



Statens vegvesen

Hordaland fylkeskommune –
Samferdsleavdelinga
Postboks 7900
5020 BERGEN

Behandlande eining: Sakshandsamar/telefon: Vår referanse: Dykkar referanse: Vår dato:
Region vest Kjell Erik Myre / 55516306 15/202922-10 11.03.2016

Fv. 561 Kolltveit – Ågotnes, spørsmål om fråvik frå vegstandard og kryssutforming.

Vi viser til varsel 08.10.2015 frå Fjell kommune om oppstart av arbeid med reguleringsplan for ny Fv 561 Kolltveit – Ågotnes. I følgje vegnormalane skal denne vegen planleggast som ein 4-felts veg med midtdelar (vegklasse H7). Det er vidare krav om 2-planskryss ved Kolltveit og Ågotnes sør (plankryss ved Ågotnes nord).

Hordaland fylkeskommune har i fråsegn datert 07.11.2015 og seinare drøftingsmøter ønsket at vegen planleggast som ein 2-feltsveg (vegklasse H5) og at krysset ved Ågotnes sør blir eit plankryss. Vi har lagt fram saka for vår Regionale fråviksgruppe med søknad om:

- val av vegklasse
- val av kryssløysing ved Ågotnes sør

Dei har behandla saka den 02.03.2016 med følgjande tilråding:

Val av vegklasse:

Ut frå forventa trafikkmengde 20 år etter opning (15 000 – 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 forbikøyringsstrekningar vert utvida ut over kravet i N100. Det vert elles vist til vedlagt notat.

Val av kryss ved Ågotnes sør:

Fråviksgruppa tilrår ikkje fråvik frå planskilt kryss ved Ågotnes sør. Plankryss vil gje avviklingsproblem og mange trafikkfarlege konfliktpunkt. Det vert elles vist til vedlagt notat.

Statens vegvesen vil ikkje tilrå dei fråvika på vegstandard og kryss som Hordaland fylkeskommune ønsker. Vårt syn er i all hovudsak basert på omsynet til trafikktryggleik. Vi viser elles til vedlagte dokumenter for utfyllande opplysningar.

Det er Hordaland fylkeskommune som har myndigheit til å fråvike vegnormalene innanfor forskriftenes rammer. Vi ber likevel fylkeskommunen nøye vurdere vår grunngjeving for ikkje å anbefale dei nemnde fråvika frå vegnormalene. Planarbeidet har stoppet opp i påvente av ein avklaring og vi ber derfor om at saka blir behandla så fort som mogeleg.

Plan- og forvaltningsseksjonen Bergen
Med helsing

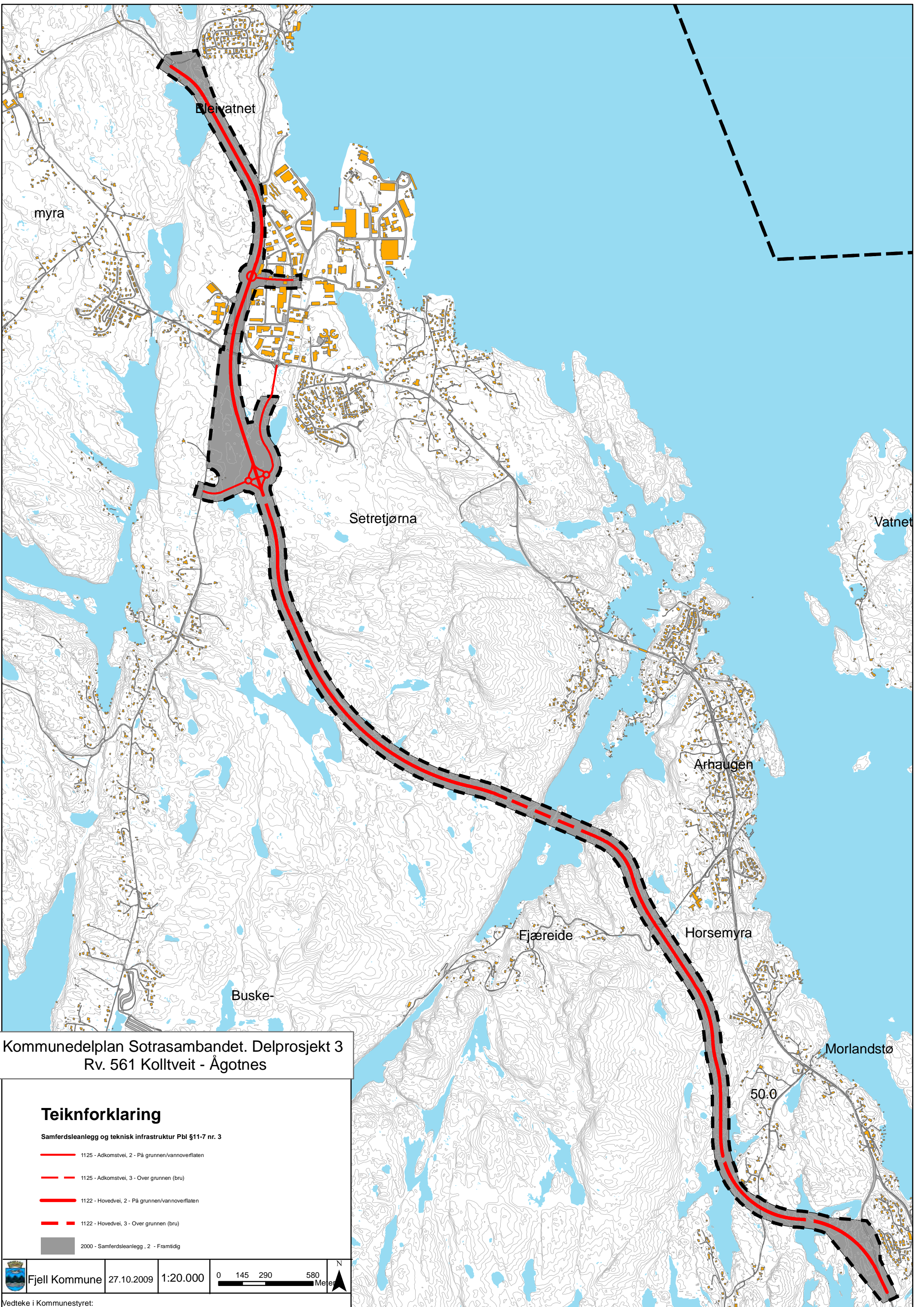
Sindre Lillebø
seksjonssjef

Vedlegg:

1. Oversiktskart
2. Notat 08.10.2015 frå Helge Hopen
3. Fråvikssøknad datert 18.02.2016
4. Notat frå fråviksgruppa
5. Fråviksskjema vedr. vegstandard
6. Fråviksskjema vedr. kryss Ågotnes sør

Kopi
Fjell kommune, Postboks 184, 5342 STRAUME
Fjell kommune, Postboks 184, 5342 STRAUME

Dokumentet er godkjent elektronisk og har difor ingen handskrivne signaturar.


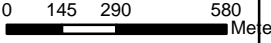



Kommunedelplan Sotrasambandet. Delprosjekt 3
Rv. 561 Kolltveit - Ågotnes

Teiknforklaring

Samferdsleanlegg og teknisk infrastruktur Pbl §11-7 nr. 3

- 1125 - Adkomstvei, 2 - På grunnen/vannoverflaten
- - - - 1125 - Adkomstvei, 3 - Over grunnen (bru)
- 1122 - Hovedvei, 2 - På grunnen/vannoverflaten
- - - - 1122 - Hovedvei, 3 - Over grunnen (bru)
- 2000 - Samferdsleanlegg, 2 - Framtidig

	Fjell Kommune	27.10.2009	1:20.000		
---	---------------	------------	----------	---	---

Vedteke i Kommunestyret:

NOTAT

Til: Multiconsult AS
Frå: Sivilingeniør Helge Hopen AS

08.10.2015, endeleg utgåve

Reguleringsplan fv.561 Kolltveit – Ågotnes. Framtidig trafikkgrunnlag – grunnlag for val av dimensjoneringsklasse.

Innleiing

Notatet vurderer framtidig trafikkgrunnlag for ny fv. 561 Kolltveit - Ågotnes og val av dimensjoneringsklasse. Problemstillinga handlar i første rekkje om vegen bør ha 4 felt med separate køyrebaneer – eller eitt køyrefelt i kvar retning med fysisk midtdelar. I tillegg er det spørsmål om val av kryssløyningar (toplanskryss eller rundkøyningar).

