



# Reguleringsplan ny Fv 561 Kolltveit - Ågotnes

Torill Klinker, leiar transportplanseksjonen

# Om planforslaget

- 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.
- Planforslaget regulerer ei trafikk-løysning 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. Strekninga har ei total lengde på ca. 9,7 km. Mellom Kolltveit og det planskilte kryss på Ågotnes sør er den nye fylkesvegen planlagt som standardklasse H7 etter handbok N100.
- Hovudmålet er å få ei effektiv og trygg trafikkåre, særleg med omsyn til næringstrafikken til dei store industriområda på Ågotnes, Kollsnes og Sture. Ny vegtrasé vil ligge vest for dagens fv 561, for det meste i ubygd område.
- Statens vegvesen har i samarbeid med Fjell kommune stått for planlegginga. Fylkeskommunen har som vegeigar og gjennom politiske vedtak ei sentral rolle knytt til innhaldet i planen.



# Fylkeskommunale føringar i planlegginga

- Som vegeigar har fylkeskommunen gjennom heile prosessen vore kritisk til planlegging av ein 4-feltsveg med toplanskryss på Ågotnes.
- Fylkeskommunen som vegeigar har full mynde og råderett over eigen veg.
- Fylkesutvalet fatta den 23.06.2016 følgjande vedtak i saka:
  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 i 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 rumlefelt 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.*

# Føringar i Regional transportplan 2018-2029

- Vere tydeleg på standardval i tidleg fase av nye vegprosjekt
- Legge nøktern standard til grunn ved utbetring av eksisterande vegar og punkttiltak
- Prioritere vedlikehald og utbetring på fylkesnettet, framfor nye større vegprosjekt



# Fylkesrådmannen si vurdering

## Merknader til prosessen:

- I kommunedelplan vedtatt 2009 var det lagt opp til utbygging av 2-feltsveg med midtdelar. I ettertid har Fjell kommune lagt til grunn ein forventa trafikkvekst på over 12 000 i ÅDT fram mot 2045, og har difor regulert vegen etter dimensjoneringsklasse H7, 4-feltsveg, jamfør *Handbok N100 Veg- og gateutforming*.
- Planframlegget legg opp til etablering av ny 4-feltsveg mellom Kolltveit og Ågotnes med planskilte kryss på Kolltveit og Ågotnes.
- Planframlegget legg ikkje til rette for gjennomgåande gang- og sykkelveg i området.
- Dette er løysingar som ikkje samsvarer med vedtaket i fylkesutvalet.
- 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 vedteke.



## Merknader til finansiering / kostnadsvurdering:

- Fylkesrådmannen vil understreka at fylkeskommunen ikkje har prioritert ny veg mellom Kolltveit – Ågotnes og toplanskryss ved Ågotnes i styrande dokument.
- Kostnaden ved eit slikt nytt anlegg let seg vanskeleg prioritere over fylkeskommunale budsjett.
- Det er sett opp eit overslag over forventa kostnader som viser små forskjellar mellom dei ulike vegalternativa. Dette er vanskeleg å ta stilling til, då det ikkje er gjort greie for utrekningsmetode og kva variablar som er tatt med.

Vegstandar og løysingar	Forventa kostnad
Full utbygging av 4-feltsveg	2,3623 milliardar
2-feltsveg midtdelar, forbikøringsstrek og konstruksjonar til 4-feltsveg (førebuing til 4-felt), toplanskryss på Ågotnes sør	2,1824 milliardar
2-feltssveg med midtdelar, forbikøringsfelt 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



