



Arkivnr:

2014/394-1

Saksbehandlar: Hans-Christian Engum, Nils Egil Grude, Jostein Aksdal, John Martin Jacobsen,
Ole Vegard Skauge

Saksframlegg

Saksgang

Utval	Saknr.	Møtedato
Kultur- og ressursutvalet		21.01.2014

Fråsegn til Kommunedelplan for Sotrasambandet del II – Liavatnet – Storavatnet – Bergen kommune

Samandrag

Bergen kommune har sendt kommunedelplan for Sotrasambandet – parsellen Storavatnet – Liavatnet på høyring med frist 10. desember 2013. Fylkeskommunen har fått utsett frist til etter at Kultur- og ressursutvalet har handsama saka 21.1.2014.

Kommunedelplanen som no er på høyring presenterer fire alternativ som er konsekvensutgreia. **Alternativ 1** er ein forlenging av Lyderhorntunnelen og eigen kollektiv- og sykkel tunnel til Loddefjord. **Alternativ 2** medfører bygging av ny biltunnel retta mot Ringveg vest og kollektivfelt på dagens rv. 555. **Alternativ 3** medfører bygging av ny kollektivtunnel nord for dagens tunnel, samtidig som ein føreset at biltrafikken skal gå på dagens rv. 555. **Alternativ 4** føreset utviding av eksisterande Lyderhorntunnel med nye kollektivfelt.

Denne saka handlar i fyrste omgang om val av alternativ innanfor planområdet som kommunedelplan for parsellen Storavatnet – Liavatnet dekkjer. I tillegg er nokre moment som handlar om høvet til tilstøtande planarbeid kommentert.

I Regional transportplan for Hordaland er det nedfelt mål om at veksten i persontransporten i Bergensområde skal takast kollektivt og med sykkel og gange. Dette er viktige grep for å nå mål om reduserte klimagassutslepp frå transportsektoren i Hordaland. For å få dette til er det naudsynt å leggje betre til rette for framkome for kollektivtransporten. Fylkesrådmannen meiner det er alternativ 3 som best oppfyller desse målsettingane, og som legg best til rette for framkome for kollektivtransporten.

Ingen av alternativa gir auka kapasitet/ redusert sårbarheit for biltrafikken. Alternativ 3 etablerer kollektivtrasé på den enklaste måten og med lågast kostnad og fylkesrådmannen tilrår at dette alternativet blir valt for vidare regulering. Kollektivtrafikken må sikrast ein føreseielig og god framkomst frå kollektivtunnelen og heilt fram til ny kollektivterminal, uavhengig av kvar denne blir lokalisert.

Dagens terminal på Storavatnet er ikkje optimal verken utifrå lokalisering eller funksjonalitet. Dette førar til store omvegar og forseinkingar, dårleg regularitet og gjer kollektivtransporten mindre attraktiv.

Fylkesrådmannen meiner den beste løysinga er å få realisert ein ny kollektivtunnell gjennom Lyderhorn og ny kollektivterminal parallelt med bygginga av sjølv Sotrasambandet. Ein bør difor søkje å realisere desse parallelt. Parallelt med realisering av Sotrasambandet må ein få bygd ein ny kollektivterminal som er meir funksjonell enn dagens terminal, og legg betre til rette for bytte mellom alle kollektivlinjer i området.

Forslag til vedtak

1. Kommunedelplan for Sotrasambandet del II – Storavatnet – Liavatnet i Bergen kommune er eit viktig bidrag til å nå nasjonale og regionale mål om endra reisemiddelfordeling og meir miljøvenleg transport.
2. Kultur- og ressursutvalet tilrår at ein eigen busstrasé i tunnell som i alternativ 3 blir lagt til grunn for vidare arbeid med reguleringsplan i samsvar med Bergen kommune og Statens vegvesen si tilråding. Dette alternativet vil gi best framkome for buss mellom Liavatnet og Storavatnet.
3. Det er svært viktig at ein får realisert ein ny kollektivterminal som er meir funksjonell enn dagens terminal på Storavatnet, og som legg betre til rette for bytte mellom alle kollektivlinjer i området. Det er naudsynt at denne er ferdigstilt samtidig med sjølve Sotrasambandet. Kultur- og ressursutvalet vil rå i frå mellombelse løysingar for kollektivterminal. I det pågåande reguleringsplanarbeidet for tilgrensande planområde Sotrasambandet – parsellen Kolltveit – Storavatnet bør ein avklare optimal lokalisering av ny kollektivterminal og korleis denne best kan planavklarast. Ein bør og vurdere bruk av rekkjefølgjeføresegn for å sikre samtidig realisering.
4. Kultur- og ressursutvalet tilrår at vidare detaljplanlegging gjennom reguleringsplan for parsellen Storavatnet – Liavatnet blir prioritert høgt slik at ein ny kollektivtunnel gjennom Lyderhorn kan bli realisert så raskt som mogeleg.

--- slutt på innstilling ---

Rune Haugsdal
fylkesrådmann

Bård Sandal
fylkesdirektør regional utvikling

Saksfremlegget er godkjent elektronisk og har derfor inga underskrift.