Grunnlag

Statens vegvesen, Region Vest har ikkje gjennomført oppdaterte analyser med trafikkmodell for ny veg Kolltveit – Ågotnes, men har kalkylar som syner effektane av Sotrasambandet. Delar av kalkylane kan nyttast saman med ei framskrivingsanalyse for å estimere framtidig trafikknivå på fv.561.

Dersom Statens vegvesen gjennomfører nye modellutrekningar for fv.561 vil dette vere ei støtte for vurderingane, men dette er ikkje vurdert å vere avgjerande for konklusjonane i dette notatet.

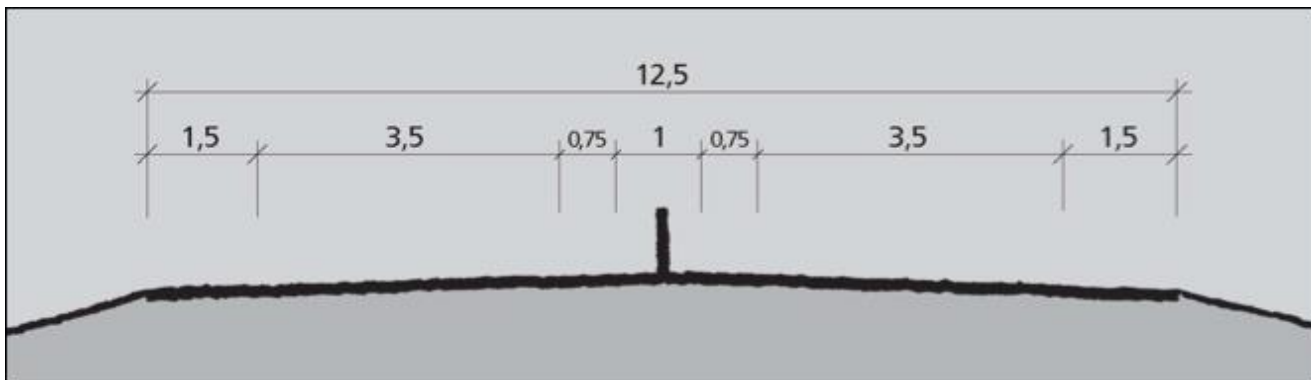
Grunnlaget for framskrivingsvurderingane er trafikktejingar i dagens situasjon kombinert med estimerte vekstfaktorar for årleg trafikkutvikling. Forventa trafikkvekst er uviss og må baserast på skjønn ut i frå erfaringstal og forventa utvikling av folketal og arbeidsplassar. I tillegg må ein ta omsyn til effekt av Sotrasambandet og ny veg Kolltveit – Ågotnes (reduisert reisetid, betre framkomst, reduserte transportkostnader).

Dimensjoneringsklassar

Alternative dimensjoneringsklassar ut i frå Statens vegvesen sin handbok N100 Veg og gateutforming er H5 med 2(3) køyrefelt eller H7 med 4 køyrefelt. Grunnlaget for val av dimensjoneringsklasse er forventa trafikkgrunnlag 20 år etter opning av vegen.

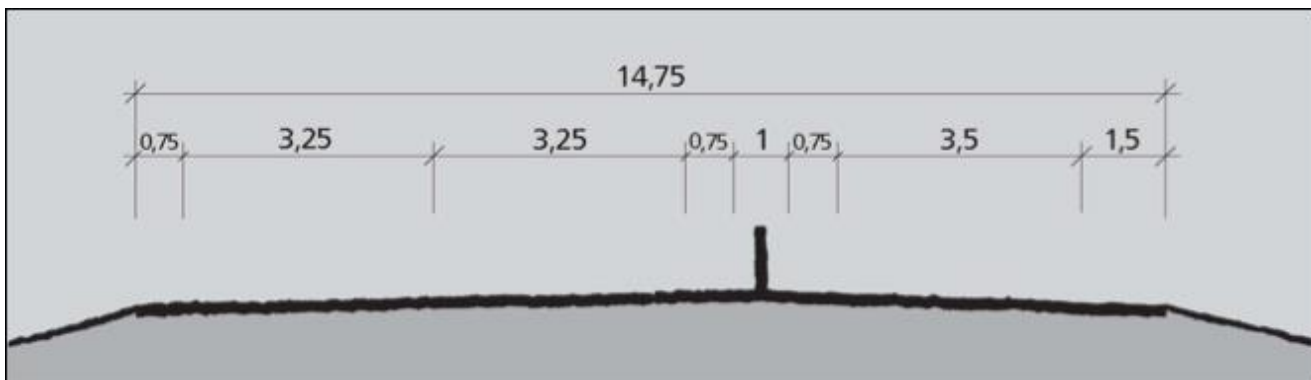
ÅDT (20 år)	6000 -12000	> 12.000
Vegklasse	H5	H7
Fartsgrense	90	80
Felt	2/3	4
Midtdelar	Ja	Ja
Vegbredde	12,5/14,5	20
Kryss	2-plan (ved over 8.000 ÅDT)	2-plan
Avstand kryss	1 km	1 km
Forbikøyringsfelt	2 pr. 10km	

Tversnitt for vegklasse H5:



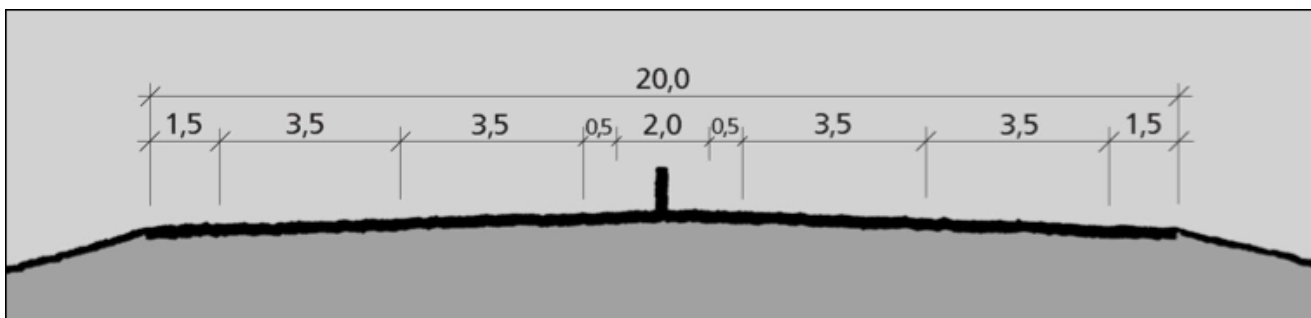
Figur 1. Tversnitt, dimensjoneringsklasse H5

Ved val av vegklasse H5 er det krav til delstrekningar med forbikøyring (minimum 2 pr. 10 km). Dette medfører eit tversnitt som er ca. 14,5 m i breidde:



Figur 2. Tverrprofil H5 med forbikøyringsfelt.

Tverrprofilen for vegklasse H7 er som følgjer:

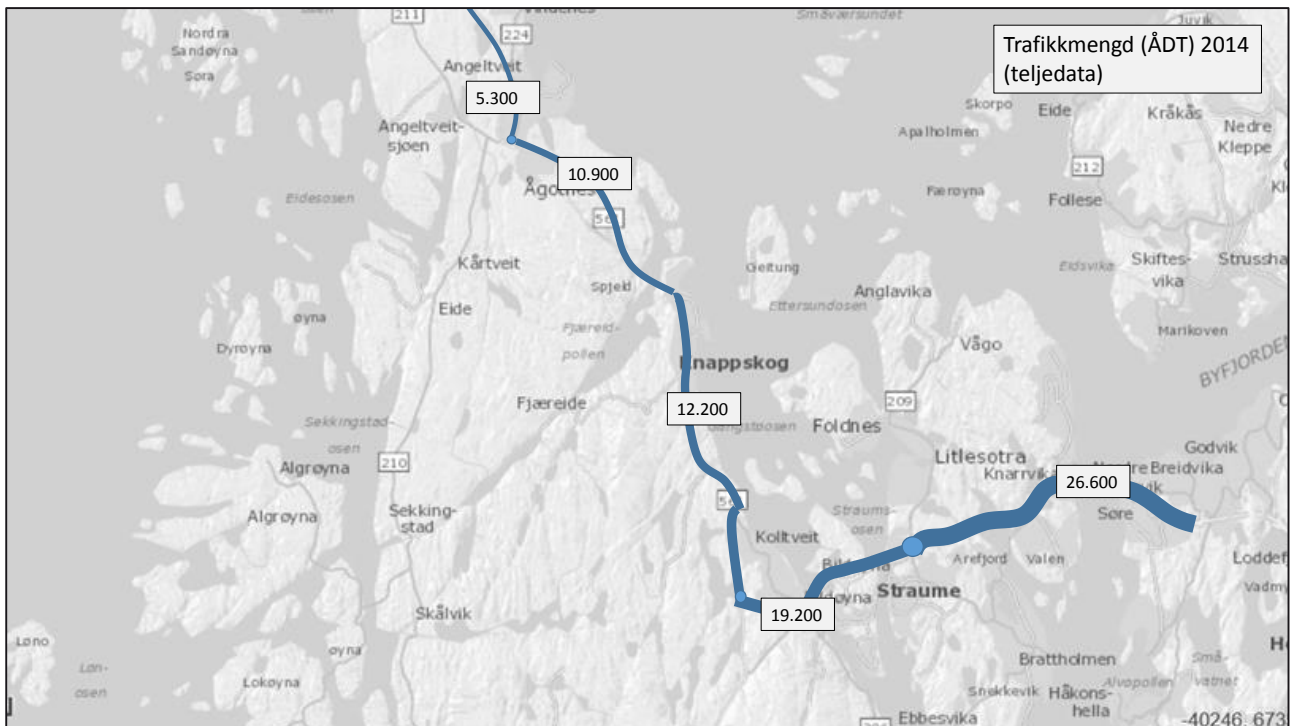


Figur 3. Tverrprofil for dimensjoneringsklasse H7.

Ny rv. 555, Sotrasambandet er planlagt som firefelts veg med fartsgrense 80 km/t etter dimensjoneringsklasse H7. Total vegbreidde utan grøfter og skråningar er normalt 20 m. Inn mot tunnelar og ved brusøyler aukar breidda på midtdelar, og den totale vegbreidda vil også auke.

Trafikkteljingar

Trafikkmengd på dagens vegnett er som følgjer:



Figur 4. Trafikkmengd (ÅDT) 2014.

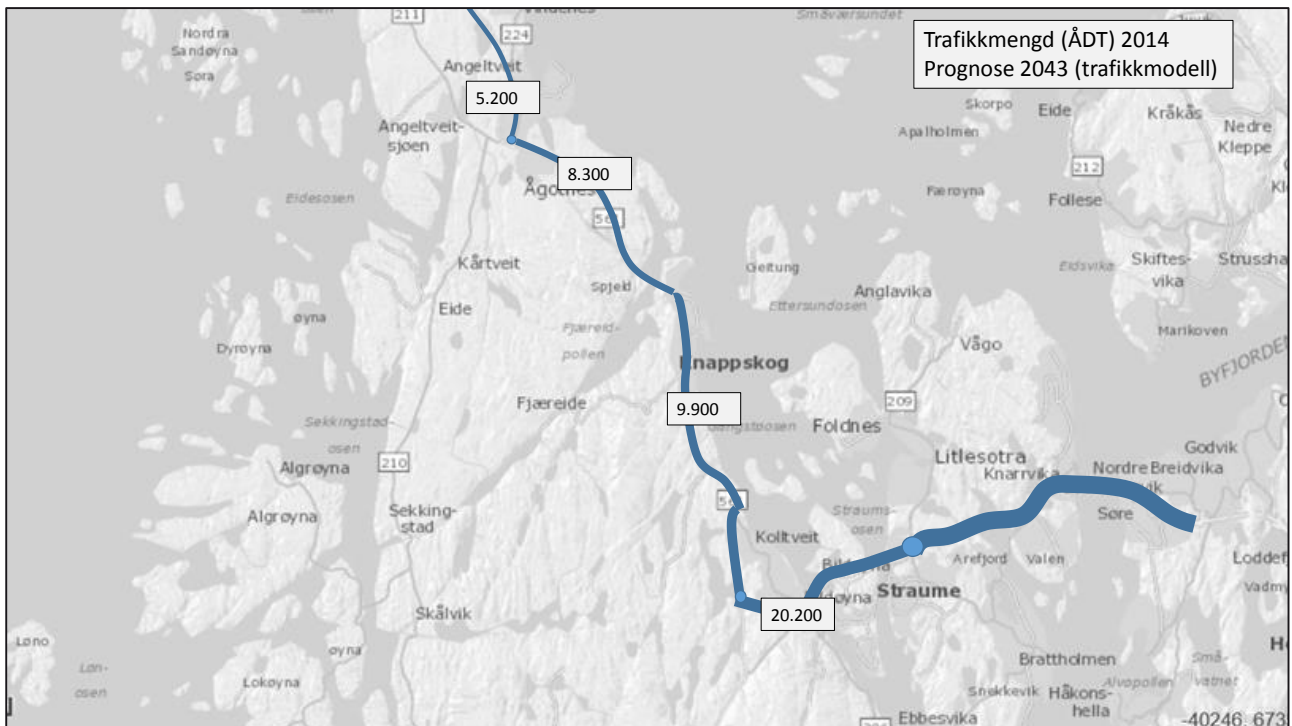
Trafikktala frå situasjonen i dag er rimeleg sikre. Statens vegvesen har fast teljepunkt (nivå 1) på rv.555 Kolltveittunnelen og på fv.561 ved Knappskog. I tillegg har det vore periodiske teljingar (nivå 2) ved Ågotnes i 2013.

Trafikkprognosar, modell

Statens vegvesen har rekna på framtidig trafikknivå på Sotrasambandet basert på spesielle føresetnader med omsyn til trafikkvekst mot Bergen og internt på Sotra. Her har ein mellom anna lagt vekt på politiske målsettingar om 0-vekst i biltrafikken. Utdrag frå reguleringsplanen for Sotrasambandet:

«Politiske føringar både på nasjonalt og lokalt nivå framhevar nullvekst-målet for biltrafikk i og inn mot sentrale byområde. Komande bymiljøavtale for Bergen vil stadfeste dette, der ein føreset at venta kraftig trafikkvekst må løysast med kollektivtrafikk og gang- og sykkeltrafikk. Internt på Sotra er det likevel grunn til å tru at sterk byutvikling i Straume og på Bildøyna på lang sikt vil gi auka biltrafikk.»

Når det gjeld kalkylane med trafikkmodell for fv.561 ligg det føre 2043-tal basert på at Sotrasambandet er på plass, men med eksisterande veg Kolltveit – Ågotnes. Modellutrekningane er som YDT (trafikk på yrkesdøger). Desse er i etterfølgjande figur korrigert til ÅDT basert på ein faktor på 0,9 (YDT ligg normalt ca. 10% høgare enn ÅDT).



Figur 5. Prognose, trafikkmodell - framtidig trafikkmengd på fv. 561 Kolltveit - Ågotnes.

Trafikkmodellen syner eit trafikknivå langs fv.561 i 2043 som ligg ca. 20% lågare enn det faktiske trafikknivået i 2014.

Tala syner at trafikkmodellen undervurderer trafikknivået på fv.561 i særst stor grad og er såleis ikkje egna til å nyttast direkte som grunnlag for val av dimensjoneringsklasse.

Det er ikkje urimeleg å forvente vekst i trafikken internt på Sotra (slik Statens vegvesen slår fast i reguleringsplanen) ut i frå forventa utvikling i mellom anna folketallet. 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.

Nærare drøfting om forventa trafikktutvikling kjem i det etterfølgjande.

Det ligg føre noko eldre kalkylar av ny veg Kolltveit-Ågotnes med trafikkmodell med prognoseår 2030, utført av Statens vegvesen. Desse kalkylane syner òg at trafikknivået på fv.561 er undervurdert. Samstundes har kalkylane nyttig informasjon om trafikkfordelinga på ny og gamal fv.561. Utrekningane syner ein ÅDT på ca. 7.000 på ny fv.561 like sør for Ågotnes og ca. 1.000 ÅDT på eksisterande fv.561 sør for Ågotnes. Dette indikerer at lokaltrafikken som også i framtida vil nytte eksisterande veg, kan ligge om området ca. 1.000 ÅDT i området ved Ågotnes, eller ca. 12 % av eksisterande trafikk.

