



SAKSDOKUMENT

Utvallsaknr	Utval	Møtedato
95/18	Komité for plan og utvikling	18.09.2018

Detaljreguleringsplan for ny fylkesveg 561 Kolltveit - Ågotnes 1. gangs handsaming. Tiltakshavar: Fjell kommune

Samandrag av saka:

Fjell kommune har i samarbeid med Statens vegvesen utarbeida detaljreguleringsplan for ny fylkesveg 561 mellom Kolltveit og Ågotnes. Reguleringsplanen inngår i delprosjekt 3 i Sotrasambandet; fastlandssambandet Sotra – Bergen og det nord-s rg ande sambandet på Sotra.

Kommunedelplan med konsekvensutgreiing for strekninga Kolltveit-Ågotnes vart vedteken i 2009. Framlegget til detaljregulering tek utgangspunkt i tras valet i kommunedelplanen med føresegner og retningslinjer.

Planframlegget legg opp til ei fullstendig trafikkloysning på strekninga og opnar for etablering av ny 4-feltsveg mellom Kolltveit og Ågotnes, med planskilte kryss på Kolltveit og Ågotnes, tre bruar over vatn og vassdrag, samt eit miljølokk på Ågotnes. Strekninga har ei total lengde på 9,7 km. Planframlegget avvik i fr  KDP, men har bakgrunn i at prognosane for trafikk er endra og eit auka fokus på lokalsamfunns- og næringsutvikling i nordre Fjell og Øygarden.

I framlegget til reguleringsplanen er det teke høgde for at ein kan bygge ein 2-feltsveg med midtdelar som eit første byggetrinn, men vegen er planlagt som ein 4-feltsveg H7 i tråd med krav i vegnormalane, N100. Utover veg- og trafikkm l for køyrande tek planen omsyn til gang- og sykkeltrafikk på Kolltveit og Ågotnes, samt legg til rette for samfunnsøkonomisk god arealbruk, bustad- og næringsutvikling.

Planarbeidet har vore omfattande og tildels komplisert. Dokumentasjonen av planarbeidet er også omfattande, og inneheld ei rekkje rapportar, grunnlagsdokument av ulikt slag, eit omfattande kartmateriale, h gdeskisser m.v. Dette har vore grunnlaget for dei tre hovuddokumenta som den politiske handsaminga primært er knytt til; reguleringskarta, planf resegnene og planskildringa.

Hovudmålet med planframlegget er å få ei rask, effektiv og trafikk sikker trafikkåre fr  Kolltveit til Ågotnes som er kopla til vegsystem til nabokommunane. Det er særleg næringstrafikken til dei store industriområda på Ågotnes, Kollsnes og Sture som krev

en ny veg av god standard. Dei samfunnsmessige fordelane ved å få ein ny veg av god standard, samt ringverknadene det kan få for næringsaktivitet og attraktivitet for busetting tett på eit område med høg konsentrasjon av arbeidsplassar vert vurdert som større enn dei negative konsekvensane av planframlegget. Større negative konsekvensar er avgrensa ved avbøtande tiltak. Rådmannen har utover dette ingen vesentlege merknader til planen slik den ligg føre.

Rådmannen er glad for at ein no er komen så langt at planen er klar for høyring og offentleg ettersyn og rår til at planen vert sendt ut på høyring.

Innstilling:

Komité for plan og utvikling vedtek:

Komité for plan og utvikling godkjenner at framlegg til detaljreguleringsplan for ny fylkesveg 561 Kolltveit - Ågotnes, vert lagt ut til offentleg ettersyn, i samsvar med § 12-10 i plan- og bygningslova.

Straume, den 04.09.2018

Steinar Nesse (s)
Rådmann

Bjørn Erik Kristiansen (s)
Plan- og eigedomssjef

Handsama i Komité for plan og utvikling - 18.09.2018:

Representanten Ivar Einarsen, AP ba komiteen vurdere om han er ugild sidan han er grunneigar innafør det regulerte området. Komiteen konkluderte med at han er ugild og han forlet møtet.

Wenke Iren E Liljegren ,AP kom til møtet som vararepresentant.

Representanten Kjell Rune Garlid, SL ba komiteen vurdere om han er ugild sidan han er grunneigar innafør det regulerte området. Komiteen konkluderte med at han er ugild og han forlet møtet.

Kjersti Merethe Turøy, SL kom til møtet som vararepresentant.

Sjefsingeniør Einar Lunde presenterte planen.

Innstillinga vart samrøystes vedteken.

Vedtak i Komité for plan og utvikling - 18.09.2018:

Komité for plan og utvikling vedtek:

Komité for plan og utvikling godkjenner at framlegg til detaljreguleringsplan for ny fylkesveg 561 Kolltveit - Ågotnes, vert lagt ut til offentleg ettersyn, i samsvar med § 12-10 i plan- og bygningslova.

Dokument vedlagt saka:

- Reguleringsføresegner datert 29.06.18
- Planskildring datert 29.06.18
- ROS-analyse datert 23.03.18

Dokument som ligg på følgjande lenke:

<https://www.fjell.kommune.no/globalassets/dokumenter/politikkinnsynogaering/ekstra-motedokument/kpu/2018-09-18/samlefil-reguleringsplankart.pdf>

- Plankart i målestokk 1:1000 delt inn i 28 kartblad, alle datert 29.06.18

Ikkje trykte dokument:

Rapportar/tekniske dokument som ligg til grunn for planframlegget)

1. Teikningshefte Ny fv. 561 Kolltveit – Ågotnes 29.06.2018
2. Teikningshefte Byggetrinnsløysing Kolltveit 05.06.2018
3. Rapport forprosjekt konstruksjon 04.03.2018
4. Formingsretteleiar 23.03.2018
5. Geologisk rapport 18.04.2017
6. Geoteknisk notat 07.04.2017
7. Geoteknisk datarapport 07.04.2017
8. Lysberekning 04.04.2017
9. Rapport – Luftkvalitet 09.03.2018
10. Notat – VA – Overvatn og vassdrag 06.03.2018
11. Notat – VA – Vatn og veglinje 10.05.2017
12. Ytre miljøplan 23.03.2018
13. Notat – Naturmangfald 20.03.2018
14. Notat – Anleggsgjennomføring 23.03.2018
15. SHA-plan (Sikkerhet, helse og arbeidsmiljø) 23.03.2018
16. Framtidig trafikkgrunnlag. Grunnlag for val av dimensjoneringsklasse, Sivilingeniør Helge Hopen AS 08.10.2015
17. Trafikkvurdering Ågotnes, Sivilingeniør Helge Hopen AS 29.06.2016
18. Merknader til varsel om oppstart

Saksopplysningar:

Fjell kommune har i nært samarbeid med Statens vegvesen utarbeida framlegg til detaljreguleringsplan for ny fylkesveg 561 mellom Kolltveit og Ågotnes. Det er Multiconsult AS som har vore konsulent for arbeidet med reguleringsplanen for den nye vegen.

Reguleringsplanen inngår i delprosjekt 3 i Sotrasambandet; fastlandssambandet Sotra – Bergen og det nord-sørgående sambandet på Sotra.

Bakgrunn for planarbeidet

Planframlegget skal legge til rette for etablering av ny fylkesveg 561 mellom Kolltveit og Ågotnes i Fjell kommune.

