



Laksevåg, riksveg 555 Storavatnet - Liavatnet, kommunedelplan med konsekvensutredning til andre gangs behandling, planID 61800000

NIHO ESARK-1130-201123221-41

Hva saken gjelder:

Bystyret vedtok 22. mars 2010 at planområdet for Sotrasambandet skulle utvides med strekningen Storavatnet – Liavatnet, og byrådet fastsatte i desember 2011 nytt planprogram for hele strekningen fram til Liavatnet.

Kommunedelplan for strekningen Kolltveit – Storavatnet ble vedtatt av bystyret 19. september 2012, mens forslag til kommunedelplan for siste del fra Storavatnet til Liavatnet legges fram i denne byrådssaken.

Hele planen ligger i Bergen kommune, og det framgår av planforslaget at Statens vegvesen har utredet 5 alternative trafikkløsninger mellom Storavatnet og Liavatnet.

Av protokollen fra bystyrets behandling 22.mars 2010 fremgår følgende merknad med flertall:

«Kollektivtrafikken skal ta trafikkveksten inn mot Bergen sentrum. Komité for miljø og byutvikling ønsker ikke en veiutbygging som medfører økt vekst i biltrafikken inn mot sentrum og de folkerike områdene i Laksevåg og Loddefjord senter. Et konkurransedyktig kollektivtilbud fra Storavatnet inn mot Puddefjordsbroen skal være på plass før nytt Sotrasambandet åpner. Komiteen ser det som avgjørende at man i det videre arbeidet legger større vekt på hvordan kollektivtransport skal bli et reelt og konkurransedyktig alternativ til bruk av bil mellom Bergen og kommunene vest for Bergen. En ber også om at det blir etablert et godt gang- og sykkelvegnett mellom Laksevåg bydel og Sotra.»

Byrådet vedtok den 19. september 2013 å legge forslag til kommunedelplan ut til offentlig ettersyn, og planforslaget var ute på høring fra 27. oktober til 20. desember 2013. I forbindelse med høringen kom det inn 15 uttalelser fra offentlige høringsinstanser og 4 private merknader. Det ble avholdt informasjonsmøte i Loddefjord 6. november 2013. Beboerne i Tjønneveien borettslag og Storavatnet Terrasse ønsker at alternativ 1 skal velges som løsning, og støybelastning langs rv. 555 er reist som en problemstilling til planarbeidet.

Nullalternativet beskriver dagens vegsystem. I 2030 vil trafikken gjennom Lyderhorntunnelen bli ca 68 000 kjøretøyer i døgnet i nullalternativet, mens trafikken gjennom Loddefjorddalen blir ca 10 000 kjøretøy i døgnet.

I tillegg til nullalternativet er det utredet fire nye alternativer:



Alternativ 1: Trafikkløsning

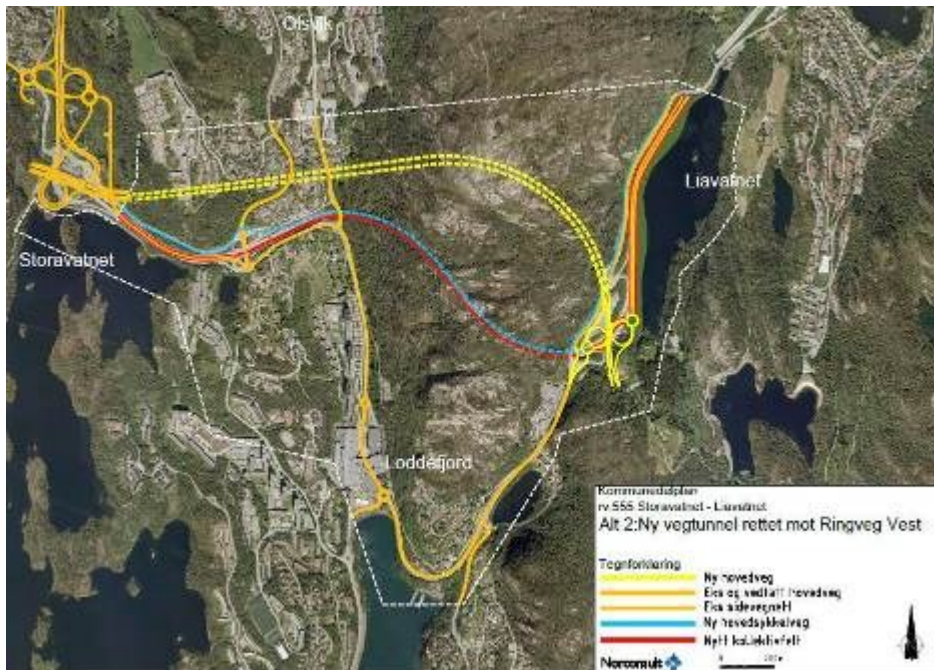
Alternativ 1 forutsetter 4-felts biltunnel mellom Storavatnet og Liavatnet. Den nye Lyderhorntunnelen blir en forlengelse av dagens tunnel, der veien føres som i dag med hovedretning mot sentrum. Alternativet vil føre til reduserte støyulempere for boligområdene langs daglinjen vest for dagens Lyderhorntunnel. Dagens vestre portal til Lyderhorntunnelen stenges. Siden gjennomgangstrafikken flyttes inn i tunnel, vil dagens veg bli frigitt til kollektivtrafikk og lokaltrafikk. I tillegg forutsetter alternativ 1 egen kollektiv- og sykkel tunnel mellom Loddefjord og Liavatnet, sør for dagens Lyderhorntunnel. Sykkeltunnelen blir ca 800 meter lang med 5 % stigning. Kostnadene med dette alternativet er beregnet til 1002 mill kroner.



Alternativ 1: Trafikkprognose ÅDT 2030

Alternativ 1 fører til 60 % vekst i trafikken gjennom Loddefjorddalen, sammenlignet med nullalternativet. Beregnet trafikkmengde gjennom Loddefjorddalen blir 16.000 kjøretøyer i døgnet (ÅDT) i 2030.

I alternativ 1 blir trafikken gjennom Lyderhorntunnelen redusert med ca 10 % i 2030, sammenlignet med nullalternativet.



Alternativ 2: Trafikkløsning

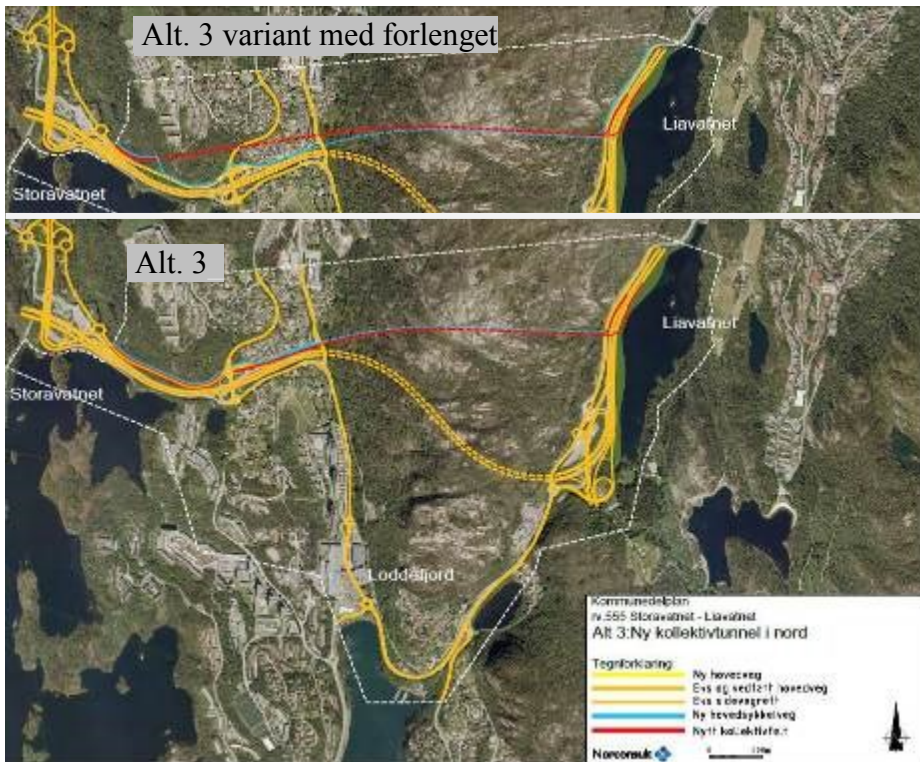
Alternativ 2 medfører bygging av ny biltunnel mellom Storavatnet og Liavatnet. Den nye tunnelen vil bli koplet til det øvrige vegsystemet i krysset ved sørenden av Liavatnet, der målet er å knytte innfartsåren fra Sotra og Askøy direkte til Ringveg vest. Alternativet krever ombygging av krysset ved Liavatnet, Adkomst til Olsvikområdet fra rv. 555 vil skje via Storavatnet.

