



Arkivnr: 2015/4672-3
Saksbehandlar: Lise Fauskanger Ådlandsvik

Saksframlegg**Saksgang**

Utval	Saknr.	Møtedato
Utval for miljø og samferdsel		15.03.2017
Fylkesutvalet		30.03.2017

Prinsippsak om val av standard på gang- og sykkelveg etter rekkefølgjekrav**Samandrag**

Den aktuelle saka gjeld krav om å etablere tilbod til mjuke trafikantar for strekninga Hoshovdestølen til Hosanger sentrum, fylkesveg 567, i reguleringsplan for nytt bustadfelt Hoshovdestølen, i Osterøy kommune. Føremålet med planarbeidet er mellom anna å leggje til rette for om lag 30 bustader. Statens vegvesen varsla difor rekkefølgjekrav om «eit trygt tilbod til skuleborn og andre mjuke trafikantar» langs fylkesvegen ved oppstart av planarbeidet.

Å regulere og gjennomføre tilbod til mjuke trafikantar langs fylkesveg i tråd med vegnormalane er svært kostbart for utbyggjar. Forslagsstillar har difor foreslått to alternative løysingar til å etablere tilbod til mjuke trafikantar, som ikkje går langs fylkesvegen, eller er i tråd med vegnormalane. Desse to løysingane er:

- Alternativ 1. Nedre trase
- Alternativ 2. Åsen

Primært er spørsmålet om dei alternative løysingane vil vere tilstrekkeleg for å oppfylle rekkefølgjekravet, og sekundært kva for eit av dei to alternativa fylkeskommunen rår til å etablere.

Forslag til innstilling

1. Fylkesutvalet stiller seg bak at det vert etablert ei alternativ løysing til gang- og sykkelveg som ikkje går langs med fylkesvegen. Den alternative løysinga må framstå som ein attraktiv skuleveg.
2. Fylkesutvalet legg til grunn at kommunen får ansvaret for å drifte og vedlikehalde den alternative løysinga.
3. Fylkesutvalet set krav til utforminga av det alternative tilbodet, ved at den må:
 - Vere universelt utforma
 - Ha 3 meter breidde
 - Ha fast dekke
 - Ha god belysning
 - Vere rassikra, og sikrast for stein-/snøsprut frå fylkesvegen
4. Fylkesutvalet legg til grunn at ei etablering av ei alternativ løysing ikkje binder fylkeskommunen til eit framtidig ansvar for skuleskyss langs strekningen på bakgrunn av «farleg skuleveg».

Rune Haugsdal
fylkesrådmann

Håkon Rasmussen
fylkesdirektør samferdsel

Saksframlegget er godkjent elektronisk og har derfor inga underskrift.

Fylkesrådmannen, 24.02.2017

Bakgrunn

Dei seinare åra har det ved fleire høve vore drøfta om det er mogleg å byggje enklare standard av gang- og sykkelvegnettet. Samferdselsdepartementet sendte mellom anna i brev av 11.11.2015 ut invitasjon til alle kommunar og fylkeskommunar om å delta i ei prøveordning om utbygging av gang- og sykkelveggar etter forenkla standard. Lokalt har også spørsmålet om å byggje enklare standard på fylkesvegnettet vore løfta ved fleire høve. I desember 2014 sendte Pål Kårbø (KrF) ein interpellasjon til fylkestinget:

«Standard på nye vegprosjekt

Gjennom prosjekta Stord vestsida og Bømlopakken, 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 la fram sak om «Val av standard på fylkesvegane» i fylkestinget i juni 2015, jf PS 37/2015, og det vart gjort slikt 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 redusera krava til universell utforming.

Ut frå dette legg fylkesrådmannen fram ei prinsipp sak der det er sett eit rekkefølgekrav om tilbod til mjuke trafikantar. I Statens vegvesen sin uttale av 14.12.2011 til oppstart av planarbeidet for utarbeiding av reguleringsplan for gnr. 87, bnr. 3 m. fl., Hoshovdestølen i Osterøy kommune heiter det:

Fylkesveg 567 har ikkje tiltak for mjuke trafikantar på denne vegstrekninga. Nærmaste skule ligg i Hosanger/Mjøsvågen nordaust for planområdet. Skulevegen langs fylkesveg 567 er om lag 700 meter. Det er svært viktig at det vert lagt til rette for ein trygg skuleveg frå planområdet og fram til skulen. Statens vegvesen vil setje som krav at planområdet vert utvida til å omfatte heile strekninga av fylkesvegen fram til krysset med den kommunale vegen som fører vidare til skuleområdet. Reguleringsplanen må vise eit trygt tilbod til skuleborn og andre mjuke trafikantar.