Kommunedelplan for Sotrasambandet delprosjekt 3, fv 561 Kolltveit – Ågotnes vart vedteken av kommunestyret hausten 2009. Detaljreguleringsplan er utarbeida med grunnlag i traséval som vart gjort i kommunedelplanen og med dei måla som er vedteke i denne planen. Målsettinga for planarbeidet har vore følgjande:

Hovudmål:

- *Å få ei rask, effektiv og trafikk sikker trafikkåre frå Øygarden og nordre delar av Fjell inn mot Rv 555 og vidare mot Bergen. Særleg næringstrafikken til dei store industriområda på Ågotnes, Kollsnes og Sture krev ein ny veg av god standard. Vegen skal også inngå i ein framtidig oppgradert transportkorridor frå lengst sør i Sund kommune til lengst nord i Øygarden kommune.*

Delmål:

- *Sparte transportkostnader for busette og næringsliv*
- *God linjeføring*
- *Minst muleg negative konsekvensar for natur og miljø*
- *Færre trafikkulykker*
- *Størst muleg avlastning av eksisterande veg*
- *Betra nærmiljø langs eksisterande veg (luft/støy)*
- *Tryggare gang- og sykkeltrafikk*
- *Leggja til rette for samfunnsøkonomisk god arealbruk, bustad- og næringsutvikling i denne delen av kommunen*

Hordaland Fylkeskommune (HFK) sine føringar for planlegginga

Fylkesutvalet i HFK fatta eit vedtak i samband med oppstart av reguleringsplanen. Dette lyder slik:

1. *Hordaland fylkeskommune skal ha eit tenleg og trafikk sikkert vegnett, men legg til grunn at i arbeidet med å planlegge nye vegtiltak på fylkesvegnettet må ein større grad ta omsyn til at prosjekta er økonomisk gjennomførbare.*
2. *Fylkesutvalet gir fråvik frå vegnormalane og går inn for at ny FV 561 mellom Kolltveit og Ågotnes vert planlagt som tofeltsveg (H5), men med rumlefeldt i staden for midtdelar. Det vert ikkje planlagt forbikøringsfelt på strekninga.*
3. *Fylkesutvalet går inn for at kryss på Ågotnes sør vert planlagt som eittplanskryss, og at det må arbeidast vidare med avbøtande tiltak som ivaretar trafikktryggleiken. Eit eventuelt framtidig toplanskryss bør detaljerast i samband med senterutvikling av Ågotnes.*
4. *Fylkesutvalet legg til grunn at reguleringsplanen må sikre tilstrekkeleg areal til at vegen på eit seinare tidspunkt kan utvidast til 4 felt og med toplanskryss på Ågotnes.*
5. *Fylkesutvalet føreset at det vert lagt til rette for gjennomgåande gang- og sykkelveg i området.*

I Fylkesutvalet sitt vedtak skal ny fylkesveg 561 mellom Kolltveit og Ågotnes planleggast som 2-feltsveg samt at kryss Ågotnes sør vert planlagt som eittplanskryss. Samstundes legg vedtaket opp til at den må sikrast tilstrekkeleg areal for ei seinare utviding til 4-feltsveg og toplanskryss på Ågotnes sør.

Val av vegstandard

Føringar for standard (vegnormalane) på veg er i stor grad styrt av årstdøgtrafikken (ÅDT). Det same er val av kryssutforming. Dei ulike standardane gir utslag på utforming av løysingane i planen, knytt til trafikktryggleik, flyt i trafikken, hastighet, breidde, linjeføring og kryssutforming sentralt.

I det vidare kjem ein gjennomgang av korleis desse tema er lagt til grunn i planframlegget.

Prognoser for ÅDT, førande for val av standard:

Kommunedelplanen frå 2009 bygde på trafikkprognosar som gav grunnlag for bygging av ein 2-feltsveg, standardklasse H5 med midtdelar og forbikøringsfelt etter handbok N100. Prognosen den gangen tilsa at ein kunne rekne med omlag 10 000 kjøretøy i år 2035. Ved starten av reguleringsplanarbeidet i 2015 vart det estimert framtidig trafikknivå, høgare enn venta i 2009. Trafikkberekningane er utført av Sivilingeniør Helge Hopen AS og er uttrykt vedlegg til saka.

Den nye trafikkprognosen viser ein ÅDT mellom 11 190 og 19 607 i 2045. Den låge prognosen 11 190 er basert på ei utflating av trafikknivået trass i at ein ventar vekst i folketalet. Dette vil vere relatert til langsiktig stagnasjon og eventuell nedgang i olje- og gassindustrien kombinert med auka innsats på verkemiddel som skal dempe trafikken på vegnettet. Den høge prognosen 19 607 er basert på moderat/sterk vekst i trafikken i tråd med ei positiv utvikling i både folketal og næringsutvikling, mellom anna med ein føresetnad om at stagnasjon innan olje- og gassindustrien er mellombels og at aktiviteten vil kunne ta seg opp på sikt.

I 2017 er ÅDT oppe i 12 200 nord for Kolltveitkrysset. Ut i frå desse trafikkdata har Fjell kommune i samråd med Statens vegvesen vald å planlegge for ein 4-feltsveg, standardklasse H7 i tråd med Handbok N100. Med denne vegstandarden oppnår ein høgast trafikktryggleik og flyt i trafikken. Det kan likevel byggast ein annan vegstandard enn prosjektert innanfor regulert areal, jf. punkt 2 i vedtak i fylkesutvalet.

Prognoser for ÅDT, førande for val av kryssløysing:

I 2017 er ÅDT sør for rundkøyring på Ågotnes på 10 700. Handbok N100 set krav om planlegging av toplanskryss ved ÅDT over 8000. I planframlegget er det difor planlagt for eit toplanskryss på Ågotnes sør, noko som er i samsvar med kommunedelplan frå 2009 og sentralt for intensjonen om å føre tungtransport til kryss i nord (Ågotnes). Trafikktryggleiken for gåande og syklande er også best ivareteke med eit planskilt kryss. Innan for planen er det mogleg å bygge andre kryssløysingar, som t.d. ei rundkøyring, jf. punkt 3 i vedtak i fylkesutvalet

Linjeføring:

Fordi planen skal kombinere 2 og 4 felt, er det jobba mykje med å finne rett linjeføring. Det har vore nødvendig med eit fråvik, som inneber at linjeføringa er planlagt ut i frå 80 km/t framfor 90 km/t på den strekninga som opnar for fire felt. Linjeføring for ein 4-feltsveg med fartsgrense 80 km/t, skil seg ikkje frå linjeføring for 2-feltsveg med 80 km/t fartsgrense. dersom vegen blir bygd med fire og to felt er overgangane sikra. Det er regulert tilstrekkeleg breidde slik at ein har teke høgde for å kunne bygge eit første byggetrinn med to felt, jf. punkt 4 i vedtak i Fylkesutvalet.

Kostnader

Det er utført kostnadsestimat (anslag) på veganlegget i august 2017. Her har ein berekna forventa kostnad (P50) med full utbygging av ein 4-feltsveg, sjå tabell under.

I etterkant er det kostnadsberekna bygging av: 1) 2-feltsveg med midtdelar både med og utan 4-feltskonstruksjonar, 2) 2-feltsveg utan midtdelar med romlefelt og eittplanskryss. Tabellen under viser forskjellane i forventa kostnad ved bygging av dei ulike standardløysingane, jf. punkt 1 i vedtak i fylkesutvalet.

Vegstandar og løysingar	Forventa kostnad
Full utbygging av 4-feltsveg	2,3623 milliardar
2-feltsveg midtdelar, forbikøringsstrek og konstruksjonar til 4-feltsveg (førebuing til 4-felt), toplanskryss på Ågotnes sør	2,1824 milliardar
2-feltsveg med midtdelar, forbikøringsfelt og konstruksjonar til 2-feltsveg, toplanskryss på Ågotnes sør	1,9621 milliardar
2-feltsveg med 2-feltskonstruksjonar utan midtdelar, romlefelt, rundkøring på Ågotnes sør	1,8901 milliardar

Tabell: Forventa kostnad (P50) for bygging av ulike vegstandardar

Det skal føyast til at utbygging av 2-feltsveg som eit første byggetrinn med seinare utviding til 4-felt vil verte vesentleg dyrare enn å bygge 4-feltsveg i eitt byggetrinn.

Planprosess.

Oppstartsmøte vart halde i mai 2015. Representantar frå Fjell kommune og Multiconsult deltok på møte. Bakgrunnen for planarbeidet, føringar for og forventningar til planarbeidet vart gjennomgått.

Oppstart av planarbeidet vart kunngjort hausten 2015. Grunneigarar, naboar som er part i saka og offentlege mynde vart varsla per brev datert 08.10.15. Totalt 22 innspel er motteken, kor 6 er frå offentlege mynde og 16 frå private. Det er ikkje varsla motsegn til planen. Varslingsgrensa har blitt utvida, og varsla to ganger etter dette. Innkomne merknader til varsel om oppstart er summert opp og kommentert i kap. 10 i planskildringa. Ein kjem difor ikkje nærare inn på desse her.

