

Planskildring – Reguleringsplan for ny fv. 561 Kolltveit - Ågotnes

Fjell kommune

OPPDRA

Reguleringsplan for ny fv. 561 Kolltveit -
Ågotnes

(Plan-id 20150014)

EMNE

Planskildring

DOKUMENTKODE

615911-PLAN-RAP-001



Med unntak av dei rettar oppdragsgjevar har i høve til avtalen med Multiconsult Norge AS, høyrer dette dokument til Multiconsult med alle rettar. Innhaldet – eller deler av det – må ikkje nyttast til andre føremål eller av andre enn den det gjeld i avtalen. Multiconsult har ikkje noko ansvar om dokumentet vert nytta i strid med føresetnadane. Dokumentet kan ikkje kopierast utan løyve frå Multiconsult.

Framsida: Område mellom Vestsidaveggen og Landrovegen på Ågotnes. Kjelde: Multiconsult. Flyfoto av Kolltveit og Ågotnes Kjelde: Norge i bilder

Reguleringsplan for ny fv. 561 Kolltveit – Ågotnes

Planskildring

RAPPORT

OPPDRAK	Reguleringsplan for ny fv. 561 Kolltveit - Ågotnes	DOKUMENTKODE	615911-PLAN-RAPPORT-001
EMNE	Planskildring	TILGJENGE	Open
OPPDRAKSGJEVAR	Fjell kommune	ANSVARLIG EINING	Samferdsel og Infrastruktur
KONTAKTPERSON	Einar Lunde	SEKSJON	Areal og utredning 3034
Kopi	Kjell Erik Myre, Statens vegvesen		

05	18.11.2019	Planskildring revidert etter offentlig ettersyn	VB	TÅ	VB
04	04.01.2019	Planskildring revidert – Endringer kulturminne	VB	TÅ	VB
03	29.06.2018	Planskildring revidert	VB	HH	VB
02	23.03.2018	Planskildring revidert	TÅ,VB	LKK	VB
01	30.06.2017	Planskildring	LKK, TÅ	TÅ	VB
00	31.05.2017	Planskildring - Utkast	LKK, TÅ	LML	VB
REV.	DATO	BESKRIVELSE	UTARBEIDET AV	KONTROLLERT AV	GODKJENT AV

INNHALD

1	Samandrag	7
2	Nøkkelopplysningar	8
3	Bakgrunn for planarbeidet	9
3.1	Intensjonar og mål med planframlegget	9
3.2	Val av vegstandard	9
3.3	Kvalitetar som planframlegget bidreg med	10
4	Planprosessen	11
4.1	Oppstartsmøte	11
4.2	Vedtak om oppstart	11
4.3	Varsel om oppstart av planarbeidet og medverknadsprosess	11
4.4	Oppstartsvedtak frå vegeigar Hordaland fylkeskommune	12
4.5	Offentleg ettersyn	13
4.6	Motsegn frå vegeigar Hordaland fylkeskommune	14
4.7	Konsekvensutgreiing	15
4.8	Konflikter eller heimlar	15
4.9	Prosjektorganisering	15
5	Gjeldande planstatus og overordna retningslinjer	16
5.1	Statlege planretningslinjer/rikspolitiske retningslinjer:.....	16
5.2	Regionale planar	16
5.3	Andre overordna føringar	16
5.4	Kommunale planar	17
5.4.1	Arealdelen til kommuneplanen	17
5.4.2	Samfunnsdelen til kommuneplanen	18
5.4.3	Kommunedelplanar	18
5.4.4	Temaplanar	20
5.5	Reguleringsplanar	20
5.6	Fråvik	21
6	Forskrift om konsekvensutgreiing	23
6.1	Krav om konsekvensutgreiing	23
7	Skildring av planområdet i dag	24
7.1	Lokalisering	24
7.2	Avgrensing og storleik på planområdet	24
7.2.1	Skildring av dagens bruk av planområdet	25
7.3	Topografi og landskap	28
7.4	Stadens karakter	29
7.4.1	Eksisterande bygningar	29
7.4.2	Samspel mellom landskap og bygningsmasse	29
7.5	Kulturminne og kulturmiljø	29
7.6	Naturverdiar og landbruk	32
7.7	Rekreasjonsverdi, rekreasjonsbruk og uteområde	34
7.8	Born og unge sine interesser	36
7.9	Trafikkforhold	37
7.9.1	Vegsystem	38
7.9.2	Kollektivtilbod	39
7.10	Sosial infrastruktur og andre servicetilbod	39
7.10.1	Skule og barnehage	39
7.10.2	Idretts- og kulturtilbod	40
7.10.3	Helsetilbod	40
7.10.4	Nærleik til arbeidsplassar	40
7.10.5	Daglegvarehandel og andre servicetilbod	40
7.11	Universell tilgjenge	40
7.12	Teknisk infrastruktur	40
7.12.1	Vatn og avlaup	40
7.12.2	Trafo og kraftlinjer	40
7.13	Miljø, klima og grunnforhold	41
7.13.1	Stabilitetsforhold i grunn	41

7.13.2	Lokalklima	41
7.13.3	Luft.....	41
7.13.4	Støyforhold	41
7.14	Beredskap og ulykkesrisiko	42
7.14.1	Beredskap	42
7.14.2	Rasfare	42
7.14.3	Flaumfare.....	43
7.14.4	Overvatn	43
7.14.5	Vind.....	43
7.14.6	Potensielle forureiningskjelder	43
7.14.7	Ulykkesrisiko	43
7.15	Privatrettslege bindingar	43
8	Skildringar av planforslaget.....	44
8.1	Innleiing	44
8.2	Dimensjonering og vegstandard	44
8.3	2-feltsveg utan midtdelar og med plankryss Ågotnes sør.....	46
8.4	Planlagd arealbruk/samferdselsanlegg.....	48
8.5	Bygningar og anlegg.....	50
8.6	Køyreveg	50
8.6.1	Kolltveit.....	50
8.6.2	Byggetrinnsløysing på Kolltveit	51
8.6.3	Trasé mellom Kolltveit og Ågotnes	53
8.6.4	Ågotnes	55
8.7	Gang- og sykkelveg	61
8.8	Annan veggrunn	63
8.9	Kollektivhaldeplass	64
8.10	Parkeringsplass	65
8.11	Kombinert formål samferdsel og anna hovudformål.....	65
8.12	Grøntstruktur.....	66
8.13	Landbruks-, natur- og friluftformål og reindrift	66
8.14	Bruk og vern av sjø og vassdrag, med tilhøyrande strandsone.....	67
8.15	Omsynssoner	67
8.16	Føresegnsområde (Bestemmelsesområde)	67
8.17	Fråvik	68
9	Verknader og konsekvensar av planforslaget	69
9.1	Folkehelse.....	69
9.2	Universell utforming	69
9.3	Støy.....	70
9.4	Luft.....	71
9.5	Terreng, landskap og estetikk.....	71
9.6	Kulturminne og kulturlandskap	72
9.7	Friluftsliv, naturområde, born og unges interesser i nærmiljøet	72
9.8	Natur- og ressursgrunnlag	73
9.9	Naturmangfald.....	73
9.10	Trafikkforhold og teknisk infrastruktur.....	75
9.11	Kollektivtransport	75
9.12	0-Vekstmål.....	76
9.13	Sentrumsutvikling.....	76
9.14	Konsekvensar for næringsinteresser	76
9.15	Overordna planar og retningslinjer	77
9.16	Eksisterande reguleringsplanar	77
9.17	Rekkefølgekrav	78
9.18	Verknader for grunneigarar, naboar og interessemotsetnader	78
9.19	Risiko og sårbarheit	79
9.20	Juridiske/økonomiske konsekvensar for kommunen	79
9.21	Avveging av verknadane	79
10	Uttaler og merknader	81
10.1	Uttaler og merknader ved oppstart av planarbeidet.....	81
11	Uttaler og merknader til offentlig ettersyn.....	89
12	Referanseliste.....	100

13 Vedlegg..... 101

1 Samandrag

På vegne av Fjell kommune har Multiconsult utarbeidd eit planforslag for detaljregulering av ny fylkesveg 561 mellom Kolltveit og Ågotnes i Fjell kommune. Reguleringsplanen inngår i delprosjekt 3 i Sotrasambandet; fastlandssambandet Sotra – Bergen og det nord-sørgåande sambandet på Sotra.

Sotrasambandet skal sikre gode og effektive kommunikasjonstilhøve til bysentrum, bygder og til transportknutepunkt for sentralt hovudvegnett, stamvegnett, jernbane, sjø- og lufttransport. Hovudmålet er å få ei rask, effektiv og trafikksikker trafikkåre, og særleg næringstrafikken til dei store industriområda på Ågotnes, Kollsnes og Sture krev en ny veg av god standard.

Kommunedelplan med konsekvensutgreiing for strekninga Kolltveit-Ågotnes vart vedteken i 2009. Det framlagte forslaget til detaljregulering tek utgangspunkt i trasévalet i kommunedelplanen, føresegner og retningslinjer. Fråvik frå planen er kommentert nærmare i kapittel 5.6.

Planframlegget legg opp til ei fullstendig trafikk-løysning og opnar for etablering av ny 4-feltsveg mellom Kolltveit og Ågotnes med planskilte kryss på Kolltveit og Ågotnes, tre bruer over vatn og vassdrag, samt eit miljølokk på Ågotnes. Strekninga har ein total lengde på 9,7 km.

I kommunedelplanen var det lagt opp til utbygging av ein 2-feltsveg med midtdelar. I starten av planarbeidet (2015) vart det estimert framtidig trafikknivå på strekninga fram til 2045. Samla vurdering viste at ein kan forvente over 12 000 i ÅDT på ny fv. 561 Kolltveit – Ågotnes. Ein har derfor planlagt vegen i dimensjoneringsklasse H7, 4-feltsveg, i tråd med krav i Håndbok N100 Veg- og gateutforming 2013 versjon.

Det er i reguleringsplanen og tatt høgde for at ein kan bygge ein 2-feltsveg innanfor regulert areal. Det er utarbeida C-teikningar og ein illustrasjon av 2-feltsveg med romlefelt for heile strekninga med plankryss på Ågotnes sør.

Utover veg- og trafikk mål for køyrande skal planen ta omsyn til gang- og sykkeltrafikk på Kolltveit og Ågotnes, samt legge til rette for samfunnsøkonomisk god arealbruk, bustad- og næringsutvikling.

Størstedelen av strekninga går gjennom urørt natur, beiteområde og turterreng. Det har difor vore viktig å opprette tverrforbindelsar ved alle bruer og elles minske store inngrep i terrenget der det ikkje har vore naudsynt for utbygging av veg eller mellombelse rigg- og anleggsområde.

Planframlegget inneheld følgjande:

- a. Plankart i målestokk 1:1000 delt inn i 30 kartblad, alle datert 18.11.2019
- b. Reguleringsføresegner datert 18.11.2019
- c. Planskildring datert 18.11.2019
- d. ROS-analyse datert 18.11.2019
- e. Rapportar og tekniske dokument som ligg til grunn for planframlegget, sjå vedlegg kapittel 13

2 Nøkkelopplysningar

Tabell 2-1: Nøkkelinformasjon om planforslaget

Tema	Nøkkelinformasjon
Gnr./bnr. (hovudeigedommen)	21/1 mfl.
Gjeldande planstatus (regulerings-/kommuneplan)	<p>Planen tek utgangspunkt i gjeldande kommunedelplan for ny Fv. 561 Kolltveit-Ågotnes (PlanID 20050023), kor planområdet er avsett til samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur.</p> <p>Gjeldande overordna planar innanfor planområdet: PlanID 20130020 Arealdelen til kommuneplanen PlanID 20050023 Kommunedelplan Sotrasambandet, Fv. 561 Kolltveit – Ågotnes PlanID 20070034 Kommunedelplan for Ågotnes</p> <p>Sjå elles kapittel 5.5 Reguleringsplanar for oversikt over planar som vert omfatta av denne planen.</p>
Forslagstillar	Fjell kommune
Grunneigarar (gnr./bnr. på eigedommar innanfor planområdet)	21/1 mfl.
Plankonsulent	Multiconsult Norge AS
Hovudformål	Hovudmålet med den nye vegen er å få ei rask, effektiv og trafikksikker trafikkbåre frå Øygarden og nordre delar av Fjell inn mot Rv 555.
Storleik på planområdet i daa	Ca. 1585 daa
Er det varsla motsegn? (ja/nei)	Ja
Konsekvensutgreiingsplikt (ja/nei)	Nei. Det konkrete tiltaket er konsekvensutgreidd på i kommunedelplan i 2009. Reguleringsplanen er i samsvar med overordna plan.
Oppstartsmøte, dato	8. mai 2015
Kunngjering oppstart, dato	9. oktober 2015
Vedtak om oppstart (gjeld off. reg. planar). (ja/nei)	21. mars 2013 KS 28/13
Informasjons- folkemøte, dato	Det er halde open kontordag 10. januar 2019 i samband med utlegging av planen til offentleg ettersyn.
Vedtak om offentleg ettersyn, dato	18. september 2018
Offentleg ettersyn	14.12.2018 – 01.02.2019

3 Bakgrunn for planarbeidet

3.1 Intensjonar og mål med planframlegget

Planframlegget skal legge til rette for etablering av ny fylkesveg 561 mellom Kolltveit og Ågotnes på Sotra i Fjell kommune. Kommunedelplan Sotrasambandet delprosjekt 3, fv. 561 Kolltveit – Ågotnes vart vedteken av Fjell kommune den 26.11.2009. Detaljreguleringsplan for ny fv. 561 Kolltveit – Ågotnes er utarbeida med grunnlag i traséval som vart gjort i kommunedelplanen og med dei måla som er vedteke i denne planen. Måla for detaljreguleringsplan for ny fv. 561 Kolltveit – Ågotnes er:

Hovudmål:

- *Å få ei rask, effektiv og trafiksikker trafikkåre frå Øygarden og nordre delar av Fjell inn mot Rv 555 og vidare mot Bergen. Særleg næringstrafikken til dei store industriområda på Ågotnes, Kollsnes og Sture krev ein ny veg av god standard. Vegen skal også inngå i ein framtidig oppgradert transportkorridor frå lengst sør i Sund kommune til lengst nord i Øygarden kommune.*

Delmål:

- *Sparte transportkostnader for busette og næringsliv*
- *God linjeføring*
- *Minst muleg negative konsekvensar for natur og miljø*
- *Færre trafikkulykker*
- *Størst muleg avlastning av eksisterande veg*
- *Betra nærmiljø langs eksisterande veg (luft/støy)*
- *Tryggare gang- og sykkeltrafikk*
- *Legga til rette for samfunnsøkonomisk god arealbruk, bustad- og næringsutvikling i denne delen av kommunen*

3.2 Val av vegstandard

Kommunedelplanen frå 2009 bygde på trafikkprognosar som ga grunnlag for bygging av ein 2-feltsveg, standardklasse H5 med midtdelar og forbiøyringsfelt etter Håndbok N100, versjon 2013. Ved starten av reguleringsplanarbeidet i 2015 vart det estimert framtidig trafikknivå som viste ein ÅDT mellom 11 190 og 19 607 i 2045, sjå vedlegg 17 av Sivilingeniør Helge Hopen AS, datert 08.10.2015. Den låge prognosen på 11 190 ÅDT er basert på ei utflating av trafikknivået til trass for forventa vekst i folketalet. Den høge prognosen på 19 607 ÅDT er basert på moderat/sterk vekst i trafikken i tråd med ei positiv utvikling i både folketal og næringsutvikling. Etter Håndbok N100 skal det ved ÅDT over 12 000 planleggast for ein 4-feltstveg, standardklasse H7.

I 2018 er målt ÅDT nord for Kolltveitkrysset 12 300. Fjell kommune har difor i samråd med Statens vegvesen vald å planlegge for ein 4-feltsveg standardklasse H7 i tråd med Håndbok N100.

Innanfor regulert areal er det likevel mogleg å bygge ei løysing med 2-feltsveg med 80 km/t, då linjeføring for 4-feltsveg med fartsgrense 80 km/t er lik som for 2-feltsveg med fartsgrense 80 km/t. Ein har i høyringsperioden utarbeida illustrasjonar av ein 2-feltsveg utan midtdelar og med plankryss på Ågotnes sør innanfor regulert areal, sjå vedlegg 21. Det er i føresegnene opna opp for at ein kan bygge ein 2-feltsveg. Dette er vidare omtalt i kapittel 8.3.

3.3 Kvaliteter som planframlegget bidreg med

Planframlegget bidreg til at det kan etablerast ei ny rask, effektiv og trafikksikker trafikkåre mellom Kolltveit og Ågotnes. Når vegen er ferdigstilt vil eksisterande fylkesveg bli avlasta og få mindre gjennomgangstrafikk. Dette vil gjere det betre for lokaltrafikken og for bebuarar langs eksisterande fylkesveg. Vidare har ein planlagd for nye gang- og sykkelvegar på Kolltveit og på Ågotnes.

4 Planprosessen

4.1 Oppstartsmøte

Oppstartsmøte vart halde den 08.05.2015. Representantar frå Fjell kommune og Multiconsult deltok på møte. Bakgrunnen for planarbeidet, føringar for og forventningar til planarbeidet vart gjennomgått. Kommunen fremma følgjande suksessfaktorar og forventningar:

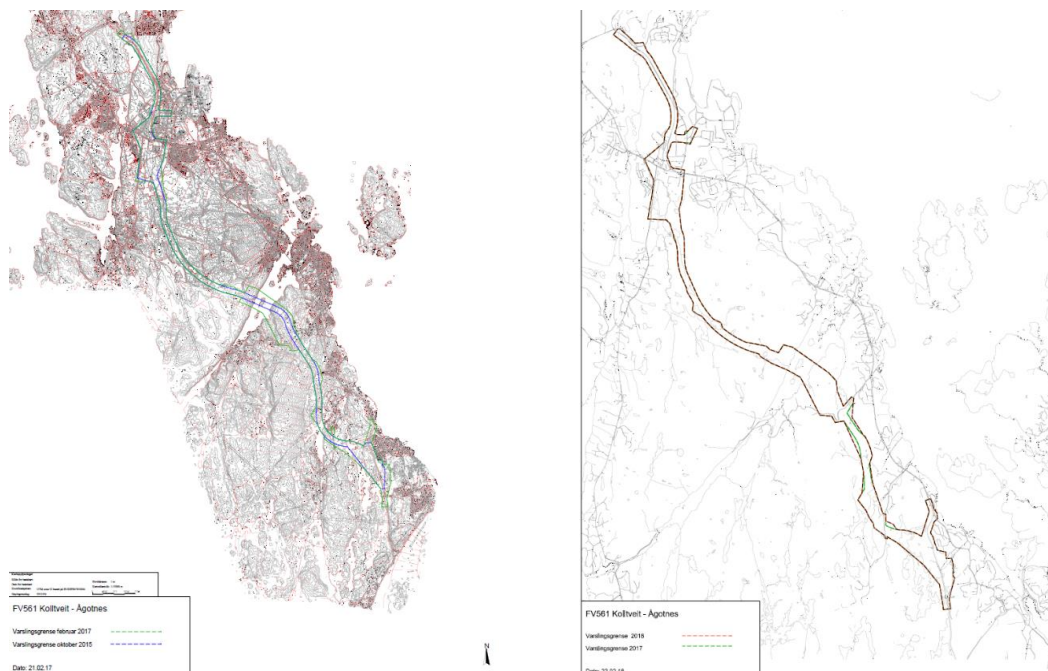
- *Utarbeiding av reguleringsplanen for Ågotnes: Ågotnes utviklar seg til senter nr. 2 for Fjell kommune og treng ein reguleringsplan som bind sentrum saman på tvers av Fv 561.*
- *Kolltveitkrysset – her skal tre prosjekt syast saman.*
- *Riggområder og massedeponi – det er masseoverskot i Fjell på same måte som i resten av regionen. Det er difor viktig å ha kontroll på massane i prosjektet og setje av nok areal for riggområder og massedeponi.*
- *Landskapstilpassing av veglina vert viktig. Landskapet i området er skrint og ei god landskapstilpassing vil gjere at vegen glir betre inn i landskapet.*
- *Informasjonsmøte – ein legg opp til eit informasjonsmøte i forkant av utlegging til offentleg ettersyn.*

4.2 Vedtak om oppstart

Vedtak om oppstart av planarbeidet vart fatta av kommunestyret den 21.03.2013.

4.3 Varsel om oppstart av planarbeidet og medverknadsprosess

Oppstart av planarbeidet vart kunngjort den 09.10.2015 på Fjell kommune si nettside og i Vestnytt. Grunneigarar, naboar som er part i saka og offentlege mynde vart varsla per brev datert 08.10.15. Merknadene til varsel om oppstart er summert opp og kommentert i kap. 10. Totalt 22 innspel er motteken, kor 6 er frå offentlege mynde og 16 frå private. Det er varsla motsegn til planen frå Hordaland fylkeskommune om 4-feltsveg. Varslingsgrensa har blitt utvida to gonger og er annonsert på Fjell kommune sine nettsider 09.06.2017 og 18.05.2018. Merknadene er vedlagt.



Figur 4-1: Varsla plangrense. Til venstre er varslingsgrense frå 2015 og 2017, til høgre er varslingsgrense frå 2017 og 2018. Kjelde: Multiconsult

Utover varsel om oppstart av planarbeidet har det vore halde eit møte 20.11.2015 om sentrumsutviklinga på Ågotnes. Inviterte var relevante fagetatar i Fjell kommune, Statens vegvesen, Skyss, Hordaland fylkeskommune, konsulentar og tiltakshavarar med pågåande reguleringsplanar. På dette møtet vart følgjande diskutert:

- Miljølokk på Ågotnes.
- Moglegheita for «Park and ride» – kvileplass og snuplass for bussar.
- Tiltak som fører til at tungtrafikken vel nordleg kryss framfor sørleg kryss.
- Tverrsamband på Ågotnes. Det bør tas inn ei kryssing i sør ved det planfrie krysset på Ågotnes i tillegg til kryssing ved miljølokk og ved rundkøyring i nord.
- Ågotnes må planleggast med mål om at kraftleidningar og transformatorstasjon på sikt skal flyttas

Undervegs i prosessen har det vore halde fleire arbeids- og prosjektmøter med Fjell kommune og Statens vegvesen.

4.4 Oppstartsvedtak frå vegeigar Hordaland fylkeskommune

Fylkeskommunen er vegeigar av den planlagde vegen. Fylkesutvalet i Hordaland fylkeskommune (HFK) fatta eit vedtak i saka den 23.06.2016 i samband med oppstart av reguleringsplanen:

1. *Hordaland fylkeskommune skal ha eit tenleg og trafikksikkert vegnett, men legg til grunn at i arbeidet med å planlegge nye vegtiltak på fylkesvegnettet må ein større grad ta omsyn til at prosjekta er økonomisk gjennomførbare.*
2. *Fylkesutvalet gir fråvik frå vegnormalane og går inn for at ny FV 561 mellom Kolltveit og Ågotnes vert planlagt som tofeltsveg (H5), men med rumlefeldt i staden for midtdelar. Det vert ikkje planlagt forbikøyringsfelt på strekninga.*
3. *Fylkesutvalet går inn for at kryss på Ågotnes sør vert planlagt som eittplanskryss, og at det må arbeidast vidare med avbøtande tiltak som ivaretar trafikktryggleiken. Eit eventuelt framtidig toplanskryss bør detaljerast i samband med senterutvikling av Ågotnes.*
4. *Fylkesutvalet legg til grunn at reguleringsplanen må sikre tilstrekkeleg areal til at vegen på eit seinare tidspunkt kan utvidast til 4 felt og med toplanskryss på Ågotnes.*
5. *Fylkesutvalet føreset at det vert lagt til rette for gjennomgåande gang- og sykkelveg i området.*

I Fylkesutvalet sitt vedtak skal ny fylkesveg 561 mellom Kolltveit og Ågotnes planleggast som 2-feltsveg samt at kryss Ågotnes sør vert planlagt som eitt kryss i plan, t.d. ei rundkøyring. Samstundes opnar vedtaket for å sikre tilstrekkeleg areal for ei seinare utviding til 4-feltsveg og toplanskryss på Ågotnes sør.

Planframlegget legg opp til ei planlegging i tråd med vegnormalen Håndbok N100 (2013).

Etter Håndbok N100 skal ein ved ÅDT over 12 000 planlegge for 4-feltstveg, standardklasse H7. Trafikkprognosar frå 2015 viser ein ÅDT mellom 11 190 og 19 607 i 2045. Den låge prognosen

på 11 190 ÅDT er basert på ei utflating av trafikknivået til tross for forventta vekst i folketallet. Dette vil vere relatert til langsiktig stagnasjon og eventuell nedgang i olje- og gassindustrien kombinert med auka innsats på verkemiddel som skal dempe trafikken på vegnettet. Den høge prognosen på 19 607 ÅDT er basert på moderat/sterk vekst i trafikken i tråd med ei positiv utvikling i både folketal og næringsutvikling, mellom anna med ein føresetnad om at stagnasjon innan olje- og gassindustrien er mellombels og at aktiviteten vil kunne ta seg opp på sikt. I 2018 er det målt 12 300 i ÅDT nord for Kolltveitkrysset. Ut i frå desse trafikktala har Fjell kommune i samråd med Statens vegvesen vald å planlegge for ein 4-feltsveg, standardklasse H7 i tråd med Håndbok N100. Det kan likevel byggast ein annan vegstandard enn prosjektert innanfor regulert areal, så kapittel 3.2 og 8.3 og jf. punkt 2 i vedtak i fylkesutvalet.

I planframlegget er det planlagt for eit toplanskryss på Ågotnes sør, noko som også er i samsvar med kommunedelplan frå 2009. Håndbok N100 set krav om planlegging av toplanskryss ved ÅDT over 8000. I 2018 er ÅDT sør for rundkøyring på Ågotnes målt til 10 800. Ein har difor planlagt for toplanskryss på Ågotnes sør. Det er i planen mogleg å bygge andre kryssløysingar innanfor planen, som til dømes ei rundkøyring, jf. punkt 3 i vedtak i Fylkesutvalet. Dette er omtala vidare i kapittel 8.3.

For å ha moglegheit til å bygge 4-feltsveg og toplanskryss på Ågotnes sør ein gong i framtida vert det regulert for 4-feltsveg med midtdelar og toplanskryss. Linjeføringa i planforslaget er for 4-feltsveg med fartsgrense 80 km/t, som ikkje skil seg frå linjeføring til 2-feltsveg med 80 km/t fartsgrense. Det regulert tilstrekkeleg breidde slik at ein har tatt høgde for å kunne bygge ein veg med to felt, jf. punkt 4 i vedtak i Fylkesutvalet. Sjå også kapittel 8.3 for skildring av ei slik vegløyning.

Det er utført eit kostnadsestimat for veganlegget i august 2017, ein har då berekna forventta kostnad (P50) med full utbygging av ein 4-feltsveg, sjå tabell under. I etterkant er det kostnadsberekna bygging av: 2-feltsveg med midtdelar både med og utan 4-feltskonstruksjonar, 2-feltsveg utan midtdelar med romlefelt og eitt plankryss. Tabellen under viser forskjellane i forventta kostnad ved bygging av dei ulike standardløysingane, jf. punkt 1 i vedtak i fylkesutvalet. Dei endelege vegløysingane i planen er omtalt i kapittel 8.6 samt 2-feltsveg i kapittel 8.3.

Tabell 4-1 Forventta kostnad (P50) for bygging av ulike vegstandardar

Vegstandard og løysingar	Forventta kostnad
Full utbygging av 4-feltsveg	2,3623 milliardar
2-feltsveg midtdelar, forbikøyringsstrekke og konstruksjonar til 4-feltsveg, toplanskryss på Ågotnes sør	2,1824 milliardar
2-feltsveg med midtdelar, forbikøyringsfelt og konstruksjonar til 2-feltsveg, toplanskryss på Ågotnes sør	1,9621 milliardar
2-feltsveg med 2-feltskonstruksjonar utan midtdelar, romlefelt, rundkøyring på Ågotnes sør	1,8901 milliardar

4.5 Offentleg ettersyn

Planen var på høyring i perioden 14.12.2018 – 01.02.2019. Det er avhalde ein open kontordag i Rådhuset på Straume 10.01.2019 i samband med utlegging av planen til offentlig ettersyn.

Det har til saman kome inn 21 merknader kor av 10 frå offentlege instansar og 11 frå private, sjå kapittel 11.

Hordaland fylkeskommune gjekk til motsegn til planforslaget bl.a. grunna manglande utgreiing av 2-feltsveg og plankryssing ved Ågotnes sør. I dialog med Hordland fylkeskommune er det utarbeida tilleggsdokumentasjon om bl.a. 2-feltsveg. For vidare omtale av motsegn sjå kapittel 4.6.

4.6 Motsegn frå vegeigar Hordaland fylkeskommune

I samband med høyring av planforslaget gjorde Hordland fylkeskommune ved Utval for kultur, idrett og regional utvikling (KIRU) slikt vedtak i møte 19.03.19:

1. Utval for kultur, idrett og regional utvikling vurderer at framlegg til reguleringsplan for fv 561 Kolltveit - Ågotnes legg opp til ein dimensjonering av veg- og kryssløysingar som medfører unødig kostnader og som ikkje er i tråd med arbeidet for nullvekstmålet.

2. Utval for kultur, idrett og regional utvikling meiner at vedtaket som blei fatta i Fylkesutvalet den 23.06.2016 ikkje er følgt opp. Grunna manglande utgreiing av 2-felts veg og plankryssing ved Ågotnes sør kan ikkje utvalet sjå at alternativa knytt til vegløysingar er tilstrekkeleg opplyst.

Føresegna § 6.1 må endrast slik: Før utbygging av veganlegget, skal det utarbeidast samferdselsanlegga og tilhøyrande teknisk infrastruktur som svarer til fylkeskommunen sitt vedtak. Det er knytt motsegn til dette punktet.

3. Det er positivt at det vert tilrettelagt for ny gang- og sykkelveg på Kolltveit og Ågotnes, og kryssingspunkt med eksisterande vegar. Planen er likevel ikkje tydeleg på at det er lagt til rette for gjennomgåande gang- og sykkelveg som ei heilskapleg løysing, slik fylkesutvalet har som føresetnad i sitt vedtak. Dette må synleggjerast i det vidare planarbeidet.

4. Utval for kultur, idrett og regional utvikling legg til grunn at reguleringsplanen set av nok areal til ein eventuell framtidig firefelts veg, og at det detaljregulerast for tofeltsveg.

Hordland fylkeskommune er vegeigar og har oppretthalde sine merknader frå oppstart jf. kapittel 4.4, og gjekk til motsegn til planforslaget. Det har vore dialog og møter om motsegn mellom Hordland fylkeskommune, Statens Vegvesen og Fjell kommune. Det er det utarbeida tilleggsdokumentasjon i samband med motsegna. Dette gjeld:

- Illustrasjon og C-teikning av 2-feltsveg utan midtdelar og med plankryss Ågotnes sør
- Skildring av 2-feltsløysing og vurdering av trafikktryggleik i 2-feltsløysing
- Kostnadsberekning av 2-feltsløysing samanlikna med regulert 4-feltsløysing
- Dokumentasjon av gang- og sykkelløysing i planforslaget

Hordaland fylkeskommune har vurdert tilleggsdokumentasjonen som tilfredstillande i møte 03.10.2019. I oppdatert planforslag er 2-feltsveg skildra som ei mogleg løysing innanfor regulert areal. Tilleggsdokumentasjonen er innarbeid i planforslaget jf. kapittel 8.3 om 2-

feltsveg og kapittel 8.7 om gang- og sykkelveg. Føresegnene er endra slik at vegeigar kan velje kva vegløyising ein vil bygge.

4.7 Konsekvensutgreiing

Det konkrete tiltaket er konsekvensutgreidd på eit høgare plannivå, i kommunedelplan for Sotrasambandet delprosjekt 3, Fv 561 Kolltveit – Ågotnes, vedteken den 26.11.2009. Reguleringsplanen er i samsvar med overordna plan og er difor ikkje konsekvensutgreidd etter plan- og bygningslova §4-2 og forskrift om konsekvensutgreiing. Det er nokre fråvik frå den vedtekne kommunedelplanen, men desse vil ikkje aleine utløyse krav om KU. Fråvika er nærmare omtalt i kap.5.6 og 8.17. Relevante utgreiingar er gjennomført for å avdekke eventuelle konsekvensar og for å kome fram til forbetrande tiltak.

4.8 Konflikar eller heimlar

Ein plan av dette omfang vil kunne ha ein god del innverknad på private rettar. Ved gjennomgang av innkomne merknadar til varsel om oppstart går det fram at det er både veg- og beiterettar i området som blir råka av planen. Ei hytte med tilhøyrande uthus må rivast.

4.9 Prosjektorganisering

Planarbeidet har vore organisert i ei prosjektgruppe med representantar frå Fjell kommune, Statens vegvesen og konsulent Multiconsult. Det har vore halde møter ved behov, i snitt ein gong i månaden.

Faste medlemmer i prosjektgruppa:

Einar Lunde, prosjektansvarleg Fjell kommune
Kjell Erik Myre, prosjektkontakt i Statens vegvesen
Vigdis Berge, prosjektleiar Multiconsult
Kjetil Tepstad, vegplanleggar Multiconsult
Torunn Åsheim, arealplanleggar Multiconsult

5 Gjeldande planstatus og overordna retningslinjer

5.1 Statlege planretningslinjer/rikspolitiske retningslinjer:

Statlege planretningslinjer for samordna bustad-, areal og transportplanlegging 2014:

Målsetting med retningslinjene er å oppnå samordning av bustad-, areal- og transportplanlegginga og bidra til meir effektive planprosesser. Relevante retningslinjer for dette planarbeidet er å styrke sykkel og gange som transportform, ta omsyn til overordna grønstruktur, forsvarleg overvasshandtering, naturmangfald, matjord, kulturhistoriske verdier og estetiske kvalitetar. Desse tema vert teke omsyn til i planarbeidet, sjå kap. 8 og 9.

RPR for barn og unges interesser i planlegginga stiller m.a. krav om at barn og unge skal takast omsyn til i plan- og byggesaksbehandlinga. Vidare blir det stilt krav til fysisk utforming slik at anlegg som skal brukast av barn og unge vert sikra mot forureining, støy, trafikkfare og anna helsefare. Barn og unge sine interesser er skildra og teke omsyn til i planarbeidet, sjå kap. 7.8, 9.1 og 9.7.

RPR for universell utforming: Universell utforming er ein strategi for planlegging og utforming av produkt og omgjevnader for å oppnå eit inkluderande samfunn med likestilling og deltaking for alle. Universell utforming vert definert slik: Universell utforming er utforming av produkt og omgjevnader på ein slik måte at dei kan brukast av alle menneske, i så stor utstrekking som mogleg, utan behov for tilpassing og spesiell utforming. Universell utforming er omtala og teke omsyn til i planarbeidet, sjå kap. 9.2.

Retningslinjer for behandling av støy i arealplanlegginga skal leggest til grunn ved planlegging og byggesaksbehandling etter plan- og bygningslova. Retningslinjene tilrår at anleggseigar bereknar to støysoner rundt viktige støykjelder, ei raud og ei gul sone. I raud sone skal ein unngå støyfølsame bygg. I gul sone skal ein vurdere kvar nye bygg skal førast opp og sikre avbøtande støytilta. Støy er tema i planarbeidet og det er skildra i kap. 7.13.4 og 9.3.

5.2 Regionale planar

Aktuelle regionale planar er Handlingsplan for trafikkisikring i Hordaland, Regional areal- og transportplan for Bergensområdet, Regionalplan for klima og energi, Regional kulturplan, og Regional plan for attraktive senter i Hordaland. Tilhøve til regionale planar blir omtalt i kapittel 9.15.

5.3 Andre overordna føringar

Samfunnstryggleik: I forhold til plan- og bygningslova (PBL) § 4-3 skal det gjennomførast risiko- og sårbaranalyse for alle areal- og utbyggingsplanar. Formålet er å førebygge risiko og sårbarheit for skade og tap av liv, helse, miljø, viktig infrastruktur og materielle verdier. ROS-analyse er gjennomført, sjå vedlegg .

Naturmangfaldlova (nml) §§ 7-12 skal leggest til grunn som retningslinjer ved utøving av offentleg mynde. Vurderingane i forhold til lova skal gå fram av planane. Mål og prinsipp i naturmangfaldlova skal trekkast inn frå starten av planlegginga. Vurderingane etter miljørettsprinsippa i nml er gjort i kap. 9.9.

Nasjonal Transport Plan (NTP) 2018-2029:

Sotrasambandet rv. 555 er ei statleg prioritering som av NTP 2018-2029 er eit OPS prosjekt (offentleg privat samarbeid). Byggestart er planlagt 2019-2020. I Nasjonal transportplan for bedre og tryggere reisehverdager har «Bymiljøavtaler, byvekstavtaler og Belønningsordningen»

et overordna mål om 0-vekst i persontransport med bil. Disse avtalane skal sikre at fleire reiser kollektivt, sykklar og går i dei største byområda. I gjeldande «Byvekstavtale for Bergen 2017-2023» er ikkje Sotra og Fjell kommune med i avtalen. Det er per i dag forhandlingar om ei ny «Byvekstavtale» som kan komme til å inkludere Fjell kommune. Det er eit mål i planarbeidet at ein skal få fleire over på kollektivtransport. Dette er omtala i kapittel 9.11 og 9.12.

