



Statens vegvesen

Notat

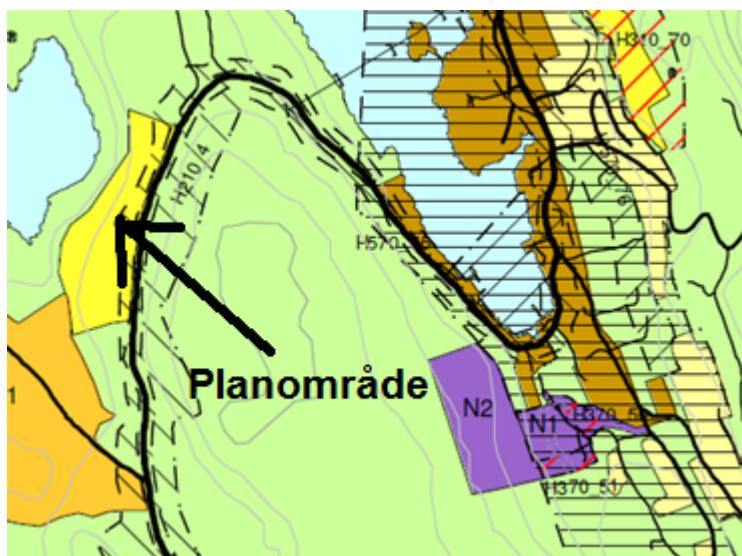
Til: Hordaland fylkeskommune
Fra: Statens vegvesen
Kopi til:

Saksbehandler/telefon: Kristina Ebbing
Wensaas
<Saksbehandlersnavn / tlf>
Vår dato: 15022017
Vår referanse:

Rekkefølgekrav om tilbud til mjuke trafikantar – Forslag til alternativ løysing – Hushovdestølen, Hosanger – Osterøy kommune

Saka gjeld

Saka gjeld krav om å etablere tilbud til mjuke trafikantar for strekninga Hushovdestølen til Hosanger sentrum i reguleringsplan for nytt bustadfelt Hushovdestølen. Føremålet med planarbeidet er mellom anna å leggje til rette for om lag 30 bustader. Planområdet er vist som område for bustad i kommuneplanen (bilde 1). Kommuneplanen inneheld føresegn (1.3) som seier at tilbud til mjuke trafikantar skal vere på plass før område til bygg og anlegg kan takast i bruk.



Bilde 1: Utklipp av arealplankart, arealdel kommuneplan for Osterøy.

På det aktuelle vegstrekking er det låg ÅDT og få mjuke trafikantar. I hovudsak er det hytter i området og fylkesvegen er ikkje ein viktig skuleveg i dag. Ved å regulere eit bustadfelt her vert denne smale og dårlege vegen ein skuleveg i framtida. Statens vegvesen varsla derfor rekkefølgekrav om «eit trygt tilbud til skuleborn og andre mjuke trafikantar» langs fylkesvegen ved oppstart av planarbeidet.

Forslagsstiller har no foreslått to alternative løysingar, som ikkje går langs fylkesvegen eller er i tråd med vegnormalane. Spørsmålet frå kommunen er om dei alternative løysingane vil vere tilstrekkeleg for å oppfylle rekkefølgekravet. Kommunen skriv mellom anna at denne planen har hatt ein lang prosess for å prøve å finna løysingar som ivaretek behovet til dei framtidige bebuarane, men som ikkje inneber kostbare inngrep i terreng langs fylkesvegen.