Planarbeidet har også vorte presentert for politikarane ved fleire høve. Det er også halde møte med politisk leiing for prinsipielle avklaringar

Konsekvensutgreiing

Det konkrete tiltaket (planen for ny fv 561) er konsekvensutgreidd på eit høgare plannivå, i kommunedelplan for Sotrasambandet delprosjekt 3, Fv 561 Kolltveit – Ågotnes, vedteken den 26.11.2009. Reguleringsplanen er i samsvar med overordna plan og er difor ikkje konsekvensutgreidd etter plan- og bygningslova §4-2 og forskrift om konsekvensutgreiing. Det er nokre fråvik frå den vedteke kommunedelplanen, men desse vil ikkje aleine utløyse krav om KU. Fråvika er nærare omtalt i kapittel 5.6 og 8.15 i planskildringa og vert gjort nærare greie for under.

Det er gjennomført relevante utgreiingar for å avdekke eventuelle konsekvensar og for å kome fram til forbetrande tiltak.

Fråvik

Fråvik frå kommunedelplan Sotrasambandet, Fv 561 Kolltveit – Ågotnes og Kommuneplanen sin arealdel:

- KDP konkluderte med 2-feltsveg. Nye trafikkprognoser tilseier 4 felt mellom Kolltveit og Ågotnes.
- Linjeføringa til vegen er stort sett den same som i KDP frå 2009, men med mindre avvik.

- Den største endringa i planforslaget samanlikna med KDP er at ein i reguleringsplanen har vurdert behov for mellombels rigg- og anleggsområde til bygging av vegen. Dette er ikkje gjort i KDP 2009 og avviket betyr at ein enkelte stader langs veglinja treng større areal enn det var avsett i KDP. Det gjeld området ved Fjæreidpollen som er utvida på grunn av behov for større areal ved bygging av brua over Fjæreidpollen. Rigg- og anleggsområda vert tilbakeført til gjeldane status etter gjennomført bygging, med unntak av det automatisk freda kulturminnet i Fjæreidpollen som må fjernast på grunn av konflikt med naudsynt anleggsveg. Når det gjeld tilhøvet til konsekvensutgreiinga i KDP vart det her vurdert eit større område i og med at det var fleire alternative linje som var grovt sett av på karta.
- På Kolltveit skal ein bygge ny gang- og sykkelveg frå nytt toplanskryss som vert kopla på eksisterande gang- og sykkelveg i krysset mellom Skjergardsvegen og Kolltveitvegen. Denne var ikkje med i kommunedelplan frå 2009.
- Frå Ågotnes til Barneshaugen er det i reguleringsplanen lagt inn ny gang- og sykkelveg. Denne var ikkje med i kommunedelplan frå 2009.

Fråvik frå KDP Ågotnes

- Angeltveitvassdraget som kryssar vegarealet på Ågotnes, er avsett til H560 Bevaring naturmiljø i kommunedelplan for Ågotnes. Sona er retningsgjevande for reguleringsplanarbeidet. Det har vore viktig å ta omsyn til naturmangfaldet og det er tiltak i reguleringsplanen som sikrar fri gang av anadrom fisk i vassdraget. Dette er sikra i føresegnar og vert følgt opp i YM-planen kor det er ei rekke tiltak som skal sikre naturverdiane i og etter anleggsfasen.

Det er også sendt søknad om fråvik frå Håndbok N100, desse er knytt til vegtekniske løysingar og er nærmare presentert i planskildringa.

Planområde og eksisterande situasjon

Planområdet er ein om lag 9,7 km lang korridor som strekk seg frå Kolltveit i sør via Fjæreidpollen til Ågotnes i nord.



Kart og ortofoto med planområdet si avgrensing og lokalisering.

Det regulerte planområdet er omlag 1583 dekar stort. Plangrensa er noko redusert i høve til det som er varsla. Den endeleg fastsette plangrensa omfattar det som er naudsynt for det ferdige veganlegget, samt areal som trengs under bygginga.

Store delar av planområdet går gjennom naturområder som er uberørte i dag. Planlagt veganlegg vil vidare knytte seg på eksisterande veganlegg i nord og sør. Prinsippet har vore å knytte seg til vegane slik at linjene møtest og å ta inn naudsynte fortau, gang- og sykkelveggar. På Ågotnes grensar planen til skule, nærings- og bustadområder, og det har vore viktig ikkje å gå for mykje inn i desse områda.

Framlegg til plan.

Hovudmålet med planen er å regulera eit nytt veganlegg som gjev rask, effektiv og trafikksikker ferdsel. Planframlegget regulerer ei fullstendig trafikklysning med etablering av ny 4-feltsveg mellom Kolltveit og Ågotnes med planskilte kryss på Kolltveit og Ågotnes, tre bruer over vatn og vassdrag, og eit miljølokk på Ågotnes. Strekinga har ei total lengde på ca. 9,7 km.

Det er 28 plankart som fortel og fastset arealbruken. Plankarta er framstilt i 3 vertikalnivå: Vertikalnivå 1 under grunnen, 2: på grunnen og vertikalnivå 3: over grunnen.

Planområdet er regulert til følgjande føremål, jf. Plan- og bygningslova (PBL) § 12-5, tredje ledd:

- Bygningar og anlegg
- Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur
- Grønstruktur
- Landbruks-, natur- og friluftsmål og reindrift
- Bruk og vern av sjø og vassdrag, med tilhøyrande strandsone

Det vert regulert inn følgjande omsynssoner jf. PBL § 12-6:

- Sikringssone
- Støysone
- Faresone
- Omsynssone Bevaring kulturmiljø H570
- Omsynssone Bandlegging etter lov om kulturminner H730

Det vert regulert inn følgjande føresegsområder (bestemmelsesområde) jf. PBL § 12-7:

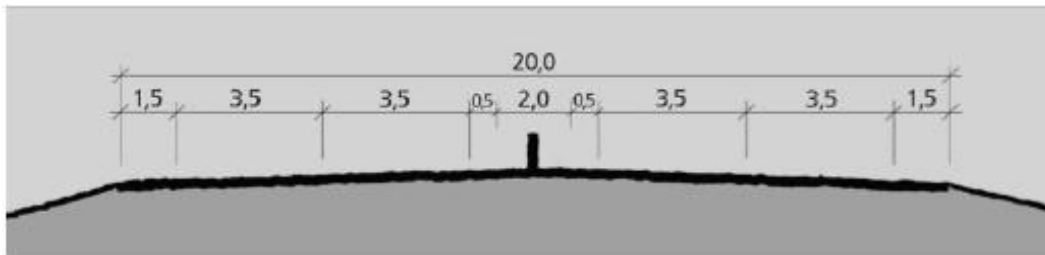
- Gjeldande plan skal gjelde #1-8 (kan nyttast som anlegg- og riggområde)
- Krav om særskilt rekkefølge for gjennomføring av tiltak #9
- Anlegg- og riggområde #10

Det er utarbeida reguleringsføresegner, planskildring og ROS-analyse til planen.

I tillegg er det utarbeida ei rad rapportar og tekniske dokument som ligg til grunn for planframlegget.

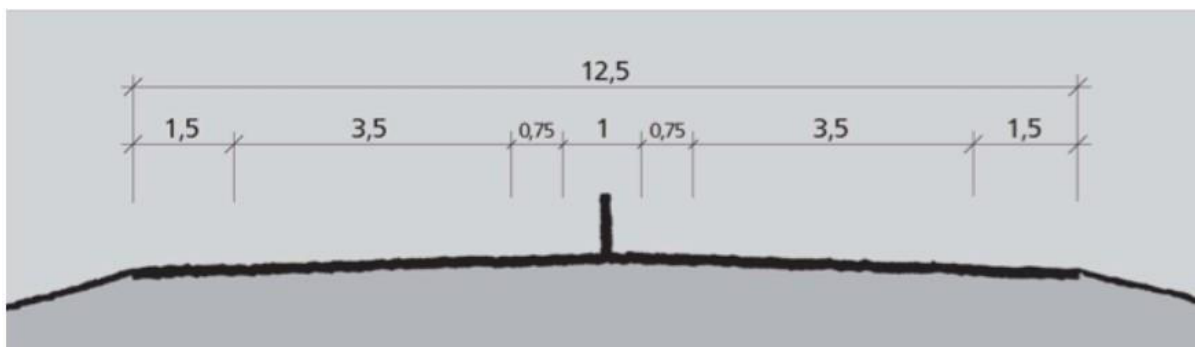
Dimensjonering og vegstandard

Mellom Kolltveit og det planskilte kryss på Ågotnes sør er den nye fylkesvegen planlagt som 4-feltsveg, standardklasse H7 etter handbok N100. For standardklasse H7 gjeld dimensjonskriteria vist under.



