



Arkivnr: 2015/10285-13

Saksbehandlar: Erlend Iversen

## Saksframlegg

### Saksgang

Utval	Saknr.	Møtedato
Utval for miljø og samferdsel		02.06.2016
Fylkesutvalet		23.06.2016

## Sak om fråvik frå vegnormalane for FV 561 Kolltveit - Ågotnes

### Samandrag

Fjell kommune har varsla oppstart for ny reguleringsplan for FV 561 mellom Kolltveit og Ågotnes. I følgje vegnormalane skal vegen planleggast som 4-feltsveg med toplanskryss på Ågotnes (vegklasse H7). Hordaland fylkeskommune har i møter med Statens vegvesen vist til at vegen bør planleggast som tofeltsveg (vegklasse H5), og at krysset på Ågotnes sør vert etablert som plankryss.

Vegvesenet si regionale fråviksgruppe har handsama saka, og rår frå at vegen kan etablerast som tofeltsveg og at krysset på Ågotnes kan etablerast som plankryss (til dømes rundkøyring). Vegvesenet si innstilling er basert på trafikktryggleik. Dersom fylkeskommunen likevel skulle gi fråvik, tilrår fråviksgruppa at vegen vert etablert som vegklasse H5, med midtdelar og forbikøyringsfelt. Det er fylkesutvalet som er vegstyresmakt for fylkesvegar og skal gjere det endelege vedtaket i saka.

Sentralt i saka står trafikkprognosane, desse viser eit forventa ÅDT mellom ca. 11 000 (låg prognose) og 19 500 (høg). Kravet i vegnormalane er at det skal etablerast 4-feltsveg ved forventa ÅDT over 12 000.

Den høge prognosen viser ein sterk vekst (frå dagens trafikk på ca. 12 000 ÅDT fram til 19 600 i prognoseåret – i tillegg kjem trafikk på dagens veg). Fylkesrådmannen finn at dersom ein skal ta 0-vekstmålet på alvor kan ein ikkje legge til rette for ein så stor kapasitetsvekst som ein ny 4-feltsveg representerer. Det er vidare grunn til å forvente at vegsystemet inn mot Bergen sentrum truleg vil ha trafikkrestriksjonar også i framtida, sjølv om trafikkberäkningane til Statens vegvesen har ikkje dette som premiss. Fylkesrådmannen finn derfor at det vil vere riktig å legge seg på ein konservativ prognose sett i lys av 0-vekstmålet, og at dette peiker mot val av 2 i staden for 4 felt.

Rambøll har på oppdrag frå fylkesrådmannen presentert erfaringstal på meterkostnad for dei ulike vegklassane. Erfaringstala gir grunnlag for å forvente ein kostnadsskilnad på over 330 millionar kroner mellom 2 og 4-feltsveg. Dette er eit sentralt argument for fylkeskommunen som vegeigar, og val av løysing vil påvirke høve både til å få realisert prosjektet i det heile tatt, men også handlingsrommet til å møte trongen for oppgradering på resten av fylkesvegnettet. Fylkesrådmannen merker seg at uansett om ein vel to/ tre eller fire felt mellom Kolltveit og Ågotnes – så bør den nye vegen kunne representere eit steg fram med tanke på trafikktryggleik og føreseielege vegsamband.

Fylkesrådmannen innstiller derfor på at mogleg, ny FV 561 mellom Kolltveit og Ågotnes vert planlagt som tofeltsveg utan midtrekkverk og eigne forbikøyringsfelt. Krysset på Ågotnes vert planlagt som plankryss, til dømes rundkøyring. Planarbeidet bør sikre areal til at vegen på eit seinare stadium kan utvidast til 4 felt, med toplanskryss på Ågotnes dersom det skulle vere naudsynt. Dette kan til dømes vere dersom ei eventuell ny godshamn fører til behov for større kapasitet langs strekninga.

Når det gjeld vidare arbeid med val av vegstandard vil fylkesrådmannen ta initiativ til å halde fram diskusjon med Statens vegvesen om val av standard på fylkesvegnettet, mellom anna gjennom arbeidet med Regional transportplan og i arbeidet med revisjon av vegnormalane.

## Forslag til innstilling

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 rumlefelt i staden for midtdelar. Det vert ikkje planlagt forbikøringsfelt 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 trafiktryggleiken. 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.

Rune Haugsdal  
fylkesrådmann

Håkon Rasmussen  
fylkesdirektør samferdsel

*Saksframlegget er godkjent elektronisk og har derfor inga underskrift.*

### Vedlegg:

Notat frå Rambøll FV 561 Kolltveit – Ågotnes

Notat frå Statens vegvesen: Fråvikssak FV 561 Kolltveit - Ågotnes

Fylkesrådmannen, 13.04.2016

## 1. Innleiing

Fjell kommune har 26. november 2009 vedteke kommunedelplan for Sotrasambandet delprosjekt 3, RV 561 Kolltveit – Ågotnes (sak 96/09). I denne planen er det gitt at «*Vegen skal i utgangspunktet regulerast som ein tofelts veg med midtdelar i tråd med Statens vegvesen sin vegnormal med dimensjoneringsklasse S5.*»

Fjell kommune har no starta opp arbeidet med reguleringsplan, jf. Figur 1. I oppstartsmelding for detaljregulering for ny FV 561 Kolltveit – Ågotnes (RV 561 omgjort til FV 561 gjennom forvaltningsreforma) vert det vist til at det skal utarbeidast to reguleringsplanar, ein for strekninga Kolltveit – Ågotnes og ein for Ågotnesområdet. Vegstrekninga som er vist i kommunedelplanen har ei total lengde på ca. 10 km, og det er ikkje planlagt avkøyrslar mellom Kolltveit og Ågotnes på den nye veggen.

I oppstartsmeldinga er det mellom anna nemnt følgjande om vegstandard:

*«Det kan vere aktuelt å planlegge vegen som 4-feltsveg med midtdelar. Dette vil verte avklara i løpet av planprosessen.»*

Merknaden om mogleg 4-feltsveg er basert på at vegvesenet si handbok N100 set grensa mellom 2-feltsveg (H5) og 4-feltsveg (H7) på 12 000 ÅDT (køyretoy per døger). Trafikkprognosane som er utarbeidd for prosjektet viser trafikktaal over 12 000 ÅDT.

