



SAKSDOKUMENT

Utvalsaksnr	Utval	Møtedato
	Formannskapet	
	Kommunestyret	

Rv 555 Sotrasambandet - Slutthandsaming av reguleringsplan parsell Kolltveit - grense Fjell/ Bergen kommune. Tiltakshavar: Statens vegvesen Region vest.

Samandrag av saka:

Framlegg til områdereguleringsplan for Sotrasambandet mellom Kolltveit i Fjell kommune og grensa mot Bergen kommune er no klar for slutthandsaming i Fjell, - omlag samstundes med at tilsvarande plan for Sotrasambandet på strekninga Bergen grense - Storavatnet vert slutthandsama i Bergen.

Planen har lege til offentleg høyring i perioden 29.august – 31.oktober 2015. Det er kome 70 uttaler frå 46 ulike private interessar og 17 offentlege instansar. Det er ikkje kome motsegn.

Uttalene er grundig gjennomgått av Statens vegvesen og rådmannen. Dei er sett saman i vedlagte matrise, der ein har referert og gjeve merknader til innhaldet i kvar uttale. Matrisa fortel også på kva måte ein tilrår at merknaden evt. vert følgt opp. Saka inneheld også ein samla men mindre detaljert gjennomgang av uttalene og vegvesenet sine merknader.

Merknadene er gjennomgåande positive. Dei fleste av dei inneheld likevel framlegg til endringar. Enkelte er av generell karakter, mens dei fleste er presise og konkrete og relativt enkle å ta stilling til. Rådmannen har, i samråd med vegvesenet, imøtekome ein stor del av dei.

Då vegvesenet våren 2015 presenterte framlegget til reguleringsplan, kravde Vegdirektoratet utarbeidd ei sokalla «kuttliste» der ein vurderte eventuelle tiltak for å redusera kostnadene om dette vert naudsynt og tenleg. Berre eit av desse kostnadskutta er innarbeidd i planen som no vert lagt fram. Det inneber ei forkorting av bruspenet i Arefjorden, og er mogleg å gjennomføra utan større endringar i kvalitetane i prosjektet, og med ei relativt stor økonomisk innsparing. Tiltaket var til uttale i perioden 22.januar – 4.mars 2016, og fekk gjennomgåande positive tilbakemeldingar

frå 8 uttalepartar.

Under heile planprosessen har det vore stor merksemd og ulike meiningar kring spørsmålet om ein skal gjere den nye sotrabrua klar for bybane. Og likeins om aktuelle kollektivfelt skal få slik status gjennom vedtak/ regulering etter Vegtrafikklova eller etter Plan- og bygningslova. I si oversending av planmaterialet klargjer Statens Vegvesen at dei vil fremja motsegn mot vedtak som tilseier klargjering av nybrua for bybane. Dei vil også fremje motsegn mot krav om regulering etter Plan- og bygningslova. Saka klargjer premissane og konsekvensane av dette.

Sotrasambandet er eit stort samferdsle- og utviklingsprosjekt som vil få store og positive verknader for heile Bergensregionen. Reguleringsplanlegginga har vore særskild komplisert og krevjande. Rådmannen er nøgd med måten planarbeidet har vore gjennomført på, det positive engasjementet som har vore vist frå alle dei kommunen har samarbeidd med og dei som har gjeve uttale, og det planproduktet ein no legg fram til slutthandsaming. Rådmannen tilrår med dette at kommunestyret gjer vedtak i samsvar med rådmannen si innstilling i saka.

Innstilling:

Formannskapet tilrår kommunestyret å gjere følgjande vedtak:

I medhald av §12-12 i plan- og bygningslova godkjenner kommunestyret områdereguleringsplan for Rv 555 Sotrasambandet, Kolltveit – Bergen grense, plan ID 2013001, slik den no ligg føre.

Straume, den 27.04.2016

Steinar Nesse
Rådmann

Willy Sørensen
Spesialrådgjevar

Dokument vedlagt saka:

- Rv 555 Sotrasambandet. Parsell Kolltveit – Bergen kommunegrense. Oversending av forslag til reguleringsplan, planId 20130001 362RP for slutthandsaming og vedtak. Datert 13.04.2016.
- Rv 555 Sotrasambandet. Statens vegvesen sine generelle kommentarer til innkomne uttale og merknader i høyringsprosessen. Notat datert 18.03.2016.
- Matriseoversikt over innkomne uttaler med kommentarar frå Statens vegvesen
- Oversikt over innkomne uttaler til alternativ løysing over Arefjord, med Statens vegvesen sine kommentarar

- Planskildring Rv 555 Sotrasambandet. Parsell Kolltveit – Bergen kommunegrense og Parsell Fjell kommunegrense – Storavatnet. Datert 18.03.2016.
- Reguleringsføresegner for Rv.555 Sotrasambandet, parsell Kolltveit – Bergen grense. Sist revidert 18.03.2016
- Planskildring og føresegner – Alternativ løysing Arefjorden. Datert 14.01.2016
- Reguleringskart Fjell parsell 1.1 – 14.1.
- Alle uttaler i høringsprosessen

Alle desse dokumenta ligg på Fjell kommune si heimeside på følgjande adresse:

<https://www.fjell.kommune.no/Politikk/For-folkevalde/Aktuelle-motedokument/>

Saksopplysningar:

Kommunestyret i Fjell vedtok 21.juni 2012 Kommunedelplan for Sotrasambandet. Same haust vart planen også vedteken i Bergen kommune. Dette var med og la grunnlaget for at Sotrasambandet vart ein del av Nasjonal transportplan (NTP) 2014-2023 som Stortinget vedtok våren 2013.

Som ein følgje av desse vedtaka starta Statens vegvesen Region vest sommaren 2013 arbeidet med å lage reguleringsplan for prosjektet. Planen er definert som ein områdereguleringsplan etter plan-og bygningslova, og gjeld Rv 555 mellom Kolltveit i Fjell kommune og Storavatnet i Bergen kommune. Statens vegvesen har leia arbeidet. Planleggjarar i Bergen og Fjell har delteke aktivt i prosessen, og ein har også hatt kontakt med planleggjarar frå Hordaland fylkeskommune, Fylkesmannen i Hordaland, nabokommunane Askøy, Sund og Øygarden, BKK mfl.

I Fjell kommune har det vore kontinuerleg kontakt under heile planprosessen mellom planleggjarane, formannskapet og kommunestyret.