Å regulere og gjennomføre tilbod til mjuke trafikantar langs fylkesveg i tråd med vegnormalane er svært kostbart for utbyggjar. Forslagnsstillar har difor foreslått to alternative løysingar til å etablere tilbod til mjuke trafikantar, som ikkje går langs fylkesvegen, eller er i tråd med vegnormalane. Desse to løysingane er:

- Alternativ 1. Nedre trase
- Alternativ 2. Åsen

Primært er spørsmålet om dei alternative løysingane vil vere tilstrekkeleg for å oppfylle rekkefølgekravet, og sekundært kva for eit av dei to alternativa fylkeskommunen rår til å etablere.

Rammer rundt planarbeid

Statens vegvesen, Vegdirektoratet, har utarbeidd vegnormalar med heimel i forskrift til veglova § 13 om anlegg av offentleg 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.

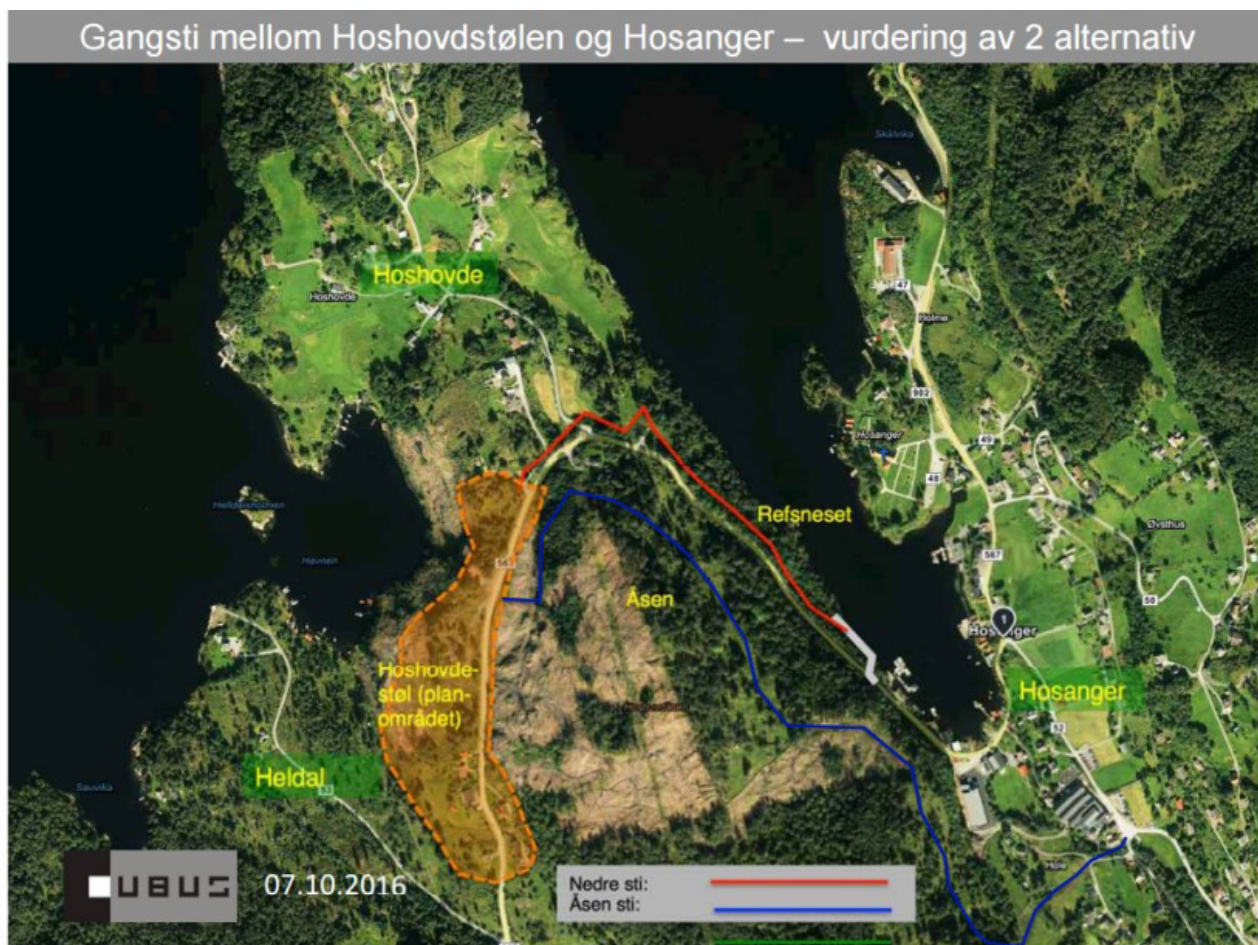
Det er handbok *N100 Veg- og gateutforming* som omtalar vegstandarden mest direkte, og gjer greie for standardkrav for nye vegar og utbetring av eksisterande vegar. Dei fleste fråvikssakene gjeld handbok N100 og N500.