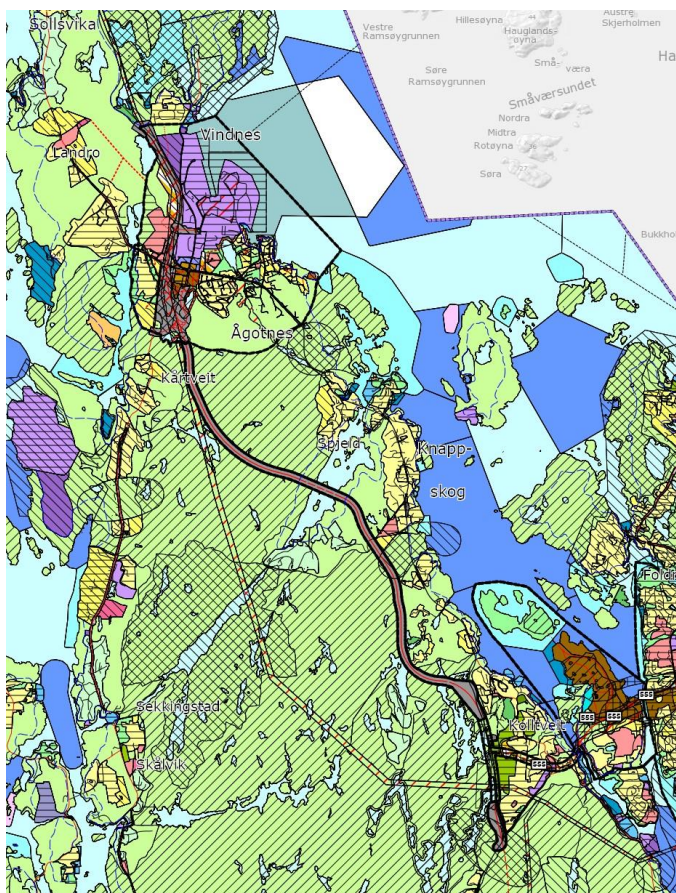
Vedtak i Fylkesutvalet i Hordland fylkeskommune den 23.06.16, sjå kap. 4.4 og KIRU 19.03.19 sjå kapittel 4.6 Vedtaket i Fylkesutvalet og KIRU omhandlar val av vegstandard og krysstype og gjev fråvik frå vegnormen på val av standard og dimensjoneringsklasse.

5.4 Kommunale planar

5.4.1 Arealdelen til kommuneplanen

Gjeldande kommuneplan for Fjell kommune vart vedteken etter kommunedelplanen for fv. 561 Kolltveit-Ågotnes. Traseen med vegformål er difor teke inn i kommuneplanen. Reguleringsplanen vil i hovudsak være i samsvar med denne. Fråvik frå desse er omtala i kap. 5.6.

Reguleringsplanen grensar vidare til andre formål i kommuneplanen. Størsteparten av planen går gjennom urørte område og grensar her til LNF-formål og formålet Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhøyrande strandsoner. Ved Kolltveit grensar planen til samferdselsanlegg for vidare fastlandsamband mot Bergen og golfanlegg. Ved Knappskog grensar planen til bustadområde og på Ågotnes grensar den til skule-, bustads- og sentrumsområde.



Figur 5-1: Utsnitt av kommuneplanens arealdel. Kjelde: Fjell kommune.

5.4.2 Samfunnsdelen til kommuneplanen

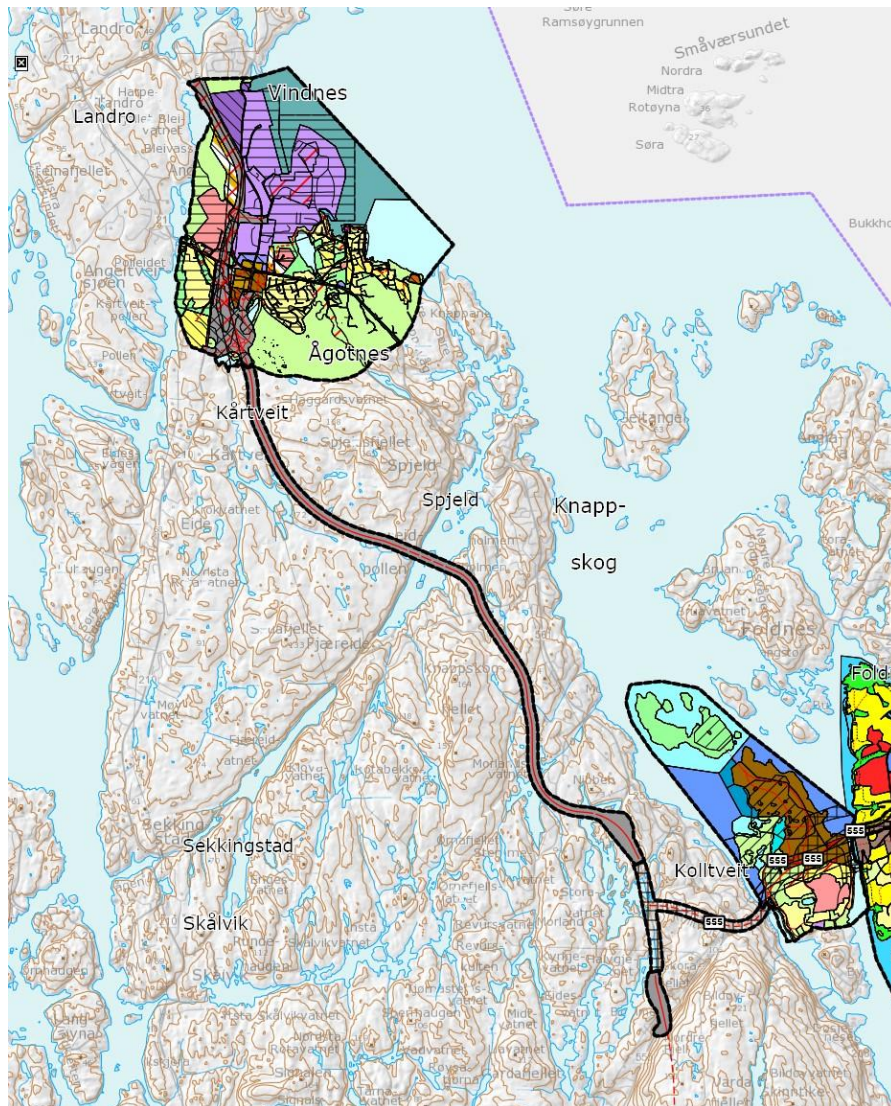
Samfunnsdelen til kommuneplanen 2015-2026: Kommunen sitt regionsenter skal vere attraktivt å vere i, bu i og å driva næring i. Kommunen skal arbeide for å auke folketallet. Det skal leggest til rette for gode bustadtilbod i alle delar av kommunen. Berekraftig utvikling, folkehelse, universell utforming og langsiktig styring skal leggest til grunn i planleggingsarbeidet. Det skal leggest til rette for estetikk i planlegging og utbygging. Planområdet er i samsvar med samfunnsdelen.

5.4.3 Kommunedelplanar

Innanfor plangrensa blir alle gjeldande planar, eller delar av planar erstatta av denne. Unntak er skildra i kap. 8.11

Gjeldande kommunedelplanar innanfor planområdet:

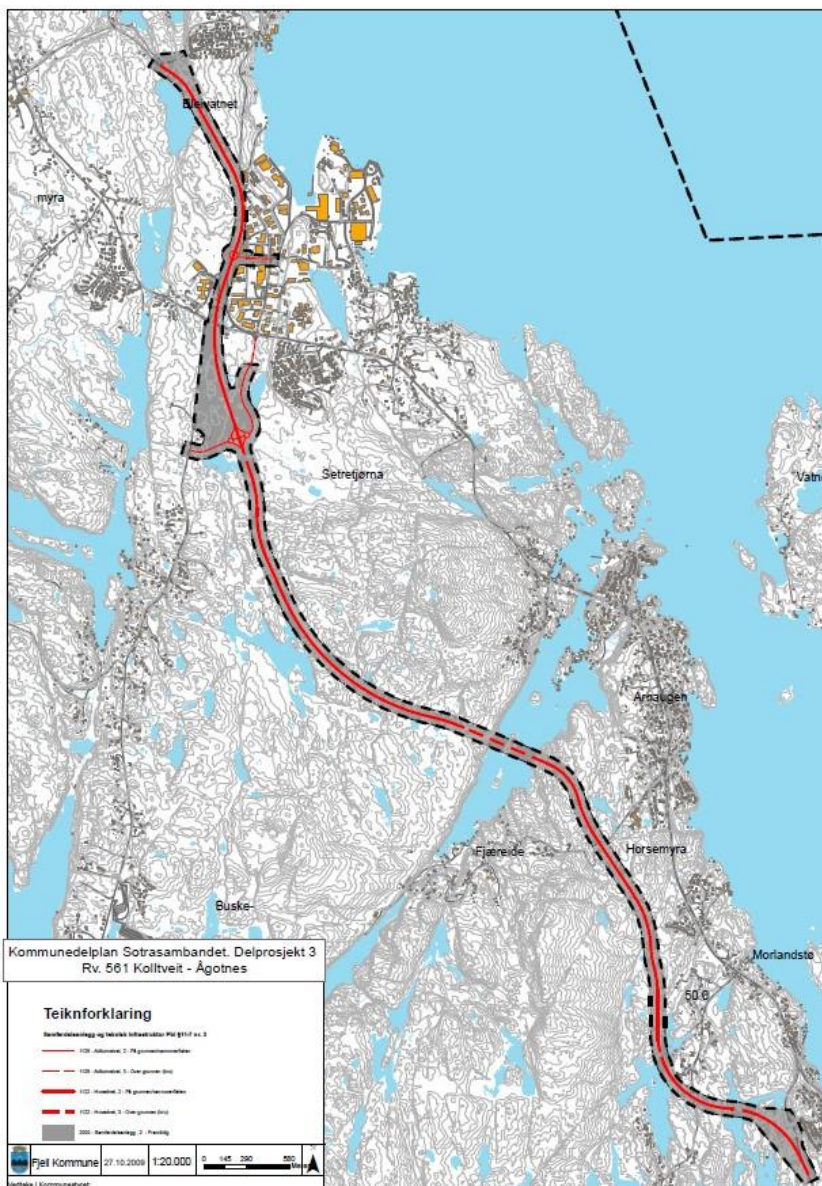
- PlanID 20050023 Kommunedelplan Sotrasambandet, Fv 561 Kolltveit – Ågotnes
- PlanID 20070034 Kommunedelplan for Ågotnes
- PlanID 20050021 Kommunedelplan RV 555 Fastlandssambandet Sotra-Bergen



Figur 5-2: Oversikt over gjeldande kommunedelplanar i området. Kjelde: Fjell kommune.

PlanID 20050023 Kommunedelplan Sotrasambandet, Fv 561 Kolltveit – Ågotnes:
Kommunedelplan med konsekvensutgreiing (KU) for ny fylkesveg 561 Kolltveit - Ågotnes vart vedteken av Fjell kommunestyre den 26.11.2009. Kommunedelplanen stiller krav om reguleringsplan og miljøoppfølgingsprogram. Elles har den retningslinjer for vidare planarbeid. Reguleringsplanforslaget tek utgangspunkt i kommunedelplanen. Arealformålet i kommunedelplanen er satt til framtidig samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur. Dette vidareførast og detaljerast i planforslaget.

Retningslinjene til kommunedelplanen seier mellom anna at «Sotrasambandet skal være eit moderne, framtidretta transportnett med høg standard for kollektiv-, gang/syssel- og biltrafikk». Vidare er det satt fokus på samanhengande gang- og sykkelvegnett, visuelle forhold/landskapsbilete, gode kryssingar over vann og vassdrag, turvegforbindelsar og reduksjon av inngrep i nærmiljø.



Figur 5-3: Plankartet til kommunedelplan for Sotrasambandet, Delprosjekt 3 Fv. 561 Kolltveit-Ågotnes. Kjelde: Fjell kommune.

PlanID 20070034 Kommunedelplan for Ågotnes:

Gjeldande kommunedelplan for Ågotnes vart vedteken 26.09.2013 og har hovudfokus på stadsutvikling og å auke Ågotnes sin attraktivitet som lokalsenter. Planen gjev føringar for framtidige trafikkkløysingar på tre nivå: hovudveg, lokalveg og gang- og sykkelveg. Føringar som sjåast som relevant for planarbeidet er mellom anna fokus på landskapstilpassing med varierte møtestader, oppretthald av naturlege vegetasjonsbelte langs vassdrag, og trafiksikker og allmenn tilgang til fellesareal, friluftareal, friluftsområde, bustadområde, skule, barnehage og anna offentleg og privat service.

PlanID 20050021 Kommunedelplan RV 555 Fastlandssambandet Sotra-Bergen:

Planforslaget grensar til kommunedelplan for RV 555 Fastlandssambandet Sotra-Bergen. For denne strekninga er det vedteken ein eigen reguleringsplan med PlanID 2013001, sjå kap. 5.5. Planen koplast opp mot denne.

5.4.4 Temaplanar

Aktuelle temaplanar er Trafikksikringsplan 2013-2016/2020, Idrett og Fysisk aktivitet 2011-2018, Energi-, miljø- og klimaplan 2009-2012, Kulturplanen 2007-2010, Landbruksplan 2001-2007, Vassforsyning og avlaup/vassmiljø 2011-2011 og Sykkelstrateg 2015-2018.

5.5 Reguleringsplanar

Det er fleire reguleringsplanar som vert råka av planområdet og som det må takast omsyn til. Ved Beinastaden-Kolltveit skal planen koplast saman med reguleringsplan for delprosjekt 1 i «Sotrasambandet», Rv 555 Parsell Kolltveit-Storavatnet og delprosjekt 2. Fv 555 Kolltveit-Austefjorden i Sund kommune (i 2019 er det ein del fylkesveg som har fått nye namn/nummer. Tidlegare fv. 555 har fått nytt vegnamn: fv. 560). Reguleringsplan for delprosjekt 1 er vedteke medan delprosjekt 2 har vore på offentleg ettersyn, men er enno ikkje vedtatt for Fjell kommune.

På Ågotnes er det fleire gjeldande reguleringsplanar som vert råka av planforslaget og som det må takast omsyn til. Eit prinsipp har vore å ikkje regulere meir areal en kva som er naudsynt for veganlegget.

Oversikt over vedtekte reguleringsplanar som vedkjem planforslaget:

- PlanID 19830003 Reguleringsplan Tranevågen, Ågotnes
- PlanID 19860002 Reguleringsplan Ågotnes-Vindenes
- PlanID 19940002 Reguleringsplan Midtskaret, Kolltveit
- PlanID 19940111-1994117 Reguleringsplan 300 kV kraftleidning Litle-Sotra – Solsvik
- PlanID 20040005 Reguleringsplan Ågotnes, Nytt senterområde
- PlanID 20040007 Reguleringsplan Valderhaug, Polleidet
- PlanID 20070042 Reguleringsplan Tranevågen, Ågotnes, ny ungdomsskule
- PlanID 20070047 Reguleringsplan Skorane, Vindenes
- PlanID 20080007 Reguleringsplan Valderhaug, Felt KB1
- PlanID 20080012 Reguleringsplan Ågotnes Næringspark, CCB Ågotnes, Hamretomten
- PlanID 20090011 Reguleringsplan Ågotnes, Nytt helsehus
- PlanID 20120010 Reguleringsplan Valderhaug, Felt KB6-7
- PlanID 20130001 Reguleringsplan Rv 555 Delstrekning Kolltveit – Bildøystraumen
- PlanID 20130001 Reguleringsplan Rv 555, Kolltveit – kommunegrense Bergen
- PlanID 20140002 Reguleringsplan Idrettsanlegg, Ågotnes
- PlanID 20150011 Reguleringsplan Stemmebakken, Kolltveit (33-9 mfl) -Erstatningsareal golfbane

- PlanID 20160003 Detaljreguleringsplan for Valderhaugane B6 Ågotnes

Oversikt over igangsette/pågåande planarbeid i området:

- PlanID 20130021 Reguleringsplan Landrovegen, Polleidet
- PlanID 20150002 Reguleringsplan Bleivasshaugane, Vindenes
- PlanID 20150011 Stemmebakken, Kolltveit (33-9 mfl.) - Erstatningsareal golfbane
- PlanID 20120002 Detaljregulering for Ågotnes sentrum S1 og S4 gnr. 54 bnr. 465 mfl.

Innanfor plangrensa blir alle gjeldande planar, eller delar av planar erstatta av denne. Unntak er skildra i kap. 8.11.

5.6 Fråvik

Det er følgande fråvik:

Fråvik frå kommunedelplan Sotrasambandet, Fv 561 Kolltveit – Ågotnes og Kommuneplanen sin arealdel:

- Planframlegget regulerer bygging av ein 4-feltsveg, standardklasse H7 etter Håndbok N100 ut i frå dei gjeldande trafikkprognosane, men opnar for bygging av ein 2-feltsveg. Kommunedelplanen hadde trafikkprognosar som tilsa bygging av ein 2-feltsveg, standardklasse H5. Detaljreguleringsplanen avvik dermed delvis frå kommunedelplanen på dette punktet.
- Linjeføringa til vegen er stort sett den same som i kommunedelplanen frå 2009, men med nokre mindre avvik. Den største endringa er ved Kolltveit kor veglinja går noko lengre sør over Storavatnet enn i kommunedelplanen frå 2009. Planframlegget vil difor råke nokre av områda som er avsett til LNF-formål i kommuneplanens arealdel. Andre stader vil område sett av til vegformål ikkje verte nytta til veganlegget og vil verte endra til LNF eller byggeformål, dette gjeld i stor grad på Ågotnes.
- Den største endringa i planforslaget samanlikna med kommunedelplanen er at ein i reguleringsplanen har vurdert behov for mellombels rigg- og anleggsområde til bygging av vegen. Dette er ikkje gjort i kommunedelplanen og det vert såleis avvik mellom kommunedelplan og reguleringsplan. Ein treng enkelte stader langs veglinja større areal enn det var avsett i kommunedelplanen i 2009. Det gjeld området ved Fjæreidpollen som er utvida på grunn av behov for større areal ved bygging av brua. Rigg- og anleggsområda vert tilbakeført til gjeldane status etter gjennomført bygging, med unntak av det automatisk freda kulturminnet i Fjæreidpollen som må fjernast på grunn av konflikt med naudsynt anleggsveg. Når det gjeld tilhøvet til ei konsekvensutgreiing i kommunedelplanen vart det her vurdert større område i og med at det var fleire alternative linje som var grovt sett av på karta og utvidingane i høve kommunedelplanen er dermed omfatta av konsekvensutgreiinga.
- På Kolltveit skal ein bygge ny gang- og sykkelveg frå nytt toplanskryss som vert koplå på eksisterande gang- og sykkelveg i krysset mellom Skjergardsvegen og Kolltveitvegen. Denne var ikkje med i kommunedelplan frå 2009.
- Frå Ågotnes til Barneshaugen er det i reguleringsplanen lagt inn ny gang- og sykkelveg. Denne var ikkje med i kommunedelplan frå 2009.

Fråvik frå kommunedelplan Ågotnes

- Angeltveitvassdraget som kryssar vegarealet på Ågotnes, er avsett til H560 Bevaring naturmiljø i kommunedelplan for Ågotnes. Sona er retningsgjevande for reguleringsplanarbeidet. Det har vore viktig å ta omsyn til naturmangfaldet og det er tiltak i reguleringsplanen som sikrar fri gang av anadrom fisk i vassdraget. Dette er sikra i føresegnar og følgt opp i YM-planen kor det er ei rekke tiltak som skal sikre naturverdiane i og etter anleggsfasen.

Fråvik frå Håndbok N100 (2013):

- Fråvik for å bruke 80 km/t (i staden for 90 km/t) som dimensjonerande fartsgrense for veg med standardklasse H5 er godkjent av Fylkesvegrådet. Dette gjer det mogleg å bygge ein 2-felts veg med 80 km/t innanfor regulert areal, med same krav til linjeføring som for ein 4-felts veg, standardklasse H7.
- Fråvik frå resulterande fall under 2% er sendt til Statens vegvesen for vidare handsaming i Fylkesvegrådet.

Omsyn til vassdrag, utforming av bruer, massebalanse og eksisterande høgspenlinjer har vore retningsgjevande for linjepålegget, og er årsak til at det har vore naudsynt med resulterande fall under 2%. Fleire stader ligg linja høgt for at ikkje vassdrag skal punkterast og drenerast ut i samband med bygginga av vegen. Samstundes har det vore fokus på at linja ikkje skal ligge for høgt i terrenget då prosjektet har masseunderskot. Plassering av bruer har og vore viktig i utarbeiding av linjepålegget. På strekninga frå Ågotnes og nordover er veglinja tilpassa eksisterande veg. På bakgrunn av dette har vegen fleire stader resulterande fall under 2% der tverrfallet snur i samband med overhøgddoppbygging for horisontalkurvatur.

Bakgrunn for krav om 2 % resulterande fall er å sikre vatnavrenning. Lågare resulterande fall vil då kunne gje auka risiko for vann i vegbana. For å unngå oppsamling av vatn i vegbana er det foreslått tiltak som skal vurderast i byggeplan.

- Det er avsett areal til kollektivhaldeplassar med tilhøyrande gangvegar på Morland og Fjæreide. Kollektivhaldeplassar på ein 4-feltsveg, standardklasse H7 er eit fråvik. Då det er usikkert om en vel ei slik løysing ved bygging er det ikkje regulert inn kollektivhaldeplassar i plankart, en opnar opp for dette i føresegnene. Ein søker difor ikkje fråvik for kollektivhaldeplassar i samband med reguleringsplanen, men dette kan gjerast på byggeplan.

6 Forskrift om konsekvensutgreiing

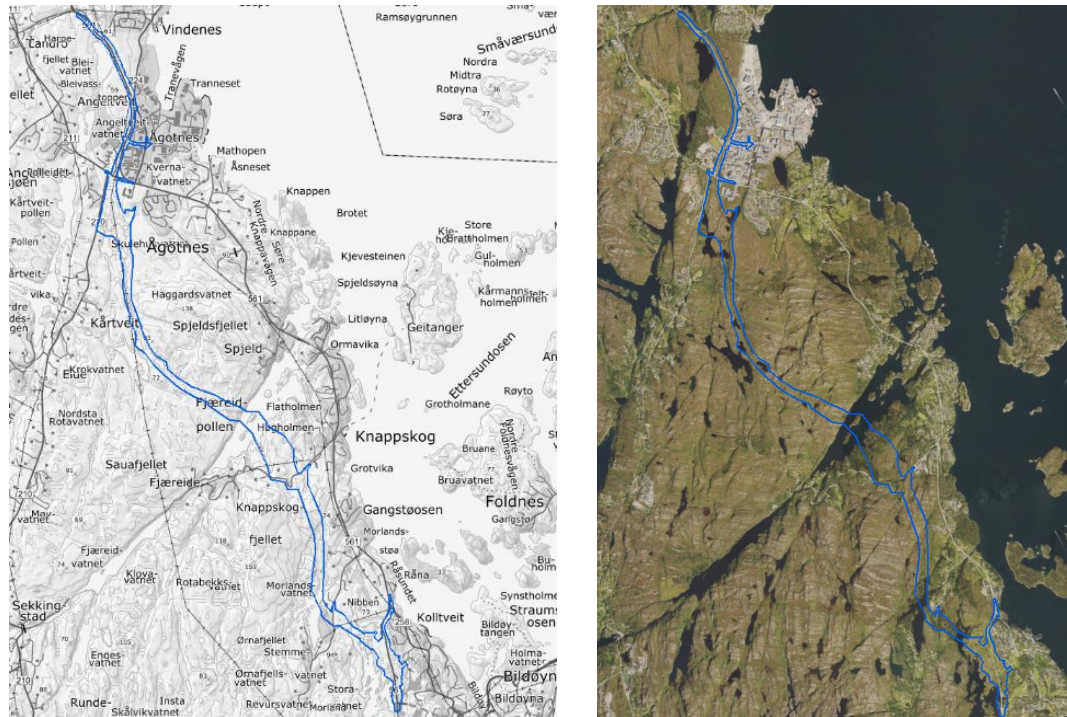
6.1 Krav om konsekvensutgreiing

Reguleringsplanar med vesentlege verknader for miljø og samfunn blir omfatta av konsekvensutgreiingsforskrifta. I gjeldande kommunedelplan Sotrasambandet, Fv 561 Kolltveit – Ågotnes, vedteken den 26.11.2009, er området avsett til samferdselsanlegg og er konsekvensutgreidd samband med overordna plan. Det er vurdert at planforslaget ikkje treng ytterlegare konsekvensutgreiing.

Det er nokre fråvik frå den vedtekne kommunedelplanen, men desse vil ikkje aleine utløyse krav om konsekvensutgreiing. Fråvika er nærmare omtalt i kap. 5.6. Relevante utgreiingar er gjennomført for å avdekke eventuelle konsekvensar og for å kome fram til forbetrande tiltak. Desse er vedlagt planframlegget.

7 Skildring av planområdet i dag

7.1 Lokalisering



Figur 7-1: Kart og ortofoto med planområdet si avgrensing og lokalisering. Kjelde: Multiconsult.

Planområdet er ein om lag 10 km lang trasé som strekk seg frå Kolltveit i sør via Fjæreidpollen til Ågotnes i nord. Den sørlege delen av planområdet består av innmark, bratte høgdedrag og myrer. Mellom Morlandsvatnet og Fjæreidpollen er det mykje snaufjell, myrer og noko skog. Nord og vest for Fjæreidpollen er det snaufjell, myrer og enkelte små ferskvatn. Landskapet er stort sett ope, men også med meir kuperte område med bratte skrentar og lune drag. Mellom Urafjellstjørna og Skulehusvatnet ligg traseen i eit nordvendt smalt drag. Her er avrenning mot nord, med elv og mykje myr. I det smale draget sør for Skulehusvatnet er det tett barskog. Området ved Skulehusvatnet og Vardakleivvatnet, sør for Ågotnes, er relativt flatt. Her er mykje berg, myr og mindre elvar med avrenning mot sjø i nordvest.

7.2 Avgrensing og storleik på planområdet

Det regulerte planområdet er ca. 1585 dekar stort. Plangrensa er noko redusert i høve til det som er tidlegare varsla, sjå Figur 4-1 og Figur 7-1 ovanfor. Før endeleg fastsetting av plangrensa har det vore viktig å ha nok areal som opna for fleire løysingar. Den endeleg fastsette plangrensa omfattar det som er naudsynt for det ferdige veganlegget, samt areal som trengs under bygginga.

Store delar av planområdet går gjennom naturområder som er urørte i dag. Planlagt veganlegg vil vidare knytte seg på eksisterande veganlegg i nord og sør. Prinsippet har vore å knytte seg til vegane slik at veglinjene møtast og ta inn naudsynte fortau, gang- og sykkelveggar. På Ågotnes grenser planen til skule, nærings- og bustadområder, og det har vore viktig ikkje å gå for mykje inn i desse områda. Planområdet sin storleik er avgrensa av naudsynt areal for ny veg og mellombels rigg- og anleggsareal.

7.2.1 Skildring av dagens bruk av planområdet

Kolltveit

På Kolltveit startar planområdet i kryssområdet som bind saman rv. 555 til Bergen og fv. 56055 sørover til Austefjorden i Sund kommune. I dag er planområdet prega av å vere eit kultur- og beitelandskap. Sør for planlagd veg er det i dag ein 9-hols golfbane. Det er godkjent ein detaljreguleringsplan for utviding av golfbana til nordsida av eksisterande veg. På Kolltveit er det elles mange store og varierte bustadområde av både nyare og eldre dato. Det er skule, barnehage og bensinstasjon på Kolltveit. Det er også under oppføring/planlegging fleire store nye bustadfelt, i tillegg til golfhotell. Kolltveit er eit utfartsområde til friluftssopplevingar i Midtmarka og langs eksisterande veg vert sidearealet til veggen av og til nytta til parkering. I Sotrasambandet er ein stor del av området på Kolltveit, som er dekt av planområdet, regulert til eit større kryssområde.



Figur 7-2: Kolltveit. Biletet er teke frå Kolltveitskaret og nordover mot den framtidige nye veggen. Ein kan sjå dagens veg i bakgrunnen. Foto: Multiconsult.

Trasé mellom Kolltveit og Ågotnes

Vegen vil gå frå Kolltveit over Nordrvatnet og Morlandsvatnet og vidare gjennom austre del av Midtmarka. Midtmarka er eit mykje nytta friluftsområde og kommunen har registrert store delar av utmarka som særskilte viktige friluftsområde. Vegen kryssar Fjæreidpollen og Høggholmen og går vest for Midtfjellet som i dag stort sett er utmark før vegen når Ågotnes ved Skulehusvatnet.



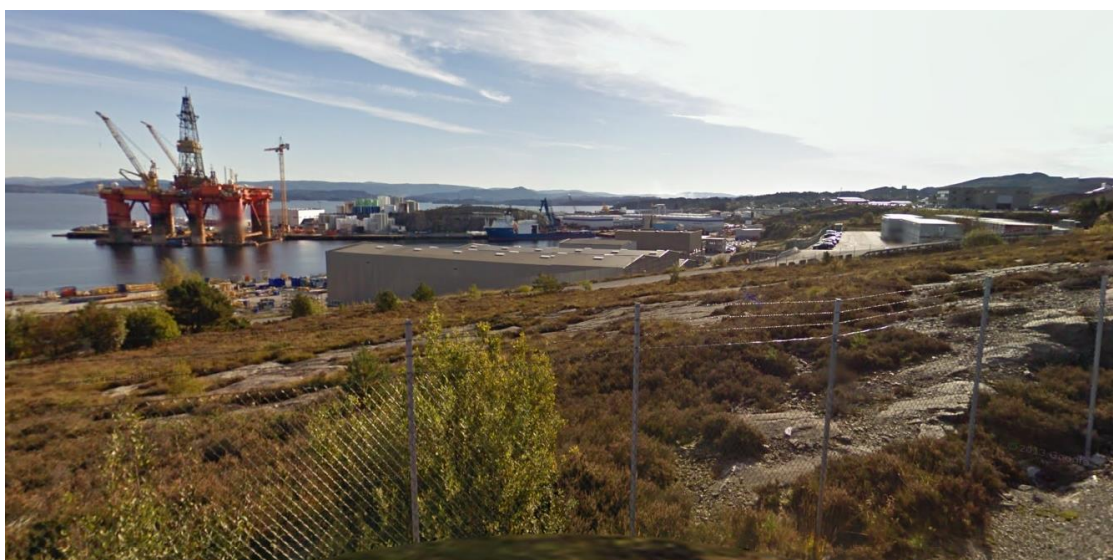
Figur 7-3: Delar av Midtmarka med Kvernavatnet midt i bildet, samt Knappskog skule til høgre. Den nye vegtraseen vil gå gjennom det lågareliggende landskapet på andre sida av Kvernavatnet. Foto: Multiconsult



Figur 7-4: Fjæreidpollen, Spjeldsfjellet og bustadområdet på øvre del av Spjeld. Holmen til venstre er Høggholmen. Den nye vegtraseen vil gå i bru over Fjæreidpollen og Høggholmen, og vidare over Spjeldsfjellet. Foto: Multiconsult

Ågotnes

Ågotnes er definert som lokalsenter for nordre Fjell og senter nummer to etter Straume i Fjell kommune. Ågotnes er ei regional næringsklynge for offshoreindustrien gjennom CCB-basen og Ågotnes næringspark. Næringsområdet husar om lag 5000 arbeidsplassar og 280 verksemder (2008-tal). Ågotnes sentrum er i dag etablert med bensinstasjon, hotell, kafé og restaurant, næringslokale, offentleg tenesteyting, butikkar, leilegheiter, treningssenter m.m. Tranevågen ungdomsskule husar ikring 450 ungdomsskuleelevar, i tillegg ligg det barneskule på Ågotnes og fleire barnehagar. På Ågotnes er skule og idrett samla vest for dagens fylkesveg. Det er fleire bustadfelt, næringsareal og sentrumsområde under planlegging/oppføring på Ågotnes. Det går fleire kraftleidningar i området.



Figur 7-5: Biletet er tatt frå Bleivassvegen i nord mot sør, og viser det store næringsområdet som pregar Ågotnes.
Kjelde: Google Maps



Figur 7-6: Sørlege del av Ågotnes sentrum som er etablert dei seinare åra. Her er det fleire butikkar, tenestetilbod og nye leilegheiter. Foto: Multiconsult



Figur 7-7: Biletet er tatt frå Landrovegen mot sørvest og viser nokre av dei omsyna som er aktuelle på Ågotnes. Her er det bustadområder, våtmarksområder og vatn, og store høggspenmastar. Den nye vegtraseen vil gå omtrent der biletet er tatt ifrå i nord-sørgåande retning. Foto: Multiconsult

7.3 Topografi og landskap

Planområdet ligg i landskapsregion 20 som er Kystbygdene på Vestlandet og underregion Øygarden/Karmøy. Generelt er planområdet prega av landskapstypen Kystheiene, som er ein landskapstype som utgjer eit karaktersterkt og dominerande inntrykk. Slike område er sårbare for inngrep og endringar i karakter fordi områda er eksponert og synlege over store strekningar. Planområdet er gjennomgåande småkupert. Store delar av planområdet er kystlandskap med fjell med lite vegetasjon, lynghei og myr, nokre stader er det innslag av kulturmark og beitelandskap som er noko meir frodig.

Kolltveit

På Kolltveit er planområdet prega av kultur- og beitelandskap. Landskapet er kupert med stadvis bratte, vestvendte skrentar og bergknausar og samanhengande vassdrag. Området sør for Nibben, ligg i sørhelling. På knausar og bakkar er det grunnlendt og magert. Området vert nytta til sauebeite. Storavatnet rett vest for dagens fylkesveg er godt synleg i landskapet. Nordravatnet, som utgjer den nordlegaste delen av Storavatnet, like vest for dagens veg, har fleire grunne bukter og små vikar og er registrert som viktig kulturlandskapssjø.

Vegtrasé mellom Kolltveit og Ågotnes

Planlagd veg mellom Kolltveit og Ågotnes går gjennom austre del av Midtmarka som delvis er eit stort samanhengande og ope kystlyngheiområde. Landskapet er særst småkupert med mange toppar, kollar og skarpe skrentar. Lite lausmassar gjer at vegetasjonsdekke vekslar med ope fjell i dagen. Samanhengande vegetasjon finns fyrst og fremst i flatare myrparti. Planområdet er i hovudsak austvendt, men dei fleste skrentane er vestvendte.

Planlagd veg vil krysse fleire vassdrag gjennom utmarka, først Nordrvatnet (Kolltveit), Morlandsvatnet, Stegavatnet og Urafjellsvatnet. Vegen vil også krysse Fjæreidpollen og ei rekke mindre bekkar og små vassdrag. Vegen vil gå langs den vestlege sida av Spjeldsfjellet, men her ligg landskapet i eit mindre dalsøkk der det er høgare landskap også i vest.

Ågotnes

På Ågotnes er landskapet ope i retningane vest, nord og aust. Landskapet er her flatare med lite skrentar og knausar. Dei ubygde delane av Ågotnes er myrer og større samanhengande område med jordsmonn med høg bonitet, samanhengande vassdrag og friluftsliv og stiane er mykje nytta og ligg tett på sentrum og bustadområda. Overgangen mellom Midtmarka sør og Ågotnes er særskild viktig for barn- og unge, i følgje kommunedelplanen for Ågotnes (2013-2024).

7.4 Stadens karakter

7.4.1 Eksisterande bygningar

Det er få bygningar innanfor planområdet. Dei fleste bustadfelt ligg langs eksisterande fylkesveg eller i store bustadfelt på Ågotnes og på Kolltveit. På Kolltveit, Morland, Fjæreide og Ågotnes vil planområdet gå nær nokre bustader/bustadfelt. Dette er i hovudsak einestader.

7.4.2 Samspel mellom landskap og bygningsmasse

Dagens bygningsmasse på Ågotnes er godt synleg i terrenget grunna det opne landskapet. Delar av utbygginga ber lite preg av å vere landskapstilpassa.

7.5 Kulturminne og kulturmiljø

Planområdet er i stor grad prega av lynghei og område som er lite råka av nyare aktivitet.

På Kolltveit er det fleire spor etter utmarksdrifta til gardane på Kolltveit. Det er steingardar og bakkemurar og stemmer ved Storavatnet som vert kryssa av dagens riksveg og ein gamal ferdslveg som går over smalaste punktet på vatnet. Stemmene har samheng med mølla og seinare hermetikkfabrikken som var etablert ved kaia på Kolltveit. Mølle drifta starta truleg opp på midten av 1800-talet. På 1880-talet vart mølle drifta utvida og vatna oppe ved Kolltveitskiftet vart demma opp. Vassfallet frå det oppdemde Storavatnet vart nytta då mølle drifta var avløyst av ein hermetikkfabrikk i 1912.



Figur 7-8: Kulturlandskap på Kolltveit. Foto: Multiconsult

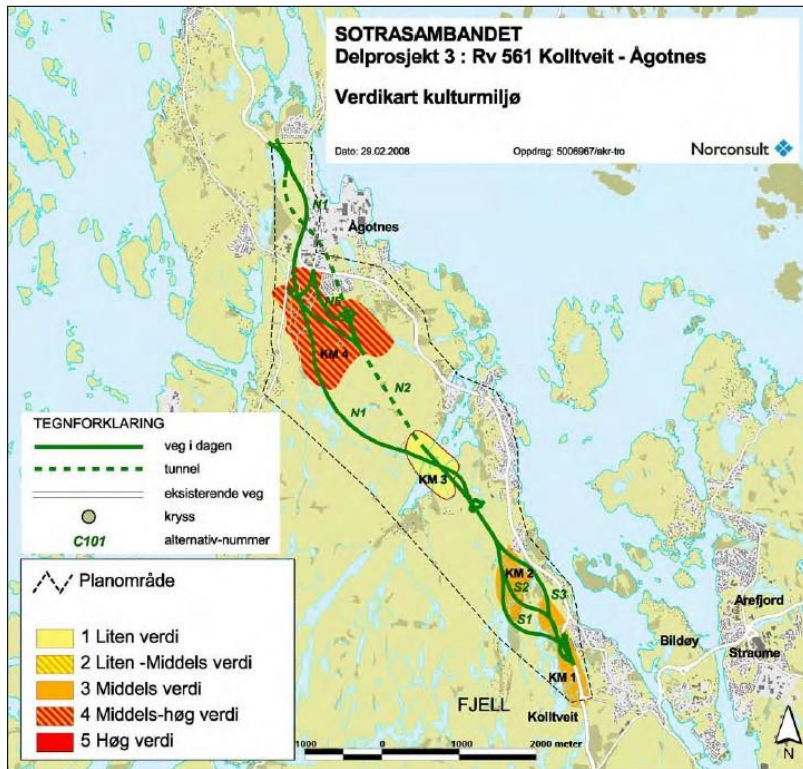
Frå Kolltveit og nordover til Ågotnes er det lite nyare inngrep og området er prega av kystlynghei som er i ferd med å gro att. Det er spor av tidlegare tiders landbruksdrift i utmarka. Framleis vert delar av marka nytta til tradisjonell jordbruksdrift. Det er registrert stemmer i sundet i Morlandsvatnet og i Storavatnet. I utmarka nord for Morlandsvatnet er det registrert steingardar, rydningsrøyser, steinsettingar og gamle ferdslveggar.



