



SAKSDOKUMENT

Utvalsaksnr	Utval	Møtedato
	Formannskapet	

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

Samandrag av saka:

Framlegg til reguleringsplan med konsekvensutgreiing for Rv 555 Sotrasambandet for strekninga mellom Kolltveit i Fjell kommune og grensa mot Bergen kommune, vert med dette fremja for utlegging til offentleg høyring etter plan- og bygningslova §11-14. Fjell kommune er planmynde og Statens vegvesen Region vest er tiltakshavar. Planframlegget bygger på Kommunedelplan for Rv 555 fastlandssambandet Sotra – Bergen, vedteken i hhv Fjell kommunestyre og Bergen Bystyre i 2012.

Prosjektet vart prioritert i Nasjonal Transportplan 2014-2023, og oppstart av planarbeidet vart kunnngjort medio 2013.

Reguleringsplanen omfattar strekninga mellom Storavatnet i Bergen og Kolltveit i Fjell, og er på tilsaman nesten 10 km. Av naturlege grunnar er den kommunale handsaminga og høyringa delt mellom Bergen og Fjell kommunar, der Fjell har ansvaret for strekninga mellom Kolltveit og grensa mot Bergen kommune.

Planarbeidet har vore særst omfattande og komplisert langs eit område med allereie etablert infrastruktur og store naturgjevne utfordringar . Det har vore leia av Vegvesenet, men med tidvis aktiv deltaking frå dei to kommunane, fylkeskommunen m.fl.

Dokumentasjonen av planarbeidet er også særst omfattande, og inneheld ei rekkje rapportar, grunnlagsdokument av ulikt slag, eit omfattande kartmateriale, høgdeskisser, 3D- presentasjonar m.v. Dette har vore grunnlaget for dei tre hovuddokumenta som den politiske handsaminga primært er knytt til; planskildringa, planføresegnene og reguleringskarta. I tillegg kjem sjølve oversendingsbrevet frå Statens vegvesen og deira notat om moglege kostnadsreduksjonar.

Når denne saka kjem til politisk handsaming er hovuddokumenta klare og vedlagt saka,

slik at formannskapet kan gjere vedtak om å legge dei ut til høyring med vanleg høyringsfrist på 6 veker. Av di det er sommarferie rett etter vedtaket, er det naturleg å utsette den offentlege kunngjeringa til rett etter ferien. Dette gjev også Vegvesenet høve til å gjere den siste finpussen på alle detaljar i høve sjølve høyringsprosessen.

Rådmannen har ingen vesentlege merknader til saksmaterialet. Han er glad for at ein no er komen so langt at dette særst viktige planarbeidet er klar for ei avgjerd om utlegging, og rår formannskapet til å gjere vedtak i samsvar med det.

Innstilling: Rådmannen rår formannskapet til å gjere følgjande vedtak:

1. Formannskapet godkjenner at framlegg til områdereguleringsplan for Sotrasambandet, strekning Kolltveit – Bergen grense, med planskildring, reguleringskart og føresegner vert lagt ut til offentleg ettersyn og høyring.
2. Utlegginga vil verte kunngjort på vanleg måte rett etter sommarferien 2015, og med 6 veker høyringsfrist.

Straume, den 28.05.2015

Steinar Nesse
Rådmann

Willy Sørensen
Spesialrådgjevar

Dokument vedlagt saka:

- Rv.555 Sotrasambandet. Parsell Kolltveit – Bergen kommunegrense. Oversending av forslag til reguleringsplan – planID 20130001 362RP. Høyringsforslag
 - o Reguleringsplan Rv555 Sambandet Sotra-Bergen. Omforent liste for mulige kostnadsreduksjoner.
- Planskildring felles for Fjell- og Bergen kommune – høyringsforslag, datert 10.06.2015
- Planføresegner Fjell kommune – høyringsforslag, datert 10.06.2015
- Rv 555 Sambandet Sotra-Bergen – varslingsom utarbeiding av reguleringsplan – oppsummering av innkomne uttaler og merknader med Vegvesenet sin kommentar.

Dokument som ligg på følgjande lenke:

<http://www.vegvesen.no/Vegprosjekter/sotrabergen/regplKolltveitStoravatnet>

- Reguleringskart for områderegulering Rv. 555 Sotrasambandet Kolltveit-Storavatnet. (14 vanlege detaljkart og 2 kart for regulering vertikalnivå)

Alle dokumenta er signert Statens vegvesen.

Saksopplysningar:

Framlegg til reguleringsplan med konsekvensutgreiing for Rv 555 Sotrasambandet for strekninga mellom Kolltveit i Fjell kommune og grensa mot Bergen kommune, vert med dette fremja for utlegging til offentleg høyring etter plan- og bygningslova §11-14. Fjell kommune er planmynde og Statens vegvesen Region vest er tiltakshavar. Planframlegget byggjer på Kommunedelplan for Rv 555 fastlandssambandet Sotra – Bergen, vedteken i hhv Fjell kommunestyre og Bergen Bystyre i 2012.

