

INFORMASJON OM SOTRASAMBANDET – JANUAR 2008

HANDSAMING AV PLANPROGRAM PLANARBEID MED KOMMUNEDELPLAN OG KONSEKVENSGREIING. ENDRINGAR I TRASÉALTERNATIV SOM DEL AV PLANPROSESSEN

DELPROSJEKT 1: FASTLANDSSAMBANDET SOTRA – BERGEN
DELPROSJEKT 2: SOTRA SØR, RV 555 KOLLTVEIT – AUSTEFJORDEN
DELPROSJEKT 3: SOTRA NORD, RV 561 KOLLTVEIT - ÅGOTNES

Statens vegvesen Region vest har i samråd med Bergen, Fjell og Sund kommune starta opp planarbeid med konsekvensutgreiing og kommunedelplan for kvart delprosjekt i Sotrasambandet i samsvar med framlegg til planprogram for planarbeidet datert november 2006. Framlegg til planprogram låg ute til høyring i perioden 12. mars 2007 til 27. april 2007.

KRAV OM EKSTERN KVALITETSSIKRING

Like før jul 2006 kom det krav frå regjeringa at det skal gjennomførast ein ekstern kvalitetssikring (KS1) av alle store samferdselsprosjekt før planarbeid etter Plan og bygningslova vert starta opp. Sotrasambandet er eit av desse prosjekta. Som ein følge av dette har handsaminga av planprogrammet vorte utsett i påvente av dette kvalitetssikringsarbeidet. I notat datert 25. mai 2007 skriv samferdselsministeren at planprogrammet for kommunedelplanarbeidet endeleg kan fastsetjast når arbeidet med kvalitetssikringen (KS1) er kome så langt at samfunns mål og aktuelle konsept for vegløyningar er klarlagt. Ho skriv vidare at det etter denne avklaringa vil vere betre grunnlag for å fastsette planprogrammet og gjere det mogleg å vidareføre planarbeidet parallelt med KS1-prosessen. Ho peikar og på at det er viktig å halde framdrifta slik at Sotrasambandet kan verte vurdert blant prosjekta som det kan vere aktuelt å starte opp i perioden 2010 – 2013.

HANDSAMING AV PLANPROGRAM

Arbeidet med KS1 er no kome så langt at det vert teke sikte på å avklare samfunns mål og overordna konsept for ulike vegløyningar i løpet av januar 2008. Planstyresmaktene for Sotrasambandet; Bergen, Fjell og Sund kommunar, tar sikte på ein politisk handsaming av planprogrammet i løpet av februar/mars 2008. Alle innspel, uttale og merknader til planprogramma som kom inn i høyringsperioden våren 2007, vil vere ein del av vedtaksgrunnlaget i kommunane. Det er og gjort framlegg om mindre endringar i planprogramma som ein følge av dei innspela og merknadene som er kome inn.

VIDARE ARBEID MED TRASÉALTERNATIVA – OMTALE AV ENDRINGAR

Statens vegvesen har arbeidd vidare med optimalisering av dei traséalternativa som er omtalt i planprogramma. Samarbeid med geologar og andre faggrupper og med kommunane og andre aktuelle samarbeidspartnarar har gjeve oss stadig meir detaljert kunnskapsnivå både om planområdet og om vegplanlegging. Alle innspel, uttale og merknader som kom inn i høyringsperioden, har og vore ein del av grunnlaget for dei vurderingane som er gjort.

Som ein følge av dette arbeidet, har vegvesenet i samråd med dei berørte kommunane gjort nokre endringar i traséalternativa i høve til det som er vist i planprogrammet.

I det følgjande er endringar i traséalternativa i kvart delprosjekt omtalt.

DELPROSJEKT 1: FASTLANDSSAMBANDET SOTRA – BERGEN

Konsept 1: Kollektivprioritering i eksisterende korridor Sotra – Bergen vest

Det er ingen endring i høve til planprogrammet.