Figur 7-9: Rydningsrøyser registrert på Morland. Foto: Hordaland fylkeskommune

I utmarka til Ågotnes, er det spor etter ferdsl, beitebruk og torvuttak til brensel. Framleis står fleire mura torvhus og skjeneflorar intakte i utmarka. Ein kjenner òg fleire eldre ferdslveggar gjennom området. Då Kårtveit skule vart bygd rundt 1900 nytta skuleborna på Ågotnes ein sti mellom Ågotnes og skulehuset på Kårtveit. Det er framleis sport etter denne og fleire av desse ferdslvegane vert i dag nytta til turstiar.

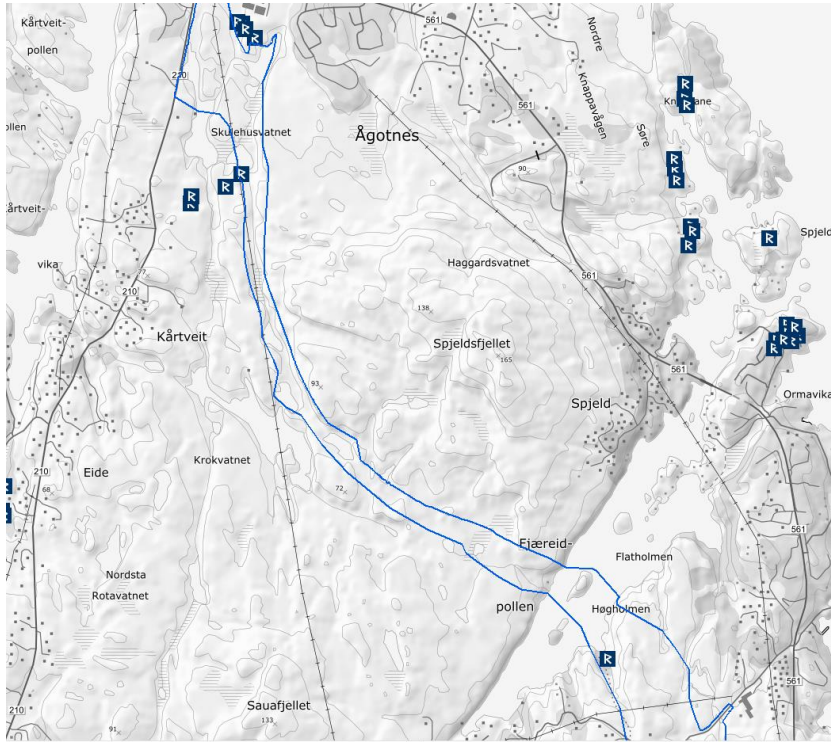
Ågotnes er i dag prega av industribygg og moderne bustadutbygging. Likevel er her framleis fleire godt bevarte gardsbruk innover småvegane vest for eksisterande fylkesveg. Dei fleste av desse er bureisingsbruk frå mellomkrigstida. Steingardar med innmark og beitemark er framleis ein del av kulturmiljøet.



Figur 7-10: Kart frå konsekvensutgreiing i 2008 som viser registrerte og verdisette kulturmiljø. Vegtrase som vart regulert i kommunedelplanen er S1 og N1 Kjelde: Statens vegvesen

Landskapet mellom Kolltveit og Ågotnes er i stor grad skapt av menneskeleg verksemd over lang tid. Gamle ferdsleveggar, steingardar, torvhus og skjeneflorar i mura stein og spor etter uttak av torv i myrane er spor etter tradisjonell bruk av utmarka som tidlegare var vanleg langs heile vestlandskysten, men som i dag sjeldan er bevart. Kulturminna er godt synleg i terrenget og har vore med å forme landskapet slik det er i dag. Stemmene og murane har samband både med tradisjonell utmarksdrift og med ein type industri som er svært typisk langs kysten av vestlandet. Ferdslevegane fortel om eldre ferdsel i utmarka.

Frå førhistorisk tid er det registrert fleire buplassar frå steinalder i området, dei fleste har lagt nær dåtidas strandlinje. Generelt er det kjend ei stor mengd slike kulturminne i ytre kyststrøk i Fjell, Øygarden og Sund. Det vart registrert tre buplassar frå eldre steinalder i samband med varsling av oppstart av planen i 2016, Askeladden ID 219651, 219652 og 219653. Desse ligg alle rett sør for Ågotnes. Ein buplass frå fyrste del av eldre steinalder (tidleg mesolitikum) ligg på ei høgde rett sør for Skulehusvatnet, medan dei to andre ligg rett aust for Vardakleivatnet og er datert til eldre steinalder (seinmesolitikum). Det er i tillegg registrert to funnstader frå steinalder rett nord for buplassane ved Vardakleivatnet. Desse er ikkje freda. I samband med utviding av planområdet i 2017 vart det registrert ein steinalderbuplass ved Fjæreidpollen, Askeladden ID 236645.



Figur 7-11: Kart som viser registrerte automatisk freda kulturminne i området. Planområdet er vist med blått omriss. Kjelde: Askeladden

7.6 Naturverdiar og landbruk

Terrenget i området er småkupert. Klima og geologi gjer at vegetasjonen er relativt karrig, men det kan enkelte stader vere artar som krev varme og som er var for frost. Grunna relativt høg årsnedbør vil det vere artar som er avhengig av relativt fuktig klima. Store delar av planområdet er kystlandskap med fjell og lynghei med lite vegetasjon, men nokre stader er det innslag av kulturmark og beitelandskap som har noko meir frodig vegetasjon.

I søre del av planen er det registrert seks naturtypelokalitetar:

- Ved Kolltveit er det to lokalitetar med naturtypen **naturbeitemark** (Steinhaugen og Kolltveit sørvest) som ligg midt i området der det er planlagt kryss. Begge lokalitetane er verdisatt som viktig i naturbasen, og gjeve middels til stor verdi i KU frå 2009. På begge lokalitetane er det påvist raudlista beitemarksopp. Det er fleire raudlista fugleartar i naturområda ved Kolltveit.
- Nordaustre del av Nordravatnet er registrert som ein lokalitet med naturtypen **rik kulturlandskapsjø**. Denne lokaliteten ligg rett nord for den eine naturbeitemarka, og er verdisatt som lokalt viktig i naturbase, og gjeve liten til middels verdi i KU frå 2009.
- Ved Morland er det rett på utsida av planområdet registrert ein lokalitet, Skiparmyra, med naturtypen **rikmyr**, som er verdisatt som viktig og med middels til stor verdi i KU frå 2009. Området er eit lite nedbørsfelt, noko som gir låg risiko for oversvømming.
- På vestsida av Morlandsvatnet er eit relativt stort område registrert som naturtypen **kystlynghei** (Midtmarka nord). Planen kjem rett i austre kanten av denne lokaliteten. Kystlynghei er ein utvald naturtype som i naturbase er verdisatt som sær viktig. Denne lokaliteten vart registrert i 2013 og er ikkje vurdert i KU i 2009.
- Langs vestsida av Sotra er det registrert ein marin lokalitet med **kamskjelførekomstar**.

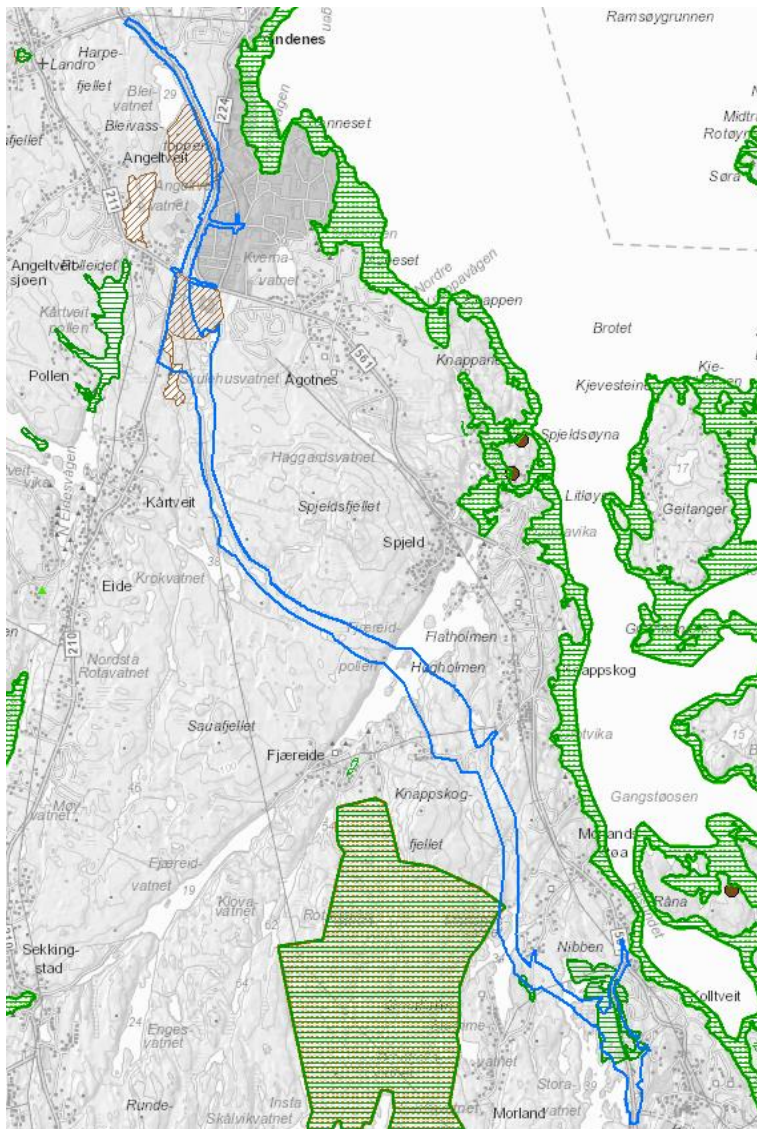
I nordre del av planområdet er det ikkje registrert viktige naturtypar, men planen vil råke områder som er viktige for vilt og da i hovudsak fugl. Rett sør for Ågotnes, der det er planlagt

kruss, er det registrert eit leveområde for den raudlista arten svartstrupe (EN, sterkt trua). Det er og fleire andre raudlista fugleartar i dette området. Det er fleire vilttråkk på Sotra, og nokre av desse vil kryssa planområdet.

Planområdet vil og komma i nærleiken og krysse fleire vassdrag. Av desse er det Angeltveitvassdraget som skil seg ut med naturverdiar knytt til oppgang av sjøaure. Morlandsvatnet og Nordrvatnet vurderast å ha lågare naturverdiar. Fjæreidpollen er ikkje registrert i naturbasen, men er i KU verdisatt som eit lokalt viktig marint område. Lokaliteten har difor middels verdi.

I planområdet kryssar trekkveggar for hjort fleire stader. Grunneigarar ved Morland fortel også om mykje vilt i området, samt fiskeførande bekkar og vassdrag.

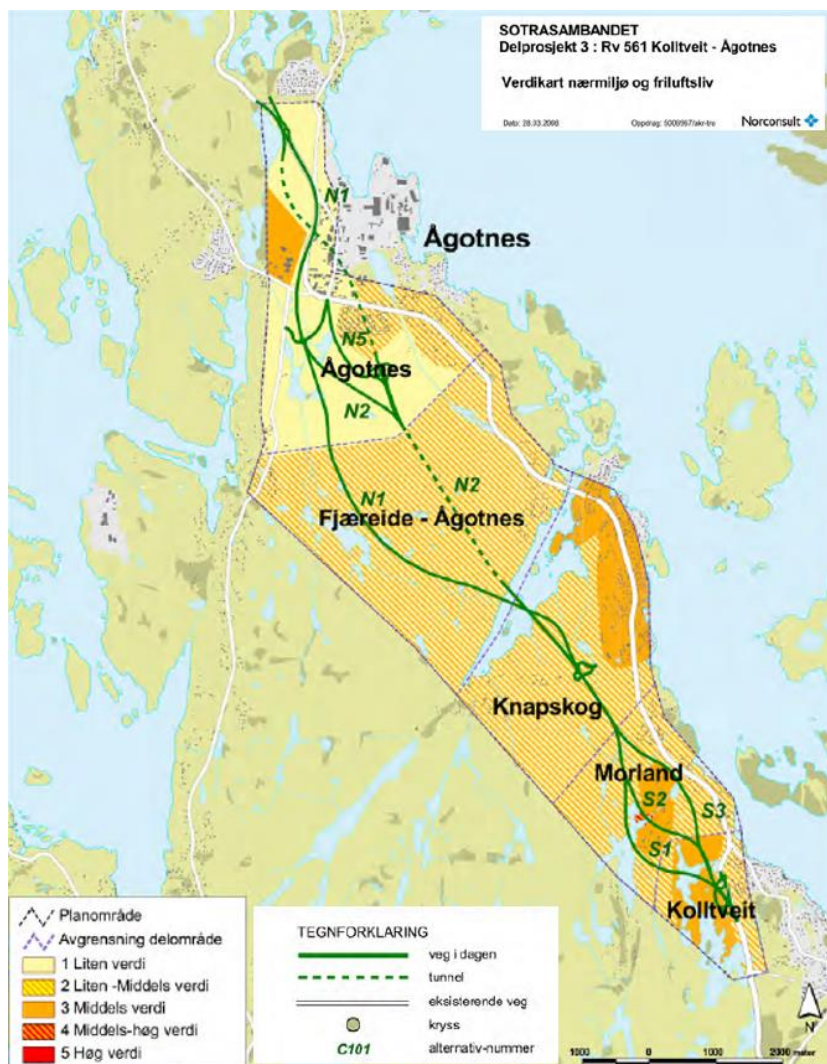
Dei svartlista artane sitkagran og buskfuru er påvist fleire stader i planområdet. Det er òg registreringar av parkslirekne og lupinar, men desse er i områder som ligger rett utanfor planområdet. Alle fire artane er oppført i risikokategori SE (svært høg risiko).



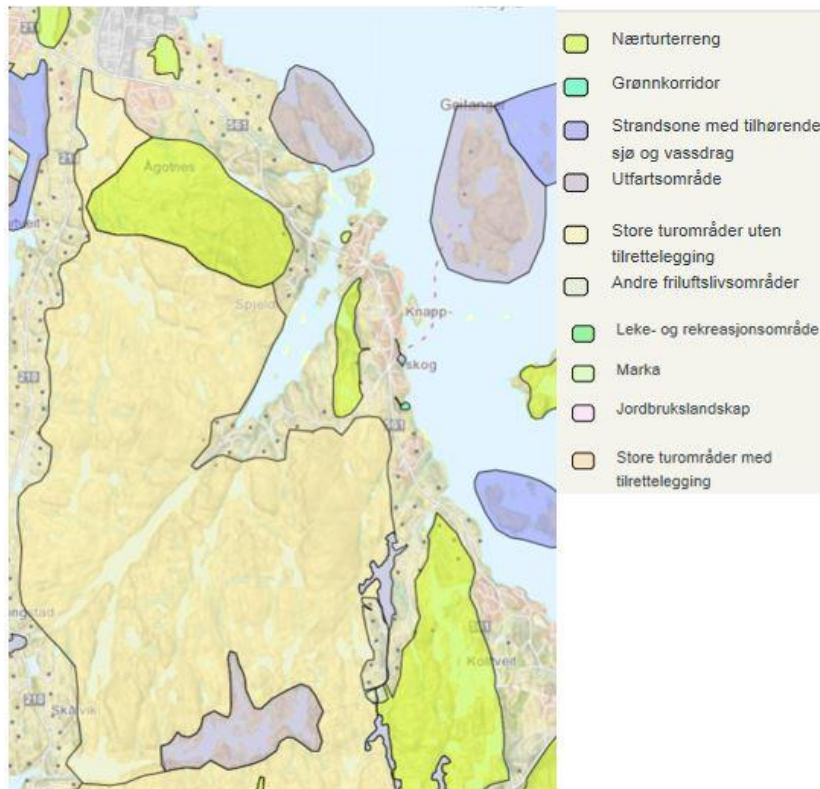
Figur 7-12: Kartutsnittet viser informasjon frå naturbase. Grøne skraverte felt er naturtypar. Brune skraverte felt er naturtypar i nord indikerer område med artar av nasjonal forvaltningsinteresse. Planområdet er vist med blått omriss. Kjelde: Naturbase

7.7 Rekreasjonsverdi, rekreasjonsbruk og uteområde

Planområdet går gjennom Midtmarka som er eit karakteristisk småkupert lågtliggende lynchlandskap med mange vatn og myrdrag sentralt på Store Sotra. Midtmarka er eit stort samanhengande friluftsområde og vert aktivt nytta i friluftssamheng i dag. Friluftslivet her er først og fremst turgåing. Mellom anna går det ei turløype, Nordsjøløypa, gjennom heile kommunen på langs. Det er også fleire stiar opp til fjelltoppane i området og mellom dei ulike grendene. Området rundt Storavatnet og Nordravatnet på Kolltveit blir mykje nytta som friluftsområde, og i sommarsesongen også brukt som badeplass. Vatna i planområdet vert nytta til fritidsfiske. På Ågotnes er det fleire godt nytta stiar i og i nærleiken av planområdet, mellom anna mellom Maggevarden og Kårtveit skule (gamleskulen), samt mellom Ågotnes og Kårtveit.



Figur 7-13: Kart frå konsekvensutgreiing i 2008 som viser registrerte og verdisette nærmiljø og friluftsliv. Vegtrasé som vart regulert i kommunedelplanen er S1 og N1 Kjelde: Statens vegvesen



Figur 7-14: Kart med friluftslivkartlegginga til Fjell kommune i planområdet. Kjelde: [geoinnsyn.no/Fjell kommune](http://geoinnsyn.no/Fjell_kommune)

Under er ein gjennomgang av dei ulike registrerte friluftsverdiane i planområdet.

Spjeldsfjellet

Spjeldsfjellet er registrert som nærturområde. Her når fjelltoppen 165 moh. Tilkomst til området går mellom anna frå nordre del av bustadfelt Maggevar den. Det er ikkje tilrettelagt parkering. Planområdet går gjennom den vestlege delen av dette friluftsområdet.



Figur 7-15: Spjeldsfjellet. Foto: Multiconsult.

Midtmarka store Sotra

Midtmarka store Sotra er registrert som eit lite tilrettelagt, men flott urørt turområde. Dette er Markaområdet i Fjell. Her er det mykje hjort og området brukast difor til jakt. Det er fleire inngangsporter til marka; til dømes frå Skålevik, Signalen og Apalvågen (søraust i kommunen). Ein av fleire turstiar i området går frå Fjæreide til Morland. Det er gamle tufter og steingardar i området. Planområdet går gjennom større delar av dette friluftsområdet.

Knappskog vest

Knappskog vest er registrert som eit nærturområde brukt til trim og småturar. Her er det ein passasje vidare til Skjenet samt forbindelse til turområde i sør. «Idlastegen» går ned frå Knappskog til Krabbapollen og vidare til Spjeld. Dette er ein del av ein gammal skuleveg. Planområdet går gjennom den heilt sørlegaste delen av dette friluftsområdet.

Kolltveitvassdraget

Kolltveitvassdraget er registrert som eit samanhengande vassdrag frå Morlandsvassdraget, Kyrkjebvatnet, Midtvatnet og Liavatnet. Vassdraget renn vidare som elv til Eidesvatnet, Haljevvatnet, Eidesvatnet, Kolavatnet, og vidare til Eikhammarsvatnet, Båsavatnet, Litlepollen og ut i Fjellspollen. Det er mogleg å padle frå Kolltveitvassdraget og sørover til Kørilden i Trengereid og vidare til Eidesjøen. Planområdet går i liten grad gjennom dette friluftsområdet.

Kolltveitmarka

Kolltveitmarka er registrert som eit mykje brukt turområde med mange turmoglegheiter. Her er det furuskog, fine vatn og lynghei, og mellom anna ein fin turveg som er ein del av den gamle kyrkjevegen. Det er også eit stikryss oppe i terrenget som vert kalla Sinsenkysset. Området er populært og det er lett å ferdast, noko som gjer at området er mykje brukt av skolar, barnehagar, speidar, idrettslag o.l. Det går også dyr på beite i Kolltveitmarka. Planområdet går gjennom dette friluftsområdet.



Figur 7-16: Kolltveitmarka. Biletet viser kloppa sti ved Storavatnet i Kolltveitmarka. Foto: Multiconsult

7.8 Born og unge sine interesser

Det er både skular, barnehagar og idrettsanlegg i nærleiken av planområdet. På Ågotnes er det fleire godt nytta stiar i og i nærleiken av planområdet, mellom anna mellom Maggevarde og Kårtveit skule (gamleskulen), samt mellom Ågotnes og Kårtveit. På synfaring er det observert

at skulebarn nyttar desse stiane. Planområdet går gjennom fleire godt nytta tur- og friluftsområde, som også barn og unge nyttar.

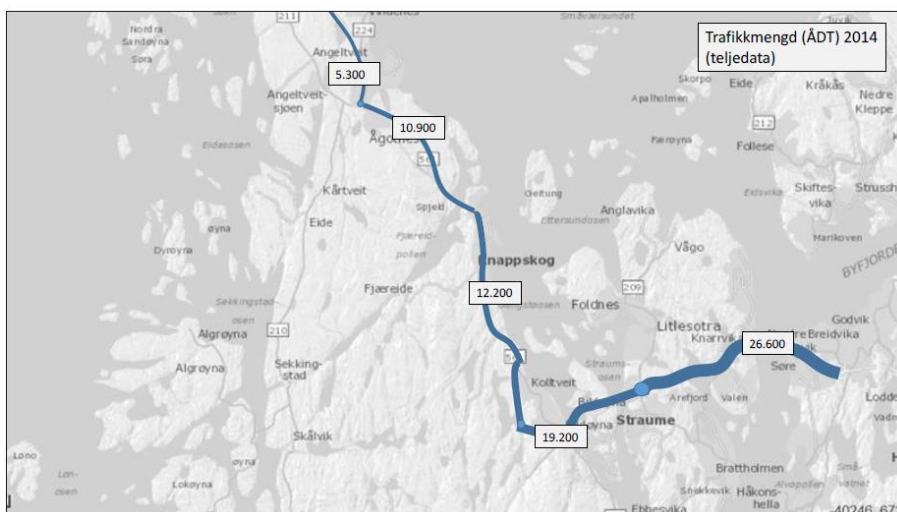
Det vart i 2016 gjennomført teljing av gang- og sykkeltrafikken i hovudkrysset på Ågotnes. Teljingane synte at gang- og sykkeltrafikken er høg i samband med skuleslutt, og skuleelevane kryssar vegen i alle retningar. I samband med vidare sentrumsutvikling på Ågotnes er det grunn til å forventa at gang- og sykkeltrafikken vil auke.



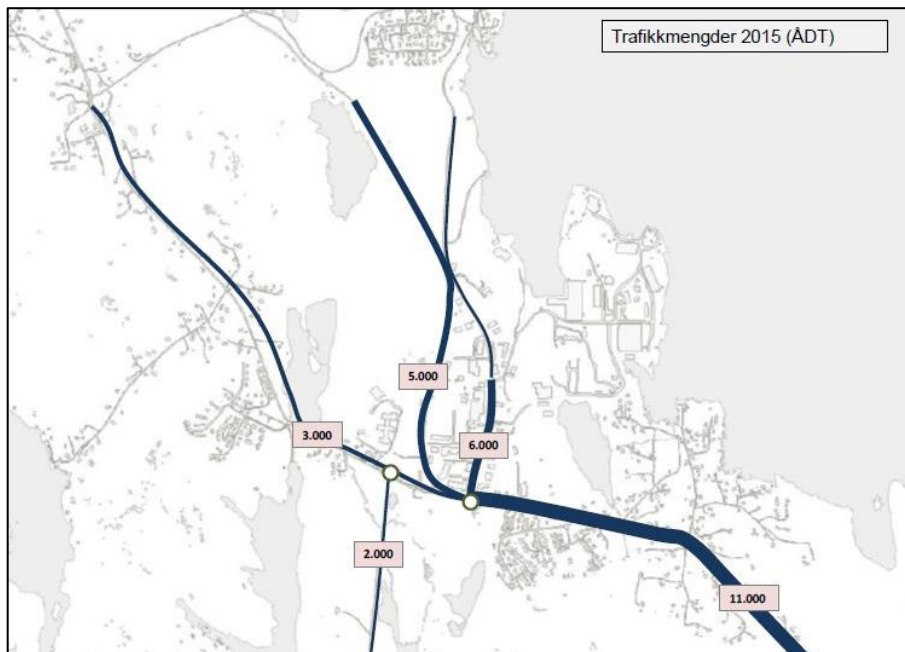
Figur 7-17: Illustrasjon av viktige gang- og sykkelaksar på Ågotnes. Kjelde: Trafikkvurdering Ågotnes, Sivilingeniør Helge Hopen (2016)

7.9 Trafikkforhold

Eksisterande hovudveg mellom Kolltveit i sør og Ågotnes i nord er fylkesveg 561 Skjergardsvegen. Vegen har per 2018 ein årstdøgntrafikk (ÅDT) på 12 300 i sør og 10 800 i nord. Det er 7 % tunge køyretøy på strekinga som har ei fartsgrense på 60 km/t (kjelde vegkart/Statens vegvesen). Trafikknivået er sterkt prega av aktiviteten i olje- og gassindustrien og vil svinge i takt med konjunkturane. Trafikkteljingar frå 2014 og 2015 viser likevel liten endring i trafikkmengda fram til 2018.



Figur 7-18 Trafikkmengde ÅDT i 2014 (teljedata). Kjelde: Framtidig trafikkgrunnlag – grunnlag for val av dimensjoneringsklasse, Sivilingeniør Helge Hopen AS 2015

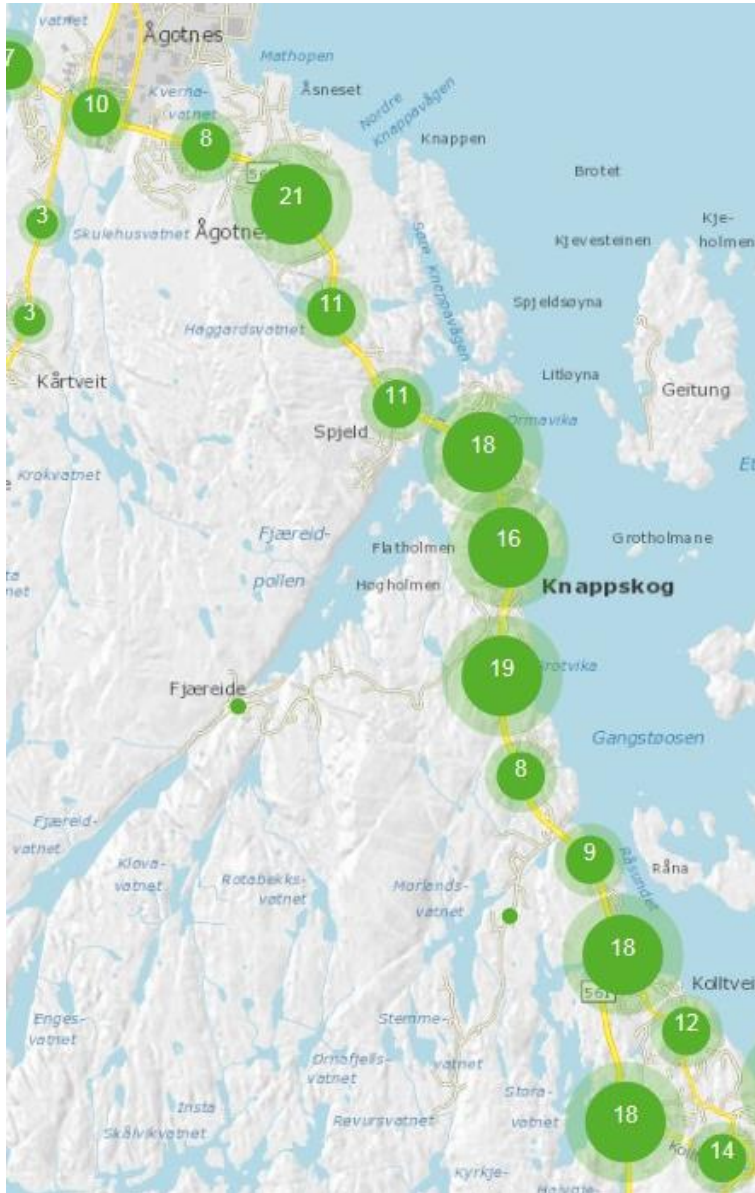


Figur 7-19: Trafikkmengde ÅDT på Ågotnes i 2015. Kjelde: Trafikkvurdering Ågotnes, Sivilingeniør Helge Hopen AS 2016

7.9.1 Vegsystem

Eksisterande fv. 561 mellom Kolltveit og Ågotnes har til dels dårleg standard. Det er bygd gang- og sykkelveg og mange avkøyrslar er stengt og samla i større og sikrere avkøyrslar og kryss, men framleis er det mange avkøyrslar langs vegen. Det er bygd to undergangar for mjuke trafikantar ved Knappskog og Spjeld. Vegen er ein del av vegnettet som bind saman dei ulike grendene, tettstadene og dei ulike næringsområda på Sotra og Øygarden. Vegen har i dag ein blanda funksjon som hovudveg med mykje tungtrafikk til og frå næringsverksemdene på Sotra og Øygarden, og som lokalveg, skuleveg og gang- og sykkelveg for alle typar trafikantar. Med aukande trafikk og aukande del tungtrafikk på vegen, vert trafikktryggleiken og tilhøva til nærmiljøet stadig dårlegare på dagens veg.

Vegstrekninga er ulukkesbelasta. Ulukkene skjer primært i kryssområda og der trafikken er høgst. Dei fleste ulukkene er påkøyring bakfrå og møteulykker. Fleire av dei registrerte ulukkene involverte alvorleg skadde personar og fire av ulukkene har vore dødsulucker.



Figur 7-20: Registrerte trafikkkulykker på eksisterande veg Kolltveit-Ågotnes i perioden 1977 til 2017. Kjelde: vegkart/Statens vegvesen

7.9.2 Kollektivtilbod

Det er ein rekke haldeplassar for buss langs dagens fylkesveg. På Ågotnes er det kollektivterminal og her går både lokalruter og ekspressruter. I kommunedelplanen for Ågotnes er det markert eit punkt for framtidig kollektivterminal. Denne er lokalisert sentralt på Ågotnes og har god plassering i forhold til målpunkt/tyngdepunkt i det framtidige sentrumsområdet.

7.10 Sosial infrastruktur og andre servicetilbod

7.10.1 Skule og barnehage

Det er barneskule og ungdomsskule på Ågotnes. Det er også ein barneskule på Kolltveit og Knappskog. Den vidaregåande skulen ligg på Bildøyna. Det er fleire barnehagar mellom Kolltveit og Ågotnes.

7.10.2 Idretts- og kulturtilbod

Det er fleire idrettstilbod både på Ågotnes og Kolltveit. På Ågotnes er det eit større idrettsanlegg med fotballbane og friidrettsbane. På Kolltveit er det golfbane.

7.10.3 Helsetilbod

Det er legevakt sentralt på Ågotnes.

7.10.4 Nærleik til arbeidsplassar

Ågotnes har fleire arbeidsplassintensive verksemder og er sentrum nummer to i kommunen med ein rekke tilbod innan helse, service, skule og idrett m.m. På Ågotnes er det ambisjonar om vidare sentrumsutvikling. Tettstaden er eit viktig lokalsenter på Sotra og er den nest største tettstaden i kommunen. Coast Center Base (CCB) er m.a. ein stor forsyningsbase i landet for olje- og gassverksemda i Nordsjøen.

7.10.5 Daglegvarehandel og andre servicetilbod

Det er ein rekke daglegvarebutikkar og servicetilbod på Ågotnes. I tillegg er det kort avstand til Straume med stort service- og butikktilbod.

7.11 Universell tilgjenge

Planen går i hovudsak gjennom urørt natur som ikkje er universelt tilgjenge. Nokre av dagens vegar har stigningsforhold kor det vil vere naudsynt med ekstra tiltak for å forbetre tilgjenge.

7.12 Teknisk infrastruktur

7.12.1 Vatn og avlaup

Planområdet består i hovudsak av lyngheimråder med mykje bart fjell. Myr finnes i dei lågtliggande delane av planområdet, og er knytt til vatn og små bekkar. Det er ein kryssande VA-leidning på Ågotnes, elles er det ikkje eksisterande spillvatn, eller vassleidningar i planområdet. Basert på brønnregister er det nokre private brønnar. Generelt i kommunen er det stort press på vatn- og avløpsanlegga grunna vekst innan næring og bustad.

Veganlegget kryssar fleire bekkar og vatn. Desse bør i størst mogleg grad takast vare på for å oppretthalde vatnet sine naturlege dreneringsveger. Det vil vere naudsynt med fleire kompenserande tiltak der bevaring ikkje er mogleg. Desse er omtalt i kap. 9.9 og nærmare i vedlegget Notat-VA, overvatn og vassdrag samt YM-plan.

7.12.2 Trafo og kraftlinjer

Innanfor planområdet går både kraftleidning Fana-Kollsnes og kraftleidning Litlesotra-Ågotnes. I tillegg ligg Ågotnes transformatorstasjon rett ved planområdet. Kraftleidningane utgjer særskilte viktige forbindingar i kraftforsyninga i området. Ågotnes transformatorstasjon er særskilt viktig for straumforsyninga av Ågotnes, m.a. til den effektkrevjande industrien og kringliggande områder. Innanfor planområdet finns òg lokale kraftleidningar, jordkablar og nettstasjonar. Desse anlegga inngår i distribusjonsnettet for elektrisk energi og er naudsynte komponentar i den lokale straumforsyninga.

Ny ringforsyning frå Modalen til Mongstad, som planleggast gjennomført i 2019, vil gjere kraftleidninga mellom Fana og Kollsnes mindre sårbare.

7.13 Miljø, klima og grunnforhold

7.13.1 Stabilitetsforhold i grunn

På store delar av strekninga er ny veg planlagt i utmark som består av mykje berg i dagen, myrområde og større og mindre vatn. Undersøkingane syner at det er store variasjonar i tjukna på myrmasane, varierende mellom 0,2 m og 7,8 m. Under laget med myr er det hovudsakleg registrert antatt berg eller faste massar av sand og grus. Men i to myrområde er det påvist laust laga silt og leire på opptil 3,5 m mektigheit, ved profil 6600-6860 og profil 7500-7680.

For å unngå setningar i ny veg er det naudsynt å fjerne laget med myr. Marin grense ligg på om lag kote 39, under dette nivået kan det liggje marine avsetningar av silt og leir. Dei marine avsetningane kan bestå av sprøbrotmateriale og/eller kvikk leire. Det kan vere vanskeleg å oppnå tilstrekkeleg stabilitet for mellombelse graveskråningar i denne typen materiale. Dersom masseutskifting ikkje er ein eigna metode kan det vere behov for å bygge bru på einskilde strekningar.

Grunna vanskeleg tilkomst for boreriggen er det berre utført enkle sonderingar på strekninga. På eit meir detaljert stadium må det gjerast ei vurdering av trong for grunnundersøkingar med borerigg. Der ny veg er planlagt med fylling uti eller like ved vatn, må det utførast botnkotekartlegging av vatna samt grunnundersøkingar.

Viser elles til geologisk rapport, geoteknisk notat og datarapport som er vedlagd.

7.13.2 Lokalklima

Grunna relativ høg årsnedbør er det eit relativt fuktig klima i området. Planområdet ligg i eit kystlandskap som er vindutsett. Veggen går gjennom den austlege delen av Midtmarka som er mest open for vind i nordaustleg retning. Denne vindretninga er sjeldan då den dominerande vindretninga i området er frå nord og nordvest. Veggen går elles gjennom opne område som er lite utsett for inversjon/kuldedrag.

7.13.3 Luft

Luftkvaliteten er god, med låge nivå av både NO₂ og PM₁₀. Hovudgrunnen til den gode luftkvaliteten er vindforhold som effektivt transporterer vekk luftforureininga frå vegane, i tillegg til låg bakgrunnsforureining frå andre kjelder i området, sjå elles vedlagt rapport om luftkvalitet.

7.13.4 Støyforhold

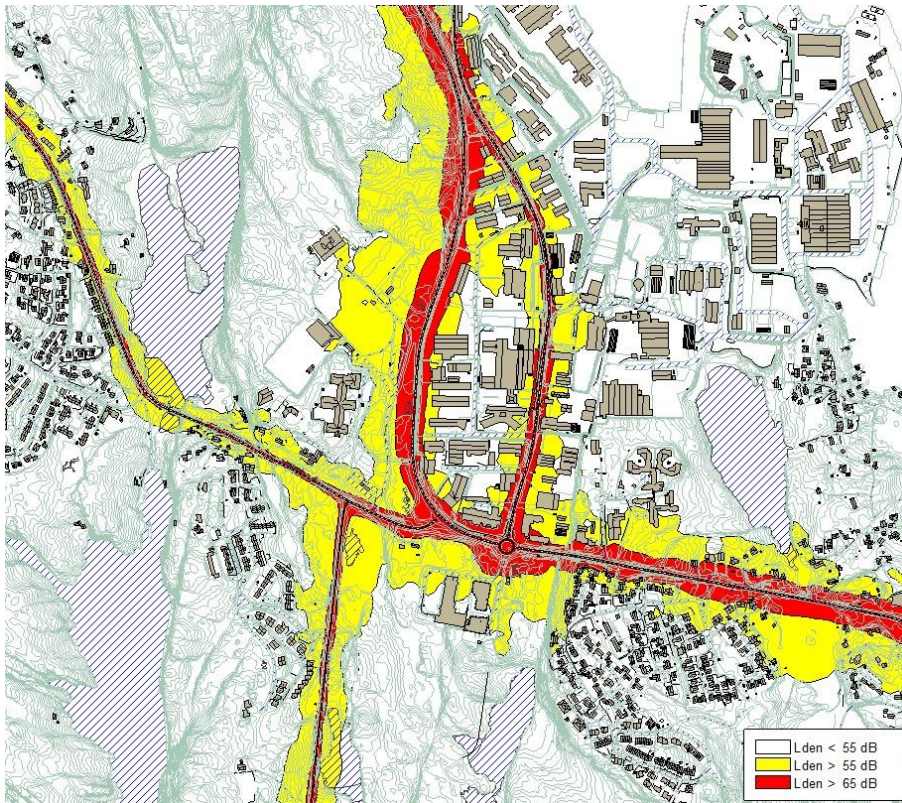
I søre del av planområdet ved Kolltveit er dagens trafikkmengd på eksisterande fylkesveg ca. 12 000 i ÅDT, med 7% tungtrafikk. Dei mest støyutsette bustadene i denne delen av planområdet er i hovudsak bustader på Kolltveitskaret, på høgda mot fylkesvegen. Delar av tomtene ligg her i gul støyson, men berekna lydnivå ved fasade er under nedre grenseverdi for gul støyson. Bustadene vidare nordover langs eksisterande fylkesveg er vesentleg meir støyutsette fordi dei ligg lågare i terrenget og har meir sikt mot vegbanen.