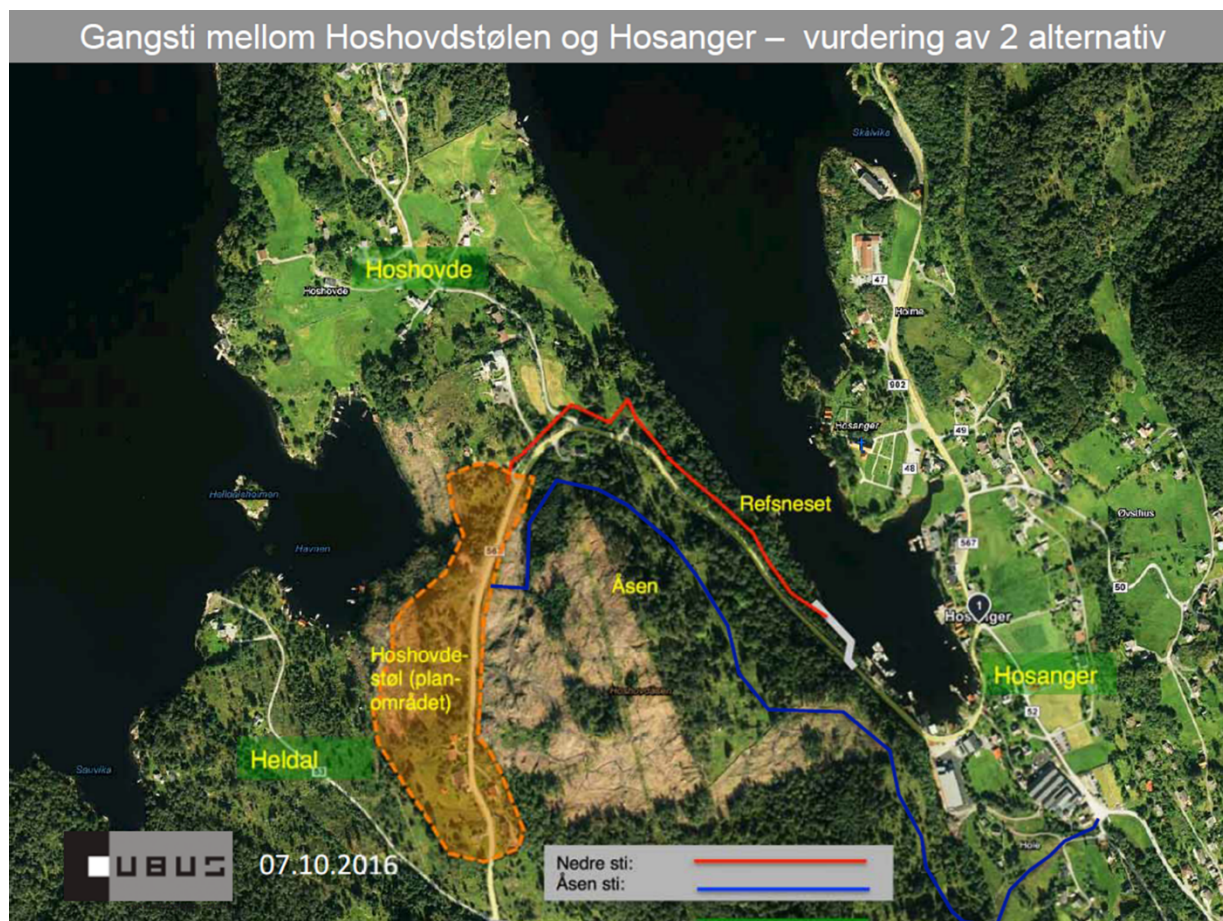
Statens vegvesen etterspør Hordaland fylkeskommune sin politikk for slike saker. Denne saka kan skape presedensverknader i både Osterøy kommune og andre kommunar i Hordaland, og dermed føre til at fleire utbyggingar som dette vert tillatne utan eit tilfredsstillande tilbod til mjuke trafikantar, når det gjeld universell utforming og drift og vedlikehald. Ei slik utvikling vil kunne vere uheldig med tanke på trafikktryggleik, folkehelse og livskvalitet.

Framstilling av saka

Det er to løysingar for utbygger å oppfylle rekkefølgekrav til utbygging av bustadområdet som bør drøftast vidare.

1. Regulere og gjennomføre tilbod til mjuke trafikantar langs fylkesveg i tråd med vegnormalane
2. Regulere og gjennomføre eit alternativt tilbod som tilfredsstillar rekkefølgekrav

Den fyrste løysinga er for kostbar for utbygger. Forslagsstiller har lagt fram to alternativ for gangsti.



Etter Statens vegvesen si vurdering er ikkje alternativ «Åsen trasé» vere ei aktuell løysing. Denne er ein klar omveg og vil vere for bratt. Alternativ 2 «Nedre trasé» kan vere aktuell som alternativ til gang- og sykkelveg langs fylkesveg.

Nedanfor kjem ei framstilling av fordeler og utfordringar i den konkrete saka i Osterøy kommune, og kva konsekvensar ei godkjenning av alternativ 2 «Nedre trasé» kan få.

Fordeler ved eit alternativt tilbod

1. Kostnader for utbyggjar

Forslagsstiller har grunngjeve eit alternativt tilbod til mjuke trafikantar med at løysinga er rimeligare og derfor gjer det mogleg for utbyggjar å bere kostnadene. Ein gang- og sykkelveg langs fylkesvegen vil verte for dyrt for utbyggjar i forhold til inntekta den planlagde utbygginga vil generere, blant anna med bakgrunn i krevjande terrengtilhøve.

2. Kvalitetar ved tursti/gangsti

Ein annan fordel ved eit tilbod som ikkje ligg langs fylkesvegen er at ein kan skjermast mot trafikken (støy, støv), og at ein gangsti av denne typen vil kunne vere ei fin kvardagsoppleving.