# Merknader til dimensjonering og trafikkutvikling

- Fjell kommune og Statens vegvesen har lagt prognosar for ÅDT mellom Kolltveit og Ågotnes 20 år etter vegopning (2045), til grunn for behovet for 4-felts veg.
- Prognosane for ÅDT er basert på framskriving av eksisterande trafikkta, kombinert med estimerte vekstfaktorar for årleg trafikkutvikling.
  - > Låg prognose 11 190 ÅDT i 2045 er basert på ei utflating av trafikknivået til tross for forventet vekst i folketallet.
  - > Høge prognose 19 607 er basert på moderat/sterk vekst i trafikken grunna vekst i både folketal og næringsutvikling.
- Fylkesrådmannen vurderer 2-felts veg og kryss i plan (2-felts rundkøyring) ved Ågotnes til å vere tilstrekkeleg vegløyning mellom Kolltveit og Ågotnes.
- Vegstrekninga er under 10 km lang. Det er ikkje lagt opp til kryss, avkøyrslar eller stadsutvikling undervegs langs traseen, eller andre element som kompliserer trafikkbiletet.
- I trafikkestimatet vert det lagt til grunn at ein stor del av lokaltrafikken vil nytte ny fylkesveg grunna høgare standard og fartsnivå på ny veg, til tross for at dette vert ein omveg.



## Merknader til ÅDT-prognose

- I framskrivingsnotatet står det som følgjer:
  - > *«I tillegg er det grunn til å tru at Sotrasambandet og ny veg Kolltveit – Ågotnes i seg sjølv vil medverke til auka trafikk ved at reisetid og transportkostnader vert redusert. I tillegg vert framkomst og køyrekomfort vesentleg betre enn i dag.»*
- I tråd med erfaring og forskningsrapportar vil auka vegkapasitet gje bilen eit konkurransefortrinn, som igjen fører til auke i biltrafikken. 4-felts veg vil favorisere bruk av bil på kostnad av meir miljøvenlege reisealternativ.
- Det vert i notatet vurdert som lite truleg at nullvekstmålet vil bli nådd på Sotra. *«det (er) vurdert som lite truleg at dette vil skje på Sotra med den veksten i folketal som er venta, samt den forbetringa i reisetid og framkomst som utbygginga av vegnettet vil føre til»*.
- I trafikkframskrivinga er det kalkulert inn alle vekstfaktorar, men ingen trafikkavgrensande faktorar.