Samla vurdert vert det ikkje tilrådd å leggje vekt på dei nominelle kalkylane av framtidig trafikkvolum med trafikkmodell, men det vert ut i frå modellanalysane lagt til grunn at ny veg vil fange opp ca. 88% av trafikken på eksisterande fv.561 i snitt sør for Ågotnes.

På bakgrunn av vedtak i Fjell kommune er det ikkje lagt opp til kryss mellom Kolltveit og Ågotnes. Dette medfører at delar av trafikken til områda ved Fjæreide og Knappskog vil nytte eksisterande veg. Det er likevel grunn til å tru at med ny veg med høgare standard og fartsnivå så vil delar av lokaltrafikken til desse områda nytte ny veg ved å køyre tilbake frå søre kryss ved Ågotnes.

På bakgrunn av trafikkteljinger kan lokaltrafikken mellom Sotra/Bergen og Knappskogområdet estimert til ca. 1.300 ÅDT (skilnad i ÅDT ved Knappskog og Ågotnes). Som estimat vert det lagt til grunn at 50 % av lokaltrafikken vil nytte ny veg. Kalkulert trafikk på ny veg Kolltveit – Ågotnes på 2014-nivå vert med dette $10.900 * 88\% + 1.300 * 50\% = \text{ca. } 10.200$ ÅDT.

I tillegg syner kalkylane med trafikkmodell at Sotrasambandet vil gje ein auke i trafikken på fv.561 på ca. 7,5%. Dette er effekt av betre og raskare vegsamband mot Bergen og fjerning av flaskehalsar som i dag gir tak på kort mykje trafikk som kan avviklast. Eingongseffekten av Sotrasambandet er samstundes ein usikker faktor, så ein må ta høgde for at nivået kan avvike frå modellutrekningane.

Konklusjon

Nominelle kalkylar av framtidig trafikknivå på fv.561 med Statens vegvesen sin trafikkmodell er ikkje egna å nytte direkte som prognosegrunnlag.

Med dette som utgangspunkt vert det lagt til grunn trafikkprognose basert på framskriving av eksisterande trafikk, kombinert med følgjande føresetnader:

- 88% av eksisterande trafikk på fv.561 ved Ågotnes vert fanga opp på ny veg.
- Ca. 650 ÅDT som lokaltrafikk på ny veg til Knappskog/Fjæreide.
- Effekt av Sotrasambandet på trafikknivået på fv. 561 vil være i storleik 5 - 10%.

Trafikkprognosar, framskriving

Framskrivinga av trafikkmengd på strekninga Kolltveit – Ågotnes tek utgangspunkt i følgjande føresetnader:

- Utrekna trafikkmengd på ny fv.561, nivå 2014
- Forventa trafikkutvikling 2014-2022
- Forventa trafikkutvikling/effekt av Sotrasambandet i 2022.
- Forventa trafikkutvikling 2022-2024.
- Forventa trafikkutvikling 2025 (føresettt opningsår for ny veg fv. 561 Kolltveit-Ågotnes).
- Forventa trafikkutvikling 2025 – 2045 (20 år etter opning).

Føresettt opningsår for ny fv.561 er uvisst, men dette er ikkje avgjerande for prognosen som har fokus på trafikknivå 20 år etter opning.

Med dette er det kalkulert trafikknivå i 2045 som vert grunnlag for dimensjoneringsklasse.

For å ta høgde for uvisse er det rekna på to alternative prognosar, Alternativ Høg og Alternativ Låg.

Alternativ Høg er basert på moderat/sterk vekst i trafikken i tråd med ei positiv utvikling i både folketal og næringsutvikling, mellom anna med ei føresetnad om at noverande stagnasjon innan olje- og gassindustrien er midlertidig og at aktiviteten vil kunne ta seg opp på sikt.

Alternativ Låg er basert på ei utflating av trafikknivået til tross for forventa vekst i folketallet. Dette vil kunne vere relatert til langsiktig stagnasjon og eventuell nedgang i olje- og gassindustrien kombinert med auka innsats på verkemiddel som skal dempe trafikken på vegnettet.

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).

Føresette vekstfaktorer er skjønnsmessig vurdert med utgangspunkt i historisk utvikling, forventa folketalsvekst, byutvikling samt trafikal effekt av ny og betre veg.

Føresetnadene er for trafikkutviklinga er vurdert som følgjer:

Periode	Effekt	Årleg trafikkvekst	
		Alt Høg	Alt. Låg
2014 - 2021	Generell trafikkvekst	1 %	0 %
2022	Effekt av Sotrasambandet	10 %	5 %
2022-2024	Generell trafikkvekst	2 %	1 %
2025	Effekt av ny fv. 561 Kolltveit - Ågotnes	5 %	2 %
2025-2045	Generell trafikkvekst	2 %	0 %

Kalkylane av trafikknivå på parsell Kolltveit – Ågotnes vert med dette som følgjer:

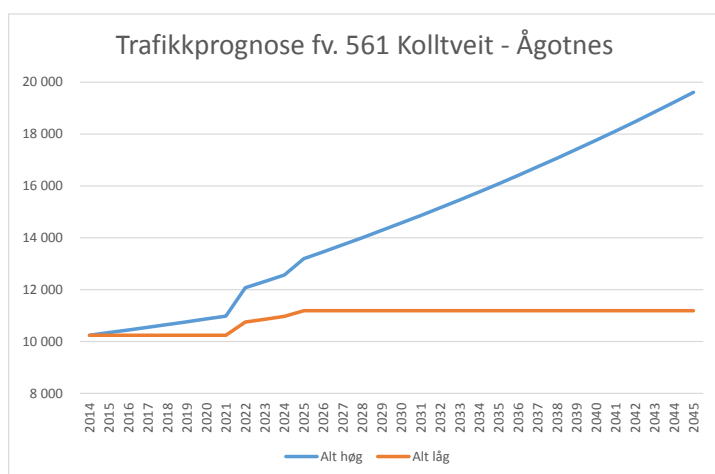
Strekning	Dagens trafikknivå (2014)		Dim. trafikk 20 år etter opning	
	Eks. fv.561	Ny fv-561	Alt. Høg	Alt Låg
Kolltveit - Ågotne	10 900	10 242	19 607	11 190

Vurdering

Trafikkprognose Alt. Høg er basert på låg/moderat trafikkvekst fram til 2022 (1% årleg) på bakgrunn av stagnasjon/nedgang i olje- og gassindustrien. Forventa sterk folketalsutvikling er med å halde veksten oppe. Prognosen tar seinare høgde for at aktiviteten innan olje og gass kan ta seg opp igjen og medverke til framtidig auka vekst.

Trafikkprognose Alt. Låg er basert på at ein oppnår målsettingane om 0-vekst i trafikken. Det er likevel lagt inn effekt av nytt Sotrasamband basert på trafikkmodellen, samt ein liten/moderat effekt av ny veg Kolltveit-Ågotnes. Framtidig utvikling er basert på stagnasjon/utflating av næringsaktivitet samt bruk av verkemiddel for å dempe trafikken som vil halde trafikknivået stabilt til tross for vekst i folketallet.

Trafikkprognosane syner at trafikknivået på den nye vegen Kolltveit-Ågotnes i dimensjonerande år vil ligge i størrelse 11.000 – 20.000 ÅDT når ein tar omsyn til uvisse (gap mellom alt. Høg og Låg)



Figur 6. Trafikkprognose for ny veg fv. 561 Kolltveit – Ågotnes.

Prognosen indikerer eit trafikknivå 20 år etter opning på mellom 11.000 og 20.000 ÅDT. Grense for vegnormalane sitt krav om 4 felt (dimensjoneringsklasse H7) er 12.000 ÅDT 20 år etter vegopning.

Trafikkanalysane syner at ein med stor sannsynlegheit vil ha eit trafikknivå over 12.000 på den nye vegen Kolltveit-Ågotnes.

Dersom ein skal «unngå» å kome over 12.000 ÅDT i framtidig trafikk må ein leggje til grunn at trafikken vil stagnere og halde seg stabilt på dagens nivå i eit 30 års perspektiv. Sjølv om det er politiske mål om 0-vekst i trafikken er det 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.

