelt. Ein kan til dømes sjå for seg at det blir gjort omfattande grep i Sandviken for å redusere den internt genererte biltrafikken der. Fylkesrådmannen meiner det i ljøs av nullvekstmålet for biltrafikken også kan diskuteras kor treffsikker transportmodellen er til å estimere kva for val framtidige trafikantar tek. Om ein legg nullvekstmålet til grunn, vil framtidige bergensarar velje bil i vesentleg mindre grad enn i dag.

### 3.1 Bymiljøtunnelen

Spørsmål om Ringveg øst kan erstatta ein Bymiljøtunnel mellom Dokken og Bontelabo/Sandviken blei reist i silingsrapport for Bymiljøtunnelen (Bergen kommune, desember 2015). Utgreiinga er klar på at ein berre kan få ein bilfri situasjon over Torget og Bryggen om ein byggjer Bymiljøtunnelen. I arbeidet har ein sett på stenging av Torget og Bryggen, men ein har ikkje testa ein situasjon kor berre Bryggen blir stengt. Etter fylkesrådmannen sitt skjønn, bringer difor ikkje denne utgreiinga så mykje nytt inn i diskusjonen om akkurat Bymiljøtunnelen og ei eventuell stenging av Bryggen for biltrafikk.

Når det er sagt, oppfattar fylkesrådmannen at det er noko uklart kva det å gjere Bryggen bilfri inneber. For næringslivet langs Bryggen må varelevering løysast på eit eller anna vis, og det vil framleis vere behov for å køyre bussar nordover frå sentrum som ikkje baserar seg på Fløyfjellstunnelen. Fylkesrådmannen understrekar at det framleis er mykje som må svarast ut før ein fattar ein endeleg konklusjon om Bymiljøtunnelen.

### 3.2 Kollektivtransport

Ringvegkonseptet går i seg sjølv ikkje særleg godt i lag med kollektivtransport. Som for bilistar, er det sentrale områder som er interessante å reise til, då det er der målpunkta ligg. Utgreiinga syner at kollektivtransporten står langt sterkare i midtsonen (40 prosent) enn i gjennomgangstrafikken (ni prosent). Ringveg øst er planlagt med motorvegstandard. Fylkesrådmannen peikar på at motorveger generelt er lite gunstige for kollektivtransport fordi det ofte er krevjande å laga effektive og trygge koplingar til terminalar og haldeplassar. For kollektivtransporten er det essensielt å sleppe passasjerar av og på undervegs, noko som generelt er vanskeleg å kombinere med motorveg. Motorveg gjer det mogleg å køyre over lengre avstandar, men kollektivtransporten vil ikkje kunne dra nytte av det i same grad som bilar. Ein kunne tenke seg at det blir mogleg å etablere fleire ekspressruter, men ekspressruter er kostnadskevande og dekker ofte marginale reisestraumar. Å splitte opp kollektivtrafikken i fleire trasear, har ein tendens til å gi lågare

frekvens i alle trasear, og eit dårlegare tilbod generelt. Fylkesrådmannen viser til at det ikkje er i tråd med Kollektivstrategi for Hordaland.

Ringvegkonseptet er desto meir interessant for kollektivtransporten i kraft av den avlastinga det kan gje på det sentrale vegnettet. Redusert biltrafikk kan i seg sjølv gje kollektivtransporten betra framkomst og regularitet, og gjere den meir føreseieleg. Om biltrafikken blir redusert i tilstrekkeleg grad, kan det vere aktuelt å gjere om eit felt i kvar retning på dagens E39 til kollektivfelt. Det er her den potensielt store gevinsten for kollektivtransporten ligg. Utgreiinga syner at konsept «vest» er det beste alternativet når det gjeld avlastning av sentrale vegar.

Eit utfall kor ein både held ved lag dagens motorveg med fire felt mellom Nygårdstangen og Vågsbotn (altså ikkje etablerer kollektivfelt) og i tillegg etablerer Ringveg øst med motorvegstandard med fire køyrefelt vil representere ei vesentleg auke i tilbodet for bilkøyring. Fylkesrådmannen vurderer etablering av kollektivfelt på eksisterande E39 som ein føresetnad for ein eventuell Ringveg øst med ein slik standard.

