



Hordaland fylkeskommune

25 JAN 2016

Hordaland Fylkeskommune - Samferdselsavdelinga
postboks 7900
5020 BERGEN

Vår ref.
16/242-3/N - 561.6/JONE

Dykkar ref.

Dato:
22.01.2016

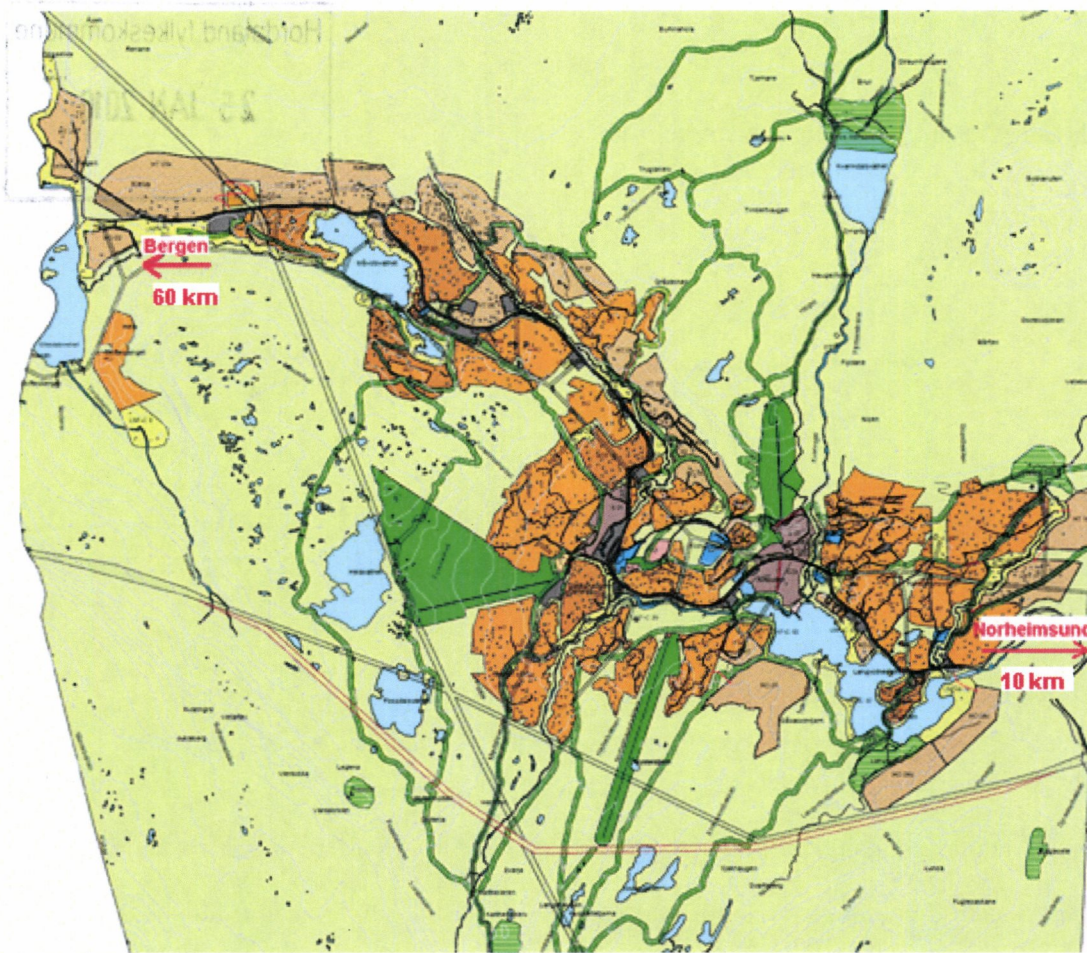
Gang- og sykkelveggar på kommunalt og fylkeskommunalt vegnett- Prøveordning om utbygging etter forenkla standard på Kvamskogen.

Me viser til brev frå Hordaland fylkeskommune datert 21.12.15, der det vert invitert til å delta i ei prøveordning om utbygging av gang- og sykkelveggar etter forenkla standardar. Målesetjinga med arbeidet er å få bygd fleire gang- og sykkelveggar.

Kvam herad ynskjer at planlagt gang- og sykkelveg på Kvamskogen vert vurdert i denne samanheng.

Kvamskogen er eit svært viktig regionalt område på Vestlandet for fritidsbustad og friluftsliv, særleg vinterstid. Køyretida til Bergen er om lag 40 minutt med bil og til regionsenteret Norheimsund er det 10 minutt. Området er bygd ut med kring 2000 fritidsbustader og det er etablert fleire alpinanlegg. Fv. 7 går over Kvamskogen og deler området i to. På store utfersdagar kan det vera opptil 30.000 menneske på Kvamskogen.

Hausten 2011 vart kommunedelplanen for Kvamskogen vedtatt. Planen legg opp til ei nær dobling i talet på fritidsbustader. I samband med dette arbeidet vart det utarbeidd ein trafikkanalyse som konkluderer med at det bør gjerast tiltak for å auka trafikktryggleiken i området. Ut frå dette vart kommunedelplanen, etter krav frå Statens vegvesen, vedtatt med eit rekkjefølgjekrav som seier at det må «gjennomførast ny regulering og opparbeiding av gang- og sykkelveg og planfri kryssing av fylkesveg 7 for mjuke trafikantar før det kan gjennomførast vidare utbyggin.». Kravet gjeld for ei strekning på om lag 2 km sentralt på Kvamskogen. Det er vidare stilt krav om at heile vegstrekinga over Kvamskogen må regulerast med gang- og sykkelveg.



