

HØYRINGSSVAR PLANPROGAM, REGIONAL PLAN FOR AREAL OG MOBILITET, av Vidar Sætre, Åstveitveien 3, 5106 Øvre Ervik, tlf 920 68 683.

I høve dei ulike ponkta i planframleggjet har eg følgjande punktrelaterte kommentara:

1) eg vil fremja eit nytt knuteponkt, som eit bidrag te vurderinga av tilbudsstrukturen i fylkjet – jf ponkt 2.2. Særleg for båtrute-strukturen, men åg med relevans for bybanestrukturen (inneber kun ei relativt enkel forlenjing te Nøstet) og bussrute-strukturen.

Samt som innspel i ei øveårdna konseptvurdering av båt kontra bilvei som transportårer.

Obs: eg har konkretisert i detalj framlegg te nye båtruter i Bergen kommune, som dels går innom Øygarden kommune. Desse framleggjerna e ikkje aktuelle for detta øvårdna planarbeidet, men som likavel bør takast med vidare te seinare og meir detaljert planarbeid.

2) ei viktig føring relevant for mitt innspel 2, e Byvekstavtalane mellom stat, fylkje og kommunar, som har som føremål å avgrensa biltrafikken utafor 'byområde', m.a.o. både dykkar ponkt 2.1 statlege føringar, og 2.2 regionale føringar. Og strekninga sentrale Åsane – Nordhordland e ei strategisk viktig strekning for å avgrensa biltrafikken. Difor føreslår eg at VLFK tar fram att eit eldre konsept for E39 mellom Midtbygda og Nordhordlandsbrua, konkret konsept E/F.

Antatt mykje lågare finansiell kostnad (kanskje halvering av noverande pris, frå 9,2 te 4,6 mrd), forutan miljøkostnadar (tap av LNF/jordvern ved Vågsbotn/Birkeland()), redusert trafikkarbeid med min alternative korridor, og potensiale for betre kopling med lokalt veinett, ser eg difor grunnar te å løfta planarbeidet for E39 Midtbygda-Norhordlandsbrua opp som ei prinsippsak.

Jf åg føringar i ponkt 2.3, om både miljøvenleg berekraft og gjennomføring; dar lågare byggjekostnada gjev eit potensiale for spart tid før ny innkorta E39 Midtbygda – Klauvaneset kan opnast, noko som også betyr auka potensiale for auka finansiell verdiskapning.

Og ikkje minst: Med påpeikninga av at Bergen kommune i sin strategiske plan for sentrale Åsane (med framlegg om E39-tunell Tertneskrysset-Birkeland), e ein dårleg plan, kombinert med da eg meina e Vegvesenet sine godt funderte innvendingar mot denne Bergen kommune sin plan, men pdas da eg meiner e Vegvesenet sin dårlege plan for E39 Vågsbotn-Klauvanet; med desse 3 vurderingane/planane som isolert sett blir handsama kvar for seg, vil eg at VLFK skal sjå på desse 3 tinga under eitt; i si samhandling med både SVV og Bergen kommune.

Darfår føreslår eg at VLFK på detta samhandlingsgrunnlagjet, skal løfta planarbeidet for E39 Midtbygda-Norhordlandsbrua opp som ei prinsippsak- dar ein skal vurderer korridoren Tertneskrysset – Salhusveien – Klauvaneset opp mot gjeldande plankorridor Tertneskrysset – Birkeland/Vågsbotn – Klauvaneset. Jf ponkt 2.4 om å drøfta nevnte E39-parsell på eit øveårdna nivå.

Eg har følgjande merknader/innspel (basert på slik dei vart formulerte 10/10):

1. Nøstet som framtidig kollektiv-knutepunkt bør greiast ut, grunna kort distanse te open sjø (samanlikna med Indre Vågen) og dermed vesentleg spart reisetid, særleg for snøggbåten te Askøy. Og knutepunkt på Nøstet bør kombinerast med relativt enkel og billeg forlenjing av eksisterande bybanetrase frå Kaigt/Starvhusgt te Nøstet. Dette vil å gje ei klar forbetring av kollektivtebudet for Nøstet, eit område som i dag manglar kollektivtebud.

Både relativt stor avstand te Verftet-Nordnes og planlagd miljøvenleg byutviklingsområde på Dokken, talar for å gje Nøstet betydeleg betre kollektivtebud – i form av snøggbåtsamband te Askøy og Sunnhordland, kanskje å gje te Nordhordland og Øygarden, samt bybanestopp og bussruter via Dokken te Fyllingsdalen, Laksevåg og Bergen vest. Dessutan kan Nøstet vera eit naturleg knutepunkt for nye båtruter -

som Nøstet-Damsgårdkai-Solheimsviken-Møllendal/Fløen-Nygårdstangen-Marineholmen-Møhlenpris-/Frieleneskaien-Nøstet, Nøstet-Kirkebukten-Laksevågneset-Nygårdsviken/Simonsviken-Hesteviken-Brøstaneset-Breivik/Laksaneset-Nordre Drotningssvik-Knarrevik-Brattholmen-Bjørøy-Håkonshella-Alvøen og Nøstet-Verftet-Nordnespynten-Bontalebo/Skuteviken-Kristiansholm-Saltimportkaien-Nyhavn/Hegreneset-Breiviken.