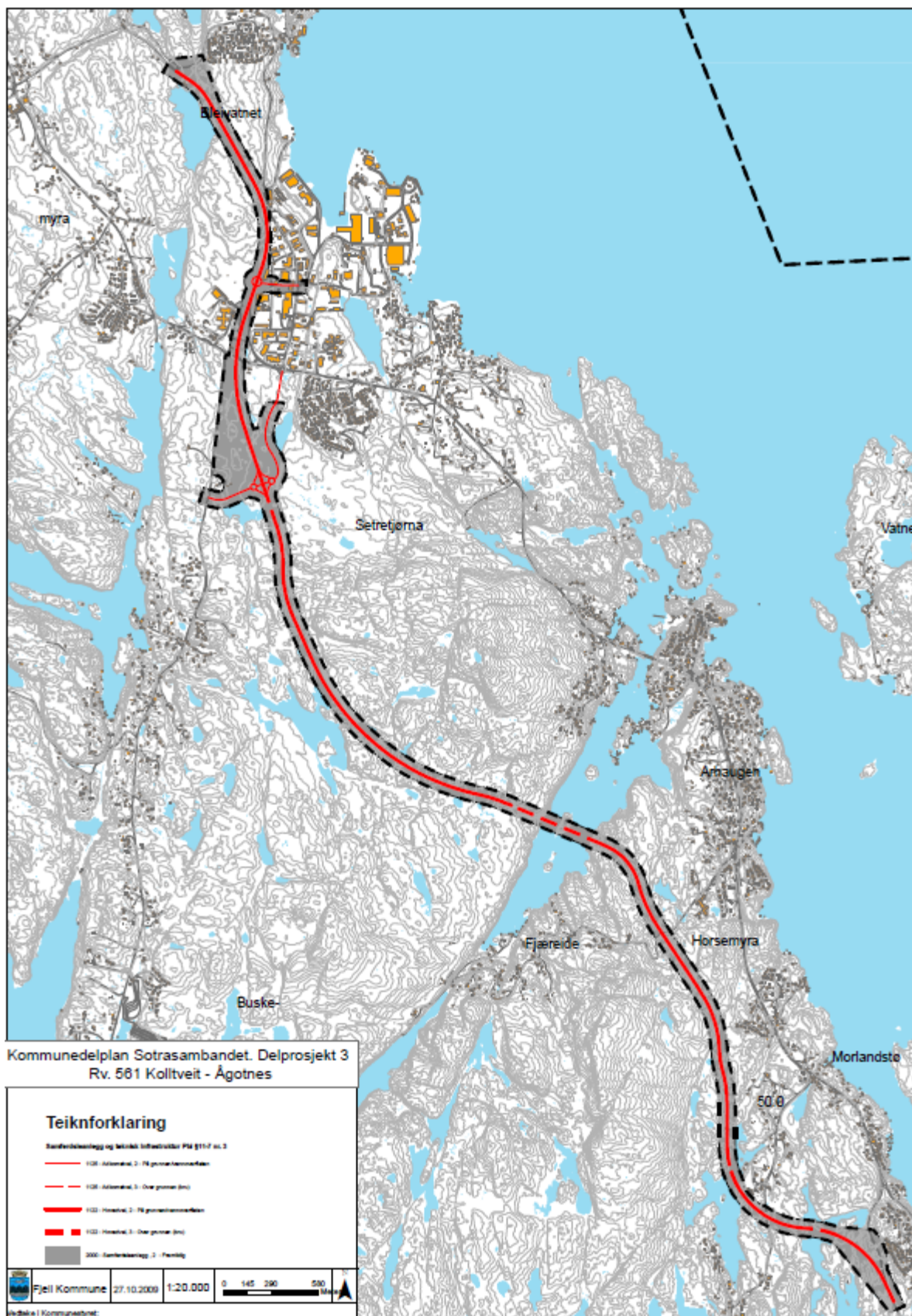
Fylkeskommunen har i dialog med Fjell kommune og Statens vegvesen føreslått at ein likevel regulerer ein tofeltsveg (H5) med fartsgrense 80 km/t, men at det vert sett av areal til ei eventuell utviding til fire felt (H7) seinare.

Basert på trafikkprognosane har Statens vegvesen også stilt krav om toplanskryss på Ågotnes sør, både for H5 og for H7-veg. Fylkeskommunen har her føreslått at det vert etablert kryss i eitt plan, til dømes rundkøyring.

Vegnormalane stiller med dette krav om at ny FV 561 skal etablerast som 4-feltsveg med toplanskryss på Ågotnes. For å kunne bygge tofeltsveg med plankryss på Ågotnes er det naudsynt at fylkeskommunen handsamar saka som ei fråvikssak i forhold til vegnormalane.

Fylkesrådmannen legg med dette fram fråvikssaka for politisk handsaming. Fråvikshandsaminga må ta stilling til to spørsmål:

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



Figur 1: planområde frå Kolltveit i sør til Ågotnes i nord.

## 2. Vegnormalane

Statens vegvesen, Vegdirektoratet, har utarbeidd vegnormalar med heimel i forskrift til veglova § 13 om anlegg av offentlig veg. Statens vegvesen ved Vegdirektoratet kan innanfor ramma av forskriftene fastsetja utfyllande retningslinjer. Dette er gjort gjennom vegnormalane. Målet med normalane er effektiv og trygg transport av menneske og gods, best mogeleg tilpassing til busetnad, bumiljø, landskap, naturmangfald, kulturmiljø, vegetasjon og landbruksinteresser.

Det er Statens vegvesen ved Vegdirektoratet som har mynde til å fråvika normalane for riksveg, fylkeskommunen for fylkesvegar og kommunane for kommunale vegar.

Dei viktigaste vegnormalane som gjeld offentlege vegar er:

- Handbok N100 Veg- og gateutforming
- Handbok 018 Vegbygging
- Handbok N500 Vegtunneler
- Handbok N400 Bruprosjektering
- Handbok 231 Rekkverk og vegens sideområder

Den av vegnormalane som omtalar vegstandarden mest direkte er handbok *N100 Veg- og gateutforming*. N100 gjer greie for standardkrav for nye vegar og utbetring av eksisterande vegar. Dei fleste fråvikssakane gjeld handbok N100 og N500.

### 2.1 Sentrale element i fastsettelsen av dimensjoneringsklasse

I handbok N100 er vegane inndelt i dimensjoneringsklassar. I dei ulike dimensjoneringsklassane er det sett krav til ei rekkje faktorar som vil ha innverknad på tryggleik og køyrekomfort. Innanfor kvar dimensjoneringsklasse er det ulike krav til mellom anna følgjande:

- Vegbredde
- Køyrefeltbredde
- Skulder
- Midtdelar
- Horisontalkurvatur (m.a. kurveradius)
- Vertikalkurvatur (m.a. maks stigning)
- Stoppsikt
- Kryssløysingar
- Avkøyrslar
- Gang- og sykkelveg

Dimensjoneringsklasse vert valt ut frå ÅDT (årsdøgertrafikk, dvs. talet på køyretøy som dagleg passerar ei vegstrekning i begge retningar gjennom året) og fartsgrense. ÅDT for vegar skal vanlegvis vere prognose for trafikkmengde 20 år etter forventa opningsår av prosjektet. Prognosane vert basert på Statistisk sentralbyrå sine prognosar for vegtrafikk, fylkesvise trafikkprognosar og eventuelle regionale transportmodellar.

I tillegg til ÅDT og fartsgrense må det også gjennomførast ei vurdering av kva funksjon vegen skal ha. Merk at det innanfor same ÅDT og fartsgrense kan veljast ulike dimensjoneringsklassar basert på kva funksjon vegen skal ha.