Konsept 2: Ny veg i eksisterende korridor Sotra – Bergen vest

Parsell Kolltveit – Arefjord

I dette området har det hausten 2007 vore eit godt samarbeid med Fjell kommune om moglege utviklingsretningar for tettstaden Straume inkludert Bildøy og Kolltveitområdet og løysingar for nytt vegsamband gjennom området. Dette er uført i samsvar med planprogrammet pkt 10.2.2 der det står at vurdering av dagsonealternativ (alt C1) for parsellen Kolltveit-Arefjord skal inkludere ei vurdering av avbøtande miljøtiltak og tiltak mot barriereverknad forbi Straume. I arbeidet har vegvesenet i samarbeid med Fjell kommune og kome fram til følgjande alternativ:

Brualternativ

Alt C 101 – Nytt alternativ med ny bru over Straumsundet mot Straume sør, eksisterande rv 555 vert sekundærveg

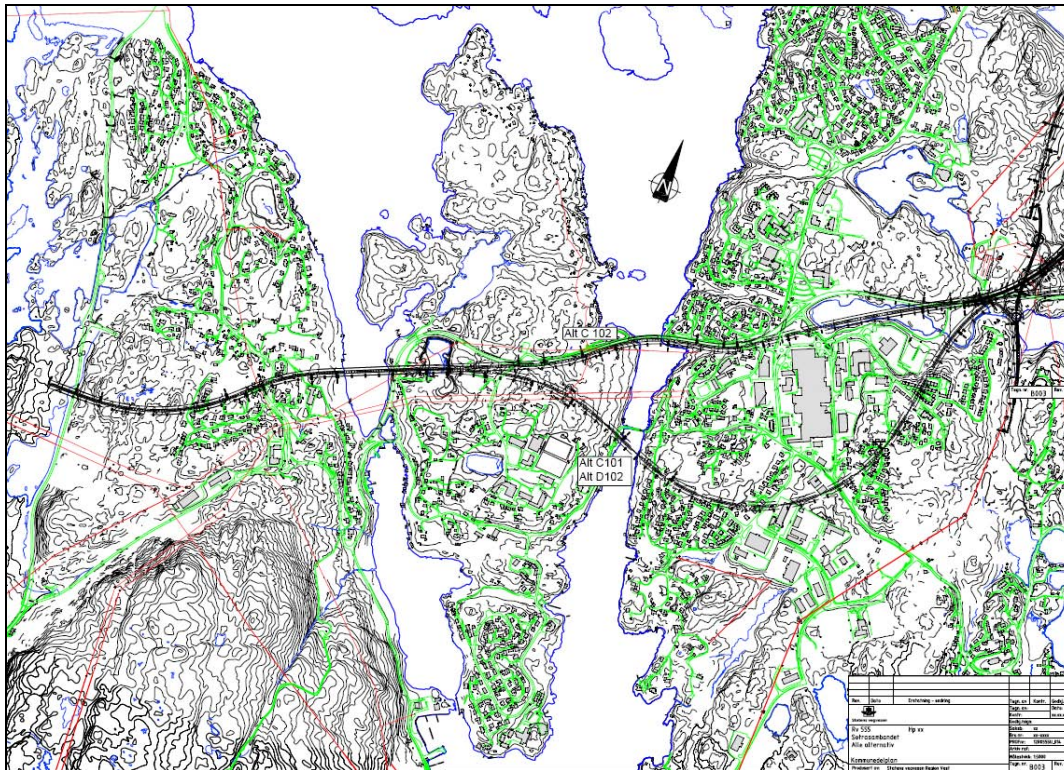
Etter ein vurdering av eksisterande vegsystem på parsellen, har vi kome til at eksisterande Kolltveittunnel har for dårleg veggeometri og standard til å være del av ein framtidig hovudveg med høg standard og best mogleg trafikktryggleik. Det er difor planlagt ny tunnel frå Kolltveitområdet til Bildøystraumen og ny bru over Bildøystraumen. Brua ligg ca 16 – 18 meter over sjønivået og kryssar ca 6-7 m over eksisterande rv 555. Det vert nytt kryss med sekundærvegssystemet på Bildøy.