Alternativet medfører at det vil bli etablert reserverte bussfelt og sykkelveg på dagstrekningen vest for dagens tunnel og gjennom dagens Lyderhorntunnel. Dagens tunnel er 1115 meter lang og relativt flat. Alternativet er kostnadsberegnet til 1089 mill kroner.



Alternativ 2, trafikkprognose ÅDT 2030

Alternativ 2 fører til vel 10 % reduksjon i trafikken gjennom den nye forlengede Lyderhorntunnelen, sammenlignet med nullalternativet (år 2030). Biltrafikken gjennom Loddefjorddalen blir ca dobbelt så stor som i alternativ 0, med ÅDT på ca 20 000 (biler i døgnet).



Alternativ 3 og alternativ 3 «variant»: Trafikkløsninger

Alternativ 3 og alternativ 3 «variant» har som mål å prioritere kollektivtransport og sykkel mellom Storavatnet og områdene nærmere Bergen sentrum, med en kortere trase. Alternativene medfører bygging av ny kollektivtunnel og sykkel tunnel i nord, samtidig som biltrafikken forutsettes å gå på dagens rv. 555.

Alternativ 3 «variant» skiller seg fra alternativ 3 ved at busstunnelen forlenges til Storavatnet. På den måten vil ulempene for boligområdene vest for Lyderhorntunnelen bli mindre.

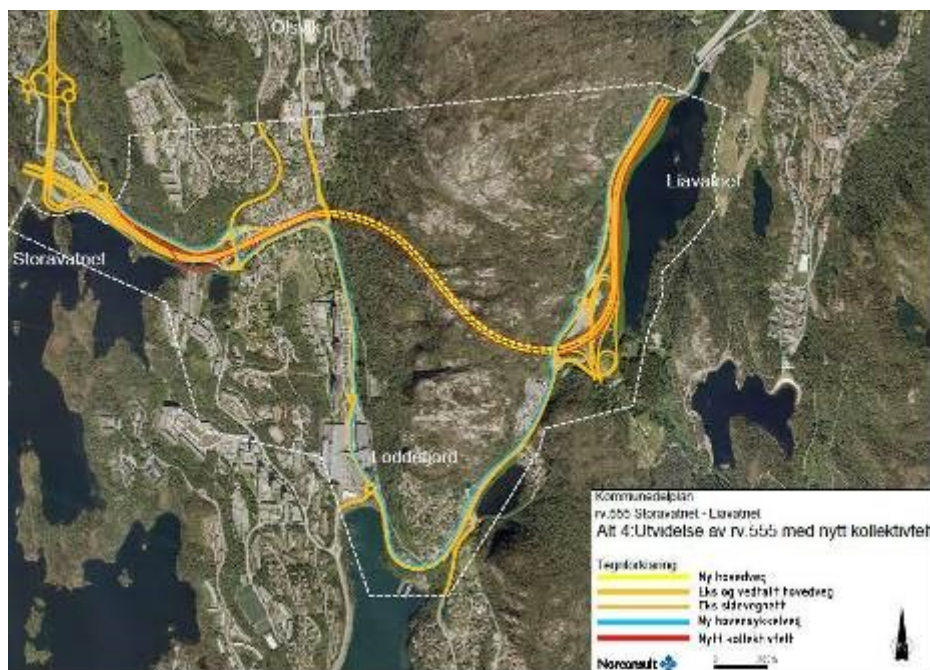
Alternativ 3 og alternativ 3 «variant» er de alternativene som vil gi kortest reisetid for syklister og kollektivreisende mellom Sotra og Bergen sentrum, Alternativ 3 og 3 «variant» vil styrke kollektiv- og sykkeltransportens konkurransesituasjon overfor biltrafikken.