Til dømes kan høg del av tungtrafikk verke direkte inn på val av køyrefeltbredde, som kan plassere vegen i ein annan dimensjoneringsklasse med meir omfattande krav på fleire av punkta (enn berre vegbreidde) som er vist over. Feltbreidde på 2,75 meter kan i ein del tilfelle bli vurdert som for smal, basert på ein tungbilbreidde på 2,60 meter + speglar. For å til dømes auke feltbreidda til 3,0 m vil det vere naudsynt å endre dimensjoneringsklasse, noko som også fører til at skuldra på vegen aukar. Den totale vegbreidda aukar dermed meir enn berre auka feltbreidde skulle tilseie.

Avslutningsvis presiserer Statens vegvesen at **punktutbetring/** mindre utbetringar av vegnettet kan gjennomførast utan at krava i vegnormalane vert gjort gjeldande.

## 2.2 Fråvik frå vegnormalane

Det er ulik praksis mellom fylkeskommunane om det er fylkeskommunen eller vegvesenet som handsamar fråvikssaker. Fylkeskommunen kan som vegeigar gi fråvik frå vegnormalane, unntatt det som gjeld berande konstruksjonar (bru, ferjekai osv.) og normalane heimla i skiltforskrifta. Statens vegvesen peiker på at ein utstrakt bruk av fråvik etter deira syn vil vere uheldig, og at bruk av gjeldande normalar må vere målsetnaden.

Vegnormalane er bygd opp med såkalla skal-, bør- og kan-krav. Regionvegsjefen har oppretta ei eiga fråviksnemnd som handsamar alle fråvikssaker, og som gir innstilling til fylkeskommunen i fylkesvegsaker. Grunnleggjande fråvikssøknad vert normalt handsama av regionvegsjefen si fråviksnemnd og uttale oversendt fylkeskommunen før politisk handsaming. I Hordaland fylkeskommune sitt delegasjonsreglement er det fylkesutvalet som er delegert mynde som vegstyresmakt. Saker med fråvik etter vegnormalane blir difor lagt fram for endeleg vedtak i fylkesutvalet.

## 3. Prosess fram til diskusjon om standardval på ny FV 561 Kolltveit – Ågotnes

Pål Kårbø stilte i fylkestinget sitt møte 9. – 10. desember 2014 (FO 13/14) følgjande spørsmål:

### «Standard på nye vegprosjekt

*Gjennom prosjekta Stord vestsida og Bømløpakken, er det kome tilbakemelding om at ein ikkje opplever å få tilstrekkeleg kilometer med ny/oppgradert veg for pengane.*

*Statens vegvesen (SVV) er Hordaland fylkeskommune sin aktør i slike vegprosjekt, og dei gjer ein god jobb. Men det er likevel ei oppleving av at SVV sine handbøker og standardkrav gjer at veganlegga vert dyre. Særleg vert dette opplevd urimeleg når ein ser at den nye vegen nærast får «motorvegstandard», medan vegane som støyter til har ein heilt annan standard.*

*Hordaland KrF ønskjer at fylkestinget tar ei drøfting på denne problemstillinga, og m.a. vurderer om dette kan gjerast på ein annan måte.*

*Kan ein gjennom å senka standaren noko, få fleire meter ny/oppgradert veg for den samla økonomiske ramma?»*

Fylkesrådmannen har på bakgrunn av dette starta opp ein prosess med Statens vegvesen om standardval ved nybygging og utbetring av fylkesvegar. Som eit resultat av prosessen vart det lagt fram ei sak for fylkestinget 9. juni 2015 om *Val av standard på fylkesvegane* (PS 37/2015). Fylkesrådmannen peikte her på at det var behov for ein større prosess med Statens vegvesen for å avklare handlingsrom og moglege tiltak når det gjeld val og bruk av vegnormalane. I tillegg vart det vist til at Vegdirektoratet har sett i gang ein revisjon av handbok N100. Fylkestinget gjorde følgjande, samrøystes vedtak:

*«Fylkestinget tek gjennomgangen til Statens vegvesen om vegstandard til orientering, men legg til grunn at problemstillingar knytt til standardkrav vert teke nærare opp i rulleringa av Regional transportplan.*

*Eventuelle fråvik frå vegnormalane må ikkje redusere krava til universell utforming.»*

## 4. Val av Standard på FV 561 Kolltveit – Ågotnes

Med utgangspunkt i vedteke kommunedelplan for Sotrasambandet delprosjekt 3, RV 561 Kolltveit – Ågotnes, har Fjell kommune oversendt oppstartsmelding for detaljregulering av strekninga.

Fylkeskommunen har vore i dialog med Fjell kommune og Statens vegvesen om kva slags standard som skal leggjast til grunn for arbeidet med reguleringsplanen, samt kva slags handlingsrom som finnast innanfor vegnormalane.

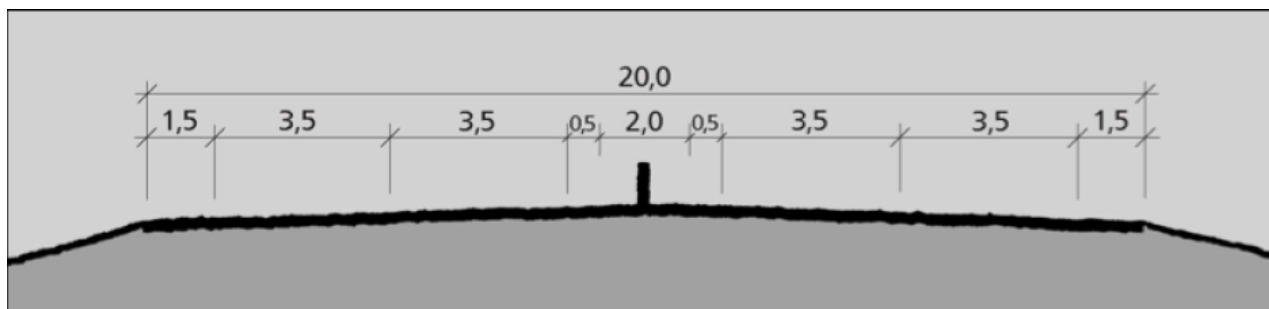
Som vegeigar har fylkeskommunen også bedt om å få vurdert ei løysing der det vert bygt tofeltsveg utan toplanskryss på Ågotnes.

Statens vegvesen har i samband med planoppstart sendt fylkeskommunen eit notat om val av vegstandard. Notatet er datert 29. oktober 2015, der vegvesenet skisserer tre moglege alternativ:

1. Regulere (og bygge) H7-veg med 4 felt og midtdelar (krev inga fråviksmelding)
2. Regulere H7 med 4 felt og midtdelar og ekstra areal for trinnvis utbygging. I første omgang byggast 2 felt, fortrinnsvis med midtdelar, men på sikt kan vegen utvidast til fire felt. Ei slik løysing vil krevje fråvikshandsaming, først i fråviksnemnda til Statens vegvesen, deretter av Hordaland fylkeskommune (som fattar det endelege vedtaket).
3. Regulere (og bygge) H5- veg med 2 felt og midtdelar. Vil krevje same fråvikshandsaming som punkt 2 over.