Problemstillingar/utfordringar ved alternative tilbod

1. Universell utforming

Krav om universell utforming er eit lovpålagt krav, og heng saman med folkehelse og livskvalitet. Det er også eit spørsmål om trafikktryggleik då nokre mjuke trafikantar vert tvinga til å bruke fylkesvegen. I *Regional plan for folkehelse 2014–2025* for Hordaland, er eit av hovudmåla universell utforming, blant anna med bakgrunn i at «*Universell utforming av infrastrukturen i samfunnet er eit viktig bidrag for å inkludere fleire på ein likeverdige måte. Universell utforming er òg viktig i arbeidet med å redusere skader og ulykker*» (s.13).

Eit hovudtilbod for mjuke trafikantar bør ivareta omsynet til universell utforming. I denne konkrete saka vert ikkje tilbodet universelt utforma, ved at dei alternative løysingane er for bratte slik dei er skissert pr i dag. Om tilbodet vil vere universelt utforma på andre måtar avheng mellom anna av drift og vedlikehald, val av dekke og dreneringsløysing. Desse detaljane er ikkje avklart per i dag, men vil vere klare føresetnader viss Statens vegvesen skal vurdere å akseptere den alternative løysinga.

2. Drift og vedlikehald

Drift og vedlikehaldet av tilbodet er ikkje avklara, og foreslått grusveg (sjølv med god drenering) vil truleg ikkje halde lenge i vestlandsklima. Det kan derfor verte kostbart å vedlikehalde tilbodet, og spesielt krevjande ved vinterdrift.

Det er ein føresetnad at den alternative løysinga vert drifta og vedlikehalden av kommunen. Fylkesvegeigar vil derfor ikkje har kontroll over kvaliteten av drift og vedlikehald på tilbodet til mjuke trafikantar. Vegeigar kan kun stille krav om at det som vert bygd ut let seg drifte og vedlikehalde.

3. Sosial kontroll

Fordelen generelt ved å ha gangtilbod langs fylkesvegen er sosial kontroll og tryggleikskjensle. Om det vil følast trygt å gå aleine på ein turveg kjem truleg an på fleire tilhøve, mellom anna belysning.

4. Attraktiviteten av tilbodet og konsekvens for vegeigar/-forvaltar

Dersom dei alternative løysingane ikkje vert oppfatta som attraktive i form av at ein kjem raskt og trygt fram til Hosanger sentrum, vil sannsynlegvis fylkesvegen (køyrevegen) nyttast av dei mjuke trafikantane. Dårleg drift og vedlikehald av grusvegen kan føre til at bebuarar vel å bruke fylkesvegen i staden. Dette gjeld spesielt rullestolsbrukarar og barnevognbrukarar, som i tillegg vil ha problem med eit så bratt tilbod som skissert, sjølv ved god drift.

Viss mjuke trafikantar i framtida vel køyrebanda framfor den alternative løysinga, vil det kunne kome krav til fylkesvegeigar og -forvaltar i framtida. Det er vegeigar og vegforvaltar som kan gje premissane for utbygging i denne saka og i liknande saker.

Oppsummering og tilråding frå Statens vegvesen

Statens vegvesen er generelt positiv til tursti og liknande som tilbod langs fylkesveg for mjuke trafikantar, der slike tilbod kan betre eksisterande tilhøve på staden eller det er tenkt som eit supplerande tilbod. Statens vegvesen er likevel skeptisk til slike alternative løysingar når ein planlegg nye utbyggingar som t.d. bustadfelt og næringsområde, som medfører auka trafikk og fleire gåande og syklende.

Statens vegvesen ser det som problematisk at område som ikkje har eit tilfredsstillande tilbod til mjuke trafikantar, eller der etablering av eit slik tilbod vert for dyrt for utbyggjar, vert lagt ut som område for bustad i kommuneplanen. I dette tilfellet har kommunen sjølv vedteke rekkefølgekrav om at tilbod til mjuke trafikantar må vere etablert før område til bygg og anlegg kan takast i bruk.

I denne saka er det i hovudsak dei planlagde bustadane i planen for Hushovdestølen, og ikkje eksistandne bebuarar, som utløyer behovet for eit tilbod til mjuke trafikantar. Statens vegvesen er derfor kritisk til at ei løysing som ikkje er universelt utforma og som kan få utfordringar knytt til drift og vedlikehald, skal vere hovudtilbodet til mjuke trafikantar mellom Hosanger sentrum og Hushovdestølen.

Vi er også bekymra for kva presedensverknadar dette kan få, både i liknande sakar etter gjeldande kommuneplanar, og ved rullering av kommuneplanar. Det kan til dømes tenkast at kommunar vil legge ut fleire område til bustad utan tilfredsstillande tilbod til mjuke trafikantar, med forhåpningar om at slike «enklare» alternativ kan akseptertast når det kjem til detaljregulering.

Dersom fylkeskommunen vil akseptere ei alternativ løysing til gang- og sykkelveg som ikkje går langs med fylkesvegen, rår Statens vegvesen at det vert sett følgjande krav til det alternative tilbodet:

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