Formannskapet i Fjell vedtok i møte 22.06.2015 å legge områdereguleringsplanen på offentleg høyring. Av praktiske grunnar vart starten på høyringsperioden utsett til over sommarferien, og varte frå 29.august til 31.oktober. Under høyringsperioden har det vore folkemøte og sokalla kontormøte om planen, og ein har hatt ei rekkje møte med ulike partar som har gjeve eller vurdert å gje uttale og ønskt meir informasjon og rådgeving. Prosessen i Bergen kommune har hatt omlag same tidsskjema og innhald.

Plangrunnlaget som har vore på høyring, har vore i to delar:

- parsell Kolltveit – Bergen kommunegrense i Fjell kommune
- parsell Fjell kommunegrense – Storavatnet i Bergen kommune.

Som ein del av prosessen med å utarbeide reguleringsplanen, vart det også utarbeidd ei sokalla «kuttliste» der ein såg på moglege måtar å redusere kostnadene på anlegget gjennom ulike tiltak om dette skulle verte aktuelt. Føreliggjande framlegg til områderegulering inkluderar ingen tiltak frå «kuttlista», - med eitt unntak: det er utarbeidd framlegg til endringar over Arefjordpollen, der ein ønskjer å fylle ut slik at ein får ei kort bru i staden for ei lang bru som planframlegget opphavelg viste. Desse endringane har også vore på høyring i dei første vekene av 2016 fram til 4.mars, og det er kome i alt 7 uttaler til denne.

Statens vegvesen sitt oversendingsbrev (13.04.16) presenterer prosessen frå oppstarten i litt meir detalj.

Denne saka vedkjem parsellen Kolltveit – kommunegrensa mot Bergen, inkludert dei føreslegne endringane i Arefjord.

Om planen som har vore på høyring:

Planframlegget er basert på kommunedelplanen som kommunestyret i Fjell vedtok i 2012, med naudsynte endringar og tilpasningar som ei meir detaljert planform som ein områdereguleringsplan gjev høve til. Då kommunestyret vedtok å legge planframlegget ut på høyring i juni 2015, vart det presentert slik i saksframlegget; sitat i kursivskrift:

Hovudmål

Hovudmåla for Sotrasambandet fokuserer på følgjande:

- gode og effektive kommunikasjonstilhøve til bysentrum, bydelar og sentrale transportknutepunkt og –nett
- effektivt og sikkert for alle transportgrupper
- robust, fleksibelt og lite sårbart
- mest mogleg av framtidig transportbehov skal løysast av kollektivtransport og gang/sykkel
- «ingen drepne eller livsvarig skadde i trafikken» - den sokalla nullvisjonen
- medverka til å redusere utslepp av klimagassar.

.....

Det nye trafikksystemet

a)Hovudtraseen

Det nye veganlegget startar i vest som ei rundkøyring på Kolltveit med senter om lag 650 m nord for der rundkøyringa ligg i dag. Den nye rundkøyringa er planlagt slik at den skal vere best mogleg tilpassa planlagte nye veganlegg sør mot Sund kommune og nord mot Ågotnes og Øygarden kommune. Området rundt dette endepunktet er planlagt opparbeid med gang- og sykkeltilbod til nærområda, kontrollplass for kontroll av køyrety, og til mindre parkeringsareal som t.d kan nyttast av turgårarar.

Frå rundkøyringa går vegen som 4 feltsveg over noverande golfanlegg (sjå eigen omtale) og inn i 2 nye 2 felts tunnellar som kjem i dagen om lag 950 m lenger aust, og litt nordvest for dagens tunnell. Vegen går vidare i ei ny bru over Bildøystraumen. Den får ei seglingshøgde på 6,7m, ei breidde på vel 13 m på kvar av dei 2 parallelle delane og ei lengde på 160 m. Store delar av dagens vegfylling vert fjerna slik at sundet vert opna opp. Dagens tunnell er ikkje tiltenkt ein samferdslemessig funksjon, mens fylkesvegen over Bildøybakken vil fungera som lokalveg og som beredskapsveg.

Frå Bildøystraumen går vegen i ei rett strekning sør for dagens veg fram mot ei større rundkøyring/ «ruterkryss» omlag midt på Bildøyna (sjå eigen omtale), og vidare i delvis ny bru over Straumsundet og inn i 2 nye 2 felts tunnellar i ei lengde på 845 m under Straume. Eksisterande bru vil verte nytta til lokaltrafikk. Den nye brua vil vere på sørsida av eksisterande, og ha omtrent same lengde og høgde.

Dei to nye tunnelane kjem i dagen aust for Straume sentrum og nedanfor den austlege delen av Stovevatnet. Av di tunnelmunningane vil ligge vesentleg lågare enn vatnet, må dette drenerast heilt i byggeperioden (sjå eigen omtale). Frå tunnelane går vegane inn i eit planskilt kryss (Straumekryss) med 2 rundkøyningar i Arefjordpollen. Her vert nye Rv 555 kobla med ein ny planlagt fylkesveg mellom Arefjord og Storskaret, og med dagens vegnett som får status som lokalveg og delvis kollektivtrase.

Nord for Straumekrysset kryssar vegane den indre delen av Arefjorden i 2 nye bruer på 140 resp. 125 m. lengde. Vegen går gjennom fjellet mot Mustadvatnet i 2 tunnellar med 735 m. lengde, før den held fram over ny Sotrabru mot Bergen omlag 400 m. syd for eksisterande bru. Over dei austlege tunnelopningane vil det verte ei nytt kryss med rundkøyning som koblar det nye vegsystemet og lokalvegnett/ kollektivveggar saman. Her vil også vere knutepunkt mellom gang- og sykkelveg over den nye brua frå Bergen og vidare vestover mot Kolltveit. Mustadvatnet er tenkt fylt ut og nytta til m.a næringsføremål. Inngrep i Liljevatnet vert unngått.

b) Standard

Vegvesenet sine handbøker er lagt til grunn for utforminga av anlegget. Det nye anlegget inneheld 3 nye (doble) tunnellar som alle er opp mot kilometeren lang, og av ein heilt anna vegteknisk standard og tryggleiksnivå enn dagens Kolltveittunnell. Det vil også ha fleire nye bruer av varierende lengde, og vert prega av 4 nye vegkryss av ein heilt annan storleik og standard enn dei som er på strekninga i dag. Det vert 2 felt i kvar retning på heile strekninga, og dei nye kryssa vil fungera som koblingspunkt med eksisterande vegar som i mange tilfelle vil endra status samanlikna med i dag.