Vegvesenet viser til at Multiconsult/ Sivilingeniør Helge Hopen AS har utarbeidd eit notat om trafikkberekningar. Notatet estimerer ein ÅDT på mellom 11 200 og 19 600 i 2045. I følgje den aktuelle vegnormalen (handbok N100) skal vegen, dersom trafikkprognosen 20 år etter opning er over 12 000 ÅDT, planleggast som vegstandard **H7**:

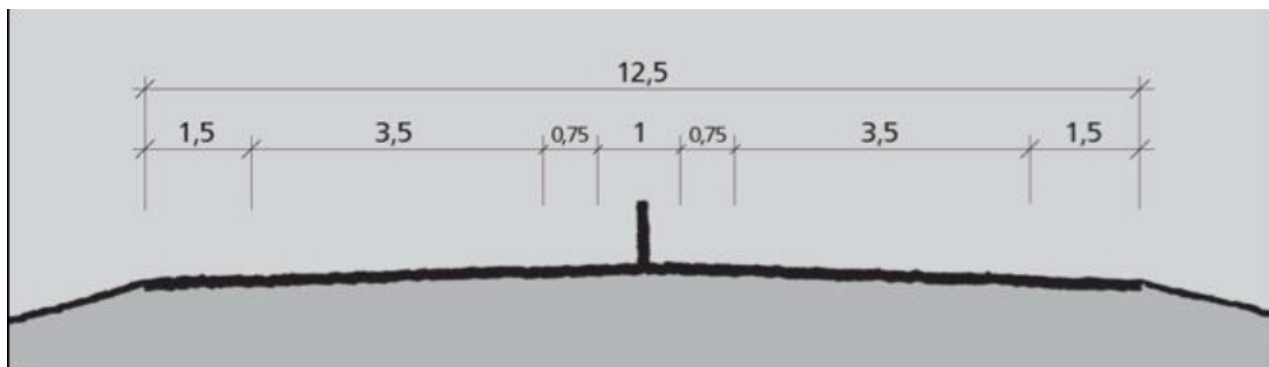
- 4 køyrefelt
- 80 km/t
- Midtdelar
- Totalt 20 m vegbreidde, jamfør figur 2



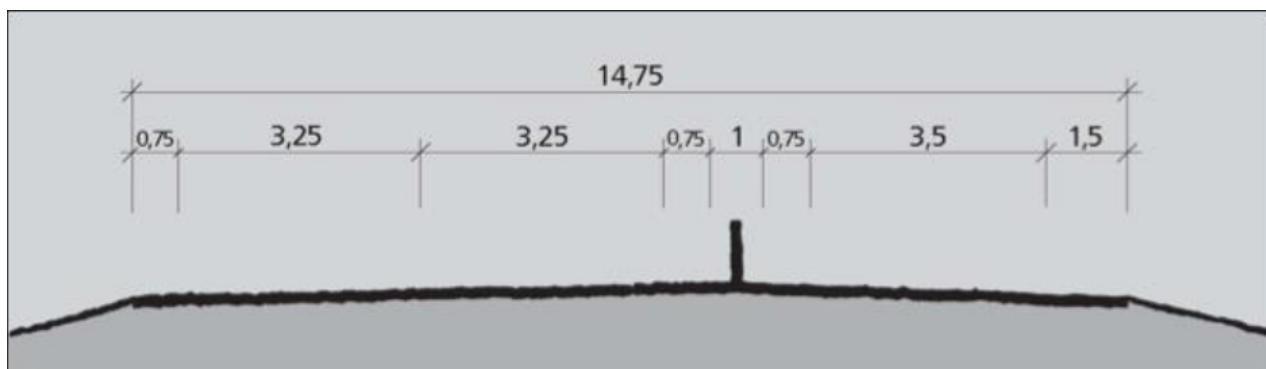
Figur 2: Tverrprofil H7-veg, totalt 20 m vegbreidde

Dersom prognosen er under 12 000 køyretøy per døger, skal vegstandard **H5** veljast:

- 2 køyrefelt
- 90 km/t
- Midtrekkverk
- Totalt 12,5 m vegbreidde, jamfør figur 3
- Som følgje av 90 km/t er det krav om stivare kurvatur enn ved H7 80 km/t
- Forbikøyringsfelt: 2 per 10 km, jamfør figur 4



Figur 3: Tverrprofil H5-veg, totalt 12,5 m vegbreidde



Figur 4: Tverrprofil H5-veg med forbikøringsfelt, totalt 14,75 m vegbreidde

#### 4.1 Forventa trafikkmengde Kolltveit – Ågotnes

Sivilingeniør Helge Hopen AS har gjennomført trafikkberegning for strekningen Kolltveit – Ågotnes. Det vert peikt på at trafikken i dagens situasjon er over 12 000 ÅDT ved Knappskog, som er rundt midtvegs mellom Kolltveit og Ågotnes. Etter Knappskog fell ÅDT til 11 300.

Trafikkanalysen legg til grunn at den nye vegen vil fange opp 88 pst av trafikken på dagens veg. Det er ikkje lagt opp til kryss på ny FV 561 Kolltveit – Ågotnes, dette medfører i følge notatet at halvparten av lokaltrafikken til områda Knappskog og Fjæreide vil nytte eksisterande veg og ikkje den nye. Estimert trafikk på den nye vegen vert dermed rekna til 10 200 ÅDT (dersom vegen hadde vore opna i 2014).

I tillegg til dei tala som er presentert over, vert det lagt inn ein effekt av nytt Sotrasamband på 5 – 10 pst, og for å ta høgde for uvisse knytt til trafikkutviklinga er det utarbeidd to alternative prognosar, Høg og Låg:

- Alternativ Høg er basert på moderat/ sterk vekst i trafikken i tråd med ei positiv utvikling i folketal og næring. Denne prognosen gir ein trafikkauke på 10 pst på grunn av nytt Sotrasamband, mens effekten av ny veg til Ågotnes er sett til +5 pst.
- Alternativ Låg er basert ei utflating i trafikken på tross av forventa positiv utvikling i folketallet. Denne prognosen er basert på at ein oppnår 0-vekstmålet i trafikken, men likevel med ein trafikkaukande effekt av nytt Sotrasamband (+5 pst) og effekt av ny veg til Ågotnes (+2 pst).

Effekt av **bompengar** er ikkje rekna med og **vert i notatet ikkje vurdert som relevant** når det gjeld å dimensjonere for framtidig trafikk i eit 20-årsperspektiv (normalt nedbetalingstid for eit bompengeprojekt er 15 år). Prognosane vert dermed som følger:

- Trafikkprognose Høg år 2045: 19 607 ÅDT
- Trafikkprognose Låg år 2045: 11 190 ÅDT

Med eit spenn i trafikkprognosane på 11 000 – 20 000 ÅDT peiker Sivilingeniør Helge Hopen AS på at det er sannsynleg at ein vil ha eit trafikknivå på over 12 000 ÅDT ved opning. Notatet vurderer det som lite sannsynleg at trafikken vil halde seg på dagens nivå (jf. 0-vekstmålet) i eit 30-årsperspektiv. Notatet vurderer det slik at å dimensjonere nytt vegsamband på usikre føresetnader om nedgang/ stagnasjon i trafikkutviklinga kan vere uheldig dersom trafikkutviklinga går i ei anna retning.