Alternativ 3 er kostnadsberegnet til 420 mill kroner, mens alternativ 3 «variant» er beregnet til 547 mill kroner.



Alternativ 3 og 4: Trafikkprognose bil ÅDT i 2030

Alternativ 3 og alternativ 3 «variant» medfører ikke endringer for biltrafikken, og gir i 2030 tilnærmet samme trafikkvolum og avviklingsforhold for biltrafikken som i nullalternativet.



Alternativ 4: trafikkløsning

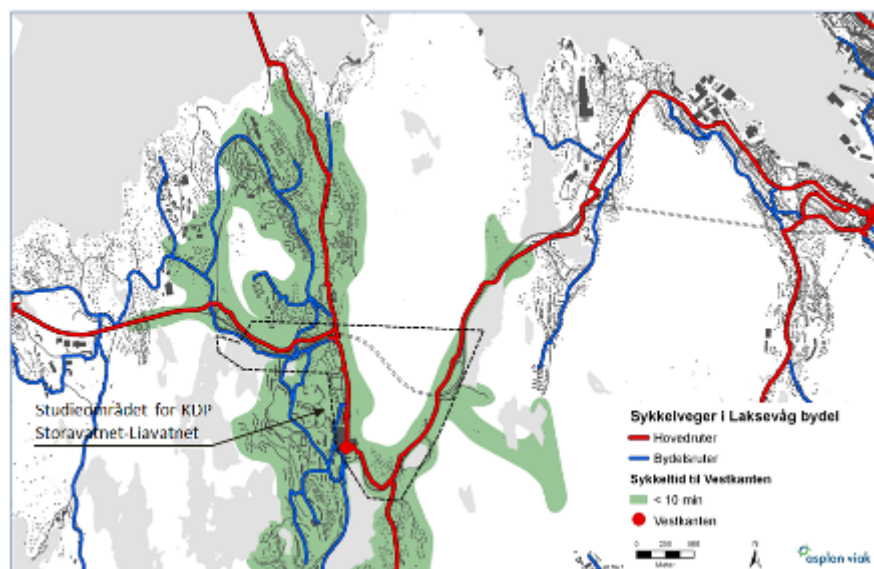
Alternativ 4 vil sikre god framkommelighet for kollektivtrafikken mellom Storavatnet og Liavatnet langs eksisterende veg. Alternativet medfører breddeutvidelse /strossing av dagens tunnel til seksfelts kjøreveg, der kollektivtransporten kan bruke to av feltene. Med motorisert trafikk er det ikke aktuelt å føre sykkelvegen gjennom samme tunnelen. Sykkelvegen vil derfor i dette alternativet fortsatt gå via Loddefjord.

Alternativ 4 gir samme trafikkvolum og avviklingsforhold for vegtrafikken som nullalternativet.

Alternativ 4 er kostnadsberegnet til 866 mill kroner.