Det er lagt til grunn ei fartsgrense på 80 km/t. Total vegbreidde (4 felt) utan grøfter og skråningar er normalt 20m., men vil vere større inn mot tunnellar og brusøyler. Vegen får lys på heile strekninga og rekkverk i midtdelar. Langs heile veganlegget vert det planta ulike former for vegetasjon, og i tunnelportalar og liknande stader vert det bygd tørrmurar. Det vil også bli støyskjerming og rekkverk der dette er naturleg. Konstruksjonane skal verte utforma og bygd for ei levetid på 100 år.

Vegen vil ha ei største stigning på 5% både i dagsonene og i tunnellane. Der eksisterande veg vert råka av det nye anlegget, vert det bygd ny lokalveg.

c) Løysingar for kollektivtransport og gang- og sykkel.

I samsvar med føringane i kommunedelplanen har ein særleg prioritert frå strekninga mellom kryssområdet på Bildøyna og Storavatnet i Bergen når det gjeld tilrettelegging for kollektivtrafikk og standarden på gang- og sykkelvegane. Frå rundkøyninga og til Straume køyr busser på lokalvegen (noverande riksveg) med direkte tilkomst til nye Straume terminal. Denne vegen vil få vesentleg mindre trafikkbelastning enn idag når nye Rv 555 vert bygd. Mellom Straume og det nye Straumekrysset er det separat kollektivveg. Denne går i kulvert under det Straumekrysset og inn på kollektivfelt langs noverande Rv 555 mellom krysset og Valen, og vidare inn på den nye Sotrabrua mot Bergen, alternativt vidare langs lokalvegane om ruta tilseier det.

Frå Kolltveit til Bildøyna er det planlagt langsgåande gang- og sykkelveg med tilsaman 3 m. breidde. Vidare mot Storavatnet (Bergen) vil ein få sykkelveg med fortau med ei breidde på 5 m. Krav til universell utforming er lagt til grunn.

d) Ny Sotrabru

Ein har hatt eit eige prosjekt for å legge tilrette for val av brutype/ -konstruksjon. Vegvesenet har til slutt vald å tilrå ei tradisjonell hengebru forankra i kablar i fjell på begge sider av brua. Totallengda er 954 m., hovudspennet 592m., og tårna vil få ein høgde på 145 m. Seglingshøgda vil vere 50 m i ein breidde på 300 m. Brua vil har 4 køyrefelt pluss gang- og sykkelfelt. Totalbreidda vert 29,5 m. (Til samanlikning har «gamlebrua» ein breidde på 11m). Ein vil følgje vanlege reglar for lyssetting for tårn, seglingsled m.v. Sjølve vegbana vil få lys frå master i den 2 m breie midtdelaren.

e) Tunnell v.s miljølokk

I kommunedelplanen la ein til grunn ei løysing med ein langsgåande kulvert – eit «miljølokk» - langs dagens trase for Rv 555 gjennom Straume. Kommunestyret sette krav om minimum lengde på 600 m på dette lokket. Omgrepet miljølokk var nytta av di ein på denne måten i stor grad ville fjerne dei negative miljøverknadene av støy og støv frå trafikken, og også ville få høve til å utnytte arealet over lokket til andre føremål.

I reguleringsplanarbeidet har Vegvesenet også vurdert vanlege vegtunnellar under Straume. Ein vil etter deira vurdering få same positive verknad m.o.t støy og støv, og same høve til å nytte arealet der riksvegen i dag går til områdeutvikling. Den viktigaste årsaka til at dei planlegg tunnalar i staden for miljølokk er at trafikktilhøva under sjølve byggefasen vil bli vesentleg betre.

f) Straume sentrum

Som ein konsekvens av bygginga av dei to vegtunnellane under Straume, vil ein drenere Stovevatnet. Tunnellmassane vil verte nytta til å fylle ut området der Stovevatnet ligg i dag, i tillegg til mykje av området som grovt sett er avgrensa av noverande terminal i sør, rådhuset i nord og brua over riksvegen i vest. Ferdig planert vil den vestlege delen av området vere på nivå med omlag 10 m over noverande vassflate på vatnet, men etter kvart skråne nedover i terrassar mot aust. Her vil det verte bygd eit samferdsleanlegg med busstrase frå vest inn mot ein ny kollektivterminal og vidare austover som separat kollektivveg mot Arefjord. På nordsida vil noverande riksveg få ein endra trase slik at delar av parkeringsarealet til rådhuset vert ny veggrunn for lokaltrafikk. Det nye planerte området vil gje høve for Fjell kommune til å planlegge eit heilt nytt sentrumsområde mellom noverande forretningsområde i sør og rådhuset og helseområdet i nord. Grunna endringar i føremåla for dette området, vil dette vere ei regulering med konsekvensvurdering.

g) Kolltveitområdet

I kommunedelplanen for Sotrasambandet tenkte ein seg det nye krysset på Kolltveit omlag der det ligg i dag, og med ein ny vegtunnell parallelt med dagens tunnell. Under arbeidet med reguleringsplanen kom ein i ein tidleg fase fram til at det ikkje var mogleg å finne gode løysingar på dette grunnlaget. Den gamle tunnelen ville vere særskild kostbar og teknisk krevjande å opparbeide til moderne standard, og eit nytt vel fungerande kryss vil krevje store inngrep i vatnet og friluftsområda. Ein har difor vald å planlegge to nye tunnellar i ein meir nordvestleg trase. På denne måten får ein eit vel fungerande kryssområde vest for golfanlegget på Kolltveit, og høve til ei god tilpassing til dei nye fylkesvegane mot nord og mot syd som er under planlegging.

Denne løysinga inneber inngrep i golfanlegget som gjer at dette må endrast eller delvis flyttast. Gjennom ein dialog med eigarane av anlegget har ein kome til at delar av golfanlegget kan flyttast på ein måte som gjer at det heng saman med noverande anlegg nord for det nye veganlegget. Reguleringa av ei slik løysing er igangsett.

h) Sørvisområde/ parkering og bensinstasjon

I samband med utviklinga av Straumeområdet har kommunestyret tidlegare vedteke at Fjell kommune skal hjelpe eigarane av bensinstasjonen i Straume sentrum med å finne område for ein ny bensin- og sørvisstasjon når/om dette vert aktuelt. Under planlegginga har ein difor vore i løpande dialog for å finne ein høveleg stad for dette. I planen er det lagt til rette for eit sørvisområde sentralt på Bildøyna mellom eksisterande veg og det nye veganlegget, utan at ein har gjort avtalar om framtidig eigarskap til dette. Området legg også til rette for parkering for dei eksisterande hyttene på nore Bildøyna.