Konklusjonen i trafikkberegningane vert derfor som følger:

*«Samla vurdert er det grunn til å forvente over 12.000 ÅDT på ny fv.561 Kolltveit – Ågotnes i dimensjonerande prognoseår og det vert på dette grunnlag tilrådd å planleggje ny fv.561 basert på dimensjoneringsklasse H7 med 4 køyrefelt. Søre kryss på Ågotnes vert tilrådd planlagd som toplanskryss. Nordre kryss ved Ågotnes kan eventuelt vurderast som rundkøyringsløyning.»*



## 4.2 Handsaming av ny FV 561 i fråviksgruppa til Statens vegvesen Region vest

Det har vore fleire drøftingsmøter mellom Statens vegvesen, Fjell kommune og fylkeskommunen før fråviksgruppa til vegvesenet handsama sak om vegstandard på ny FV 561. Fylkesrådmannen har bedt om å få vurdert ein H5-veg med 80 km/t - og i tillegg sette av areal til ein eventuell seinare utviding til 4-feltsveg. Fråvikssøknaden vert dermed som følgjer:

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

Hovudkonklusjonane frå fråviksgruppa sitt arbeid er som følgjer:

### «Val av vegklasse

Ut frå forventa trafikkmengde 20 år etter opning (15 000 til 20 000 køyretøy) rår fråviksgruppa frå at det vert gjeve fråvik frå å nytte dimensjoneringsklasse H7. Om fylkeskommunen skulle komme til ein motsett konklusjon og gå inn for å bruke dimensjoneringsklasse H5, tilrår fråviksgruppa at det vert planlagt for ein framtidig firefeltsveg og at omfanget av forbikøringsstrekningar vert utvida ut over kravet i N100.

### Val av kryss ved Ågotnes sør:

Fråviksgruppa tilrår ikkje fråvik frå planskilt kryss ved Ågotnes sør. Plankryss vil gje avviklingsproblem og mange trafikkfarlege konfliktpunkt.»

For nærare beskriving av vegstandard H7 og H5: Sjå punkt 4 over.

Statens vegvesen vil dermed ikkje tilrå dei fråvika på vegstandard og kryss som fylkesrådmannen har bedt om å få vurdert. Det er fylkeskommunen som er fråviksstyresmakt på fylkesvegar innanfor forskrifta sine avgrensingar (jf. kap. 2.3), og planarbeidet er sett på vent til endeleg handsaming i fylkeskommunen.

Når det gjeld vegvesenet sin merknad om forbikøringsfelt, så viser handbok N100 til følgjande:

- Forbikøringsfelt skal ha ei lengde på minst 800 m, med overgangsstrekning i begge endar på 100 m, total lengde vert dermed 1 km.

### 4.2.1 Grunngeving for Statens vegvesen sin innstilling til vegstandard

Grunngevinga for at vegvesenet ikkje vil støtte fråvik frå krav om 4-feltsveg og toplanskryss på Ågotnes er basert på følgjande faktorar:

#### Trafikkprognose

- Redusert vegstandard vil ikkje vere tilstrekkeleg til å forvente ei trafikkmengde som kvalifiserer for ein lågare dimensjoneringsklasse.
- Vegvesenet ser trafikkprognosane for prosjektet som uvisse. Ågotnes og Øygarden har ein betydeleg næringsverksemd knytt til olje- og gassindustrien, og området har avgrensa moglegheit til å ta veksten i trafikken med gange, sykkel og kollektivtrafikk. Vegvesenet vurderer det derfor som sannsynleg at framtidig trafikkvolum vil ligge i øvre halvdel av spennet mellom høg og låg prognose, dvs. i området 15 – 20 000 køyretøy per døger.
- Vegvesenet si fråviksgruppe finn det derfor ikkje dokumentert at ikkje trafikken vil vekse mot høg prognose, dvs. 15 – 20 000 ÅDT.

I tillegg til trafikkprognosen er grunnlag for val av dimensjoneringsklasse er basert på 3 moment:

- Trafikktryggleik
- Framkomst
- Kostnad

Når det gjeld trafikktryggleik, så har både H5 og H7 –veg krav til midtrekkverk. Dette hindrar møteulykker, som er dominerande ved høg trafikk. Sidan midtrekkverk også hindrar forbikøyring, vert det stilt krav om minst to forbikøringsfelt på minst 1 km kvar på den ca. 10 km lange strekninga. Ettersom forbikøringsfelt bare vil vere på deler av strekninga, finn vegvesenet at avslutninga av forbikøringsfelt er kritiske punkt

med tanke på trafikktryggleik, og at det derfor er ønskeleg frå eit trafikktryggleiksperspektiv å likevel planlegge for 4 felt.

Vegvesenet finn det avslutningsvis særskilt viktig å merke seg at det er krav til trafikktryggleik som er hovudgrunnen til at ein har lagt seg på ei grense på 12 000 ÅDT som innslagspunkt for 4-feltsveg.

Med omsyn til framkomst, så viser berekningar at det ikkje vil vere vesentlege kapasitetsproblem så lenge trafikken er under 15 000 ÅDT. Vegvesenet legg til grunn at trafikken vil vere over 15 000 køyretøy per døger, og ein må derfor kunne rekne med framkomstproblem.

Generelt aukar kostnaden ved å bygge 4-feltsveg (H7) i staden for 2 felt (H5, med redusert fartsgrense frå 90 til 80 km/t) med ekstra forbiøyringsfelt på deler av strekninga. Fråviksgruppa til Statens vegvesen legg derfor til grunn at ein 2-feltsveg vil koste minst 70 pst av ein H7-veg (4 felt med midtdeler). Statens vegvesen peiker derfor på at liten kostnadsforskjell i seg sjølve er eit argument for å bygge 4 felt.

Dersom fylkeskommunen skulle kome fram til at det ikkje er rett å bygge 4-feltsveg i første omgang, vil vegvesenet tilrå at det vert teke høgde for at det kan skje i framtida. Vegvesenet tilrår derfor at det vert bygd fleire forbiøyringsstrekningar enn det som er vist i vegnormalen, eventuelt at vegen vert bygd som trefeltsveg med forbiøyringsfelt varierende mellom retningane.

Når det gjeld dimensjonering av H5-veg for 80 km/t og ikkje 90, så seier fråviksgruppa seg avslutningsvis samd i vurderinga, ut frå omsyn til kupert og sårbart kystlandskap.

#### **4.2.2 Grunngeving for Statens vegvesen sin innstilling til val av kryss på 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.