Å byggje dimensjonering av vegsambandet på usikre føresetnader om nedgang/stagnasjon kan vere svært uheldig dersom trafikktviklinga går i ei anna retning. Då risikerer ein at vegsambandet vert underdimensjonert og ikkje tilstrekkeleg robust til å handtere framtidige behov.

Veksten i folketal og utviklinga i næringslivet på Sotra kan i eit langsiktig perspektiv bli stor. Fjell kommune legg til rette for utvikling på Ågotnes, både innan bustadbygging og stadsutvikling/næring. Sotrasambandet og ny veg Kolltveit – Ågotnes vil gje eit nytt og effektivt transportnett heilt fram til Bergen sentrum - og dette vil kunne medverke til å forsterke veksten.

Dette er moment som bør vektleggjast i vurdering av trafikkprognosane – og som byggjer under vurderinga om at trafikknivået vil liggje godt over 12.000 ÅDT i eit 30-års perspektiv.

I tillegg kan val av framtidig godshamn i Bergensområdet medføre at Ågotnes får nye funksjonar og ytterlegare auka trafikk, men dette er ikkje medrekna i kalkylane.

Tilråding

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 rundkøyringsløysing.



Statens vegvesen

Notat

Til: Fraviksnemda i Region vest
Fra: Statens vegvesen, Vegavdeling
Hordaland v/ Sindre Lillebø
Kopi:

Saksbehandler/innvalgsnr:
Kjell Erik Myre - 55516306
Vår dato: 18.02.2016
Vår referanse: 15/202922

Fv. 561 Kolltveit – Ågotnes, valg av vegstandard på reguleringsplan. Søknad om fravik fra krav om vegstandard.

Bakgrunn

Kommunedelplanen med konsekvensutredning for Fv. 561 Kolltveit – Ågotnes, en strekning på ca. 10 km, ble vedtatt av Fjell kommune 26. november 2009 (trasé S1 og N1), se oversiktskart i vedlegg 4. Trafikkprognosene (ÅDT 2035) var på 10.000 kjt/døgn og planen ble derfor fremmet som en H5-veg (S5 den gangen).

Fjell kommune har nå satt i gang arbeidet med utarbeiding av reguleringsplan. Det ble sendt varsel om oppstart til offentlige etater den 8. oktober 2015. I oppstartsvarselet står det bl.a. følgende: «*Det kan vere aktuelt å planlegge vegen som 4-feltsveg med midtdelar. Dette vil verte avklara i løpet av planprosessen.*»

Dagens vegnormal (N100) setter en grense mellom 2-feltsveg (H5) og 4-feltsveg (H7) på 12.000 kjt/døgn i prognoseåret.

Det er utarbeidet et eget notat datert 08.10.2015 av Sivilingeniør Helge Hopen (vedlegg 1) der en drøfter forventet trafikkmengde og valg av vegstandard. Allerede i dag er trafikken ved Knappskog passert 12.000 kjt/døgn (noe av dette vil bli værende igjen på eksisterende veg når ny veg blir bygget). Konklusjonen i notatet er 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 rundkøyingsløysing.

Hordaland fylkeskommune (HFK) er skeptisk til å planlegge en 4-feltsveg og mener dette i for stor grad underbygger en videre vekst i bilbruken. Vi viser bl.a. til HFK sin uttale datert 17.11.2015 til oppstartsvarselet (vedlegg 2).

Postadresse
Statens vegvesen
Region vest
Askedalen 4
6863 Leikanger

Telefon: 02030
Telefaks: 57 65 59 86
firmapost-vest@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Spelhaugen 12
5147 FYLLINGSDALEN

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Landsdekkende regnskap
9815 Vadsø
Telefon:
Telefaks:

Forslaget fra HFK er å regulere en H5-veg med 80 km/t og i tillegg sette av areal til en evt. senere utvidelse til 4-feltsveg.

Fylkeskommunen ønsker at vi søker om følgende fravik:

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

Vegavdeling Hordaland sin vurdering

Trafikkprognosene er usikre for dette prosjektet. Noe av grunnen til det er at Ågotnes og videre nordover til Øygarden har mye næringsvirksomhet som er knyttet til gass og oljeproduksjon. Derfor er spennet mellom lav prognose (11.000 kjt/døgn) og høy prognose (20.000 kjt/døgn) stort. Dette er også et område der en har begrenset muligheter til å ta all veksten med sykkel og kollektiv. Slik vi ser det vil det være sannsynlig at trafikken vil ligge i øvre halvdel av det oppgitte spennet, dvs. 15.000 - 20.000 kjt/døgn.

NTNU Trafikkteknisk senter har utarbeidet en rapport datert november 2014 (vedlegg 3) der de har vurdert «Avvikling på 2+1 veg med midtdeler». På side 4 står det følgende: *«Dagens vegnormaler sier altså at vi skal gå over fra 2+1 veg med midtdeler til 4-felts motorveg ved en ÅDT på 12.000 kjt/døgn. Denne grensen er i stor grad basert på vurderinger av trafiksikkerhet»*

Det er svært viktig å merke seg at det er trafiksikkerheten som er hovedgrunnen til at en har lagt seg på en grense på 12.000 kjt/døgn som innslagspunkt for 4-felts veg. Rapporten går ikke nærmere inn på dette temaet, men gjør en vurdering av trafikkavviklingen på en 2+1 veg (H5-veg). Med bakgrunn i bl.a. følgende forutsetninger:

- veg og kryss (2-plan der ÅDT > 8.000) er utformet etter N100
- forbikjøringsfelt jmf. N100 (dvs. 2 stk. i hver retning pr. 10 km, hver på minst 1 km)

Med bakgrunn i en ren trafikkavviklingsvurdering anbefaler rapporten en øvre grense for 2+1 veg (H5) på 15.000 kjt/døgn.

Vegstandard

Vi ser det som noe problematisk å anbefale en løsning på valg av vegstandard som avviker fra N100. Vi støtter anbefalingen til Sivilingeniør Helge Hopen og mener det er rett å regulere strekningen Kolltveit – Ågotnes som en H7-veg med 4 felt for å sikre tilstrekkelig areal til en fremtidsrettet løsning. I tillegg er det mulig å legge inn ekstra bredde som muliggjør en eventuell utbygging i to trinn (i så fall bygges det først en H5-veg med 80 km/t).

Traseen går gjennom et kupert og sårbart kystlandskap. Dersom det blir valgt en H5-veg så mener vi at den må planlegges med geometrikravene til H7-veg, dvs. for 80 km/t.

Trafiksikkerhet

En H5-veg med midtrekkverk og forbikjøringsfelt er i utgangspunktet en sikker veg der en unngår møteulykker. Men med mye tungtransport vil forbikjøringsstrekningene bli det svake punkt og steder med høy hastighet. Det er liten tvil om at H7-vegen med 4 felt vil være den mest trafiksikre løsningen.

Kostnader

En H5-veg med midtrekkverk og forbikjøringsfelt vil koste vesentlig mer enn halvparten av en H7-veg. Mye tyder på at kostnadene minst blir på 70 % av en H7-veg (4 felt med midtdeler). Liten kostnadsforskjell mener vi er et argument for å bygge 4 felt.

Kryssløsninger

Det er planlagt tre kryss på strekningen, et i sør ved Kolltveit og to i nord ved Ågotnes. Helt i sør ved Kolltveit (der Sotraforbindelsen avsluttes) er det krav om 2-planskryss. Så langt vi vet er ikke dette omstridt. Ved Ågotnes sør er det krav om 2-planskryss. Her ønsker HFK et plankryss fordi de mener et 2-planskryss blir for dominerende. Vi mener det er sterke argumenter for å regulere et 2-planskryss her. All trafikk til industriområdet skal føres gjennom krysset og ut på neste kryss ved Ågotnes nord. Dette for å skjerme Ågotnes sentrum. Vi kan styre denne trafikken mye bedre ved å anlegge et 2-planskryss slik kravet tilsier. Ved Ågotnes nord er trafikken vesentlig redusert og vi planlegger et plankryss (rundkjøring).

Oppsummering

Fylkeskommunen ønsker at det søkes om følgende fravik:

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

Vegavdeling Hordaland anbefaler

Vi mener den nye vegen bør planlegges som en H7-veg jmf. dagens krav i N100 og at forslaget fra HFK om å regulere en H5-veg derfor ikke bør anbefales.