Prosjektet vart gjeve prioritet i Nasjonal Transportplan for perioden 2014-2023 med ei kostnadsramme på 7,2 mrd kroner. Oppstart av planarbeidet vart kunnngjort våren 2013.

Reguleringsplanen omfattar strekninga mellom Kolltveit i Fjell og Storavatnet i Bergen, og er om lag 9,4 km. Av naturlege grunnar er den kommunale handsaminga og høyringa delt mellom Bergen og Fjell kommunar, der Fjell har ansvaret for den 6,3 km lange strekninga mellom Kolltveit og grensa mot Bergen kommune.

Planen er definert som ein områdereguleringsplan etter plan- og bygningslova.

Arbeidet med reguleringsplanen tok til medio 2013. Statens vegvesen Region vest har leia arbeidet, og med Rambøll som konsulentar. Planleggjarar i Fjell og Bergen kommune har vore aktivt med i arbeidet, og ein har også hatt kontakt med planleggjarmiljø frå Hordaland fylkeskommune, Skyss og Askøy kommune og Fylkesmannen i Hordaland. Likeins har BKK, NVE og Kystverket vore involvert i delar av arbeidet. På det meste har meir enn 100 personar vore i arbeid i prosjektet.

Planmaterialet er særst omfattande og rikt på informasjon. Hovuddokumenta består av oversendingsbrev frå Statens vegvesen som inneheld ei planskildring på meir enn 150 sider (Fjell og Bergen), 14 reguleringskart og 2 vertikalkart (Fjell) og detaljerte planføresegner (Fjell). Inkludert i oversendingsbrevet er også eit notat kalla Omforent liste for mulige kostnadsreduksjoner. I tillegg er det under prosessen utarbeidd eit omfattande grunnlagsmateriale som hovuddokumenta er bygd på. Og ein har laga eit rikt illustrasjonsmateriale der det kanskje viktigaste er illustrasjonskart over heile planområdet i vanleg format og i 3D. Til handsaminga i kommunane om utlegging til høyring vil berre hovuddokumenta ligge føre i komplett stand. Når utlegginga vert annonsert etter ferien, vil alt grunnlagsmateriale ligge føre og vere tilgjengeleg.

Planskildring

Planskildringa er ei omfattande og relativt detaljert omtale av m.a

- bakgrunn for arbeidet
- planprosessen
- andre plandokument og –materiale som vedkjem denne planen
- landskaps-, natur-, miljø- og kulturtilhøve i dag
- vegsystemet og -tilhøva i dag
- eigenskaper og problemstillingar ved sjølve planframlegget
- verknader av planframlegget landskap, trafikk- og trafikktryggleik, natur- og kulturtilhøve
- risiko og sårbarheit
- gjennomføring av anlegget
- eigedomstilhøve og grunnerverv.

Planskildringa gjev eit bilete av situasjonen i Bergen vest og Sotra/Øygarden, med vekt på veksten og utviklinga i området dei siste tiåra, dei høge trafikkntala og den vanskelege situasjonen m.a når det gjeld beredskap, tryggleik, mjuke trafikkantar, kollektivtrafikk m.v.

Hovudmål

Hovudmåla for Sotrasambandet fokuserer på følgjande:

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

I samband med oppstart av reguleringa vart naboar og grunneigarar varsla direkte med brev. I løpet av planarbeidet var det behov for å utvide plangrensene, og dette vart varsla på same måte i september 2014 og mars 2015. I begge tilfella gjaldt utvidingane primært i Kolltveitområdet, men også på Straume og i Knarrevika.

Noverande trafikksystem

Eksisterande Rv 555 er på det meste av strekninga i Fjell ein 2 felts hovudveg med få avkøyringar, fortaug og gang- og sykkelveggar. Fartsgrensa er jamnt 70 km/t. Det er ein tunnel – Kolltveittunnellen- på 1070 m. Sotrabrua er ei hengebru frå 1971 med lengde 1236 m fordelt på Bergen og Fjell. Brua har ei fri seglingshøgde på 50 m og ein breidde på 11m. Det er også fleire kortare bruer. Særleg Sotrabrua har eit stort etterslep på vedlikehald.

Vegen har særst høg trafikkbelastning. Tal kjøyrety pr. døgn (Ådt) er meir enn 26000 over Sotrabrua. Det er meir enn det dobbelte av kravet for bygging av ny 4-felts veg. Vest for Straume er Ådt litt under 20000. Det er nesten like stor trafikk i begge retningar til/frå Bergen. Det er ein god del kø, og vegsystemet og samfunnet vest for brua er særst sårbart i høve uventa hendingar.