Sykkel

Sykkelandelen i Bergen er lav og det er et mål å øke denne fra dagens tre prosent til ti prosent innen 2020. Dette krever god tilrettelegging for sykkelbruk. Sykkeltunnelene gjennom Lyderhorn i alternativ 1,2 og 3 gir kortere sykkelruter fra områder vest for Lyderhorntunnelen mot Bergen, og det er sannsynlig at en sykkeltunnel vil føre til økt sykkelbruk.



Hovedruter for sykkel i Bergen vest. Kartutsnittet viser hovedruter og bydelsruter i Laksevåg mellom Storavatnet og Liavatnet. Kartet er utklipp fra handlingsplan for sykkelstrategi for Bergen.

Basert på reisevanedata, registrert reisemønster, befolkningsutvikling og vurdering av reisemarkedet for sykkel mellom aktuelle målpunkt, har Statens vegvesen anslått at en sykkeltunnel gjennom Lyderhorn kan ha et mulig brukspotensial på 2000 - 4000 sykkelreiser pr dag (ÅDT). Dette forutsetter betydelig høyere/økt sykkelandel enn i dag. Tallet er meget usikkert og vil, i tillegg til selve sykkeltunnelen, også være avhengig av generell tilrettelegging for sykkel ellers i byområdet. I tillegg vil faktorer som regulering og restriksjoner på bilbruk og parkering, og eventuell økt bruk av el-sykler ha betydning.

Bybane/kollektivtransport

Det er foreløpig ikke fattet vedtak om bybane til Loddefjord eller Storavatnet, eller om videreføring av bybane til Sotra. Bergen kommune utarbeidet en utredning i 2009 som omhandlet «Framtidig bybanenett i Bergensområdet». Utredningen konkluderte med å anbefale bybane til Fyllingsdalen via Mindemyren, og at Laksevåg og Loddefjord bør betjenes med buss til Sentrum.

I Konseptvalgutredning (KVU) for Bergensområdet, som Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune i prinsippet har sluttet seg til (bystyresak 228/11), ble det forutsatt at det skal bygges bybane "til alle bydeler". Statens vegvesen har i et forprosjekt utredet løsninger og kostnader med å klargjøre den nye firefelts broen for bybane til Sotra. Der konkluderes med at bybane til Straume må etableres før 2027 dersom det skal lønne seg å dimensjonere ny Sotrabro for bybane. Bystyret vil få seg forelagt rapporten om valg av brotype når reguleringsplanen legges fram til behandling.

Byrådet vil om kort tid sende på høring forslag til planprogram for en kommunedelplan der ulike løsninger for valg av framtidig kollektivsystem mellom Bergen sentrum og Bergen vest skal utredes. I planprogrammet vil det bli anbefalt å utrede løsninger for buss og bane, valg av korridor for kollektivtransport og løsninger for framføring av trase inn mot Bergen sentrum. Det er også startet et utredningsarbeid for å vurdere om en annen plassering av dagens kollektivterminal -ved Storavatnet - vil gi bedre samlokalisering med mulig framtidig holdeplass for bybane.

Støy

Støyberegningene er basert på 2,5 meter høye støyskjermer og prognoseår er satt til 2030. Beregninger for hele planområdet viser at i alternativ 1 vil 22 personer være bosatt i område med uteareal i rød støysone, mens det i alternativ 3 og «alternativ 3 variant», vil være 106 personer bosatt i områder med uteoppholdsareal i rød sone. Dersom gul støysone også tas med i beregningsgrunnlaget, vil det i alternativ 3 og alternativ 3 «variant», bo til sammen 821 personer i områder med uteoppholdsareal i støybelastet sone. I alternativ 1 vil det tilsvarende tallet på personer være 1231, mens tallet for nullalternativet (uten støyskerm) er 1959 personer.

