



Fjell kommune
Postboks 184
5342 STRAUME

Dato: 17.11.2015
Vår ref.: 2015/10285-6
Saksbehandlar: hanengu
Dykkar ref.:

Fråsegn til oppstartsmelding for reguleringsplan for ny veg FV 561 Kolltveit - Ågotnes

Vi viser til brev datert 8.10.2015 om oppstart av arbeid med detaljreguleringar for ny FV 561 Kolltveit - Ågotnes. I følgje oppstartsmeldinga skal det bli utarbeidd to reguleringsplanar, ein for strekninga Kolltveit – Ågotnes og ein for Ågotnesområdet. Hovudføremålet med reguleringa er vegføremål. Føremålet er i hovudsak i samsvar med kommunedelplan der området er sett av til vegareal. Kommunen har ikkje vurdert om planen utløyser krav om konsekvensutgreiing.

Hordaland fylkeskommune vurderer oppstartsmeldinga ut i frå fylkeskommunens sektoransvar og målsettingar i regionale planar.

Vurdering og innspel

Relevante planfaglege innspel

Fjell kommune har 26.11.2009 vedtatt kommunedelplan for Sotrasambandet delprosjekt 3, RV 571 Kolltveit – Ågotnes. I denne planen er det gitt at «*Vegen skal i utgangspunktet regulerast som ein tofelts veg med midtdelar i tråd med Statens vegvesen sin vegnormal med dimensjoneringsklasse S5.*» Hordaland fylkeskommune legg dette i utgangspunktet til grunn for reguleringsplanarbeidet og kommunen må godtgjere at det eventuelt er naudsynt å avvike frå kommunedelplanen.

Landskap

Planområdet er prega av landskapstypen *Kystheiene*. Dette er ein landskapstype som utgjer eit karaktersterkt og dominerande inntrykk i ytre kystbygder. Slike område er sårbare for inngrep og endringar i karakter fordi områda er eksponert og synlege over store strekningar. Større inngrep, slik som vegbygging, kan ha stor visuell påverknad.

Det vil vere spesielt viktig å ha fokus på god landskapstilpassing i denne reguleringsplanen. Ein bør søkje å avgrense både fjern- og nærverknadene av veganlegget, dempe barriereverknader og unngå store vegskjeringar som vil vere synlege på store avstandar.

Kulturminne og kulturmiljø

Hordaland fylkeskommune har vurdert saka som regional sektorstyresmakt innan kulturminnevern.

Vi minner om at dokumentasjon av kulturminne skal gjerast på eit tidleg stadium i all arealplanlegging. I dette må det inngå omtale av kvart kulturminne og vurdering av verneverdi. I samband med kommunedelplan for ny veg fv 561 Kolltveit-Ågotnes vart det utarbeidd KU som skildrar og vurderer

konsekvensar for automatisk freda og nyare tids kulturminne. Kommunedelplanen er vedteken i 2009. Det er sidan dette ikkje utført arkeologiske registreringar i planområdet, men elles på Ågotnes er det påvist ytterlegare steinalderbuplassar sidan 2009. Kulturminneinformasjon som ikkje var kjent i 2009 må inkluderast og omtalast i planarbeidet.

Automatisk freda kulturminne

Vi har per i dag ikkje opplysningar i våre arkiv om automatisk freda kulturminne eller andre kulturminne med høg verneverdi innanfor planområdet. Nær planområdet på Ågotnes, sør for Skulehusvatnet, er det imidlertid kjent tre automatisk freda steinalderbuplassar (Askeladden-id 6306, 72886, 72887). Alle lokalitetane ligg over 20 moh og kan på dette grunnlaget daterast til tidleg eldre steinalder. Det er vidare kjent ei rekke andre steinalderbuplassar på Ågotnes, og på Spjeld. Dette, samt topografiske høve i planområdet og høgde over havet, gjer at det aktuelle planområdet har potensiale for funn av ytterlegare automatisk freda kulturminne. På bakgrunn av dette finn vi det naudsynt med ei arkeologisk registrering for å avgjere om tiltaket kjem i konflikt med hittil ikkje registrerte kulturminne, jmf. § 9 i kulturminnelova. Vi har ikkje heimel til å krevje registreringa gjennomført før planen vert lagt ut til offentlig ettersyn, men det vil vere ein føremon for tiltakshavar å klarleggje spørsmål omkring kulturminneverdiar i området på eit tidleg tidspunkt i planprosessen. Jfr. Lov av 9. juni 1978 nr. 50 om kulturminner § 9, jfr. § 10, må kostnadene ved registreringa dekkast av tiltakshavar. Kostnadsoverslag for arkeologisk registrering vil bli ettersendt. Avhengig av høgde over havet og topografi, vil registreringa bli gjennomført ved prøvestikking med spade og overflaterregistrering.