Den delen av vegsystemet som er i Fjell kommune har ikkje eigne kjøyrefelt for kollektivtrafikk, slik at kollektivtrafikken står i same kø som anna trafikk i rushperiodane. Ved Sartor senter er det ein kollektivterminal med vel 130 innfartsparkeringsplassar som er særst mykje brukt, og då særleg av brukarar som kjem frå stader i kommunen der kollektivtilbodet er lite utbygd.

Landskap, natur, friluftsliv og kultur

Landskapet kan i stor grad karakteriserast som avrunda småkupert, med høgdedrag i retning nord-sør. Planområdet ligg på fleire øyer, og er prega av vågar og sund. Det er mest prega av naturlandskap, sjølv om det har vorte sterkt utbygd dei siste tiåra. Landskapet er sårbart for inngrep på tvers av landformene, og strandsoner, randsoner og eldre kulturmark er særleg sårbare. Området inneheld også ei rekkje område som er mykje nytta til friluftsføremål.

Det nye trafikksystemet

a)Hovudtraseen

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

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

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

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

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

b) Standard

Vegvesenet sine handbøker er lagt til grunn for utforminga av anlegget.

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

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

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

c) Løysingar for kollektivtransport og gang- og sykkel.

I samsvar med føringane i kommunedelplanen har ein særleg prioritert frå strekninga mellom kryssområdet på Bildøyna og Storavatnet i Bergen når det gjeld tilrettelegging for kollektivtrafikk og standarden på gang- og sykkelvegane. Frå rundkøyringa og til Straume

køyr busser på lokalvegen (noverande riksveg) med direkte tilkomst til nye Straume terminal. Denne vegen vil få vesentleg mindre trafikkbelastning enn idag når nye Rv 555 vert bygd. Mellom Straume og det nye Straumekrysset er det separat kollektivveg. Denne går i kulvert under det Straumekrysset og inn på kollektivfelt langs noverande Rv 555 mellom krysset og Valen, og vidare inn på den nye Sotrabraua mot Bergen, alternativt vidare langs lokalvegane om ruta tilseier det.

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

d) Ny Sotrabra

Ein har hatt eit eige prosjekt for å legge tilrette for val av brutype/ -konstruksjon. Vegvesenet har til slutt vald å tilrå ei tradisjonell hengebru forankra i kablar i fjell på begge sider av brua. Totallengda er 954 m., hovudspennet 592m., og tårna vil få ein høgde på 145 m.

Seglingshøgda vil vere 50 m i ein breidde på 300 m. Brua vil ha 4 køyrefelt pluss gang- og sykkelfelt. Totalbreidda vert 29,5 m. (Til samanlikning har «gamlebrua» ein breidde på 11m). Ein vil følgje vanlege reglar for lyssetting for tårn, seglingsled m.v. Sjølve vegbana vil få lys frå master i den 2 m breie midtdelaren.

e) Tunnell v.s miljølokk

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

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

f) Straume sentrum

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

g) Kolltveitområdet

I kommunedelplanen for Sotrasambandet tenkte ein seg det nye krysset på Kolltveit omlag der det ligg i dag, og med ein ny vegtunnell parallellt med dagens tunnel. Under arbeidet med reguleringsplanen kom ein i ein tidleg fase fram til at det ikkje var mogleg å finne gode løysingar på dette grunnlaget. Den gamle tunnelen ville vere særskild kostbar og teknisk krevjande å opparbeide til moderne standard, og eit nytt velfungerande kryss vil krevje store

inngrep i vatnet og friluftsområda. Ein har difor vald å planlegge to nye tunnellar i ein meir nordvestleg trase. På denne måten får ein eit velfungerande kryssområde vest for golfanlegget på Kolltveit, og høve til ei god tilpassing til dei nye fylkesvegane mot nord og mot syd som er under planlegging.

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

h) Sørvisområde/ parkering og bensinstasjon

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

i)Koordinering med framtidig utbygging på Bildøyna

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

j)Trase for høgspenlinje

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

k) Bybane

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

l) Regulering av kollektivfelt/ søknad om fråvik

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

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

m) Erverv av grunn- og andre eigedomar

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

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

n) Framtidig trafikkutvikling

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

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

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

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

o) Gjennomføring – kostnader og tidsplan

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

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

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

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

Vurdering:

Nytt Sotrasamband er det største og truleg det viktigaste samferdsleprosjektet i heile Sotra/Øygarden-regionen og Bergen vest si historie. Det vil verte ein milepel for heile Fjell-samfunnet/ SotraØygarden, Bergensregionen og Hordaland fylke

Planarbeidet har teke lang tid frå det starta opp tidleg på 2000-talet. Den siste fasen, sjølv områdereguleringa, starta opp i 2013. Det har vore eit særskild komplisert planarbeid i eit område med mykje etablert infrastruktur, krevjande terreng og kryssing av ein fjord.