Melding om oppstart av planarbeid for Hoshovdestølen vart sendt Statens vegvesen i brev av 08.12.2011, og Statens vegvesen gav sin uttale til planarbeidet i brev av 14.12.2011.

Hordaland fylkeskommune set årleg av planmidlar i Plan- og byggeprogrammet. Dette er midlar som kommunane kan søkje på. Hordaland fylkeskommunen tildelte planmidlar til dette planarbeidet i brev av 14.03.2016.

Aktuell sak om rekkjefølgjekrav til mjuke trafikantar

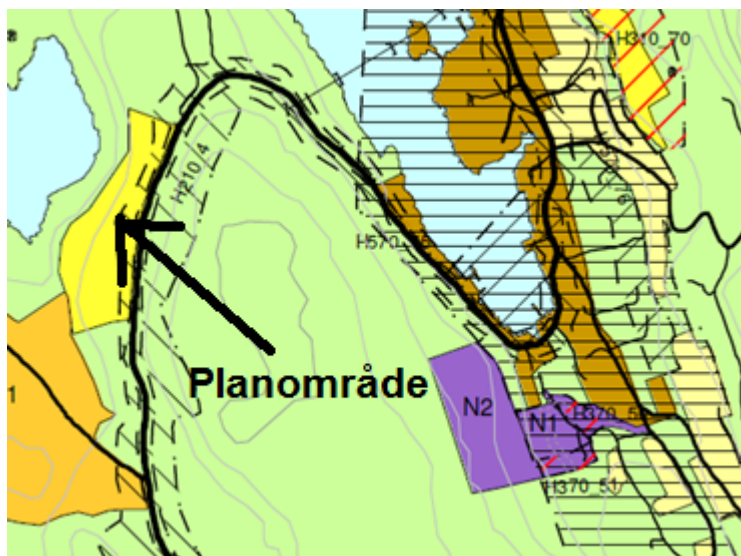
Den aktuelle saka gjeld krav om å etablere tilbod til mjuke trafikantar for strekninga Hoshovdestølen til Hosanger sentrum, fylkesveg 567, i reguleringsplan for nytt bustadfelt Hoshovdestølen, i Osterøy kommune. Føremålet med planarbeidet er mellom anna å leggje til rette for om lag 30 bustader. Kommuneplanen inneheld føresegn (1.3) som seier at tilbod til mjuke trafikantar skal vere på plass før område til bygg og anlegg kan takast i bruk.



Figur 1. Planområde og to ulike alternativ for gangstiar

Det er også sett i gang planarbeid på Refsneset – Hosanger. Oppstartsmøte med kommunen er gjennomført, men planarbeidet er ikkje kunngjort av plankonsulent. Det er kommunisert til tiltakshavar for

Refsneset at også dette planområdet må leggje til rette for mjuke trafikantar, jf kommuneplanen sin arealdel føresegn 1.3. I tillegg til det aktuelle nye bustadområdet er det eit ferdig regulert hyttefelt med inntil 62 nye fritidsbustader på eit tilgrensande planområde sørvest for det aktuelle planområdet.



Figur 2. Planområdet i gult, sentrum i brunt og hyttefelt i oransje.

Om fylkesveg 567 ved Hoshovdestølen-Hosanger

I Osterøy kommune strekkjer fylkesveg 567 seg frå Valestrandfossen via Lonevåg og Hosanger til Tyssebotn. Ved Lonevåg gå vegen over frå overordna fylkesveg til øvrig fylkesveg. På det aktuelle vegstrekket er det låg ÅDT (501-1500) og få mjuke trafikantar. Fartsgrensa er sett til 80 km/t. Fylkesvegen har låg standard med ein relativ smal vegbreidde (6-7 meter), manglar både gul midtlinje og belysning.