Kartet viser kommunedelplanen for Kvamskogen med bl.a. eksisterande og nye område for fritidsbustader, alpinanlegg og fylkesveg 7.

Dette betyr at all vidare utbygging av fritidsbustader etter nye planar, må leggjast på vent til gang- og sykkelvegen er på plass.

Heradsstyret i Kvam vedtok 17.02.15 ein reguleringsplan for gang- og sykkelvegen og to planfrie kryssingar på strekninga. For å tilfredsstilla gjeldande krav til veg omfattar denne reguleringsplanen òg sanering av avkøyrslar, nye kryssløysingar og breiddeutviding med meir.

Gang- og sykkelvegen er regulert etter Statens vegvesen sine handbøker og vegnormaler. Dette inneber mellom anna ei løysing med 3 meter breidde på gang- og sykkelvegen. Somme stader forutset planen at avkøyrslar må stengjast og då skal gang- og sykkelvegen nyttast som tilkomst til fritidsbustadane. I dei tilfella er gangvegen utvida til 4 meter. Det er lagt opp til at gangvegen må tola tunge køyretøy – noko som forutset omfattande masseutskifting.

Statens vegvesen har lansert at eitt alternativ til å byggja den kostnadskrevjande gang- og sykkelvegen, kan vera å leggja fylkesvegen i tunell og nytta dagens veg som lokal køyreveg kombinert med gang- og sykkelveg.

Me trur at eit like godt alternativ kan vera å sjå på moglegheitene for ei finna ei enklare løysing på gang- og sykkelvegen enn det dei faglege tilrådingane frå Statens vegvesen tilseier.

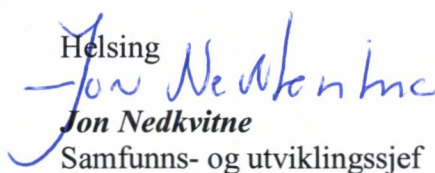
Kva tilbod som er tilstrekkeleg for å betra trafikktryggleiken for gåande og syklande vil variera frå ein stad til ein annan. Likevel opplever me at vegnormalane stiller dei same og til dels rigide krava når det skal byggjast gang- og sykkelveg. Me trur at meir rom for lokal tilpassing vil føra til meir gjennomførbare prosjekt – og dermed òg at det vert utført fleire trafikksikringstiltak.

Ut frå Kvam herad si vurdering meiner me at Kvamskogen er eit område som er godt eigna til å sjå på løysingar som er tilpassa dei stadeigne forholda. Kvamskogen skil seg frå ein del andre stader der det vert bygd gang- og sykkelvegar ved at bruken er retta mot fritidssegmentet og ikkje opp mot t.d. bustadområde eller for å binda saman ein tettstad. På Kvamskogen er det derfor ein bruk meir prega av utfart i samband med helg/feriar og høgtider heller enn ein dagleg, jamn bruk året gjennom. Også brukarane er truleg meir einsarta i og med at det er folk som skal til- og frå fritidsbustaden sin evt. dagsturistar og skal derfor ikkje på same vis dekkja transportbehovet til born som skal på skulen, fritidsaktivitetar, reiser til og frå arbeid eller eldre som bur langs ein gang- og sykkelveg.

Me håper at løysinga som er initiert av Samferdselsdepartementet kan gje oss den drahjelpa me treng for å skapa ein arena for å diskutera alternative måtar å sikra gåande og syklande på. Kanskje vil ei løysing utfordra gjeldande krav på nokon punkt, kanskje vil rutinar for drift og vedlikehald verta endra, kanskje kan ein annan materialbruk eller byggjemåte gje nokon svar. Dersom vårt prosjekt vert prioritert, vil det gje grunnlag for å samla ulike aktørar som vert berørt av tiltaket med mål om at me saman kan tenkja nytt rundt gamle problemstillingar. Målsetjinga skal framleis vera å gjera det tryggare å ferdast på Kvamskogen for gåande og syklande – men me trur at dette kan gjerast på ein enklare og langt billegare måtar enn dei løysingane som er utarbeidd så langt.

Vonar på positivt svar på søknaden.

Helsing



Jon Nedkvitne

Samfunns- og utviklingssjef

Telefon: 56553021

Brevet er godkjent elektronisk og har derfor inga underskrift.

Hordaland Fylkeskommune, Samferdselsavdelinga
Vegseksjonen-SAMF AVD
5020 BERGEN

Saksnr.	Arkivkode	Saksh.	Dykkar ref.	Dato
10/1005 - 6	/ M32/	Tore Andersland -		21.01.2016

Prøveordning for bygging av gang- og sykkelveg etter forenkla standard
Dykkar ref: 2015/12737-1 ingedva

Viser til mottatt brev vedrørende prøveordning for bygging av gang- og sykkelvegar etter forenkla standardar.

Os kommune ynskjer å vera med i prøveordninga på følgjande prosjekt:

1. Hjorthaugen – Ådnadalen, ca. 560 meter
2. Hatvikvegen – Valla bru, ca. 910 meter

I vedlegget har vi lagt inn dei to prosjekta og satt inn estimerte besparelser. Det må tas forbehold om summene vi har nytta for kostnad på gang- og sykkelveg etter Statens Vegvesen sine vegnormaler og kostnad med forenkla standard.

