



Sotrasambandet - lokalisering av fremtidig kollektivknutepunkt i Bergen vest

OHST ESARK-1130-201123221-61

Hva saken gjelder:

Bystyret har tidligere vedtatt to kommunedelplaner for delstrekninger av Rv 555 Sotrasambandet i Bergen:

- Strekningen Fjell kommunegrense-Storavatnet (KDP 1, vedtatt 19.09. 2012)
- Strekningen Storavatnet-Liavatnet (KDP II, vedtatt 18.02. 2015)

De to kommunedelplanene har avklart prinsippene for løsninger på Sotrasambandet, herunder kollektivløsninger. I første del etableres ny bro med kollektivprioritering på deler av ny hovedveg, som videreføres i del to med ny busstunnel gjennom Lyderhorn, til området Liavatnet.

I bystyrets vedtak av KDP for strekningen Storavatnet-Liavatnet av februar 2015, heter det i vedtakspunkt 2:

«Dersom det i pågående utredningsarbeid konkluderes med at beste lokalisering av ny kollektivterminal er øst for Storavatnet, for eksempel ved Olsvikkrysset eller ved Kjøkkelvikveien, så kan følgende reguleres:

- a) Nytt kollektivknutepunkt øst for Storavatnet*
- b) Busstrasé i dagløsning på strekningen øst for krysset ved Storavatnet og frem til nytt kollektivknutepunkt. Hovedprinsippet med kollektivtunnel og mulig sykkel tunnel gjennom Lyderhorn skal opprettholdes.»*

Forslag til reguleringsplan for del I, som byrådet hadde til 2. gangs behandling i sitt møte 20. mai 2016, inkluderer ny kollektivterminal ved dagens plassering (Storavatnet). I det samme planforslaget vises det til gjennomført forprosjekt for alternativ lokalisering, og det pekes på at eventuelt valg av alternativ lokalisering vil bli fulgt opp med en omregulering. I planforslaget for Sotrasambandet heter det:

«For å unngå forseinkingar for Sotrasambandet er det avtala ein prosess der terminal «A» (dagens plassering) er valt som løysing i framlegget til reguleringsplan. Denne er basert på høgrestilte kollektivfelt på ny hovudveg vest for Storavatnet. Samtidig med reguleringsplanforslaget blir det lagt fram eit eige forprosjekt for terminal ved Storavatnet/Olsvikkrysset. Denne rapporten er datert 03.06. 2015. Dersom ein blir samde om å velje ei anna terminalløysing enn «A», må det startast ein planprosess for regulering/omregulering slik at ferdigstilling av denne kan skje samtidig med Sotrasambandet.»

Denne saken gjelder byrådets vurdering av Statens vegvesen sitt forprosjekt for kollektivterminal Storavatnet/Olsvikkrysset fra juni 2015. Saken bygger på fagnotat fra Etat for plan og geodata av 29.04. 2016.

Kort om forprosjektet

Forprosjektet er oppsummert i Statens vegvesens rapport av 3. juni 2015. Det vises her til at totalt seks ulike alternativer har vært vurdert, hvorav to alternativer fremsto som aktuelle og er vurdert i detalj. Dette er alternativ A (dagens plassering) og alternativ B (ved Olsvikkrysset). Disse er vurdert opp mot en rekke ulike egenskaper:

- Bussbevegelser og forutsigbar fremkommelighet for de ulike stamrutene
- Byttepunktfunksjon
- Fleksibilitet mht eventuell fremtidig bybane
- Komfort for passasjerer (antall rundkjøringer bussen må gjennom)
- Kjøretid
- Funksjon med og uten busstunnel
- Mulighet for tilhørende fasiliteter (reguleringsplasser, «kiss & ride», innfartsparkering, etc.)
- Øvrige konsekvenser (arealbruk, landskapsinngrep)
- Kostnader

I tillegg er de to lokalitetene vurdert opp mot to ulike prinsipp for kollektivprioritering – på ny hovedveg eller langs dagens veg. Det fremgår av rapporten at Statens vegvesen «legger til grunn høyrestilt kollektivfelt på ny hovedveg» vest for Storavatnet. Samtidig har vegvesenet undersøkt et alternativt prinsipp – kollektivprioritering langs dagens veg, over eksisterende Sotrabro og gjennom Drotningsvik. Vegvesenet går relativt langt i å anbefale denne løsningen.

