



Arkivnr: 2015/10285-37
Saksbehandlar: Cathrine Grasdal

Saksframlegg

Saksgang

Utval	Saknr.	Møtedato
Utval for kultur, idrett og regional utvikling		12.02.2019

Fråsegn til høyring og offentlig ettersyn av reguleringsplan for Fv 561 Kolltveit - Ågotnes - Fjell kommune

Samandrag

Fjell kommune har sendt forslag til detaljreguleringsplan for Fv 561 Kolltveit - Ågotnes på høyring med frist 1. februar 2019. Hordaland fylkeskommune har fått utsett frist grunna politisk handsaming til etter utvalsmøtet 12. februar 2019.

Planforslaget er ei detaljregulering av ny fylkesveg 561 mellom Kolltveit og Ågotnes i Fjell kommune, utarbeidd av Statens vegvesen på oppdrag frå Fjell kommune. Reguleringsplanen inngår i delprosjekt 3 i Sotrasambandet; fastlandssambandet Sotra – Bergen, og det nord-sørgåande sambandet på Sotra. Hovudmålet er å få ei rask, effektiv og trygg trafikkåre, særleg med omsyn til næringstrafikken til dei store industriområda på Ågotnes, Kollsnes og Sture.

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 kommunedelplan vedtatt 2009 var det lagt opp til utbygging av ein 2-feltsveg med midtdelar. I ettertid har Fjell kommune som planansvarleg lagt til grunn ein forventa trafikkvekst på over 12 000 i årsdøgntrafikk (ÅDT) fram mot 2045. Dette inneber at vegen skal regulerast i dimensjoneringsklasse H7, 4-feltsveg i tråd med krav i *Handbok N100 Veg- og gateutforming*. Utover veg- og trafikk mål for køyrande legg planen til rette for gange og sykkeltrafikk på Kolltveit og Ågotnes.

I samband med oppstart av reguleringsplanen bad HFK om å få vurdert ein H5-veg med 80 km/t, og i tillegg avsett areal til ein eventuell seinare utviding til 4-feltsveg. Dette innebar søknad om følgjande fråvik:

1. H5-veg med 80 km/t (i staden for H7 med 80 km/t)
2. Plankryss ved Ågotnes sør (i staden for toplanskryss)

Statens vegvesen si fråviksnemnd har tilrådd 4-feltsveg og toplanskryss grunna trafikktryggleik. Fylkesutvalet fatta i 23.06.2016 følgjande vedtak i saka:

Vedtak

1. *Hordaland fylkeskommune skal ha eit tenleg og trafiksikkert 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 2-feltsveg (H5), men med rumlefeldt i staden for midtdelar. Det vert ikkje planlagt forbiøyringsfeldt 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.*

Som vegeigar har fylkeskommunen vore kritisk til planlegging av ein 4-feltsveg med toplanskryss på Ågotnes. Kryssløysinga det no er lagt opp til i planforslaget er eit miljølokk på 180 meter. Fylkesrådmannen vil understreka at fylkeskommunen ikkje har prioritert ny veg mellom Kolltveit – Ågotnes og toplanskryss ved Ågotnes, då kostnaden ved eit slikt nytt anlegg vanskeleg let seg prioritere over fylkeskommunale budsjett.

Sentralt i fylkesrådmannen si vurdering ligg nullvekstmålet for personbiltrafikk og forventa ÅDT på den nye strekninga. Arbeidet med å nå nullvekstmålet er via stor merksemd i HFK, og oppfølging av dei nasjonale måla står sentralt i fleire regionale styringsdokument, til dømes *Regional plan for attraktive senter i Hordaland*, *Klimaplan for Hordaland*, *Regional transportplan for Hordaland (RTP)* og *Areal og transportplan for Bergensområdet (ATP)*.