No har snøgg båt-transport stort enersjiforbruk, og tehøyrande forureining. Men pdas vil båtruter nyopna gamle kommunikasjonsårer med tehøyrande nye muligheter for arealbruk, og båtruter krev lite av nye bilveiar og i da heila fløttar transport frå bilvei te sjø.

Eg manglar øvesyn øve korvidt detta e ivaretatt i noverande planar, men føreslår altso at detta blir vurdert i komande planprogram. Eg satsar altso på at 'byråkratiet'/fylkjesadministrasjonen har den nødvendige kunnskapen og innsikta i gjeldande planar.

2. På strekninga Tertneskrysset-Klauvaneset e gjeldande plan for framtidig E39 å la traseæn gå om Vågsbotn/Birkeland med nytt 3-arma motorveikryss for å binda saman tre 4-feltsveiar ved Vågsbotn/Birkeland (antatt noverande E16 Vågsbotn-Indre Arna utvida te 4 felt), og darfrå 4-felts tunell mot Klauvaneset.

Og kanskje supplert med ein 4. arm og utvida Tertneskryss, viss Bergen kommune sitt utkast i Strategisk planprogram for sentrale Åsane om ny 4-felts tunell mellom Tertneskrysset og Birkeland, blir røyndom.

Men både eit 3-arma og endå meir eit 4-arma motorveikryss, vil krevja mykje areal – og ta av eit noverande LNF-område; som i dag e forholdsvis flat dyrka mark - forutan å krevja ein innfløkt konstruksjon.

Vegvesenet har grunna auka kompleksitet med ein 4. arm, heldigvis kome med innvendingar mot Bergen kommune sitt utkast te strategisk planprogram for sentrale Åsane på detta ponktet.

Samtidig bør me halda fast på målet om ein avlastningstunell for E16/E39 utanom Åsane senterområde, dar ein kring 1,4 km lang tunell (4 felt i 2 løp) mellom søraust-enden av

Stamskaret og Forvatnet/Åsamyrane – under C-tomten, i mine augo peikar seg ut som den beste løysinga.

På strekninga Tertneskrysset-Klauvanet vil trase for E39 om Salhusveien, i tråd med tidlegare alternativ E/F med trase lika søraust for Hitland gard og daretter i tunell te Solskiva sør for Klauvaneset; detta trasekonseptet vil bli kring 2,2 km kortare enn vedteke trasekonsept om Vågsbotn/Birkeland. Pdas vil strekninga Vågsbotn-Klauvanet bli kring 1,8 km lenger om Salhusveien enn direkte mellom Vågsbotn og Klauvanet.

Men grunna mykje større trafikkmengder mellom Eidsvåg og Klauvaneset enn mellom Arna og Klauvaneset, vil E39 med konsept E/F om Salhusveien alt i alt gje klart mindre trafikkarbeid enn med noverande plan om E39 om Vågsbotn/Birkeland.

Dessutan vil ei hovudsykkelruta (mellom Åsane og Nordhordland) langs Salhusveien og Tellevikveien bli mykje kortare enn gjeldande plan dar hovudsykkelruto skal gå om Vikaleitet og Hylkje.

Oppsummering fordelar med E39 og konsept E/F om Salhusveien samanlikna med noverande plan:

- a) vil bli klart billegare – og dermed lettare å få finansiert, særleg grunna mindre i tunell (2,7 km mot 5,5 km) og enklare kryss, (noko som kan bana vei for snøggare finansiering av avlastningstunell for E39 utanom Åsane senterområde, som igjen kan bana vei for billegare eg betre bybanetrase mellom Tertneskrysset og Åsane terminal),
- b) vil gje klart mindre trafikkarbeid enn med gjeldande plan,
- c) omsynet te jordvern talar mot gjeldande plan om Vågsbotn/Birkeland,
- d) 2-feltstunell mellom Solskiva/Klauvaneset og Hitland vil dempa trafikkveksten,
- e) enklare kryss ved ny avkjørsla mot Støbotn/Toppe/Mjølkeråen og enklare kopling ny E39 ved Solskiva med dagens E39 om Hordviktunellen, bidrar både te lågare pris og ikkje minst te enklare koplingar også mellom ny E39 og lokalveisystemet,
- f) ved å leggja ny avkjørsllefri E39 nær dagens Salhusvei, treng ein på mesteparten av strekninga kun byggja ny 2-feltsvei i dagen.

Oppsummering: Basert på desse klare fordelane samanlikna med noverande E39-konsept om Vågsbotn/Birkeland, føreslår eg at Vestland fylkjeskommune spelar inn Salhusvei-korridoren etter da eldra konseptet E/F – med tehøyrande plan for hovudsykkelruta, øvefor både Statens vegvesen og Bergen kommune.

Samt, i samråd med Bergen kommune og SVV, arbeida for avlastningstunell for E39/E16 utanom Åsane senterområde mellom Tertneskrysset og Salhuskrysset, og vraka noverande plan (jf Bergen kommune sin strategiske plan for sentrale Åsane) om ny E16/E39-trase direkte mellom Tertneskrysset og Birkeland.