i) Koordinering med framtidig utbygging på Bildøyna

Det har over fleire år gått føre seg eit omfattande planarbeid for å utvikla Sotra Kystby på Bildøyna. Under reguleringa av Sotrasambandet har ein hatt jamleg kontakt og dialog med planleggjarane og utbyggerane av dette området, og har arbeidd for å skapa gode løysingar som har vore tenleg for alle partar, inkl. Fjell kommune som planlegg eitt av delområda. I reguleringsplanen kan ein sjå dette igjen mellom anna i framlegga til tilkomst for utbyggingsområda nord og sør for nye Rv 555, plassering av parkeringsplassar og gang- og sykkelveggar, regulering av bru eller sokalla ecodukt over riksvegen, gangveggar langs delar av sjøen m.v. Fjell kommune sin del av planarbeidet har m.a fokus på tilkomst til Brannalsåsen, men har førebels ikkje konkludert kva løysing ein vil tilrå.

j) Trase for høgspenlinje

Den nye Sotrabrua kjem i same trase som det i dag går ei høgspenline. Før arbeidet med ny bru og delar av veganlegget kan gå i gang, må høgspenlina flyttast. Det har vore eit nært samarbeid mellom Vegvesenet og BKK om dette, og BKK arbeidar i desse dagar med konsesjonsøknad til NVE for nye trasear. Fleire løysingar er vurderte, og ein tilrår høgspenkabel via eksisterande bru med kabel i korte landtunnelar på kvar side.

k) Bybane

I vedtaka frå 2012 til kommunedelplanen vart det tinga ei teknisk/økonomisk utgreiing for om ny Sotrabru kan/bør verte tilrettelagt for ny bybane. Utgreiinga er gjort, og Vegvesenet konkluderer med at det ikkje er forsvarleg eller mogleg å tilrå ein ekstra kostnad på rundt 1,3 mrd. for eit tiltak som dei vurderer som det er høgst usikkert om vil verta gjennomført, og eventuelt til kva tid. Reguleringsplanen vert difor fremja med ny Sotrabru som ikkje er dimensjonert for bybane.

l) Regulering av kollektivfelt/ søknad om fråvik

I kommunedelplanen vart det vedteke at to av fire felt mellom Straume og Storavatnet (Bergen) skal regulerast som kollektivfelt. Løysinga ein samstundes vedtok, med lang tunnell på Bergensida av brua, inneber også fråvik frå vegnormalen. Vegvesenet søkte difor Vegdirektoratet om høve til dette. Vegdirektoratet konkluderte med følgjande:

- ein opnar for høgrestilte kollektivfelt, men dette vert å løysa ved evt skilting etter veglova og ikkje gjennom regulering.
- ein opnar ikkje for venstrestilte (midstilte) kollektivfelt.

m) Erverv av grunn- og andre eigedomar

I Fjell kommune vil utbygginga få direkte konsekvens for 4 bustadeigedomar. 2 av desse er tidlegare, og i ein annan samanheng, innløyst av Fjell kommune. I tillegg vil truleg 11 hytteeigedomar verte innløyst av Statens vegvesen, -dei fleste i Arefjordområdet. I tillegg vil administrasjonsbygget til Sigba Eiendom A.S i Knarrevik måtte flyttast.

Det vil også vere naudsynt for Statens vegvesen å innløyse betydelege eigedomar innafor/langs dei nye veganlegga.

n) Framtidig trafikkutvikling

Det er venta framhald i folketalsveksten i regionen, og med det auka etterspurnad etter alle transportmidlar. Vegvesenet har vurdert trafikken etter tre hovudscenarior

- dagens situasjon
- venta situasjon i 2024
- venta situasjon i 2043

Alle er gjort utan bompengar, som normalt ville hatt ein trafikkreduserande effekt. Ein har i utgangspunktet lagt til grunn lokale og nasjonale mål om nullvekst i biltrafikken, og kanalisert veksten til kollektiv- og gang -og sykkeltrafikk. Samstundes har ein lagt til grunn ein viss vekst også i biltrafikken på Sotra grunna planlagt byutvikling (Sotra Kystby).

Konklusjonen er at vegkapasiteten synest å vera rikeleg for denne tidsperioden. Vegkontoret peikar likevel på at Straume-området kan verte belasta mot slutten av perioden, men at dette vil avhenge av kva trafikkregulerande tiltak Fjell kommune iverkset i Straume sentrum.

o) Gjennomføring – kostnader og tidsplan

NTP la til grunn at anleggsarbeida startar ved årskiftet 2017/2018 og vert ferdige i 2021/22. Vegvesenet føreset at denne tidsplanen held.

Basert på kommunedelplanen frå 2012 stipulerte Nasjonal Transportplan (NTP) 2014-2023 ein kostnad på heile prosjektet på 7,2 mrd., +/- 25%. Gjennom reguleringsplanarbeidet er ein komen fram til ein stipulert kostnad på 8,9mrd. Dette er innafor +23% av rammene i kommunedelplanen. Ein reguleringsplan er mykje meir detaljert og presis i høve kva dei reelle prosjektkostnadene vil verte, og er difor vurdert innafor +/- 10%. Vegdirektoratet har stilt krav om at det vert utarbeid ei prioritert liste over kva tiltak i planen som ein eventuelt må ta ut av prosjektet på eit seinare tidspunkt om prosjektet vert vurdert å gå ut over rammene.

Statens vegvesen utarbeidde i mai 2015 framlegg til ei slik liste, og denne vart grundig vurdert og justert i dialog med vegvesenet og politisk leiing og representantar for administrasjonane i Bergen, Askøy og Fjell og fylkeskommunen. Lista vart førelagt vegdirektøren i møte 2.juni 2015. Vegdirektøren sin konklusjon er vedlagt, og er avgrensa til tiltak på omlag 500 mill.kr.