Planen regulerer gang- og sykkelveg for det nye veganlegget på Kolltveit og Ågotnes, med kopling og overgang til eksisterande gang- og sykkelveg på dagens vegtrasé. I planskildringa er gang- og sykkelveg langs dagens veg vurdert til å vere tilfredsstillande. I fylkesutvalet sitt vedtakspunkt 5 legg ein til grunn at gang- og sykkelveg skal vere gjennomgåande i planen. Planen regulerer berre nye gang- og sykkelanlegg på Kolltveit og Ågotnes gjennom juridisk bindande føresegner og plankart. Fylkesrådmannen etterlyser ei tydeleggjing av korleis planen legg til rette for ei heilskapleg løysing.

Detaljregulering av fv 561 Kolltveit – Ågotnes har i 2018 vore presentert og drøfta i planforum, i Fylkesvegrådet, og i møte mellom Fjell sin administrasjon, Statens vegvesen og administrasjonen frå Hordaland fylkeskommune. Når det gjeld standard på strekninga har ikkje partane blitt einige.

Fylkesrådmannen vurderer 2-felts veg og plankryss (2-felts rundkøyning) ved Ågotnes til å vere tilstrekkeleg vegløysing mellom Kolltveit og Ågotnes. Investering i ein 4-feltsveg med toplanskryss vil vere i strid med nasjonale og regionale føringar og motverke arbeidet med nullvekstmålet. Prioritering av slik løysing vil òg vere i konflikt med viktige prinsipp i *Regional transportplan Hordaland*. Grunna manglande utgreiing av 2-feltsveg og plankryssing ved Ågotnes sør, kan ikkje Fylkesrådmannen sjå at alternativa knytt til vegløysingar er tilstrekkeleg opplyst, og rår til at det blir fremja motsegn til planframlegget.

Økonomi: Etter Regional Transportplan skal vegutbetringar og nye vegprosjekt planleggast med nøktern standard. Løysingane som er valt for ny fv 561 er kostnadsdrivande og prioritering av prosjektet i RTP og investeringsprogrammet for fylkesvegnettet vil være urealistisk.

Klima: Å planlegge for auke i biltrafikken er i strid med nullvekstmålet

Folkehelse: Å legge til rette for at ei større mengd av trafikken går utanom bygde strøk kan bidra til betre trafikksikkerheit og legge til rette for auka sykkel og gange.

Regional planstrategi: Å legge til rette for auke i biltrafikk er i strid med hovudmål om klima- og miljøvenleg utvikling og strategi om å redusera klimagassutslepp og anna luftforureining frå transportsektoren og energiforsyning i bygningar.

Fylkesrådmannen sitt forslag til innstilling

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 detaljprosjekt for 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.

Ingrid Kristine Holm Svendsen
kst. fylkesrådmann

Bård Sandal
fylkesdirektør regional utvikling

Saksframlegget er godkjent elektronisk og har derfor inga underskrift.

Vedlegg

- 1 Planskildring fv 561
- 2 Reguleringsføresegner fv 561
- 3 ROS-analyse fv 561
- 4 Politisk saksdok. fv 561

Fylkesrådmannen, 20.01.2019

Bakgrunn

Fjell kommune har sendt forslag til detaljreguleringsplan for Fv 561 Kolltveit - Ågotnes på høyring med frist 1. februar 2019. Fylkeskommunen har fått utsett frist grunna politisk handsaming til etter utvalsmøtet 12. februar 2019. Hordaland fylkeskommune vurderer planen ut i frå fylkeskommunens sektoransvar og målsettingar i regionale planar.

Fjell kommune varsla oppstart av planarbeidet 08.10.2015, og Komité for plan og utvikling i Fjell kommune godkjente 18.09.2018 at framlegg til detaljreguleringsplan for ny fylkesveg 561 Kolltveit - Ågotnes blei lagt til offentleg ettersyn i samsvar med § 12-10 i plan- og bygningslova.

Planforslaget er ei 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-sørgående sambandet på Sotra. Hovudmålet er å få ei rask, effektiv og trygg trafikkåre, særleg med omsyn til næringstrafikken til dei store industriområda på Ågotnes, Kollsnes og Sture.