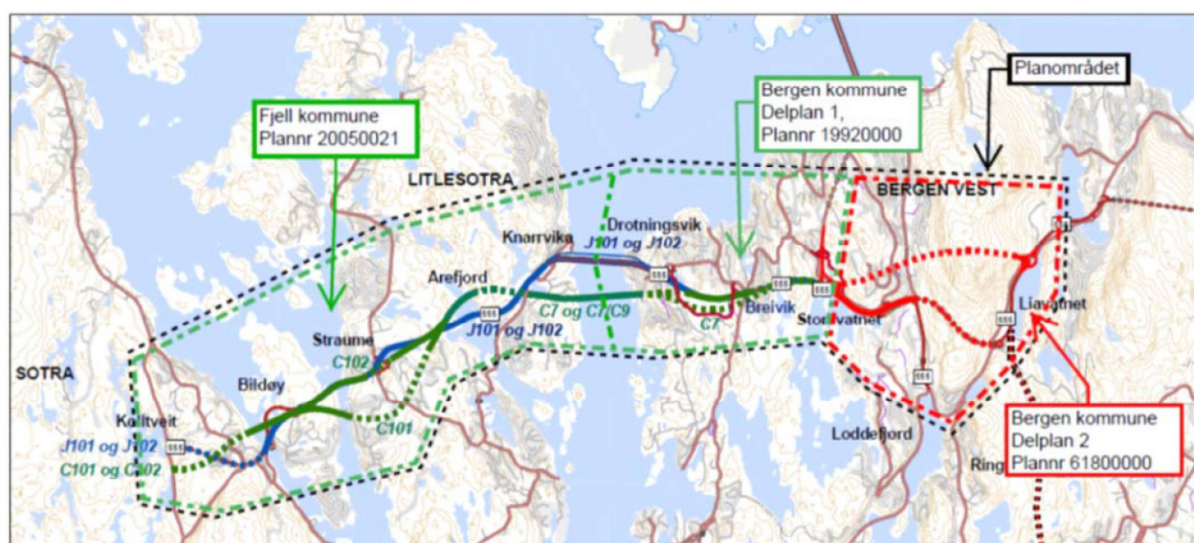
Fylkesrådmannen, 07.01.2014

Bakgrunn

Bergen kommune har sendt kommunedelplan for Sotrasambandet del II – parsellen Storavatnet – Liavatnet på høring med frist 10. desember. Fylkeskommunen har fått utsett frist til etter at Kultur- og ressursutvalet har handsama saka 21.1.2014. Hordaland fylkeskommune vurderer planen ut i frå fylkeskommunens sektoransvar og målsettingar i regionale planar.

Planprosess og medverkna

Planarbeidet for Sotrasambandet er delt inn i to planprosesser. Del I omfattar strekninga Kolltveit– Storavatnet, mens del II er strekninga Storavatnet – Liavatnet og gjeld berre Bergen kommune. For første delstrekning Kolltveit – Storavatnet har Fjell og Bergen kommune vedteke kommunedelplaner og arbeidet med reguleringsplan har starta.



Hordaland fylkeskommune har gitt innspel til planprogrammet i brev av 24. august 2011.

Hordaland fylkeskommune og Skyss har vore representert i prosjektgruppa i planarbeidet.

Innhald i planen

I dette avsnittet blir innhaldet i planforslaget kort referert, utan vurdering av konsekvensar for regionale interesser.

For kommunedelplan for rv 555 Fastlandssambandet Sotrasambandet del II føreligg ei konsekvensutgreiing basert på fire alternative løysingar, sjå kapittel 0.

Statens vegvesen anbefalar primært at planarbeidet blir utsett i vente på eit systemval for kollektivtrafikken i vestkorridoren. Dei meiner at det først må bli tatt ei avgjerd på om det skal bli satsa på buss eller bybane som stamme i framtidens kollektivtrafikk mellom Storavatnet og Bergen sentrum. Statens vegvesen sin sekundære anbefaling er å arbeide vidare med alternativ 3 der dagens rv. 555 blir oppretthaldt for biltrafikk med to kjørefelt i kvar retning i same trasé som i dag.

Bergen kommune

Byråden for byutvikling har peika på at det er alternativ 3 med forlenga kollektivtunnel som best svarar på Bergen kommune sine utfordringane. Dette er i tråd med Statens vegvesen si sekundære anbefaling.

Alle plandokumenta kan lesast [her](#).