Figur: Normalprofil for dimensjoneringsklasse H7. Kjelde: Handbok N100, Statens vegvesen

Frå det planskilte krysset på Ågotnes sør og vidare nordover til Barneshaugen er den nye fylkesvegen planlagt som 2-feltsveg, standardklasse H5 etter handbok N100. Denne dimensjoneringsklassen vert nytta for motortrafikkvegar der ÅDT er mellom 6000 og 12000. Krav til vertikalgeometri, horisontalgeometri og fart følgjer vegklasse H7 (verdiar for H7 i parentes).



Figur: Normalprofil for dimensjoneringsklasse H5. Kjelde: Handbok N100, Statens vegvesen

Kolltveit

Ny Riksveg 555 (Sotrasambandet), ny fylkesveg 561 (nord) og ny fylkesveg 555 (sør) skal møtast i krysset på Kolltveit. I tillegg skal dagens fylkesveg 561 nordover koplatt på her.

Kryssløysing:

Kryssområdet på Kolltveit er komplekst med tre 4-feltsvegar som skal koplatt saman, i tillegg til lokalvegar og gang- og sykkelvegar. Det er fleire høgdenivå med fotgjengarkullvert, bru og tunnelar. Det er gjort vurderingar av ulike kryssløysingar. Viktige kriteriar i desse vurderingane har vore kapasitet, tryggleik, fotgjengarløysingar og kollektivløysingar. Endeleg løysing er eit planskilt kryss med filterfelt for trafikk frå Bergen mot Sund og ei rundkøyring med ein diameter på 50 meter.



I samband med utbygginga av Rv. 555 Sotrasambandet, parsell Kolltveit – Storavatnet er det utarbeidd ei byggetrinnsløysing for kryssområdet på Kolltveit. Løysinga er utarbeidd for å optimalisere tilhøvet mellom dei to planane, slik at mest mogleg av det som skal byggjast i 1. byggetrinn (Sotrasambandet) kan nyttast vidare ved utbygging av 4-feltsveg til Ågotnes.

Trasé mellom Kolltveit og Ågotnes

Mellom Kolltveit og det planskilte krysset på Ågotnes sør er vegen planlagt som 4-feltsveg, standardklasse H7. Strekinga skal fungere som ein effektiv transportetappe mellom Ågotnes og Kolltveit og vidare mot Sund, Straume og Bergen.

Frå krysset på Kolltveit vert vegen ført vidare nord-vestover mot Midtmarka over Kolltveitmarka. Her passerer vegen Nordrvatnet på ei ny bru. Deretter kryssar den Morlandsvegen, som passerer under i kullvert med to køyrefelt og fortau. Langs Morlandsvegen vert fortau forlenga og gangrampar koplar fortauet til ny fv. 561 kor det er avsett plass til kollektivhaldeplass for buss. Vegen vert deretter ført vidare på ei bru over Morlandsvatnet.

Frå Morlandsvatnet går den nye fylkesvegen gjennom ei stor tosidig skjering, før den kryssar Fjæreidevegen. Fjæreidevegen kryssar i ein tilsvarande kullvert som Morlandsvegen, og får gangrampar opp til ny fylkesveg der det er avsett areal til kollektivhaldeplass. Det vert regulert inn fortau langs Fjæreidevegen eit lite stykke mot nordaust og i ei lang strekning mot sørvest. På grunn av det større mellombels rigg- og anleggsområde her vil det vere naudsynt å sikre trygg ferdsel for mjuke trafikantar. Vidare går vegen i ny bru over Fjæreidpollen via Høgholmen. Frå Høgholmen bru til det planskilte krysset ved Ågotnes går vegen på sørsida av Spjeldsfjellet og vidare gjennom Midtmarka.

Alle bruene på strekinga er utforma i samarbeid med Selberg Arkitekter AS, god tilpassing til landskapet vore eit overordna mål.

Høgholmen bru:

Høgholmen bru er planlagt som ei fritt frambygd bru over Fjæreidpollen med ei lengde på 510 meter. Brua er plassert høgt i landskapet for å gje ei god tilpassing til landskapet og gje rom for å krysse under brua.



Figur: Visualisering av Høgholmen bru, sett frå sør. Kjelde: Multiconsult

Ågotnes

På strekninga mellom det planskilte krysset på Ågotnes sør og vidare nordover til rett nord for eksisterande kryss til Barneshaugen og Vindenes er vegen i planlagt som 2-feltsveg, dimensjoneringsklasse H5. Frå rundkøyring på Ågotnes nord ligg ny veg i same trasé som eksisterande veg og vert kopla på eksisterande veg rett nord for krysset til Barneshaugen og Vindenes.

I utforminga av toplanskrysset på Ågotnes sør har ein vurdert fire ulike typar kryss og samanlikna desse ut i frå gitte tema og mål. Ei hovudutfordring var å oppnå tilstrekkeleg tryggleiksavstand til 300 kV leidninga, dette var utslagsgivande for valet ein har landa på. Planen legg opp til eit ruterkryss med stor sentralrundkøyring. Det var ikkje mogleg å tilfredsstille minste avstandskrav mellom veganlegg og nærmaste straumleidning 132 kV som går inn til transformatorstasjon på Ågotnes. Ein må derfor søkje om endring av konsesjon for å legge denne høgspentleidningen i kabel på eit mindre strekk inn til transformatorstasjonen på Ågotnes.



Figur: Utsnitt frå E-teikning som viser krysset på Ågotnes sør.

Alternativsvurderingar Miljølokk eller bru

I kommunedelplan frå 2009 var det planlagt med eit miljølokk med lengde 70 meter i sentrum av Ågotnes. I møte om Ågotnes sentrum kom det innspel om bru. Ein vurderte difor ulike alternative løysingar for Ågotnes sentrum, i området mellom skule og sentrumsområdet. Det vart vurdert tre alternativ for veganlegget si utforming; langt miljølokk (ca. 200 meter), kort miljølokk (70 meter som i kommunedelplan frå 2009) og bru.

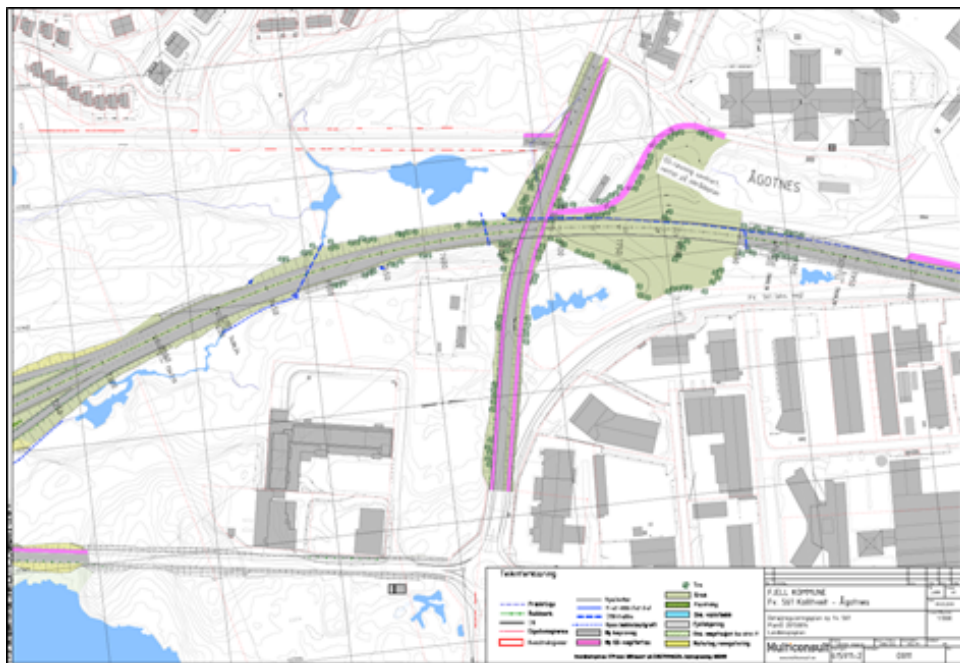
Alternativ 1, langt miljølokk er vurdert til å vere klart best med omsyn på miljø- og stadutvikling, samt for mjuke trafikantar og natur og landskap. Når ein bygger lokk til haugen aust for skulen vil lokket og haugen saman danne ein lang skjerming av skuleområdet. Kvaliteten på skulen sitt uteområde vert svært mykje betre og gjev gode høve til å lage aktive uteareal til skulen og mot sentrum. Nybygg langs Landrovegen saman med park over lokket vil binde dei to områda av Ågotnes sentrum mot kvarandre. Langt miljølokk er det dyrast alternativet i drift og byggekostnad.