Planområdet frå Kolltveitskaret og nordover til like før Ågotnes er hovudsakleg utmark og er i dag lite utsett for støy. Planområdet kjem her i nærleiken av fylkesveg 210. Bustader som ligg tett på denne fylkesvegen ligg i gul sone frå vegtrafikkstøy.

Frå aust i planområdet ved Ågotnes sentrum kjem dagens fylkesveg 561 med ÅDT på ca. 11 000 og 7% tungtrafikkdel. Bustadene nærmast vegen ligg mellom øvre del av gul støysone og nedre del av raud støysone.

Dagens fylkesveg 561 fortsett nordover og området langs vegen er støytsett, men det er få bygningar med støyfølsamt bruksformål i nærleiken av vegen vidare nordover i planområdet.

Fylkesveg 211 går vestover frå avkøyrsla ved Fylkesveg 210 i Ågotnes sentrum. Nærmaste husrekke mot denne fylkesvegen ligg i gul støysone.



Figur 7-21: Støysonekart for dagens situasjon på Ågotnes, berekna med 15x15 meters oppløysing 4 meter over terreng. Kjelde: Multiconsult.

7.14 Beredskap og ulykkesrisiko

7.14.1 Beredskap

Det er i dag kort avstand for uttrykingskøyretøy og beredskapseiningar til planområdet. På Ågotnes er det brannvesen og legevakt. På Straume, som ligg mellom 2,5 – 11 km frå planområdet, er det politi og legevakt.

7.14.2 Rasfare

Det er generelt liten skredfare i området. Lite relieff og låge bergskråningar gjer at faren for steinsprang og skred vurderast som moderat. I skrednettbasen til NVE (skrednett.no) er det ikkje registrert skredhendingar i planområdet. Det er observert nokre mindre skredavsetningar i form av skredblokker langs enkelte av bergskråningane lengst nordvest i området.

Mildt klima med moderat akkumulasjon av snø på vinterstid gjer at faren for snøskred vurderast som særst låg i heile planområdet. Tilsvarande gjer lite lausmassar og lågt relieff at faren for lausmasseskred er svært låge i heile området.

7.14.3 Flaumfare

Generelt sett finn ein vatn og vassdrag langs søkk i terrenget. I tillegg finn ein myr, vass-sig og enkelte mindre bekkar i området. Veglinja kryssar fleire mindre vatn og vassdrag langs den valde traseen. Flaumfaren langs dei mindre vassdraga vurderast som svært avgrensa. Ved Ågotnes er Angeltveitvassdraget lagt i kulvertar forbi Vestsidevegen og Landrovegen. Kulvertane er for små, samanlikna med dimensjonerande flaum i vassdraget. Difor er det fare for overfløyming av arealet som ligg lågare enn Vestsidevegen på oppstraums side av vegen, mellom anna den store myra.

På Kolltveit er det to demningar tilknytt Storavatnet. Moglegheit for regulering av vatnet skal oppretthaldast. Under bygging av Sotrasambandet vert det fylt ut endå meir av Storavatnet nærast den nordligaste av demningane, så store delar av den opne vass-spegelen på austsida av dagens fylkesveg forsvinn. Vass-strøyminga gjennom vegfyllinga bør ikkje endrast mykje frå dagens forhold.

Der bekkar kryssar under veglinja må ein pårekna å leggje bekkane i tilstrekkeleg dimensjonerte stikkrenner og røyr. Vassreservoar og naturlege dreneringsveger bør oppretthaldast eller tilbakeførast i størst mogleg grad.

7.14.4 Overvatn

Overvatn må handterast langs heile strekninga. Det er utarbeidd eit eget notat for skildring av VA, overvatn og vassdrag, som er lagt ved planframlegget. Notatet viser til konkrete løysingar i planområdet.

7.14.5 Vind

Planområdet ligg i eit kystlandskap som er vindutsett, men vegen går gjennom den austlege delen av Midtmarka som er mest open for vind i nordaustleg retning. Denne vindretninga er sjeldan.

7.14.6 Potensielle forureiningskjelder

Planområdet ligg ikkje nært opp til lagringsplass for farlege stoff/spesialstoff. Det bør nemnast at dei store industriområda på Ågotnes og bensinstasjonar er potensielle forureiningskjelder, men desse ligg i noko avstand frå planområdet.

Luftforureining er skildra i kapittel 7.13.3. Det er ingen registreringar i Miljødirektoratet si database for lokalitetar med forureina grunn. Synfaring i området gjev heller ikkje mistanke om forureina grunn.

7.14.7 Ulykkesrisiko

ROS-analysen har avdekka 26 hendingar med risiko. Spesielle avbøtande tiltak for dei aktuelle hendingane er innarbeida i planforslaget eller tatt i vare på i lovverket.

7.15 Privatrettslege bindingar

Det eksisterer både vegrettar og beiterettar i området som det må takast omsyn til. Utover dette er det ingen kjende bruksretter/klausular som er knytt til eigedommane.

8 Skildringar av planforslaget

8.1 Innleiing

Hovudmålet med planen er å regulera eit nytt veganlegg som gir rask, effektiv og trafikksikker ferdsel. Planframlegget regulerer ei fullstendig trafikkløysning med etablering av ny 4-feltsveg mellom Kolltveit og Ågotnes med planskilte kryss på Kolltveit og Ågotnes, tre bruer over vatn og vassdrag, og eit miljølokk på Ågotnes. Det er opna for å bygge ein 2-feltsveg med kryssing i plan på Ågotnes sør. 2-feltsvegalternativet er utreda som ein del av arbeidet. Strekninga har ein total lengde på ca. 9,7 km.

Størsteparten av strekninga går gjennom urørt natur, beiteområder og turterreng. Saman med dei trafikktekniske vurderingane, har konsekvensar for landskapet og arealbruken langs veganlegget vore viktige i val av løysing. Valt løysing vil gje minst mogeleg negativ verknad for opplevinga og bruken av området rundt veganlegget, samstundes som det har optimale trafikkøysingar. Det har vore viktig å opprette tverrforbindelsar for gange ved alle bruer og det er lagt inn kulvertar på fleire stader der det har vore vurdert som naudsynt. Det har elles vore vektlagt å minske store inngrep i terrenget der det ikkje har vore naudsynt for utbygging av veg eller mellombelse rigg- og anleggsområder.

I områda Kolltveit og Ågotnes har fleire kryssløysingar, bruer, kulvertar og miljølokk vore vurdert. Det er utabeida eigne rapportar for desse vurderingane. Dei er kommentert i den vidare skildringa av planforslaget under alternativsvurderingar.

Det er 30 plankart som fortel og fastset arealbruken. Plankarta er framstilt i 3 vertikalnivå: Vertikalnivå 1 under grunnen, 2: på grunnen og vertikalnivå 3: over grunnen.

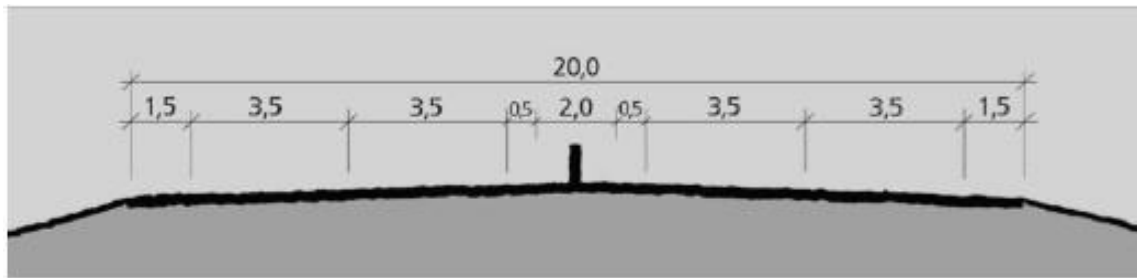
Vidare skildrast løysingane i planforslaget.

8.2 Dimensjonering og vegstandard

Mellom Kolltveit og det planskilte kryss på Ågotnes sør er den nye fylkesvegen planlagt som 4-feltsveg, standardklasse H7 etter Håndbok N100 (2013). Denne klassen vert nytta for hovudvegar med ÅDT over 12 000 og kor arealdisponering og aktivitet inntil vegen gjer at fartsgrensa ikkje kan settas til meir enn 80 km/t. For standardklasse H7 gjeld dimensjonskriteria som vist under. I føresegnene er det opna for å bygge en 2-feltsveg, sjå kapittel 8.3. Sjå også kapittel 3.2 om val av vegstandard.

Tabell 8-1: Dimensjonskriterier for standardklasse H7. Kjelde: Håndbok N100, Statens vegvesen

ÅDT (Gjennomsnittleg årstdøgntrafikk)	Over 12000 i døgnet
Dimensjonerande hastighet	80km/t
Horisontalkurve minimum	300m
Vertikalkurve høg minimum	4400m
Vertikalkurve lav minimum	2100m
Stopsikt	145m
Stigning maksimum	6%
Godkjente krysstypar	Planskilt kryss
Avstand mellom kryss	min 1 km
Avkjørsler	avkjørselsfri
Gang- og sykkelveg	Tilbod via lokalt vegnett
Dimensjonerande køyretøy	Modulvogntog
Fri høgde	4,6m i tunnel og 4,9m under bru

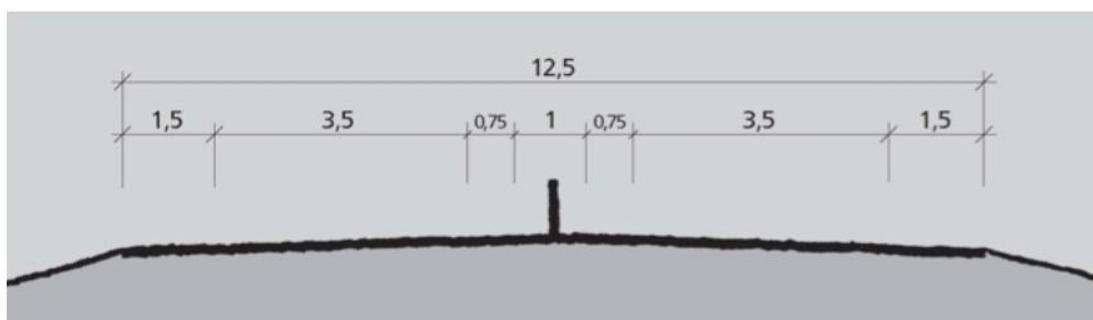


Figur 8-1: Normalprofil for dimensjoneringsklasse H7. Kjelde: Håndbok N100, Statens vegvesen

Frå det planskilde krysset på Ågotnes sør og vidare nordover til Barneshaugen er den nye fylkesvegen berre planlagt som 2-feltsveg, standardklasse H5 etter Håndbok N100. Denne dimensjoneringsklassa vert nytta for motortrafikkveger der ÅDT er mellom 6000 og 12000. Krav til vertikalgeometri, horisontalgeometri og hastigheit fylgjer vegklasse H7 (verdiar H7 i parentes).

Tabell 8-2: Dimensjonskriterier for standardklasse H5. Kjelde: Håndbok N100, Statens vegvesen

ÅDT (Gjennomsnittleg årsdøgntrafikk)	6000 - 12000 i døgnet
Dimensjonerande hastighet	90km/t (80 km/t)
Horisontalkurve minimum	450m (300m)
Vertikalkurve høg minimum	6400m (4400m)
Vertikalkurve lav minimum	2600m (2100m)
Stoppesikt	175m (145m)
Stigning maksimum	6%
Godkjente krysstypar	Planskilt kryss, T-kryss eller rundkøyring.
Avstand mellom kryss	min 1 km
Avkjørsler	Avkjørselsfri
Gang- og sykkelveg	bør ha et tilbod
Dimensjonerande køyretøy	Modulvogntog
Fri høgde	4,9 m (prosjektert høgde under overgangsbruer og miljølokk)



Figur 8-2: Normalprofil for dimensjoneringsklasse H5. Kjelde: Håndbok N100, Statens vegvesen

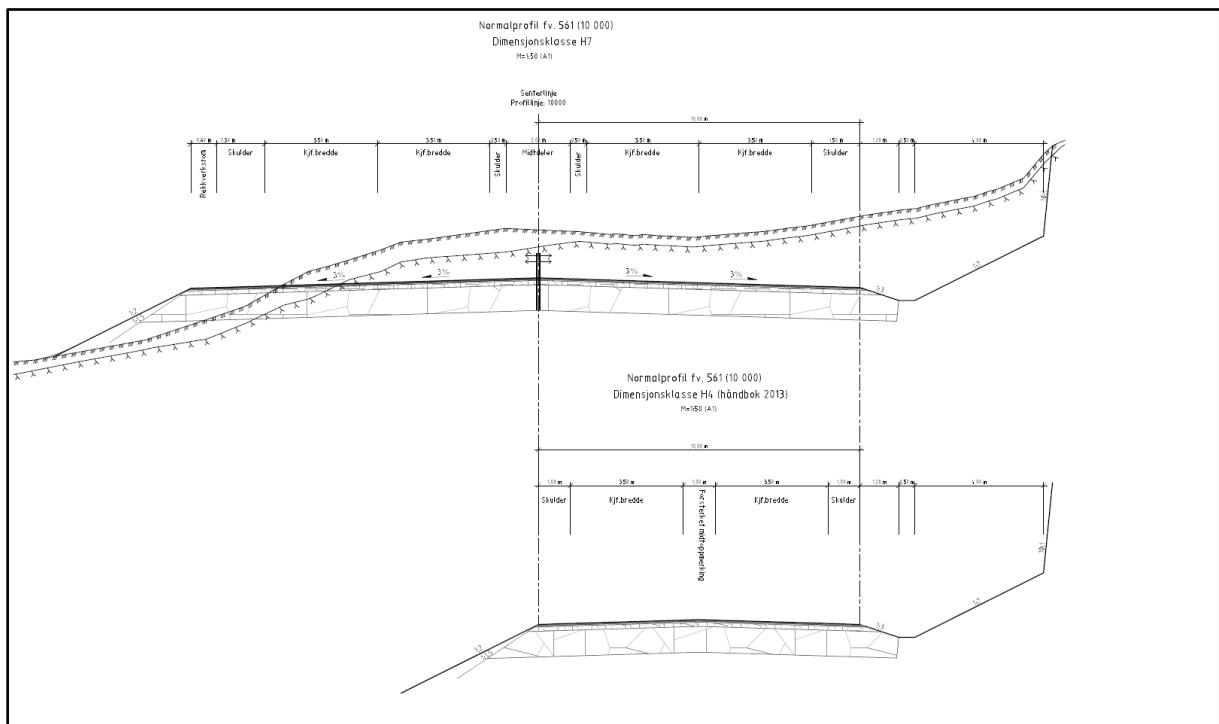
8.3 2-feltsveg utan midtdelar og med plankryss Ågotnes sør

Innanfor regulert areal er det i føresegnene opna opp for at ein kan bygge ein 2-feltsveg utan midtdelar og med eit plankryss på Ågotnes sør.

Vegstandarden som er tilnærma lik den som Hordaland fylkeskommune ønskjer, er ein 2-feltsveg med dimensjoneringsklasse H4 etter tidlegare versjon av Statens vegvesen si handbok N100, jf. kapittel 4.3 og 4.6.

Det er utarbeida C-teikningar og ein illustrasjon av 2-feltsveg for heile strekninga, sjå vedlegg 20. det må påpeikast at 2-feltsvegen ikkje er prosjektert i detalj og C-teikningane er å sjå som ein illustrasjonsplan som viser at det er mogleg å bygge ein 2-feltsveg (H4) innanfor regulert areal.

Veglinja (senterlinja) til 4-feltsveg i planforslaget (H7) har vore utgangspunktet. Det er så laga 2-feltsveg (H4) i to av dei fire køyrefelta i 4-feltsvegen. Ein har vald å leggja 2-feltsvegen lengst aust, då dette gir den beste terrengtilpassinga. Senterlinja til 4-feltsvegen er då tilsvarande ytterkant skulder for 2-feltsvegen, dette er illustrert i ein F-teikning, sjå vedlegg 22 og Figur 8-3.



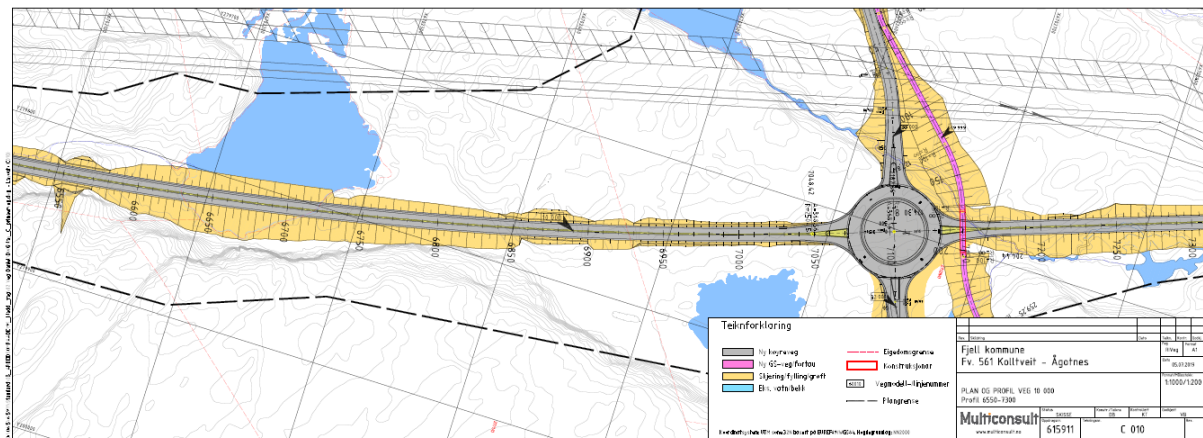
Figur 8-3 Utsnitt av F-teikning som viser 4-feltsveg øvst og 2-feltsveg nedst.

I illustrasjonsplanen har ein vist kryssløysingar som ligg inne i prosjektert løysing (H7) og kryssløysingar som foreslått av Hordaland fylkeskommune (H4) saman med plangrensa. Slik får ein illustrert breiddene til dei to vegprofilane og kryssløysingar sett i samanheng med regulert areal.

På Ågotnes sør er det lagt inn eit kryss i same plan som vegen, ei rundkøyring. Her er det også lagt inn ei ny overgangsbru for gåande og syklende, då det ikkje er trafikksikkert for mjuke trafikantar å krysse vegbanen her.

Rundkøyringa vil ha mindre kapasitet enn eit 2-planskryss. Ein har ikkje vurdert trafikkavvikling og kapasitet til krysset på Ågotnes sør nærmare i planarbeidet. Det er mogleg å optimalisere utforming av rundkøyringa for å betre kapasiteten dersom dette er aktuelt. Slike tiltak kan krevje noko ekstra

areal. Avsett areal til toplanskryss i planforslaget er større enn ei utvida rundkøyring, slik at dette får ingen konsekvensar ved bygging av ein 2-feltsveg.



Figur 8-4 Utsnitt av C-teikning av rundkøyring på Ågotnes sør. Svart stipla strek viser plangrense ved offentlig ettersyn

På Kolltveit har ein tilpassa 2-feltsvegen til det regulerede toplanskrysset og 4-feltsvegane frå Bergen og Sund. Ein har her behalde kryssløysing og konstruksjonar i samsvar med dei andre reguleringsplanane (vedtatt og på høyring).

Alle konstruksjonane er skalert ned frå 4-feltsveg og tilpassa ein 2-feltsveg, H4. Det er sjekka friskt, samt breidder og krav til konstruksjonane slik at dette tilfredsstillar krav til sikt og breiddeutviding i tråd med vegnormalen. Det må utarbeidast eigne forprosjekt for konstruksjon i samband med byggeplan.

Løysing med 2-feltsveg og plankryss ved Ågotnes sør skil seg vesentleg frå krava i handbøkene og er eit vesentleg fråvik knytt til val av standardklasse i forhold til dagens og framtidig ÅDT på strekninga. Ein trafiksikkerheitsrevisjon vil kunne belyse konsekvensar ved å velje ein redusert vegstandard på vegstrekninga. Ein slik TS-revisjon av den reduserte løysinga bør gjerast så tidleg som mogeleg i prosessen dersom ein går vidare med ei slik vegløyving.

For ytterlegare skildring av 2-feltsveg sjå notat om illustrasjonsplan til 2-feltsveg, vedlegg 20.

8.4 Planlagt arealbruk/samferdselsanlegg

Planområdet vert regulert til følgande formål, jf. plan- og bygningslova (PBL) § 12-5, tredje ledd:

- Bygningar og anlegg:
 - Offentleg eller privat tenesteyting
 - Industri (BI)
 - Næring og tenesteyting

- Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur:
 - Køyreveg (SKV)
 - Fortau (SF)
 - Gang-/ sykkelveg (SGS)
 - Gangveg/gangareal (SGG)
 - Sykkelveg/-felt (SS)
 - Annan veggrunn - tekniske anlegg (SVT)
 - Annan veggrunn - grøntareal (SVG)
 - Kollektivhaldeplass (SKH)
 - Parkeringsplassar (SPP)
 - Angitte samferdselsanlegg og/eller tekniske infrastrukturtrasear kombinert med andre hovudformål (SAA)

- Grønstruktur
 - Park (GP)

- Landbruks-, natur- og friluftformål og reindrift:
 - LNFR areal for nødvendig tiltak for landbruk, reindrift og gardstilknytt næringsverksemd basert på ressursgrunnlaget på garden (L)
 - Spreidde bustader (LSB)

- Bruk og vern av sjø og vassdrag, med tilhøyrande strandsone:
 - Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhøyrande strandsone (V)
 - Friluftsområde i sjø og vassdrag (VFV)
 - Angitt formål i sjø- og vassdrag med eller utan tilhøyrande strandsone kombinert med andre angitte hovudformål (VAA)

Det vert regulert inn følgande omsynssoner jf. PBL § 12-6:

- Sikringszone:
 - Frisikt (H140)
- Støysone:
 - Raud sone etter Rundskriv T-1442 (H210)
 - Gul sone etter Rundskriv T-1442 (H220)
- Faresone:
 - Høgspenningsanlegg (inkl. høgspenkablar) (H370)

Det vert regulert inn følgande føresegnsområder (bestemmelsesområde) jf. PBL § 12-7:

- Anlegg- og riggområde #1-8 kor gjeldande plan skal gjelde etter ferdig anlegg.
- Anlegg- og riggområde #10 i LNF-områda.
- Krav om særskilt rekkefølge for gjennomføring av tiltak #12 og #13 med krav om utgraving av kulturminne før iverksetting av tiltak i planen. På grunn av endringar når

det gjeld krav til utgraving av kulturminne etter vedtak frå Riksantikvaren har ein ikkje føresegnområde #9 og #11.

Arealoppgåva i tabellen under viser at planframlegget i all hovudsak omfattar areal til samferdselsanlegg med tilhøyrande teknisk infrastruktur. Skildringa av desse arealformåla vert difor prioritert. For å gjere skildringa oversiktleg er den delt inn i tre delar. Ein del for Kolltveit, ein for traseen mellom Kolltveit og Ågotnes og ein for Ågotnes. Dei ulike delområda har ulike problemstillingar og det vil difor vere å betre å skildre dei kvar for seg.

Tabell 8-3: Tabellen viser arealformål, omsynssoner og føresegnområder i planen. Kjelde: Multiconsult

Arealtabell	
§12-5. Nr. 1 - Bygningar og anlegg	Areal (daa)
1160 - Offentleg eller privat tenesteyting (2)	5,1
1340 - Industri	6,9
1824 - Næring/tenesteyting	17,3
Sum areal denne kategori:	29,4
§12-5. Nr. 2 – Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur	Areal (daa)
2011 - Køyreveg (46)	208,3
2012 - Fortau (18)	5,5
2015 - Gang-/sykkelveg (22)	14,7
2016 - Gangveg/gangareal/gågate (9)	3,5
2017 - Sykkelanlegg (2)	4,3
2018 - Annan veggrunn – teknisk anlegg (16)	28,8
2019 - Annan veggrunn - grøntareal (81)	403,5
2073 - Kollektivhaldeplass (2)	0,4
2082 - Parkeringsplassar	0,9
2900 - Angitte samferdselsanlegg og/eller tekniske infrastrukturtrasear kombinert med andre angitte hovudformål (10)	18,8
Sum areal denne kategori:	688,6
§12-5. Nr. 3 – Grøntstruktur	Areal (daa)
3050 - Park	11,3
Sum areal denne kategori:	11,3
§12-5. Nr. 5 – Landbruks-, natur- og friluftformål og reindrift	Areal (daa)
5100 - LNFR areal for nødvendige tiltak for landbruk og reindrift og gardstilknytt næringsverksemd basert på ressursgrunnlaget på garden (28)	698,0
5210 - Spreidde bustader	4,0
Sum areal denne kategori:	702,0
§12-5. Nr. 6 – Bruk og vern av sjø og vassdrag, med tilhøyrande strandsone	Areal (daa)
6001 - Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhøyrande strandsone	0,4
6710 - Friluftsområde i sjø og vassdrag (13)	144,4
6900 - Angitt formål i sjø og vassdrag med eller utan tilhøyrande strandsone kombinert med andre angitte hovudformål (9)	8,9
Sum areal denne kategori:	153,6
Totalt alle kategorier:	1584,9

Omsynssonetabell	
§12-6 - Omsynssoner	Areal (daa)
Raud sone etter rundskriv T-1442 (45)	438,0
Høgspenningsanlegg (inkl. høgspenkablar) (8)	103,3
Gul sone etter rundskriv T-1442 (47)	255,2
Friskt (17)	1,5
Sum alle kategori:	798,1

Bestemmellesområder/Føresegnområde	
§12-7 - Føresegnområder	Areal (daa)
Sum areal denne kategori:	563,9

8.5 Bygningar og anlegg

Det er 3 byggeformål i planen:

- Offentleg eller privat tenesteyting (BOP)
- Industri (BI)
- Næring og tenesteyting (BKB)

Alle byggeformåla er vidareføring av tilgrensande byggeformål og planen regulerer dei ikkje særskilt. Områda var sett av som vegareal i overordna plan, men er ikkje naudsynt til vegformål når vegen er planlagt i detalj.

8.6 Køyreveg

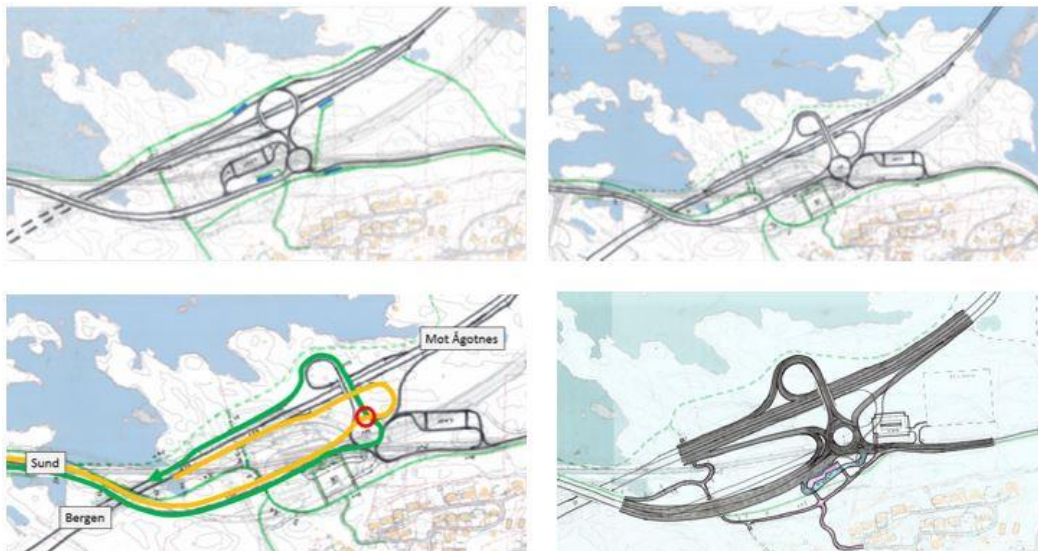
8.6.1 Kolltveit

Ny Riksveg 555 (Sotrasambandet), ny fylkesveg 561 (nord) og ny fylkesveg 560 (sør) skal møtast i kryssområdet på Kolltveit. I tillegg skal dagens fylkesveg 561 nordover koplasm på her.

Alternativsvurderingar

Kryssløysing:

Kryssområdet er komplekst med tre 4-feltsvegar som skal koplasm saman, i tillegg til lokalvegar og gang- og sykkelvegar. Det er fleire høgdenivå med fotgjengarkulvert, bru og tunnelar. Det er gjort vurderingar av ulike kryssløysingar. Viktige kriteria i desse vurderingane har vore kapasitet, tryggleik, fotgjengarløysingar og kollektivløysingar. Endeleg løysing er eit planskilt kryss med filterfelt for trafikk frå Bergen mot Sund og ei rundkøyting med ein diameter på 50 meter.



Figur 8-5: Skisser frå tidleg planfase. Kjelde: Multiconsult

Skildring av vegglegget på Kolltveit

Rv. 555 frå Bergen/Straume kjem ut av ny tunnel med to felt i kvar retning. Vegen vidare nordover mot Ågotnes vert direkte vidareført gjennom kryssområdet, medan trafikken mot Sund og mot dagens fv. 561 rampar seg av opp mot ei ny rundkøyting. Trafikken mot Sund kan gå utanom rundkøytinga i eit filterfelt.

Trafikk frå Sund går over Rv. 555 i ei ny bru, og inn i rundkøyringa der den fordelar seg mellom dagens veg mot Ågotnes, ny veg mot Ågotnes og via ei ny bru over den nye veggen til påkøyringsrampe mot Bergen.

Trafikk frå Ågotnes mot Bergen går direkte gjennom kryssområdet. Trafikken frå Ågotnes mot Sund vert rampa av og ført over den nye 4-feltsvegen på ei bru og via rundkøyringa mot Sund. I kryssområdet vert det også lagt til rette for kollektivhaldeplassar, parkering og ein kontrollstasjon. To kulvertar sikrar også tilgang til utmarka vest og nord for veganlegget.



Figur 8-6: Utsnitt frå 3-D modell av krysset ved Kolltveit sett frå sør. Kjelde: Multiconsult

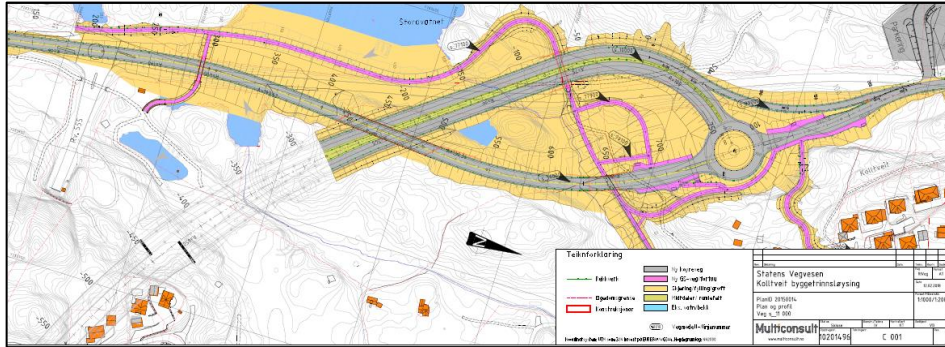


Figur 8-7: Landskapsplan av krysset på Kolltveit. Kjelde: Multiconsult

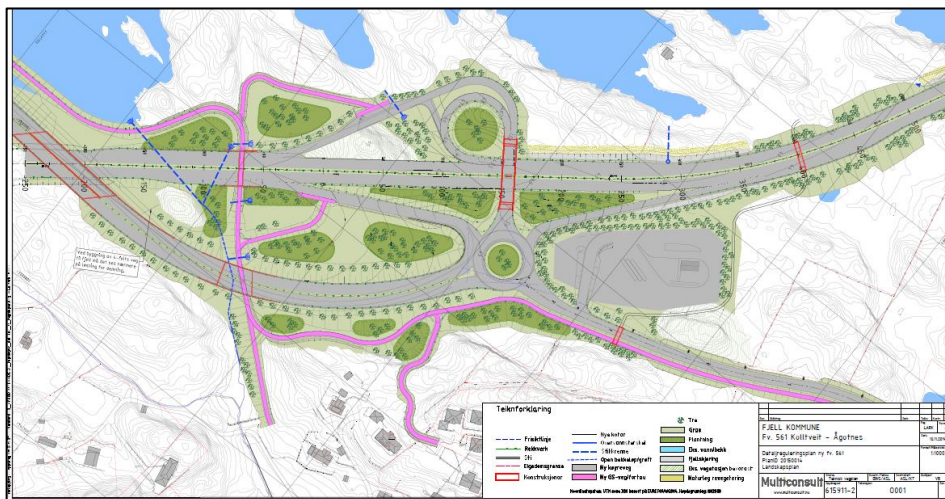
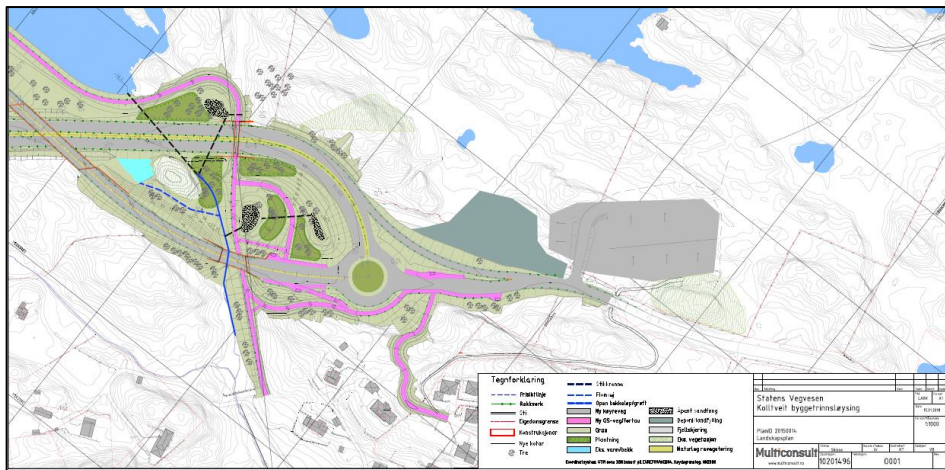
8.6.2 Byggetrinnsløysing på Kolltveit

I samband med utbygginga av Rv. 555 Sotrasambandet, parsell Kolltveit – Storavatnet er det utarbeidd ei byggetrinnsløysing for kryssområdet på Kolltveit. Løysinga er utarbeidd for å optimalisere tilhøvet mellom dei to planane, slik at mest mogleg av det som byggas i 1.

byggetrinn kan nyttast vidare ved utbygging av 4-feltsveg til Ågotnes. Store delar av gangsystemet, kulvertar under Rv. 555, kontrollplass, 2-feltsveg med bruer mot Fjell sentrum kan byggjast slik at det med mindre justeringar kan fungere i begge byggetrinn. Rundkøyring i byggetrinnsløysing er trekt mot aust for at trafikken skal kunne gå mest mulig urørt medan 4-feltsveg mot Ågotnes vert bygd. Det er liten avstand mellom byggetrinnsløysinga og planlagt toplanskryss, og det er ein føresetnad at grunnarbeider og oppfylling for rundkøyringa til toplanskryss vert utført før byggetrinnsløysinga vert etablert. Det er opna opp for byggetrinnsløysinga i føresegnene, jf. § 6.4.