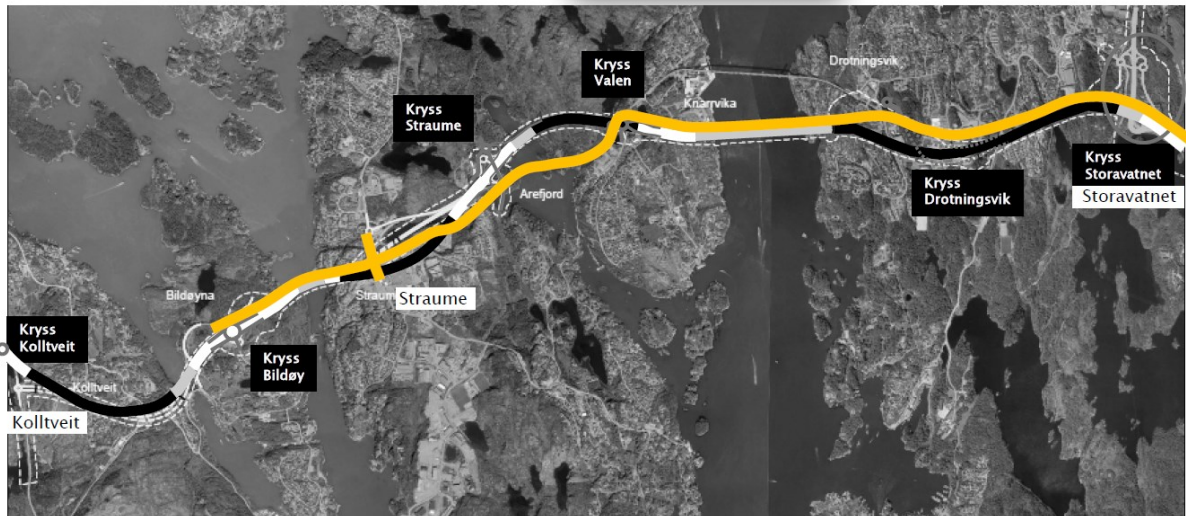
Planframlegget opnar for at ein kan gjennomføre sjølv bygginga av anlegget med minst mogleg negative følgjer for den daglege trafikkavviklinga. Tunnelløysingane på Kolltveit og Straume og bruk av noverande veg på Bildøyna og Straume er viktige i den samanheng. Dei største utfordringane i byggefasen vil ein truleg møte i Valen og Arefford-området.

Illustrasjonen under syner heile traseen slik den er omtalt over, inkludert Bergen, med storleiken på dei ulike hovudelementa. Merk at ein del «detaljar» ikkje er med, t.d vidareføringa av ein enklare type gang- og sykkelveg frå Bildøyna til Kolltveit.

Ny hovedveg	9,4 km
■ Tunnel (hovedløp)	4,5 km
■ Bru (hovedveg)	1,4 km
■ Kryss/dagsone (hovedveg)	3,5 km



Sykkelveg	7,8 km
■ Sykkelveg med fortau	



Om gjeldande planframlegg:

Planskildringa, datert 18.mars 2016, gjev ein detaljert gjennomgang av veganlegget slik det ligg føre etter at endringane som er gjort etter høyringa. Denne saka omtalar det viktigaste av dette, og av innhaldet i oversendingsbrevet frå Statens vegvesen. Eit omfattande kartmateriale er også vedlagt og ved fleire høve referert til. Særleg gjeld dette dei nye reguleringskarta. Lesaren vil også ha høve til å sette seg inn i kvar og ein av uttalene frå offentlege etatar og private interesser. Anten ved å lese uttalene i sin heilskap, eller ved å gå inn i vedlagte matrise der rådmannen har referert det ein meiner er hovudinnhaldet i kvar enkelt uttale. Same matrise inneheld også vegvesenet sine merknader til kvar uttale.

Statens Vegvesen: Varsel om motsegn

Vegvesenet sitt oversendingsbrev, datert 13.04.2016, inneheld innleiingsvis to varsel om motsegn med følgjande utgangspunkt og grunngjeving:

1. Varsel om motsegn knytt til evt. vedtak om regulering av kollektivfelt etter plan- og bygningslova

Vegvesenet viser til Fjell kommunestyre sitt vedtak 21.06.2012 knytt til Kommunedelplanen for Sotrasambandet. I vedtaks pkt. 5, der fokus er på strekninga frå kryss Arefjord (no: Straumekrysset) til kryss Storavatnet (Bergen), seier vedtaket m.a følgjande:(sitat) «Kommunestyret føreset at 2 av felta vert **regulert** for kollektivtrafikk, og soleis at 2 felt til kollektivtrafikk mellom Straume og kryss Arefjord vert vidareført på strekninga.» (rådm. si utheving).

Vegvesenet viser til at framlegg til reguleringsplan legg til rette for eit «attraktivt, effektivt og konkurransedyktig kollektivtilbod» på heile strekninga mellom Kolltveit og Storavatnet, og at dette vil vere «eit kraftig løft frå dagens situasjon der bussen står i same kø som annan trafikk». Dei viser vidare til at... «kollektivfelt på ein slik type hovudveg er i utgangspunktet i strid med gjeldande regelverk/praksis, og er utfordrande i høve til trafikktryggleik»...

I samsvar med praksis i liknande situasjonar søkte Vegvesenet medio 2014 Vegdirektoratet om høve til å fråvike regelverket for den aktuelle strekninga.

Svar frå Vegdirektoratet låg føre tidleg i 2015, og er også omtalt og illustrert i meir detalj i kap.2.4 i Vegvesenet sine kommentarar til innkomne uttale og merknader i høyringsprosessen (vedlagt).

Direktoratet aksepterer høgrestilte kollektivfelt på **delar** av den aktuelle strekninga mellom Straumekrysset og Storavatnet. Men dette kan **ikkje** regulerast etter **plan- og bygningslova** som kommunestyret sitt vedtak i 2012 føresette. I vedtaket skriv Vegdirektoratet (sitat).....» *om kjørefeltene skal skiltes som kollektivfelt/sambruksfelt e.l bør behandles etter vegtrafikkloven. Dette gjelder generelt. Hvis ikke det gjøres slik vil enhver større og mindre endring i skiltingen måtte behandles både etter vegtrafikkloven og etter plan- og bygningsloven.»*

Vegvesenet har ut frå dette konkludert slik for den vidare vedtaksprosessen i områdereguleringsplanen (sitat):

«Statens vegvesen legg til grunn at innføring av kollektivfelt vert handsama etter Vegtrafikklova. Statens vegvesen har difor motsegn dersom det vert vedteke at kollektivfelt på ny rv. 555 skal regulerast etter Plan og bygningslova.»

2. Varsel om motsegn knytt til evt. vedtak om at ny Sotrabru skal dimensjonerast for bybane.

Vegvesenet viser til pkt.6 i kommunestyret i Fjell sitt vedtak i 2012 (Kommunedelplanen) der det heiter:

«6. Ny firefelts bru vert å dimensjonera for bybane dersom dette i det vidare utgreiingsarbeidet viser seg å vere teknisk/økonomisk tenleg og mogleg å gjennomføra. I den samanheng må ein også vurdera bybane på eksisterande bru som eit alternativ.»

Vegvesenet har følgd opp vedtaket og gjennomført eit teknisk/økonomisk forprosjekt, og dette vart gjort kjend for kommunane, fylkeskommunen og Fylkesmannen medio 2014.