Alternativ 2, kort miljølokk ligg mellom dei to andre løysingane i mange av fagtema. Det vert likevel ikkje rekna som eit godt kompromiss. Den korte lengda gjer at ein ikkje klarar å skjerme skuleområdet sjølv om sjølve kryssinga vert god. Ein oppnår dermed ikkje så mykje med å bygge eit kort lokk framfor ei bru som er billigare å bygge og drifte.

Alternativ 3, bru er vurdert til ikkje betre forholda innan miljø- og stadutvikling, eller avbøte den nye vegen sin dominerande plass på Ågotnes. Bru er det beste alternativet ut frå køyreoppleving på ny fylkesveg, trafikksikkerhet og byggekostnadar.

Det er i planforslaget planlagt for alternativ 1, langt miljølokk. Lengda på miljølokket er i planframlegget 180 meter, som er lengda frå kryssing av Landrovegen til ein når haugen ved skulen noko som gjer at ein oppnår maksimal skjerming av skuleområdet.

Ny fv. 561 går under miljølokket. Den vegen i aust-vest retning, Landrovegen, vert ført over miljølokket og vidare bort mot eksisterande rundkøyring i Ågotnes sentrum. Vegen er regulert med fortau på begge sider. Ein tek i dette planforslaget ikkje med eksisterande rundkøyringa i Ågotnes sentrum, då dette området bør vurderast i ein samla plan for Ågotnes sentrum.



Figur: Utsnitt av landskapsplan som viser område kor Landrovegen kryssar over fv. 561 med miljølokk på Ågotnes. Eksisterande rundkøyring i Ågotnes sentrum kan sjåast nede i midten av teikninga. Kjelde: Multiconsult

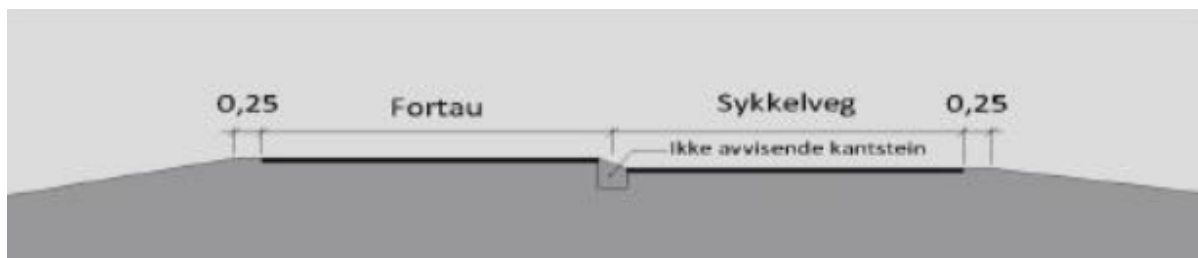
Krysset på Ågotnes nord vert planlagt som ei 4-arma rundkøyring med ein diameter på 45 meter. Ein arm går mot næringsområdet/CCB i øst og to armar er for hovudvegen. Den siste armen er sett av for framtidig veg til nytt næringsområde på vestsida av hovudvegen. Vegen austover frå rundkøyringa og inn mot industriområdet vert planlagt i standardklasse A2 med fortau. Denne klassen vert nytta for tilkomstveger i middels tett busetnad, og er eit naturleg val i dette området. Vegen vert knytt til Bleivassvegen i ei ny rundkøyring med ein diameter på 30 meter.

Det nye veganlegget vert avslutta med ein overgang mot eksisterande veg i nord, eit lite stykke nord for avkøyrsla til Barneshaugen og Vindenes.

Fortau/Gang- og sykkelvegar

Det vert tilrettelagt for ny gang- og sykkelveg langs det nye veganlegget på Kolltveit og Ågotnes og elles i kryssingspunkt med eksisterande vegar på Morland og Fjæreide. Langs hovudvegtraseen mellom Kolltveit og Ågotnes vert det ikkje planlagt med langsgåande gang- og sykkelveg. Eksisterande fylkesveg har allereie eit utbygd gang- og sykkelvegnett, med mindre gjennomgangstrafikk vil forholde der verte betre for gåande og syklende. I planarbeidet er det utarbeida ein rapport som viser utbetringstiltak for å løfte standarden på denne strekninga.

Dei nye gang- og sykkelvegane tilknytt det nye veganlegget følg i hovudsak prinsippet for gang- og sykkelveger vist i figur under.



Figur: Prinsipp for gang- og sykkelveger. Kjelde: Handbok N100, Statens vegvesen

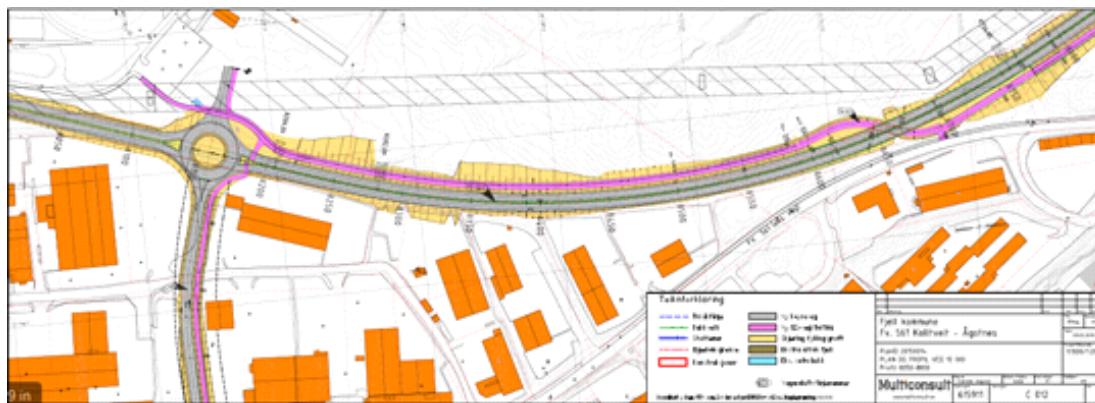
På Kolltveit vert nye gang- og sykkelvegar regulert med 3,5 til 4 meters breidde og med ein rabatt mot veg som har varierende breidde med minimum 3 meter. Her er det eit stort og komplisert vegsystem med fleire vegar og gang- og sykkelveger som møtest.

I kryssingspunkta med eksisterande vegar på traseen mellom Kolltveit og Ågotnes, vert det regulert inn fortau med ei breidde på 3 til 3,5 meter.

I toplanskryss på Ågotnes sør er det er lagt opp til gang- og sykkelveg som kjem frå sentrum i Ågotnes og kryssar toplanskrysset og vert vidareført mot Vestsiddevegen.

Landrovegen er regulert med tosidig gang- og sykkelveg.

Nordover frå rundkøyringa på Ågotnes nord går gang- og sykkelvegen på vestsida av den nye vegen. Frå idrettsområdet til Bleivassvegen kryssar gang- og sykkelvegssystemet den nye fylkesvegen i plan og går på nordsida av den nye tverrforbindelsen til Bleivassvegen. Her vert det regulert sykkelveg med fortau med 5 meters breidde og 3 meters rabatt mot veg. Fleire alternativ for plassering av gang- og sykkelvegen har vore vurdert, jf. planskiplinga kapittel 8.