Skildring av alternativ

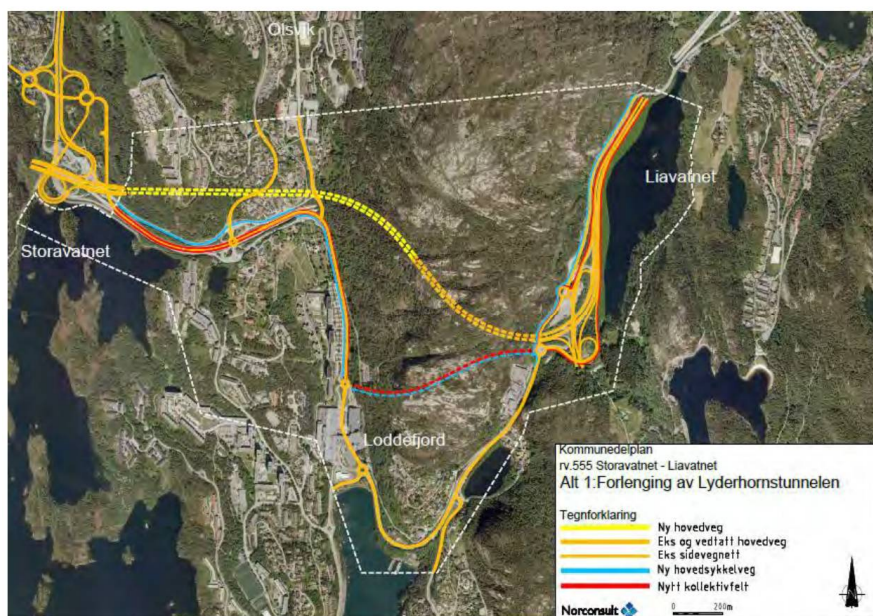
Alt.1: Forlengelse av Lyderhorntunnelen og egen kollektiv- og sykkel tunnel til Loddefjord

Hovudføremål: Hovudføremålet ved dette alternativet er å fjerne dagens gjennomgangstrafikk fra veglinjen i dagen og inn i tunnel for å frigi dagens veg til kollektivtrafikk og lokaltrafikk, redusere trafikkbeltning for bustadområda langs vegen og etablere hovudveg for sykkel langs dagens sidevegnett.

Veg: Lyderhorntunnelen blir forlenga vestover i tunnel til Storavatnet med fire felt fordelt på to løp som dagens tunnel. To felt på dagens veg vest for Lyderhorntunnelen blir endra til kollektivfelt. Dagens vestre tunnelportal til Lyderhorntunnelen blir stengt. Ingen endringar i kryssområda ut over tiltak i krysset ved Liavatnet for å prioritere kollektivtrafikken gjennom krysset. Påkoplinga frå Olsvik til rv. 555 skjer via Storavatnet.

Buss: Kollektivfelt langs dagens rv. 555 fra Storavatnet og i Loddefjorddalen til terminalen ved Vestkanten. Ny kollektivtunnel blir etablert mellom Loddefjord og Liavatnet for innkorting av dagens rute opp Bjørndalsbakken. Dette gir ei innkorting på knapt en km og gir ca 800 m reservert trasé for busstrafikk.

Sykel: Sykkelveg langs dagens veger og eigen tunnel parallelt med kollektivtunnelen mellom Loddefjord og Liavatnet. Sykkeltunnelen er ca. 800 m med stigning på 5 prosent.



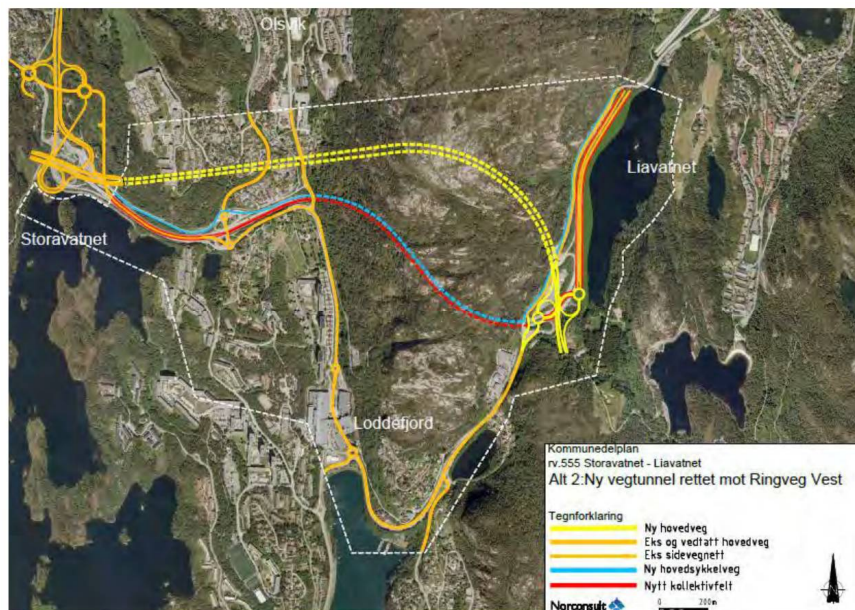
Alt. 2: Ny vegtunnel rettet inn mot Ringveg vest, kollektivfelt på dagens rv. 555

Hovudføremål: Hovudføremålet med dette alternativet er å knyte innfartsåra frå Sotra og Askøy som ei direkte forlenging av Ringveg vest. I tillegg blir det etablert reservert bussfelt og sykkelveg i dagens Lyderhorntunnel for ei effektiv betening av kollektivtrafikk og tilbod for transportsyklister mellom Bergen og Storavatnet.

Veg: Heilt ny vegtunell mellom Storavatnet og Liavatnet. Tunnellen ender i aust med gjennomgåande felt mot ringveg vest og med avramping for trafikk mpt sentrum. Ringveg vest og rv. 555 mot Sotra koplaster dermed som ei gjennomgåande rute for å understreke at ringvegtrafikken skal vere dominerande. Alternativet krev ombygging av kryssområdet ved Liavatnet. Påkoplinga frå Olsvikområdet til rv. 555 skjer via Storavatnet.