I dette alternativet vert det bygd ny veg vidare i dagsone (evt kort tunnel på Bildøy) mellom Bildøy og Straume sør med ny 4 felts bru over Straumsundet ca 20 m over sjønivået. Vidare vert vegen ført i tunnel under Straumeområdet mellom Straume sør og Arefjorden. Eksisterande rv 555 vert hovudstammen i sekundærvegnettet, sjå figur neste side.

Alt C 102 Utviding av eksisterande rv 555 (i prinsippet same trasé som alt C1 i planprogrammet)

Som i alt C 101 vert det bygd ny tunnel / ny bru Kolltveit – Bildøy samt kryss på Bildøy. Vidare ligg vegen som utviding av eksisterande rv 555 til 4 felt mellom Bildøy og Arefjorden. Det vert bygd ny 2 felts bru ved sidan av eksisterande bru over Straumsundet og miljølokk forbi Straume tettstad for å redusere barriereverknad og miljøulemper i Straumeområdet, sjå figur neste side.

For å få samanhengande og tilfredsstillande sekundærvegnett på heile strekninga, er det vurdert å bygge ny 2 felts sekundærveg frå kryss på Bildøy med ny bru over Straumsundet som vert knytt til sekundærvegssystemet i Straumeområdet.



Justerte traséalternativ Kolltveit – Arefjord, alt C 101, C 102, D 101

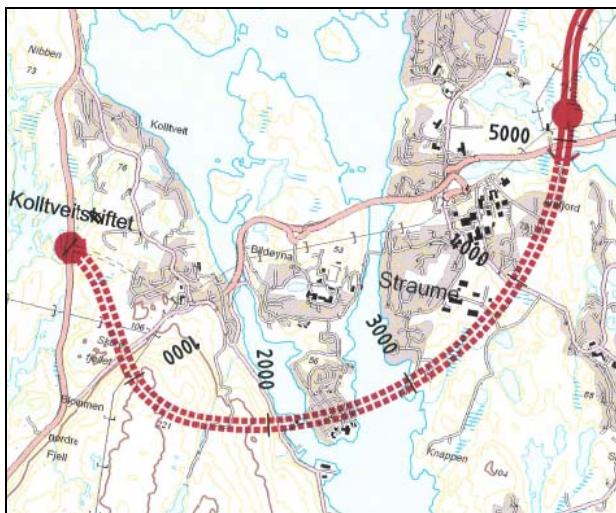
Tunnelalternativ

Alt D 101 – Nytt alternativ med senketunnel i Straumsundet, eksisterende rv 555 vert sekundærveg

Alternativet vert liggjande i same korridor som alt C 101, men med tunnel frå kryss på Bildøy til krysset i Arefjorden via ein grunn senketunnel i Straumsundet. Eksisterende rv 555 vert hovudstammen i sekundærvegnettet.

Alt D 102 – Lang undersjøisk tunnel Kolltveit – Arefjord (samsvarar med tidlegare alt D1 i planprogrammet).

Dette alternativet vert optimalisert i høve til veggeometri med mellom anna inntil 6 % stigning og med 50 m fjelloverdekking, men føl i prinsippet same trasé som vist i planprogrammet. Eksisterende rv 555 vert hovudstammen i sekundærvegnettet.