### 3.3 Transportmodeller

Vedlegg 1a til utgreiinga, *Trafikkmodellresultater - tolking og analyse*, omtalar føresetnader og uvisse for transportmodellen. Der peikast det på at alle modellar av røynda er usikre, og det presenterast korleis dette gjeld metoden i denne utgreiinga konkret. Denne diskusjonen er etter fylkesrådmannen sin vurdering nyttig og kastar ljós over korleis modellen fungerer og kva som ikkje blir fanga opp.

Fylkesrådmannen sluttar seg til betraktningane kring transportmodellen og at desse truleg er det beste verktøyet me har for å analysere komplekse sakar, men tek samstundes med i vurderingane at modellane ikkje kan fange opp alt. Særleg viktig er det at modellresultata er avgrensa til å seie noko om korleis *dagens trafikantar* responderer på dei ulike tiltaka/alternativa. Så om det blir ei substansiell endring i haldningar, betring av kollektivtilbodet eller standard på sykkelvegane, vil ikkje dette blir plukka opp i tilstrekkeleg grad. Fylkesrådmannen peikar på at det er stor politisk semje om å dyrka fram eit grønt skifte kor folk i større grad vel gange, sykkel og kollektiv framfor bil. Dei siste døma på ein slik trend frå Bergen er innføringa av tidsdifferensierte bompengar og femdobling av bompengane på dagar med høy luftforureining. Etter fylkesrådmannen sin vurdering, er det heilt avgjerande at trafikantar handlar annleis enn dei gjer i dag om ein skal nå nullvekstmålet og stogga veksten i biltrafikken. I planlegginga av eit framtidig transportsystem, er det difor naudsynt å supplera transportmodellane med ei skjønsmessig vurdering av moglegheita for at folk i vesentleg større grad enn i dag vel vekk bilen.

### 3.4 Standard, kostnad og miljø

Fylkesrådmannen peikar på at både vestre og austre konsept medfører store kostnader, inngrep og ei kraftig auke i vegkapasiteten i Bergensområdet. Det er lagt opp til firefelts motorveg med lange tunnelar og planskilte kryss. Ein hastighet på 80 km/t er lagt til grunn i utgreiinga, men både 80 og 100 km/t skal vurderast i seinare planprosess. Hovudtunnelen i konsept «vest» strekkjer seg frå Sjølinjen (langs Nordåsvatnet) til Eidsvåg og vil bli 11-12 km lang. I konsept «øst», vil hovudtunnelen mellom Sjølinjen og Arna bli om lag 1-2 km kortare.

Konsept «øst» har ein estimert kostnad på 17-20 milliardar kroner. Konsept «vest» ligg på eit noko lågare kostnadsnivå med ein estimert kostnad på 14-17 milliardar kroner, men då vil det framleis vere trong for investeringar i «austkorridoren». Ny E16 Arna-Vågsbotn og oppgradering av fv. 580 Arna-Midtun er lagt inn i utgreiinga med ein estimert kostnad på 5-9 milliardar kroner. Samla sett, får dermed konsept «vest» ein estimert kostnad på 19-26 milliardar kroner.

Fylkesrådmannen peikar på at ein i utgreiinga har lagt opp til alternativ med høg og kostnadsnevnde vegstandard. Samstundes vil funksjonen og effekten av Ringveg øst bli svekka dersom det i for stor grad blir lagt opp til bompengefinansiering på vegstrekninga.

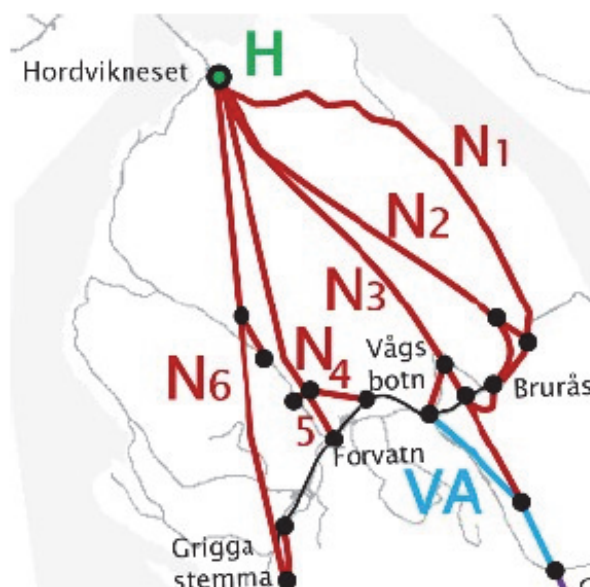
Fylkesrådmannen viser til at Ringveg øst i seg sjølv ikkje tiltrekker seg mange reisande, sjølv med ein høg vegstandard. Det er fylkesrådmannen sin vurdering at Ringveg øst sin nytte kan diskutert all den tid dei fleste reisene har start og/eller slutt i «midtsona»/sentrale delar av Bergen. Som utgreiinga syner er det