Vegvesenet tek ikkje stilling til om bybanen bør førast til Sotra eller ikkje, men er klar i si vurdering om at det ikkje vil vere rett å legge til rette for dette i dette prosjektet og denne planen. På side 5 i oversendingsbrevet til områdereguleringa står det m.a.(sitat) *«Dersom ny Sotrabru skal dimensjonerast for bybane vil det medføre ein ekstra investeringskostnad i fase 1 på minimum 1,3 mrd.kr. Dette er ekstrakostnader som må inngå i finansiering for Sotrasambandet. Investeringsanalysen viser at bybane til Sotra må opnast seinast seks år etter at ny Sotrabru er opna for at det skal være økonomisk lønnsamt å gjøre denne ekstra førehandsinvesteringa.Det er vanskeleg for oss å sjå at staten og trafikantane kan bere så store ekstrakostnader og ta så stor risiko for eit mogleg framtidig tiltak som er så lite avklart.»*

Dei viser også til at seinare planprosesser, knytt til evt. meir konkrete planar for bybane til Sotra, vil avgjere kva løysing ein då vil velgje.

Når det gjeld bybane på eksisterande bru så vil den berre ha kapasitet til eit spor, og soleis vere lite eigna for ein bane etter vanlege standardkrav.

Føreliggjande områderegeringsplan inneheld ut frå dette ikkje ei løysing med tilrettelegging for bybane på ny bru, og vegvesenet konkluderar slik (sitat):

«Statens vegvesen har motsegn dersom det vert vedteke at ny Sotrabru skal dimensjonerast for bybane».

Oversendingsbrevet til Bergen kommune inneheld dei same konklusjonane.

Om uttalene

Ved utløpet av høyringsperioden har ein i Fjell motteke 17 uttaler frå offentlege instansar, herunder Fylkesmannen, fylkeskommunen, nabokommunar, offentleg eigde selskap, politiske parti o.l.

Ingen av desse inneheld varsel om motsegn, sjølv om Hordaland fylkeskommune/ Riksantikvaren er tydeleg på at dette vil vere aktuelt om ikkje omsyna til fornminne vert ivareteken slik dei ønskjer.

Ein har også registrert meir enn 50 uttaler frå privatpersonar og næringsliv. Fleire har sendt inn fleire uttaler, slik at det reelle talet på private uttalepartar er 46.

I tillegg er det også kome 8 uttaler til framlegget til endringar i Arefjord. 7 av desse er frå offentlege uttalepartar.

Dei offentlege uttalene er i hovudsak meir generelle enn dei private, både når det gjeld geografisk område og problemstilling. Dei er gjennomgåande positive til Sotrasambandet og behovet for det, men har merknader knytt til overordna samferdslespørsmål og –planar, og likeins tydelege ønskje i høve kollektivløysingar o.l.

Dei private uttalene varierer frå ønskje om betre/andre løysingar på eigen eigedom, og til konsulentuttaler på vegne av større utbyggjarar og større område.

Samla sett er heile traseen omtalt, med kanskje størst fokus på sentrale delar av Kolltveitområdet, Bildøy, Straume og Arefjord/Valen.

Statens Vegvesen si vurdering:

Nemnte matrise inneheld hovudinnhaldet i kvar uttale, og vegvesenet sine kommentarar desse. Desse vert ikkje omtalt enkeltvis i denne saka, men rådmannen vil nemne nokre av dei lenger ned. Først vil ein vise til vegvesenet sine kommentarar i oversendingsbrevet:

Vegvesenet omtalar først dei viktigaste endringane som er gjort i dette planframlegget i høve kommunedelplanen, og grunnane til det. Dette vart også gjort av rådmannen i den politiske saka som var grunnlag for høyringa av reguleringsplanen.

Vegvesenet meiner at den viktigaste endringa i planen i høve til det grunnlaget som har vore til høyring, er det nye framlegget til ny fylling/ kulvert over Arefjordpollen, i staden for den lange brua som det «oppinnelege» høyringsframlegget inneheldt.

Den nye løysinga inneber ein sterk reduksjon i brulengda, og kostnadsreduksjonar på 40-50 mill.kr. Den inneber relativt store utfyllingar i sjøen for å bere dei nye brufundamenta. Konsekvensane for det marine livet i området er likevel vurdert til å vere små, m.a grunna fleire tiltak for å redusera potensielle skadeverknader.

Illustrasjonane nedanfor syner brua i Arefjord slik ho var planlagt opprinneleg (til venstre), og slik ho vil fremstå etter endringane i høyringsrunden (til høyre) om planen vert vedteken.



III: tidlegare og noverande framlegg til løysing i

Arefjord.

Det er kome ei rekkje høyringsinnspel kva gjeld dimensjonering av ny veg/ vegkapasitet og konkurransetilhøva mellom privat biltrafikk og kollektivtrafikk. Vegvesenet presiserer at dei baserer seg på det politisk vedtekne målet om nullvekst i biltrafikken, og tilrettelegging for eit konkurransedyktig kollektivtilbod. Det nye planframlegget inneber ikkje vesentlege endringar i høve det som har vore på høyring, og er basert noverande trafikkgrunnlag og på dagens krav til trafikk- og tunneltryggleik, sårbarhet og beredskap. Vegvesenet legg særleg vekt på ein forventa sterk reduksjon i tal trafikkulukker, og i alvorlegheitsgraden av desse. Dei legg også stor vekt på at ... (sitat) *»planforslaget – med bussveg, kollektivfelt, og terminalar – legg til rette for eit attraktivt og effektivt kollektivtilbod med full framkomst. Dette vil vere eit kraftig løft frå dagens situasjon der bussen står i same kø som annan trafikk.»* (jf. Kap.2.5.1 i oversendingsbrevet).

Ei rekke av merknadene, og då særleg frå dei private, har støy og støyskjerming som tema. Dei er både oppteken av støy i anleggsperioden og etterpå. Vegvesenet tek utgangspunkt i dei generelle støyføresegnene når dei vurderer dei ulike innspela, men har gjort individuelle vurderingar, og har prioritert løysingar som dei busette og huseigarane vert nøgde med. Vegvesenet ønskjer også å støyskjerm tidlegast mogleg, slik at skjerminga vil fungera både i anleggsperioden og etterpå. Ein er likevel avhengig av at prosjektet, -både regulering og

finansiering, er formelt godkjend. Deira tilnærming til desse viktige problemstillingane er gjort meir detaljert greie for i kap.2.7, og i kap. 1.5.2 i planskildringa.