Statens vegvesen anbefaler primært at planarbeidet utsettes i påvente av et systemvalg for kollektivtrafikken i vestkorridoren. Statens vegvesen mener at det først må besluttes om det skal satses på buss eller bybane som stamme i framtidens kollektivtrafikk mellom Storavatnet og Bergen sentrum. Statens vegvesens sekundære anbefaling, dersom planarbeidet videreføres, er at det arbeides videre med alternativ 3 «variant», som innebærer at dagens rv. 555 opprettholdes for biltrafikk, med to kjørefelt i hver retning i samme trasé som i dag. Denne løsningen forutsetter lang kollektivtunnel fra et kollektivknutepunkt ved Storavatnet til Liavatnet. Alternativ 3 «variant» viser i tillegg to alternative løsninger for sykkelveg. Det ene alternativet (A) innebærer ny sykkel tunnel, ca. 1100 meter gjennom Lyderhorn fra Kjøkkelvikeien, og gir en innspart sykkelavstand på 2,2 km. Denne sykkel tunnelen skal gå parallelt med kollektivtunnelen slik at den kan fungere som rømningsveg fra denne. Den andre løsningsvarianten for sykkel (B) går rundt Lyderhorn, langs fjellsiden bak «Vannkanten» og «Iskanten».

Etat for plan og geodata legger til grunn bystyrets ønske fra mars 2010 om at det skal planlegges en helhetlig løsning for Sotrasambandet, som også inkluderer strekningen Storavatnet - Liavatnet. Det forutsettes derfor at arbeidet med kommunedelplanen skal videreføres. Fagetaten støtter vegvesenets vurderinger og sekundære anbefaling om å arbeide videre med alternativ 3 «variant».

Med bakgrunn i bystyrets vedtak om at Sotrasambandet skal omfatte strekningen helt til Liavatnet, og at kollektivtrafikken skal sikres uavhengig framkomst på egen trasé, slutter Etat for plan og geodata seg til Statens vegvesen sin anbefaling av alternativ 3 «variant». Totalt scorer dette alternativet best av de 5 utredete alternativene, og er nest billigst etter alternativ 3.

Fagetaten anbefaler at en holder åpen en mulighet også for å velge alternativ 3. Bakgrunnen for dette er at det kan bli aktuelt å foreslå et kollektivknutepunkt ned ny terminal lengre øst, på strekningen Olsvikkrysset -Kjøkkelvikeveien. Med en slik løsning vil det trolig bli mer aktuelt å føre fram kollektivtraséen fra krysset ved Storavatnet i en dagløsning, altså i prinsippet lik alternativ 3.

Byrådets merknader:

Byrådet slutter seg til fagetatens vurdering om at alternativ 3 «variant» med forlenget kollektivtunnel, best svarer på de utfordringene som bystyret flere ganger har påpekt i løpet av planprosessen med Sotrasambandet. Dette alternativet viser i tillegg til kollektivtunnel, «flat» sykkel tunnel på 1,1 km parallelt med kollektivtunnelen gjennom Lyderhorn, fra Kjøkkelvikeveien til Liavatnet (S1). Løsningen gir innspart sykkelavstand på 2,2 km og kan gis tilleggsfunksjon som rømningsvei fra kollektivtunnelen. Alternativ 3 «variant» er også et relativt rimelig alternativ med investeringskostnad på 547 mill kroner. Alternativ 1, 2 og 4 har kostnad fra 886 mill til 1089 mill kroner.

Anbefalingen på dette stadium er avhengig av hvilket alternativ som velges for kollektivterminalen. Dersom utredningene medfører at kollektivknutepunktet (terminalen) bør lokaliseres lenger øst mellom Olsvikkrysset og Kjøkkelvikeveien, kan det bli aktuelt å velge alternativ 3. Byrådet mener derfor at muligheten for å velge både alternativ 3 og alternativ 3 «variant», må holdes åpen. Rent trafikalt er de to prinsippene relativt likeverdige.