I hovudsak er det hytter i det aktuelle området i dag, og fylkesvegen er difor ikkje ein viktig skuleveg. Næraste barneskule (1.-7. trinn) ligg i Hosanger sentrum, og er privat eigd; Hosanger Montessoriskule. Skulen er godkjent for opp til 63 born. I Lonevåg ligg næraste kommunale skule, - om lag 7 km frå Hosanger.

«Eit trygt tilbod til skuleborn og andre mjuke trafikantar»

Ved å regulere eit bustadfelt på Hoshovdestølen er det venteleg at fylkesvegen i større grad vert nytta som skuleveg. Statens vegvesen varsler difor rekkefølgjekrav om «eit trygt tilbod til skuleborn og andre mjuke trafikantar» langs fylkesvegen ved oppstart av planarbeidet.

Ein gang- og sykkelveg langs fylkesvegen vil verte svært kostbar for utbyggjar sett i høve til det den planlagde utbygginga vil generere. Som eit tilsvar til dette har tiltakshavar utarbeida to ulike alternative løysingar til gangsti som ikkje går langs fylkesvegen, og heller ikkje er i tråd med vegnormalane. Spørsmålet frå kommunen er om dei alternative løysingane vil vere tilstrekkeleg for å oppfylle rekkefølgjekravet.

Statens vegvesen har i notat av 15.02.17 rådd til følgjande krav til det alternative tilbodet:

- *Det alternative tilbodet må driftast og vedlikehaldast av kommunen*
- *Tilbodet må ha ei breidde på 3 meter for at drift og vedlikehald skal vere mogleg*
- *Tilbodet må tilfredsstillе krava til universell utforming*
- *Tilbodet må framstå som attraktivt som skuleveg, ved at det mellom anna ikkje er ein omveg*

Fylkeskommunen førespurde kommunen om kommentarar til Statens vegvesen sitt notat av 15.02.17. I sitt svarbrev av 23.02.2017 peika kommunen på Altn. 1 (Nedre trase) som det meste høvelege. Kommunen lista også opp nokre føresetnader som må liggje til grunn:

- *Minimum breidde 2,5 m (helst 3 m). I tillegg kjem sideareal.*

- *Det må vere fast dekke.*
- *Naudsynt sikring må gjennomførast.*
- *Belysning må vere på plass. Vurdere i høve til fjernverknad.*
- *Må vurdere i høve til ras/rassikring.*
- *Stigning må ikkje vere større enn at ein kan nytte motorisert rullestol og kunne trille barnevogner dvs praktisk bruk.*
- *Dersom det er fare for stein/snøsprut frå FV må dette sikrast for.*

Presedens i saker knytt til tilbod til mjuke trafikantar

Ettersom vegnormalane i nokre tilfelle kan verke svært rigide og vere kostbare, så er spørsmålet om «enklare standard» løfta. Å gjennomføre eit tiltak basert på ein enklare standard kan vere utslagsgjevande for at eit tilbod vert realiserast. På den andre sida vil det innebere ein redusert kvalitet på tilbodet. Når det gjeld tiltak retta mot mjuke trafikantar, slik som gang- og sykkelveggar, kan den enklare standarden vise att innanfor dekkelegging, universell utforming, drift og vedlikehald. I nokon grad vil det også kunne ha negativ innverknad på trafikktryggleik. Som i andre saker er det naudsynt å gjere ei lokal vurdering i det einskilde tilfellet.

Ved å gjere avvik frå vegnormalane, og etablera ei enklare gang- og sykkelløysing kan plansaka for Hoshovdestølen skape presedens. Tilsvarande utbyggingssaker med krav om trafikksikker tilrettelegging for gåande og syklende vil i sitt arbeid kunne leggje opp til ein enklare standard som går utanom vegnormalane. Dette set også krav til den kommunale planlegginga. Sett under eitt vil eit avvik frå vegnormalane gje mange ulike, alternative løysingar som binder opp lokale utbyggjarar, grunneigarar og kommunar for ettertida når det gjeld drift og vedlikehald. På same tid er saka med på å kaste lys over korleis mjuke trafikantar kan få eit godt gangtilbod på strekningar som manglar slikt i dag.