Buss: Eitt av dagens tunneløp i Lyderhorntunnelen reserveres for buss. Dette gjeld og to av felt på dagens rv. 555. Aust for Lyderhorntunnelen går buss på eige felt langs rv. 555 mot Lianakken og vidare mot Bergen.

Sykkel: Eitt av dagens tunnellop i Lyderhorntunnelen blir brukt til sykkel, og sykkelveg langs dagens sidevegnett utenfor tunellen. Lyderhorntunnelen er 1115 meter og relativt flat.



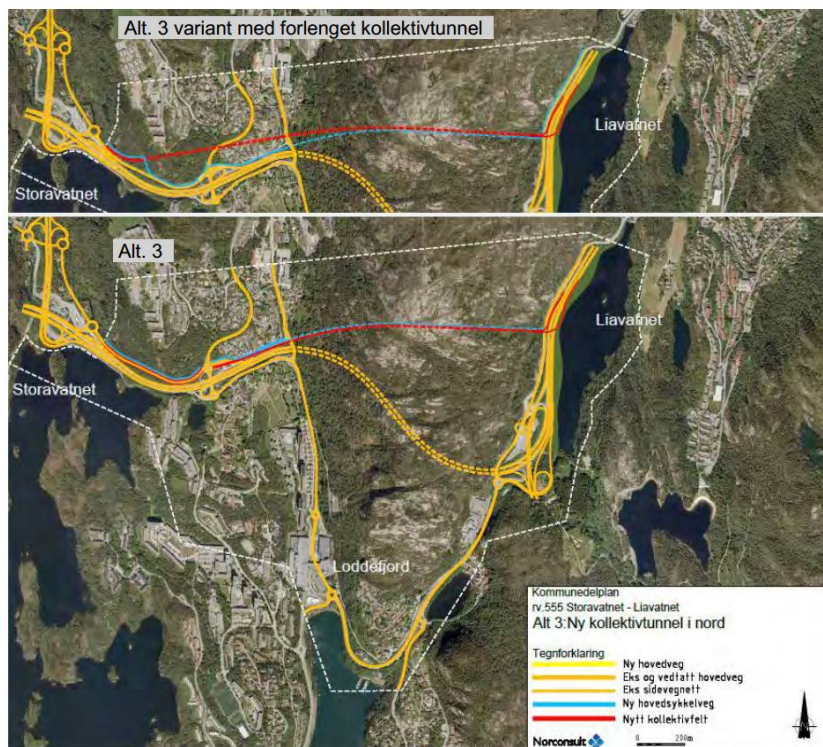
Alt. 3: Ny kollektivtunnel i nord, biltrafikk på dagens rv. 555

Hovudføre mål: Hovudføre målet i dette alternativet er å prioritere kollektivtransporten og sykkel mellom Storavatnet og Bergen med ein kortere trasé. I vestre del blir det og vurdert ein variant med forlenga busstunnel mot vest for å hindre inngrep og påverknad i bustadområdet vest for Lyderhorntunnelen. Busstraseen via tunnelen blir ca. 800 meter kortare enn dagens veg.

Veg: Dagens rv. 555 blir oppretthaldt for biltrafikk. Vestvendte ramper i Olsvikkrysset blir fjerna av omsyn til kapasitet og trafikksikkerheit ved etablering av nytt vegkryss ved Storavatnet.

Buss: Kollektivfelt blir etablert langs dagens sideveg fra Storavatnet til ny busstunnel. I aust blir tunnelen knytta til dagens veg i ein «gaffelløysing». Kollektivtraseer i alternativ 3 blir litt kortare enn via Lyderhorntunnelen, og mer rettet mot Bergen sentrum. I alternativ 3 variant er busstunnelen ca. 1,7 km mot ca. 1,4 i alternativ 3.

Sykkel: Sykkelveg langs dagens sidevegnett og ny sykkel tunnel parallelt med ny busstunnel i ein relativt flat trasé.



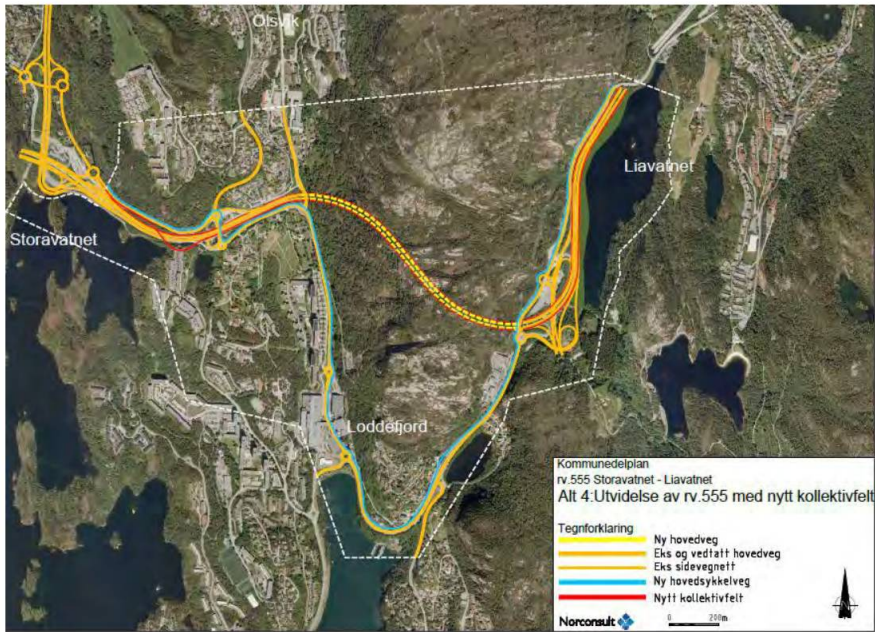
Alt. 4: Utviding av Lyderhorntunnelen med nye kollektivfelt