Figur 8-8 Vegetasjon av byggetrinnsløysing. Kjelde: Multiconsult

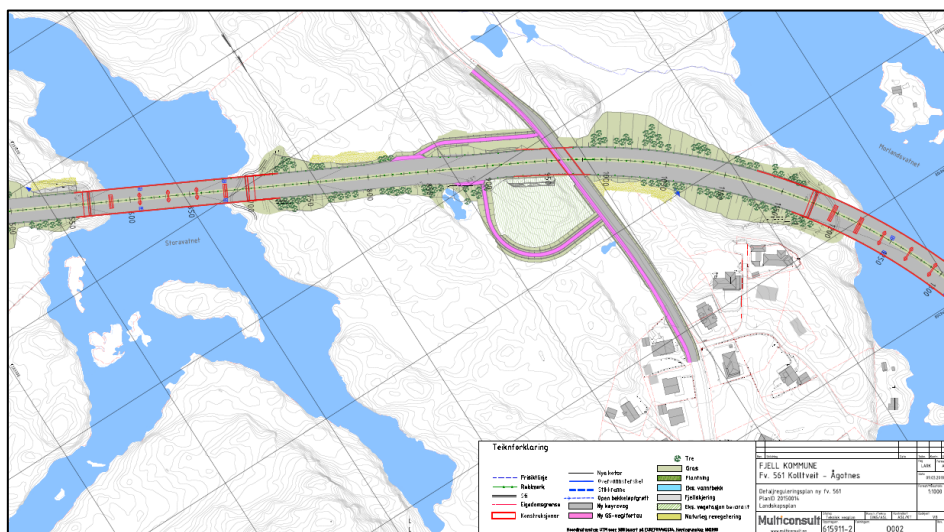


Figur 8-9: Landskapsplan for byggetrinnsløysing øvst og full utbygging nedst. Kjelde: Multiconsult

8.6.3 Trasé mellom Kolltveit og Ågotnes

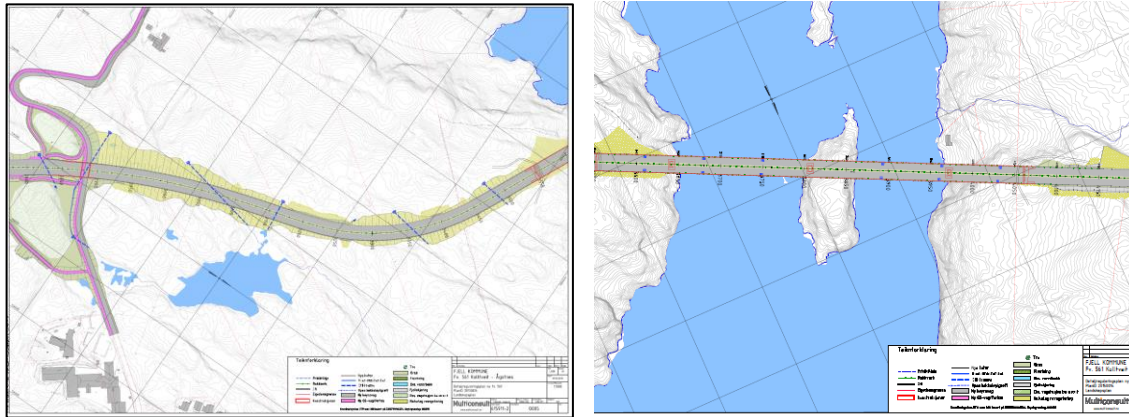
Skildring av veganleggetMellom Kolltveit og det planskilde krysset på Ågotnes sør er den nye fylkesvegen planlagt som 4-feltsveg, standardklasse H7, sjå kapittel 8.2, Tabell 8-1 og Figur 8-1. Den kan og byggast som 2-feltsveg. Strekninga skal fungere som ein effektiv etappe mellom Ågotnes og Kolltveit og vidare mot Sund, Straume og Bergen.

Frå krysset på Kolltveit vert vegen ført vidare nord-vestover mot Midtmarka over Kolltveitmarka. Her passerer vegen Nordrvatnet på ei ny bru. Deretter kryssar den Morlandsvegen, som passerer under i kulvert med to køyrefelt og fortau. Langs Morlandsvegen vert fortau forlenga og gangrampar koplars fortauet til ny fv. 561 kor det er avsett plass til kollektivhaldeplass for buss. Vegen vert deretter ført vidare på ei bru over Morlandsvatnet.



Figur 8-10: Utsnitt av landskapsplan på strekninga frå Nordrvatnet til Morlandsvatnet. Kjelde: Multiconsult

Frå Morlandsvatnet går den nye fylkesvegen gjennom ei stor tosidig skjering, før den kryssar Fjæreidevegen. Fjæreidevegen passerar også i ein tilsvarande kulvert som Morlandsvegen, og får gangrampar opp til ny fylkesveg kor det er avsett areal til kollektivhaldeplass. Det vert regulert inn fortau langs Fjæreidevegen eit lite stykke mot nordaust og i ei lang strekning mot sørvest. På grunn av det større mellombels rigg- og anleggsområde her vil det vere naudsynt å sikre trygg ferdsel for mjuke trafikantar. Vidare går vegen i ny bru over Fjæreidpollen via Høgholmen. Frå Høgholmen bru til det planskilde krysset ved Ågotnes går vegen på sørsida av Spjeldsfjellet og vidare gjennom Midtmarka. Her vil vegen råke fleire vatn.



Figur 8-11: Utsnitt av landskapsplan som viser strekninga frå Fjæreidevegen over Fjæreidepollen mot Ågotnes.

Kjelde: Multiconsult

Bruene på strekninga

Alle bruene på strekninga er utforma i samarbeid med Selberg Arkitekter AS, og god tilpassing til landskapet har vore eit overordna mål.

Nordrvatnet bru:

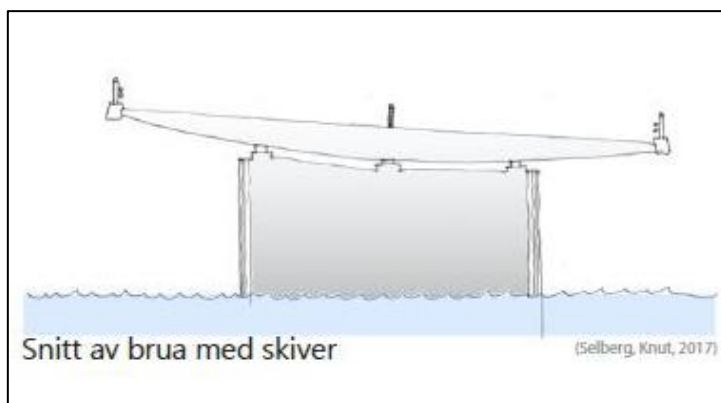
Nordrvatnet bru er planlagd som ei spennarmert platebru i betong med mindre lengdefall. Spennvidda er 132 meter. Det har vore vesentlig at brua ikkje skal dele det eksisterande landskapsrommet i to, men tillèt ei ubrotten strandlinje samt sikrar stiar med moglegheiter for å krysse under brua. Sjå landskapsplan Figur 8-10



Figur 8-12 Snittoppriss Nordrvatnet bru. Kjelde: Knut Selberg / Selberg arkitekter

Morlandsvatnet bru:

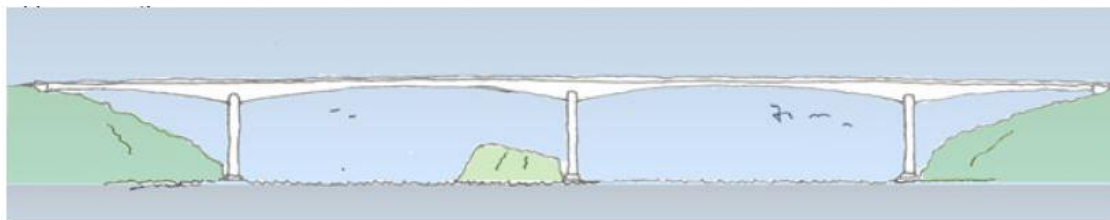
Morlandsvatnet bru er planlagd som spennarmert platebru i betong med lengde på 204 meter. Brua ligg i ei kurve og har eit mindre lengdefall. Same som ved Nordrvatnet har det vore vesentlig at brua ikkje skal dele det eksisterande landskapsrommet i to, men tillate ei ubrotten strandlinje samt sikrar stiar med moglegheiter for å krysse under brua. Sjå også landskapsplan Figur 8-10



Figur 8-13: Prinsippskisse Morlandsvatnet bru og snittoppriss. Kjelde: Knut Selberg / Selberg arkitekter

Høgholmen bru:

Høgholmen bru er planlagt som ei fritt frambygd bru over Fjæreidpollen med ei lengde på 510 meter. Brua er plassert høgt i landskapet for å gje ei god tilpassing til landskapet og gje rom for å krysse under brua. Sjå også landskapsplan Figur 8-11



(Selberg, Knut, 2017)

Figur 8-14: Snittoppriss Høgholmen bru. Kjelde: Knut Selberg / Selberg arkitekter



Figur 8-15: Visualisering av Høgholmen bru, sett frå sør. Kjelde: Multiconsult

8.6.4 Ågotnes

På strekninga mellom det planskilte krysset på Ågotnes sør og vidare nordover til rett nord for eksisterande kryss til Barneshaugen og Vindenes er vegen i planlagt som 2-feltsveg, dimensjoneringsklasse H5, sjå kapittel 8.2. Frå rundkøyring på Ågotnes nord ligg ny veg i same trasé som eksisterande veg og koplast på eksisterande veg rett nord for krysset til Barneshaugen og Vindenes.

Alternativsvurderingar toplanskryss Ågotnes sør

I utforminga av toplanskrysset på Ågotnes sør har ein vurdert fleire ulike typar kryss og samanlikna desse ut i frå gitte tema og mål.

For nytt toplanskryss på Ågotnes sør har det vore vurdert fire alternative løysingar:

1. Halvt kløverbladkryss med rampar i sørvest og søraust
2. Halvt kløverbladkryss med rampar i sørvest og nordaust
3. Ruterkryss med «liten» sentralrundkøyning
4. Ruterkryss med stor sentralrundkøyning

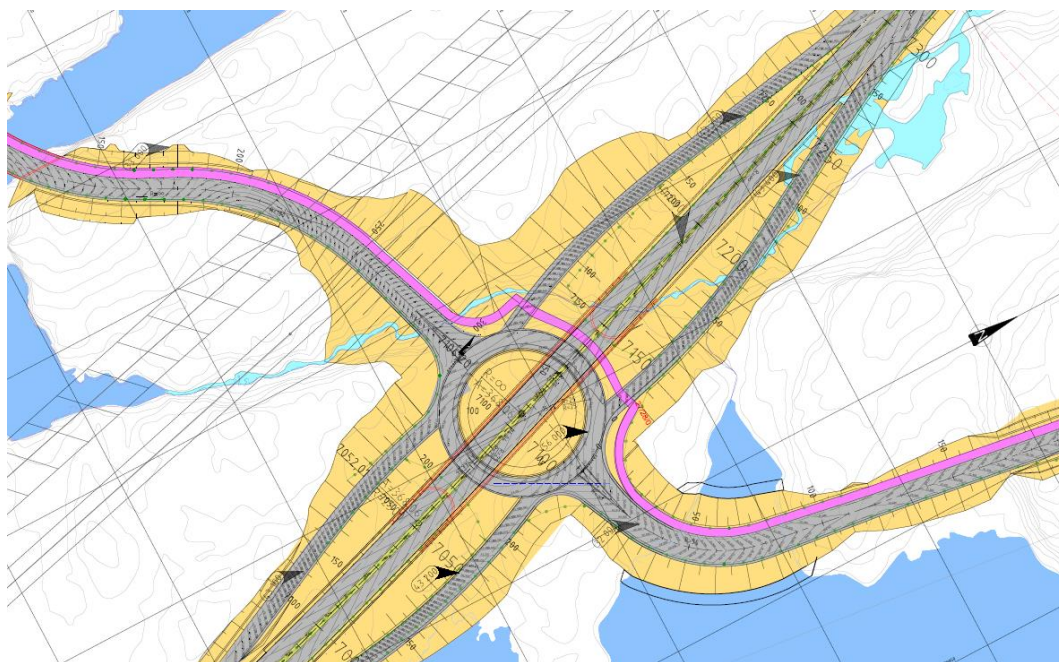
Tabell 8-4: Tabellen viser rangering av kryssalternativ på Ågotnes. Kjelde: Multiconsult

Samlet rangering av kryssalternativene (A = Best, D = Dårligst)				
Konsekvenstema	Alternativ			
	Alt. 1 Halvt kløverbladkryss Ramper i SV og SØ	Alt. 2 Halvt kløverbladkryss Ramper i SV og NØ	Alt. 3 Ruterkryss med "liten" sentralrundkøyning	Alt. 4 Ruterkryss med stor sentralrundkøyning
Skisser				
Grad av måloppnåelse (Mål som formulert i KDP for Ågotnes 2013-2024, se "byplanforhold" i detaljanalysen)	Alternativet inviterer til at tungtrafikk fra sør som skal til baseområdet tar av i toplan-krysset og kjører inn i sentrum.	Tungtrafikk fra sør som skal til baseområdet vil finne det mer naturlig å ta av i rundkøyningen i nord enn i toplankrysset.	Alternativet inviterer, enda mer enn Alt. 1, til at tungtrafikk fra sør som skal til baseområdet tar av i toplankrysset og kjører inn i sentrum.	Alternativet inviterer, enda mer enn Alt. 1, til at tungtrafikk fra sør som skal til baseområdet tar av i toplankrysset og kjører inn i sentrum.
	B	A	C	C
Samlet vurdering (Kun beslutningsrelevante forskjeller / likheter mellom alternativene drøftes)	<p>- Alt. 2 er best mht å trafikkavlaste Ågotnes sentrum.</p> <p>- Forskjellene i nyttbart areal til byutviklingsformål er små. Det er små forskjeller mellom alternativene i totalt arealforbruk.</p> <p>- Vardakleivvannet berøres mest i alt. 3 og 4.</p> <p>- Visuelt antas at alt. 4, sett fra Fv561 eller tilstøtende lokalveger, vil oppfattes å ligge mest i harmoni med terrenget, pga de grønne skråningene langs rampene. Alt. 3 har lange og dominerende betongvegger inne i krysset.</p> <p>- Trafikksikkerheten er best i alt. 2, 3 og 4. I alternativ 1 er det størst fare for feilkjøring i rampene i toplankrysset for trafikk som skal i retning mot sør, og havner i motgående kjørefelt i Fv 561.</p> <p>- Alternativene skiller seg ikke nevneverdig i forhold til fotgjengere og syklister og busstrafikk.</p> <p>- Alt. 1 og 2 er billigst, alt. 3 er dyrest.</p> <p>- Alle alternativene har tilstrekkelig kapasitet.</p> <p>I en totalsammenheng er forskjellene mellom alternativene relativt små.</p> <p>Alternativ 2 skårer samlet sett best på de rangeringstemaene som sammenlignes. Alternativet er best mht å trafikkavlaste Ågotnes sentrum, et uttrykt mål i KDP for Ågotnes. At alternativet legger beslag på litt mer potensielt byutviklingsreal nærmest krysset, vurderes som ikke vesentlig ved valg av alternativ.</p>			
	D	A	C	B
Anbefaling	Med bakgrunn i vurderingene ovenfor, anbefales at videre arbeid med toplankrysset baseres på Alt. 2 "Halvt kløverbladkryss, ramper i SV og NØ kvadrant".			

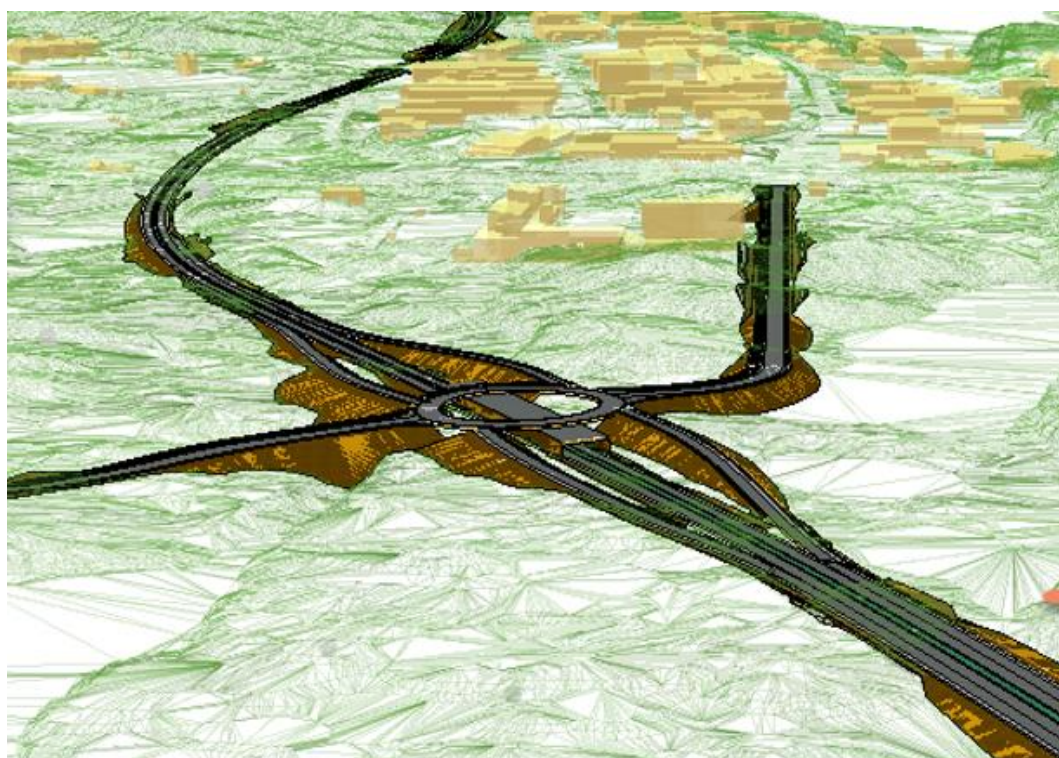
Av dei fire alternativa vart alternativ 2 vurdert som best ut i frå at det bl.a. var best på å trafikkavlaste Ågotnes sentrum. På grunn av at ein ikkje kjem i tilstrekkeleg tryggleiksavstand til 300 kV høgspenteleidning med arm til Vestsidevegen måtte ein gå for alternativ 4 ruterkryss med stor sentralrundkøyning. I tillegg måtte ein flytte veglinja lengre aust for å oppnå tilstrekkeleg tryggleiksavstand til 300 kV leidning.

Skildring av planskilt kryss Ågotnes sør

Krysset på Ågotnes sør er planlagt som eit planskilt kryss, ruterkryss med stor sentralrundkøyning. Det er lagt opp til gang- og sykkelveg som kjem frå sentrum i Ågotnes og kryssar nord for rundkøyning og vidareførast mot Vestsidevegen, sjå figurar nedanfor.



Figur 8-16: Utsnitt fra E-teikning som viser krysset på Ågotnes sør. Kjelde: Multiconsult



Figur 8-17: Utsnitt av 3-D modell som viser krysset på Ågotnes sør. Kjelde: Multiconsult

Alternativsvurderingar miljølokk eller bru

I kommunedelplan frå 2009 var det planlagt med eit miljølokk med lengde 70 meter i sentrum av Ågotnes. I møte om Ågotnes sentrum kom det innspel om bru. Ein vurderte difor ulike alternative løysingar for Ågotnes sentrum, i området mellom skule og sentrumsområdet. Det vart vurdert tre alternativ for veganlegget si utforming; langt miljølokk (ca. 200 meter), kort miljølokk (70 meter som i kommunedelplan frå 2009) og bru.

Alternativ 1, langt miljølokk er vurdert til å vere klart best med omsyn på miljø- og stadutvikling, samt for mjuke trafikantar og natur og landskap. Når ein bygger lokk til haugen aust for skulen vil lokket og haugen saman danne ein lang skjerming av skuleområdet. Kvaliteten på skulen sitt uteområde vert svært mykje betre og gjev gode høve til å lage aktive uteareal til skulen og mot sentrum. Nybygg langs Landrovegen saman med park over lokket vil binde dei to områda av Ågotnes sentrum saman med kvarandre.

Langt miljølokk er det dyrast alternativet i drift og byggekostnad. Køyreoppleving langs fv. 561 vert vurdert som dårlegare i tunnel enn for veg i ope landskap. Køyreopplevinga er for alternativ 1 vurdert til å vere dårlegast, men vert vurdert å ikkje vera utslagsgjevande då den er ein mindre del av heile vegprosjektet.



Figur 8-18: Illustrasjonen viser korleis alternativ 1, langt lokk, kan utnyttast. Kjelde: Multiconsult

Alternativ 2, kort miljølokk ligg mellom dei to andre løysingane i mange av fagtema. Det vert likevel ikkje rekna som eit godt kompromiss. Den korte lengda gjer at ein ikkje klarar å skjeme skuleområdet sjølv om sjølve kryssinga vert god. Ein oppnår dermed ikkje så mykje med å bygge eit kort lokk framfor ein bru som er billigare å bygge og drifte.



Figur 8-19: Illustrasjonen viser korleis alternativ 2, kort lokk, kan utnyttast. Kjelde: Multiconsult

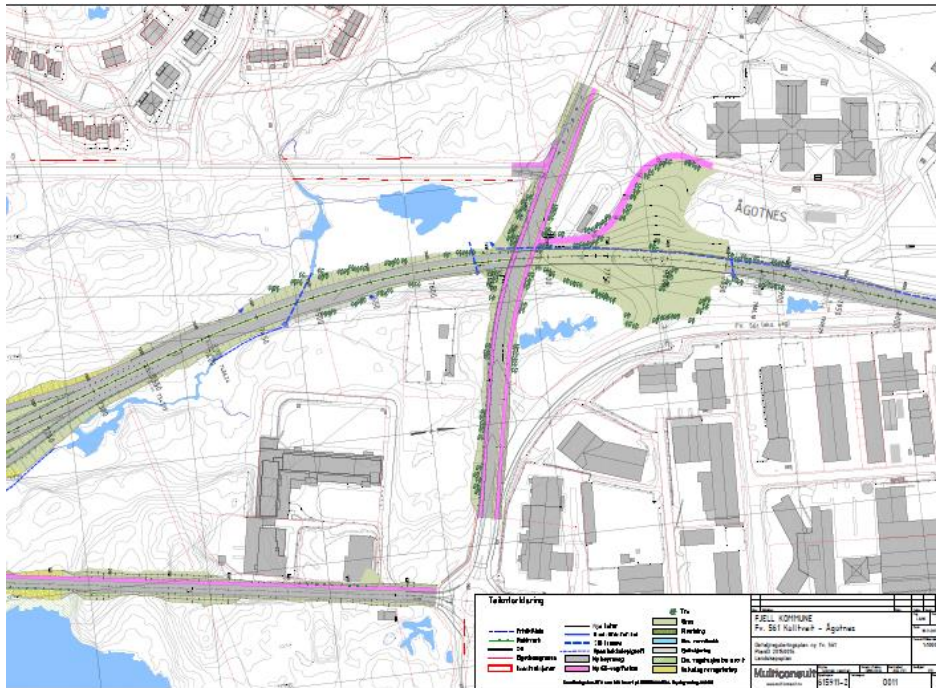
Alternativ 3, bru er vurdert til ikkje betre forholda innan miljø- og stadutvikling, eller avbøte den nye vegen sin dominerande plass på Ågotnes. Bru er det beste alternativet ut frå køyreoppleving på ny fylkesveg, trafikksikkerhet og byggekostnadar.



Figur 8-20: Illustrasjonen viser korleis alternativ 3, bru, kan utnyttast. Kjelde: Multiconsult

Det er i planforslaget planlagt for alternativ 1, langt miljølokk. Lengda på miljølokket er i planforslaget 180 meter, som er lengda frå kryssing av Landrovegen til ein når haugen ved skulen som gjer at ein oppnår maksimal skjerming av skuleområdet. Lengda på miljølokket er avklart i prosess med Fjell kommune og Statens vegvesen.

Ny fv. 561 går gjennom miljølokket. Den eksisterande vegen i aust-vestlig retning, Landrovegen, vert ført over miljølokket og vidare bort mot eksisterande rundkøyring i aust i Ågotnes sentrum. Landrovegen er regulert med fortau på begge sider. Ein tar i dette planforslaget ikkje med eksisterande rundkøyringa i Ågotnes sentrum, då dette området bør vurderast i ein samla plan for Ågotnes sentrum.



Figur 8-21: Utsnitt av landskapsplan som viser område kor Landrovegen kryssar over fv. 561 med miljølokk på Ågotnes. Eksisterande rundkøyring i Ågotnes sentrum kan sjåast nede i midten av teikninga. Kjelde: Multiconsult

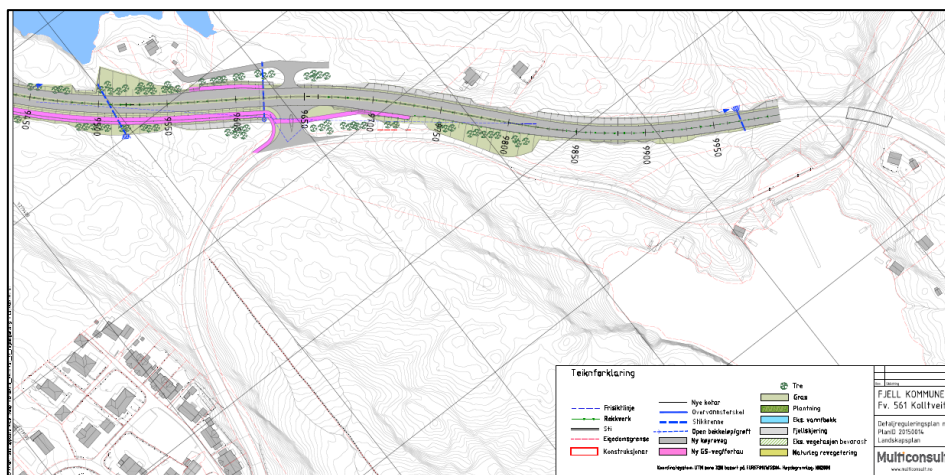
Krysset på Ågotnes nord vert planlagt som ei 4-arma rundkøyring med ein diameter på 45 meter. Ein arm går mot næringsområdet/CCB i øst og to armar er for hovudvegen. Den siste armen er sett av for framtidig veg til nytt næringsområde på vestsida av hovudvegen. Veggen austover frå rundkøyringa og inn mot industriområdet vert planlagt i standardklasse A2 med fortau. Denne klassen vert nytta for tilkomstveger i middels tett busetnad, og er eit naturleg val i dette området. Veggen vert knytt til Bleivassvegen i ei ny rundkøyring med ein diameter på 30 meter.

Det er i 2019 utført ei kapasitetsberekning av rundkøyringa på Ågotnes nord, av sivilingeniør Helge Hopen, jf. vedlegg 19. Berekninga viser at rundkøyringa har tilstrekkeleg kapasitet ved 0-vekst og normal trafikkvekst.



Figur 8-22 Vegteikning av kryss på Ågotnes nord, rundkøyring med 4 armar. Kjelde: Multiconsult

Det nye veganlegget vert avslutta med ein overgang mot eksisterande veg i nord, eit lite stykke nord for avkjørsla til Barneshaugen og Vindenes. Langs den siste strekninga vert det regulert inn ein-sidig gang- og sykkelveg, først på vestsida av vegen, deretter gjennom kulvert og vidare på austsida bort til kryss til Barneshaugen og Vindenes. Vidare herifrå er det ikkje tilrettelagt med gang- og sykkelveg.



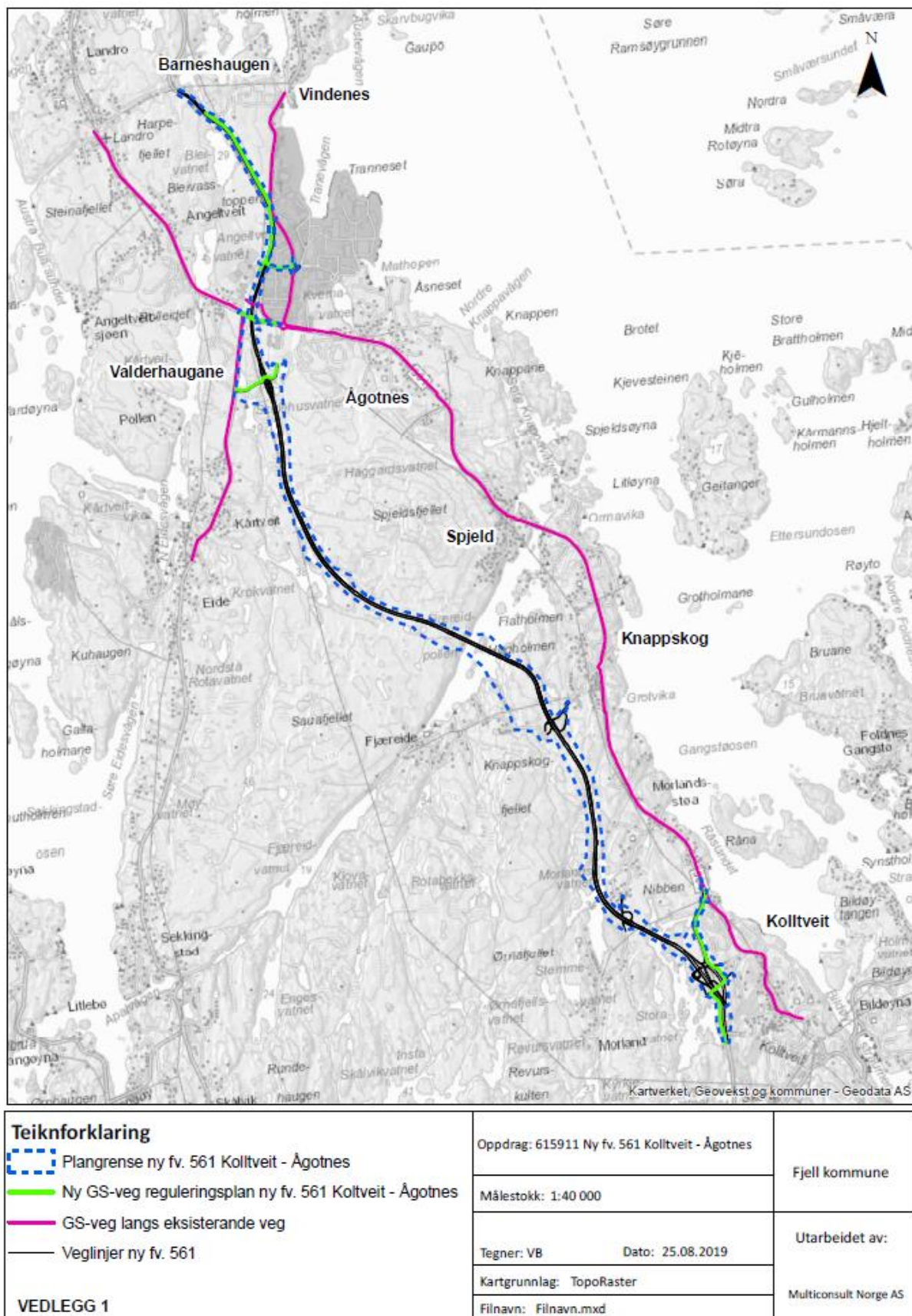
Figur 8-23 Utsnitt av landskapsplan som viser avslutning av planen rett nord for kryss til Barneshaugen og Vindenes.
Kjelde: Multiconsult

8.7 Gang- og sykkelveg

For vegar med vegstandard H7 skal gang- og sykkeltilbod etter handbok N100 løysast på lokalvegnettet. Det vart difor i 2015 utført ei vurdering av gang- og sykkelvegstandarden langs eksisterande fv. 561 mellom Kolltveit og Ågotnes, sjå vedlegg 16. Denne vegen vil ved etablering av ny fv. 561 fungerer som lokalveg på strekninga Kolltveit – Ågotnes. I notatet er det konkludert med, at det med mindre utbetringar av enkelte punkt og strekningar, er tilfredstillande gang- og sykkelstandard på strekninga mellom Kolltveit og Ågotnes.

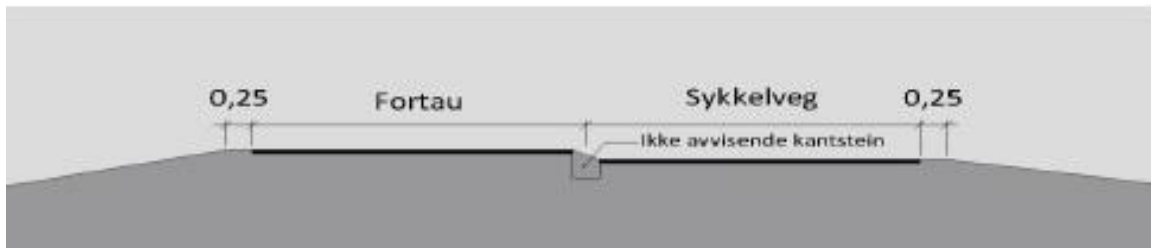
I samband med offentlig ettersyn av planen har Hordaland fylkeskommune satt krav om dokumentasjon av gang- og sykkelløysinga i planforslaget og ei vurdering av forbettingspunkt langs eksisterande fv. 561 for gåande og syklande. Det er difor utarbeida eit eige notat som omhandlar gang- og sykkelvegløysingane i planen. Det er også utarbeida kartillustrasjonar som viser eksisterande og ny regulert gang- og sykkelveg samt forbettingspunkt. Dette ligg som vedlegg til planen, sjå Figur 8-24 og vedlegg 23 og 24.

Det er tilrettelagt for ny gang- og sykkelveg langs det nye veganlegget ved tettstadene på Kolltveit og Ågotnes og elles i kryssingspunkt med eksisterande vegar på Morland og Fjæreide. Langs hovudvegtraseen mellom Kolltveit og Ågotnes vert det ikkje planlagt med langsgående gang- og sykkelveg. Eksisterande fylkesveg har allereie eit greitt utbygd gang- og sykkelvegnett, med mindre gjennomgangstrafikk vil forholde verte betre for gåande og syklande.



Figur 8-24 Oversikt over eksisterande og nye regulerte gang- og sykkelvegar mellom Kolltveit og Ågotnes

Dei nye gang- og sykkelvegane tilknytt det nye veganlegget følg i hovudsak prinsippet for gang- og sykkelveger vist i figur under.



Figur 8-25: Prinsipp for gang- og sykkelveger. Kjelde: Håndbok N100, Statens vegvesen

På Kolltveit vert nye gang- og sykkelvegar regulert med 3,5 til 4 meters breidde og med ein rabatt mot veg som har varierende breidde med minimum 3 meter. Her er det eit stort og komplisert vegsystem med fleire vegar og gang- og sykkelveger som møtas. Gang- og sykkelvegnettet frå nord og sør knytast saman under det planskilte krysset på Kolltveit og koplas på den nye fylkesvegen med fortau bort til to nye kollektivhaldeplassar for buss, sjå Figur 8-7.

På traseen mellom Kolltveit og Ågotnes ved kryssingspunkta med eksisterande vegar, vert det regulert inn fortau med ein breidde på 3 til 3,5 meter. Tilkomst til moglege framtidige kollektivhaldeplassar ved den nye fylkesvegen frå dei eksisterande vegane Morlandsvegen og Fjæreidevegen tilfredsstiller ikkje krav til universell utforming på grunn av topografien i området. Desse gangtilkomstane har maks stigning på 1:15, og det er regulert snarvegar som er brattare der det ligg til rette for dette.

I nord ved Ågotnes vert det regulert inn fleire gang- og sykkelvegar og fortau.

I toplanskrysset på Ågotnes sør er det er lagt opp til at gang- og sykkelvegen som kjem frå sentrum i Ågotnes kryssar toplanskrysset og vidareførast mot Vestsidevegen, sjå Figur 8-16.

Landrovegen er regulert med tosidig gang- og sykkelveg, sjå Figur 8-21. Frå Landrovegen og nordover må gang- og sykkelvegløysinga løysast i ein eigen plan for Ågotnes sentrum som ser på alle internvegar både for køyrande, syklande og gåande, samt gjennomgåande gang- og sykkelvegløysing frå nordre rundkøyring (aust for fotballbana) til Landrovegen. Planframlegget viser at gang- og sykkelvegssystemet koplar seg på eksisterande system ved parkeringsplassen til fotballbana.

Nordover frå rundkøyringa på Ågotnes nord går gang- og sykkelvegen på vestsida av den nye vegen. Frå idrettsområdet til Bleivassvegen kryssar gang- og sykkelvegssystemet den nye fylkesvegen i plan og går på nordsida av den nye tverrforbindelsen til Bleivassvegen. Her vert det regulert sykkelveg med fortau med 5 meters breidde og 3 meters rabatt mot veg.

8.8 Annan veggrunn

Skjeringar, fyllingar og restareal langs vegane regulerast til annan veggrunn, som er delt i to underformål; annan veggrunn – tekniske anlegg og annan veggrunn – grøntareal. Desse formåla avgrensar planen fleire stader. For å minske inngrepa til veganlegget har størrelsen på areala blitt grundig vurdert. Ikkje meir areal en det som er naudsynt for veganlegget sitt behov for fylling, skjering, avrunding av terreng og vedlikehald er tatt med. Regulert SVG er det som

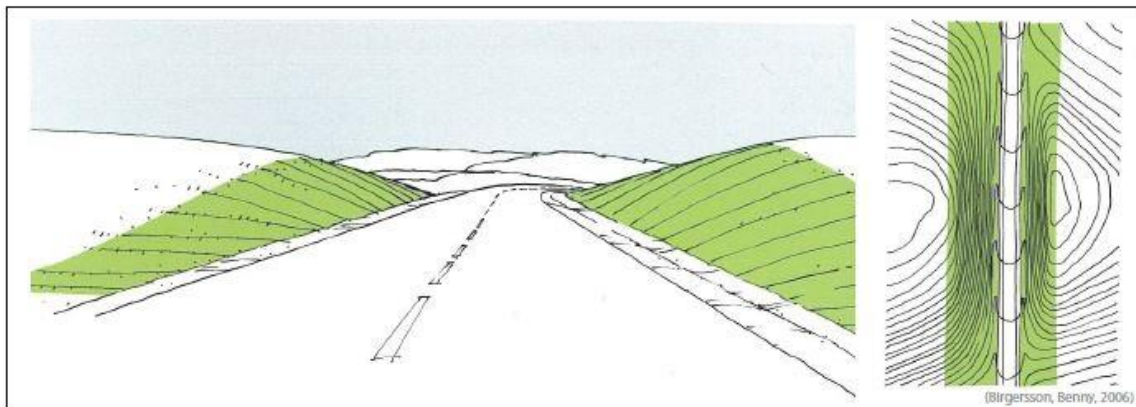
er naudsynt for å bygge veganlegget. På grunn av masseunderskot i sjølve prosjektet er det i vegteikningar og landskapsplanar vist mogleg ekstra uttak i vegskjeringar. Noko av dette er regulert som del av SVG, men der det er vist store moglege uttak av massar (mellom pel 2150 og 2600) har ein ikkje tatt med alt dette arealet. Det er generelt eit stort masseoverskot på Sotra og ekstra uttak av massar bør derfor unngåast, jf. kapittel 4.1.

Formålet annan veggrunn – tekniske anlegg gjeld veggrunn som er naudsynt for å ta i vare tekniske installasjonar, inkludert tilkomst til desse, i samband med etablering og drift av tunnel/miljølokk. I desse områda vil det vere tillate med bygg for tekniske installasjonar og reinskedam /anlegg for tunnelvaskevatt. I krysset på Kolltveit vert det lagt til rette for eit område som skal nyttast til kontrollstasjon.