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. Strekinga har ein total lengde på 9,7 km. Utover veg- og trafikk mål for køyrande legg planen til rette for gang- og sykkeltrafikk på Kolltveit og Ågotnes.

I kommunedelplanen for strekinga Kolltveit – Ågotnes vedtatt 2009 blei det lagt opp til utbygging av ein 2-feltveg med midtdelar. Forslaget som no er til offentleg ettersyn og høyring tek utgangspunkt i trasévalet i kommunedelplanen, men Fjell kommune har lagt til grunn ein forventet trafikkvekst på over 12 000 i ÅDT fram mot 2045. Dette inneber at ein har regulert vegen i dimensjoneringsklasse H7, 4-feltsveg i tråd med krav i *Handbok N100 Veg- og gateutforming*.

Som vegeigar har Hordaland fylkeskommune (HFK) vore kritisk til planlegging av ein 4-feltsveg, og val av standard har vore diskutert ved fleire høve. I samband med oppstart av reguleringsplanen ba HFK om å få vurdert ein H5-veg med 80 km/t, og i tillegg avsett areal til ein eventuell seinare utviding til 4-feltsveg. Dette innebar søknad om følgjande fråvik:

1. H5-veg med 80 km/t (i staden for H7 med 80 km/t)
2. Plankryss ved Ågotnes sør (i staden for toplanskryss)

Statens vegvesen (SVV) si fråviksnemnd har tilrådd 4-feltsveg og toplanskryss grunna trafikktryggleik. Fylkesutvalet fatta i 23.06.2016 følgjande vedtak i saka:

Vedtak

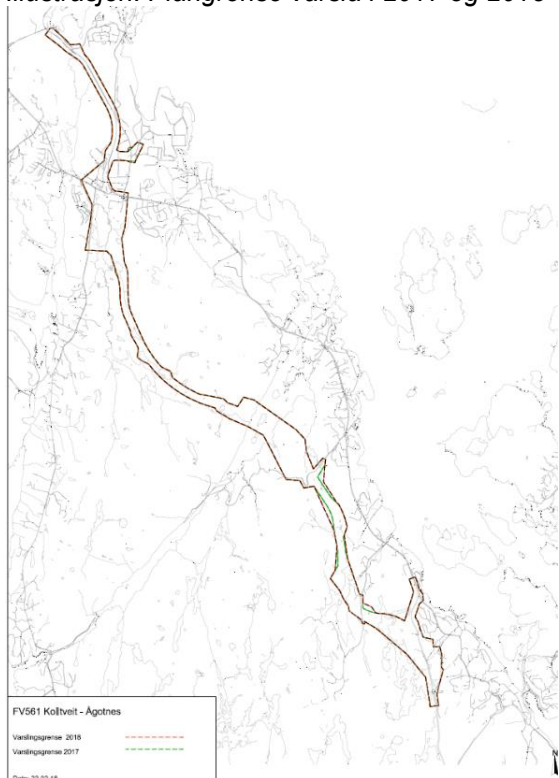
1. *Hordaland fylkeskommune skal ha eit tenleg og trafiksikkert vegnett, men legg til grunn at i arbeidet med å planlegge nye vegtiltak på fylkesvegnettet må ein større grad ta omsyn til at prosjekta er økonomisk gjennomførbare.*
2. *Fylkesutvalet gir fråvik frå vegnormalane og går inn for at ny FV 561 mellom Kolltveit og Ågotnes vert planlagt som 2-feltsveg (H5), men med rumlefeld i staden for midtdelar. Det vert ikkje planlagt forbikøyringsfelt på strekinga.*
3. *Fylkesutvalet går inn for at kryss på Ågotnes sør vert planlagt som eitplanskryss, 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.

Innhald i planen

Planforslaget er ei 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. Hovudmålet er å få ei effektiv og trygg trafikkåre, særleg med omsyn til næringstrafikken til dei store industriområda på Ågotnes, Kollsnes og Sture. Mellom Ågotnes og Kolltveit blir det ny vegtrase, som vil ligge vest for dagens fv 561, i for det meste ubygd område. Vegstrekket er omlag 10 kilometer, og det er Statens vegvesen som planlegg på oppdrag frå Fjell kommune. Som vegeigar har fylkeskommunen, gjennom politiske vedtak, ei rolle knytt til innhaldet i planen.