Då planen omfattar areal i sjø og vatn har vi lagt saka fram for Bergens Sjøfartsmuseum. Sjøfartsmuseet melder i e-post 03.11.15 at dei ikkje kjenner til marine eller maritime kulturminne som blir direkte råka av planen, og har ikkje vesentlege merknader til planarbeidet.

Nyare tids kulturminne

KU frå kommunedelplanen nemner fleire nyare tids kulturminne knytt til bruk av utmarka mellom Kolltveit og Ågotnes. Verneverdi og eventuelle avbøtande tiltak må vurderast som del av planarbeidet.

Oppsummering kulturminne

Ein bør i størst mogleg grad unngå direkte konfliktar med freda kulturminne, eller andre kulturminne med høg verneverdi. Automatisk freda eller andre kulturminne med høg verneverdi som ligg nær nye tiltak i planen, utan å bli direkte råka, bør inkluderast i planen sitt areal med arealføremål LNF og omsynssone c/d, jf PBL §§ 12-5, 12-6 og 11-8.

Planområdet har potensiale for funn av hittil ukjende automatisk freda kulturminne, særleg steinalderbuplassar. Kostnadsoverslag for arkeologisk registrering vil bli ettersendt snarast.

Senter- og tettstadsutvikling

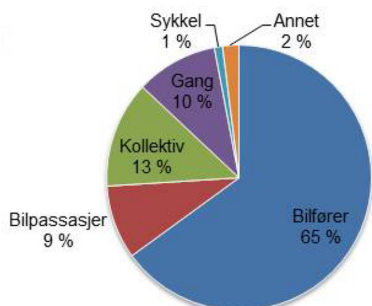
Hordaland fylkeskommune viser til *Regional plan for attraktive senter i Hordaland*. Denne planen har eit eige kapittel om transport i og ved senterområder og gir mellom anna retningslinjer for planlegging knytt til slike problemstillingar. Her er det gitt at for å skape attraktive omgjevnader for folkeliv bør det overordna vegnettet i sentrum og tettstader som hovudprinsipp planleggjast etter Statens vegvesens normal for gate i handbok N100. Gjennomfartstrafikk bør ikkje vere til hinder for gåande, syklande og kollektivtransport. Om trafikk gjennom sentrumsområdet ikkje kan sameinast med å skape attraktive sentrum bør det etablerast omkøyingsveg utanom sentrum for trafikken som ikkje har sentrum som målpunkt. Dette gjeld og for utvikling av Ågotnes. Vi viser her særskilt til retningslinjer i kapittel 5.3 i den regionale planen.

Dersom ny fylkesveg vert planlagt med fire felt og fartsgrense 80 km/t vil dette i følgje vegnormalane medføre planskilte kryss på Ågotnes. Dette meiner Hordaland fylkeskommune vil gi utfordringar med god senterutvikling i dette området. Det bør i planprosessen bli vurdert å redusere farten i innkøyninga til Ågotnes for å kunne etablere mindre dominerande kryssløysingar i senterne område.

Areal- og transport

Nasjonale forventningar til regional og kommunal planlegging gir tydelege signal om å legge tilrette for eit miljøvennleg transportsystem som bidreg til reduksjon i trafikkveksten. I NTP er det mellom anna lagt vekt på at transportpolitikken skal medverke til reduksjon av klimautslepp og gi betre luftkvalitet. I Regional transportplan for Hordaland følgjer ein opp desse målsettingane, samt dei mål som er skissert opp i gjeldande Klimaplan for Hordaland. Nullvekstmålet der veksten i persontransport skal takast med kollektivtransport, sykkel og gange er knytt til Bergensområdet.