Statens vegvesen konkluderer like fullt med at de to terminalalternativene samlet sett er likeverdige, og at valget må gjøres i tett dialog med Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune.

Hordaland fylkeskommune behandlet forprosjektet parallelt med uttalelsen til reguleringsplanforslaget for Sotrasambandet, og i vedtaket fra Kultur- og ressursutvalget 11. november 2015 heter det i punkt 3:

«Hordaland fylkeskommune rår til at terminalplassering B (nordvest for Olsvikkrysset) vert valt for ny terminal ved Storavatnet. Hordaland fylkeskommune tilrår at det vert starta arbeid med ein reguleringsplan for terminal B inkludert påhogg for ny busstunnel frå Storavatnet til Liavatnet så snart som råd.»

Med hensyn til prinsipp for prioritering av kollektivtrafikken, er fylkeskommunen tydelig på at denne bør skje på ny veg – med utgangspunkt i kollektivfaglige vurderinger anses en løsning med kollektivprioritering på dagens Sotrabro ikke å være tilfredsstillende.

Statens vegvesen har arbeidet parallelt med håndtering av overskuddsmasser fra Sotrasambandet. Ved en eventuell lokalisering av bussterminal ved Olsvikkrysset (alternativ B), vil gang- og sykkelvegen flyttes over til sørsiden av veganlegget. Dette gir behov for ytterligere areal ut mot Storavatnet. I dette arbeidet har vegvesenet sett at overskuddsmasser kan benyttes til å lage en skjermet og bred sone mellom vann og veganlegg som kan benyttes til friluftsområde og rekreasjon, og samtidig bidra til at boliger får bedre støyskjerming fra veganlegget. I ettersendt dokumentasjon fra Statens vegvesen, er det dokumentert at hele masseoverskuddet på om lag 1 mill m³ kan brukes til utfylling i Storavatnet ved en slik løsning.

Fagetatens vurdering

Etat for plan og geodata har i fagnotat av 29. april vurdert forprosjektet for lokalisering av ny kollektivterminal. Fagetaten konkluderer på samme måte som Hordaland fylkeskommune med at alternativ B er å foretrekke, basert på følgende begrunnelse:

- Alternativ B gir like god eller bedre byttepunktfunksjon

- Lokalitet B vil fungere som et godt kollektivknutepunkt straks det er etablert, uavhengig av om kollektivtunnel gjennom Lyderhorn er etablert. Alternativ A vil bare kunne betjene den viktige Olsvikruten når kollektivtunnelen er bygget.
- Lokalitet B vil kunne fungere både i kombinasjon med høyrestilte kollektivfelt over det nye brosambandet og i kombinasjon med kollektivprioritering «dagens» over den gamle broen. Uten kollektivtunnel vil lokalitet A bare fungere sammen med høyrestilte kollektivfelt over det nye brosambandet. Lokalitet B gir derfor den mest fleksible løsningen.
- Lokalitet B er isolert sett en dyrere lokalitet enn A, men totalt sett gir B likevel den billigste løsningen når man tar kostnadene ved å bygge kollektivtunnel inn i regnestykket.

Fagetaten deler heller ikke uten videre vegvesenet sin oppfatning om at kollektivprioritering «dagens» over den gamle Sotrabroen vil gi et «høyst konkurransedyktig alternativ» til høyrestilt kollektivfelt over den nye Sotrabroen. Fagetatens vurdering samsvarer også på dette punktet med fylkeskommunen sin høringsuttalelse, jf. over.