Grunngevinga er at trafikkprognosen etter vegvesenet sitt syn er nær dobbelt av grensa (8 000 ÅDT) for kor tid krav om planskilt kryss slår inn. Det vert i tillegg argumentert om at plankryss har fleire konfliktpunkt, og at ein må rekne med fleire ulykker på grunn av den geometriske utforminga til dømes ved rundkøyring. Avslutningsvis vert det argumentert om at eit planskilt kryss i større grad kan føre tungtrafikken utanom Ågotnes sentrum. Fråviksgruppa vil derfor ikkje tilrå at det vert gitt fråvik frå kravet om toplanskryss.

### **5. Fylkesrådmannen sine merknader til innstillinga frå Statens vegvesen**

Status etter drøftingsmøter mellom fylkeskommune og vegvesen, samt handsaming i fråviksgruppa er då som følgjer:

- Statens vegvesen innstiller ikkje til fråvik for val dimensjoneringsklasse (H5 i staden for H7)
- Statens vegvesen innstiller ikkje til fråvik for val av ettplanskryss på Ågotnes i staden for toplanskryss
- Statens vegvesen innstiller til fråvik for val av fartsgrense 80 km/t i staden for 90 km/t dersom fylkeskommunen likevel vel H5-veg i staden for 4 felt (H7).

Fylkesrådmannen ser at Statens vegvesen har gjort ein grundig gjennomgang av fråviksspørsmålet for mogleg, ny FV 561 mellom Kolltveit og Ågotnes. Det er likevel fleire moment i vurderinga frå Statens vegvesen som bør drøftast vidare, særleg med tanke på kva slags føringar desse legg på val av vegstandard. Momenta som vert diskutert under er som følgjer:

- 0-vekstmålet
- Trafikkprognosen
- Restriktive verkemiddel
- Vegnormalane sine krav til 4 felt
- Næringsutvikling
- Senter- og tettstadutvikling
- Økonomi
- Trafikktryggleik

Det bør peikast på at vegstrekninga ikkje er lengre enn ca. 10 km, noko som vil ta 8 min og 34 sek å køyre med eit snitt på 70 km/t, eller 7 min og 30 sek med snittfart på 80 km/t. Det er ikkje lagt opp til kryss eller stadsutvikling undervegs langs traseen, eller andre element som kompliserer trafikkbiletet spesielt. Lengda på strekninga bør vere med som ein del av vurderinga når vegvesenet fokuserer på eit stort behov for forbikøringsstrekningar og at talet bør aukast i forhold til kravet i handbøkane.

Statens vegvesen peiker sjølv på at det er uvisse knytt til trafikkprognosane. Prognosane varierer mellom 11 190 ÅDT (låg) og 19 607 ÅDT (høg), der den høge prognosen er 75 pst høgare enn den låge. Fylkesrådmannen merkar seg at det er stor skilnad mellom tala, og at det derfor er naudsynt å gå gjennom føresetnadene som ligg til grunn.

### 5.1 0-vekstmålet

Nasjonale, regionale og lokale politiske føringar (og til dømes komande Bymiljøavtale for Bergen) viser at 0-vekstmålet for biltrafikk i og inn mot sentrale byområde skal leggast til grunn. Trafikkprognosane for ny FV 561 viser til reguleringsplan for nytt Sotrasamband, og peiker på at sterk byutvikling på Straume og Bildøy på lang sikt vil gi auka biltrafikk.

Fylkesrådmannen finn det her naudsynt å ta 0-vekstmålet med i vurderinga, også med tanke på framtidig byutvikling (byutviklinga som er nemnt i sak om Sotrasambandet er ikkje plassert langs FV 561) med utgangspunkt i fortetting og mål om reduksjon av transportbehovet. Det vert også peika på at talet på bilar i sentrale område i Bergen må sjåast i samheng med transportpolitikk også i nabokommunane.

Den høge prognosen viser ein sterk vekst (frå dagens trafikk på ca. 12 000 ÅDT fram til 19 600 i prognoseåret – i tillegg kjem trafikk på dagens veg). Fylkesrådmannen finn at dersom ein skal ta 0-vekstmålet på alvor kan ein ikkje legge til rette for ein så stor kapasitetsvekst som ein ny 4-feltsveg representerer. Det er vidare grunn til å forvente at vegsystemet inn mot Bergen sentrum truleg vil ha trafikkrestriksjonar også i framtida, trafikkberakingane til Statens vegvesen har ikkje dette som premiss.

### 5.2 Låg og høg prognose

Normalt vil ein nytte trafikkmodell for å utrekne prognoser for eit større vegprosjekt. På grunn av avvik mellom modellen og det som er observert på vegnettet er det i staden valt å nytte trafikkprognose basert på framskriving av eksisterande trafikk.

Den låge prognosen for framtidig trafikknivå nemnar å ta omsyn til 0-vekstmålet, men ligg likevel inne med 5 pst vekst i trafikken som følgje av nytt Sotrasamband, samt 2 pst som følgje av ny veg. Dette vert eit element av sjølvforsterkande argumentasjon, der trafikk avlar trafikk. For den høge prognosen er tilsvarande tal 10 og 5 pst.

Fylkesrådmannen merkar seg at det er stor skilnad mellom dei to prognosane (høg 75 pst større enn låg), og at dette kan vere eit argument for å ta i bruk høve til fråvikshandsaming for vegstandard, både for talet på felt og val av kryssløysing på Ågotnes sør.

I samband med dette bør det og nemnast at kapasitetsmessige omsyn tilseier at det ikkje er forventa avviklingsproblem før ein når 15 000 ÅDT, dette er ca. midt mellom låg og høg prognose. Fylkesrådmannen finn at dette, kombinert med at det med ny FV 561 vil vere 3 separate trasear mellom nord og sør i Fjell kommune, kan argumentere for at høg prognose er sett for høgt – samstundes som at dette vil ha effekt på eventuelle utfordringar knytt til framkomst.

Fylkesrådmannen har og vore i dialog med konsulentselskapet Rambøll for å få innspel til arbeidet med trafikkprognosane, då dette temaet er sentralt med tanke på framtidig dimensjonering. Rambøll anbefalar at det vert etablert ein trafikkmodell som kalibrerast mot dei trafikktejingane som ligg føre, og som inneheld alle relevante data om befolkningsutvikling, endringar i sysselsetjing, effekt av nye 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.

Oppsummert finn fylkesrådmannen at det vil vere riktig å legge seg på ein konservativ prognose sett i lys av 0-vekstmålet, og at dette peiker mot val av 2 i staden for 4 felt. Fylkesrådmannen merker seg likevel at

Ågotnes er ein del av diskusjonen knytt til framtidig godshamn for Bergensområdet, og at dette kan generere ein vekst i tungtrafikken.

### 5.3 Restriktive verkemiddel

**Bompengar** vert ikkje vurdert som relevant, mellom anna på grunn av at normal nedbetalingstid på bompengeprojekt (15 år) er kortare enn prognoseåret ved framtidige vegprosjekt (20 år etter opning).

