



Notat

Dato: 19.11.2015
Arkivsak: 2015/10285-8
Saksbehandlar: gunradd

Til:	Hans-Christian Engum
Frå:	Gunhild Raddum

Innspel til varsel om oppstart - reguleringsplan for FV561 Kolltveit - Ågotnes

Oppstart av arbeid med reguleringsplan for ny veg – Fv 561 Kolltveit – Ågotnes

.

Samferdselsavdelinga sine merknader til saka:

Vegnormalane

I Håndbok N-100 er det ei innleiande overordna del A. Her vert det vist til at planlegging på eit overordna nivå skal leggje premissane for val av dimensjoneringsklasse og løysingar på detaljnivå. Dette bør i følge handboka gjerast gjennom overordna planar og strekningsvise utgreiingar. I forskriften si § 3 Vegnormaler finn vi følgjande punkt:

4. Myndighet til å fråvike vegnormalane innanfor forskriftenes rammer, leggas til Statens vegvesen ved Vegdirektoratet for riksveg, fylkeskommunen for fylkesveg og kommunen for kommunal veg.
5. Vegnormalane skal sikre en tilfredsstillende og enhetlig kvalitet på vegnettet ut fra samferdselspolitiske mål. Vegnormalane vil derfor måtte inneholde en del standardkrav. Vegnormalane skal likevel gi frihet til å velge løysning tilpasset forholdene på stedet.

Nasjonale og regionale målsettingar om 0-vekst i biltrafikken

Nasjonale forventningar til regional og kommunal planlegging gir tydelege signal om å legge tilrette for eit miljøvennleg transportsystem som bidreg til reduksjon i trafikkveksten. I NTP er det mellom anna lagt vekt på at transportpolitikken skal medverke til reduksjon av klimautslepp og gi betre luftkvalitet. I RTP for Hordaland følgjer ein opp desse målsettingane, samt dei mål som er skissert opp i gjeldande Klimaplan for Hordaland. Nullvekstmålet der veksten i persontransport skal takast med kollektivtransport, sykkel og gange er knytt til storbyområde. Kolltveit – Ågotnes kan reknast for å tilhøyra «storbyområde» alt no -og i alle fall i 2045.

I forskarmiljøet er det stor grad av einigheit om at økt vegkapasitet gir bilen eit konkurransefortrinn som igjen fører til ein auke i biltrafikken. Andre reisealternativ kan dermed verte mindre attraktive, og fylkeskommunen er bekymra for at 4-felts vil mellom Kolltveit og Ågotnes vil favorisere bruk av bil på bekostning av andre meir miljøvennlege reisealternativ. Aud Tennøy ved TØI har i fleire publikasjonar vist til kva mekaniser som vert sett i gong når ein forsøker å bygge seg ut av kø og trafikkproblem.

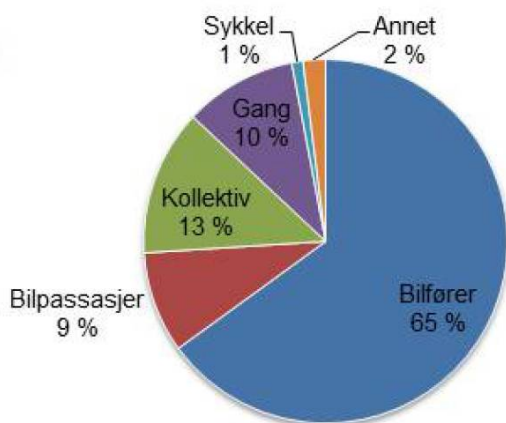
- På kort sikt betrast framkome for biltrafikken og trafikantane bytter bort andre reisealternativ med bil
- På noko sikt får ein lengre pendleavstandar og endringar i kor innbyggjarane vel å bu og arbeide. God kapasitet på vegnettet på Sotra kan gjere det attraktivt bu her, og pendle inn til arbeidsstaden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

For å unngå ein slik utvikling må ein i all planlegging vere bevisst målsettinga om 0-vekst i biltrafikken og finne løysingar som gjer det attraktivt å velje sykkel eller kollektivt.