I summen for forenkla standard har vi lagt til grunn at gang- og sykkelvegen skal opparbeidast med geonett/duk, min. 0,5 meter pukk/grus og asfalt som toppdekke. Bredden vil vera ca. 3 meter. I summene må det og tas forbehold om kostnad med grunnavståing.

For prosjekt nr.1, Hjorthaugen – Ådnadalen, så er dette ein strekning som gjenstår på prosjektet som vart starta i 2007.

For begge strekningane har vi ein situasjon med aukande trafikk i samband med stor utbygging i nærliggjande område. Her er det trafikk ut og inn i områda i tillegg til gjennomgangs trafikk. Dagens veg har ikkje nok bredde til to kjøyrebanar, ei heller g/s eller fortau. Dette har ført til at det gjennom året oppstår fleire nestenhendingar når to bilar skal møtast og mjuke trafikkantar ferdast til og frå skule, arbeid og rekreasjon.

Vi håpar at Os kommune får delta i denne prøveordninga, og ser fram til eit positivt svar

Med venleg helsing



Terje Søviknes
Ordførar



Tore Andersland
Fagleiar VVA

Dette dokumentet er elektronisk godkjent og treng derfor ikkje underskrift av leiar

Gang-, og sykkelveggar i Os kommune – forenkla standard

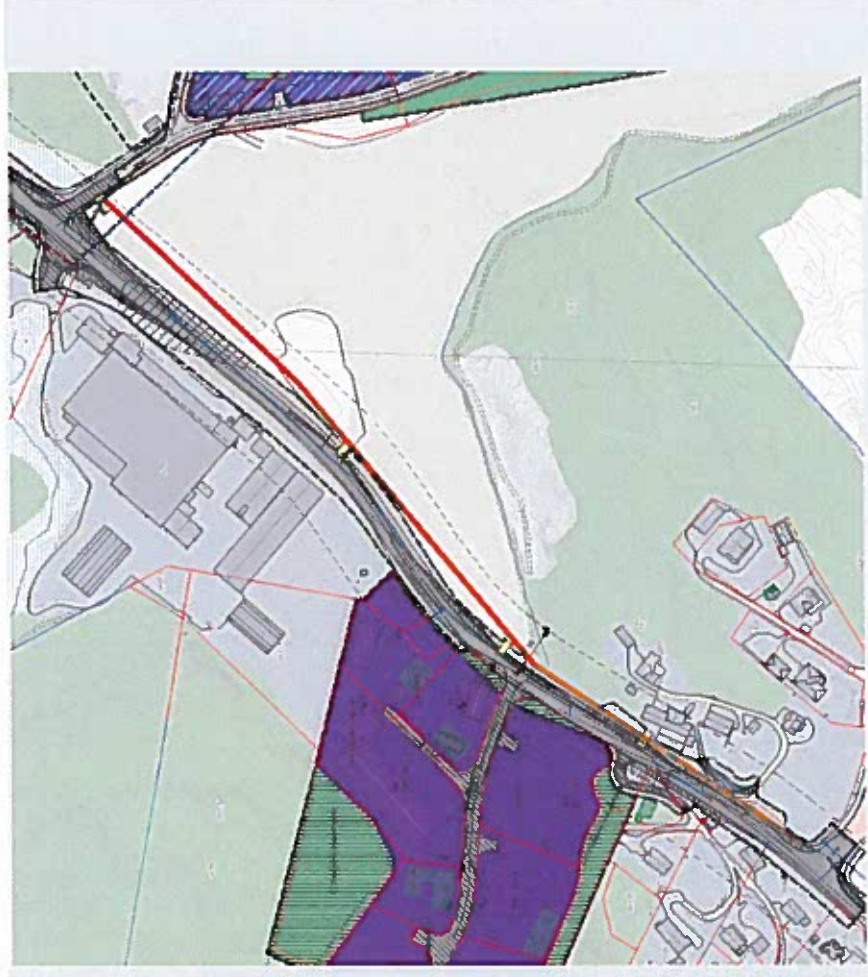
Aktuelle prosjekt i Os kommune	Økonomiske besparelser	Lengde i meter	Trafikksikkerhet	Drift/vedlikehold	Kommentarer
1.Hjorthaugen – Ådnadalen (Ulvenvegen)	6,16 mill.kr	560	Idag stor trafikk på smal veg utan fortau eller G/S. Mjuke trafikkantar ferdast på same veg og førar til stor risiko for alvorlege hendingar.	Vert utført av Os kommune - estimert kr. 200,- pr. meter	
2.Hatvikvegen – Valla bru (Hegglandsdalsvegen)	10 mill.kr.	910	Idag stor trafikk på smal veg utan fortau eller G/S. Mjuke trafikkantar ferdast på same veg og førar til stor risiko for alvorlege hendingar.	Vert utført av Os kommune - estimert kr. 200,- pr. meter	

Økonomiske besparelser er her basert på ein estimert kostnad på kr. 15000,- pr. meter for G/S etter Statens Vegvesen sine vegnormaler.

- For Hjorthaugen – Ådnadalen og Hatvikvegen – Valla bru er estimert kostnad p.t. på forenkla løysing 4000,- pr. meter kr.

Gang-, og sykkelveggar i Os kommune- forenkla standard

1. Hjorthaugen – Ådnadalen (Ulvenvegen),
Ca. 550 meter lengde



Gang-, og sykkelveggar i Os kommune – forenkla standard



2. Hatvikvegen – Valla bru
(langs Hegglandsdalsvegen),
Ca. 910 meter lengde



PRØVEORDNING FOR UTBYGGING ETTER FORENKLET STANDARD PÅ GANG- OG SYKKELVEG

Osterøy kommune er interressert i å være med på ei slik prøveordning og har forslag til eit prosjekt.