Formålet annan veggrunn – grøntareal gjeld veggrunn som er naudsynt for å ta i vare vegens etablering og funksjon, utanom sjølve vegarealet. Desse areala kan nyttast til skjeringar, fyllingar, rekkverk, murar, grøfter og transformatorstasjonar. For å minske inngrep i landskapet og få til ei estetisk god utforming av areala er det sett krav i føresegnene til utforming og bruk av desse areala. Det er i samband med planforslaget utarbeida landskapsteikningar og ein formingsrettleiar for veganlegget. Desse seier noko om eksisterande vegetasjon som skal takast vare på, områder der naturleg revegetering er aktuelt etter etablering av veganlegget og områder som skal såast eller plantast til. Formingsrettleiaren og prinsippa i O-teikningane er førande for utforminga av anna veggrunn – grøntareal.

Det regulerast inn fleire kollektivhaldeplassar i tilknytning til veganlegget. Desse er omtalt i kap. 8.9. For å opne for fleire moglege haldeplassar i framtida, kan kollektivanlegg også etablerast i arealformåla Annan veggrunn. Dette går fram av føresegnene.

For å sikre opparbeiding av annan veggrunn vert det i føresegnene stilt krav om at områda skal ferdigstiltes samstundes som resten av veganlegget.



Figur 8-26: Skissa viser korleis annan veggrunn kan utformast for å gi ein naturleg overgang frå veg til landskap.
Kjelde: Birgersson, Benny / Formingsrettleiar

8.9 Kollektivhaldeplass

Langs veganlegget er det på Kolltveit regulert areal til kollektivhaldeplass for buss i tråd med innspel frå Skysst. Haldeplassane er plassert i tilknytning til gang- og sykkelveggar og fortau. Ved Morlandsvegen og Fjæreidevegen er det avsett areal som kan nyttast til kollektivhaldeplass. Utover dei avsette areala kan det etablerast haldeplassar i annan veggrunn på Kolltveit, ved Fjæreidevegen og Morlandsvegen. Dette er gjort for å opne for fleire moglege haldeplassar i

framtida. Det er avsett kollektivhaldeplass langs Vestsidevegen i tilknytning til bustadfelt på Valderhaugane.

Eksisterande kollektivterminal på Ågotnes må flyttast for å gje plass til nytt veganlegg og miljølokk. Planframlegget tek ikkje stilling til lokalisering av nytt terminalområde. Den skal lokaliserast i områdeplanen for Ågotnes sentrum.

8.10 Parkeringsplass

I krysset på Kolltveit ved kontrollstasjonen er det lagt til rette for eit område som skal nyttast til offentleg parkeringsplass for bil og sykkel.

8.11 Kombinert formål samferdsel og anna hovudformål

Formålet er nytta for område der det under bygging av veganlegget er naudsynt med eit mellombels rigg- og anleggsområde, utan at ein ynskjer å endre den regulerte statusen på arealet. Områda vil då etter at vegen er ferdigstilt, framleis vere regulert i reguleringsplan eller sett av i kommuneplanen til dei formåla som dei har i gjeldande plan for arealet. Område som i gjeldande planar er regulert/sett av til vegformål og som i detaljeringa av dette veganlegget ikkje vert nytta til vegformål, vert omregulert i denne planen.

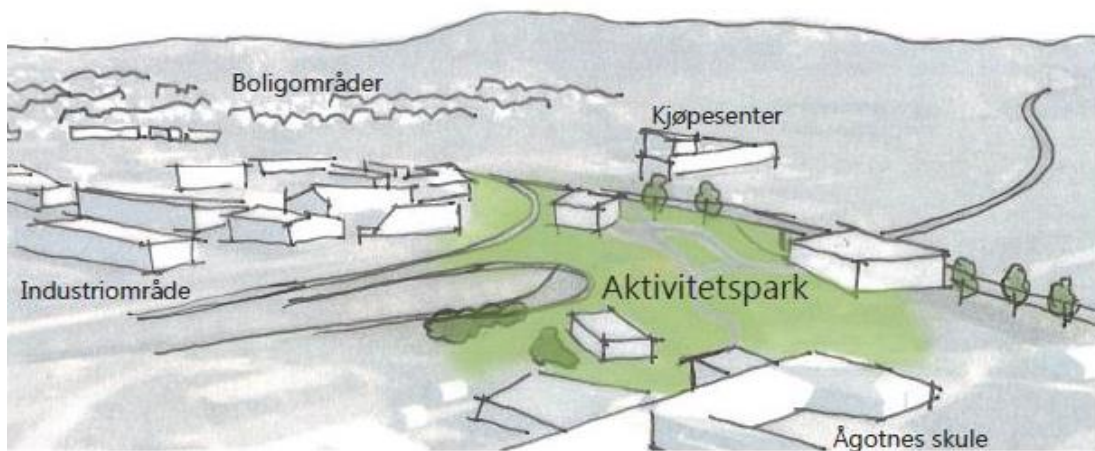
Tabell 8-5: Oversikt over område og planar som etter ferdigstilling framleis skal vere regulert i reguleringsplan eller kommuneplanen til dei formåla dei har i gjeldande plan for arealet. Kjelde: Multiconsult

Arealformål	Gjeldande plan
SAA1	<ul style="list-style-type: none"> • ID 1246 20130001 362RP – RV 555 Delstrekning Kolltveit – Bildøystraumen Formål: - BGB1-2 Golfbane - o_VFB2 Friluftsområde i sjø og vassdrag - o_SVT3 Annen veggrunn - tekniske anlegg - o_SVG Annen veggrunn - grøntareal
SAA2	<ul style="list-style-type: none"> • ID 1246 20130001 362RP – RV 555 Delstrekning Kolltveit – Bildøystraumen Formål: - SAA8 Angitte samferdselsanlegg og-eller tekniske infrastrukturtrasear kombinert med andre angitte hovudformål
SAA3	<ul style="list-style-type: none"> • ID 1246 20130001 362RP – RV 555 Delstrekning Kolltveit – Bildøystraumen Formål: - SAA6 Angitte samferdselsanlegg og-eller tekniske infrastrukturtrasear kombinert med andre angitte hovudformål • ID 1246 20150011 - 407 RP Stemmebakken, Kolltveit (33-9 mfl.) - Erstatningsareal golfbane • Kommuneplan 2015-2026 Formål: - 5100 LNFR areal for nødvendige tiltak for landbruk og reindrift og gårdstilknyttet næringsvirksomhet basert på gårdens ressursgrunnlag
SAA4	<ul style="list-style-type: none"> • ID 1246 20130001 362RP – RV 555 Delstrekning Kolltveit – Bildøystraumen Formål: - SAA4 Angitte samferdselsanlegg og-eller tekniske infrastrukturtrasear kombinert med andre angitte hovudformål
SAA5	<ul style="list-style-type: none"> • ID 1246 20130001 362RP – RV 555 Delstrekning Kolltveit – Bildøystraumen

	<p>Formål:</p> <ul style="list-style-type: none"> - SAA2 Angitte samferdselsanlegg og-eller tekniske infrastrukturtrasear kombinert med andre angitte hovudformål
SAA6	<ul style="list-style-type: none"> • ID 1246 20130001 362RP – RV 555 Delstrekning Kolltveit – Bildøystraumen <p>Formål:</p> <ul style="list-style-type: none"> - SAA1 Angitte samferdselsanlegg og-eller tekniske infrastrukturtrasear kombinert med andre angitte hovudformål
SAA7	<ul style="list-style-type: none"> • Kommuneplan 2015-2026 <p>Formål:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 1160 Offentlig eller privat tjenesteyting
SAA8	<ul style="list-style-type: none"> • Kommuneplan 2015-2026 <p>Formål:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 3040 Friområde

8.12 Grøntstruktur

På Ågotnes er det regulert inn areal til park på miljølokket. Området skal nyttast til park og aktivitetsområde. Det vert viktig at området opparbeidast med varierte og aktivitetsfremmande tiltak for born og unge i alle aldersgrupper, og blir ein sosial møteplass. I føresegnene er det mellom anna satt krav om at området skal møblerast på ein slik måte at opplevinga av avstand mellom skulen og sentrum vert redusert. Vidare skal naturlege ganglinjer med universell utforming sikrast, og desse skal binde saman sentrum med skule- og idrettsområdet. Den nye vegen skal på denne måten ikkje opplevast som ein barriere.



Figur 8-27: Skissa illustrerer ny park over miljølokk på Ågotnes. Kjelde: Formingsretteljar, Multiconsult

8.13 Landbruks-, natur- og friluftformål og reindrift

Det er regulert areal til formåla:

- Landbruks-, natur- og friluftformål og reindrift (L)
- Spreidde bustader (LSB)

I desse områda har det ikkje vore naudsynt å bruke så mykje areal til veganlegget som var føresatt i kommunedelplanen. Områda vidarefører difor formåla frå overordna plan; kommuneplanens arealdel. Føresegnene i kommuneplanen skal fortsatt gjelde.

8.14 Bruk og vern av sjø og vassdrag, med tilhøyrande strandsone

Det er regulert areal til formåla:

- Bruk og vern i sjø og vassdrag med tilhøyrande strandsone
Området omfattar del av Storavatnet som vert delt av ny veg. Denne delen av vatnet har ein demning som regulerer vasstanden. Demninga skal oppretthaldast.
- Friluftsområde i sjø og vassdrag
Området har verdi for vassføring og ferdsel og skal vere tilgjengeleg for ålment friluftsliv. Bekkeløp ved Skulehusvatnet og Vardakleivatnet, skal opparbeidast med fall- og botnforhold tilrettelagt for fiskevandring. Ny kantvegetasjon skal etablerast med masseplanter av stadeigne artar.
- Angitt formål i sjø og vassdrag med eller utan tilhøyrande strandsone kombinert med andre angitt hovudformål.
Formålet gjeld sjø- og vassdragsområde som er naudsynt for vegens etablering og kan nyttast til fyllingar. For å ivareta vatna sin funksjon og tilføre ein estetisk verdi skal vatna reetablerast med så stor vasspegel som mogleg. Dette går fram av føresegnene.

8.15 Omsynssoner

Det er regulert områder til følgande omsynssoner:

- Sikringssone:
 - Frisikt (H140)
I frisiktsonene skal man kunne sjå møtande trafikk. Føresegnene sett derfor krav til frisikt i høgde 0,5 meter over tilgrensande vegar sitt planum.
- Støysone:
 - Raud sone etter Rundskriv T-1442 (H210)
 - Gul sone etter Rundskriv T-1442 (H220)
Støysoner er satt i dei områda som vert utsett for støy, vurdert etter støyretningslinja T-1442/2016. Dette er nærmare omtalt i kap. 9.3
- Faresone:
 - Høgspenningsanlegg (inkl. høgspenkablar) (H370)
Høgspenningsanlegg kan utgjere ein fare for omgivnadane. I denne faresonen kan areal ikkje byggast ut eller brukast på ein måte som er i strid med restriksjonane i fareområdet. Eventuelle tiltak innan området må godkjennast av linjeeigar.

8.16 Føresegnsområde (Bestemmelsesområde)

Føresegnområda er nummerert.

- Føresegnområda – Anlegg- og riggområde #1-8 er regulerte område eller byggeområde i kommuneplanen (alle vist som SAA-formål) der gjeldande plan fortsatt skal gjelde og som kan nyttast som anlegg- og riggområde, sjå kapittel 8.11. Etter avslutta anlegg gjeld arealformåla og føresegnene i gjeldande reguleringsplan, sjå tabell Tabell 8-5.
- Føresegnområda – Anlegg- og riggområde #10 er LNF-areal langs veganlegget som kan verte nytta under byggearbeidet med veganlegget. Det kan gjennomførast naudsynte inngrep og anleggsarbeid som til dømes lagring av massar, etablering av brakkerigg og lagring, samt tilkomst for veganlegget. I sjøområda er det lov med forankring av lekter/båt. Seinast 1 år etter at veganlegget er opna skal områda først

tilbake til den stand det var før anleggstart. Føresegnene har mellom anna krav til utføring av tiltak og inngrep med omsyn på støy, miljøoppfølging og overvatn.

- Føresegnområde #12 gjeld eit automatisk freda kulturminne, ein steinalderbuplass ved Fjæreidpollen, Askeladden ID 236645. Føresegnsområde #13 gjeld eit automatisk freda kulturminne, ein steinalderbuplass sør for Skulehusvatnet, Askeladden ID 219651. Det er krav om utgraving av kulturminna før gjennomføring av tiltak. På grunn av endringar når det gjeld krav til utgraving av kulturminna etter vedtak frå Riksantikvaren har ein ikkje føresegnområde #9 og #11.

8.17 Fråvik

For å få gjennomført veganlegget slik som planlagt er det naudsynt med nokre fråvik frå vegnormaler. Fråvika er skildra i kapittel 5.6.

9 Verknader og konsekvensar av planforslaget

9.1 Folkehelse

Folkehelse, som betyr å fremje god helse, handlar mykje om tilgang på friområde, gode oppvekst- og levekår og det å redusera sosiale forskjellar. Ein måte planforslaget bidreg til betre folkehelse er nedgang i trafikken på eksisterande fv. 561 og at ny veg i stor grad ligg i større avstand til etablerte bustadfelt. Dette vil bidra til meir trafikksikre vegar og mindre støytsette nærområde.

Ei av ulempene med planen i eit folkehelseperspektiv er at veganlegget vil skape ein barriere mot viktige tur- og friluftsområder og skape meir støy/aktivitet i område som i dag gir folk høve til å oppleve naturkvalitetar. For å redusere den negative konsekvensen legger planen til rette for tverrforbindelsar ved alle bruer og ved tettstadene. Det er lagt inn to kulvertar på Kolltveit og to på strekninga Fjæreidpollen - Skulehusvatnet for å oppretthalde eksisterande turforbindelsar. Dette opnar for vidare bruk og mogleg ny bruk av områda.

Vidare legg planen til rette for etablering av nytt gang- og sykkelvegnett på Ågotnes og på Kolltveit. Dette kan få auka lokal bruk av sykkel og gange i staden for bruk av biltransport lokalt på Ågotnes og Kolltveit. Mindre gjennomgangstrafikk på dagens fylkesveg gjer det og betre å gå og sykle langs eksisterande veg. Kartlegging av sykkel- og gangvegnettet langs eksisterande fylkesveg i samband med planarbeidet viser at det berre trengs mindre oppgraderingar for å få eit fullverdig gang- og sykkeltilbod mellom Kolltveit og Ågotnes. Eit betre gang- og sykkelvegnett bidreg til å gjere det enklare og tryggare å velje sykkel eller gåing, noko som fremjar god folkehelse og vil bidra til lågare vekst i personbiltrafikken.

9.2 Universell utforming

Universell utforming er eit omgrep som vert nytta om utforming som er tilpassa alle brukargrupper, mellom anna blinde og svaksynte, rullestolbrukarar og barnevogner. Mykje av tilrettelegginga for universell utforming vert gjort på eit meir detaljerte plannivå, t.d. prosjektering av taktile leieliner, nedsenka kantsteinar mv. På dette plannivået er det spesielt viktig å syte for at gangtrasear er tilpassa universell utforming sett i høve til stigninga, og at det er regulert plass til desse. Kravet til stigning på gangtrasear som skal vere universelt utforma er maks 1:20, eller 5 %.

Planframlegget klargjer at prinsippet om universell utforming i størst mogleg grad skal ligge til grunn ved prosjektering av veganlegget, inklusiv areal for gåande- og syklande og kollektivhaldeplassar. Planen opnar for utbygging av fleire gang- og sykkelvegar og fortau ved Kolltveit og Ågotnes. Her vil situasjonen for rørslehemma forberast. Gang- og sykkelvegane følger nye vegar og eksisterande vegar. Dei nye vegane, bruene og undergangane må kople seg til eksisterande vegar og ta omsyn til eit komplisert veganlegg. I dei områda der planen koplast til eksisterande vegløysning har det vore vanskeleg å få ei fullgod løysning for alle trafikantgrupper. Fleire av gang- og sykkelvegane er difor brattare enn 5 %.

Landrovegen skal byggas over nytt miljølokk på Ågotnes, her vil fortauet få ei stigning på 6,5%. Det er vanskeleg å oppnå universell utforming på gang- og sykkelvegar på sjølve lokket. Ved Morlandsvegen og Fjæreidevegen er det planlagt fortau til moglege kollektivhaldeplassar. Desse gangtilkomstane har maks stigning på 1:15, og det er regulert snarvegar som er brattare der det ligg til rette for dette.

9.3 Støy

Det er utført støyberekningar og støyvurderingar etter støyretningslinja T-1442/2016. Denne retningslinja seier at utgangspunktet både ved etablering av ny verksemd og endring av eksisterande verksemd, er at planen ikkje skal føre til at eksisterande støyfølsame bygningar blir liggjande innanfor det som er definert som gul eller raud støysone i retningslinja.

I støyberekningane er det identifisert totalt 73 adresser med støyfølsamt bruksformål som har høgaste berekna lydnivå ved fasade over nedre grenseverdi for gul støysone. På desse adressene er det ca. 157 bustadeiningar i gul støysone og 4 bustadeiningar i raud støysone. Tre av adressene står aleine for ca. 87 bustadeiningar. Ein må rekne med at fleire av einingane på desse tre adressene ligg mot stille side. Dette er ikkje undersøkt nærare i denne fasen.

12 adresser med støyfølsamt bruksformål på Kolltveit er utelatt med omsyn til vidare støyutgreiing i denne planen fordi dei vert handsama i samband med reguleringsplanen for Sotra-sambandet.

Tabell 9-1: Oversikt over adresser (og einingar) i gul og raud støysone frå ny veg, fordelt på type bygning. Kjelde: Multiconsult

Adresser (og einingar) i gul sone frå ny veg. $55,0 \leq L_{den} [dB] < 65,0$	Adresser (og einingar) i raud sone frå ny veg. $65,0 \leq L_{den} [dB]$	Byggtype-nummer	Type bygning
16 (16)	1(1)	111	Einebustad
2 (4)	-	112	Einebustad med hybelleilegheit, sokkelleilegheit
9 (9)	1(1)	121	Tomannsbustad, vertikaldelt
8 (8)	-	131	Rekkehus
22 (27)	-	136	Andre småhus med 3 bustader eller fleire
1 (34)	-	143	Stort frittliggjande bustadbygg på 5 etg. el. meir
6 (6)	2 (2)	161	Hytter, sommarhus og liknande fritidsbygg
1 (40)	-	329	Anna forretningsbygning (med bustadeiningar i etasjar over forretningslokale)
1	-	612	Barnehage
1	-	614	Ungdomsskule
1	-	615	Kombinert barne- og ungdomsskule
1 (13)	-	739	Anna primærhelsebygning
Sum : 69 (157)	Sum: 4 (4)		

Moglegheiter for støyskjerming langs ny veg er vurdert. Generelt ligg bygningane for spreidd eller for høgt over vegen til at tiltaket vil kunne vere kostnadssvarande. Det er difor ikkje foreslått skjerming langs veg.

Bygningar med støyfølsamt bruksformål innanfor gul og raud støysone frå ny veg må i ein seinare fase vurderast med omsyn til naudsynte tiltak for å oppnå tilfredsstillande lydnivå på lokal uteplass og innandørs lydnivå i opphaldsrom.

Fritidsbustader innanfor gul og raud støysone frå ny veg skal vurderast med omsyn på naudsynte tiltak for å oppnå tilfredsstillande lydnivå på lokal uteplass.

Ambisjonsnivå ved tiltak er L_{den} 55 dB på uteplass, L_{pA24h} 30 dB innandørs i opphaldsrom og L_{AFmax} 45 dB i soverom på natt.

Ein stor del av den nye traseen skal etablerast i utmark utan bygningar med støyfølsamt bruksformål. Som følge av utbygginga av ny fv. 561 kan det forventast at bygningar langs eksisterande fv. 561 vil få ein betydeleg reduksjon i gjennomgangstrafikken. Utbygginga av ny trasé vil difor totalt sett gi ei betring av støytilhøva ved bygningar med støyfølsamt bruksformål.

9.4 Luft

Det er utført berekningar av konsentrasjon av svevestøv og nitrogendioksid på Ågotnes. Desse berekningane synar at luftkvaliteten i Ågotnes blir god. Det er låge konsentrasjonar av både NO₂ og PM₁₀. Ingen bygningar i planområdet ligg i gul eller raud sone etter T-1520, og alle forskriftskrav blir oppfylt.

Hovudgrunnen til den gode luftkvaliteten er vindforhold som effektivt transporterer vekk luftforureininga frå vegane, i tillegg til låge bakgrunnskonsentrasjonar frå andre kjelder i området.

Ved munningar der fv. 561 går under bakken vil konsentrasjonar av NO₂ og PM₁₀ naturleg nok auke samanlikna med vegar over bakkeplan. Likevel skaper ikkje luftforureining utfordringar. Det er ikkje behov for tiltak for næraste nabo, som er Ågotnes skule, vest for vegen. Sjå elles rapporten om luftkvalitet i vedlegg 9.

9.5 Terreng, landskap og estetikk

Det nye veganlegget vil vere eit stort inngrep i urørte område. Planframlegget legg difor vekt på landskapstilpassing, kvalitet og heilskap. Nytt veganlegg med tilhøyrande anlegg skal utførast slik at det blir best mogleg tilpassa eksisterande terreng og områda rundt, og eksisterande vegetasjon skal så langt det er mogleg, takast vare på. Det er utarbeidd ein formingsrettleiari for utforming av konstruksjonar, sideareal og revegetering som skal vere rettleiande for den vidare detaljprosjekteringa. Formingsrettleiaren er viktig for heilskap i området.

Planframlegget vil påverke både bygde omgjevnader på Kolltveit og Ågotnes og bygde og ubygde områder langs traseen mellom Ågotnes og Kolltveit. Vegkryssa er store anlegg som vil prege landskapet og nærmiljøa. Vegen vil for det meste verte bygd i natur- og kulturlandskap og vil endre dette, samt dele landskapsområda i to på kvar side av vegen. Vegen vil føre til nokre store terrenginngrep, men krav til overgangar og bearbeiding vil redusere den negative verknaden av terrenginngrepa når det har gått eit stykke tid.

Miljølokk på Ågotnes er eit positivt element til sentrum av Ågotnes. Miljølokket vil redusere vegen som ein barriere og det opnar for nye areal og sentrumsformål som kan brukast. Det vert planlagd park og aktivitetsområde på miljølokket, som omtalt i kap. 8.12. Det er regulert inn areal til park på miljølokket noko som vil vere positivt for Ågotnes sentrum, skulen og idrettsområde.

For å oppnå massebalanse er det i delar av traseen regulert med slakare skjeringar enn strengt naudsynt for å kunne hente ut stein lokalt. Det vil føre til meir terrenginngrep, men områda er

valt ut der det i alle høve vert store skjeringar slik at ein konsentrerer inngrepa og endringa vert så liten som mogleg.

9.6 Kulturminne og kulturlandskap

I konsekvensutgreiinga frå 2008 er vald veglinje vurdert til å ha frå liten negativ konsekvens til middels til stor negativ konsekvens for kulturminne og kulturmiljø.

På Kolltveit fører utbygging av kryssområdet til tap av kulturlandskap og ny veg kryssar ein eldre ferdsleveg. Ny veg bryt heilskapen i kulturmiljøet og reduserer kulturmiljøet sin verdi. Området skal i stor grad byggast ut i samband med Sotrasambandet.

Det vart registrert tre buplassar frå eldre steinalder i samband med varsling av oppstart av planen i 2016, Askeladden ID 219651, 219652 og 219653. Desse ligg alle rett sør for Ågotnes. Ein av desse, Askeladden ID 219651, ligg innanfor plangrensa, sør for Skulehusvatnet. Denne steinalderbuplassen ligg ca. 15 meter frå vegarealet, fire til fem høgdemeter over vegen. Hordaland fylkeskommune har ved offentleg ettersyn vurdert at tiltak i tråd med planforslaget er eigna til å skade/øydelegge kulturminnet. Fylkeskommunen tilrår at det vert søkt om dispensasjon frå kulturminneloven for dette kulturminnet. For å sikre anleggsgjennomføringa har ein derfor utvida anlegg- og riggområdet. Planframlegget er å difor å sjå som ein søknad om dispensasjon frå kulturminneloven for Askeladden ID 236645.

I samband med utviding av planområdet i 2017 vart det registrert ein steinalderbuplass ved Fjæreidpollen, Askeladden ID 236645. Anleggsveg frå sjøen i Fjæreidpollen vil komme i konflikt med det automatisk freda kulturminnet. Det er sett på andre moglege tilkomstar for anleggstrafikk i området utan at ein har funne ei mogleg løysing, jf. notat om anleggsgjennomføring, vedlegg 14. Tilkomst til Fjæreide via sjøen er naudsynt for å gjennomføre bygginga av brua over Fjæreidpollen. Planframlegget er difor å sjå som ein søknad om dispensasjon frå kulturminneloven for Askeladden ID 236645.

På Morland er det registrert ei rekke nyare tids kulturminne, og ny veg vil i stor grad øydelegge desse. Dei fleste av kulturminna er rydningsrøysar frå nyare tid registrert av Hordaland fylkeskommune i samband med oppstart av planen. Ny veg vil fjerne ei rekke enkeltelement i kulturmiljøet som gjer at heilskapen i kulturmiljøet vert redusert.

Ny veg vil også skjere gjennom eldre ferdsleveggar på Ågotnes, til dømes skulestien. Steingarden mellom Vindenes og Ågotnes som dagens fv. 561 skjer igjennom vil bli noko redusert ved bygging av ny gang- og sykkelveg frå Ågotnes og opp til kryss til Vindenes. Ny fv. 561 vil i noko grad redusere kulturmiljøet sin verdi.

9.7 Friluftsliv, naturområde, born og unges interesser i nærmiljøet

Planen går gjennom store, urørte tur- og friluftsområder og beiteområder. Veganlegget vil skape ein barriere og redusere kvalitetane i desse områda. For å minske dei negative konsekvensane og opne for bruk av marka vert det lagt inn tverrforbindelsar under alle bruene.

Etter offentleg ettersyn er det lagt inn to kulvertar på Kolltveit for å gje tilgang for grunneigar til beitemarkene. Desse kulvertane kan også nyttast av turgåarar. Det er også lagt inn ein kulvert ved Huldakleiva som koplar eksisterande turløype/sti frå Kårtveit til Spjeldsfjellet. Litt lengre nord ved Forsthaugen har ein også lagt inn ein kulvert som koplar eksisterande turløype/sti frå bustadfelt vest for Vestsidvegen til Spjeldsfjellet.

På Kolltveit og Ågotnes vert det også planlagt for nye gang- og sykkelveggar som skal betre samband til sentrum og tilkomst til skule- og idrettsområde.

9.8 Natur- og ressursgrunnlag

Det vart i 2008 utarbeidd konsekvensutgreiing for fv. 561 som ein 2-feltsveg. I denne planen er det regulert for ein 4-feltsveg. Konsekvensane for natur- og ressursgrunnlaget vil difor vere større enn vurdert i KU frå 2008, då planområdet er utvida og gjev noko meir arealbeslag. Det er difor utført nye kartleggingar av naturmangfaldet i området, sjå vedlagt notat.

Naturbeitemarkane ved Kolltveit vil i stor grad verte råka grunna arealbeslag. Det gjeld særleg søre del av naturtypelokaliteten Steinhaugen. Andre område som kan bli råka som følgje av planframlegget er Nordrvatnet og rikmyrlokaliteten Skipamyra. For begge desse områda vil det vere naudsynt å vurdere avbøtande tiltak både i prosjekteringsfasen og anleggsfasen. Det same gjeld kystlyngheia som er registrert på vestsida av Morlandsvatnet. Det er utarbeidd ein Ytre miljø-plan som skildrar avbøtande tiltak. Føresegnene klargjer at denne skal leggas til grunn for detaljprosjektering, bygging og drift av anlegget. Eit tiltak som er nemnt her er utarbeiding av ein rigg- og marksikringsplan som bøter på moglege skader og konsekvensar. Denne bør syne marksikringsgrensar, riggområder og naturområde som det ikkje skal gjerast inngrep i.

Det er ikkje venta at det skal vere negative konsekvensar på Fjæreidpollen og dei marine naturverdiane langs Sotra. I anleggsfasen bør ein likevel vurdere avbøtande tiltak for å hindre spreining av forureining til pollen. Desse er nemnd i Ytre miljø-planen.

Ein utbygging i høve til planen vil vere negativ for leveområdet til svartstrupa, då store delar av dette området vil verte direkte råka. Støy og forstyrring samt endra livsgrunnlag vil truleg og spele inn for svartstrupelokaliteten. Det er ingen fleire viktige viltområde som vert råka. Passeringsmoglegheit for vilt skal vere mogleg i undergangar ved alle bruene. Dette er likevel ikkje den beste løysinga for viltferdsel.

Delar av Angeltveitvassdraget vil verte påverka då det er planlagt utfylling i fleire av vatna i dette vassdraget. For å sikre naturmangfaldet og fiskeferdsla her, er det stilt rekkefølgjekrav til planen. Omlegging av bekk i Vardakleivatnet og stenging av austre bekkeløp frå Skulehusvatnet skal vere ferdig opparbeidd før arbeid med veganlegg vert i verksatt. Bekketiltaka må utførast i samsvar med Ytre miljøplan og Planskildring VA, overvatn og vassdrag. Bekketiltaka skal utførast på tidspunkt som gjev minst mogleg ulempe for fisken i vassdraget. Biologisk (inkludert fiskebiologisk) kompetanse må takast inn i samband med utforming av tiltaka.

Avbøtande tiltak er skildra meir detaljert i Ytre miljø-planen, sjå vedlegg 12.

9.9 Naturmangfald

Vurderingar etter naturmangfaldlova kap II

Miljøverndepartementets rettleiar til naturmangfaldslov kap. 11 er nytta for å svare ut dei aktuelle paragrafane.

§8. Kunnskapsgrunnlaget

«Offentlige beslutninger som berører naturmangfoldet skal så langt det er rimelig bygge på vitenskapelig kunnskap om arters bestandssituasjon, naturtypers utbredelse og økologiske

tilstand, samt effekten av påvirkninger. Kravet til kunnskapsgrunnlaget skal stå i et rimelig forhold til sakens karakter og risiko for skade på naturmangfoldet. Myndighetene skal videre legge vekt på kunnskap som er basert på generasjoners erfaringer gjennom bruk av og samspill med naturen, herunder slik samisk bruk, og som kan bidra til bærekraftig bruk og vern av naturmangfoldet».

Det er nytta offentlege datakjelder som naturbase, artsdatabanken, vann-nett, miljøstatus, rapportar frå tidlegare KU for prosjektet og andre relevante rapportar. Det er vidare teke kontakt med Fjell kommune og utført synfaring i området. Området er godt i skildra i KU som vart utarbeida i 2008. Føreliggjande notat om naturmangfald er ein oppdatering av informasjonen frå 2008.

Kunnskapen vurderast som god nok for det meste av planområdet. Det vert tilrådd at det før eventuell byggstart vert utført ei kartlegging av framande artar som kan verte råka av prosjektet då det er naudsynt at desse vert handtert forsvarleg dersom dei ved spreiding kan medføre uheldige følgjer for naturmangfaldet.

§9 Føre-var-prinsippet

«Når det treffes en beslutning uten at det foreligger tilstrekkelig kunnskap om hvilke virkninger den kan ha for naturmiljøet, skal det tas sikte på å unngå mulig vesentlig skade på naturmangfoldet. Foreligger en risiko for alvorlig eller irreversibel skade på naturmangfoldet, skal ikke mangel på kunnskap brukes som begrunnelse for å utsette eller unnlate å treffe forvaltningstiltak.»

Verknadene av planen på naturmangfaldet vurderast å vere godt kjende, sjå kap. 6 og 7.6. Det vil verte nytta avbøtande tiltak, men naturmangfaldet vil likevel verte påverka.

§10. Samla belastning

«En påvirkning av et økosystem skal vurderes ut fra den samlede belastning som økosystemet er eller vil bli utsatt for.»

Tiltaket vil føra til påverknader i område der det ikkje er tekniske inngrep i dag. Dette vil til dømes gje ein barriereeffekt for hjort, samt ein oppdeling av eit større naturområde. Det vil verte utfyllingar i fleire vatn, og verknadene av desse vil prega heile vassdraget, i alle fall i ein periode. Det er likevel ikkje venta at den samla belastningane av desse inngrepa vil vere uakseptabel då desse inngrepa er i naturområder som er relativt vanlege lokalt. Inngrep i dei viktige naturtypene av naturbeitemark vil vere meir negativ. I tillegg vil eit leveområde for ein forvaltningsmessig relevant art (svartstrupe) verte kraftig redusert. Den samla belastninga vil verte redusert dersom ein nyttar avbøtande tiltak utover anleggsfasen.

§ 11. Kostnadar ved miljøforringelse

«Tiltakshavar skal dekke kostnadene ved å hindra eller begrensa skade på naturmangfaldet som tiltaket volder, om dette ikkje er urimeleg ut frå tiltaket og skaden sin karakter.»

I dette prosjektet vil det vere naturleg med tiltak i anleggsfasen som reduserer den påverknaden anleggarbeidet vil ha på vassdraga. Inngrep i viktige naturområde må vere så små som råd. I tillegg bør restaurering og tiltak i vassdrag verte aktuelle. Aktuelle tiltak som er gjeve i notatet om naturmangfald og detaljert i YM-planen for prosjektet skal gjennomførast og påkostast av tiltakshavar.

§ 12. Miljøforsvarlege teknikkar og driftsmetodar

«For å unngå eller begrense skader på naturmangfoldet skal det tas utgangspunkt i slike driftsmetoder og slik teknikk og lokalisering som, ut fra en samlet vurdering av tidlige, nåværende og fremtidig bruk av mangfoldet og økonomiske forhold, gir de beste samfunnsmessige resultater.»

Det vil vere naudsynt med avbøtande tiltak for å redusera verknadene på naturmiljøet i planområdet. Nokre tiltak må takast med i prosjekteringsfasen, til dømes tiltak knytt til fisk i Angeltveitvassdraget. Aktuelle tiltak her er etablering av kulvertar og tilrettelegging for fiskevandring. Desse tiltaka bør planleggast i samband med fiskebiolog. Inngrep og arealbeslag må reduserast i områder som er viktige, til dømes ved naturbeitemarkane på Kolltveit, og mot kystlyngheia og rikmyra ved Morland

I anleggsfasen er det viktig med tiltak som reduserer påverknader frå anleggsarbeid til vassdraga slik at ein hindrar spreiring av forureining som kan vere skadeleg for naturmiljøet. Det må utarbeidast ein rigg- og marksikringsplan som mellom anna syner og beskriv framlegg marksikringsgrensar, riggområder og naturområde som det ikkje skal gjerast inngrep i. Anleggsarbeidet skal ikkje føra til spreiring av svartelista artar.

Avbøtande tiltak vil verte skildra meir detaljert i YM-planen. Det er i planføresegnene sikra at tiltak og retningslinjer i YM-planen skal følgjast.

9.10 Trafikkforhold og teknisk infrastruktur

Planframlegget legg til rette for utbygging av ein ny fylkesveg mellom Kolltveit og Ågotnes. Den nye vegen vil avlaste dagens fylkesveg, som i framtida kan nyttast til lokaltrafikk. Vegane vil dermed få betre kapasitet. Vidare opnar planframlegget for å oppretthalde alle lokalvegar. Det leggas inn undergangar og kulvertar som kan nyttast for gåande, syklende og i samband med landbruksdrift.

Som følgje av planframlegget vert området som er nytta til kollektivterminal på Ågotnes og parkeringsplass langs Landrovegen fjerna. Denne planen løyser ikkje ny lokalisering, dette må gjerast i ein framtidig plan for Ågotnes sentrum.

Planframlegget inneber endring av høgspenitanlegg. Ved toplanskryss på Ågotnes Sør kjem ein nær begge dei straumførande leidningane. Ein tilfredsstillar her ikkje minste avstandskrav mellom veganlegg og nærmaste straumleidning som går inn til transformatorstasjon på Ågotnes. Ein må derfor søkje endring av konsesjon for å legge leidning i kabel på eit mindre strekk inn til transformatorstasjonen på Ågotnes. For straumførandleidning som ligg går vidare nordover til Øygarden er det tilstrekkeleg avstand mellom leidning og vegarm til Midtsidevegen frå toplanskryss.

9.11 Kollektivtransport

Planframlegget vil medføre betre løysingar for kollektivtransport. Med ny fylkesveg vil ein skilje lokaltrafikk frå gjennomgangstrafikk. Ein får moglegheit for at ekspressbussane kan køyre den nye vegen, medan lokale bussruter vil gå på eksisterande vegnett. Ein vil slik få eit betre kollektivtilbod både for lokale reisande og for gjennomgangsreisande. Det er også regulert inn busshaldeplassar på Kolltveit og satt av areal til moglege busshaldeplassar på Morland og Fjæreide.

9.12 0-Vekstmål

Ei satsing på kollektivtransport og gang og sykkel er i tråd med nasjonale og regionale forventningar til 0-vekst av trafikken. Sotra er per i dag ikkje ein del av område som fell inn under «Byvekstavtalane», som er eit verkemiddel for å få fleire reisande over på kollektiv, sykkel og gange, men kan bli en del av ein ny avtale. Reisevaneundersøkingar viser at Sotra har ein høg del biltrafikk. Fjell kommune har ein mobilitetsplan for Bildøyna med tiltak for å auke kollektivbruken. Generelle tiltak i denne planen kan overførast til andre område i Fjell kommune.

Det er i planforslaget lagt opp til kollektivhaldeplassar slik at ekspressbussar kan nåast frå Kolltveit, Morland, Fjæreide og Ågotnes. Med vekst i befolkninga og arbeidsplassar på Ågotnes og Kolltveit vil ein etter trafikkprognosane sannsynleg få ein auke i biltrafikken. God tilrettelegging av ekspressbuss på nytt vegnett og lokale ruter på eksisterande vegnett vil avbøte dette. Planen legg vidare til rette for nye gang- og sykkelveggar på Ågotnes og Kolltveit. Det er også gjort vurderingar av gang- og sykkelveg på eksisterande vegnett med tilrådingar om tiltak som vil betre standard og kunne auke bruk av gang- og sykkelveg på kort sikt.