Hovudføre mål: Sikre god og sikker framkommeligheit for kollektivtrafikken mellom Storavatnet og Liavatnet og vidare langs rv. 555 mot Bergen sentrum gjennom ein «tradisjonell» etablering av kollektivfelt langs eksisterande veg. Dette inneber seksfelts veg slik at kollektivtransporten kan bruke to av felta.

Veg: Dagens rv. 555 blir oppretthalddt for biltrafikk med same standard og utforming.

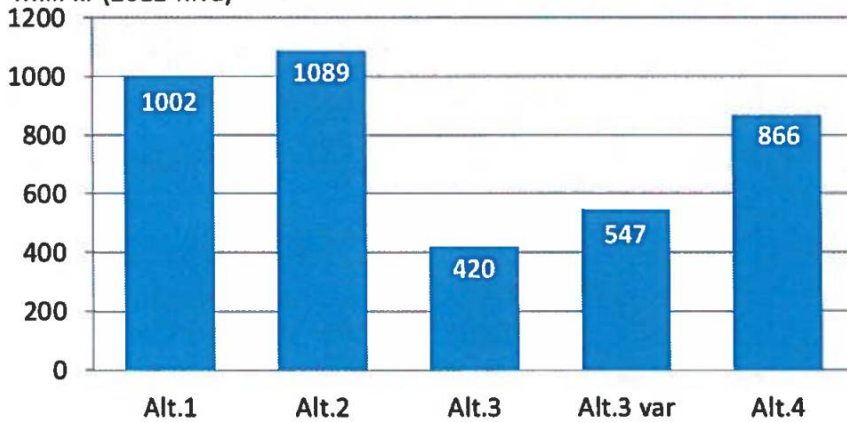
Buss: Lyderhorntunnelen blir strossa ut for å få plass til kollektivfelt i begge retningar. Dagens kapasitet og løysing for biltrafikken blir oppretthalddt. Det kan bli store konsekvensar for trafikkavvikling i ein lang anleggsfase under utstrossinga.

Sykkel: I dette alternativet er det ikkje aktuelt å føre syklistar inn i tunnelen. Dei får eit eige tilbod langsmed dagens veg via Loddefjord og Bjørndalspollen.



Investeringskostnader

Mill. kr (2012-nivå)



Konsekvensar og nytte

Tema	Alt. 1	Alt.2	Alt.3	Alt.3 var.	Alt.4
Ikke prissatte konsekvenser					
- Naturmiljø	0	0	0	0	0
- Nærmiljø-friluftsliv	0/+	0/+	-/0	0	0
- Naturressurs	0	0	0	0	0
- Kulturmiljø	0	0	0	0	0
- Landskapsbilde	-	- / 0	-	- / 0	- / 0
Ikke prissatte samlede konsekvenser	0	0	- / 0	0	0
Ikke prissatte samlet rangering	1	1	5	1	1
Prissatte konsekvenser					
- Netto nytte	-1629	-2245	95	-69	-954
- NNB (netto nytte pr offentlig kr)	-1,13	-1,10	0,17	-0,1	-1,03
Prissatte konsekvenser, rangering	4	5	1	2	3
Samlet rangering på grunnlag av KU	4	5	2	1	3

Vurdering av regionale interesser

I dette avsnittet vurderer vi i kva grad regionale interesser er ivaretatt i planen.

Generelt om planen

Dei ulike alternativa inneber alle i hovudsak utbygging av tunnel eller utbetring av eksisterande infrastruktur og vegar. Dette betyr at ingen av alternativa råkar andre arealinteresser i vesentleg grad. Av fylkeskommunen sine interesseområde er det difor fyrst og fremst samferdselsfaglege spørsmål som her blir lagt til grunn i vurderingane av alternativa.

Det er ikkje feltkapasiteten i Lyderhorntunnelen som er den kritiske faktoren for trafikkavviklinga i området. Det er av- og påkøyringsrampene mellom hovudkryssa og den totale kapasiteten på vestre innfartsåre inn mot Bergen sentrum som er dimensjonerande for totalkapasiteten i systemet. Ingen av alternativa gir auka kapasitet eller reduserer sårbarheita vesentleg. Samla sett meiner difor fylkesrådmannen at planen i hovudsak handlar om å få etablert ein eigen kollektivtrasé på strekninga.

Kulturminne

Med omsyn til automatisk freda kulturminne er det ikkje kjent funn av slike i eller tett ved forslag til trasear for ny Rv 555.

Området ved Liavatn er no under regulering og har vore vurdert opp i mot potensialet for konflikt med automatisk freda kulturminne både på land og i vatnet. Bergen Sjøfartsmuseum har ikkje påvist marinarkeologiske funn i Liavatnet.