Figur: Utsnitt frå vegteikning viser løysing frå rundkøyring, Ågotnes nord og vidare nordover. Kjelde: Multiconsult

Kombinert formål samferdsel og anna hovudformål

Formålet er nytta for område der det under bygging av veganlegget er naudsynt med eit mellombels rigg- og anleggsområde, utan at ein ynskjer å endre den regulerte statusen på arealet. Områda vil då etter at vegen er ferdigstilt, framleis vere regulert i reguleringsplan eller sett av i kommuneplanen til dei formåla som dei har i gjeldande plan for arealet. Område som i gjeldande planar er regulert/sett av til vegformål og som i detaljeringa av dette veganlegget ikkje vert nytta til vegformål, vert omregulert i denne planen.

Eksisterande reguleringsplanar

På Kolltveit og Ågotnes er det fleire reguleringsplanar som blir endra ved planframlegget. Planframlegget vil gjelde føre eksisterande reguleringsplanane. Dei planane som framleis skal gjelde er omtalt i kap. 8.9 i planskiplinga.

PlanID 20130001 Reguleringsplan Rv 555 Sotrasambandet, delstrekning Kolltveit – Bildøystraumen vert endra i området på Kolltveit. Her vil kryssløysinga vere styrt av planframlegget. Planen knyter seg naturleg på eksisterande plan og omkringliggande areal både når det gjeld veg, tunnel og gang- og sykkelveg. Kombinert formål samferdsel og anna hovudformål, som vert nytta for sideareal for mellombels rigg og anlegg, er vidareført i planframlegget for ein saumlaus overgang.

På Ågotnes er plansituasjonen noko meir kompleks, då det er fleire gjeldande reguleringsplanar i området.

PlanID 20070042 Reguleringsplan Tranevågen, Ågotnes, ny ungdomsskule er den planen som blir mest påverka av planframlegget. Her vil nytt miljøløkk ta mykje areal, mellom anna areal som vert brukt til kollektivterminal i dag. Planframlegget løyser ikkje framtidig lokalisering av kollektivterminalen, då dette er ei større problemstilling som må løysast i ein framtidig plan for Ågotnes sentrum. Det same vil gjelde for gang- og sykkelløysingar mellom miljøløkk og rundkøyring Ågotnes nord på vestsida av ny fv. 561.

PlanID 19830003 og 1986002 er reguleringsplan for næringsområde på Ågotnes. Desse planane har liten detaljeringsgrad. Her vil planframlegget vidareføre næringsformålet samstundes som det er lagt inn ny tilkomst til området frå fylkesvegen og vidare gjennom ei ny rundkøyring. Veganlegget tek noko areal frå næringseigedommane, men vil gje betre trafikkavvikling.

Rekkefølgjekrav

Rekkefølgjekrav er viktig for å sikre opparbeiding av dei ulike byggeformåla og for å ivareta mellom anna trafikktryggleik, landskapskvalitetar og naturmangfald før, under og etter anleggsarbeidet.

Det er satt følgjande rekkefølgjekrav i planen:

- Veganlegget skal opparbeidast i tilstrekkelig grad for å ta vare på framkomst og tryggleik for alle trafikantgrupper og i samsvar med miljømessige krav innanfor areal som vist på reguleringsplanen og omtalt i reguleringsføresegnene.
- Kollektivterminalen på Ågotnes må flyttast før anleggsarbeid for o_SKV1 frå profilnummer 7600-7900 og o_SKV9 kan settast i gang.
- Gang- og sykkelveg o_SGS7 (Ågotnes) skal vere koplå på eksisterande gangvegssystem før veganlegget vert teken i bruk.
- Gang og sykkelveg o_SGS4 langs Fjæreidevegen frå ny fv. 561, SKV5, til avkøyrslø til anleggsområdet o_GSG3, skal vere ferdig opparbeidd som vist i reguleringsplanen før Fjæreidevegen kan takast i bruk som anleggsveg.
- Ny felles avkøyrslø og tilkomstveg til gnr. 24, bnr. 4, 91, 93 og 142 f_SKV14 skal vere ferdig opparbeidd som vist i reguleringsplanen samstundes med veganlegget.
- Omlegging av bekk i Vardakleivatnet og stenging av austre bekkeløp frå Skulehusvatnet skal vere ferdig opparbeidd før arbeid med veganlegg som påverkar vasstilhøva eller fiskevandringen i Angeltveitvassdraget vert i verksatt. Bekketiltaka må utførast i samsvar med Ytre miljøplan og Notat - VA, overvatn og vassdrag. Bekketiltaka skal utførast på tidspunkt som gjev minst mogleg ulempe for fisken i vassdraget. Biologisk (inklusiv fiskebiologisk) og hydrologisk kompetanse må takast inn i samband med utforming av tiltaka.
- Der veganlegget er i konflikt med høgspentanlegg, må tiltak avklarast før anleggsstart.

- Før veganlegget blir tatt i bruk skal følgjande vere ferdig opparbeidd som vist på reguleringsplanen og i reguleringsføresegnene:
 - Lokale støyskjermingstiltak.

Støy

Det er utført støyberekningar og støyvurderingar etter støyretningslinja T-1442/2016. Denne retningslinja seier at utgangspunktet både ved etablering av ny verksemd og endring av eksisterande verksemd, er at planen ikkje skal føre til at eksisterande støyfølsame bygningar vert liggjande innanfor det som er definert som gul eller raud støysone i retningslinja.

I støyberekningane er det identifisert totalt 73 adresser med støyfølsamt bruksføremål som har høgaste berekna lydnivå ved fasade over nedre grenseverdi for gul støysone. På desse adressene er det omlag 157 bustadeiningar i gul støysone og 4 bustadeiningar i raud støysone. Tre av adressene står aleine for ca. 87 bustadeiningar. Ein må rekne med at fleire av einingane på desse tre adressene ligg mot stille side. Dette er ikkje undersøkt nærare i denne fasen.

12 adresser med støyfølsamt bruksføremål på Kolltveit er utelatt med omsyn til vidare støyutgreiing i denne planen fordi dei vert handsama i samband med reguleringsplanen for Sotra-sambandet.

Ein stor del av den nye traseen skal etablerast i utmark utan bygningar med støyfølsamt bruksformål. Som følgje av utbygginga av ny fv. 561 kan det forventast at bygningar langs eksisterande fv. 561 vil få ein betydeleg reduksjon i gjennomgangstrafikken. Utbygginga av ny trasé vil difor totalt sett gje ei betring av støytilhøva ved bygningar med støyfølsamt bruksformål.

Kulturminne og kulturlandskap

I konsekvensutgreiinga frå 2008 er vald veglinje vurdert til å ha frå liten negativ konsekvens til middels til stor negativ konsekvens for kulturminne og kulturmiljø. På Kolltveit fører utbygging av kryssområdet til tap av kulturlandskap og ny veg kryssar ein eldre ferdsleveg. Ny veg bryt heilskapen i kulturmiljøet og reduserer kulturmiljøet sin verdi. Dette området skal i stor grad byggast ut i samband med Sotrasambandet.

I samband med utviding av planområdet i 2017 vart det registrert ein steinalderbuplass ved Fjæreidpollen, Askeladden id 236645. Anleggsveg frå sjøen i Fjæreidpollen vil komme i konflikt med det automatisk freda kulturminnet. Det er sett på andre mogelege tilkomstar for anleggstrafikk i området utan at ein har funne ei mogleg løysing, jf. notat om anleggsgjennomføring. Tilkomst til Fjæreide via sjøen er naudsynt for å gjennomføre bygginga av brua over Fjæreidpollen. Planframlegget er å difor å sjå som ein søknad om dispensasjon frå kulturminneloven for Askeladden id 236645.

På Ågotnes er det fleire buplassar frå steinalder, ingen av desse vert direkte råka av ny veg og dei ligg utanfor planområdet. Steinalderbuplassen sør for Skulehusvatnet vil ligge innanfor planområdet ca. 15 meter frå vegareal. Buplassen ligg fire til fem høgdemeter over vegen. Det er lagt omsynssoner over lokaliteten. Opplevinga av buplassane frå steinalder vert redusert ved ny veg.