Krysset ved Ågotnes sør mener vi det er sterke argumenter for bør være et 2-planskryss. Det samsvarer også med kravene i N100 for både H5-veg og H7-veg. Et 2-planskryss vil kunne utformes slik at det er naturlig for de som skal videre til næringsområdet å fortsette til neste kryss slik at vi skjermer Ågotnes sentrum for uønsket trafikk.

Ut fra trafiksikkerhetsmessig vurdering mener vi det er rett å velge 4-felt (H7) og 2-planskryss ved Ågotnes sør.

Dersom HFK gjør et valg om H5-veg så mener vi at en må fravike kravet om 90 km/t og legge til grunn en geometri tilpasset 80 km/t. Dette ut fra både trafiksikkerhet og ikke minst det sårbare kystlandskapet der en geometri på 90 km/t vil gi store inngrep i naturen.

Vedlegg:

1. Notat datert 08.10.2015 av Sivilingeniør Helge Hopen vedr. valg av vegstandard
2. Uttale fra Hordaland fylkeskommune datert 17.11.2015
3. Rapport datert november 2014 fra NTNU: «Avvikling på 2+1 veg med midtdeler – grunnlag for vurdering av ÅDT grense for 4-felts veg».
4. Oversiktskart

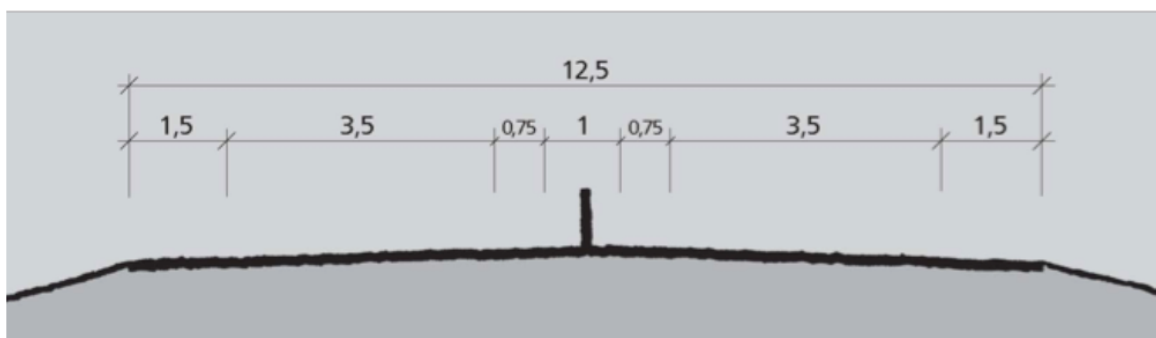
Aktuell vegstandard etter vegnormalene (N100):

H5 Nasjonale hovedveger og øvrige hovedveger, ÅDT 6 000 – 12 000 og fartsgrense 90 km/t

Vegen har standard som motortrafikkveg forutsatt planskilte kryss.

Tverrprofil

Vegen skal bygges med tverrprofil som vist i figur C.6.



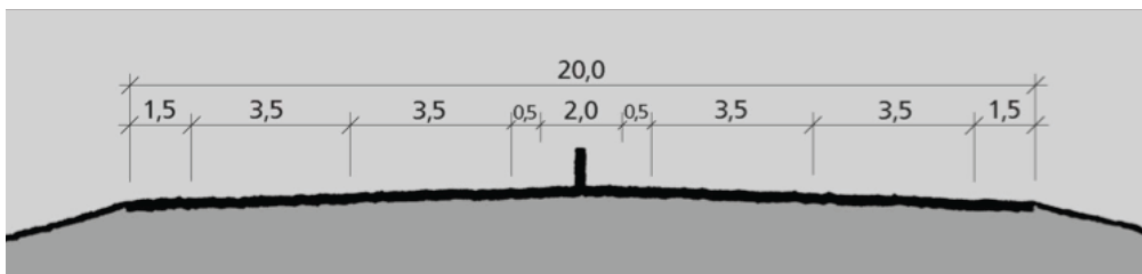
Figur C.6: Tverrprofil for H5, tofeltsløsning med bredde 12,5 (mål i m)

H7 Nasjonale hovedveger og øvrige hovedveger, ÅDT > 12 000 og fartsgrense 80 km/t

Vegen har standard som motorveg. Dimensjoneringsklasse H7 skal benyttes for nasjonale hovedveger og øvrige hovedveger hvor arealdisponering og aktivitet inntil vegen gjør at fartsgrensen ikke kan settes til mer enn 80 km/t. Det kan være innfartsveg til en by, lenke i et ringvegssystem eller forbindelsesveg mellom byer.

Tverrprofil

Vegen skal bygges som 4-feltsveg med 3,5 m brede kjørefelt og 1,5 m brede ytre skuldre, se figur C.9. Dersom det ut fra kapasitetsberegninger viser seg å være behov for flere enn 4 felt, skal også de øvrige feltene ha bredde på 3,5 m.



Figur C.9: Tverrprofil H7, 20 m vegbredde (mål i m)



Statens vegvesen

Notat

Til: Vegavdeling Hordaland
Frå: Fråviksgruppa
Kopi til:

Sakshandsamar/telefon:
Olav Svangstu / 57 65 58 28
Vår dato: Vår dato:
Vår referanse: Vår referanse:

Fråviksnemnda. Sak 40/16 og 41/16. Søknad om fråvik frå vegstandard og kryssutforming for fv. 561 Kolltveit-Ågotnes

Søknaden omfattar to spørsmål:

- Val av dimensjoneringsklasse
- Val av kryssløysing

Dimensjonerande trafikkmengde

I følgje N100 skal val av dimensjoneringsklasse (og tilhøyrande utforming) gjerast på grunnlag av trafikken i prognoseåret. Det går fram av kapittel A Overordna del (A.1 Overordnede planforutsetninger, Dimensjonerende trafikkmengde). Her står det:

«Trafikkmengden i prognoseåret legges til grunn for dimensjonering av veger. For veger settes prognoseåret normalt til 20 år etter forventet åpningsår. For plankryss og avkjørsler er prognoseåret satt til 10 år.»

Å velje ei anna trafikkmengde enn ut frå trafikkmengda, er derfor å sjå på som eit fråvik frå dette grunnleggjande kravet.

Spørsmålet er då korleis ein kjem fram til den dimensjonerande trafikkmengda.

Normalt vil ein basere seg på framskriving av kjende trafikktalet ut frå prognosar om trafikkutvikling laga av Vegdirektoratet, basert på grunnlag frå Statistisk sentralbyrå. Desse prognosane er brotne ned på fylkesnivå og går svært langt fram i tid. Alternativet er å bruke trafikkmodellberekningar der ein legg inn eksisterande og nytt vegnett og bereknar verknadane for det aktuelle prosjektet.

Etter vårt syn vil det ikkje vere tilstrekkeleg å føresetje at redusert vegstandard vil gje ei trafikkmengde som kvalifiserer for ein lågare dimensjoneringsklasse. Det må i så fall

sannsynleggjerast gjennom berekningar at det vil kunne skje. Det kan normalt heller ikkje leggjast til grunn at det vil komme ei generell svakare trafikkutvikling i eit område, før sentrale myndigheiter endrar sine langsiktige prognosar. Det må i så fall dokumenterast spesielt at næringsutvikling og folketalsutvikling er vesentleg annleis enn i resten av fylket.

Ut frå det materialet som fråviksgruppa har fått tilsendt i saka, legg vi til grunn at trafikken 20 år etter opning vil vere ein stad mellom 15 000 og 20 000 køyretøy pr. dag i gjennomsnitt for året (ÅDT).

Val av dimensjoneringsklasse

Grunnlaget for utforminga av dimensjoneringsklassane er i det vesentlege tre ting:

- Trafikktryggleik
- Framkomst
- Kostnad

På vegar med midtrekkverk, slik som H5 har, er trafikktryggleiken i stor grad teke vare på når det gjeld å hindre møteulykker som er ein dominerande ved høg trafikk.

Sidan midtrekkverket hindrar forbikøyring, er det krav om strekningar der det er mogeleg å køyre forbi. Det vert løyst ved at vegen vert bygd med eit ekstra køyrefelt over ei strekning på minst ein kilometer (eventuelt ei ekstra køyrebane på kvar side). Avslutningane av forbikøyringsstrekningane, der det vert snevra inn frå to til eitt køyrefelt, er kritiske punkt med omsyn til trafikktrygglei. Dersom trafikkmengda er høg, og behovet for forbikøyring er større, vil dette problemet vere aukande.

