



Fylkesmannen i Hordaland

Saksbehandler, innvalgstelefon
Torgeir Flo, 55 57 21 46
Egil Hauge, 5557 2350

Vår dato
28.10.2015
Deres dato

Vår referanse
2015/10198 421.3
Deres referanse
13/6115

Bergen kommune
Fjell kommune

Offentlig ettersyn - Rv 555 sambandet Sotra – Bergen Kolltveit - Storavatnet - regulering - PlanID 62990000

Vi viser til brev fra Bergen kommune datert 14.7.2015 og Fjell kommune datert 31.8.2015 med melding om offentlig ettersyn av regulering for ny vei mellom Kolltveit i Fjell kommune og Storavatnet i Bergen. Planområdet er delt i to planer (planid: 20130001 Fjell, planid: 62990000 Bergen).

Forut for reguleringsplanene er det utarbeidet kommunedelplaner i de to kommunene for strekningen Kolltveit – Storavatnet. Formålet med planarbeidet er å legge til rette for bygging av ny firefeltsvei mellom Kolltveit og Storavatnet, samt egne kollektivfelt for buss på enkelte korte strekk og ny G/S-vei.

Statlig samordning

Som ledd *Forsøk med samordning av statlige innsigelser til kommunale planer*, samordner Fylkesmannen i Hordaland eventuelle uttalelser fra statlige etater hvor det fremmes innsigelse. Viser her til brev av 3.9.2013. fra Miljøverndepartementet.

I denne saken foreligger det uttale datert 16.9.2015. fra Avinor, med kopi til Bergen kommune, hvor det pekes på at gjeldende høyderestriksjoner rundt rullebanen på Bergen lufthavn Flesland må vises til i planen og at det må tas inn en bestemmelse som sikrer at høyderestriksjonsflaten på kote 200 moh., ikke overskrides. Det opplyses ellers i brevet at angitt byggehøyde på tårnene på ny bru i seg selv ikke vil skape konflikt med innflyingsflaten, men at eventuelle byggekraner som skal operere over denne høyden vil kreve tillatelse fra kontrolltårnet på lufthavnen.

Fylkesmannen anser dette som et forskriftsfestet krav som, slik Avinor også antyder, bør kunne tas inn som en teknisk justering av planen i form av en planbestemmelse. Fylkesmannen vurderer det derfor ikke som aktuelt å avskjære innsigelsen på dette punktet, men bidrar gjerne i en videre dialog dersom det skulle bli nødvendig eller ønsket av partene.

Fylkesmannen sin uttale

I forbindelse med offentlig ettersyn av kommunedelplanene for tiltaket la Fylkesmannen vekt på at to felt skulle reserveres for kollektivtransport i forbindelse med bygging av ny firefeltsvei for at kollektivtrafikken skulle få relativt bedre vilkår enn i dag. Fylkesmannen tar til etterretning at det ikke blir regulert inn kollektivfelt på ny bro, men at det kun er foreslått en reguleringsbestemmelse om at det kan bli reservert kjørefelt for kollektivtrafikk ved vedtak etter vegtrafikkloven (pkt. 6.3.2). Vi legger til grunn at dette blir fulgt opp av berørte parter.

Uten egne kollektivfelt vil det med ny firefeltsvei i tillegg til dagens samband bli i praksis hele seks felt for (privat) biltrafikk på strekningen Straume – Storvatnet når ny vei er ferdigstilt.

Vi stiller for øvrig spørsmål med det som fremkommer av vurderinger i Vegdirektoratet i forbindelse med avvikssøknad om kollektivfelt på ny bro. Vi har særlig merket oss den innnevning Vegdirektoratet gjør i målet om at vekst i persontransport skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange koblet til denne konkrete saken, sitat: «Målet om 0-vekst gjelder ikke for næringstrafikken». Inn under definisjonen av persontransport mener vi klart at næringsrelatert persontransport inngår (det som ikke bør inngå er selvfølgelig gods/varetransport).