Byrådet ser at for mange beboere i Tjønneveien borettslag og Storvatnet terrasse, vil støybelastningen være klart større i alternativ 3 og alternativ 3 «variant», sammenlignet med alternativ 1. Det samlede antall personer som vil bo i støyutsatt område er likevel større i alternativ 1 enn i alternativ 3. Årsaken til dette er at alternativ 1 gir mer trafikk i Loddefjorddalen enn alternativ 3 og alternativ 3 «variant». I Loddefjorddalen bor det mange mennesker, som dermed berøres. Byrådet forutsetter at bruk av støyskjermer vil kunne redusere tallet på boliger med utearealer i gul og rød sone med en tredjedel i alternativ 1 og 2, sammenlignet med nullalternativet. I alternativ 3 og 4 legger byrådet til grunn at det med tilsvarende tiltak kan oppnås en halvering av bosatte med utearealer i gul eller rød sone.

Bystyret har i flere vedtak og merknader presisert at kollektivtransporten skal styrkes i konkurranse med personbiltransporten, men det er foreløpig ikke avklart hvilken løsning som skal velges for framtidig Bybane mot vest. Det er i ulike utredninger pekt på at Bybanen kan bygges til Sotra, Storavatnet, Loddefjord eller bare til Fyllingsdalen. Da bystyret behandlet kommunedelplan for Kolltveit – Storavatnet, ble følgende punkt vedtatt:

«Det skal gjennomføres teknisk-økonomiske utredninger for bybanetrasé på ny 4 felts bro som del av reguleringsarbeidet, inklusiv utredninger av hvordan bybane kan føres inn på broen. Bergen kommune tar endelig stilling til spørsmålet om å dimensjonere den nye broen for framtidig bybane når reguleringsplanen tas opp til behandling.»

Det er etter byrådets oppfatning en utfordring for planarbeidet at det ikke er valgt system for kollektivtrafikken i vestkorridoren. I tråd med bystyrets vedtak 17. juni 2014, har byrådet startet arbeidet med alternative løsninger for Bybanen mot vest. Dette arbeidet omfatter planprogram for reguleringsplan for Bybanen fra Sentrum til Fyllingsdalen via Haukeland og Mindemyren, og planprogram for kommunedelplan for andre kollektivløsninger mot vest (mulige buss- og baneløsninger).

Byrådet konstaterer at strekningen Storavatnet – Liavatnet ikke er omtalt i NTP 2014 - 2023. Bystyret vil få seg forelagt spørsmålet om prioritering av strekningen Storavatnet – Liavatnet, når bompengesøknaden for Sotrasambandet skal behandles. Byrådet vil i denne sammenheng vise til at kostnaden med strekning Kolltveit – Storavatnet er beregnet til 7 milliarder kroner, mens alternativ 3 «variant» for strekningen Storavatnet – Liavatnet vil utgjøre et tillegg i investeringene på 547 mill kroner.

Byrådet vil vise til overordnede planer for byutvikling i Bergen, der det framgår at klimagassutslipp må vies stor oppmerksomhet i årene som kommer. Videre er det både lokalt og nasjonalt en målsetning å legge til rette for at veksten i persontransport skal skje med kollektivtransport, sykling og gange. Transportsystemet mellom Sotra og Bergen må bidra til at utviklingen går i riktig retning, og at de ulike løsningene bidrar til høyere kollektivandel enn i dag. Bystyret har i sin uttale til konseptvalgsutredningen (KVU for Bergensområdet) påpekt at det ikke er akseptabelt å øke vegkapasiteten uten å ha en klar strategi for kollektivtrafikken.

Bergen har allerede i dag kapasitetsproblemer innenfor det sentrale byområdet, med Puddefjordsbroen som en betydelig flaskehals. Fagetaten har tidligere påpekt at trafikkbelastningen på broen ikke bør økes av kapasitetsmessige hensyn, og viser til at det rent trafikkteknisk er vanskelig å etablere egne kollektivfelt over Puddefjordsbroen. Byrådet vil understreke at trafikkbelastningen og hensynet til luftkvalitet i det sentrale byområdet må tillegges betydelig vekt ved valg av løsninger for Sotrasambandet.