Ved Storavatnet er det ikkje kjent funn frå førhistorisk tid.

Alternativa som ligg i kommunedelplanen synest få liten innverknad på området vurdert til å ha stort potensiale for konflikt med nasjonale kulturminneverdiar. Rett aust for Loddefjord sentrum ligg då Storehellaren kulturminne Id 55449. Denne ligg då opp og utanfor dei direkte tiltaksområda men innanfor det bandlagte traseområda. Med omsyn til tiltak vil Alternativ 1 ha større potensiale for negativ verknad enn dei andre.

Nasjonale og regionale mål om endra reisemiddelfordeling

Gjennom *Regional transportplan for Hordaland* er nasjonale mål i Nasjonal transportplan om at veksten i persontransporten skal skje ved kollektiv-, sykkel- og gangtrafikk vedteken for Bergensområdet. For å nå ei slik målsetting er det naudsynt å prioritere kollektivtrafikken i alle aksane ut frå Bergen, inkludert vestkorridoren. I dette biletet er det og viktig å setje fokus på konkurransehøvet mellom kollektivtransport og biltransport, og ikkje gjennomføre tiltak som forsterkar bilen sine konkurransefortrinn. Ein kollektivtunnel på

strekninga frå Storavatnet til Liavatnet vil vere med på å støtte opp under dei måla om at veksten i persontransporten skal skje ved kollektiv-, sykkel-, og gangtrafikk.

Samferdsel

Som ein del av arbeidet med kollektivstrategi for Hordaland er det gjennomført køyretidsmålingar på strekninga Storavatnet – Lyngbø. Av desse går det fram at bussane i dag har betydelege framkomstproblem i begge retningar, med størst gjennomsnittleg forseinking i retning vest (meir enn eitt minutt per kilometer). Målingane er gjennomført med utgangspunkt i data frå billetteringssystemet til Skyss, frå haldeplass til haldeplass.

I tillegg til at forseinkingane i seg sjølve representerer ei utfordring for dei reisande, bør det her og peikast på at variasjonen i køyretidene gjer det vanskeleg for kollektivreisande å planlegge reiser som medfører bussbyte undervegs. Busspassasjerane kan aldri vere sikker på å rekke planlagt buss frå aktuelle bytepunkt, noko som igjen har direkte konsekvens for om ein vel å reise kollektivt.

Statens vegvesen viser til at det venta trafikkauke på Rv 555 som følgje av opninga av Ringveg vest byggetrinn 2. I tillegg viser erfaring knytt til kapasitetsauke i vegsystemet (nytt Sotrasamband) at det er grunn til å vente auka trafikk inn mot Bergen og frå Sotra når nytt brusamband står ferdig. Denne trafikken må då hovudsakleg fordele seg mellom Ringveg vest og Rv 555 vidare inn mot sentrum.

Basert på at det allereie i dag er betydelege framkomstproblem for kollektivtrafikken på strekninga, og at det er forventa trafikkauke, vil det vere naudsynt å prioritere kollektivtrafikken for å kunne nærme seg politiske målsetnader om reisemiddelfordeling. Eitt alternativ som kan sikre føreseieleg framkomst for bussane vil vere å omdisponere to av fire felt til kollektivtrafikk (vert ikkje anbefalt i KVVU for transportsystemet i Bergensområdet), eit anna vil vere å etablere eigen trasé for bussen.

Når det gjeld sistnemnde, så har det i prosjektet vore arbeidd med ein busstunnel på strekninga Storavatnet – Liavatnet. Basert på at det nye sambandet vil gi kapasitetsauke inn mot Storavatnet, og at Ringveg vest er venta å gi trafikkauke på same strekning, er det grunn til å rekne med at det ikkje vil løyse utfordringane for kollektivtrafikken å berre prioritere buss inn til Storavatnet. Det er såleis behov for å sikre bussen framkomst vidare inn mot Bergen sentrum, noko som kan gjerast gjennom å etablere ein busstunnel inn til Liavatnet. Tunnelen vil kunne bidra til å styrke konkurransekrafta til kollektivtrafikken, og vil på sikt og kunne nyttast av Bybanen dersom det skulle vere aktuelt. Ved etablering av ein kollektivtunnel vil ein og kunne unngå at den positive effekten av eit prosjekt som er meint å mellom anna styrke kollektivtrafikken (Sotrasambandet), vert redusert som følgje av større framkomstproblem på andre strekningar.

For å oppnå at trafikkveksten i vestre korridor skal takast av miljøvenlege transportformer, er det naudsynt å få på plass ein gjennomgåande kollektivprioritering på heile strekninga frå Straume til Storavatnet, og vidare til Liavatnet. Gjennom realisering av Sotrasambandet del I vil ein få kollektivfelt på strekninga Straume til Storavatnet. Dette inneber at det er strekninga frå Storavatnet til Liavatnet som i tillegg er naudsynt å få kollektivprioritet på.

Samla sett handlar difor løysinga for Storavatnet – Liavatnet om å etablere ein kollektivtrasé på strekninga. Ingen av alternativa gir auka kapasitet/reduert sårbarheit for biltrafikken. Alternativ 3 etablerer kollektivtrasé på den enklaste måten og med lågast kostnad. Det blir ikkje naudsynt å stengje hovudvegnettet i byggefasen og man unngår trafikkauke gjennom Loddefjord. Alternativ 3 gir og den kortaste sykkelruta mellom Bergen og Bergen Vest, Sotra og Askøy.