nettopp der svært mange målpunkt ligg. Ringvegen sin funksjon blir dermed å tene som ei alternativ rute når restriksjonane på det sentrale vegnettet blir auka. Det reiser etter fylkesrådmannen sitt syn spørsmål om kva for standard og kostnadsnivå ein kan leggje seg på for ein veg som i liten grad betener attraktive målpunkt eller store reisestraumar.

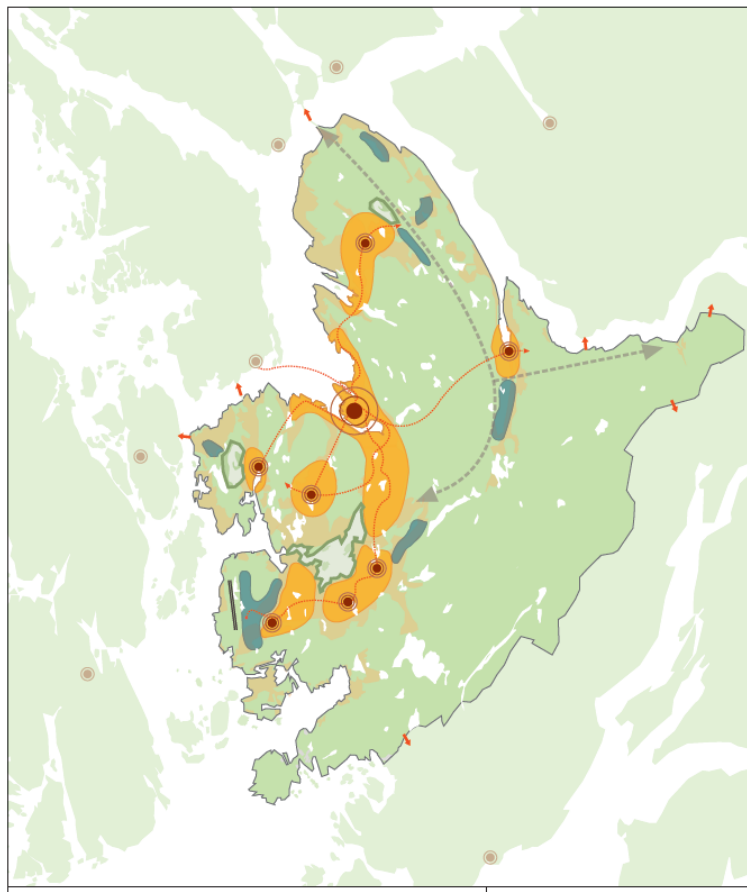
Fylkesrådmannen saknar difor ei løysing i austkorridoren som gjev ei vesentleg utbetring av vegen samanlikna med dagens situasjon, men som ikkje er eit fullskala konsept «øst». «Nullalternativet» med berre auka restriksjonar inkluderer også ei utbetring av strekninga Midtun-Arna («Grimesvingane»). Fylkesrådmannen meiner ein bør sjå nærare på eit alternativ på strekninga Midtun-Arna-Vågsbotn som i større grad baserer seg på utbetring av dagens veg, framfor å etablere ein heilt ny fire-felts motorveg med lange tunellar – eit «null-pluss-konsept».

#### 4.0 Ny E39 i nord/«Nyborgtunnelen»

Statens vegvesen rår i utgreiinga til at ein bør leggje bort tidligere vedteken trasé for «Nyborgtunnelen» (N5 i illustrasjonen under). Årsaka er at Statens vegvesen rår til at ein går vidare med konsept «øst», og det let seg ikkje kombinere med Nyborgtunnelen på ei god måte. Utgreiinga viser at konsept «øst» fungerer godt i lag med tunnelalternativa N3 og N2, samt dagalternativet N1. Fylkesrådmannen sluttar seg til desse vurderingane, og påpeiker samstundes at ein snarast råd må for å få på plass eit plangrunnlag for ei ny vegløyning for E39 nord for Åsane.