Fylkesrådmannen sine kommentarar

Fylkeskommunen ønskjer å auke andelen som går og sykklar. I Nasjonal sykkelstrategi er det sett eit mål om at 80% av barn og unge skal gå eller sykle til og frå skulen. Samstundes er det svært kostnadskevande å etablere nye gang- og sykkelveggar langs eksisterande vegnett. Den aktuelle vegstrekninga ligg på det øvrige fylkesvegnettet, og med bakgrunn i fylkeskommunen sine økonomiske rammer og langsiktige prioriteringar er det lite truleg at fylkeskommunen i eigen regi vil etablere eit gang- og sykkeltilbod langs denne strekningen dei kommande åra.

Fylkeskommunen har vedteke at nullvisjonen om ingen hardt skadde eller drepne skal ligge til grunn for arbeidet som vert gjort fylkesvegnettet. Dette er førande for dei vala som vert gjort. I den aktuelle saka skal tiltakshavar etablere eit trafikksikkert tilbod til mjuke trafikantar langs fylkesvegen. Eit slikt tilbod må oppfylle dei krava som fylkeskommunen set, og for den aktuelle strekningen vil ei utbygging langs fylkesvegen vere omfattande særleg med omsyn til kurvatur og skjeringar.

Rekkefølgekravet som er sett legg til grunn eit tilbod til mjuke trafikantar utført etter vegnormalane. Desse krava bør vere godt kjend for tiltakshavar. Samstundes er det klårt at eit slikt tiltak vil vere svært omfattande, og slik sett er saka eit godt døme på ein strekning der ein kan etablere eit tilbod med ein enklare standard. Med omsyn til det som ligg i planarbeidet vil det ikkje vere rimeleg å leggje ein slik kostnad på tiltakshavar, og fylkesrådmannen rår til at det kan etablerast eit alternativt tilbod.

Trass i at det kan opnast for å etablere eit tilbod som ikkje føler vegnormalane, så er det naudsynt å klårleggje kva krav ein skal setje til ei alternativ løysing. For det fyrste må traseen til ei kvar tid vere i ein slik stand at den framstår som ein attraktiv skuleveg, og eit reelt gang- og sykkelalternativ til fylkesvegen. For det andre vil ei etablering av ein gangsti utanom fylkeskommunal grunn fristille fylkeskommunen for ansvar. Dette inneber at fylkeskommunen verken skal ha eit drifts- eller vedlikehaldsansvar for traseen.

Vidare må det etter fylkesrådmannen sitt syn setjast krav til utforminga av den alternative løysinga. I fylkestinget si handsaming av sak om «Val av standard på fylkesvegane» vart det gjennom vedtaket presisert at eventuelle fråvik frå vegnormalane ikkje må redusera krava til universell utforming. Den aktuelle saka er eit godt døme på at universell utforming er ei utfordring for eit tilfredsstillande gang- og sykkeltilbod.

Begge dei to ulike alternativa som er skissert per no oppfyller ikkje krava til universell utforming, - noko som er eit lovpålagt krav. Fylkeskommunen må vere trygg på at løysinga gjev god framkomst for alle trafikantar, det vere seg gåande, syklande, det å trille barnevogner og motoriserte rullestolar. Vidare må tilbodet ha ei breidde på 3 meter slik at drift og vedlikehalde skal vere mogleg. Traseen må ha fast dekke, og god belysning. Den alternative løysinga må vere rassikra, og i tillegg sikrast for stein-/snøsprut frå fylkesvegen.

Ut frå dei to alternative løysingane som er presentert vil fylkesrådmannen rå til at Alternativ 1. Nedre trase vert valt. Dette alternativet framstår som meir naturleg tilhøyrande fylkesvegen, og er meir i samspel med vegnettet som transportåre elles. I tillegg har det ei betre kopling til bustadane som ligg nord på Hoshovde. Alternativ 2 Åsen gjennom skogsområdet framstår meir som eit turalternativ enn eit gangalternativ. Ut frå dette stør fylkesrådmannen opp under kommunen si tilråding.

Fylkesrådmannen ønskjer å presisere at ved etablering av ei alternativ løysing så inneber det at fylkeskommunen ikkje har eit framtidig ansvar for skuleskyss langs strekningen på bakgrunn av «farleg skuleveg».

Avslutningsvis vil fylkesrådmannen peike på at å etablere ei alternativ løysning med ein enklare standard set både krav og pålegg til utbyggjar og kommune. Denne type løysingar skal ikkje vere lettvinde måtar å unngå det som ligg i vegnormalane, men eit reelt alternativ med god kvalitet.