Byrådet har forståelse for at beboerne langs rv. 555 er bekymret for miljøbelastningene med høye støynivåer som følge av anbefalt alternativ. Dette hensynet må imidlertid veies mot ulemper ved de øvrige alternative løsningene. Alternativ 1 som beboerne langs dagens riksvei primært ønsker, vil totalt sett medføre flere støybelastede beboere i planområdet, fordi alternativet gir mer trafikk i det tett befolkede Loddefjordområdet. I tillegg gir alternativ 1 dårligere løsning både for busser langs stamruten Bergen sentrum – Sotra/Askøy, og for transportsyklisterne, som i dette alternativet vil bli ledet ned mot Loddefjord sentrum. Alternativ 1 har også en vesentlig høyere investeringskostnad.

Byrådet vil til slutt peke på at den endelige utforming av skjermende miljøtiltak skal avklares i det videre detaljplanleggingen gjennom arbeidet med reguleringsplanen, jamfør planbestemmelsenes punkt § 4-3 «Miljøkvalitet» der det stilles krav til tiltak mot støy og luftforurensning. Byrådet vil for øvrig vise til vedlagte fagnotat der det er nærmere redegjort for de ulike alternativene.

Begrunnelse for fremleggelse for bystyret:

I medhold av plan- og bygningslovens § 11-15 skal bystyret vedta kommuneplaner, herunder kommunedelplaner (jfr. § 11-1) med konsekvensutredning.

Byrådet innstiller til bystyret å fatte følgende vedtak:

1. I medhold av plan og bygningslovens § 11-15, jf. § 11-1, vedtas:
 - a) Kommunedelplan for fastlandssambandet Sotra - Bergen, del II Storavatnet – Liavatnet, planID 61800000, alternativ 3 «variant» vist på plankart datert 20.12.2012.
 - b) Tilhørende planbestemmelser og retningslinjer datert 20.12.2012, sist revidert 15.4.2014.
2. Dersom det i pågående utredningsarbeid konkluderes med at beste lokalisering av ny kollektivterminal er øst for Storavatnet, for eksempel ved Olsvikkrysset eller ved Kjøkkelvikeveien, så kan følgende reguleres:
 - a) Nytt kollektivknutepunkt øst for Storavatnet.
 - b) Busstrasé i dagløsning på strekningen øst for krysset ved Storavatnet og fram til nytt kollektivknutepunkt. Hovedprinsippet med kollektivtunnel og mulig sykkel tunnel gjennom Lyderhorn skal opprettholdes.

Dato: 16. desember 2014

Dette dokumentet er godkjent elektronisk.

Martin Smith-Sivertsen
byrådsleder

Henning Warloe
byråd for byutvikling, klima og miljø

Vedlegg:

Fagnotat datert 15.4.2014

Plankart alternativ 3 (*variant*), datert 20.12.2012.

Planbestemmelser alternativ 3 (*variant*), sist revidert 15.4.2014.

Planrapport datert 20.12.2012.

Brev fra Statens vegvesen, kommentar til høringsuttalelser, datert 17.3.2014

Byrådssak 1425/13, datert 17.9.2013

Protokoll byrådssak 1425/13

Fagnotat 1. gangs behandling, datert 19.3.2013

Merknader og høringsuttalelser (dokumentsamling)

Planprogram rev. 12.9.2011

Vedtak planprogram, byr.sak 1557-11

Kapasitetsberegninger Storavatnet-Liavatnet dat. 28.8.12

Luftforurensing temautredning

Sotra trafikkanalyse 9.12.2010

Aktsomhetskart steinskred-risiko

Risiko og sårbarhet oppsummeringsnotat

Risikoanalyse

ROS-analyse

Landskapsanalyse

Kulturminnegrunnlag

Notat geologi og geoteknisk

Div. støykart (5 alternativer)