Fylkesrådmannen kan ikkje sjå at slik argumentasjon bør vektast særleg tungt. Nedbetalingstida er avhengig av ei rekkje faktorar, i tillegg vil fylkesrådmannen streke under at ein ikkje berre kan fokusere på restriktive verkemiddel langs strekninga (innanfor planområdet), men også på tilstøytande prosjekt og politiske føringar på mål for trafikktutviklinga og korleis denne skal handterast.

I tillegg bør det nemnast at det truleg vil vere behov for trafikkrestruktive tiltak inn mot Bergen sentrum også ut over 15-årspektivet for bompengar.

### 5.4 Vegnormalane sitt krav til 4 felt

Vegnormalane set grensa for krav om 4 felt på **12 000 ÅDT**. Dette gjeld også krav til toplanskryss (8 000 ÅDT ved val vegstandard H5).

12 000 ÅDT er altså innslagspunktet for 4 felt. Fylkesrådmannen merkar seg at prognosane spenner frå under grensa til langt over. Dersom ein legg seg litt over den låge trafikkprognosen vil ein altså vere tettare på innslagspunktet for krav om 4 felt. Fylkesrådmannen finn at dette må tilleggast vekt ved vurdering av fråvik.

Avslutningsvis bør det nemnast at handbok N100 no er til revisjon i Vegdirektoratet.

### 5.5 Næringsutvikling

Statens vegvesen og Sivilingeniør Helge Hopen AS peiker på at det er vanskeleg å spå nøyaktig utvikling i mellom anna olje- og gassindustrien i området. Fylkesrådmannen er samd i dette.

I tillegg kjem spørsmålet om Ågotnes kan få ein hamnefunksjon for Bergen, det står då sentralt at vegstrekningane fungerer for tungtrafikken.

### 5.6 Senter- og tettstadutvikling

Regional plan for attraktive senter i Hordaland har som hovudmål at «Hordaland skal ha attraktive senter som fremjar livskvalitet, robust næringsliv og miljøvenleg transport. Sentera skal tilretteleggje for vekst i heile fylket». Sentera skal bli utforma slik at dei er attraktive å vere, bu og drive næring i.

Den regionale planen har retningslinjer for utforming av infrastruktur for samferdsel senterområde. For å skape attraktive omgjevnader for handel og folkeliv bør det overordna vegnettet i sentrum som hovudregel bli planlagt etter Statens Vegvesens normal for gate etter handbok N100. Gjennomgangstrafikk bør ikkje vere til hinder for gåande og syklende. Vi viser her til kapittel 5 i den regionale planen, og særskilt retningslinjene i kapittel 5.3. Statens vegvesens sitt forslag om toplanskryss på Ågotnes vil vere vesentleg i strid med den regionale planen.

Fylkesrådmannen merker seg at det ikkje er lagt fram plan for løysing på Ågotnes. Det kan likevel peikast på at den nye vegtraseen, slik det går fram av figur 1 (sjå s 4), kan skape ein barriere mellom skuleområdet og områda aust for vegen som er lagt ut til sentrumsføremål og bustad. Eit planskilt kryss og ein veg med høg fart vil auke denne verknaden. For å leggje betre til rette for gåande og syklende i Ågotnes bør ny FV 561 bli planlagt slik at ein unngår store konstruksjonar og planskilte kryss i innfarten til tettstaden Ågotnes.

Gjennomfartsvegen bør utformast slik at gåande og syklende kan krysse vegen utan å måtte bli leia gjennom store anlegg og viaduktar. På denne måten oppfyller ein intensjonen om prioritere gåande og syklende i sentrumsområde. Ei rundkøyring i overgangen til tettstaden gir god fartsdemping.

## 5.7 Økonomi

Vegklasse H7 har ein total vegbredde på 20 meter, mens H5 har med forbiøyringsfelt har ein varierende bredde mellom 12,5 og 14,75 m.

Fylkesrådmannen har bede Rambøll om erfaringstal knytt til meterpris for veg og kostnad knytt til ulike kryssløysingar. Dersom ein nyttar ein entreprisestandard på 3.000 kr/m<sup>2</sup> og ein tilleggsfaktor på 1,65 som dekkjer rigg/ drift, byggherrekostnader, uføresett kostnader og MVA, vil total løpemeterpris for H5 bli ca. 70.000 kr/m og tilsvarande for H7 på ca. 100.000 kr/m. Totalstrekninga for prosjektet er ca. 10 km, og kostnadsdifferansen mellom H5 og H7 vil då kunne vere rundt 300 millionar kroner.

I tillegg til dette kjem val av kryssløysing på Ågotnes. Rambøll viser til at kostnadene for eit toplanskryss der sekundærveg kryssar hovudvegen på bru, rundkøyningar på begge sider, ramper og retardasjons-/ akselerasjonsfelt normalt ligg rundt 30 – 50 mill kr. Ei stor rundkøyning med 2 felt og stor sentraløy for trafikksikker avvikling har normalt ein kostnad rundt 5 – 10 millionar kr. Rambøll forventar kostnadsforskjellen mellom dei to kryssalternativa til å vere 30 – 40 mill kr.<sup>1</sup>

Totalt, basert på grove erfaringstal frå Rambøll (ikkje kostnadsvurdering), utgjer forskjellen mellom dei ulike vegstandardane over 330 millionar kroner. Fylkesrådmannen ser at det vil bli naudsynt å diskutere slike kostnadsdifferansar opp mot prioritering av andre prosjekt.

På eit meir overordna nivå vil fylkesrådmannen peike på at fylkeskommunen si prioritering av fylkesvegprosjekt, utanom programområda, skjer gjennom Regional Transportplan med tilhøyrande handlingsprogram. Fylkeskommunen ønskjer i sitt RTP-arbeid å foreta ei heilskapleg og overordna prioritering av aktuelle prosjekt i heile fylket.

Gjeldsgrada til fylkeskommunen er høg etter mange år med høge investeringar. Dermed må det etter fylkesrådmannen sitt syn bli færre og mindre investeringsprosjekt i neste RTP-periode, og terskelen for å nå opp vil dermed bli høgare. Samstundes vil fylkesrådmannen minne om at vedlikehaldsetterslepet på fylkesvegnettet er stort, for framtida vil ein større del av midlane gå til standarhevingsmidlar (vedlikehald av investeringsmessig karakter). Samla sett vil dette kunne verke inn på fylkeskommunen sin evne til å realisere prosjekt, spesielt dersom dei mest kostbare alternativ vert valt.

## 5.9 Trafikktryggleik

Statens vegvesen har streka under at det er omsynet til trafikktryggleiken som gjer at dei ikkje kan støtte fråvikssøknaden frå fylkeskommunen. Både H5 og H7 har krav til midtrekkverk, slik at ein må legge til grunn at møteulykker ikkje vert ein aktuell problemstilling. Vegvesenet fokuserer då på forbiøyringsfelt, meir spesifikt avslutninga/ flettinga av desse, som eit kritisk punkt ved val av H5-standard.