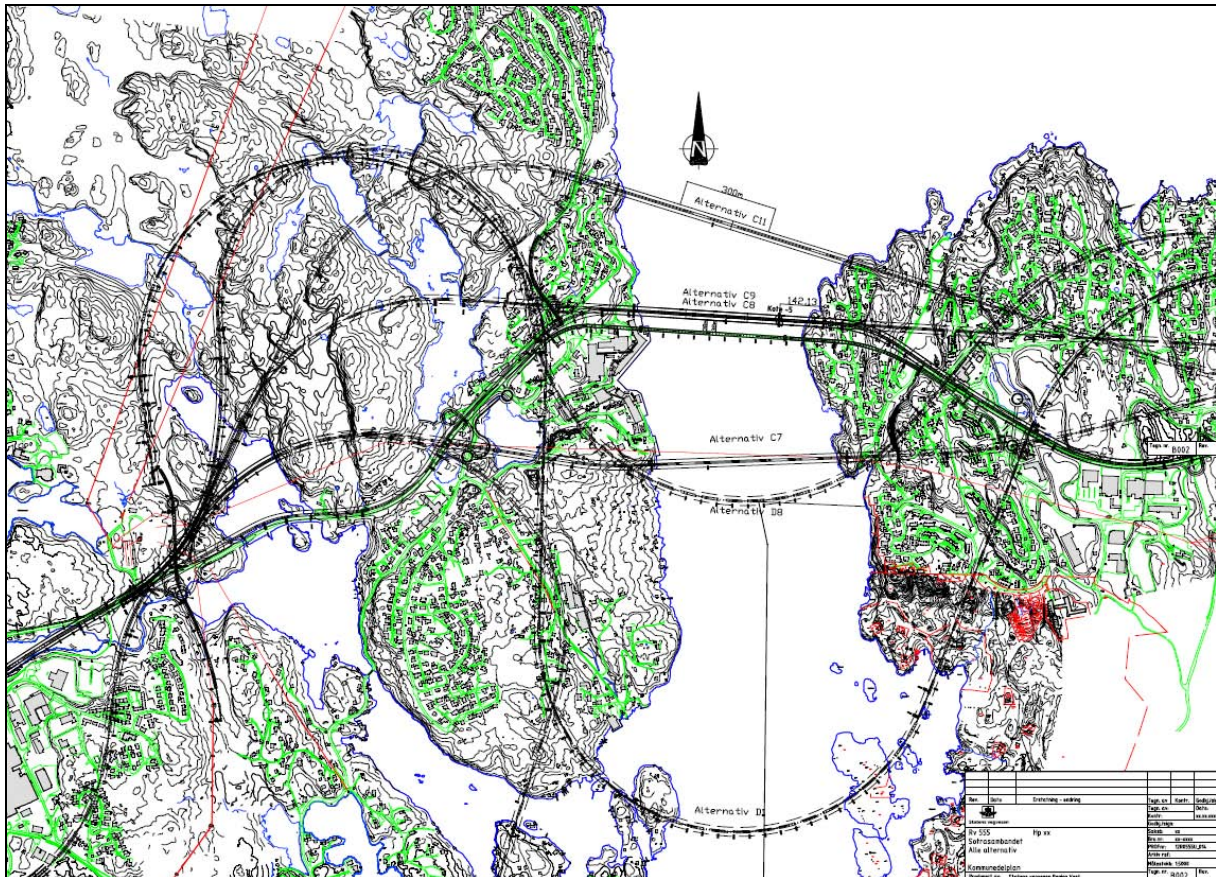
Alt D 102 lang undersjøisk tunnel (samsvarer med alt D1 i planprogrammet)

Parsell Arefjord – Storavatnet

Brualternativ over sundet mellom Sotra og Bergen

Bru like sør for eksisterende Sotrabru går ut og vert erstatta av nytt alt C9

Som ein følgje av vårt arbeid med dei meir detaljerte trasévurderingane til nå, har vi sett at ei ny bru like sør for eksisterende Sotrabru (alt C1 i planprogrammet) gir svært dårlig veggeometri og ein vanskeleg løysing for forankring av brukablar på Knarreviksida. Ei bru like nord for eksisterende bru gir i prinsippet same veg- og trafikk-løysing som alt C1, men med betre veggeometri og betre tekniske løysingar. Prinsippet i traséalternativet med utviding av eksisterende rv 555 vert det same. Vi kallar dette alternativet C 9, sjå figuren under. I samråd med kommunane har vi velt å ikkje arbeide vidare med bru like sør for eksisterende Sotrabru.



Aktuelle brualternativ C7, C8, nytt C 9 og nytt C 11
Aktuelle undersjøisk tunnelalternativ D1, D7 og nytt D8

Alt C11 - Nytt brualternativ i nord

I det vidare arbeidet med optimalisering, har vi kome fram til at det er ønskeleg å få utgreidd eit nordlig brualternativ i tilsvarande avstand frå eksisterende bru som det sørlige alt C7 i høgspenlinetraséen. Det nordlige alternativet går frå området ved Rennedal gartneri på Sotrasida til Drotningstveit nord på Bergensida, vist som alt C11 på figuren over. På same måte som i alt C7 og C8, ligg vegen i tunnel mellom kryssområdet i Arefjord og området med Rennedal gartneri. Likeeins ligg vegen i tunnel mellom Drotningstveit nord og kryssområdet ved Storavatnet.