Fylkesrådmannen stiller seg difor bak Bergen kommune og Statens Vegvesen si anbefaling om at det er alternativ 3 med forlenga tunnel som best oppfyller måla i planprogrammet og best legg til rette for å styrke kollektivtransporten. Kollektivtrafikken må sikrast ein føreseielig og god framkomst frå kollektivtunnelen heilt fram til ny kollektivterminal uavhengig av kvardenne blir lokalisert, sjå kapittel 0.

Framtidig kollektivsystem i Bergen Vest

Fylkestinget i Hordaland har gjennom sine fråsegn til «KVVU for transportsystemet i Bergen» og utgreiinga «framtidig bybanenett i Bergensområdet» gjeve sin tilslutning til at bybanen skal fremførast til alle bydelar i Bergen. Det er likevel grunn til å tru at det vil vere eit stort behov for å køyre buss parallelt med bybanen i vestkorridoren. Ein bybane med traséen Sentrum-Haukeland-Mindebyen-Oasen-Storavatnet gir passasjerane eit reisealternativ mellom Storavatnet og sentrum. Denne linja vil vere vesentleg meir

langsom enn dagens busslinjer, mellom anna grunna skifte mellom buss/bane. Ein ny rapport frå COWI konkluderer difor med at ein bybane på denne strekninga primært gir eit tverrgående tilbod som ikkje finnast i dag med fokus på relasjonane i Bergensdalen og på tvers internt i Bergen Vest. Derimot vil ikkje bybanen aleine kunne gi eit fullgodt og konkurransedyktig alternativ, og det vil framleis vere behov for høgfrekvent busslinje mellom sentrum og Storavatnet. Dette betyr at det uavhengig av bybane må bli lagt til rette for auka bussbetening i vestkorridoren. Dette vil best skje gjennom realisering av alternativ 3 med ein ny busstunell.

På bakgrunn av det ovannemnde er fylkesrådmannen ikkje eining i Statens vegvesen sin konklusjon om at framtidig systemval for kollektivtransporten må vere avgjort før ein kan ta stilling til val av planløyningar for parsellen Liavatnet – Storavatnet. Vi har tilstrekkeleg kunnskap til å slå fast at buss kjem til å spele ei viktig rolle i framtidens transportsystem, uavhengig av om bybanen blir realisert eller ikkje. Det er difor hensiktsmessig å få realisert ein ny kollektivtunell gjennom Lyderhorn og ny kollektivterminal parallelt med bygginga av sjølve Sotrasambandet

Bybanen er eit stort løft for kollektivtrafikken i Bergen. Noko av årsaken til passasjersuksessen ligg i at banen har tilnærma full framkomst gjennom byområdet. Likevel vil bussane fortsatt spele ei avgjerande rolle i kollektivsystemet i Bergen. Sjølv med eit fullt utbygd bybanenett visar ein rapport frå Urbanet analyse at omlag 60 prosent av kollektivreisene vil gå med buss i Bergensområdet i 2040.

Kollektivterminal ved Storavatnet

Dagens terminal ved Storavatnet ligg sentralt for busstrømmene fra Straume og Askøy. Dagens terminal fungerer ikkje godt, spesielt for strømmene til/frå Sotra. Desse strømmene har lange tilkoplingsrampar og det er ofte køproblematikk som forlenger reisetida unødig mykje. Det koster relativt mye køyretid å køyre innom Storavatnet, spesielt frå Straume. Tilbodet i form av busslinjer til Bergen vest på Storavatnet er i dag begrensa. Storavatnet terminal sin rolle i fremtidens kollektivtrafikk er avgjerande både på kva måte tilbodet på Sotra/Askøy skal tilpassas og på kva måte beteninga av Bergen vest skal skje. Med eit sterkt fokus på utvikling av ein betre byteterminal kan det skapast ein solid og vesentleg forbetra samanheng mellom Sotra/Askøy og Bergen vest enn i dag. Framkome for bussane er ei vesentleg utfordring i dette området. Mykje byutvikling både i Bergen og Sotra har ført til stor belastning på vegnettet, og kollektivtransporten står i den same køa som bilane. Med alle linjer frå Sotra og Askøy er det naudsynt med ein sterk og funksjonell terminal som gjer at ein klarer å få til effektive og gode byter mellom dei ulike linjene frå Sotra/Askøy og i Bergen vest.

Det var i utgangspunktet tenkt at ein skulle regulere inn ein ny kollektivterminal ved dagens lokalisering ved Storavatnet. I reguleringsarbeidet som no er under arbeid (for strekninga Kolltveit – Storavatnet) har det blitt diskutert om det kan vere hensiktsmessig å flytte terminalen lenger aust for å ta betre omsyn til kollektiuvreisande til og frå Loddefjord/Kjøkkelvik/Olsvik. Ein har på denne bakgrunn sett nærare på fire lokalitetar som kan vere aktuell for ny terminal.