Med utvidelse av veikapasiteten med fire nye felt for personbil i transportkorridoren vil dette isolert sett gi klare konkurransefortrinn til personbil vis a vis disse andre transportformene. Det vil føre til tap av markedsandeler for disse transportformene stikk i strid med statlig mål om at håndtering av forventet transportvekst som følge av økt befolkningsvekst i byregionene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. En ytterligere forverring av kollektivtransportens attraktivitet vis a vis personbil i korridoren kan også påregnes da det legges opp til at busstransporten skal veksle mellom ny firefelts vei og eksisterende vei/egne kollektivtraseer, samt tungvint kobling til bussterminalene. Fylkesmannen savner på denne bakgrunn en egen analyse for beregning av de negative effektene for kollektivtransporten som følge av Sotrasambandet slik det nå er foreslått utformet.

Fylkesmannen har i denne sammenheng særlig merket seg at eksisterende Sotrabro i følge Statens vegvesen kan benyttes til bybane hvis det skulle bli aktuelt på et senere tidspunkt. Det forutsetter at broen da kun blir forbeholdt bybane og trafikk bare en vei om gangen.

I følge Vegvesenet vil tiltaket bli (delvis) bompengefinansiert, noe som isolert sett vil føre til økt reisemotstand. Effekten vil i følge Vegvesenet føre til at forventet trafikkvekst vil bli liten selv om veikapasiteten øker kraftig. Vi har ikke grunnlag for å så tvil om en slik påstand, men for at statlig mål om at trafikkveksten skal tas med kollektivtransport sykkel og gange, forutsetter det at bompengetakst/veipricing blir justert slik at effekten blir av varig karakter. Fylkesmannen legger til grunn at dette blir fulgt opp.

Det fremgår av arbeidet med planlegging av Sotrasambandet at totalkostnadene for prosjektet er blitt et eget tema (jf. møter med Fylkesmannen om dette). Når det gjelder kostnadsreduksjoner, vil vi peke på at ved å benytte dagens bro med tilførselsveier til gang og sykkelvei i stedet for å legge ny G/S-vei langs firefelts vei med separat tunnel oppnår en mindre kapasitetsøkning (fra 200 % til 100 %) i transportkorridoren uten at forholdene for G/S trafikken blir redusert. Separate korridorer for myke trafikanter og kjøretøy gir generelt bedre vilkår for de myke trafikantene (mindre støy og eksos) og vil dermed isolert sett føre til økt sykkel og gange. Når det eventuelt blir aktuelt med bybane til Straume, vil det da kunne være aktuelt å etablere G/S-vei langs det nye sambandet.

Vi har videre merket oss at det er relativt lite trafikk som skal kobles på hovedveinettet på Bildøy (1000 ÅDT), samtidig som lokalveinettet fortsatt skal være operativt. Det vil derfor være et mulig spareelement som vil gi liten negativ effekt hvis man utsetter bygging av påkobling (to plankryss med ramper) til ny firefeltsvei på Bildøy. En eventuell utbygging av «strileby» på Nordre Bildøy vil ventelig ikke føre til særlig økt trafikk da strilebyen i følge

planinteressentene ikke vil være bilbasert, men basert på god kollektivtransportbetjening, sykkel og gange.

Planen åpner for omfattende utfylling i Storavatnet, for bl.a. å bedre forholdene for G/S-trafikken. Det er i utgangspunktet positivt at det ønskes å ta hensyn også til de myke trafikantene. Vi registrerer imidlertid at reguleringsplanen åpner for noe mer utfylling utover det som kan sies å være nødvendig for et slikt formål. Tilrettelegging for badestrand m.m. er tiltak som vil kunne oppveie for det negative med utfylling i vannet, men dette er ikke sikret i reguleringsbestemmelsene.

Når det gjelder massehåndtering, vil vi for øvrig vise til fagnotatet i Bergen kommune hvor det fremgår at prosjektet har et overskudd på ca. 1 mill. m³ uten at plassering eller bruk av disse er fullstendig løst. Vi viser også til at Fylkesmannen ble informert om tentative løsninger for disse massene i orienteringsmøte med Veivesenet. Det må gis prioritet til at håndtering av masseoverskudd blir tilfredsstillende løst i den videre plan- og byggeprosess.

Med hilsen

Rune Fjeld
Assisterende fylkesmann

Arve Meidell
Seksjonsleder

Brevet er godkjent elektronisk og har derfor ingen underskrift.

Kopi til:

Statens Vegvesen - Region Vest	Askedalen 4	6863	Leikanger
Hordaland fylkeskommune	Postboks 7900	5020	Bergen
Avinor	Postboks 150	2061	GARDERMOEN