Det rangerast ikkje mellom dei ulike alternativa i nord i utgreiinga, men det blir påpeikt at alternativ N2 og N6 har noko mindre konfliktpotensial enn de andre. Dagalalternativet N1 i aust har størst konfliktpotensiale. I denne samanhengen viser fylkesrådmannen til at byutvikling på Haukås blir tona betydeleg ned både gjennom utkast til Regional areal- og transportplan og det nyleg publiserte strategiske temakartet Bergen kommune har utarbeidd i forbindelse med rullering av kommuneplanens arealdel (sjå kartet under). Dette dempar og behovet for trafikkavlastning langsmed Steinestøvegen. Dette kan opne opp for at løysingar med veg i dagen eller oppgradering av dagens veg kan bli meir aktuelt. I ei dagløyning vil arealkonfliktar knytt til friluftsliv og landskap bli eit tema.



### 5.0 Val av planprosess

Ringveg øst er eit prosjekt som er kostnadskrevjande og som det vil vere naturleg å byggje ut i fleire fasar. Dersom eit prosjekt har enkle forhold og få moglege alternative trasear kan det vere mogleg å gå rett frå konseptvalutgreiing til reguleringsplan.

Det er betydelege skilnader mellom dei to konseptane om dette vil vere mogleg. Dersom ein hadde valt det vestlege konseptet ville valmoglegheitene vore få då det meste av vegen må gå i tunnel. I tillegg må dette konseptet i hovudsak bli bygd ut samla. For dette konseptet kunne det vore mogleg å gå rett på reguleringsplan.

Konseptet i aust er meir komplisert og det er fleire moglege trasear. Rapporten peiker i hovudsak på korridoren Espeland-Arna-Blindheim. Fylkesrådmannen meiner at eit utbetningsalternativ, eller null plussalternativ også bør bli vurdert for deler av strekninga. Dermed er forholda såpass kompliserte at det vil vere rett å fastsette alternativ gjennom ein kommunedelplan.

Uavhengig av val av konsept så kan ringvegprosjektet og E39 i Nord delast opp i to separate planprosessar.

For å leggje gode overordna rammer for rekkjefølge i utbygging og endeleg val av alternativ meiner fylkesrådmannen at *kommunedelplan* er det rette nivået for planlegginga. Denne kan i utgangspunktet bli laga samla for heile ringvegprosjektet, både *E39 Rådal – Arna* og *E16 Arna Vågsbotn*, men kan og bli delt opp i fleire kommunedelplanar. Alternativt kan ein ha felles planprogram for planane der det blir lagt felles rammer for vidare planprosess. Her kan det og bli skissert ulik framdrift i planlegginga av ulike parsellar. Fylkesrådmannen ber om at ein ser på fordelar og ulemper ved å splitte planen i to ved Vågsbotn. På den måten kan ein gjere progresjonen på planlegginga av nordre del uavhengig av progresjonen på søre del (ringvegen).



Staten kan etter plan- og bygningslova § 6-4 utarbeide statleg plan når gjennomføringa av viktige statlege eller regionale utbyggingstiltak gjer det naudsynt, eller når andre samfunnsmessige omsyn tilseier det. Ein statleg plan kan vere på alle lovens plannivå. Mogelegheita skal i utgangspunktet berre nyttast der det er fare for at resultatet av kommunal planlegging vil gi eit resultat som ikkje staten kan godta. Regjeringa har som målsetting at fleire samferdsleprosjekter skal blir planlagt som statleg plan. Det er sett opp følgjande kriterier for dette:

- Det er viktig med rask gjennomføring av planprosessen
- Det er større prosjekt som gjeld to eller fleire kommunar, og der det er stor usemje mellom kommunane i val av løysing
- Det er store konflikhtar mellom lokale, regionale og nasjonale interesser
- Det er eit ønskje frå lokale myndigheiter at planen blir handsama som statleg plan
- Når det er store konflikhtar mellom statlege myndigheiter

Fylkesrådmannen vurderer at få av desse punkta blir utløyst. På delar av strekningane er det viktigare med rask gjennomføring enn andre, men samla sett bør dette planarbeidet kunne blir handtert av kommunen sjølv. Uavhengig av om planprosessen blir statleg eller kommunal er det viktig for fylkeskommunen å blir involvert i prosessen undervegs. Gjennom medverknad i prosessen ønskjer fylkeskommunen å bidra til at våre ansvarsområde blir tatt i vare, og at planlagt tiltak blir sett som eit ledd i ein heilskapleg og berekraftig samfunnsutvikling. Dersom planen blir organisert som eit statleg planarbeid vil gode medverknadsprosesser bli enno viktigare, mellom anna fordi fylkeskommunen og andre regionale aktørar mister mogelegheitene for å fremje motsegn til planforslag.