Dette alternativet ligg innanfor det planområdet som er vist i planprogrammet, men vil være eit tillegg til dei trasékorridorar som er vist i planprogrammet.

Uendra brualternativ

Traséalternativ C7 med bru som føl same trasé som dagens høgspenleiding, og alt C8 med ny bru like nord for dagens Sotrabru, er optimalisert i høve til veggeometri og tekniske løysingar, men føl i prinsippet same trasé som vist i planprogrammet.

Alternativ med undersjøisk tunnel mellom Sotra og Bergen

Alt D8 – Nytt undersjøisk tunnelalternativ i fjellrygg under høgspentlina

Vi arbeider med ein optimalisert trasé for undersjøiske tunnelalternativ, kalla alt D8, der vi utgreier om vi kan få til ein god veggeometri med veg i den undersjøiske fjellryggen som går under høgspentlina mellom Bergen og Sotra. Geologane våre har saman med ein ekspertgruppe med eksterne geologar, gått gjennom dei seismiske undersøkingane som vart utført i sumar, og kome til at fjellgrunnen er best (eller minst dårleg) i denne fjellryggen. Men dei vil ikkje ut frå den kunnskapen vi har om fjellgrunnen i dag, tilrå nokon løysing som har mindre enn 50 m fjelloverdekking. Interessegruppa "Ja til Sotratunnel" sitt alternativ med 30 m fjelloverdekking vil difor ikkje verte arbeidd vidare med i denne planfasen. Vi har hatt kontakt med Vegdirektoratet om stigning på 6% i undersjøiske tunnelar og fått aksept for det.

På grunn av topografiske tilhøve på Bergenssida og krav til stigning og kurvatur er det vanskeleg å få nok lengde slik at tunnelen munnar ut i Storavatnområdet tilsvarande som i bruløysingane. Dette vert det arbeidd vidare med. Dersom vi får til ei tilfredsstillande løysing, vil dette alternativet erstatte tidlegare alt D1 (jf planprogrammet).

Uendra alternativ for undersjøisk tunnel

Tunnelalternativ D7 med kryss i fjell med Ringveg vest, er optimalisert i høve til veggeometri med mellom anna inntil 6 % stigning og med 50 m fjelloverdekking, men føl i prinsippet same trasé som vist i planprogrammet.

Det vert arbeidd vidare med tunnelalternativ D1 dersom det ikkje vert oppnådd tilfredsstillande løysing i alt D8.

Konsept 3: Ny veg i sørlig korridor Sotra – Bergen sør. Ytre ringveg

I prinsippet er det ingen endring i høve til planprogrammet – alt E1, men traséen for den undersjøiske tunnelen vil verte optimalisert med omsyn til data for fjellgrunnen frå dei seismiske undersøkingane. Det vert og ei optimalisering av traséalternativ i dagsone forbi Fjell gard i samarbeid med delprosjekt 2: Sotra sør.

DELPROSJEKT 2: SOTRA SØR, RV 555 KOLLTVEIT – AUSTEFJORDEN

Parsell Kolltveit - Tellnesskogen

Justering av dagsonealternativ, alt 1

På grunn av merknader som kom inn i høringsperioden og seinare samarbeid med Fjell kommune, vert det arbeid vidare med optimalisering av dagsonetraséen, alt 1, vest for Fjell gard i høve til landbruksareal, naturmiljø og landskap. Traséalt 3 og 30 vert optimalisert og utgreidd i samsvar med planprogrammet.