Samanlikna med noverande trafikksystem inneber det ein sterk auke i kapasiteten med særleg tilrettelegging for vekst i kollektivtrafikken og tilhøva for gåande og syklende. Det vil vere eit heilt nytt samferdsleanlegg med heilt andre og betre kvalitetar enn det ein til no har vore vane med, og kjem alle innbyggjarar, andre reisande, næringsliv osv til gode. Det vil vere med å auke potensialet for ei god samfunnsutvikling som ikkje berre er fokusert på samferdsle, men også byutvikling og områdeutvikling i heile regionen.

Rådmannen har søkt å gjere saksopplysningane i denne saka mest mogleg informativt og lettlest. Det seier likevel seg sjøl at det er mykje om planane som ikkje har vore mogleg å inkludera i saka, og som lesaren må gå til det omfattande planmaterialet for å finne svar på.

Arbeidet har som nemnt vore komplisert og krevjande. Det har føresett kompetente og dyktige fagfolk i Vegvesenet og hos deira konsulentar, men også ei god evne til å få til samarbeid mellom desse og andre sentrale aktørar som kommunar, fylkeskommune, fylkesmann, kraftselskap m.v. Dette har ein lukkast med.

I Fjell kommune har det også vore god kontakt mellom rådmannen, formannskapet, ei eiga gruppe oppnemnt av formannskapet og prosjektleiinga i vegvesenet under heile arbeidet. Rådmannen vil også nemna det gode samarbeidet med Bergen og andre undervegs i arbeidet. Ei god tone og ei felles forståing har m.a gjort at planen kan få eit vedtak om utlegging i begge kommunane før sommarferien.

Kostnader og framdriftsplan har heile tida vore sentrale problemstillingar. Som det så ofte hender i så store og kompliserte prosjekt, så har kostnadene vakse etter som ein har fått overblikk over detaljane. Ein reguleringsplan gjev eit heilt anna og kvalitativt betre grunnlag for å rekne kostnader enn den mykje «grovare» kommunedelplanen. Reguleringsarbeidet har medført fleire endringar i traseval, tilrådde løysingar og standardkrav.

Ut frå klare signal frå Vegdirektoratet og regionvegssjefen om behovet for å sette eit tak på kostnadsnivået, så har ein laga ei liste over dei tiltaka i prosjektet som er mest truga om prosjektet vert meir kostbart enn kva vegstyresmaktene meiner er forsvarleg. Desse tiltaka inngår likevel i framlegget til reguleringsplan. Frå Fjell si side har ein vore tydelege med å understreke at lista ikkje er bindande for kommunestyret.

Rådmannen er nøgd med dialogen med Vegdirektoratet, Vegvesenet og dei andre kommunane og fylkeskommunen i denne samanhengen. Han meiner at lista over moglege endringar eller reduksjonar er til å leva med, men håpar samstundes at ein ikkje må ta den for mykje i bruk. Om vegstyresmaktene kjem til at dette likevel må gjerast, så vil det ikkje endre rådmannen sitt syn på at det nye Sotrasambandet vil verte eit flott samferdsleprosjekt av ein heilt anna kvalitet enn det ein har sett i regionen til no. Det vil også ha løysingar som gjer det enklare å utvikla god planar for nye samferdsleprosjekt i samarbeid med Sund og Øygarden.

Ein vil også nemne at eit av dei moglege kostnadskutta vil vere å redusera lengda på dei nye bruene over indre del av Arefjorden. Rådmannen vil difor, i samarbeid med vegvesenet, søkje å klarleggje om dette er mogleg. Ein har vore i dialog med Fylkesmannen i høve natur- og miljøkonsekvensar, og vil søkje å få til ei innarbeiding av ei endra løysing før andre gongs handsaming av planen. Om ein lukkast, kan innsparinga vere på nærmare 100 mill. kr. Dette vert å kome attende til i det vidare.

Rådmannen rår til at formannskapet vedtek å legge planframlegget ut til offentleg ettersyn. Av praktiske årsaker nemnt tidlegare i saka, så startar den formelle høyringsfasen med kunngjering rett etter ferien, og med ein høyringsperiode på 6 veker.

I høyringsperioden vil ein i samarbeid med Vegvesenet, og i god Fjell-tradisjon, arrangere folkemøte og kontordagar for innbyggjarane. Ein vil også stå til rådvelde for næringsliv, for dei politiske partia og alle som ønskjer informasjon om planframlegget på same måte som ein gjorde når kommunedelplanen for Sotrasambandet var til høyring i 2012. I takt med kva den teknologiske utviklinga opnar for vil rådmannen også søkje å informere interesserte på nye måtar og gjennom andre media enn tidlegare.