Fylkesrådmannen er samd i at trafikktryggleiken er heilt sentral ved all vegplanlegging. Det saknast likevel at vegvesenet her kan vise til konkrete døme og ei vurdering av risiko for slike hendingar, når samanfletting blir tillagt så stor vekt at vegvesenet då vil anbefale 4-feltsveg (H7) i staden.

Når det gjeld trafikktryggleik knytt til toplans- eller eittplanskryss så er fylkesrådmannen samd i at toplanskryss er gunstig for trafikktryggleiken. Det saknast likevel ei vurdering av avbøtande tiltak ved val av kryss i eitt plan, som reduksjon av fartsgrensa inn mot kryss, siktforhold, skilting og lyssetjing.

Når det gjeld vegvesenet sitt utgangspunkt om at toplanskryss er betre til å styre tungtrafikken utanom Ågotnes sentrum for å skjerme sentrumsområdet, så bør det også diskutert om ikkje det er mogleg igjen å i større grad diskutere avbøtande tiltak, som restriksjonar på tungtrafikken, fartsdemping, skilting med meir som kan styre traseval for nemnde tungtrafikk. Dette er moment som også Rambøll peiker på i sitt notat til val av vegstandard.

## 6. Fylkesrådmannen si samla vurdering og vidare arbeid

Hordaland fylkeskommune har bede Statens vegvesen handsame fråvikssøknad frå vegnormalane for mogleg, ny FV 561 mellom Kolltveit og Ågotnes. Det vert søkt om å etablere ein tofeltsveg (vegstandard

<sup>1</sup> Til samanlikning vart totalkostnaden for Nyborgkrysset (2-planskryss) ved nye Ikea i Åsane 100 mill. kr.

H5) i staden for ein 4-feltsveg (H7), samt å etablere kryss i plan i staden for toplanskryss på i den sørlege delen av Ågotnes.

Handbok N100 viser til at det skal etablerast 4-feltsveg dersom prognostisert ÅDT er større enn 12 000 køyretøy per døger 20 år etter forventa opningsdato. Trafikkprognosane for prosjektet spriker mellom ca. 11 000 og 19 500.

Det er fylkeskommunen som skal ta endeleg avgjerd i fråvikkssaka. Statens vegvesen vil ikkje tilrå desse fråvika, med unntak av nedsett fartsgrense frå 90 til 80 km/t dersom ein vel vegstandard H5 (to felt med midtdelar og forbikøringsfelt) i staden for H7 (4-feltsveg). I tillegg vil Statens vegvesen heller ikkje tilrå kryss i plan ved Ågotnes sør, men i staden ha toplanskryss. Vegvesenet sine tilrådingar er basert på vegnormalene og trafikkprognosane.

Fylkesrådmannen merker seg at det med mogleg ny FV 561 mellom Kolltveit og Ågotnes vil vere 3 trasear mellom nord og sør i Fjell kommune. Det er stor uvisse knytt til trafikkprognosane, som er basert på ei framskriving av dagens trafikktal og ikkje ein trafikkmodell.

I og med at trafikkprognosane er så sentrale premisser med tanke på val av vegstandard er det avgjerande at desse er så korrekt som mogleg. Fylkesrådmannen konstaterer at 0-vekstmålet ikkje vert lagt til grunn ved planlegginga av den nye vegen. Ved vurdering av fråvik bør det også tilleggjast vekt i kor stor grad prognosane overstiger grensene i vegnormalane.

Fylkesrådmannen vil og peike på det økonomiske aspektet ved val av løysingar. Rambøll har gitt eit grovt overslag (merk: berre basert på erfaringstal for kilometerkostnad) som kan plassere kostnadsforskjellen mellom alternativa (2 eller 4 felt) på over 330 millionar kroner. Skilnaden kan bli endå høgare dersom ein reduserer eller fjernar forbikøringsfelt.

Dette er eit sentralt argument for fylkeskommunen som vegeigar, og val av løysing vil påvirke høve både til å få realisert prosjektet i det heile tatt, men også handlingsrommet til å møte trongen for oppgradering på resten av fylkesvegnettet. Fylkesrådmannen merker seg at uansett om ein vel to/ tre eller fire felt mellom Kolltveit og Ågotnes – så bør den nye vegen kunne representere eit steg fram med tanke på trafikktryggleik og føreseielege vegsamband.

Når det gjeld kryssutforming på Ågotnes, så vil fylkesrådmannen tilrå at det vert regulert ei løysing i eitt plan, med høve til å utvide til toplanskryss om det skulle vise seg naudsynt. Det bør arbeidast vidare med avbøtande tiltak som sikrar trafikktryggleiken. Fylkesrådmannen vil og minne om regional plan for attraktive senter og vurderer det slik at ei løysing i eitt plan er vesentleg betre for utvikling av Ågotnes som tettstad enn det eit toplanskryss representerer.

Eit anna spørsmål er skilnadene mellom vegnormalkrav til ny veg og krav til oppgradering av eksisterande trase. Dersom ein ruster opp punkter langs eksisterande FV 561 vil det vere større fleksibilitet i standardval enn ved nybygging.

Gjennom fylkeskommunen sitt ansvar for kollektivtrafikken vil fylkesrådmannen også vurdere tiltaket ut frå eit kollektivfagleg perspektiv. Bussane (med unntak av ekspress) vil måtte køyre der folk bur, altså dagens trase. Dette vil styrke konkurranseforholdet for bil i forhold til buss, samstundes som det ikkje er planlagt gang/ sykkeltiltak. I følgje trafikkprognosane skal det ikkje leggjast restriktive verkemiddel til grunn, fylkesrådmannen vil derfor her stille spørsmål om dette er i tråd med overordna målsetnader for reisemiddelfordeling.

Fylkesrådmannen er kjent med at Ågotnes er aktuell som framtidig godshamn for Bergensområdet, og at dette kan føre til auka tungtrafikk, men at det er akseptabelt innanfor dei løysingane som her vert føreslått.

Oppsummert finn fylkesrådmannen det ønskjeleg å planlegge med følgjande løysingar for mogleg, ny FV 561 mellom Kolltveit og Ågotnes:

Ny FV 561 vert planlagt som 2-feltsveg med høve til å utvide til 4-feltsveg i framtida – dersom det skulle bli vurdert som naudsynt:

- Det vert ikkje føreslått å bygge midtrekkverk, noko som også reduserer behovet for å bygge forbikøringsfelt. Vegen vert bygd med tilstrekkeleg breidde/ havarilommar til at trafikken kan passere bil med stopp.
- Midtrekkverk vert erstatta med rumlefeld.
- Det vert planlagt med kryss i plan på Ågotnes, samt avbøtande tiltak for å sikre trafikktryggleiken i krysset og for å leie tungtrafikken utanom sentrumsområdet på Ågotnes. Det bør regulerast tilstrekkeleg areal til at eit toplanskryss kan realiserast i framtida, om det skulle vere naudsynt.

Fylkesrådmannen vil ta initiativ til å halde fram diskusjon med Statens vegvesen om val av standard på fylkesvegnettet, mellom anna gjennom arbeidet med Regional transportplan og i arbeidet med revisjon av vegnormalane.