Firefeltsveg vil derfor vere det tryggaste alternativet, trass i at fartsnivået vanlegvis er høgare. (Her er det lagt opp til same fartsgrense.)

Med omsyn til framkomst, viser berekningar at det ikkje vil vere vesentlege kapasitetsproblem når trafikken er under 15 000 (ÅDT). I dette tilfellet er det sannsynleg at trafikken vil vere høgare, og at ein dermed må rekne med problem med framkomst på vegen før ein kjem fram til prognoseåret. Storleiken på problema vil rett nok kunne vere avhengig av stigningsforhold, tungtrafikk og fordelinga av trafikken over døgnet.

Generelt aukar kostnadane når ein går frå 2+1 - veg til firefeltsveg. I dette tilfellet er det snakk om å samanlikne ein H7-veg med 80 km/t med ein H5-veg der det er søkt om fråvik for å redusere fartsgrensa frå 90 km/t til 80 km/t. Vi legg derfor til grunn at den omsøkte løysinga vil koste vesentleg meir enn 50 % av ein firefeltsveg.

Konklusjonen frå fråviksgruppa er derfor at vi ikkje kan tilrå at det vert gjeve fråvik for å byggje dimensjoneringsklasse H5 i staden for dimensjoneringsklasse H7.

Skulle ein likevel komme til at det ikkje er rett å byggje firefeltsveg i første omgang, vil vi tilrå at den vidare planlegginga tek høgde for at det kan skje i framtida. Sidan trafikkmengda er så høg, vil vi i så fall tilrå som eit avbøtande tiltak, at det vert bygd forbikøringsstrekningar ut over kravet i vegnormalen. Det bør gjerast for å redusere effekten av dei trafikkfarlege situasjonane ved avslutningane av forbikøringsstrekningane der mange, på grunn av den høge trafikken, vil prøve å komme forbi før vegen vert snevra inn. I praksis kan det vere aktuelt å byggje trefeltsveg på heile eller mykje av strekninga, der forbikøringsfeltet varierer mellom køyreretningane. Sannsynlegvis vil det vere betre ut frå trafikktryggingsomsyn å byggje få og lange framfor mange og korte forbikøringsstrekningar, sidan det gjev færrest konfliktpunkt.

Det er argumentert med at vegen på grunn av kupert og sårbart kystlandskap bør dimensjonert for 80 km/t (om dimensjoneringsklasse H5 vert valt, dimensjoneringsklasse H7 er dimensjonert for fartsgrense 80 km/t i utgangspunktet). Fråviksgruppa seier seg samd i denne vurderinga og kan tilrå dette fråviket. Det vil også vere fornuftig om utbygginga vert gjort i to etappar, med seinare som ombygging til firefeltsveg (H7). Det vil også ha betydning for trafikktryggleik og kostnad.

Kryssløysing

Det er søkt om fråvik frå kravet om planskilt kryss ved Ågotnes sør. (Det er ikkje søkt om fråvik for Ågotnes nord der det er føresett rundkøyring. Vi antek at det kjem av at trafikken her er under kravet for planskilt kryss.) I dimensjoneringsklasse H7 skal alle kryss vere planskilte. I dimensjoneringsklasse H5 skal kryss vere planskilte dersom trafikken er over 8 000 ÅDT. Bygging av plankryss vil derfor i dette tilfellet krevje eit godkjend fråvik.

Med så store trafikkmengder som her (det dobbelte av det som er grensa for plankryss) vil det ofte vere trafikkavviklingsproblem i krysset.

Plankryss har også fleire konfliktpunkt, og med den store trafikken ein må rekne med, vil det kunne føre til auka tal på ulykker. Sjølv om trafikkfarten kan komme til å gå ned på grunn av køproblem i og inn mot krysset, og på grunn av den geometriske utforminga (spesielt ved rundkøyring), meiner fråviksgruppa at det er uforsvarleg å nytte dette som eit trafikkregulerande tiltak når konsekvensen vil vere feleire skadde og drepne.

Det er også argumentert med at planskilt kryss i større grad vil føre tungtrafikken utanom sentrumsområdet på Ågotnes.

Fråviksgruppa vil derfor ikkje tilrå at det vert gjeve fråvik frå kravet om planskilt kryss ved Ågotnes.

Med helsing
Olav Svangstu



Statens vegvesen

Søknad om fravik

Del 1 - søknadsdel

Her finner du [brukerveiledning](#)

Skal fylles ut av fravikssøker

Søknad 1 av 2

		Region: Vest		
		Fravikssøker: Kjell Erik Myre		
		Dato: 18.02.2016		
Prosjekt (navn): Fv. 561 Kolltveit – Ågotnes, utarbeidelse av reguleringsplan.				
Vegnr: Fv 561	Parsell: Kolltveit - Ågotnes	Objektnr¹: Tekst her		
ÅDT (i dag): 12000	Fartsgrense: 80 (i dag 60/70)	Dim.klasse: H5 (krav H7)		
ÅDT (dim. år): 15000-20000	Tegn.nr: Se notat	Mimenr.: 15/202922		
Håndbok/dokument det søkes fravik fra:				
Håndbok N100: <input checked="" type="checkbox"/>	Håndbok N101: <input type="checkbox"/>	Håndbok N200: <input type="checkbox"/>	Håndbok N300: <input type="checkbox"/>	
Håndbok N301: <input type="checkbox"/>	Håndbok N302: <input type="checkbox"/>	Håndbok N303: <input type="checkbox"/>	Håndbok N400: <input type="checkbox"/>	
Håndbok N500: <input type="checkbox"/>	Håndbok R510: <input type="checkbox"/>	Eventuelle rundskriv: Tekst her		
Krav det søkes fravik fra (Det skal kun være ett vegnorkrav per fraviksskjema):				
Krav:	Beskrivelse, begrunnelse:	Myndighet til fravik ²		
		Region	Vegdir.	Fylkesk.
N100, kap. 2 side 53: krav om H7, HFK ønsker H5 med 80 km/t	Fylkeskommunen mener vi ikke må basere planleggingen på fortsatt bilvekst og ønsker derfor en 2-feltsveg (H5) i stedet for 4-feltsveg (H7). De mener og kostnadene er et argument for å velge en lavere standard.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Vedlegg som følger saken: Notat datert 18.02.2016 med 4 vedlegg				
Konsekvenser av fravik:				
Konsekvenser for teknisk kvalitet:				
Lavere standard enn kravene. H5 med 2 felt (midtrettverk, 2 forbikjøringsfelt i hver retning) og 80 km/t i stedet for H7 (4 felt, midtdeler og 80 km/t).				
Konsekvenser for sikkerhet (for trafikantene):				
Med midtrettverk vil en normalt unngå de alvorlige ulykkene (forutsatt at sikring av sidearealene er like godt ivare tatt i begge alternativene). Det vil likevel være en viss risiko knyttet til forbikjøringsfeltene kontra løsningen ved 4 felt).				
Konsekvenser for miljøkvalitet, ytre miljø og HMS:				
En H5 veg vil ha mindre inngrep enn en H7-veg forutsatt at en legger til grunn 80 km/t i begge alternativene.				
Konsekvenser for estetikk:				
Dersom H5 veg blir vedtatt så må denne legges optimalt i terrenget selv om en evt. tenker å reservere areal til en evt. senere 4-feltsveg. I så fall vil estetikken bli bedre (mindre skjæringer/fyllinger).				
Konsekvenser for økonomi:				
H5-veg vil være noe rimeligere enn en H7-veg (20-30%???)				
Konsekvenser for framkommelighet (Gjelder alle kjøretøy- og trafikantgrupper):				

¹ Gjelder bruer.

² Se kvalitetssystemet for nærmere beskrivelse av myndighetsroller

En H5-veg med forbigjøringsfelt vil ha dårligere framkommelighet enn en H7-veg med 4 felt.
Andre konsekvenser: Tekst her
Forslag til avbøtende tiltak: Ingen spesielle annet enn at vi forutsetter at 80 km/t må legges til grunn ved valg av H5.