Gang og sykkelveg Hauge – Rolland.

FV 566 Hannisdalslinja er hovudinnfartsvegen over Osterøy frå Osterøybrua. Strekninga går frå Rollandskrysset til Hauge og er ca 5,5 km lang. Hannisdalslinja er bygd ut utan gang- og sykkelveg og er ikkje tilrettelagt for mjuke trafikantar.

Det er to eldre kommunale vegar som går parallellt med fylkesvegen. Desse kan bindast saman med ein ny gang og sykkelveg på ca 2 km mellom Rolland og Hannisdal og ein får ein samanhengande gang og sykkelveg på strekninga.

I nord ved Hauge har vi eksisterande næringsområde Oddalsmyra som no er under utbygging og næringsområdet Gloppemyra som er under regulering. Desse prosjekta vil få tilknytning for gåande og syklande til denne vegen. I tillegg vil det regulerte næringsområde i sør på Espevoll få tilknytning til same veg.

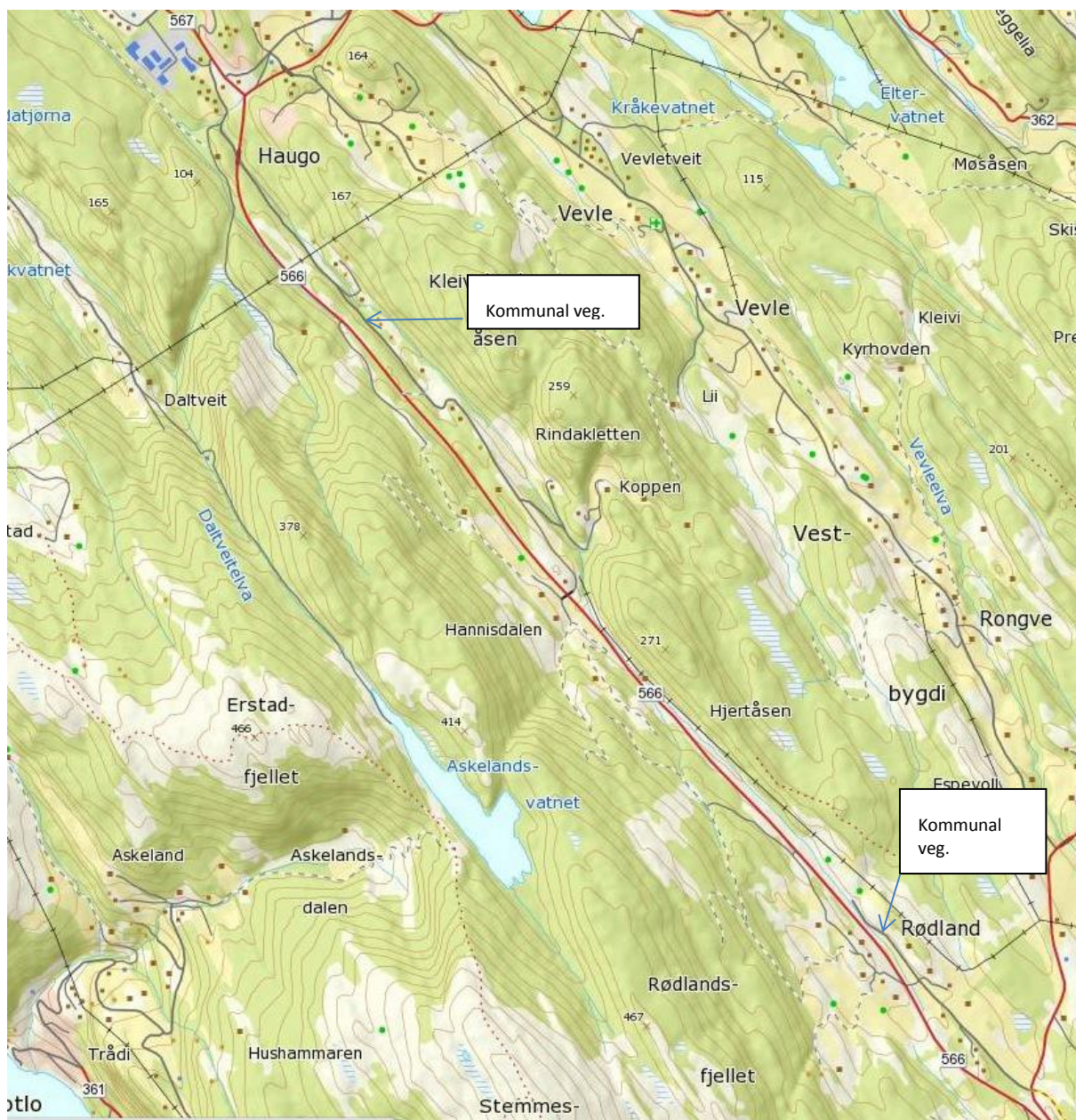
Den framtidige gang og sykkelvegen består av eksisterande kommunal veg frå Hauge til Hannisdal og ein kommunal veg på Rolland.

Det er få eigedommar langs desse vegane og såleis begrensa biltrafikk. Mellom desse to vegane må det byggast ein ny gang- og sykkel veg på ca 1,8 km. Denne er allereie regulert inn i plan for Espevoll næringsområdet. I tillegg er det eit stykke på ca 180 meter mellom det regulerte området og fortsetjing på kommunal veg. Dei kommunale vegane har utkjøyring i begge endar og kan stengast for gjennomkjøyring.