## 6.0 Fylkesrådmannen si samla vurdering

Utgreiinga om Ringveg øst og E39 nord i Åsane gir er etter fylkesrådmannen sine vurderingar eit godt grunnlag for å starte opp formelle planprosessar. Vegvesenet ber i høringa spesielt om tilbakemelding på val av korridor og planprosess med eventuelt statleg plan.

Fylkesrådmannen støttar Statens vegvesen sine vurderingane om at Nyborgtunnelen ikkje vil kunne koplast til Ringveg øst på ein god måte og ber om at det så snart som mogleg blir starta opp eit arbeid for å få på plass eit plangrunnlag for ei ny vegløyising for E39 nord for Åsane i tråd med det som er skissert i utgreiinga.

Utgreiinga viser at konsept «vest» gjev generelt meir avlastning av det sentrale vegnettet enn konsept «øst», som oversikta under «3.0 Alternativa» synte. På E39 mellom Fjøsanger og Danmarks plass, Nygårdstangen og Eidsvåg, og gjennom Midtbygda blir trafikknedgangen størst med konsept «vest». Konsept «aust» gjev på den andre sida ei lågare trafikkauke i ytre områder.

Sjølv om konsept «vest» kjem godt ut når det gjeld trafikknedgang på det sentrale vegnettet, er det samstundes fleire ulemper med dette konseptet som gjer at det ikkje blir tilrådd av Statens vegvesen. I utgreiinga, vert det peikt på at følgjande ulemper: Trafikktilhøva i Åsane, arealutvikling/byspreiing, tunnallengder, ikkje moglegheit for etappevis utvikling og høge totale investeringskostnadar når ein inkluderer trong for E16-kopling og oppgradering i «aust-korridoren».

Fylkesrådmannen oppfattar utfordringane med etappevis gjennomføring og finansiering av konsept «vest» som svært store. Både konsept «vest» og «øst» fører med seg store kostnadar, men austre konsept tillèt etappevis utbygging og finansiering. Det vert peikt på i utgreiinga at det vil vere trong for ytterligere investeringar i «austkorridoren» med konsept «vest». Det gjeld ny E16 Arna-Vågsbotn og oppgradering av fylkesveg 580 Arna-Midtun. Desse restinvesteringane er estimert til mellom 5 og 9 milliardar kroner.

Fylkesrådmannen er samd med dei samla vurderingane tilrådinga til Statens vegvesen om val av korridor. Samstundes ynskjer fylkesrådmannen at eit null-pluss-konsept som ligg nærare nullalternativet blir vurdert i det vidare planarbeidet. Eit null-pluss konsept i austkorridoren for strekninga Midtun-Arna-Vågsbotn bør i større grad basere seg på utbetring av dagens veg enn ein heilt ny vegforbindelse i tunnel. Eit slikt konsept bør vere mogleg å gjennomføre innanfor ein kortare tidshorisont.

Fylkesrådmannen peikar på at utgreiinga til Statens vegvesen ikkje tek opp i seg løysingar for å utbetre fv 580 i Grimesvingane på kort sikt. Det manglar mellom anna tilbod til gåande og syklande på store delar av den aktuelle strekninga. Fylkesrådmannen vil gå i dialog med Statens vegvesen for få vurdert strakstiltak i Grimesvingane. Om dette skal vere ein del av arbeidet med planarbeidet for Ringveg øst eller som ein eigen prosess vil ein kome attende til.

Staten kan etter plan- og bygningslova § 6-4 utarbeide statleg plan når gjennomføringa av viktige statlege eller regionale utbyggingstiltak gjer det naudsynt, eller når andre samfunnsmessige omsyn tilseier det. Regjeringa har som målsetting at fleire samferdsleprosjekter skal blir planlagt som statleg plan, og det er sett opp kriterier for dette. Fylkesrådmannen vurderer at få av desse punkta blir utløyst og meiner difor at det ikkje er tilstrekkelig grunn til at den vidare planprosessen bør skje i statleg regi.