Fleire av uttalene har fokus på kompensasjon for bortfall av eigedomen/-ane deira. Her gjeld heilt standard prosedyrar som Vegvesenet vil følgje. Dei har vore i direkte kontakt med dei fleste som dette gjeld for i ulike delar av prosessen, t.d. kontormøta. Men også her vil ein ikkje gjennomføre grunnforhandlingar før ein har alt av formelle planvedtak og finansiering på plass. I fleire tilfelle får dei det vedkjem også direkte tilbakemelding kring deira eigedom i høyringsmatrisa. Når det gjeld kompensasjon for verdireduksjon er lovverket meir komplisert, -sjå kap.2.8 i Vegvesenet sitt oversendingsbrev. I kap. 2.9 i same brev kan ein også lese om kriteria for registrering og skadeoppgjer på bygningar.

Utvalde tema frå uttalene:

Fylkesmannen er m.a oppteken av situasjonen når det gjeld mengde og plassering av dei steinmassane som vil kome frå m.a dei mange tunnelane, og korleis dette vil verte handtert. Vegvesenet er i gang med å utgreie denne problematikken, som er meir utfordrande i Bergen enn i Fjell, der ein reknar med tilnærma massebalanse.

Lemminkainen si verksemd i Knarrevik kan få vanskar med å oppretthalde verksemda i anleggsperioden. Vegvesenet har hatt fleire møte med verksemda der også Fjell kommune har delteke, men har ikkje funne løysingar som kjem Lemminkainen i møte på ein måte som hindrar ein slik situasjon etter deira vurdering. Eventuelle tap for verksemda må avklarast i den vidare prosessen.

BKK Nett a.s sin merknad inneheld problemstillingar knytt til endringar i kraftlinjenettet mellom Breivik (Bergen) og Kolltveit. Vegvesenet har hatt god dialog med BKK, der ein til no har fokusert mest på konsesjonssøknaden for strekninga Breivik-trafoen på Litlesotra. På strekninga Litlesotra – Kolltveit vil partane, -i samråd med Fjell kommune, - også vurdere evt. tiltak over Bildøy som kan løyse konflikt- og utkoblingsproblem for berørt leidningsnett. Dette arbeidet vedkjem ikkje reguleringsplanen direkte, og vegvesenet og BKK har difor til no prioritert arbeidet med konsesjonssøknaden.

Lieco Bygg a.s har m.a fremja ønske om ei justering av traseen for Grønamyrsvegen for å unngå konflikt med nyleg vedteken reguleringsplan (Sc-II) og deira garasjeanlegg i kjelleren på forretningsbygget. Vegvesenet har justert linjeføringa på denne delen av Grønamyrsvegen noko for å unngå ein slik konflikt.

Hordaland Fylke/ Riksantikvaren er m.a oppteke av at ulike definerte fornminne vert sikra før bygging vert igangsett. Vegvesenet har hatt dialog med dei i heile planprosessen, og har innarbeid ny tekst i §1.4.1 i føresegnene. Delar av områda som Riksantikvaren er oppteken av, ligg utanfor planområdet til Sotrasambandet, og vil verte handtert i samband med Fjell kommune si arealplanlegging.

Sigba Eiendom A.S har vore aktive overfor Vegvesenet og Fjell kommune i heile prosessen, og ein har hatt ein konstruktiv og god dialog. Dei fleste av spørsmåla som står igjen å løysa må ein arbeida med i når reguleringsplanen er vedteke og rettsgyldig, og som ein del av grunnervvervsprosessen. Dette gjeld t.d føresetnadene rundt etablering av nytt administrasjonsbygg for selskapet, som er tilbydt areal der Mustadvatnet vert fylt ut, og spørsmåla rundt erstatning. Vegvesenet har også kome Sigba i møte når det gjeld gode driftstilhøve for kaiene, ved at eit brukar er justert nokre meter slik at det fluktar med eksisterande kaifront.

Golfbana på Kolltveit og området rundt vert mykje berørt av det nye veganlegget. Under heile prosessen har Vegvesenet (og Fjell kommune) hatt kontakt med partane som har interesse i området som nemnast som Knutepunktet, med eigarane av golfbanlegget og med andre interesser i området. Vegvesenet har finansiert ny reguleringsplan for golfbaneområdet aust for det nye veganlegget for å finne erstatning for dei områda som vert råka av dette. Delar av dette området er eigd av interessene bak Knutepunktet, og vil verte innløyst gjennom vegvesenet sitt grunnverv som tek til etter at Stortinget har godkjend finansieringa av anlegget. Dette gjeld også ein mindre del av eigeidomen vest for det nye veganlegget. Reguleringsplanen er p.t på høyring.

I samband med planlegginga av Straume sentrum har kommunestyret i Fjell tidlegare vedteke at kommunen vil medverka til å finne erstatningsareal for bensinstasjonen til Straume Bensin Eiendom a.s. Dette har vore utgangspunktet for ein tett dialog mellom eigarane av stasjonen, vegvesenet og Fjell kommune i prosessen. Ein har ikkje lukkast i å finne eit tenleg areal i Arefjord, som var eigarane sitt fremste ønske. Men det er sett av eit areal sentralt v/ veganlegget på Bildøy som m.a vil kunne tene eit slikt føremål. Dette er eigd av ein annan grunneigar, og er i utgangspunktet ikkje knytt til Straume bensin a.s eller andre.

Vegvesenet har også konkludert med ei rekke mindre justeringar av tilkomstvegar, gangstiar mm, tilpassa lokale ønskje frå enkeltpersonar. Mykje av dette er også tilhøve som vil finne si endelege løysing under grunnvervsprosessen og i detaljprosjekteringa, og i samråd med grunneigar.

Kap. 4.6 i planskildringa refererer til alle endringane, og meir punktvis.

Rådmannen si vurdering:

At rådmannen no kan fremje reguleringsplanen for Sotrasambandet til slutthandsaming for slutthandsaming i Fjell kommune, er ein sær viktig milepel for ein av dei viktigaste sakene i Fjell kommune på lang tid. Det er også den førebels siste i ei lang rekke milepelar i eit prosjekt som har prega kommunen sidan årtusenskiftet. Rådmannen har også von om at ein no er heilt i slutfasen av planleggingsprosessen, og at innbyggjarane i Sotra/Øygarden, i Bergen og i heile Hordaland snart kan vere vitne til at «spaden» vert sett i jorda og bygginga av det nye Sotrasambandet kjem i gang.

Dette føreset sjølv sagt positive vedtak av reguleringsplanen i dei to kommunane. Det føreset også at ein i «neste omgang» samlar seg om sams og positive vedtak når det gjeld finansieringa av prosjektet.