Illustrasjon: Plangrense varsla i 2017 og 2018



Planen består av følgjande dokument:

- Planskildring datert 29.06.18
- Reguleringsføresegner datert 29.06.18
- ROS-analyse datert 23.03.18
- Plankart i målestokk 1:1000 delt inn i 28 kartblad, alle datert 29.06.18

Sjå desse i vedlegg 1-3

Plankarta finn ein her:

<https://www.fjell.kommune.no/globalassets/dokumenter/politikkinnsynognaering/ekstramotedokument/kpu/2018-09-18/samlefil-reguleringsplankart.pdf>

Det konkrete tiltaket er konsekvensutgreidd i kommunedelplan for Sotrasambandet delprosjekt 3, Fv 561 Kolltveit – Ågotnes, vedtatt 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 kommunen vurderer ikkje desse til å utløyse krav om KU.

Planprosess og medverknad

Fjell kommune varsla oppstart av planarbeidet for Fv 561 Kolltveit - Ågotnes 08.10.2015, og Hordaland fylkeskommune gav innspel til oppstart i brev av 17.11.2015. Her hadde fylkeskommunen fokus på kulturminne, landskap, senterutvikling, areal- og transport og samferdsel, og under desse temaa var det særleg nullvekstmålet, dimensjonering av veganlegg med kryssløysingar i høve areal og transport og opp mot økonomi, som blei lagt vekt på.

Den 20.02.2018 var reguleringsplan for ny fv 561 Kolltveit – Ågotnes tema i planforum. Planen som vart presentert tok ikkje omsyn til vedtaket i fylkesutvalet. Vegstrekket var regulert som 4-feltsveg og miljølokket

ved Ågotnes var utvida til 180 meter. Dette er løysingar som ikkje samsvarer med vedtaket i fylkesutvalet, og Hordaland fylkeskommune etterlyste eit materiale som viste at føringane i vedtakspunkta var tatt i vare. Planforslaget som vart presentert gav behov for nærare drøfting mellom partane i saka.

Den 18.03.2018 var vegstandard på fv 561 på saklista i fylkesvegrådet. Fylkeskommunen var då tydeleg på at planforslaget skal følgje dei premissane som fylkesutvalet har vedtatt, og opplevde at Statens vegvesen har handtert saka på ein måte som er i strid med gjeldande styringsprinsipp. Statens vegvesen viste på si side til trafikktryggleik og at kostnaden mellom bygging av 2-felts veg og 4-felst veg er avgrensa. Det vart konkludert med at samferdselsavdelinga tok kontakt med Fjell kommune for å be om eit møte, samt ei ny presentasjon i fylkesvegrådet der det er tatt omsyn til kostnader og standardar i tråd med vedtaket til fylkesutvalet.

Den 18.06.2018 vart saka diskutert på møte mellom HFK (planavdelinga og samferdselsavdelinga) og Fjell kommune. fylkeskommunen presiserte sitt primære standpunkt om at vegen skal regulertast som 2-feltsveg og med 1-plankryss ved Ågotnes, i tråd med fylkesutvalet sitt vedtak i saka. Det vart og bedt om eit anslag på alternativa for å få fram forskjellane mellom planlagt forslag og den veg- og kryssløysinga som fylkesutvalet hadde fatta vedtak om. Fjell kommune stadfesta gjennomføring av ein slik utgreiing. Når det gjeld standard på den nye strekninga vart ikkje partane einige.