Både Etat for plan- og geodata og Grønn etat har vært involvert i vegvesenets arbeid med håndtering av overskuddsmasser, og ser ingen prinsipielle innvendinger mot løsningen. Det er like fullt et krav fra de samme etater om å bli aktivt involvert i det videre planarbeidet, blant annet for å være med å definere utfyllingsområdet, omfang og plassering av masser.

Byrådens vurdering

Byråden viser til at de faglige rådene om lokalisering av ny kollektivterminal er relativt entydige. Mens Statens vegvesen mener at alternativ A og B er likeverdige, er både Hordaland fylkeskommune og fagetaten tydelig på at alternativ B er å foretrekke. Et hovedpoeng i den forbindelse er at terminal B vil være en bedre løsning straks den er etablert, mens alternativ A i større grad vil være avhengig av realisering av kollektivtunnel mot Liavatnet. Tunnelen er per i dag verken regulert eller finansiert. Byråden anbefaler på denne bakgrunn at byrådet stiller seg bak forslaget om alternativ B som foretrukket lokalisering for nytt kollektivknutepunkt i Bergen vest.

Byråden ser det i tillegg som positivt at et valg av alternativ B samtidig kan bidra til en løsning der det store masseoverskuddet fra tunneldriften på Sotrasambandet kan plasseres i Storavatnet og benyttes til å skape enda bedre løsninger for myke trafikanter og legge til rette for friluftsliv og rekreasjonstilbud i området. Byråden vil følge dette arbeidet tett, jf. tidligere signaler fra både byråd og bystyre i Bergen om å legge til rette for best mulig samfunnsmessig utnyttelse av overskuddsmasser.

Byråden vil samtidig understreke at denne saken ikke handler om hvorvidt kollektivprioritering skal skje langs dagens veg eller på nytt samband. Uavhengig av løsning for kollektivprioritering på nytt Sotrasamband, jf. egen sak behandlet i Komité for byutvikling 2. juni 2016, legger det foreliggende reguleringsplanforslaget opp til kollektivprioritering på nytt samband. Å etablere kollektivprioritering kun på dagens veg er ikke en aktuell løsning.

Byråden er kjent med behovet for å komme raskt i gang med omregulering for å få etablert plangrunnlag for realisering av terminal B. Det er, som alle parter er kjent med, vesentlig med rask fremdrift i saken, slik at regulering av ny terminal kan «ta igjen» hovedplanen for Sotrasambandet. Dette vil både være viktig for den videre prosessen for Sotrasambandet, herunder KS 2-behandling (kvalitetssikring av styringsunderlag og kostnader) i forbindelse med fremlegging av sak for Stortinget, og for å sikre at terminalen står ferdig samtidig som det nye sambandet.

Formell oppstart av planarbeidet vil skje ved kommunaldirektør for byutvikling etter fullmakt.

Vedtakskompetanse:

Saken er en oppfølging av bystyrets vedtak av 18.02. 2015 (sak 51/15), der byrådet ble gitt fullmakt til å følge opp spørsmålet om alternativ lokalisering av nytt kollektivknutepunkt.

Byråden for byutvikling innstiller til byrådet å fatte følgende vedtak:

1. Bergen kommune anbefaler å etablere nytt kollektivknutepunkt med tilhørende veganlegg i lokalitet B, ved Olsvikskjenet. Tunnelpåhugg for fremtidig busstunnel til Liavatnet/Lianakken inkluderes i reguleringsarbeidet.
2. Byrådet understreker behovet for rask oppstart og gjennomføring av reguleringsplanarbeidet.
3. Melding om vedtak oversendes til bystyrets kontor.

Dato: 21. juni 2016

Dette dokumentet er godkjent elektronisk.

for Anna Elisa Tryti
byråd for byutvikling

byråd Julie Andersland

Vedlegg:

Fagnotat v/ Etat for plan- og geodata av 29. april 2016

Forprosjekt fra Statens vegvesen av 3. juni 2015