Høyringsperioden for planen tok slutt for meir enn eit halvt år tilbake. Som venta har interessa for planen vore stor, og det har vore mange møte, telefonsamtalar og epostar mellom vegvesenet, Fjell kommune og dei ulike partane. Det har også vore nær og løpande kontakt mellom Fjell kommune, Statens Vegvesen på fleire nivå, Bergen kommune, Hordaland fylkeskommune, Fylkesmannen mfl. Samstundes har ein også hatt stor aktivitet knytt til andre problemstillingar i prosjektet, til dømes OPS (Offentleg Privat Samarbeid), bompengar, statleg finansieringsdel, motsegnspromatikk osv. Dette har også involvert den politiske leiinga i kommunen, og statlege styresmakter sentralt.

Rådmannen har opplevd det meste av dette som positivt, men også krevjande. Kanskje aller viktigast og mest positivt har alle dei positive tilbakemeldingane og det store engasjementet i høringsprosessen vore. Det er heilt tydeleg at dei aller fleste ønskjer eit nytt Sotrasamband hjarteleg velkomen, og at dette gjeld både den enkelte innbyggjar, næringsliv og offentlege instansar.

Det er også hyggeleg å sjå at det har vore mogleg for vegvesenet å kome så mange i møte. Dei har hatt ei positiv og fleksibel grunnhaldning, og har gjort ei rekkje endringar i plangrunnlaget. Sjølv om planen i hovudsak er mykje slik den var då kommunestyret la den ut til høyring, så er det gjort ei rekkje mindre endringar og tilpasningar som betyr mykje for den og dei det vedkjem. Diverre har det ikkje vore mogleg å kome alle i møte, i hovudsak grunna vanskar med å tilpasse alt til gjeldande lovverk, regelverk, standardar og masse ulike andre omsyn.

Etter gjeldande framdriftsplan skal Stortinget vedta finansieringa – statleg andel og bompengar – våren 2017. Men dette føreset vedtak av reguleringsplanen som m.a ikkje kjem i konflikt med Statens Vegvesen sine krav og føresetnader slik dei m.a er tydeleg formulert i dei to motsegnsvarsla. Rådmannen har von om at dette er mogleg å unngå. Samstundes er det rådmannen sitt ansvar å gjere merksam på at vedtak som inneber motsegn frå vegstyresmaktene mest truleg vil bety ytterlegare forlenging av ein allereie alt for lang prosess. Det er difor vanskeleg å seie noko sikkert om kor lenge ein evt. byggestart kan verte forseinka ved motsegn. Men veker og månader kan fort bli til år.

Når det gjeld problemstillingane rundt regulering av kollektivfelt, så er det viktig å minne om at vilkåra for kollektivtrafikken vil verte noko heilt anna enn dei i er i dag, -i positiv tyding. Mellom Straume og den nye sotrabrua vil ein få ein heilt eigen bussveg mellom den nye terminalen og Straumekrysset. Og mellom dette krysset og brua vil ein få eit eige bussfelt omlag langs noverande veg. På denne strekninga er vilkåra for kollektivtrafikken allereie sikra i planen.

Langs den nesten fire kilometer lange strekninga mellom ny sotrabru og terminalen på Storavatnet i Bergen er det, -av trafikksikringsomsyn m.a knytt til av/påkjøringar, ikkje aktuelt med eigne kollektivfelt. Det er soleis berre på ei strekning mellom rundkøyringa på Knarrevik og omlag tre kilometer austover, -til påkøyringa omlag midt inne i den nye lange tunnelen på bergenssida, at det er høve til å ha kollektivfelt. Likeins vil det vere høve til dette dei siste tre hundre metrane av brua mot rundkøyringa på Knarrevik når ein køyrer vestover frå Storavatnet. Og problemstillinga gjeld ikkje om ein skal kunne sikre desse delstrekningane for kollektivtrafikken eller ikkje, men berre på kva måte ein skal gjere dette. Rådmannen meiner at vilkåra for kollektivtrafikken skal sikrast her, og at sikring etter Vegtrafikklova er den klart mest smidige måten å gjere dette på.

I 2012 vedtok kommunestyret i Fjell og bystyret i Bergen kommunedelplanen som resulterte i at prosjektet vart akseptert i Nasjonal transportplan med ein «prislapp» på omlag 7,2 mrd.kr. I det følgjande og meir detaljerte reguleringsplanarbeidet vart kostnadene sette til 8,9 mrd. Dette er ikkje unormalt for eit prosjekt av denne storleiken, og innafor dei rammene for kostnadsavvik som normalt gjeld. Det var difor ikkje uventa når Vegdirektoratet ba om eit oversyn over moglege innsparingar, og sette rammene for dette til omlag 500 mill.kr. Direktoratet sette ikkje krav om implementering av desse innsparingane i planframlegget som hausten 2015 vart sendt på høyring, og dette er heller ikkje gjort i det planframlegget som vert fremja i denne saka. Med eit unnatak. Vegvesenet fann tidleg at ein kunne spare mange millionar ved ei alternativ bruløysing over Arefjorden. I samråd med Fjell kommune vart det gjort omfattande utgreiingar om dette hausten 2015, og denne dokumentasjonen vart sendt ut på eiga høyring tidleg vinteren 2016. Rådmannen er glad for at det mest ikkje var innvendingar til denne måten å gjere det på, og at ein får ein stor positiv kostnadsgevinst.

Samla sett meiner rådmannen at planframlegget som no er til slutthandsaming, presenterer eit stort samferdsleprosjekt med høg kvalitet for alle trafikantgrupper. Når det står ferdig bygd, vil det bety ein heilt anna tryggleik og mykje betre framkome for dei som skal ferdest her.

Dette gjeld ikkje berre dei som ferdast med buss, bil, sykkel eller på egne bein. Det vil også innebere eit stort framsteg når det gjeld beredskapssituasjonen og tryggleiken for alle dei som bur og arbeidar i regionen, anten det er på austsida eller vestsida av den nye brua, og anten dei ferdast på det nye sambandet ofte eller sjeldan.

Rådmannen har ikkje funne grunnlag for innvendingar mot områdereguleringsplanen slik den no ligg føre, og tilrår at planen vert vedteke med dei endringane som er innarbeidd i planen og føresegnene. Endringane er gjort i samråd med Statens vegvesen og endrar ikkje hovudføremål eller intensjonar med planen. Så langt ein kan sjå, er føresetnaden for å nytta eigengodkjenning i samsvar med §12-12 i plan- og bygningslova til stades.