9.13 Sentrumsutvikling

Ein har i planframlegget hatt fokus på Ågotnes sentrum og konsekvensane ein ny veg vil få for sentrumsutviklinga her. Det er i planframlegget lagt opp til at næringstrafikk som ikkje skal til sentrum, skal køyra utanom Ågotnes sentrum og direkte inn i næringsområdet lengre nord. Miljølokket på Ågotnes opnar for vidare sentrumsutvikling kor ein knyter skuleområdet saman med resten av Ågotnes sentrum. På miljølokket vert det regulert inn areal til park. Området skal nyttast til park og aktivitetsområde og vil vere positivt for Ågotnes ved å binde saman sentrum.

Planframlegget legg til rette for å få ei rask, effektiv og trafikksikker trafikkåre frå Øygarden og nordre delar av Fjell inn mot Rv 555 og vidare mot Bergen. Den nye vegen vil gjere det betre for næringstrafikken, noko som kan bidra til at fleire næringer ønskjer å etablere seg på Sotra og omland. Dette kan samla sett gi auka satsing på sentrumsutvikling.

9.14 Konsekvensar for næringsinteresser

Ein ny fylkesveg vil vere til det beste for næringsinteressene i området. Det er eit av måla med det nye vegsystemet. Med ein ny og betre veg vil lokaltrafikk og næringstrafikk skiljast. Det blir god kapasitet på vegande og flaskehalseffekten inn og ut til øykommunane kan bli betydeleg redusert.

Det går fram av merknadene til varsel om oppstart at nokre næringsseigedomar på Ågotnes vil miste areal som følgje av vegutforminga, men regulert vegareal vert mindre enn varsla. Samla sett er det liten negativ konsekvens samanlikna med den auka næringsaktiviteten ein kan oppnå som følgje av ein ny fylkesveg.

Til offentlig ettersyn har det kome merknad om at rundkøyring inn til næringsområde ved Ågotnes nord har for liten kapasitet. Ein har difor i 2019 utført ei kapasitetsberekning av rundkøyringa, av sivilingeniør Helge Hopen, jf. vedlegg 19. Berekninga viser at rundkøyringa har tilstrekkeleg kapasitet ved 0-vekst og normal trafikkvekst. Ein har difor vald å oppretthalde utforming og plassering av rundkøyring då planforslaget ikkje legg opp til særleg vekst i trafikktalet. Ved ny godshamn og ei større auke i trafikktalet vil rundkøyringa ha liten kapasitet og eventuelle framtidige reguleringsplanar i området må ta høgde for ei utviding av rundkøyringa.

9.15 Overordna planar og retningslinjer

Planframlegget tek utgangspunkt i gjeldande kommunedelplan for ny fv. 561 for strekninga Kolltveit-Ågotnes. Kommunedelplanen frå 2009 bygde på trafikkprognosar som ga grunnlag for bygging av ein 2-feltsveg, standardklasse H5 med midtdelar og forbikøringsfelt etter Håndbok N100. Trafikkprognosar frå 2015 viste ein høgare ÅDT som ga grunnlag for planlegging for ein 4-feltsveg, standardklasse H7 etter Håndbok N100. Innanfor regulert areal er det likevel mogleg å bygge ei løysing med 2-feltsveg med 80 km/t då linjeføring for 4-feltsveg med fartsgrense 80 km/t er lik som for 2-feltsveg med fartsgrense 80 km/t.

Anleggsgjennomføringa fører til at ein regulerer noko større område enn i kommunedelplanen. Dette var ikkje tatt høgde for i kommunedelplanen. Vidare har gang- og sykkelløysing på Kolltveit ført til noko utviding av planområdet utover det som er vist i kommunedelplanen.

Overordna planar og retningslinjer vert i stor grad ivareteken i dei kommunale planane. Viktige omsyn som universell utforming, barn og unges interesser m.m. er ivareteke i planframlegget.

9.16 Eksisterande reguleringsplanar

På Kolltveit og Ågotnes er det fleire gjeldande reguleringsplanar som blir endra ved planframlegget. Planframlegget vil gjelde føre dei eksisterande reguleringsplanane. Dei planane som fortsatt skal gjelde har blitt omtalt i kap. 8.11

PlanID 20130001 Reguleringsplan Rv 555 Delstrekning Kolltveit – Bildøystraumen blir endra i området kring Kolltveit. Her vil kryssløysinga vere styrt av planframlegget. Planen knyter seg naturleg på eksisterande plan og omkringliggende areal både når det gjeld veg, tunnel og gang- og sykkelvegar. Kombinert formål samferdsel og anna hovudformål, som vert nytta for sideareal for mellombels rigg og anlegg, er vidareført i planframlegget for ein saumlaus overgang.

På Ågotnes er plansituasjonen noko meir kompleks, då det er fleire gjeldande reguleringsplanar i området.

PlanID 20070042 Reguleringsplan Tranevågen, Ågotnes, ny ungdomsskule er den planen som blir mest påverka av planframlegget. Her vil nytt miljølokk ta mykje areal, mellom anna areal som vert brukt til kollektivterminal i dag. Planframlegget løyser ikkje framtidig lokalisering av kollektivterminalen, da dette er ei større problemstilling som bør løysast i en framtidig plan for Ågotnes sentrum. Det same vil gjelde for gang- og sykkelløysingar mellom miljølokk og rundkøyring Ågotnes nord på vestsida av ny fv. 561.

PlanID 19830003 og 1986002 er gjeldande reguleringsplan for næringsområde på Ågotnes. Desse planane har liten detaljeringsgrad. Her vil planframlegget vidareføre næringsformålet samstundes som det er lagt inn ny tilkomst til området frå fylkesvegen og vidare gjennom ei ny rundkøyring. Veganlegget tek noko areal frå næringseigedommane, men vil gje betre trafikkavvikling.

9.17 Rekkefølgekrav

Rekkefølgekrav er viktig for å sikre opparbeiding av dei ulike byggeformåla og for å ivareta mellom anna trafikktryggleik, landskapskvalitetar og naturmangfald før, under og etter anleggsarbeidet.

Det er satt følgande rekkefølgekrav i planen:

- Veganlegget skal opparbeidast i tilstrekkelig grad for å ta vare på framkomst og tryggleik for alle trafikantgrupper og i samsvar med miljømessige krav innanfor areal som vist på reguleringsplanen og omtalt i reguleringsføresegnene.
- Kollektivterminalen på Ågotnes må flyttast før anleggsarbeid for o_SKV1 frå profilnummer 7600-7900 og o_SKV9 kan settast i gang.
- Gang- og sykkelveg o_SGS7 (Ågotnes) skal vere kopla på eksisterande gangvegssystem før veganlegget tas i bruk.
- Gang og sykkelveg o_SGS4 langs Fjæreidevegen frå ny fv. 561, SKV5, til avkøyrse til anleggsområdet o_GSG3, skal vere ferdig opparbeidd som vist i reguleringsplanen før Fjæreidevegen kan takast i bruk som anleggsveg.
- Ny felles avkøyrseveg og tilkomstveg til gnr. 24, bnr, 4, 91, 93 og 142 f_SKV14 skal vere ferdig opparbeidd som vist i reguleringsplanen samtidig med veganlegg.
- Omlegging av bekk i Vardakleivatnet og stenging av austre bekkeløp frå Skulehusvatnet skal vere ferdig opparbeidd før arbeid med veganlegg som påverkar vasstilhøva eller fiskevandringen i Angeltveitvassdraget vert i verksatt. Bekketiltaka må utførast i samsvar med Ytre miljøplan og Notat - VA, overvatn og vassdrag. Bekketiltaka skal utførast på tidspunkt som gjev minst mogleg ulempe for fisken i vassdraget. Biologisk (inkludert fiskebiologisk) og hydrologisk kompetanse må takast inn i samband med utforming av tiltaka.
- Der veganlegget er i konflikt med høgspentanlegg, må tiltak avklarast før anleggsstart.
- Før veganlegget blir tatt i bruk skal følgande vere ferdig opparbeidd som vist på reguleringsplanen og i reguleringsføresegnene:
 - Lokale støyskjermingstiltak.
 - Naudsynt omlegging av vatn- og avløpsleidningar, høgspenteleidningar, fordelingsnett for straum og for tele-/tv-/datakommunikasjon o.l.
 - Handsaming av terreng og tilplanting /tilsåing skal ferdigstillast samstundes med resten av anlegget.
- Før iverksetting av tiltak i medhald av planen, skal det gjennomførast ei arkeologisk utgraving av dei automatisk freda kulturminna, Askeladden ID 236645, #12, og Askeladden ID 219615, #13.

9.18 Verknader for grunneigarar, naboar og interessemotsetnader

Eigedommar som vert særleg påverka av planframlegget

- Gnr/bnr 30/93,131 her står ei hytte og tre uthus. Denne må rivast som følgje av planen.
- Gnr/bnr 28/53 her står ei hytte og ei lita kai. Eigdommen blir liggande på nedsida av nye Høgholmen bru over Fjæreidpollen. Eigdommen blir redusert som fritidseigedom.
- Gnr/bnr 33/247 kor det nye veganlegget tek noko areal på eigdommen.
- Gnr/bnr 27/139, 566, 261, 333, 492 og 305 kor ny rundkøyring mot industriområda på Ågotnes tek areal av eksisterande parkeringsplassar og lagringsområder ute som er knytt til næringsdrift.
- Gnr/bnr 24/4, 142, 91 og 93 kor felles avkøyrse må flyttast på grunn av veganlegget. Eigdomane får lengre tilkomstveg.

Som ein følgje av planforslaget vil fleire bustadområder få større avstand til ny fylkesveg samanlikna med dagens fylkesveg. Støytilhøva vil verte verre for nokre få bustader, medan den store mengda av bustadar langs dagens fylkesveg vil få betre forhold.

Vidare vil planframlegget innebere eit eigarskifte for fleire eigedommar. Av desse er det få som har eksisterande bygg eller tiltak kor det kan krevjast innløyising. Dette er nærmare omtalt i kapittel 9.20.

Planframlegget vil påverke beiterettar og vegrettar knytt til planområdet.

9.19 Risiko og sårbarheit

ROS-analysen konkluderer med at 26 hendingar er aktuelle. Spesielle avbøtande tiltak for dei aktuelle hendingane er innarbeida i planforslaget eller tatt i vare på i lovverket. I ROS-analysen er det utgreidd for korleis reguleringsplanen tek omsyn til risikoen for dei aktuelle hendingane i planområdet og korleis den førebygger negative konsekvensar for liv, helse, ytre miljø og materielle verdiar.

For naturgjevne forhold er veganlegget og rammene for bygging og ferdig anlegg med sideareal optimalisert for å redusere risikoen for farlege hendingar og for skade på natur, kulturminne og friluftsliv. Fare for hendingar knytt til sjølve veganlegget enten det er knytt til bruken (til dømes ulukker) eller korleis bruken påverkar omgjevnadane (til dømes støy og forureining), vil ny veg betre situasjonen i høve dagens veganlegg fordi lokaltrafikken vert skilt frå gjennomfartstrafikken, vegstandarden vert sikrare og avstanden til busetnader vert lengre.

Sjå elles vedlagt ROS-analyse.

9.20 Juridiske/økonomiske konsekvensar for kommunen

Det er mange eigedommar som vert råka av reguleringsplanen. For gjennomføring vil det vere naudsynt med eigedomserverv. Det vil også vere kostnader ved flytting ein nettstasjon og kabling av 132 kV.

Under følgjer ein oversikt over eigedommar som vert særleg påverka av planframlegget:

- Gnr/bnr 30/93,131 her står ei hytte. Denne må rivast som følgje av planen.
- Gnr/bnr 28/53 her står ei hytte og ei lita kai. Eigdommen blir liggande på nedsida av nye Høgholmen bru over Fjæreidpollen. Eigdommen blir redusert som fritidseigedom.
- Gnr/bnr 33/247 kor det nye veganlegget tek noko areal på eigdommen.
- Gnr/bnr 27/139, 566, 261, 333, 492 og 305 kor ny rundkøyning mot industriområda på Ågotnes tek areal av eksisterande parkeringsplassar og lagringsområder ute som er knytt til næringsdrift.
- Gnr/bnr 24/4, 142, 91 og 93 kor felles avkøyrsel må flyttas på grunn av veganlegget. Eigedomane får lengre tilkomstveg.
- Nettstasjon på gnr. 27 bnr. 49 på Ågotnes må flyttast.
- Del av 132 kV-leidning må kablast noko sør for krysset på Ågotnes sør og til transformatorstasjonen på Ågotnes.

9.21 Avveging av verknadane

Hovudmålet med planframlegget er å få ei rask, effektiv og trafikk sikker trafikkåre frå Kolltveit til Ågotnes som koplast mot vegsystem til nabokommunane. Det er særleg næringstrafikken til dei store industriområda på Ågotnes, Kollsnes og Sture som krev en ny veg av god standard. Dei samfunnsmessige fordelane ved å få ein ny veg av god standard, samt ringverknadene det

kan få for næringsaktivitet og attraktivitet for busetting vert vurdert som større enn dei negative konsekvensane av planframlegget. Større negative konsekvensar er gitt avbøtande tiltak.

10 Uttaler og merknader

10.1 Uttaler og merknader ved oppstart av planarbeidet

1. BKK (5)

Innanfor planområdet går både 300 kV kraftleidninga Fana-Kollsnes og 132 kV kraftleidninga Litlesotra-Ågotnes. I tillegg ligg Ågotnes transformatorstasjon innanfor planområdet.

Elektrisk anlegg i planområdet, vist på vedlagt kart.

- 300 kV Fana-Kollsnes
- 132 kV Litlesotra-Ågotnes
- 22 kV luftleidning, jordkablar og nettstasjon
- Ågotnes transformatorstasjon

Anlegg bygd i medhald av anleggskonsesjon skal innarbeidast som omsynssoner, § 12-6. Spenningsnivå skal ikkje påførast planen, kraftleidningar skal ha ein einskapleg utforming. Parallele leidningar som går i same trasé skal teiknas som ein leidning. Høgspenkablar i bakken skal ikkje teiknas inn på kartet. Heile gnr. 27 bnr. 332 må leggest til areal for teknisk infrastruktur (transformatorstasjon).

Leidningsanlegga har byggeforbodsbelte:

- 300 kV Fana – Kollsnes: 40 meter, 20 meter målt horisontalt frå kvar side av leidninga
- 132 kV Litlesotra-Ågotnes: 30 meter, 15 meter målt horisontalt frå kvar side av leidninga

Ber om at areala planleggast slik at leidningsanlegget ikkje må flyttas eller kopløst ut mellomstels. Dersom det vert aktuelt med flytting eller utkopling er det den som krev det som må bere kostnadene. Dersom eksisterande høgspentanlegg må flyttas eller leggas om må det settas av plass til ny trasé. Ber om at kart blir sletta etter bruk.

Omlagging av 22 kV fordrar ikkje søknad om endring av konsesjon.

Kommentar:

Merknaden er forsøkt ivareteke i planarbeidet. Planforslaget skil seg ikkje i stor grad frå veglinja og kryssløysing som var vist i kommunedelplan frå 2009. Det må søkjast ny konsesjon for endring av 132 kV leidning då avstand mellom kraftleidning ikkje tilfredsstillar minsteavstand. Den må sannsynleg kabløst på ei mindre strekning. Ein har avhalde ei avklaringsmøte med BKK i juni 2017 som er leidningseigar for 132 kV leidning. Frå 2018 har Statnett overtatt som eigar for 300 kV leidning. Nytt veganlegg skal halde seg i tilstrekkeleg avstand til 300 kV leidning.

2. Fylkesmannen i Hordaland (7)

Minner om at konsekvensane for endra arealbruk skal vurderast i høve til naturmangfaldet. Det er krav om utarbeiding av ROS-analyse som viser risiko og sårbarheit. Alle risikotilhøve skal merkast av på plankartet med omsynssone. Krav til risikoreduserande tiltak skal gå fram av planføresegnene. Barn og unge sine interesser skal ivaretakast i planarbeidet. Planen skal fremje befolkninga si helse og motverke sosiale helseskilnader.

Kommentar:

Merknaden er ivareteke i planarbeidet. Konsekvensar for naturmangfaldet er vurdert. Det er utarbeida ein ROS-analyse som vedlegg til planforslaget. Folkehelse og barn og unges interesser er ivareteke i dei overordna planane som denne detaljreguleringa følger opp, og gjennom konkrete løysingar som fremmar trafikktryggleik og ferdsel til fots og på sykkel. Det vert mellom anna lagt opp til fleire undergangar/tverrforbindelsar både i dei tettbygde områda og i utmarksområda.

3. Hordaland fylkeskommune (28)

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

Hordaland fylkeskommune legg KDP for Kolltveit – Ågotnes til grunn for reguleringsplanarbeidet. Kommunen må godtgjere at det er naudsynt å avvike frå kommunedelplanen: «Vegen skal i utgangspunktet regulerast som ein tofelts veg med midtdelar i tråd med Statens vegvesen sin vegnormal med dimensjoneringsklasse S5.» Det må synleggjerast at det er naudsynt å regulere til 4-felt. (ÅDT, trafikktryggleik), samt finansielt mogleg (bompengar+ fylkesvegløyvingar). Fylkeskommunen stiller spørsmålsteikn ved måten ein bereknar grunnlaget for val av vegdimensjonar. Kommunen må leggje opp til ein grundig prosess knytt til val av vegklasse der fylkeskommunen er med. Basert på dette arbeidet vil fylkeskommunen eventuelt vurdere fråvik frå vegnormalen. Der er også uvisst korleis finansieringa av Kolltveit – Ågotnes vert. 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 frå 2018 – 2029.

Dersom det vert planlagt med fire felt vil dette medføre planskilte kryss på Ågotnes. Dette meiner Hordaland fylkeskommune vil gi utfordringar med god senterutvikling i dette området. Ein bør i planprosessen vurdere å redusere farten i innkøyringa til Ågotnes for å etablere mindre dominerande kryssløyvingar i senternære område.

Fylkeskommunen er bekymra for at 4-felts mellom Kolltveit og Ågotnes vil favorisere bruk av bil på kostnad av andre meir miljøvenlege alternativ. All planlegging må vere medvite om 0-vekst i biltrafikken og finne løysingar som gjer det attraktivt å velje sykkel eller kollektivtransport.

Det er spesielt viktig å ha fokus på landskapstilpassing i denne reguleringsplanen.

Kulturminne må dokumenterast i planarbeidet. Hordaland fylkeskommune krev arkeologiske registreringar etter § 9 i kulturminneloven. Kostnadsoverslag er sendt i eige brev.

NOTAT frå Samferdselsavdeling

For å gje eit godt kollektivtilbod er det viktig å vektlegge konsentrasjon av bustader og arbeidsplassar langs kollektivaksar og kollektivknutepunkt. Det er ønskeleg med traséval som gjer at kollektivtrafikken kan køyre på ny og oppgradert veg. En må leggje opp til gangtrasear mot ny veg og stader ein kan etablere haldeplassar. Ein må i planprosessen vurdere om det skal regulerast inn haldeplassar på nye vegen som ein kan nytte ved framtidig behov, dersom det er tale om utbygging i område rundt vegen. Ber om at ein vurderer alternative plasseringar av bussenlegg på Straume. Det er viktig å sikre areal til eit bussenlegg med ei funksjonell plassering for effektiv drift av den omfattande kollektivtrafikken knytt mellom anna til Straume.

Kommentar:

Kommunedelplanen frå 2009 bygde på trafikkprognosar som ga grunnlag for bygging av ein 2-feltsveg, standardklasse H5 med midtdelar og forbikøyringsfelt etter Håndbok N100. Ved starten av reguleringsplanarbeidet i 2015 vart det estimert framtidig trafikknivå som viste ein ÅDT mellom 11 190 og 19 607 i 2045. Den låge prognosen 11 190 er basert på ei utflating av trafikknivået til trass for forventa vekst i folketalet. Den høge prognosen 19 607 er basert på moderat/sterk vekst i trafikken i tråd med ei positiv utvikling i både folketal og næringsutvikling. Etter Håndbok N100 skal det ved ÅDT over 12 000 planleggast for ein 4-feltstveg, standardklasse H7. I 2017 er ÅDT nord for Kolltveitkrysset 12 200. Fjell kommune har difor i samråd med Statens vegvesen vald å planlegge for ein 4-feltsveg standardklasse H7 i tråd med Håndbok N100. Innanfor regulert areal er det mogleg å bygge ei løysing

med 2-feltsveg med 80 km/t då linjeføring for 4-feltsveg med fartsgrense 80 km/t er lik som for 2-feltsveg med fartsgrense 80 km/t.

I planframlegget er det planlagt for eit toplanskryss på Ågotnes sør, noko som også er i samsvar med kommunedelplan frå 2009. Håndbok N100 set krav om planlegging av toplanskryss ved ÅDT over 8000. I 2017 er ÅDT sør for rundkøyring på Ågotnes på 10 700. Ein har difor planlagt for toplanskryss på Ågotnes sør. Det er i planen mogleg å bygge andre kryssløysingar innanfor planen, som ei rundkøyring. Plassering av toplanskryss på Ågotnes er sørvest for sentrum på Ågotnes og legg ikkje hindringar for utvikling av Ågotnes som sentrum. Ein har i planframlegget lagt til rette for gode gang- og sykkeløysingar på Ågotnes samt planlagt for eit miljølokk som skal bide saman og styrke sentrumsutviklinga.

Med mål om 0-vekst i biltrafikken er det i planforslaget lagt opp til kollektivhaldeplassar slik at ekspressbussar kan nåast frå Kolltveit, Morland, Fjæreide og Ågotnes. Med vekst i befolkninga og arbeidsplassar på Ågotnes og Kolltveit vil ein etter trafikkprognosane sannsynleg få ein auke i biltrafikken. God tilrettelegging av ekspressbuss på nytt vegnett og lokale ruter på eksisterande vegnett vil avbøte dette. Planen legg vidare til rette for nye gang- og sykkelveggar på Ågotnes og Kolltveit. Det er også gjort vurderingar av gang- og sykkelveg på eksisterande vegnett med tilrådingar om tiltak som vil betre standard og kunne auke bruk av gang- og sykkelveg på kort sikt.

I planarbeidet har tilpassing til landskap kvalitet og heilskap vore vektlagt. Nytt veganlegg med tilhøyrande anlegg skal utførast slik at det blir best mogleg tilpassa eksisterande terreng og områda rundt, og eksisterande vegetasjon skal så langt det er mogleg, takast vare på. Det er utarbeidd ein formingsrettleiar for utforming av konstruksjonar, sideareal og revegetering som skal vere rettleiande for den vidare detaljprosjekteringa.

Kulturminne og kulturmiljø er omtalt og vurdert i planen. Ny veg bryt heilskapen i eksisterande kulturmiljø på Kolltveit og reduserer kulturmiljøet sin verdi. Området skal i stor grad byggast ut i samband med Sotrasambandet. På Morland er det registrert ei rekke nyare tids kulturminne, og ny veg vil i stor grad øydelegge desse. Ny veg vil også skjere gjennom eldre ferdslveggar på Ågotnes og steingarden mellom Vindenes og Ågotnes.-Anleggsveg frå sjøen i Fjæreidpollen vil komme i konflikt med automatisk freda kulturminne, ein steinalderbuplass ved Fjæreidpollen, Askeladden id 236645. Planframlegget er å difor å sjå som ein søknad om dispensasjon frå kulturminneloven for Askeladden id 236645. Ein steinalderbuplass sør for Skulehusvatnet, Askeladden id 219651, ligg innfor plangrensa, ca. 15 meter frå vegareal og fire til fem høgdemeter over vegen. Hordaland fylkeskommune har ved offentleg ettersyn vurdert at tiltak i tråd med planforslaget er eigna til å skade/øydelegge kulturminnet. Fylkeskommunen tilrår at det vert søkt om dispensasjon frå kulturminneloven for dette kulturminnet også. For å sikre anleggsgjennomføringa har ein derfor utvida anlegg- og riggområdet. Planframlegget er å difor å sjå som ein søknad om dispensasjon frå kulturminneloven for Askeladden id 236645.

På Ågotnes er det fleire buplassar frå steinalder, ingen av desse vert direkte råka av ny veg og dei ligg utanfor planområdet.

I planforslaget er det lagt opp til kollektivhaldeplassar slik at ekspressbussar kan nåast frå Kolltveit, Morland, Fjæreide og Ågotnes. Alternative plasseringar av bussenlegg på Straume er ikkje vurdert.

4. Norges vassdrags- og energidirektorat NVE (15)

- NVE vurderer tiltak etter vassressurslova i samband med planhandsaminga. I arbeidet med detaljregulering må vassdragsinngrep tydeleg skildrast i planomtalen og konsekvensar for ålmenne interessene må gjerast greie for.

- NVE forventar at ein vel løysingar som redusere dei negative konsekvensane for ålmenne interessene og at avbøtande tiltak vert gjort greie for og innarbeidd i plankart og føresegner.
- Same innspel som BKK om anlegg etter energilova.

Kommentar:

Merknaden er ivareteke i planarbeidet. Vassdragsinngrep og konsekvensar for ålmenne interesser er skildra i planskildringa og i eige notat. Det vil vere naudsynt med inngrep i vatn og vassdrag langs vegstrekninga. Dei negative konsekvensane er forsøkt redusert ved å minske storleiken på fyllingar og ved å sette krav om å tilbakeføre vasspegel etter fylling eller bruk som mellombels rigg- og anleggsområder.

5. Fiskeridirektoratet (25)

- Om det vert planlagt sprenging nær sjø eller andre inngrep i sjø som kan få konsekvensar for gyteområda (sjå vedlagt kart), må ein sjå til at ein unngår denne type arbeid i gyteperioden for kysttorsk frå februar til april.
- Dumping av massar i sjø og vatn må ein unngå.

Kommentar:

For å få gjennomført veganlegget vil det vere naudsynt å fylle i nokre vatn. Ein legg ikkje opp til utfylling i sjø, men det kan verer behov for ei mellombels kai i anleggsperioden ved bygging av bru over Fjæreidpollen. Det vert teke omsyn fiskeribestandar.

6. Øygarden kommune (22)

Svært positiv til at reguleringsplanarbeidet er starta opp. Øygarden kommune er med å delfinansierer reguleringsarbeidet, vedtak i møte 19.06.13. I same vedtak bad kommunestyret om at ein også vurderer regulering av sykkelsti og innfartsparkering.

Kommentar:

Innfartsparkering og gang- og sykkelveg nordover frå Ågotnes til Øygarden vil ikkje vere en del av denne planen. Gang- og sykkelveg avsluttast etter innkøyringa til Fv. 224 ved Barneshaugen på Vindenes.

7. Connie Eide Morlandstø gnr. 32 bnr. 4 (6)

Vegen kryssar ein turveg som går frå Morlandstø til Knappskogfjellet (Signalen), og deler eit utmarksbeite i to (30/307). Her er ein gamal demning. Ønsker at det vert lagt til rette for framtidig bruk av turvegen med gangbruer eller overgangar over ny veg. Ønsker tilrettelegging slik at utmarka framleis kan nyttast til dyrehald.

Kommentar:

Det vert lagt opp til gangforbindelsar i undergang på begge sider av alle nye bruer i planforslaget. Næraste gangforbindelse vil være i nord ved brua over Fjæreidpollen.

8. Naturgassparken Vest AS (8)

Naturgassparken ligg på Blomøy i Øygarden kommune. Naturgassparken Vest AS, saman med CCB Kollsnes AS er svært positive til den utviklinga dette nye vegsambandet kan bidra til for næringsaktiviteten i Naturgassparken og i Øygarden kommune. Understreker viktigheita av god framdrift i planen og gjennomføring i sjølv prosjektet.

Kommentar:

Tatt til orientering.

9. Siri Fahlvik Pettersen og Nils Moldøyen gnr. 30 bnr. 580 (10)

- Ber om at ein ser på ei tunnelloysing frå Morland til Fjæreide, alternativt at en trekker vegen så langt vest som mogleg for å minka støyen. Det må planleggast avbøtande tiltak for støy og forureining ved ny 4-felts veg.
- Ber om at kommunen har eit opplegg for informasjon mot naboar /innbyggjarar frå nå og framover.

Kommentar:

Premissane for planarbeidet og val av vegtrasé er lagt i vedteken kommunedelplan for strekninga og kommuneplanens arealdel. I samband med planarbeidet er det utført støyvurderingar og utgreidd behov for støyreducerande tiltak.

10. Elisabeth Rygg gnr. 30 bnr. 604 (11)

- Ber om at ein vurderer alternativ tunnel frå Morlandstø til Fjæreide på nytt for bevaring av naturområde. Alternativt at en trekker vegen så langt vest som mogleg for å minka støyen.
- Støyskjerming må på plass og innbyggjarar på Ekrhaugen bør delta i utforminga.

Kommentar:

Premissane for planarbeidet og val av vegtrasé er lagt i vedteken kommunedelplan for strekninga og kommuneplanens arealdel. I samband med planarbeidet er det utført støyvurderingar og utgreidd behov for støyreducerande tiltak som er sikra i føresegnene.

11. Inge Knapskog gnr. 30 bnr. 13 (12)

- Ser ikkje nytten av å bygge ein 4-feltsveg mellom Kolltveit og Ågotnes. Eksisterande veg bør heller oppgraderast.
- Som grunneigar ønskjer han ikkje å avstå areal til vegen. Vil krevje erstatning for framtidig tap som grunneigar og brukar av området.

Kommentar:

Premissane for planarbeidet og val av vegtrasé er lagt i vedteken kommunedelplan for strekninga og kommuneplanens arealdel. Planframlegget legg opp til 4-feltsveg med midtdelar, men den endelege løysninga kan bli ein 2-feltsveg. Eventuelle krav om innløyising og erstatning er ein eigen prosess som føl etter at planen er vedteken.

12. Ekrhaugen Velforening (13)

- Ulempene for dei som skal bu nærast vegen må kome fram i planarbeidet. I Ekrhaugen Vel er 19 bustader. Vegen vil innebera støy, endra utsikt og endra tilgang til turområde.
- Ber om at strekninga Morlandstø – Fjæreide må leggast i tunnel. Alternativt at en trekker vegen så langt vest som mogleg for å minka støyen.
- Det må planleggast avbøtande tiltak for støy og forureining. Dette må gjerast i samråd med bebuarane.
- Ber om at kommunen har eit opplegg for informasjon mot naboar /innbyggjarar frå nå og framover.

Kommentar:

Premissane for planarbeidet og val av vegtrasé er lagt i vedteken kommunedelplan for strekninga og kommuneplanens arealdel. I samband med planarbeidet er det utført støyvurderingar og utgreidd behov for støyreducerande tiltak. Vidare er det tatt omsyn til behov for tverrforbindelsar langs strekninga. Ved alle bruer og tettstedane leggas det til rette for tverrforbindelsar.

13. Rune Richardsen gnr. 30 bnr. 694 (14)

- Ulempene for dei som skal bu nærast vegen må kome fram i planarbeidet.
- Ber om at strekninga Morlandstø – Fjæreide må leggast i tunnel. Alternativt at en trekker vegen så langt vest som mogleg for å minka støyen.
- Det må planleggast avbøtande tiltak for støy og forureining. Dette må gjerast i samråd med bebuarane.

Kommentar:

Premissane for planarbeidet og val av vegtrasé er lagt i vedteken kommunedelplan for strekninga og kommuneplanens arealdel. I samband med planarbeidet er det utført støyvurderingar og utgreidd behov for støyreducerande tiltak.

14. Gro Wenke og Svein T. Boge gnr. 32 bnr. 96 (16)

- Vegen vil koma nær eigedommen. Ber om støyskjerming og støyisolering av hus.
- Ønskjer synfaring før prosjektering og tiltak.

Kommentar:

Premissane for planarbeidet og val av vegtrasé er lagt i vedteken kommunedelplan for strekninga og kommuneplanens arealdel. I samband med planarbeidet er det utført støyvurderingar og utgreidd behov for støyreducerande tiltak. Eventuelle krav om erstatning er ein eigen prosess som følgjer etter planen er vedteken.

15. Sunniva Vatile og Tom Whitfield gnr. 17 bnr. 610 (17)

- Meiner at det er svært uheldig at så store naturverdiar vert øydelagt ved bygging av ny veg.
- Betre å bygge ein av- og påkøyringsrampe til CCB-basen for å avbøte kø enn å lage ein heilt ny veg.
- Betre å utbetre eksisterande veg og ruste opp kollektivtilbodet og båttilbod. Foreslår ekspressbåt mellom Ågotnes-Anglavika-Bergen. Vegen bør leggast utanom Ågotnes.

Kommentar:

Premissane for planarbeidet og val av vegtrasé er lagt i vedteken kommunedelplan for strekninga og kommuneplanens arealdel. Konsekvensar for naturmangfaldet er vurdert i konsekvensutgreiinga tilknytt kommunedelplanen. Verknader på mellom anna naturmangfald, landskap og friluft er vurdert i planarbeidet.

16. AKONS (18)

Er engasjert i planarbeid for Idrettsalliansen i nordre Fjell og med innspel til interkommunal næringsplan for to område ved Ågotnes.

1. Gang- og sykkelveg

- Nye gang- og sykkelveg nord for Tranevågen ungdomsskule bør etablerast som turveg i staden for G/S-veg langs eksisterande hovudvegnett.

2. Kraftlinjer

- Ber om at ein vurderer å legge 300 kV i jordkabel ved Ågotnes i samband med planarbeidet.

3. Nedsenka veg

- Legge ny Fv. 561 i kulvert eller med overbygg i det sentrale Ågotnes som kan bidra til eit meir funksjonelt sentrum.
- Moglegheiter for å legge nye idrettsanlegg som støyskjerming mot ny veg.

4. Avkøyrsløse til Hamrehaugen

- Ber om at ein tar med kryss som kan kople Hamrehaugane til ny Fv. 561. Ønskjeleg at framtidig kollektivtrasé nor/sør går gjennom Hamrehaugane.

5. Tilkomst til Angeltveitsjøen

- Ber om at ein ser på tilkomst til Angeltveitsjøen frå avkøyrsløse ved Skulevatnet eller andre løysingar.

Kommentar:

Det har ikkje vore ein del av planarbeidet å løyse gang- og sykkeltilbodet mellom Ågotnes og Øygarden. Det er likevel regulert inn ny gang- og sykkelveg som sikrar trygg ferdsle for gåande og syklande mellom Barneshaugen og Ågotnes sentrum.

132 kV leidning vert lagt i kabel på ein mindre strekning på grunn av konflikt med veganlegget.

Kabling av 300 kV leidning er ikkje tatt høgde for i dette planarbeidet.

Det lagt opp til at ny fv. 561 skal senkast og leggast i kulvert/lokk kor Landrovegen vil gå over ny fv. 561.

Det er lagt inn ein vegarm frå toplanskryss på Ågotnes Sør til Vestsidevegen som gjev bustadområde ved Hamrehaugane ei direkte kopling mot ny fv. 561.

Ein har ikkje vurdert tilkomst til Angeltveitsjøen i planforslaget då føremålet med planen er ny fv. 561.

17. Alexander Grimstad (Ekrhaugen 20) (20)

Viser til brev frå Ekrhaugen velforening

Kommentar:

Viser til kommentar til punkt 8 – merknad frå Ekrhaugen velforening.

18. Svein Gunnar Grimstad (Ekrhaugen 20) (21)

Viser til brev frå Ekrhaugen velforening

Kommentar:

Viser til kommentar til punkt 8 – merknad frå Ekrhaugen velforening.

19. Astrid og Rolv Landøy gnr. 30 bnr. 11 (23)

Vegen vil dele deira eigedom i to. Ber om ein undergang slik at ein kan komme til andre del av eigdommen med traktor. Ber om at ein ikkje stenger turstien frå Hatlane til Skjenet. Det kan kanskje kombinerast med ovanfor nemnde undergang. På Botnane er det planteskog. Ein må ta høgde for uttak av denne skogen med eventuell avkøyrsløse for hogstmaskin/lastebil.

Kommentar:

Turstien/tverrforbindelsen oppretthaldast. Planforslaget legg opp til undergang under ny bru over Fjæreidpollen. Veg for traktor til utmarksbeite er ikkje tatt omsyn til i planen, heller ikkje eigen avkøyrsløse.

20. Rolf og Ida Margareth Nybakk gnr. 32 bnr. 15 (24)

- Eigedommen vert delt i to og planen viser ikkje tilkomst til den delen som ligg vest for nyvegen (p. 1090 og ca. p. 1260).
- Den gamle stien langs Morlandsvatnet må oppretthaldast og det må tas med i planen ei trygg gangveg-kryssing av nyvegen i området ved vatnet.
- Ber om at ein planlegg tiltak mot støy frå nyvegen.

Kommentar:

Den gamle stien/tverrforbindelsen oppretthaldast. Planforslaget legg opp til undergang under ny bru over Morlandsvatnet. I samband med planarbeidet er det utført støyvurderingar og utgreidd behov for støyreducerande tiltak.

21. Adv. Riisa & Co på vegne av Ekren transport AS gnr. 27 bnr. 540 og 566 (26)

- Det bør ikkje etablerast ei avkøyrsløp frå fv. 561 inn til industriområdet på Ågotnes slik det er lagt opp til i KPA og i Ågotnes KDP. Planen bør regulere inn rundkøyring som koplør på fv. 561 lenger nord. Foreslår alternativt ein kulvert slik at areal over veg kan nyttast til næring.
- Foreslått veg og utkøyrsløp vil leggesbeslag på delar av eksisterande industrialer på Ågotnes og underteikna sin eigedom.
- Etablering av foreslått veg/utkøyrsløp vil medføre store skadeverknader for utnytting av industriområdet på Ågotnes. Den vil vere konkurransevridande og hindre vidare utbygging i eit område det er mangel på industriareal. Det bør heller etablerast ei utkøyrsløp på fv. 561 lenger nord.

Kommentar:

Alternative avkøyrsløp til industriområde på Ågotnes er vurdert i tildegare prosessar. Merknaden tas ikkje til følgje.