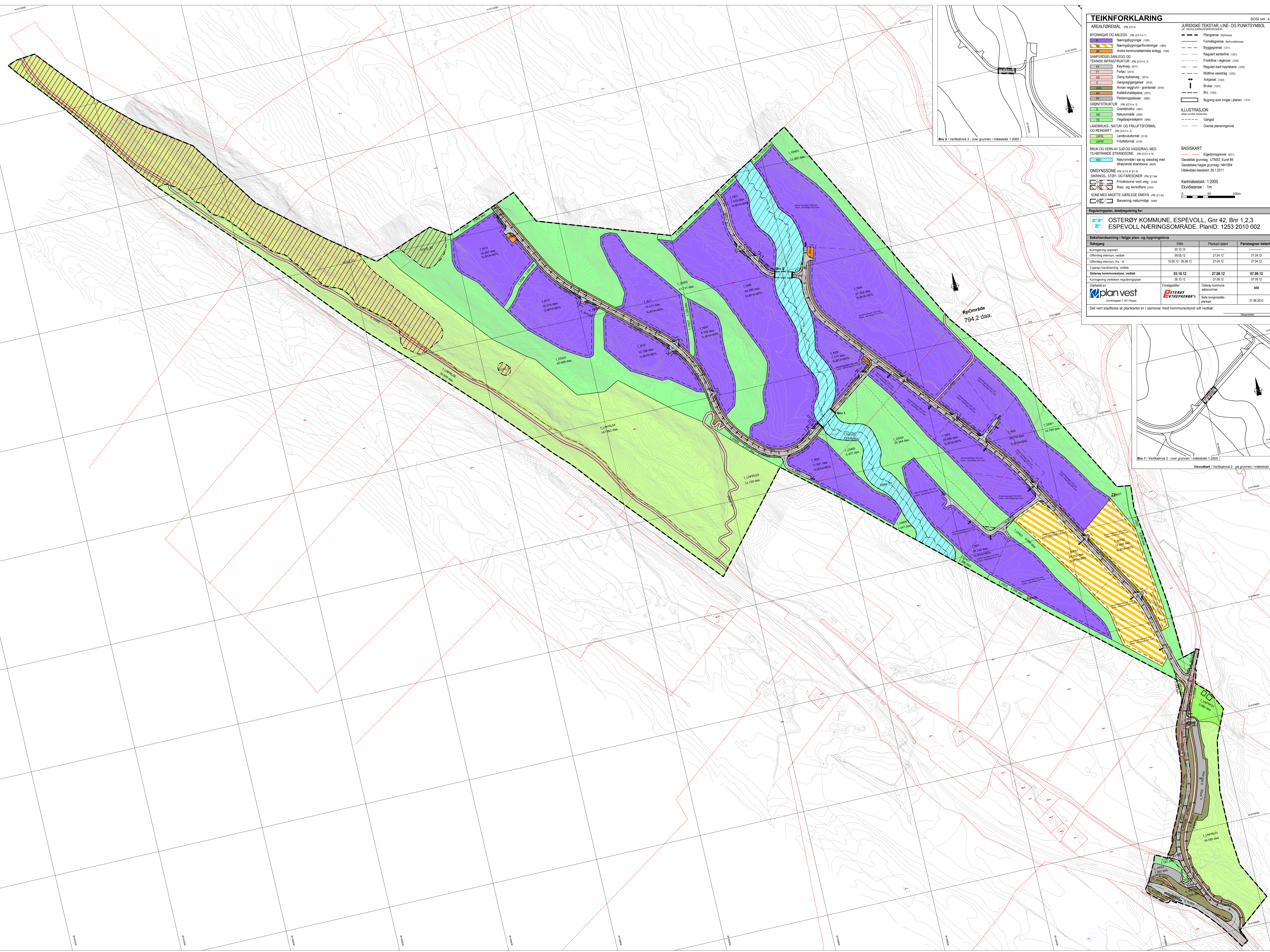
Med utbygging av den manglande traseen og mindre oppgradering av eksisterande kommunal veg vil ein få samla gang- og sykkelveg på ca 5,5 km som vil ligga parallellt med fylkesvegen.

I tillegg til å binda saman framtidig næringsområde på Espevoll med Hauge/Valestrand/Lonevåg regionen vil ein få eit samband mot Arna/Bergen. Me visar her til reguleringsplanen for Vesetgjelet og når dette framtidige prosjektet er ferdig utbygd vil ein få ein samanhengande trasé retning Arna.

På denne måten vil ein få ein betydelig auke i gang- og sykkelvegnettet på Osterøy for ein låg kostnad.



Prosjekt gang/sykkelveg frå Hauge til Røland ca 5,5 km.