Vurdering av regionale interesser

Fylkesrådmannen sine vurderingar ut i frå vedtaket i fylkesutvalet 23.06.2016

Sentralt i fylkesrådmannen si vurdering ligg nullvekst målet og forventa ÅDT på den nye strekninga. Det vert vist til dei nasjonale måla som er nedfelt i *Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging* som vart vedtatt i 2014. Hensikta er at planlegging av utbyggingsområder og transportsystem skal legge til rette for mest mogleg effektiv og miljøvennleg transport slik at transportbehova kan reduserast. Arbeidet med å nå O-vekst målet er via stor merksemd i HFK, og oppfølging av dei nasjonale målsettingane står sentralt i fleire regionale styringsdokument, til dømes *Regional plan for attraktive senter i Hordaland*, *Regional transportplan for Hordaland (RTP)* og *Areal og transportplan for Bergensområdet (ATP)*. I dei regionale styringsdokumenta er det mellom anna lagt vekt på eit utbyggingsmønster som gjer det mogleg å gå, sykle eller nytte kollektivtransport til ulike målpunkt.

1. Eit tenleg fylkesvegnett som er økonomisk gjennomførbart

Det må merkast at den nye vegtraseen er lagt i eit ubyggd område og det er ikkje lagt opp til kryss og avkøyrslar mellom Kolltveit og Ågotnes. Med ein 4-felts veg utan avkøyringar som alternativ veg, vil bilkøyring få eit konkurransefortrinn som gjer det svært utfordrande å arbeide for nullvekstmålet og dei nasjonale forventningane som er lagt til fylkeskommunane.

Vidare er det eit viktige prinsipp i RTP at utbetringar av eksisterande vegnett skal prioriterast framfor nye vegprosjekt, og at det ved utbetringar vert lagt opp til nøktern standard. Fylkesrådmannen registrerer at planforslaget ikkje har tatt til etterretning forventningane om nærare utgreiing av 2-felts veg med rumlefelt og plankryss ved Ågotnes. Det er riktig nok sett opp eit overslag over forventa kostnader som viser små forskjellar mellom dei ulike vegalternativa. Dette er vist slik i planskildringa:

Tabell 3-1 Forventa kostnad (P50) for bygging av ulike vegstandardar

Vegstandard og løysingar	Forventa kostnad
Fyll utbygging av 4-feltsveg	2,3623 milliardar
2-feltsveg midtdelar, forbiøyringsstrek og konstruksjonar til 4-feltsveg, toplanskryss på Ågotnes sør	2,1824 milliardar
2-feltsveg med midtdelar, forbiøyringsfelt og konstruksjonar til 2-feltsveg, toplanskryss på Ågotnes sør	1,9621 milliardar
2-feltsveg med 2-feltskonstruksjonar utan midtdelar, romlefeld, rundkøyring på Ågotnes sør	1,8901 milliardar

For HFK er det vanskeleg å ta stilling til utrekninga når det ikkje er gjort greie for utrekningemetode og kva variablar som er tatt med. Rambøll har i sitt notat¹ i samband med fråvikssaka vurdert kostnadsdifferansen mellom dimensjoneringsklassane H5 og H7 å vere omlag 300 mill. kroner. Vidare har Rambøll vurdert kostnadsdifferansen mellom plankryss med stor rundkøyring og to felt, og toplanskryss der sekundærvæg kryssar på bru over hovudvegen, rundkøyring på begge sider, ramper og retardasjonsfelt/akselerasjonsfelt, ligge i størrelsesorden 30 – 50 millioner kroner. Det må merkast at kryssløysinga det no er lagt opp til i planforslaget er eit miljølokk på 180 meter. Fylkesrådmannen vil understreke at fylkeskommunen ikkje har prioritert ny veg mellom Kolltveit – Ågotnes og 2-plan kryss ved Ågotnes då kostnaden ved eit slikt nytt anlegg vanskeleg let seg prioritere over fylkeskommunale budsjett.