På Morland er det registrert ei rekke nyare tids kulturminne, og ny veg vil i stor grad øydelegge desse. Dei fleste av kulturminna er rydningsrøyser frå nyare tid registrert av Hordaland fylkeskommune i samband med oppstart av planen. Ny veg vil fjerne ei rekke enkeltlement i kulturmiljøet som gjer at heilskapen i kulturmiljøet vert redusert.

Ny veg vil også skjere gjennom eldre ferdsleveggar på Ågotnes. Steingarden mellom Vindenes og Ågotnes som dagens fv. 561 skjer igjennom vil bli noko redusert ved bygging av ny gang- og sykkelveg frå Ågotnes og opp til kryss til Vindenes. Ny fv. 561 vil i noko grad redusere kulturmiljøet sin verdi.

Friluftsliv, naturområde, born og unge sine interesser

Planen går gjennom store, urørte tur- og friluftsområde og beiteområde. Veganlegget vil skape ein barriere og redusere kvalitetane i desse områda. For å minske dei negative konsekvensane og opne for bruk av marka er det lagt inn tverrforbindelsar under alle bruene. På Kolltveit og Ågotnes vert det også planlagt for nye gang- og sykkelveggar som skal betre samband til sentrum og tilkomst til skule- og idrettsområde.

Naturmangfald

I samsvar med naturmangfaldslova (nml) skal offentlege avgjerder som gjeld naturmangfald så langt som råd byggja på vitskapeleg kunnskap. Den vitskapelege kjelda for vurdering etter nml er Naturbasen til Direktoratet for naturforvaltning. I planarbeidet er det også nytta viktige informasjonskjelder som artsdatabanken, vann-nett, miljøstatus, rapportar frå tidlegare KU for prosjektet, andre relevante rapportar. Det er vidare utført synfaring i området. Området er godt i skildra i KU som vart utarbeida i 2008. Notat om naturmangfald er ei oppdatering av informasjonen frå 2008.

Kunnskapen ein sit med er vurdert som god nok for det meste av planområdet. Det vert tilrådd at det før eventuell byggstart vert utført ei kartlegging av framande artar som kan verte rørd av prosjektet, då det er naudsynt at desse vert handtert forsvarleg ettersom dei ved spreiding kan medføre uheldige følgjer for naturmangfaldet.

Verknadene av planen på naturmangfaldet er vurdert til å vere godt kjende, sjå kap. 6 og 7.6 i planskildringa. Det vil verte nytta avbøtande tiltak, men naturmangfaldet vil likevel verte påverka.

Tiltaket vil føra til påverknader i område der det ikkje er tekniske inngrep i dag. Dette vil til dømes gje ein barriereeffekt på hjort samt ei deling av eit større naturområde. Det vil verte utfyllingar i fleire vatn, og verknadene av desse vil truleg prega heile vassdraget, i alle fall i ein periode. Det er likevel ikkje venta at den samla belastningane av desse inngrepa vil vere uakseptabel då desse inngrepa er i naturområder som er relativt vanlege lokalt. Inngrep i dei viktige naturtypene av naturbeitemark vil vere meir negativ. I tillegg vil eit leveområde for ein forvaltningsmessig relevant art (svartstrupe) verte kraftig redusert. Den samla belastninga vil verte redusert dersom ein nyttar avbøtande tiltak utover anleggsfasen.

I dette prosjektet vil det vere naturleg med tiltak i anleggsfasen som reduserer den påverknaden anleggarbeidet vil ha på vassdraga slik at ein hindrar spreiding av forureining som kan vere skadeleg for naturmiljøet.. Inngrep i viktige naturområde må vere så små som råd. I tillegg kan restaurering og tiltak i vassdrag verte aktuelle. Aktuelle tiltak skal gjennomførast og kostast av tiltakshavar.

Det vil vere naudsynt med avbøtande tiltak for å redusera verknadene på naturmiljøet i planområdet. Nokre tiltak må takast med i prosjekteringsfasen, til dømes tiltak knytt til fisk i Angeltveitvassdraget. Inngrep og arealbeslag må reduserast i områder som er viktige, til dømes ved naturbeitemarkane på Kolltveit, og mot kystlyngheia og rikmyra ved Morland.

Avbøtande tiltak vil verte skildra meir detaljert i YM-planen. Det er i planføresegnene sikra at tiltak og retningslinjer i YM-planen skal følgjast.

ROS-analyse

ROS-analysen konkluderer med at 26 hendingar er aktuelle. Spesielle avbøtande tiltak for dei aktuelle hendingane er innarbeida i planframlegget eller i varte teke i lovverket. I ROS-analysen er det utgreidd for korleis reguleringsplanen tek omsyn til risikoen for dei aktuelle hendingane i planområdet og korleis den førebygger negative konsekvensar for liv, helse, ytre miljø og materielle verdiar.

For naturgjevne forhold er veganlegget og rammene for bygging og ferdig anlegg med sideareal optimalisert for å redusere risikoen for farlege hendingar og for skade på natur, kulturminne og friluftsliv. Fare for hendingar knytt til sjølve veganlegget enten det er knytt til bruken (til dømes ulukker) eller korleis bruken påverkar omgjevnadane (til dømes støy og forureining), vil ny veg betre situasjonen i høve dagens veganlegg fordi lokaltrafikken vert skilt frå gjennomfartstrafikken, vegstandarden vert sikrare og avstanden til busetnader vert lengre.

Sjå elles vedlagt ROS-analyse.

Erverv av grunn- og andre eigedomar

Det er mange eigedommar som vert råka av reguleringsplanen. For gjennomføring vil det vere naudsynt med eigedomserverv.

Under følgjer ein oversikt over eigedommar som vert særleg påverka av planframlegget:

- Gnr/bnr 30/93,131 her står ei hytte. Denne må rivast som følgje av planen.
- Gnr/bnr 28/53 her står ei hytte og ein liten kai. Eigedommen vert liggande under nye Høgholmen bru over Fjæreidpollen. Eigedommen blir redusert som fritidseigedom.
- Gnr/bnr 33/247 kor det nye veganlegget tek noko areal på eigedommen.
- Gnr/bnr 27/139, 566, 261, 333, 492 og 305 kor ny rundkøyring mot industriområda på Ågotnes tek areal frå eksisterande parkeringsplassar og lagringsområder ute som er knytt til næringsdrift.
- Gnr/bnr 24/4, 142, 91 og 93 kor felles avkøyrsel må flyttas på grunn av veganlegget. Eigedomane får lengre tilkomstveg.

Vurdering:

Planframlegget legg til rette for utbygging av ny fylkesveg mellom Kolltveit og Ågotnes. Den nye vegen vil avlaste dagens fylkesveg, som i framtida vil verte nytta av lokaltrafikk i området.

Den nye vegen vil vere eit heilt nytt samferdsleanlegg med heilt andre og betre kvalitetar enn det ein til no har vore vane med, noko som vil kome alle innbyggjarar i denne delen av kommunen, andre reisande, næringsliv også vidare til gode. Vegen vil vere med på å auke potensialet for ei god samfunnsutvikling som ikkje berre er fokusert på samferdsle, men også områdeutvikling i nordre deler av kommunen.

Kollektivsatsing

Framlegg til reguleringsplan er ei satsing på kollektivtransport og gang og sykkel, og er i tråd med nasjonale og regionale forventningar til 0-vekst av personbiltrafikken. Fjell er per i dag ikkje ein del av område som fell inn under «Byvekstavgiftene», som er eit verkemiddel for å få fleire reisande over på kollektiv, sykkel og gange, men deltek i forhandlingar om ein utvida avtale som inkluderer omlandskommunane.

Planframlegget vil etter rådmannen si vurdering legge til rette for å styrke løysingar for kollektivtransport. Med ny fylkesveg vil ein skilje lokaltrafikk frå gjennomgangstrafikk. Ein

får moglegheit for at ekspressbussane kan køyre den nye vegen, medan lokale bussruter vil kunne gå på eksisterande vegnett. Ein vil slik få eit betre kollektivtilbod både for lokale reisande og for gjennomgangsreisande.