TEIKNFORKLARING

SOSI ver. 4.3

AREALFORMÅL (pl. 1251-1)

- BYGNINGS- OG ALEGG (pl. 1251-1)
- Næringsbygning (1251)
- Andre kommunale anlegg (1251)

SAKRETSRELSER OG TEKNISK INFRASTRUKTUR (pl. 1251-1)

- Kyleveg (211)
- Forbu (212)
- Gangveg (213)
- Gangvegsgangareal (213)
- Annan veggrunn - grøntareal (213)
- Kulebakkplass (213)
- Fotveg (213)

GRØNTSTRUKTUR (pl. 1251-1)

- Grøntstruktur (213)
- Naturområde (213)
- Vegvespenningslinje (213)

LANDBRUKS-, NATUR- OG FRILUFTSFORÅL OG RENDRIFT (pl. 1251-1)

- Landbruksformål (213)
- Friluftformål (213)

BRUK OG VERN AV SJØ OG VASSDRAG MED TILHØYRANDE STRANDSONE (pl. 1251-1)

- Naturområde i sjø og vassdrag med tilhørende strandsoner (213)

OMSYNNSONE (pl. 1251-1)

- Friskostene ved veg (1251)
- Ras- og skredfare (1251)

SONE MED ANGITTE SÆRLEGE OMSYN (pl. 1251-1)

- Blevarting naturmiljø (1251)

JURIDISKE TEKSTAR LINE- OG PUNKTSYMBOL

- Planlegging (1251)
- Formålsgrense (1251)
- Byggingrense (1251)
- Regulert senterlinje (1251)
- Friskilene i vegkryss (1251)
- Regulert kart kryssbare (1251)
- Midtlina vassdrag (1251)
- Avkjørsel (1251)
- Bru (1251)
- Bygning som inngår i plan (1251)

ILLUSTRASJON

- Illustrasjon av planens innhold
- Gangsti
- Grense planeringsnivå

BASISKART

- Egdeområde (1251)
- Geodetisk grunnlag: UTM32, Euref 89
- Geodetisk hekk: grunnett, N1954
- Utskaltet brett: 1:2011

Kartmålestokk: 1:2000
Ekkvidtansel: 1m

Bru 2 / Vertikalnivå 3 - over grunnen / målestokk 1:2000

Bru 1 / Vertikalnivå 3 - over grunnen / målestokk 1:2000

Reguleringsplan, detaljregulering for:

OSTERØY KOMMUNE, ESPEVOLL, Gnr 42, Bnr 1,2,3 ESPEVOLL NÆRINGSOMRÅDE, PlanID: 1253 2010 002

Saksbehandlings- og følge plan- og bygningsslova

Saksbehandling	Dato	Plankart datter	Forespørger datter
Kunngjøring oppstart	20.10.10		
Offentleg etersyn, vedtak	09.05.12	27.04.12	27.04.12
Offentleg etersyn, fra - til	19.05.12 - 26.06.12	27.04.12	27.04.12
2.gangs handtering, vedtak			
Oslo kommune, vedtak	03.10.12	27.06.12	07.09.12
Kunngjøring vedteten reguleringsplan	28.10.12	27.06.12	07.09.12

Utarbeidd av: **plan vest** (Dokument 5.117 bogen)

Forsagdar: **ESTERØY ENTREPRENØR**

Oslo kommune saknummer: 088

Siste revidert dato: 27.08.2012

Det vert stadfesta at plankartet er i samsvar med kommunestyret sitt vedtak:



Hordaland Fylkeskommune Samferdselsavdelinga

Jondal kommune
5627 JONDAL
Tlf. 53 66 95 20
Faks 53 66 95 10
e-post post@jondal.kommune.no
www.jondal.kommune.no
Org.nr 944 439 927
Bank 3450.07.08206
Sakshandsamar:
E-post sigrid-brattabo.handegard@jondal.kommune.no
Tlf. 53 66 95 24

Dykkar ref.
2015/12737-1

Vår ref.
15/179-5 /SBH/16/306

Arkiv:
N - 561.6

Dato
22.01.2016

Gang- og sykkelveggar på kommunalt og fylkeskommunalt vegnett prøveordning om utbygging etter forenkla standardar

Viser til brev av 21.12.2015 med invitasjon til å delta i prøveordning om utbygging av gang og sykkelveggar med forenkla standard ift Statens vegvesen si handbok.

Jondal kommune ynskjer eit samarbeidsprosjekt med fylkeskommunen, som vegeigar , på bygging av ny gang og sykkelveg langs Fv 107 frå Jondal sentrum til Sætveithagen bustadfelt. Sjå kartvedlegg.

Det er ein betydeleg auke i trafikken etter opning av Jondalstunnelen. Særleg rundt tidspunkta for ferje ankomst/avgang er det trafikkfarleg å ferdast som syklist eller fotgjengar på denne strekninga. Vegen er og skuleveg og kommunen betalar ekstra skuleskyss fordi vegen er utrygg. Tiltaket er vidare prioritert på fyrsteplass i samferdselplan for Hardanger.

For Jondal kommune og dei som ferdast langs fv 107 Jondal sentrum-Sætveithagen er det svært viktig at det snarast mogeleg kjem på plass gang og sykkelveg på denne strekninga. Jondal kommune har difor løyvd pengar til utarbeiding av reguleringsplan for tiltaket. Arbeidet er no i oppstarten med utarbeiding av ei enkel utgreiing over ulike trasealternativ .Sjå vedlegg.

Fleire av dei aktuelle trasealternativa vil mest truleg krevja disp. frå gjeldande standard både når det gjeld stigning og vegbreidd, men vil like fullt kunna vera tenleg som gang og sykkelveg og bidra til betre trafikktryggleik. Dei ulike alternative vil også ha ulik kostnad, som igjen kan ha betydning for realisering.

Vårt mål er; snarast råd, å få mest mogeleg trafikkikkerheit for pengane!

Dette prosjektet skulle såleis høve perfekt i tid og prosess for å verta prioritert inn i prøveordninga. Me håpar Hordaland fylkeskommune som vegeigar prioriterar dette prosjektet inn i prøveordninga om utbygging etter forenkla standard.