2. Fråvik frå vegnormalen, nullvekstmål og trafikktryggleik

I fråvikssaka som vart handsama 2016 var det gitt ei omfattande grunngjeving for kvifor HFK vurderer 2-felts veg og plankryss ved Ågotnes å være hensiktsmessig og tilstrekkeleg. På strekninga Kolltveit – Ågotnes vil dei bærekraftige transportalternativa vere lagt til det eksisterande vegnettet, då det er her folk bur. I forskarmiljøet er det stor grad av semje om at økt vegkapasitet gir bilen eit konkurransefortrinn som igjen fører til ein auke i biltrafikken. Andre reisealternativ kan dermed bli mindre attraktive, og fylkeskommunen er bekymra for at 4-felts veg mellom Kolltveit og Ågotnes vil favorisere bruk av bil på kostnad av andre meir miljøvennlige reisealternativ. Transportøkonomisk institutt har i fleire publikasjonar vist til kva mekanismar som vert sett i gong når ein forsøker å bygge seg ut av kø og trafikkproblem.

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

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

Prognosane for ÅDT mellom Kolltveit og Ågotnes er basert på framskriving av eksisterande trafikktalet. I berekninga er det ikkje teke høgde for eventuell bompengefinansiering av tiltaket og den avvisande effekten det kan ha. Låg prognose er omlag 11 000 i ÅDT, mens høg prognose er 19 600 ÅDT i 2045. Det er stort sprik mellom låg og høg prognose, og dette tilseier stor usikkerheit knytt til korleis trafikksituasjonen vil utvikle seg. Fylkesrådmannen viser til tidlegare dialog med konsultentselskapet Rambøll for å få innspel til arbeidet med trafikkprognosane, då dette temaet har vore sentralt med tanke på framtidig dimensjonering. Rambøll anbefalar at det vert etablert ein trafikkmodell som kalibrerast mot dei trafikktaletjingane som ligg føre, og som inneheld alle relevante data om befolkningsutvikling, endringar i sysselsetjing, effekt av nye

¹ «Fv 561 Kolltveit – Ågotnes vurderinga av fråvikssøknader» datert 04.04.2016

vegar og effekt av målsetjinga om 0-vekstmålet i trafikken. Dette vil kunne gi eit betre grunnlag for val av dimensjoneringsklasse og kryssutforming ved Ågotnes.

Vidare vil det vere lokaltrafikk på eksisterande veg mellom Kolltveit – Ågotnes, som betener dei som bur i området. Trafikkanalysen som har vore gjennomført for prosjektet legg til grunn at 88 % av trafikken vil vere på den nye vegen.

Fylkesrådmannen vurderer at å legge høge, og til dels usikre trafikkprognosar til grunn, med tanke på kapasitet og tryggleik, og dimensjonere vegen deretter, er i strid med nullvekstmålet. For å nå nullvekstmålet skal talet på bilturar vere konstant, sjølv om befolkninga veks.

Nullvekst i personbiltrafikk står opp om ei trafikk sikker utvikling når talet på kollektivreisande aukar (i høve befolkningsveksten). Ei utflating av trafikknivået, kombinert med eit effektivt og trygt kollektivtilbod og trygge gang- og sykkelløysingar, står opp om trafikktryggleik. Å arbeide i høve nullvekstmålet er samstundes å arbeide for betre trafikktryggleik både for harde og mjuke trafikantar.