22. John Knappskog gnr. 30 bnr. 6 (27)

- Ønsker ikkje at eigedommen vert delt av ein 4-feltsveg. Ber om at alternativet sør om Knappskogfjellet vert vurdert/revurdert.
- Den planlagde vegen vil krysse Kvednavatnet. Har ein vurdert avrenninga frå vegen og korleis ein skal løyse dette?
- Det bør lagast ein undergang slik at ein kan nytte traktor til heile bruket.
- Forventar støyreducerande tiltak og avbøtande tiltak som reduserer inngrep i landskapet.

Kommentar:

Premissane for planarbeidet og val av vegtrasé er lagt i vedteken kommunedelplan for strekninga og kommuneplanens arealdel. I samband med planarbeidet er det utført støyvurderingar og utgreidd behov for støyreducerande tiltak. Avrenning og overvatnsproblematikk er også vurdert i samband med planarbeidet.

Turstien/tverrforbindelsen i området skal oppretthaldast. Planforslaget legg opp til undergang under ny bru over Fjæreidpollen. Veg for traktor til utmarksbeite er ikkje tatt omsyn til i planen.

11 Uttaler og merknader til offentlig ettersyn

	Avsendar og dato	Samandrag	Kommentar
	Offentlege		
1	Bergen og omland havnevesen (01.02.19)	Kan ikkje sjå at planen kjem i konflikt med interessene til Bergen og omland hamnevesen. Minner om at tiltak som bygging, graving og utfylling i sjø, samt andre tiltak som kan påverke sikkerheten eller framkomelegheit i sjøområda, krev deira tillating. Ein orientering om denne søknadsplikta bør etter deira vurdering være del av reguleringsføresegna.	Teken til etterretning.
2	Fiskeridirektoratet (31.01.19)	I ROS-analysen vert det referert til ein ytre-miljøplan (YM-plan). Denne meiner dei burde vore tilgjengeleg på kommunen si nettside, sidan avbøtande tiltak knyta til deira fagområde er omtalt i denne.	Notat til YM-plan er lagt ved planforslaget. Skal leggst ut ved vedtak av plan.
3	Fylkesmannen i Hordaland (05.02.19)	Fylkesmannen har ikkje kapasitet til å sende fullstendig uttale, men legg i denne saka til grunn at dei ikkje har vesentlege merknadar. Dei ber elles om at Fylkesmannen vert kontakta og får høve til å rettleie i den grad det er naudsynt.	Teken til etterretning.
4	Hordaland Fylkeskommune (19.02.19) og (27.03.19)	Planforslaget er i direkte konflikt med to automatisk freda kulturminne. Fylkeskommunen har difor sendt over saka til Riksantikvaren med tilråding om dispensasjon frå kulturminnelova. Riksantikvaren finn at forslag til reguleringsplan kan godkjennast under føresetnad om gjennomført arkeologisk utgraving av dei råka kulturminna. Vidare skriv dei at tiltakshavar må varsle fylkeskommunen i god tid før tiltak etter reguleringsplanen er ynskt realisert. Riksantikvaren vil då fatte vedtak om omfang/kostnader av den arkeologiske utgravinga. Dei ynskjer at ovannemnde krav blir del av planføresegnene, elles vil fylkeskommunen varsle om dette til Riksantikvaren, som igjen vil fremje motsegn. Motsegn til planforslaget på vegstandard, 4-feltsveg.	<p>Dette er retta opp og nytt forslag er sendt over til HFK i januar 2019. Riksantikvaren har gjort vedtak 18.02.2019 om løyve til inngrep i automatisk freda kulturminne. I planforslag til vedtak er Riksantikvaren sitt vedtak tatt inn i føresegnene.</p> <p>Det er utarbeida dokumentasjon på at det kan byggast ein 2-feltsveg innanfor regulert areal. Føresegne er rett opp slik fylkeskommunen har kravd.</p>
5	Kystverket (22.01.19)	Det er i reguleringsplanen skissert ny bru over Fjæreidpollen. Her er eksisterande bruhøgde 12 meter HAT (Høgste astronomiske tidevatn). Det er ikkje oppgitt høgde i reguleringsplanen for den nye brua. Dei ber difor om at brua vert prosjektert med same høgde som eksisterande og at dette vert tatt inn i reguleringsplanen.	Ny bru over Fjæreidpollen vil ligge over 1 km sørvest for eksisterande bru. Ny bru vil ha ei høgde på 40 meter over vassflata. Dette er vist i konstruksjonsteikningar som er vedlegg til planen.

6	Norges vassdrags- og energidirektorat (21.01.19)	NVE skriv at dei prioriterer å gje innspel og uttalar til overordna planar og der det vert bede om fagleg hjelp til konkrete problemstillingar. NVE har difor ikkje gjeve konkret fråsegn i denne saka. Til sutt minner dei om at det er kommunen som har ansvaret for at det blir tatt tilstrekkeleg omsyn til flaum- og skredfare, vassdrag og energianlegg i arealplanar.	Teke til etterretning.
7	Statnett (05.03.19)	<p>Omsynssona med byggeforbod langs 300 kV-transmisjonsnettleidninga Litle Sotra-Kollsnes skal vere totalt 40 meter, 20 meter målt horisontalt til kvar side frå senter av leidninga.</p> <p><u>Føresegn:</u> Ber om at føresegn § 10.4 vert tilføydd: «... Eventuelle tiltak innan området, samt tiltak med maskinar og utstyr som kan nå innanfor 30 meter frå yttarste straumførande line (varslingsavstand for anleggsarbeid), skal godkjennast av lineigar.»</p> <p>Ber om at føresegn §3.7 vert endra til: «Det er varslingsplikt for anleggsarbeid (med maskiner, utstyr mv) som kan nå innanfor 30 meter fra ytterste strømførnde line. Anleggsarbeidet for bygging av veganlegget innanfor varslingssonen og byggeforbudsbeltet skal avklares mellom entreprenør og netteier før anleggsstart.»</p> <p>Det må ikkje iverksettast tiltak som inneber forverring av tilkomst til Statnett sine anlegg.</p> <p><u>Merknadar til særskilde punkt:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Ved enkelte punkt i planområdet er det lav høgd mellom terreng og leidning, heilt ned mot forskriftskrava. Etablering av autovern mv kan ikkje bryte med forskriftskrava. - Ref. teikning C012 – profil 8100, avkopling av gang-/sykkelveg mot parkering og vidareføring herifrå. Traseen for gang-/sykkelveg må justerast noko slik at den kjem minimum 5 meter frå mastepunktet og på høgdenivået for parkeringa slik den ligg i dag. Jording av masta må handterast av fagpersonell og teknisk løysing skal godkjennast av Statnett. - Det er planlagt anleggsverksemd i nærleik av eksisterande mastepunkt. Byggjeteikningar som visar konkrete planar ved disse mastepunkt skal sendast Statnett for gjennomgang. - Ber om at ROS-analysen gjennomførast med omsyn til transmisjonsnettet som 	<p>Innspela frå Statnett er innarbeid i planen. Dette gjeld endring av føresegnar, planskildring, ROS og notat om SHA og anleggsgjennomføring.</p> <p>Dette er innarbeidd i føresegnene</p> <p>Dette er innarbeidd i føresegnene</p> <p>GS-veg ved profil 8100 er justert slik at den er minimum 5 meter frå mastepunkt.</p> <p>ROS-analysen er oppdatert.</p>

		<p>kritisk infrastruktur, både med omsyn til ferdig bygd anlegg og med omsyn til anleggsgjennomføring.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sprenging skal gjerast av godkjent sprengingspersonell og det skal etablerast varslingsrutinar overfor Statnett som anleggseigar. Tiltakshavar må beskrive opplegg for dette samt etablere opplegg med rystelsesmålere og loggføring i plan for Ytre Miljø/Miljøoppfølgingsplan (MOP) som vidareførast til kontraktane med entreprenør. - For vegbelysning skal det nyttast vipbare føter/lys innanfor varslingsavstanden som er 30 meter frå ytste straumførande leidning. - Jording skal handterast av fagpersonell og endring i jording skal godkjennast av Statnett. Statnett skal varslast straks dersom ein avdekker jording ved anleggsarbeida. <p><u>Endring i anleggskonsesjon:</u> Ber om at areala planleggast utnytta slik at kraftleidninga ikkje må flyttast, heller ikkje koplust ut midlertidig på grunn av anleggsarbeid. Om det er ønskjeleg med endringar i nettanlegget og anleggskonsesjon må tiltakshavar bære alle kostandar med dette.</p> <p><u>Anleggsarbeid nært høgspentanlegg:</u> Anleggsarbeid nært spenningsatte anlegg må skje på en måte som ikkje gir fare for Statnetts leidningar eller skade på personell, maskiner og utstyr. Det er låge høgder mellom leidning og terreng i enkelte leidningsspenn. Dette vil føre til meirkostnader i byggefasen ved at det blant anna vil bli restriksjonar på bruk av type og størrelse på anleggsmaskiner.</p> <p>Ber om at deira publikasjon "<i>Anleggsmaskiner og elektriske anlegg</i>" følger det vidare planarbeidet.</p>	<p>Dette vert handsama på byggeplan.</p> <p>Teke til etterretning.</p> <p>Teke til etterretning</p> <p>Teke til etterretning.</p> <p>Innspelet vert innarbeida i notat om SHA og anleggsgjennomføring</p>
8	Ungdommens kommunestyre (01.02.19)	<p>Meiner det må gjerast minst moglege naturinngrep i midtmarka, utbygginga må unngå å øydelegge etablerte turstiar og verne så mykje som moglege av den urørte naturen. Det må arbeidast for at den lokale kollektivtrafikken i planområdet vert oppretthalde på det nivået som er tilfelle i dag eller betre.</p>	<p>Bygging av ny veg gjennom utmarka vil nødvendigvis medføre tildels store terrenginngrep. Ein har difor så langt det er råd søkt å minimalisere naturinngrepa som vegbygginga medfører. Vegen er lagt lett i terrenget for å minimere naturinngrepa, sjølv om det fører til masseunderskot. Vegen er lagt langs naturlege skrentar der det ligg til rette for det. Høgde på bruene, brutype og plassering av landkar har vore drøfta av arkitekt og</p>

			landskapsomsyn og passasje av veganlegget har vore vektlagd. Ein er merksam på at fleire etablerte turstiar vert kryssa av den nye veggen og ein har vore oppteken av at dei etablerte turstiane vert ivaretekne. Det er difor lagt inn to nye kulvertar for turgåarar sør for Skulevatnet på Ågotnes. Det vert også lagt inn to kombinert landbruks/tursti kulvert på Kolltveit. Det vert elles lagt til rette for kryssing av den nye veggen under bruene som skal byggjast.
9	Øygarden kommune ved Utval for drift og samfunnsutvikling (31.01.19)	Stiller seg positivt til planen. Det er viktig for Øygarden kommune å få rask, effektiv og trafikkåre frå Kolltveit til Ågotnes som ein del av sambandet mellom Øygarden og Bergen. Meiner dette er særleg viktig for næringsaktiviteten i den planlagde utviklinga i Næringsparken med CO2-fangst og på dei to store olje og gassanlegga på Kollsnes og Sture. Desse krev ny veg av høg standard.	Teke til etterretning
10	Statens vegvesen (22.01.19)	Viser til føresegnene pkt. 6.5: « <i>Køyrevegen SKV_1 kan opparbeidast som 2-feltsveg, med linjeføring som ein H7-veg.</i> » Siste punkt i føresegnene betyr at veggen er planlagt med ei linjeføring tilpassa 80 km/t i staden for 90 km/t, noko som gjev ei betre tilpassing til terrenget. Statens vegvesen er samd i denne løysninga. Gjer merksam på at kravet om 4.felt (jf. handbok N100) i all hovudsak er grunngeve i trafikktryggleik og ikkje i kapasitetsbehov. Det same gjeld kravet om 2-plans kryss ved Ågotnes sør.	SSV har vore med i prosjektsamarbeidet og er godt kjend med planen. Tatt til etterretning.
Private			
11	Stiegler WKS Advokatfirma AS v/ Randi Hansen Våge for grunneigar på gnr 27 bnr 28 – Valborg Knappskog (30.01.2019)	Gjeld eigedom 27/28 på Ågotnes. Meiner planens avgrensing mot sentrale deler av Ågotnes verkar tilfeldig/ikkje forklart, og at den har dårleg samsvar med formålsgransene i KDP Ågotnes. Synast også at planavgrensinga bør sjåast opp mot nyleg oppstarta planarbeid for S1 og S4. Dette for å unngå at areal blir liggjande uregulert opp mot eit så viktig senterområde. Parken frå KDP Ågotnes, vest for Vardakleivvatnet, synast ikkje vidareført i aktuelt planforslag. Dei ber om at det i detaljreguleringa må sørgast for vidareføring av parken på vestsida av vatnet, slik at parken oppretthaldast.	I dette planarbeidet har det overordna målet vore å legge til rette for ny fv. 561 til Ågotnes. Det har også vore ein viktig premiss å legge til rette for god tilkopling til eksisterande vegsystem på Ågotnes, mot Vestsidevegen og mot vegsystemet på nordaustsida av den nye veggen. Vidareføring av vegarmen mot aust må ivaretakast og regulerast i tilknytning til pågåande planarbeid for S1 og S4 som det er meldt oppstart for. Det vil verte vanskeleg å vidareføre parken vest for Vardakleivvatnet sidan vegfyllinga er lagt delvis ut i vatnet her. Det vil likevel vere mogeleg å bearbeide vegskråninga her på ein slik måte at den kan fungere som ein turveg/forlenging av parken.

12	<p>Andreas Breivik Ormevik (31.01.19)</p>	<p>Påpeikar at Sotra og Øygarden er i særstilling når det gjeld inngrepsfrie naturområder i Bergensregionen. Tiltaket vil ha ein stor negativ konsekvens for natur og friluftsliv i området. Meiner vidare at ein ny veg vil ha store negative konsekvensar for nærmiljøet langs den nye strekninga.</p> <p>Stillar spørsmål til kvifor man skal byggje ein ny veg når tallane frå Statens Vegvesen visar negativ nytteverdi, og behovet er mindre enn for vegen sørover mot Sund.</p> <p>Meiner alternative løysningar på trafikkproblema må heller vere reduksjon av trafikkgrunnlaget når det gjeld person- og varetransport.</p> <p>Meiner til slutt at:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Støydempande asfalt vil kunne føre til ein betydeleg forbetring for bebuarane som bur langs dagens vegtrasé. - Ny veg vil med sannsyn bli overflødig, grunna elektrifisering av bilparken og generelt redusert behov for pendling. I tillegg vil verdien av ren og urørt natur bli stadig viktigare for dei yngre generasjonane. 	<p>Innspelet er svært omfattande og reiser interessante problemstillingar kring framtidig utvikling og bruk av kommunen sine arealressursar inkludert urørde naturområde. Innspelet er fyrst og fremst relatert til vegprosjektet ny fv. 561 Kolltveit- Ågotnes i sin heilskap, men også indirekte til detaljreguleringsplanen. Slik sett så kan ein sei at dette innspelet burde vore sett fram i tilknytning til handsaming av Kommunedelplanen for vegen til Ågotnes.</p> <p>Framlegget til reguleringsplan for ny fv. 561 er utarbeida med grunnlag i godkjent kommunedelplan med konsekvensutgreiing. Det er gjennom arbeidet med kommunedelplanen trasevalet for ny veg vart fastsett.</p> <p>Hovudmålet med den nye vegen er å få ei rask, effektiv og trafikkssikker trafikkåre, og særleg næringstrafikken til dei store industriområda på Ågotnes inklusive godshamn, Kollsnes og Sture krev en ny veg av god standard. Trafikkprognosane som er utarbeida tilseie ein veg av den standarden ein har planlagt. Dei same prognosane indikerer at ny fv. 561 vil få om lag 85 - 90% av trafikken som i dag køyrer noverande fv. 561 sør for Ågotnes.</p> <p>Det er dokumentert at framtidig trafikkgrunnlag for fv. 561 ligg vesentleg høgare enn på vegen sørover mot Sund. Sjølv om det i strid med prognosane skulle verte ein nedgang i trafikkgrunnlaget, noko som rådmannen ikkje har grunnlag til å ta stilling til, så vil ikkje det løyse problema langs dagen fv 561, som går gjennom til dels tettbygde områder, med omsyn til trafikktryggleik, støy m.v. og ei rask og trafikkssikker trafikkåre for næringstrafikken.</p> <p>Kor vidt støydempande asfalt vil kunne føre til betydeleg forbetring for bebuarane som bur langs dagens vegtrasé er rådmannen usikker på, men dette er uansett ikkje tema i denne planen.</p>
----	---	--	--

			<p>Etter rådmannen si vurdering er planarbeidet gjort med bakgrunn i relevante overordna føringar og retningslinjer.</p> <p>Innspelet vert teken til etterretning.</p>
13	<p>Oddvar H. Berentsen (24.01.2019)</p>	<p>Meiner fyrst at deira nye tilkomstveg vil bli mykje betre og sikrere enn i dag ved utkøyring nordover. (Vindenes)</p> <p>Dei ynskjer også at den nye innkøyringa til eigedomen deira blir asfaltert og vedlikehalden, og at det opparbeidast ein støyskjerm.</p>	<p>Det er utført støyberekningar og utarbeidd støysonekart i samband med reguleringsplanarbeidet.</p> <p>Støytiltak er vurdert i samsvar med gjeldande retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging.</p> <p>Forslag til tiltak vil bli utarbeidd etter gjeldande regelverk før anlegget settast i gang.</p> <p>Moglegheiter for støyskjerming langs ny veg er vurdert. Generelt ligg bygningane for spreidd eller for høgt over veggen til at tiltaket vil kunne vere kostnadssvarande. Det er difor ikkje foreslått skjerming langs veg.</p> <p>Bygningar med støyfølsamt bruksformål innanfor gul og raud støysone frå ny veg må i ein seinare fase vurderast med omsyn til naudsynte tiltak for å oppnå tilfredsstillande lydnivå på lokal uteplass og innandørs lydnivå i opphaldsrom.</p> <p>Fritidsbustad på eigedomen ligg innanfor raud støysone. Fritidsbustader innanfor gul og raud støysone frå ny veg skal vurderast med omsyn på naudsynte tiltak for å oppnå tilfredsstillande lydnivå på lokal uteplass.</p>
14	<p>Hans Jarle Einarsen, Ann-Kristin Bogstad og Ivar Einarsen (01.02.19)</p>	<p>Gjeld eigedom 33/2, Kolltveit.</p> <p>Ynskjer at undergangen under dagens fv. 561 oppretthaldast og tilpassast den nye veggen. Dessutan ynskjer dei ny undergang under ny veg, dimensjonert for traktor. Grunneigar er avhengig av å kunne køyre traktor under vegane. Dei ber vidare om etablering av veg, meint for traktor og gåande, som knyter eigedomen saman med beiteeigedomen på andre sida av vegane.</p> <p>Vil at overskotsmasser frå tiltaket fyllast ut i eksisterande myr på deira eigedom, slik at beiteområdet dei mistar ved etablering av ny fylkesveg kan brukast til tilrettelegging av nytt beiteområde.</p> <p>Til slutt tilbyr dei å setje opp nytt gjerde mot køyre- og GS-veg, mot godtgjersle for arbeid og kostnader.</p>	<p>Det er lagt inn to kulvertar på Kolltveit. Eksisterande kulvert er oppretthalde og det er lagt inn ein ny under ny fv. 561. Det vart ikkje tatt høgde for å bygge ny traktorveg, men kopling mellom eksisterande traktorveg og nye kulvertar er illustrert i plankart og kan opparbeidast i marka.</p> <p>Dette vert ikkje teke stilling til i reguleringsplanen.</p> <p>Dette vert ikkje teke stilling til i reguleringsplanen. Ev. avtale om oppsetting av gjerde vert gjort i samband med grunnforhandlingar.</p>

15	Fjell turlag (21.02.19)	<p>Dei ynskjer at det blir lagt stor vekt på tilkomst til viktig turterreng.</p> <p>Det er lagt opp til kryssing av ny veg ved alle bruer, men turlaget meiner dette ikkje er tilstrekkeleg. Det er særleg ved nokre eksisterande stiar dei meiner kryssing må ivaretakast, utan lange omvegar.</p> <p>Dei ynskjer også tilrettelegging for busshaldeplassar og parkering ved nokre av innfallsportane til terrenget, Storevatnet, Morland, Knappskog, Spjeld og Ågotnes.</p> <p>Avslutningsvis understrekar dei viktigheten av å ivareta kulturminner i det aktuelle området.</p>	<p>Bygging av ny veg gjennom utmarka vil nødvendigvis medføre tildels store terrenninggrep. Ein har difor så langt det er råd søkt å minimalisere naturinngrepa som vegbygginga medfører.</p> <p>Ein er merksam på at fleire etablerte turstiar vert kryssa av den nye vegen og ein har vore oppteken av at dei etablerte turstiane vert ivaretekne. Det er difor lagt inn to nye kulvertar for turgåarar mellom Fjæreide og Ågotnes for betre koplinga mellom bustader på vestsida, Kårtveit og Valderhaugane og Spjeldsfjellet. Det vert også lagt inn to kombinerte landbruks/tursti kulvert på Kolltveit. Det vert elles lagt til rette for kryssing av den nye vegen under dei mange bruene som skal byggjast.</p> <p>Det er også tilrettelagt for parkering på Kolltveit med tilgang til turområde. Eksisterande parkeringsplassar må elles brukast og tilrettelegging ligg utanfor dette planforslaget.</p> <p>Kulturminne er så langt det er mogleg forsøkt ivaretatt i planforslaget, sjå kap. 9.6 i planskildring.</p>
16	MDG Fjell (31.01.19)	<p>Meiner reguleringsplanen er i strid med ein rekkje regionale, nasjonale og globale føringar og lovar. Dette gjeld særleg rundt tilhøve som nullvekst i personbiltransport, utvikling av kompakte byer og tettstader, natur, friluftsliv og nærmiljø. Dei stridige retningslinene er:</p> <ul style="list-style-type: none"> - «Regional transportplan for Hordaland 2018-2029». - Fjell Kommunes nyleg vedtekne «Handlingsplan for energi, miljø og klima 2018- 2020». - Naturmangfaldslova. - Meiner også det er motsetnad mellom reguleringsplanen og overordna KPA Fjell og KDP for bustadutvikling. <p>Samla sett meiner MDG Fjell at reguleringsplanen må greiast ut på nytt av omsyn til overordna føringar og lovreglar.</p>	<p>Framlegget til reguleringsplan for ny fv. 561 er utarbeida med grunnlag i godkjent kommunedelplan med konsekvensutgreiing.</p> <p>Hovudmålet med den nye vegen er å få ei rask, effektiv og trafikkikker trafikkåre, og særleg næringstrafikken til dei store industriområda på Ågotnes, Kollsnes og Sture krev en ny veg av god standard.</p> <p>Relevante retningslinjer for dette planarbeidet er å styrke sykkel og gange som transportform, ta omsyn til overordna grønstruktur, forsvarleg overvasshandtering, naturmangfald, matjord, kulturhistoriske verdiar og estetiske kvalitetar. Desse tema er etter rådmannen sitt syn teke omsyn til i planarbeidet.</p> <p>Etter rådmannen si vurdering er planarbeidet gjort med bakgrunn i overordna føringar og retningslinjer. Rådmannen kan ikkje sjå at det er motsetnad mellom reguleringsplanen og</p>

			overordna KPA Fjell og KDP for bustadutvikling. Vegplanen er tvert i mot i samsvar med overordna KPA for Fjell. Rådmannen kan ikkje sjå at det er grunnlag for nye utgreiingar av omsyn til overordna føringar og lovreglar.
17	Naturgassparken Vest AS (18.12.18)	Er svært positive til opparbeiding av ny veg, då dei meiner påliteleg og effektiv vegtilkomst til deira næringsområde er svært viktig for regionens næring og industri, medrekna etablerte og framtidige bedrifter. Dei gjer difor sin støtte til planen og underskreker samstundes viktigheten av god framdrift og gjennomføring av sjølve prosjektet.	Teken til etterretning.
18	Geir-Ove Nygård og Renate Nygård (24.01.19)	Gjeld eigedom 33/247. Morlandsvegen 88 Fryktar at dei sjølve og naboane vil bli råka av mykje støy med plassering av ny trase i nærleiken. Særleg er dei bekymra for at økt støy vil øydelegge idyllen deira bakgard representerer.	Det er utført støyberekningar og utarbeidd støysonekart i samband med reguleringsplanarbeidet. Støytiltak er vurdert i samsvar med gjeldande Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging. Forslag til tiltak vil bli utarbeidd etter gjeldande regelverk før anlegget vert sett i gang. Moglegheiter for støyskjerming langs ny veg er vurdert. Generelt ligg bygningane for spreidd eller for høgt over vegen til at tiltaket vil kunne vere kostnadsvarande. Det er difor ikkje foreslått skjerming langs veg. Bustadhuset ligg i ytterkant av gul støysone. Bygningar med støyfølsamt bruksformål innanfor gul og raud støysone frå ny veg må i ein seinare fase vurderast med omsyn til naudsynte tiltak for å oppnå tilfredsstillande lydnivå på lokal uteplass og innandørs lydnivå i opphaldsrom.
19	Opus Bergen AS på vegne av fire næringsaktørane, Ågotnes næringspark AS, FMC Kongsberg Subsea AS, Sotra Kran/Get eigedom AS og Ågotnes sveis AS (vedlegg Trafikkanalyse av Helge Hopen) (08.02.19)	Oppfatninga til næringslivsgruppa v/ Opus Bergen er at planforslaget løysning for korleis hamne- og næringsområdet skal koplast på fv. 561 er føremålsstridig, da den ikkje tilstrekkeleg ivareteke framtidsretta og bærekraftige heilskapsløysningar for Ågotnes. Dei meiner regulert kryssløysing (rundkøyring) Ågotnes nord er underdimensjonert. Innspel om 4-feltsveg til rundkøyring Ågotnes nord og utviding av til 2-kjørefelt frå sideveg (CCB), Dei har starta opp arbeid med alternative kryssløysingar og alternativ plassering av kryss. Næringslivsgruppas forslag er at den nordre delen av planforslaget omarbeidast med sikte på å etablere ein ny kryssløysning som erstattar foreslått løysning med rundkøyring	Arbeid med alternativ kryssløysing og plassering som knyter seg til framtidige private næringsinteresser og planar om ny containerhamn frå Bergen og omland Hamnevesen bør ikkje inngå i regulering av ny fylkesveg. Det er usikkerheit i dette planarbeidet knytt til trafikktalet, men premissane som er lagt til grunn i arbeid med ny fylkesveg bør ikkje endrast no. Dette gjeld bl.a. målet om 0-vekst. Kryssløysing som tar høgde for framtidige næringsplanar og ny containerhamn bør heller vere ein del av reguleringsplanar for framtidig næringsområde på Ågotnes.

		<p>og tverrforbindelse gjennom eksisterande industriområde til Bleivassvegen.</p> <p>Dei foreslår vidare at delkart 15 trekkas ut av planforslaget for omarbeiding, mens dei andre delane av planforslaget kan vedtakast som foreslått.</p>	<p>Det er utført ei kapasitetsberekning av rundkøyninga på Ågotnes nord i oktober 2019 som viser at det ved 0-vekst vil regulert løysing ha tilstrekkelig kapasitet. Ved normal trafikkvekst, vil krysset ha tilstrekkelig kapasitet i 25-30 år. Ut i frå usikkerheit og premissane som er lagt til grunn i arbeid med ny fylkesveg har ein oppretthalde kryssløysinga på Ågotnes nord. Ved framtidige endringar av føresetnadene, som etablering av regionalhamn og auka trafikk, bør ein løyse dette i ein framtidig plan for næringsområdet. Kapasitetsberekninga av rundkøyninga frå oktober 2019 viser at etablering av høgresvingefelt ut frå industriområdet vil auke kapasiteten i rundkøyninga. Krysset vil ha ein kapasitetsreserve på om lag <u>20-30%</u> til å handtere auka framtidig trafikkmengd.</p> <p>Det er ikkje aktuelt å ta denne delen ut av planforslaget. Eventuelle endringar i dette område må skje i ein framtidig plan for næringsområdet.</p>
20	Pekka Heinänen	<p>Meiner det blir mykje støy ved Høggholmen bru, og at det bør skjermast mot støy frå brua. Meiner det ikkje er tatt omsyn til at friluftsområdet mellom Fjæreide og Ågotnes vert delt i to av ein motorveg og at det vert utsett for meir støy.</p> <p>Etterspør meir informasjon om korleis Fv 561 er sett på i samanheng med Sotrasambandet Fv 555. Meiner det ikkje er grunnlag for å bygge ein større veg her. Spør om mindre trafikk på Fv 555 vil føre til mindre trafikk på Fv 561.</p>	<p>Støysonen bereknas 4 m over lokalt terreng/vassoverflate. Om det er over 4 meter over vassoverflata er lydnivået under 55 dB og vil derfor ikke visast i gult/raudstøysone.</p> <p>Det er ikkje grunnlag for spesiell skjerming mot støy frå brua Sidan det er heller stor avstand til næraste busetnad (over 500m). Bygningar med støyfølsamt bruksformål innanfor støysonene frå ny veg må i ein seinare fase vurderast med omsyn til naudsynte tiltak for å oppnå tilfredsstillande lydnivå på lokal uteplass og innandørs lydnivå i opphaldsrom.</p> <p>I kommunedelplanen for Sotrasambandet og kommunedelplanane for vegane mot nord og sør (Sund) er det gjort grundig greie for samanhengen med Sotrasambandet rv 555. Prognosane tilseier auka trafikk på rv 555 Sotrasambandet etter at den nye Sotrabra er opna. Det same gjeld for fv 561.</p>
21	Tom Whitfield (31.01.19)	<p>Etterspør ein økonomisk vurdering av vegene. Meiner trasévalet burde vært framtidisretta og gått gjennom tunnel utanom Ågotnes.</p>	<p>Framlegget til reguleringsplan for ny fv. 561 er utarbeida med grunnlag i godkjent kommunedelplan med konsekvensutgreiing. Tunell forbi</p>

		<p>Meiner planen er ikkje i tråd med regionale og nasjonale føringar som legg vekt på:</p> <ul style="list-style-type: none"> - veksten i persontransporten skal takast med kollektiv, sykkel og gonge. - målet om å bli eit lavutsleppssamfunn. - Prioritere vedlikehald og utbetring på fylkesvegnettet, framfor nye større vegprosjekt. - Prioritere trygge skuleveggar og særlege trafikkisikringstiltak. - Fortetting, ikkje økt utbygging i utkantstrøk. <p>Terrenginngrep og fjernverknad: Vegen vil føre til store inngrep i terrenget med bruer, skjeringar og fyllingar.</p> <p>Nærmiljøet: Er uroa for støy og forureining. Kunne ikkje finne ein støyrapport. Etterspør forskning som viser at ei rundkøyering og ein tunnelinngang i nærmiljøet legg til rette for god helse, trivsel og oppvekst.</p> <p>Meiner planforslaget ikkje tek omsyn til den gamle skulevegen frå Valderhaug til Ågotnes sentrum. Etterspør tilgong til dokumenta tilhøyrande KDP for å kunne vurdere verknaden av planen på naturmangfald, landskap og friluftsliv.</p> <p>Klima: Meiner Fv.561 Kolltveit-Ågotnes er i strid med målet om maks. 2 graders oppvarming av kloden, framtidsutsiktene for vår levetid og våre barns levevilkår i framtida.</p> <p>Friluftsområde: Meiner det ikkje er greit at det kjem ein motorveg gjennom friluftsområdet Spjeldfjellet og nærturterrenget rundt Ågotnes sør som har badeplass, fiskeplass, tenkeplass etc.</p> <p>Utslipp av CO2 til atmosfæren: Det er planlagt å legge vegen over fleire myrer – myr er eit lager av CO2 som vil bli frigjort når den gravast i. Anleggsfasen og økt biltrafikk vil være med på å auke utsleppa av CO2 til atmosfæren.</p> <p>Naturmangfald: Meiner planforslaget medfører for stort tap for artsmangfaldet i området.</p>	<p>Ågotnes vart vurdert og forkasta i denne fasen. Det er likevel lagt inn ein miljøtunell forbi sentrale deler av Ågotnes sentrum.</p> <p>Hovudmålet med den nye vegen er å få ei rask, effektiv og trafikkisikker trafikkåre, og særleg næringstrafikken til dei store industriområda på Ågotnes, Kollsnes og Sture krev en ny veg av god standard. Dette er særleg aktualisert ved at det er gjort vedtak om lokalisering av ny containerhamn på Ågotnes.</p> <p>Det er utført støyberekningar og utarbeidd støysonekart i samband med reguleringsplanarbeidet. Støytiltak er vurdert i samsvar med gjeldande Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging. Støyvurderingane er ein del av planrapporten.</p> <p>Den gamle skulevegn ligg i område for nytt toplanskryss på Ågotnes og vil verte råka av veganlegget. Ein har i planforslaget regulert inn gang- og sykkelveg mellom Ågotnes sentrum og Valderhaugane. Ein har lagt inn to nye kulvertar for turgåarar mellom Fjæreide og Ågotnes for betre koplinga mellom bustader på vestsida, Kårtveit og Valderhaugane og Spjeldsfjellet. dokumenta tilhøyrande KDP er tilgjengeleg i Fjell kommune sitt planregister.</p> <p>Relevante retningslinjer for dette planarbeidet har vore å styrke sykkel og gange som transportform, ta omsyn til overordna grønstruktur, forsvarleg overvasshandtering, naturmangfald, matjord, kulturhistoriske verdiar og estetiske kvalitetar. Desse tema er etter rådmannen sitt syn tilfredstillande utgreidd og teke omsyn til i planarbeidet.</p> <p>Det er gjort greie for naturmangfald i kap 9.9. Tiltaket vil føra til påverknader i område der det ikkje er tekniske inngrep i dag. Dette vil til dømes gje ein barriereeffekt på hjort samt ein</p>
--	--	---	--

			<p>oppdeling av større naturområde. Det er likevel ikkje venta at den samla belastningane av inngrepa planen medfører vil vere uakseptabel då desse inngrepa er i naturområder som er relativt vanlege lokalt. Inngrep i dei viktige naturtypene av naturbeitemark vil vere meir negativ. I tillegg vil eit leveområde for ein forvaltningsmessig relevant art (svartstrupe) verte kraftig redusert. Den samla belastninga kan verte redusert gjennom avbøtande tiltak utover anleggsfasen.</p>
--	--	--	---

12 Referanseliste

I tillegg til vedlegg i planen er arbeidet med reguleringsplanen basert på kjend kunnskap ut frå tilgjengelege kjelder.

Kjelder som har vore nytta er:

- Kartivest.no: http://kart.hfk.no/gismobile_nw/?Viewer=kartivest_lett
- Vegkart <https://www.vegvesen.no/vegkart/vegkart/>
- Kartinnsyn Fjell kommune <https://kart.offentleg.no/GeoInnsyn/#/>
- Norges Geologiske Undersøkelse (NGU) <https://www.ngu.no/emne/kartinnsyn>
- Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE)
http://kartkatalog.nve.no/metadaha_g_datasett.html
- Skredfarekart www.skrednett.no
- Naturbase/artsdatabank <https://kart.naturbase.no/>
- Meteorologisk institutt <https://www.met.no/>
- Askeladden
<https://askeladden.ra.no/Askeladden/Pages/LoginPage.aspx?ReturnUrl=%2faskeladden>
- Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap, DSB <https://www.dsb.no/>
- Sotrasambandet. Delprosjekt 3 Rv. 561 Kolltveit – Ågotnes. Kommunedelplan med konsekvensutgreiing, Norconsult
- Reguleringsplan for rv. 555 Sotrasambandet, parsell Kolltveit – Storavatnet
- Håndbok N100 Veg og gateutforming, Statens vegvesen 2013
<https://www.vegvesen.no/attachment/61414/binary/964095>

13 Vedlegg

- a. Plankart i målestokk 1:1000 delt inn i 30 kartblad, alle datert 18.11.19
- b. Reguleringsføresegner datert 18.11.19
- c. Planskildring datert 18.11.19
- d. ROS-analyse datert 18.11.19
- e. Rapportar, notat og tekniske dokument som ligg til grunn for planframlegget:
 1. Teikningshefte Ny fv. 561 Kolltveit – Ågotnes 18.11.2019
 2. Teikningshefte Byggetrinnslysing Kolltveit 05.06.2018
 3. Rapport forprosjekt konstruksjon 04.03.2018
 4. Formingsrettlear 23.03.2018
 5. Geologisk rapport 18.04.2017
 6. Geoteknisk notat 07.04.2017
 7. Geoteknisk datarapport 07.04.2017
 8. Lysberekning 04.04.2018
 9. Rapport – Luftkvalitet 09.03.2018
 10. Notat – VA – Overvatn og vassdrag 06.03.2018
 11. Notat – VA – Vatn og veglinje 10.05.2017
 12. Ytre miljøplan 18.11.2019
 13. Notat – Naturmangfald 20.03.2018
 14. Notat – Anleggsgjennomføring 18.11.2019
 15. SHA-plan (Sikkerhet, helse og arbeidsmiljø) 18.11.2019
 16. Notat – Vurdering gang- og sykkelstandard fv. 561 Kolltveit – Ågotnes 14.12.2015
 17. Framtidig trafikkgrunnlag. Grunnlag for val av dimensjoneringsklasse, Sivilingeniør Helge Hopen AS 08.10.2015
 18. Trafikkvurdering Ågotnes, Sivilingeniør Helge Hopen AS 29.06.2016
 19. Kapasitetsberekning rundkøyring v/indstriområde Ågotnes 18.10.2019
 20. Notat til illustrasjonsplan til 2-feltsveg 20.09.2019
 21. Illustrasjonar av 2-feltslysing 05.07.2019
 22. F-teikning 2-feltsveg og 4-feltsveg 05.07.2019
 23. Notat – skildring av løysingar GS-vegar 03.09.2019
 24. Illustrasjonar av GS-vegar i planforslaget 24.08.2019
 25. Merknader til varsel om oppstart
 26. Merknader til offentleg ettersyn