Med helsing

Jon Larsgard
ordførar

Sigrid B. Handegard
landsbylos



TRASE VURDERING GANG- OG SYKKELSTI.

Jondal kommune

INNHALDSLISTE

INNHALDSLISTE	1
1.0 INNLEDNING	2
1.1 FORMÅL	2
1.2 OMRÅDET:	2
2.0 ALTERNATIV 1	3
3.0 ALTERNATIV 2	3
4.0 ALTERNATIV 3	4
5.0 ALTERNATIV 4	5

1.0 INNLEDNING

1.1 Formål

Formålet med rapporten er å vurdere ulike alternativ for gang- og sykkelsti mellom Jondal sentrum og Sætveithagen.

1.2 Området:

Området det er snakk om ligger fra Jondal sentrum og ut til Sætveithagen.

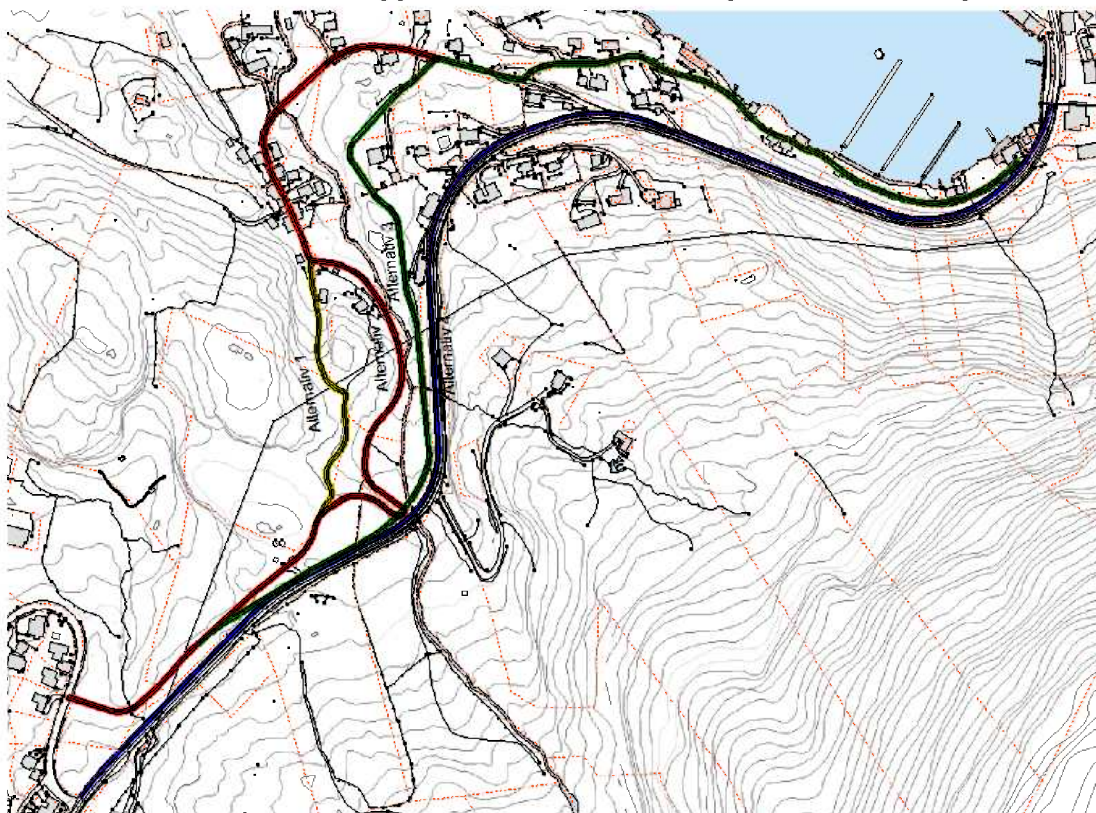


Fig. 1: Område.

Trasealternativ:

- 1) Alternativ 1 treffer eksisterende vegsystem rett over Sætveit-tunet og går i eksisterende sti.
- 2) Alternativ 2 treffer eksisterende vegsystem rett over Sætveit-tunet.
- 3) Alternativ 3 treffer eksisterende vegsystem i vegen opp til eigedomen gnr. 32 bnr. 158.
- 4) Alternativ 4 går langs hovedvegen heilt ned til sentrum

Alternativ 1 , 2 og 3 nyttar gamlevegen ned mot Jondal sentrum. Denne er noko bratt og har ein stigning på ca. 14,5 %:

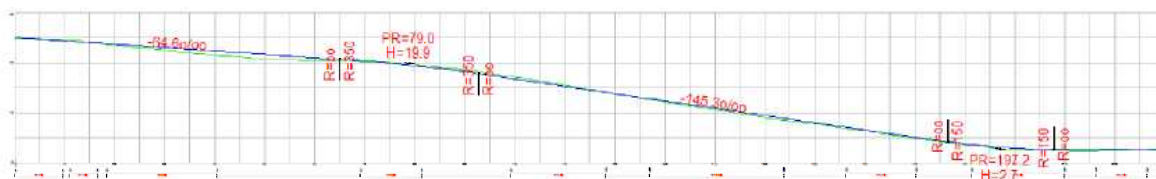


Fig. 1: Lengdeprofil gamle vegen ned til Jondal sentrum.