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

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

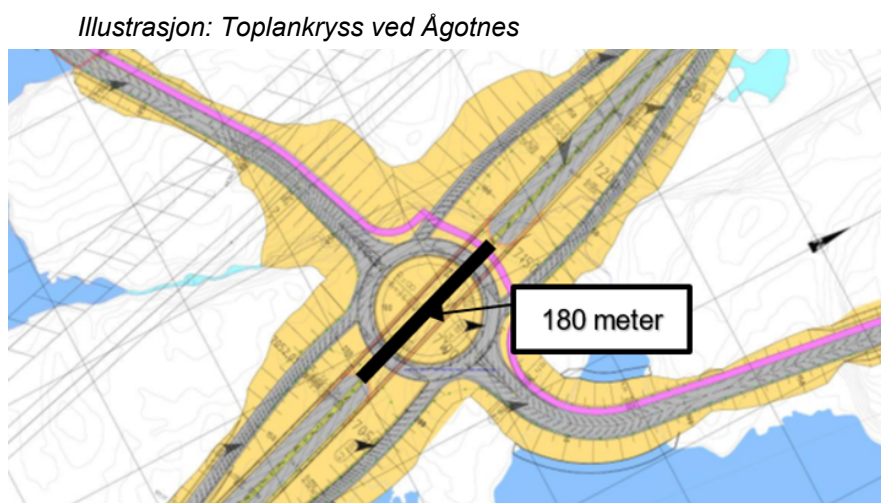
Det er eit viktige prinsipp i *Regional transportplan* (RTP) at utbetringar av eksisterande vegnett skal prioriterast framfor nye vegprosjekt, og at det ved utbetringar vert lagt opp til nøktern standard. Vegnormalane er retningsgivande og kan fråvikast ved behov. Punkt 4over slår fast at har HFK myndigheit til å vedta eventuelle fråvik frå normalane på fylkesveg. Føresegnene til planframlegget, § 6.1, seier:

Før utbygging av veganlegget, skal det utarbeidast detaljprosjekt for samferdselsanlegga og tilhøyrande teknisk infrastruktur i samsvar med Statens vegvesen sine handbøker.

Dette må endrast slik: *Før utbygging av veganlegget, skal det utarbeidast detaljprosjekt for samferdselsanlegga og tilhøyrande teknisk infrastruktur som svarer til fylkeskommunen sitt vedtak.*

3. Kryssløysing Ågotnes sør

Statens vegvesen viser til at alle kryss skal vere planskilte i dimensjoneringsklasse H7, og at det same gjeld for H5 dersom ÅDT er større enn 8 000. Det vert argumentert med at plankryss har fleire konfliktpunkt og at planskilt kryss i større grad kan føre tungtrafikken utanom sentrum. I planforslaget er det skissert ulike alternativ for kryssløysing ved Ågotnes sør; langt miljøløkk (omlag 200 meter, kort miljøløkk (omlag 70 meter) og bru. I planforslaget er det regulert med eit 180 meter langt miljøløkk, sjå illustrasjon.



Rambøll har i sitt notat frå 2016 vurdert at ein rundkøyring ved Ågotnes sør med dei gitte trafikkprognosane ikkje vil ha kapasitetsmessige problem. Ein rundkøyring ved Ågotnes sør må sjølvstøtt planleggast med stort fokus på trafikktryggleik, og legge vekt på følgjande:

- Stor total diameter på rundkøyringa, 2 felt i sirkulasjonsarealet og stor sentraløy som gir god avbøying og nedsett hastigheit i krysset.
- Tydelig skilting og gode siktforhold.
- God belysning.

Ein slik utforming blir vurdert som gunstig for trafikkutviklinga og utan kapasitetsproblem.

5. Gang- og sykkelveg

I vedtaket frå fylkesutvalet føreset ein at det vert lagt til rette for gjennomgåande gang- og sykkelveg i området. Planen regulerer gang- og sykkelveg for det nye veganlegget på Kolltveit og Ågotnes, med kopling og overgang til eksisterande gang- og sykkelveg på dagens vegtrasé. I planskildringa er gang- og sykkelveg langs dagens veg vurdert til å vere tilfredsstillande. Planen for fv 561 regulerer berre nye gang- og sykkelanlegg på Kolltveit og Ågotnes gjennom juridisk bindande føresegner og plankart. Fylkesrådmannen etterlyser ei tydeleggjering av korleis planen legg til rette for ei heilskapleg løysing.