Fjell kommune har vedteke både Mobilitetsplan for Bildøyna/ Sotra kystby og eigen Sykkelstrategi. Her er det uttrykt bekymring for ytterlegare auke i biltrafikken dei komande åra i samband med Sotrasambandet. Det vert vist til at kommunen allereie har ein høg andel bilpassasjerar og få syklistar, sjå figur. I begge planane er det skissert opp fleire tiltak som skal bidra til å redusere bilbruken og få innbyggerane til å endre reisevanane sine. Denne oppgåva kan verte vanskeleg med utbygging av ein 4 felts veg der bilbrukarane får endå betre vilkår.



I forskarmiljøet er det stor grad av einigheit om at økt vegkapasitet gir bilen eit konkurransefortrinn som igjen fører til ein auke i biltrafikken. Andre reisealternativ kan dermed verte mindre attraktive, og fylkeskommunen er bekymra for at 4-felts vil mellom Kolltveit og Ågotnes vil favorisere bruk av bil på bekostning av andre meir miljøvennlege reisealternativ. Transportøkonomisk institutt har i fleire publikasjonar vist til kva mekaniser som vert sett i gong når ein forsøker å bygge seg ut av kø og trafikkproblem.

- På kort sikt betrast framkome for biltrafikken og trafikantane bytter bort andre reisealternativ med bil
- På noko sikt får ein lengre pendleavstandar og endringar i kor innbyggerane vel å bu og arbeide. God kapasitet på vegnettet på Sotra kan gjere det attraktivt bu her, og pendle inn til arbeidsstaden i Bergen.
- På lengre sikt bidreg ein slik utvikling til byspreiing, med auka trafikk og køproblematikk i ytterkantane av byane.

For å unngå ein slik utvikling må ein i all planlegging vere bevisst målsettinga om 0-vekst i biltrafikken og finne løysingar som gjer det attraktivt å velje sykkel eller kollektivtransport. I dette biletet må ein heller ikkje byggje ut vegkapasiteten unødig mykje.

Samferdsel

Vegdimensjon

Statens vegvesen har i samband med planoppstart sendt fylkeskommunen eit notat vedrørande val av vegstandard. Notatet er datert 29.10.2015 og skisserer opp 3 moglege alternativ:

1. Regulere (og bygge) H7-veg med 4 felt og midtdelar (krev inga fråviksmelding)
2. Regulerer H7 med 4 felt og midtdelar og ekstra areal for trinnvis utbygging. I første omgang byggast 2 felt, fortrinnsvis med midtdelar, men på sikt kan vegen utvidast til 4- felt. (2-felt krev avvikshandsaming).

3. Regulere (og bygge) H5- veg med 2 felt og midtdelar.

Vegvesenet viser til at Multiconsult har utarbeidd eit notat om trafikkberekningar. Notatet viser ein berekna ÅDT på mellom 12 000 – 19 600 i 2045. I følgje vegnormalstandarden tilseier dette 4 felt veg med midtdelar, og SVV anbefalar å regulere for 4 felts veg for å sikre tilstrekkelig areal i framtida.

I Handbok N-100 er det ei innleiande overordna del A. Her vert det vist til at planlegging på eit overordna nivå skal leggje premissane for val av dimensjoneringsklasse og løysingar på detaljnivå. Dette bør i følgje handboka gjerast gjennom overordna planar og strekningsvise utgreiingar. Strekningsvise utgreiingar for overordna fylkesvegnett vil vere ferdigstilt i 2015 og leggest til grunn i rulleringa av Regional transportplan.

Når SVV anbefalar å regulere for 4 felt må det synleggjerast at dette er naudsynt (ÅDT, trafikktryggleik), samt finansielt mogleg (sum bompengar og fylkesvegløyvingar). Å investere i ein slik utbygging må og vere i samsvar med miljø- og transportpolitiske målsetjingar regionalt og nasjonalt. Hordaland fylkeskommune stiller spørsmålsteikn ved måten ein bereknar grunnlaget for val av vegdimensjonar. Det er problematisk å berre basere slike prognosar på historisk utvikling, spesielt når ein arbeider for å endre reisevanar.