2.0 Alternativ 1

Fakta:

Traselengde: 1524 meter

Maks stigning: 19,5 % stigning som maksimum

Maks fall: 6,7 % fall som maksimum

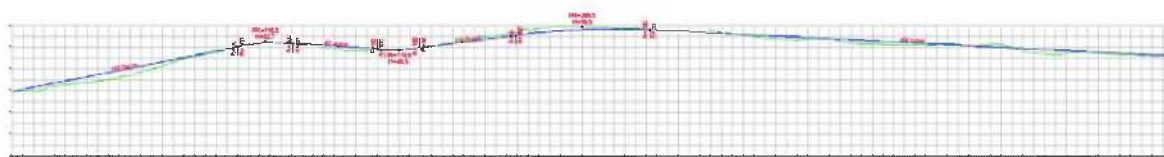


Fig. 2: Lengdeprofil for alternativ 1.

Fordel:

- Traseen føl terrenget
- Trase ligg på etablert tursti
- Ingen privatpersonar blir råka spesielt av denne traseen

Ulempe:

- Traseen går langt frå fylkesvegen
- Gangtrafikk gjennom Sætveit-tunet

3.0 Alternativ 2

Fakta:

Traselengde: 1524 meter

Maks stigning: 12,3 % stigning som maksimum

Maks fall: 14,5 % fall som maksimum

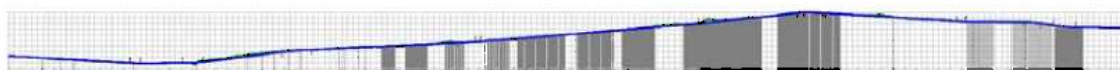


Fig. 3: Lengdeprofil for alternativ 2.

Fordel:

- Traseen føl terrenget
- Ingen privatpersonar blir råka spesielt av denne traseen

Ulempe:

- Traseen går langt frå fylkesvegen
- Du får ein slynge som kan virke lite heldig
- Gangtrafikk gjennom Sætveit-tunet

4.0 Alternativ 3

Fakta:

Traselengde: 1362 meter

Maks stigning: 19,7 % stigning som maksimum

Maks fall: 14,9 % fall som maksimum

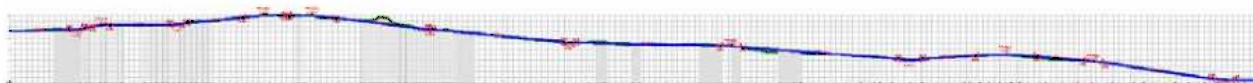


Fig. 4: Lengdeprofil for alternativ 3

Fordel:

- Denne traseen føl delvis eksisterande veg
- Eksisterande infrastruktur blir nytta frå eigedomen 32/158

Ulempe:

- Nokre parti har noko bratt stigning
- Bustadhus på 32/158 opplever å få gangvegen tett innpå eigedomen
- Denne traseen har størst terrenngrep

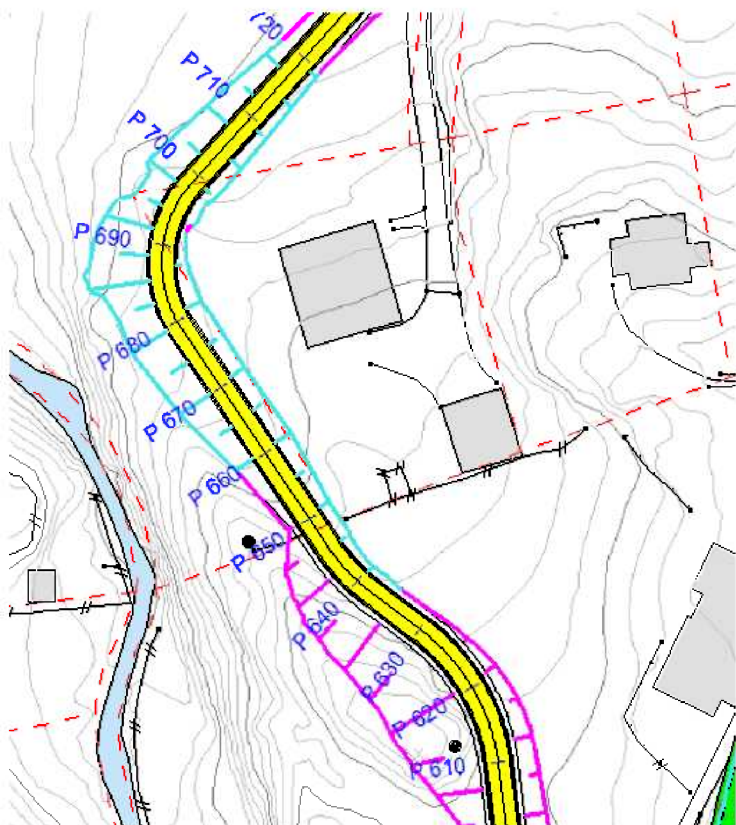


Fig. 5: Gang- og sykkelsti forbi eksisterende eigedom.

5.0 Alternativ 4

Fakta:

Traselengde: 1290 meter

Maks stigning: 3 % stigning som maksimum

Maks fall: 7 % fall som maksimum



Fig. 6: Lengdeprofil for alternativ 4

Fordel:

- Trase føl vegen, erfaring har vist at dei traseane som går til veg blir mest nytta av gåande/syklande.
- Stigning og fall på gang- og sykkelstien er små.
- Den kortaste traseen

Ulempe:

- I nokre parti må det murast for å få plass til gang- og sykkelsti.
- Fleire eigedomar langs traseen blir råka
- Traseen blir noko smalare



Fig. 7: Eigedomar som blir råka av gang- og sykkelsti forbi eksisterande bygg.



Tegnforklaring