Som ein foreløpig konklusjon i reguleringsplanarbeidet for parsellen frå Storavatnet og vidare vest, har vegvesenet anbefalt at ein berre regulerer inn ein midlertidig terminal på Storavatnet i vente på ein endeleg konklusjon i val av kollektivsystem i vest, og at ein finn det beste lokaliseringsalternativet i arbeidet med reguleringsplan for strekninga Storavatnet – Liavatnet. Dette indikerer at Statens vegvesen ikkje tek sikte på parallelle vedtak av reguleringsplanane for begge parseller. Fylkesrådmannen ser dette som uheldig og meiner at reguleringsplanen for Liavatnet – Storavatnet må prioriterast høgt slik at ein kan få realisert ein ny terminal lengre aust enn dagens lokalisering på Storavatnet samstundes med bygging av Sotrasambandet del I.

Uavhengig av val av lokalisering meiner fylkesrådmannen at ein parallelt med realisering av Sotrasambandet må bli bygd ein ny kollektivterminal som er meir funksjonell enn dagens terminal, og som legg betre til rette for byte mellom alle kollektivlinjer i området.

Status bompengesøknad

Fylkeskommunen har fått ansvaret for å få utarbeida ein bompengesøknad for Sotrasambandet. Det er nedsett ei arbeidsgruppe med deltaking frå fylkeskommunen, Statens vegvesen og kommunane Bergen Fjell, Øygarden og Sund. Grappa held no på med å utarbeida ein bompengesøknad. Arbeidet med ein bompengesøknad føregår ofte parallelt eller i etterkant av at reguleringsplan og kostnadsoverslag er

utarbeida. For enkeltprosjekt er det krav om godkjent reguleringsplan før endeleg lokalpolitisk vedtak vert fatta. I bompengepakkar der mange prosjekt inngår, vil plangrunnlag og kvalitet i kostnadsoverslaget variera. Uvissa i dei totale kostnadane kan derfor vera stor når ein bompengepakke vert lagt fram. Det må avklarast nærmare kva prosjekt som skal inngå i ein bompengesøknad for Sotrasambandet og om bompengepoepplet skal organiserast som prosjekt eller pakke.

Vidare planarbeid og planområdeavgrensing

I utgangspunktet skulle dei to kommunedelplanane for Sotrasambandet del I og II køyrast parallelt for å sikre at ein fikk eit samanhengande godt transportsystem heile vegen fram til Liavatnet. Det har no oppstått ein situasjon med tidsforskyvning mellom dei to prosessane. Nye moment i saka har no forsterka behovet for å sjå heile område samla, mellom anna nye alternativ for lokalisering av kollektivterminal. For å få på plass ei naudsynt kollektivprioritering må ny kollektivtunnell gjennom Lyderhorn og ein ny kollektivterminal bli etablert samtidig som sjølve sambandet. Fylkesrådmannen tilrår primært at reguleringsplanområdet vert utvida til å gjelde heile strekninga fram til Liavatnet. Sekundært at alternative lokaliteter for ny terminal blir inkludert i reguleringsplanarbeidet som no har starta.

Oppsummering

Dei ulike alternativa inneber alle i hovudsak utbygging av tunnel eller utbetring av eksisterande infrastruktur og vegar. Dette betyr at ingen av alternativa rårar andre arealinteresser i vesentleg grad. Av fylkeskommunen sine interesseområde er det difor fyrst og fremst samferdselsfaglege spørsmål som her er lagt til grunn i vurderingane av alternativa.

Denne saka handlar i fyrste omgang om val av alternativ innanfor planområdet som kommunedelplan for parsellen Storavatnet – Liavatnet dekkjer. I tillegg er det nokre moment som handlar om høvet til tilstøtande planarbeid som er kommentert.

Fylkesrådmannen er ikkje eining i Statens vegvesen sin konklusjon om at framtidig systemval for kollektivtransporten må vere avgjort før ein kan ta stilling til val av planløyser for parsellen Liavatnet – Storavatnet. Samla sett handlar løysinga for Storavatnet – Liavatnet om å etablere ein kollektivtrasé på strekninga. Ingen av alternativa gir auka kapasitet/reduert sårbarheit for biltrafikken. Alternativ 3 etablerer kollektivtrasé på den enklaste måten og med lågast kostnad og fylkesrådmannen tilrår at dette alternativet blir valt for vidare regulering. Kollektivtrafikken må sikrast ein føreseieleg og god framkomst frå kollektivtunnelen heilt fram til ny kollektivterminal uavhengig av kvardenne blir lokalisert.

Det er hensiktsmessig å få realisert ein ny kollektivtunnel gjennom Lyderhorn og ny kollektivterminal parallelt med bygginga av sjølve Sotrasambandet. Ein bør difor søkje å realisere dette samstundes med utbygginga av Sotrasambandet del I. Dette oppnår ein ved å utvide planområdet for reguleringsplanen som er under utarbeiding for strekninga.

Fylkesrådmannen meiner at det beste ville vere å få realisert ein terminal lengre aust enn dagens lokalisering på Storavatnet. Uavhengig av val av lokalisering må ein parallelt med realisering av Sotrasambandet få bygga ein ny kollektivterminal som er meir funksjonell enn dagens terminal, og legg betre til rette for bytte mellom alle kollektivlinjer i området.