I forskrift om anlegg av offentleg veg si § 3 finn vi følgjande punkt:

4. Myndighet til å fråvike vegnormalene innanfor forskriftenes rammer, leggas til Statens vegvesen ved Vegdirektoratet for riksveg, fylkeskommunen for fylkesveg og kommunen for kommunal veg.
5. Vegnormalene skal sikre en tilfredsstillende og enhetlig kvalitet på vegnettet ut frå samferdselspolitiske mål. Vegnormalene vil derfor måtte innehalde en del standardkrav. Vegnormalene skal likevel gi fridom til å velje løysing tilpassa forholda på staden.

Vegnormalane er retningsgivande og kan fravikast ved behov. Punkt 4 sikrar då at HFK er myndighet til å vedta eventuelle fravik normalane på fylkesveg.

I starten av planarbeidet må kommunen leggje opp til ein grundig prosess knytt til val av vegklasse der fylkeskommunen er invitert inn frå byrjinga. Basert på dette arbeidet vil fylkeskommunen eventuelt vurdere fravik frå vegnormalane.

Finansiering

Ein 4- feltsveg er ikkje dobbel så dyr som ein tofelts, men det er ikkje urimeleg å rekna med at firefelt vil kosta 30- 40% meir enn ein tofelts veg. Det kan verta dyrt å bygga ein veg som er berekna for eit trafikkvolum ein ikkje ønskjer, kor trafikken må takast ned igjen gjennom høge bompengetakstar og trafikkregulerande verkemiddel.

I notatet frå Multiconsult om trafikkberekningar kan ein lese følgjande:

«Effekt av bompengar er ikkje rekna med og er ikkje relevant når det gjeld å dimensjonere for framtidig trafikk i eit 20 års perspektiv (normal nedbetalingstid for eit bompengeprojekt er 15 år).

Det er ikkje avklara om utbygginga Kolltveit – Ågotnes skal sjåast på som eit prosjekt i ein Sotrapakke – kor Sotrasambandet (Kolltveit – Storavatnet) er fase 1 og utbygging Kolltveit – Ågotnes, og Kolltveit – Austefjorden kjem i seinare fasar eller om prosjekta nord/sør på Sotra vert eigne bompengeprojekt.

Det er mogleg at det vert bompengeneinkreving for Sotrasambandet frå 2022 og utover i 15 eller 20 år. Det er enno uvisst kor stor den statlege delfinansieringa av Sotrasambandet vert. Om Kolltveit – Austefjorden og Kolltveit – Ågotnes skal byggast mellom 2020 og 2030 etter høgaste vegstandard og

bompengefinansierast (i same bommar eller eige opplegg), kan den samla bompengebelastninga bli svært høg i Sotra – Bergen området fram mot 2040 -2050.

Regional Transport Plan (RTP) legg grunnlag for fylkeskommunen sine prioriteringar gjennom handlingsplan og budsjettvedtak. I gjeldande RTP er ikkje strekninga Kolltveit- Ågotnes prioritert. Neste periode for RTP er fra 2018 – 2029.

Meir informasjon

Meir informasjon om plantema, rettleiarar og statistikk/kart kan ein finne på nettsidene våre www.hordaland.no/plan/startpakke.

Oppsummering

Hordaland fylkeskommune ber om at planarbeidet legg særleg vekt på landskap, senterutvikling, areal- og transport og samferdsel.

Marit Rødseth
plansjef

Hans-Christian Engum
spesialrådgjevar

Brevet er godkjent elektronisk og har derfor inga underskrift.

Saksbehandlarar:

Hans-Christian Engum, Seksjon for plan - REG AVD, REGIONALAVDELINGA
Gunnhild Raddum, Transportplanseksjonen, SAMFERDSELSAVDELINGA
Heidi Handeland, fylkeskonservatoren, KULTUR- OG IDRETTSAVDELINGA

Kopi til:

Fylkesmannen i Hordaland

Statens vegvesen - Region
Vest