I planen er det lagt opp til kollektivhaldeplassar slik at ekspressbussar kan nåast frå Kolltveit, Morland, Fjæreide og Ågotnes. På Ågotnes vil plassering av ny kollektivterminal bli eit sentralt tema. Med vekst i befolkninga og arbeidsplassar på Ågotnes og Kolltveit vil ein etter trafikkprognosane truleg få ei auke i biltrafikken. God tilrettelegging av ekspressbuss på nytt vegnett og lokale ruter på eksisterande vegnett vil avbøte dette. Planen legg vidare til rette for nye gang- og sykkelvegar på Ågotnes og Kolltveit. Det er også gjort vurderingar av gang- og sykkelveg på eksisterande vegnett med tilrådingar om tiltak som vil betre standard og kunne auke bruk av gang- og sykkelveg på kort sikt.

I planen er området som er nytta til kollektivterminal på Ågotnes og parkeringsplass langs Landrovegen fjerna. Denne planen løyser ikkje ny lokalisering av desse funksjonane, dette må gjerast i ein framtidig plan for Ågotnes sentrum.

Val av standard

Reguleringsplanen legg til retter for bygging av 4- feltsveg, men er samstundes utforma slik at ein kan som eit første steg bygge 2-felt.

I denne saka skal ein ikkje ta stilling til om ei skal bygge 2- eller 4-felt på strekning. Rådmannen er likevel oppteken av å får fram at, dersom ein skal bygge 2-felt som eit første byggetrinn er det særdeles viktig at ein følgjer vegnormalane (N100) med omsyn til etablering av midtdelar og forbikjøringsfelt Dette er viktig av omsyn til trafikktryggleik og effektiv avvikling av trafikken. En H5-veg (2-felt) med midtrekkverk og forbikjøringsfelt er i utgangspunktet ein sikker veg der ein unngår møteulykker. Men med mykje tungtransport vil forbikjøringsstrekningane verte det svake punkt og stader med høy hastighet. Det er difor liten tvil om at H7-vegen med 4 felt vil være den mest trafikksikre løysninga.

Rådmannen meiner også at det er sterke argumenter for å bygge eit 2-planskryss ved Ågotnes sør. Eit 2-planskryss vil kunne utformast slik at det er naturleg for dei som skal vidare til næringsområdet å fortsette til neste kryss, slik at vi skjermar Ågotnes sentrum for uønska trafikk og oppfyller intensjonen i KDP. Denne trafikken kan vi styre mykje betre ved å bygge eit 2-planskryss slik krava tilseier. Trafikktryggleiksmessige omsyn tilseier også at det er rett 2-planskryss ved Ågotnes sør.

Sentrumsutvikling

I planarbeidet har ei hatt særleg fokus på Ågotnes sentrum og konsekvensane ein ny veg vil få for sentrumsutviklinga her. Det er i planframlegget lagt opp til at næringstrafikk skal køyra utanom Ågotnes sentrum og direkte inn i næringsområdet lengre nord. Miljølokket på Ågotnes opnar for vidare sentrumsutvikling kor ein knyter skuleområdet saman med resten av Ågotnes sentrum dette vil vere positivt for Ågotnes ved å binde saman sentrum på tvers av den nye vegen. Korleis området kring lokket skal utviklast må løysast i ein framtidig plan for Ågotnes sentrum.

Samla vurdering av veganlegga

Planframlegget legg til rette for å få ei rask, effektiv og trafikksikker trafikkåre frå Øygarden og nordre delar av Fjell inn mot Rv 555 og vidare mot Bergen. Det er eit av måla med det nye vegsystemet. Med ein ny og betre veg vil lokaltrafikk og næringstrafikk vert skilt. Det vert god kapasitet på vegane og tilhøva for næringstrafikken vert monaleg betre for næringstrafikken, noko som kan bidra til at fleire næringar ønskjer å etablere seg på Ågotnes og i Øygarden. Det er også viktig med tanke på at det kan verte etablert storhamn i Ågotnes

området. Dersom planane om ny hamn vert ein realitet vil den nye vegen ver svært viktig i samband med den auka godstrafikken etableringa vil medføre.

Det går fram av merknadene til varsel om oppstart at nokre næringseigedomar på Ågotnes vil miste areal som følgje av vegutforminga, men regulert vegareal vert mindre enn varsla. Samla sett er det liten negativ konsekvens samanlikna med den auka næringsaktiviteten ein kan oppnå som følgje av ein ny fylkesveg.

Kostnader

Det er store kostnader knytt til realisering av det planlagde veganlegget og rådmannen vil peika på at nord-sør-vegegane på Sotra Fv555 og FV 561 har fått prioritet 1 i investeringsprogrammet for fylkesvegnettet som fylkeskommunen ser det som særskilt viktig å ruste opp i neste 12 årsperiode. Etter rådmannen sitt syn vil desse vegane vere særskilt viktige samanbindingsvegar i den nye store kommunen vest for Bergen.

Fjell kommune vil, saman med Sund og Øygarden kommunar, arbeide for å få på plass ei finansieringsløyning for opprusting/bygging. Kostnadene til utbetring/bygging av desse vegprosjekta vil som sagt verte høge og rådmannen reknar med at tiltaka truleg må delfinansierast med bompengar.

Terrengtilpassing

Det nye veganlegget vil vere eit stort inngrep i urørte område. Rådmannen er difor nøgd med at planframlegget legg stor vekt på landskapstilpassing, kvalitet og heilskap. Vidare at det nye veganlegget skal utførast slik at det vert best mogleg tilpassa eksisterande terreng og områda rundt, og at eksisterande vegetasjon så langt det er mogleg vert teken vare på.

Ein må vere klar over at vegkryssa og brua over Fjæreidpollen er store anlegg som vil prege både landskapet og nærmiljøa. Vegen elles vil for det meste verte bygd i natur- og kulturlandskap og vil endre dette, samt dele landskapsområda i to på kvar side av vegen.

Vegen vil føre til nokre store terrenginngrep, men krav til overgangar og bearbeiding vil redusere den negative verknaden av terrenginngrepa når det har gått eit stykke tid. Formingsrettleiaren som er utarbeidd for utforming av konstruksjonar, sideareal og revegetering vil vere rettleiande for den vidare detaljprosjekteringa. Formingsrettleiaren er etter rådmannen viktig for heilskapen i området.

Oppsummering

Rådmannen har prøvd å gjere saksopplysningane i denne saka mest mogleg informativt og lettlest. Saksframstillinga er difor vorte heller omfattande. Det er likevel slik at det er mykje om informasjon som planane som det ikkje har vore mogleg å inkludera i saka, og som ein må gå til det omfattande planmaterialet for å finne svar på.

Planframlegget svarar på målsettingane i KDP frå 2009 og Rådmannen vil avslutningsvis trekke fram tre sentrale grep:

Planframlegget er premissgivande og avgjerande for vidare utvikling av næringsaktivitet på Ågotnes, Kollsnes og Sture. Planen legg til rette for berte framkommeligheten, det styrkar trafikktryggleik, og det avlastar sekundærvegane og sentrum av Ågotnes.

Planframlegget utgjer eit avgjerande bidrag for å styrke kollektivandelen i denne delen av kommunen, nye Øygarden og Bergensregionen. Det står igjen eit arbeid med å planlegge ny kollektivterminal, men med denne planen er premissa for val av ny lokalisering lagt.

Kommunen vil følge opp dette i vidare planarbeid på Ågotnes og ønskjer her eit godt samarbeid med HFK, Skyss og lokalt næringsliv.

Planframlegget slik det er lagt fram bygger opp under regionale planar og arealdelen Fjell kommune, ved å styrke Ågotnes og Øygarden som regionale og nasjonale næringsklynger og slik legge til rette vidareutvikle ein attraktiv bustad- og næringsregion.

Dei samfunnsmessige fordelane ved å få ein ny veg av god standard, samt ringverknadene det kan få for næringsaktivitet og attraktivitet for busetting vert vurdert som større enn dei negative konsekvensane av planframlegget.

Rådmannen vil i høyringsperioden arrangere kontordagar der interesserte kan få informasjon om planane for ny veg mellom Kolltveit og Ågotnes

Rådmannen rår til at komité for plan og utvikling godkjenner at framlegg til detaljreguleringsplan for ny fylkesveg 561 Kolltveit – Ågotnes vert sendt på høyring og lagt ut til offentleg ettersyn.