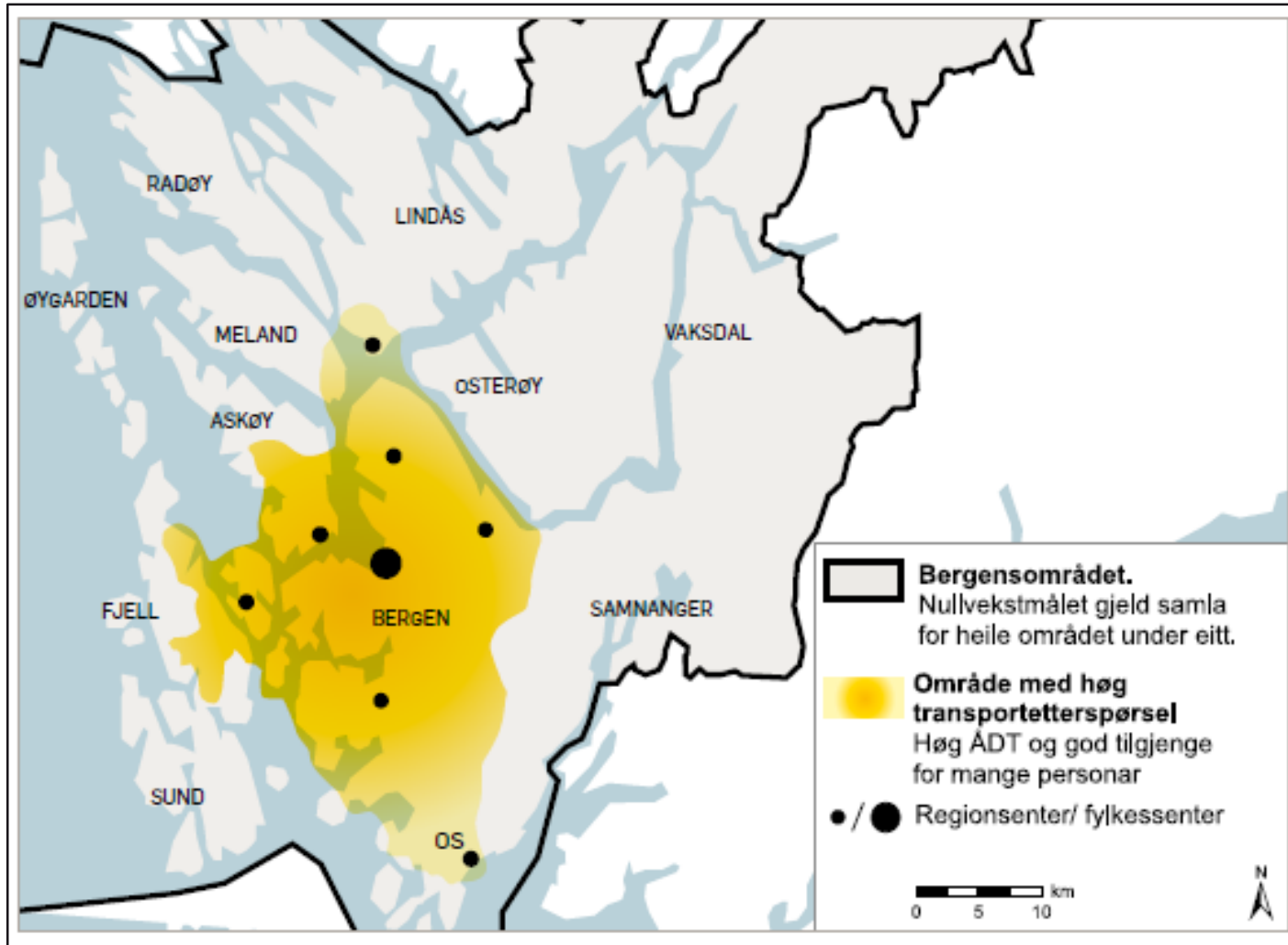




## Merknader til nullvekstmålet:

- 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)*.
- 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. 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.

# Nullvekstmålet er tydeleg definert i Regional Areal- og Transportplan (RATP)





## Nullvekstmålet, forts.

- 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.
- Fjell kommune og Statens vegvesen viser til trafikktryggleik i samband med dimensjonering av ny 4-feltsveg. Fylkesrådmannen meiner at ei utflating av trafikknivået, kombinert med eit effektivt og trygt kollektivtilbod og trygge gang- og sykkelløysingar, står opp om trafikktryggleik. Å arbeide for nullvekstmålet er samstundes å arbeide for betre trafikktryggleik både for harde og mjuke trafikantar.



## Konklusjon

- Fylkesrådmannen vurderer 2-felts veg og plankryss (2-felt rundkøyering) ved Ågotnes sør til å vere tilstrekkeleg vegløyising mellom Kolltveit og Ågotnes. Fylkesrådmannen kan ikkje sjå at ein 2-felts veg vil vere eit problem for trafikkavviklinga langs ein 9,7 km lang trasé utan ulemper knytt til kryss og avkøyrslar.
- Investering i ein 4-feltsveg vil vere i strid med nasjonale og regionale føringar og motverke arbeidet med nullvekstmålet.
- Prioritering av ei slik løysing vil vere i konflikt med viktige prinsipp i RTP:
  - *Vere tydeleg på standardval i tidleg fase av nye vegprosjekt*
  - *Legge nøktern standard til grunn ved utbetring av eksisterande vegar og punkttiltak*
  - *Prioritere vedlikehald og utbetring på fylkesnettet, framfor nye større vegprosjekt*



## Konklusjon

- Med bakgrunn i tidlegare vedtak 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 òg vere aktuelt med trinnvis utbygging av strekninga og fylkesrådmannen ber kommunen gjere greie for ei slik løysing.
- Slik saka ligg føre kan ikkje Fylkesrådmannen sjå at den er tilstrekkeleg opplyst.
- Fylkesrådmannen føreset at ei gjennomgåande gang- og sykkelløysing mellom Kolltveit og Ågotnes vert vist i plankartet.
- Planforslaget er ikkje i tråd med vedtak i fylkesutvalet 23.06.16.

**Fylkesrådmannen rår til at det blir fremja motsegn til planframlegget.**