Planlegg ein ut frå korleis ein ønskjer trafikken skal bli eller ut frå kva vi trur den blir? Kan ein berre sjå vekk frå det politiske målet om nullvekst og heller vektleggja historisk utvikling, forventa folketalsvekst, byutvikling samt trafikale effektar av ny og betre veg? Kva trafikkkføresetnader legg HFK inn elles i fylkesvegprosjekt i bynære område 10 - 25 år fram i tid?

I rapporten «Miljøvennlige og tilgjengelige byområder» frå NTP sekretariatet, 2.11.2015 vert det påpeika at ein bør sjå på det funksjonelle byområdet i høve til nullvekstmålet: *«det er poeng i seg selv at hele det funksjonelle byområdet er inkludert i et mål om nullvekst i personbiltrafikken. Selv om måloppnåelse er mer krevende når omegnskommunene tas med, tilsier både miljø- og kapasitetshensyn at hele det funksjonelle byområdet bør inkluderes i en helhetlig byutvikling. Dårlig tilrettelegging i omegnskommunene vil dessuten kunne føre til biltrafikk i innfartsårene og gjøre det mer utfordrende å nå nullvekstmålet i hovedbykommunen.»*

Vidare har Fjell kommune vedteke både Mobilitetsplan for Bildøyna/ Sotra kystby og eigen Sykkelstrategi. Her er det uttrykt bekymring for ytterlegare auke i biltrafikken dei komande åra i samband med Sotrasambandet. Det vert vist til at kommunen allereie har ein høg andel bilpassasjerar og få syklistar, sjå figur. I begge planane er det skissert opp fleire tiltak som skal bidra til å redusere bilbruken og få innbyggjarane til å endre reisevanane sine. Denne oppgåva kan verte vanskeleg med utbygging av ein 4 felts veg der bilbrukarane får endå betre vilkår.



Figur 3: Reisemiddelfordeling i region vest (Sund, Fjell, Øygarden og Askøy)

Finansiering

Ein 4- feltsveg er ikkje dobbel så dyr som ein tofelts, men det er ikkje urimeleg å rekna med at firefelt vil kosta 30- 40% meir enn ein tofelts veg. - feks. 10 km. til 1,5 mill.kr for tofelts og 2,0 mrd. for firefelts. Det kan verta dyrt å bygga ein veg som er berekna for eit trafikkvolum ein ikkje skal ha der, kor trafikken må takast ned igjen gjennom høge bompengetakstar og trafikkgulerande verkemiddel.

I notatet frå Helge Hopen kan ein lese følgjande:

«Effekt av bompengar er ikkje rekna med og er ikkje relevant når det gjeld å dimensjonere for framtidig trafikk i eit 20 års perspektiv (normal nedbetalingstid for eit bompengeprojekt er 15 år).

Trafikkpotensialet vil vera avhengig av samla utbygging i området og av kva bompengebelastninga vert samla i området- over lengre strekningar enn Kolltveit – Ågotnes. Det er også blitt meir vanleg at bompengeprojekt vert nedbetalte over 20 år.

Det er ikkje avklara om utbygginga Kolltveit – Ågotnes skal sjåast på som eit prosjekt i ein Sotrapakke – kor Sotrasambandet (Kolltveit – Storavatnet) er fase 1 og utbygging Kolltveit – Ågotnes, og Kolltveit – Austefjorden kjem i seinare fasar eller om prosjekta nord/sør på Sotra vert eigne bompengeprojekt.

Det er mogleg at det vert bompengeinnkreving for Sotrasambandet frå 2022 og utover i 15 eller 20 år. Det er enno uvisst kor stor den statlege delfinansieringa av Sotrasambandet vert. Om Kolltveit – Austefjorden og Kolltveit – Ågotnes skal byggast mellom 2020 og 2030 etter høgaste vegstandard og bompengefinansierast (i same bommar eller eige opplegg), kan den samla bompengebelastninga bli svært høg i Sotra – Bergen området fram mot 2040 -2050.