Kombinasjonsalternativ forbi Skogsskiftet

Parsell Tellnesskogen - Skogsskiftet

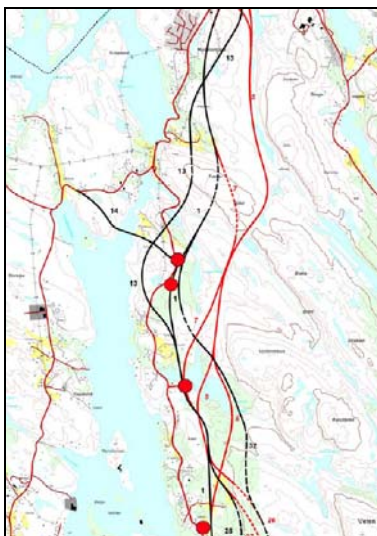
Nytt kombinasjonsalternativ

Her vil vegvesenet i samråd med Sund kommune vurdere ei løysing som kombinerar nordre del av alternativ 29 med alternativ 13 forbi Skogsskiftet. Det fører med seg ei justering av brutaséen over Dalevågen slik at alternativ 29 kan knytast til alternativ 13 som går i tunnel på sørsida av Sund senter i Skogsskiftet. Løysinga er vist på figuren til venstre.

Alle tre alternativa (alt 1, 13 og 29) forbi Skogsskiftet som er vist i planprogrammet, er framleis med i analysearbeidet.

Parsell Skogsskiftet – Eide

Her er det ingen endring, berre vidare optimalisering av dei traséene som er omtalt i planprogrammet.

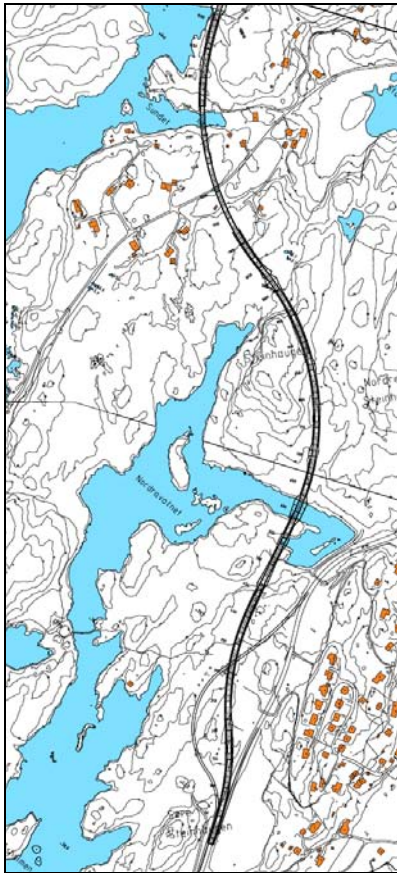


Parsell Eide – Steinsland og Eide – Austefjorden

Nytt traséalternativ aust for Vorlandsvatnet

På grunn av merknader som kom inn i høringsperioden og seinare samarbeid med Sund kommune, er det teke inn eit nytt alternativ, alt 32, aust for Vorlandsvatnet. Traséalt. 1 og 13 er ikkje endra og vert utgreidd i samsvar med planprogrammet.

DELPROSJEKT 3: SOTRA NORD, RV 561 KOLLTVEIT - ÅGOTNES



Justert traséalt. S2 forbi Morland

Parsell Kolltveit – Fjæreidepollen

Endring i traséalternativ forbi Morland

På grunn av merknader som kom inn i høyringsperioden og seinare samarbeid med Fjell kommune, vert det arbeidd vidare med optimalisering av traséalternativet S2 forbi Morlandsområdet i høve til nærmiljø, friluftsiresser og landskap.

Alt S1 og S3 vert optimalisert og utgreidd i samsvar med planprogrammet.



Justert planområde ved Ågotnes

Parsell Fjæreidepollen - Ågotnes

Utviding av planområdet ved Ågotnes

Det har vore eit samarbeid med Fjell kommune om moglege utviklingsretningar for Ågotnesområdet og løysingar for ny veg gjennom området samt tilknytning til utbyggingsområda på Ågotnes.

I løpet av planprosessen har ein kome fram til at ein ønskjer å vurdere løysingar med kryss mellom ny veg og sekundærvegssystemet sør og nord for tettstaden Ågotnes. Sjølve Ågotnesområdet og kryssområdet i nord ligg utanfor planområdet som er vist i planprogrammet. Planområdet er difor utvida nordover slik at det omfattar heile Ågotnesområdet.