Senterutvikling

I *Regional plan for attraktive senter* (Senterplanen) er det eit hovudmål at sentera skal utformast slik at dei er tilrettelagt for effektiv og miljøvennleg transport i, til og frå sentrum. Planlegging av Ågotnes sentrum og val av kryssløysning for Ågotnes er tett knytt saman. I fråsegna til oppstart i 2015 peikte ein på følgjande: «Dersom ny fylkesveg vert planlagt med fire felt og fartsgrense 80 km/t vil dette i følge vegnormalane medføre planskilte kryss på Ågotnes. Dette meiner Hordaland fylkeskommune vil gi utfordringar med god senterutvikling i dette området.» I notat frå Rambøll 2016 har ein vurdert at, med dei gjevne trafikkprognosane, vil ei rundkøyring ved Ågotnes sør ikkje ha kapasitetsproblem. Av fylkesutvalet sitt vedtakspunkt 3 frå 2016 går det fram at det skal planleggast eit plankryss på Ågotnes sør, og at det må arbeidast vidare med avbøtande tiltak som tar i vare trafikktryggleiken.

Vidare seier utvalet at eit eventuelt framtidig toplanskryss bør detaljerast i samband med senterutvikling av Ågotnes. I planforslaget som ligg føre er det skissert ulike alternativ for kryssløysing ved Ågotnes sør; langt miljølokk (ca 200 meter), kort miljølokk (ca 70 meter) og bru. I plankartet over kryssløysinga for Ågotnes sør er det regulert med 180 meter miljølokk. Fylkesrådmannen vurderer at ei slik løysing vil skape utfordringar for den vidare planlegginga av Ågotnes sentrum, og peiker på at plankartet er juridisk bindande, slik at det i praksis er 4-felts veg og miljølokk ein no regulerer.

Kulturminne og kulturmiljø

For kulturminne føregår det eigen prosess på bakgrunn av søknad om dispensasjon frå kulturminnelova, med utsett frist for endeleg fråsegn.

Hordaland fylkeskommune har gjeve mellombels fråsegn dagsett 19.12.2018. Bakgrunn for dette er at fylkeskommunen gjennomførte arkeologiske registreringar i planområdet i 2016 og 2017, og til saman vart fire automatisk freda kulturminne påvist, alle steinalderlokalitetar (Askeladden id 219651, 219652, 219653 og 236645). To av dei automatisk freda kulturminna ligg innafor noverande planområde for Fv 561 Kolltveit-Ågotnes: Id 236645 og 219651. Planforslaget er i direkte konflikt med kulturminnet id 236645, og ein har tilrådd at det vert søkt Riksantikvaren om dispensasjon frå kulturminnelova med heimel i § 8.4 for kulturminna id 236645 og 219651.

Dersom Riksantikvaren gjev dispensasjon frå kulturminnelova, vil dei gje uttale med føresegner som skal inkludert i planen. Vidare kan kulturminnemyndet krevje ein frist på 3 månader for å avklare tilhøvet til automatisk freda kulturminne når planen er til offentleg ettersyn, jf. kulturminnelova § 9. Det er difor varsla krav om utsett frist for endeleg fråsegn i saka til 3 månader etter at vi har mottatt det reviderte plankartet.

Konklusjon

Fylkesrådmannen vurderer 2-felt veg og plankryss (2-felt rundkøyring) ved Ågotnes å vere tilstrekkeleg vegløyning mellom Kolltveit og Ågotnes. Investering i ein 4-feltsveg vil vere i strid med nasjonale og regionale føringar og motverke arbeidet med nullvekstmålet. Prioritering av ein slik løysing vil og vere i konflikt med viktige prinsipp i RTP. Fylkesrådmannen kan heller ikkje sjå at ein 2-felts veg vil vere eit problem for trafikkavviklinga langs ein trasé utan ulemper knytt til kryss og avkøyrslar, sjølv om ÅDT-tala vil tilsvare høg prognose i trafikkanalysen.

Med bakgrunn i tidlegare vedtaket i fylkesutvalet og eit planforslag som ikkje har utgreia 2-feltsveg og plankryss ved Ågotnes rår fylkesrådmannen til at Fjell kommune utarbeider plankart som viser detaljerte løysingar for 2-feltsveg og plankryss ved Ågotnes sør. Det kan og vere aktuelt med trinnvis utbygginga av strekninga og fylkesrådmannen ber kommunen gjere greie for ein slik løysing.