Skal fylles ut av prosjekteier

Prosjekteier: Kjell Erik Myre Dato: 18.02.2016

Prosjekteier er enig i søknaden	<input type="checkbox"/>
---------------------------------	--------------------------

Ser vedlagt notat. Prosjekteier anbefaler ikke søknaden.

Søknad om fravik

Del 2 – behandlingsdel

Skal fylles ut av Regionvegkontoret

Region: Region vest Saksbehandler - region: Runa Aaland Eggum Dato: 03.03.2016				
Regionvegkontorets begrunnelse for vedtak eller anbefaling:	Godkjent	Ikke godkjent	Anbefalt	Ikke anbefalt ³
<p><i>Ut frå forventa trafikkmengde 20 år etter opning (15 000 – 20 000 køyretøy), rår fraviksgruppa frå at det vert gjeve fravik frå å nytte dimensjoneringsklasse H7.</i></p> <p><i>Om fylkeskommunen skulle komme til ein motsett konklusjon og gå inn for å bruke dimensjoneringsklasse H5, tilrår fraviksgruppa at det vert planlagt for ein framtidig firefeltsveg og at omfanget av forbikøringsstrekningar vert utvida ut over kravet i N100. Det vert elles vist til vedlagt notat.</i></p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Videre saksgang:				
Sendes til Vegdirektoratet for behandling ⁴ <input type="checkbox"/>	Sendes til fylkeskommunen for behandling ⁵ <input checked="" type="checkbox"/>	Melding om fravik til Vegdirektoratet ⁶ <input type="checkbox"/>	Retur til søker <input type="checkbox"/>	

Skal fylles ut av Vegdirektoratet/Fylkeskommunen (Fk)

Saksbehandler – Vd/Fk: Navn påføres her Dato: Dato påføres her		
Vegdirektoratets/fylkeskommunens begrunnelse for vedtak:	Godkjent	Ikke godkjent
Tekst her	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Rev. 26.11.2014

³ Brukes kun ved fravikssøknader på fylkesveg. Hvis ikke annet er avtalt kan regionene kun gi tilråding om fravik på fylkesveg (se [avtaleoversikt i kvalitetssystemet](#)). Vedtak gjøres i fylkeskommunen.

⁴ Fravikssøknaden sendes til Vegdirektoratet via SVEIS til Postmottak Vegdirektoratet

⁵ Se kvalitetssystemet hvilke rutiner den enkelte region har i forhold til hvem som oversender søknaden til fylkeskommunen (se [avtaleoversikt i kvalitetssystemet](#))

⁶ Meldingen sendes til Vegdirektoratet via SVEIS til Postmottak vegdirektoratet



Statens vegvesen

Søknad om fravik

Del 1 - søknadsdel

Her finner du [brukerveiledning](#)

Skal fylles ut av fravikssøker

Søknad 2 av 2

		Region: Vest		
		Fravikssøker: Kjell Erik Myre		
		Dato: 18.02.2016		
Prosjekt (navn): Fv. 561 Kolltveit – Ågotnes, utarbeidelse av reguleringsplan.				
Vegnr: Fv 561	Parsell: Kolltveit - Ågotnes	Objektnr¹: Tekst her		
ÅDT (i dag): 12000	Fartsgrense: 80 (i dag 60/70)	Dim.klasse: H5 (krav H7)		
ÅDT (dim. år): 15000-20000	Tegn.nr: Se notat	SVEISnr.: 15/202922		
Håndbok/dokument det søkes fravik fra:				
Håndbok N100: <input checked="" type="checkbox"/>	Håndbok N101: <input type="checkbox"/>	Håndbok N200: <input type="checkbox"/>	Håndbok N300: <input type="checkbox"/>	
Håndbok N301: <input type="checkbox"/>	Håndbok N302: <input type="checkbox"/>	Håndbok N303: <input type="checkbox"/>	Håndbok N400: <input type="checkbox"/>	
Håndbok N500: <input type="checkbox"/>	Håndbok R510: <input type="checkbox"/>	Eventuelle rundskriv:	Tekst her	
Krav det søkes fravik fra (Det skal kun være ett vegnormalkrav per fraviksskjema):				
Krav:	Beskrivelse, begrunnelse:	Myndighet til fravik ²		
		Region	Vegdir.	Fylkesk.
N100, kap. 2 side 48 og 54: krav om planskilt kryss for både H5 og H7, HFK ønsker plankryss ved Ågotnes sør	Fylkeskommunen mener et plankryss vil redusere farten i innkjøringen til Ågotnes samt være mindre dominerende.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Vedlegg som følger saken: Notat datert 18.02.2016 med 4 vedlegg				
Konsekvenser av fravik:				
Konsekvenser for teknisk kvalitet:				
Et plankryss vil være en 4-armet rundkjøring eller 2 T-kryss som er forskjøvet med venstresvingefelt. Se ellers punktene under.				
Konsekvenser for sikkerhet (for trafikantene):				
Det er liten tvil om at et 2-planskryss vil være mer trafiksikkert enn et plankryss. Et 2-planskryss er videre tenkt utformet slik at de som skal videre til industriområdet naturlig passerer krysset for så å ta av i neste kryss. Med plankryss er det stor fare for at flere vil kjøre gjennom sentrumsområdet. Se vedlagt notat for mer utfyllende opplysninger.				
Konsekvenser for miljøkvalitet, ytre miljø og HMS:				
Få konsekvenser.				
Konsekvenser for estetikk:				
Her er det delte meninger. Et plankryss vil naturlig nok bli mindre omfangsrikt enn et 2-planskryss. Men vi anser ikke dette punkt som det viktigste.				
Konsekvenser for økonomi:				
Et plankryss blir rimeligere enn et 2-planskryss.				
Konsekvenser for framkommelighet (Gjelder alle kjøretøy- og trafikantgrupper):				

¹ Gjelder bruer.

² Se kvalitetssystemet for nærmere beskrivelse av myndighetsroller

Et plankryss vil ha dårligere framkommelighet enn et 2-planskryss.	
Andre konsekvenser: Tekst her	
Forslag til avbøtende tiltak:	
<i>Skal fylles ut av prosjekteier</i>	Prosjekteier: Kjell Erik Myre Dato: 18.02.2016
Prosjekteier er enig i søknaden	<input type="checkbox"/>

Ser vedlagt notat. Prosjekteier fraråder sterkt å anbefale en søknad om plankryss ved Ågotnes sør.

Søknad om fravik

Del 2 – behandlingsdel

Skal fylles ut av Regionvegkontoret

Region: Region vest				
Saksbehandler - region: Runa Aaland Eggum				
Dato: 03.03.2016				
Regionvegkontorets begrunnelse for vedtak eller anbefaling:	Godkjent	Ikke godkjent	Anbefalt	Ikke anbefalt ³
<i>Fråviksgruppa tilrå ikkje fråvik frå planskilt kryss ved Ågotnes sør. Plankryss vil gje avviklingsproblem og mange trafikkfarlege konfliktpunkt. Det vert elles vist til vedlagt notat(ligg ved i sak 15/202922-8).</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Videre saksgang:				
Sendes til Vegdirektoratet for behandling ⁴ <input type="checkbox"/>	Sendes til fylkeskommunen for behandling ⁵ <input checked="" type="checkbox"/>	Melding om fravik til Vegdirektoratet ⁶ <input type="checkbox"/>	Retur til søker <input type="checkbox"/>	

Skal fylles ut av Vegdirektoratet/Fylkeskommunen (Fk)

Saksbehandler – Vd/Fk: Navn påføres her		
Dato: Dato påføres her		
Vegdirektoratets/fylkeskommunens begrunnelse for vedtak:	Godkjent	Ikke godkjent
Tekst her	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Rev. 26.11.2014

³ Brukes kun ved fravikssøknader på fylkesveg. Hvis ikke annet er avtalt kan regionene kun gi tilråding om fravik på fylkesveg (se [avtaleoversikt i kvalitetssystemet](#)). Vedtak gjøres i fylkeskommunen.

⁴ Fravikssøknaden sendes til Vegdirektoratet via SVEIS til Postmottak Vegdirektoratet

⁵ Se kvalitetssystemet hvilke rutiner den enkelte region har i forhold til hvem som oversender søknaden til fylkeskommunen (se [avtaleoversikt i kvalitetssystemet](#))

⁶ Meldingen sendes til Vegdirektoratet via SVEIS til Postmottak vegdirektoratet