



## Statens vegvesen

Osterøy kommune

5282 LONEVÅG

Behandlande eining:  
Region vest

Sakshandsamar/telefon:  
Kristina Ebbing Wensaas /  
55516805

Vår referanse:  
17/27212-8

Dykkar referanse:

Vår dato:  
21.04.2017

### Uttale om gang- og sykkeltilbod mellom Hoshovde og Hosanger – Vedtak frå fylkeskommunen – Reguleringsplan Hoshovdestølen – gnr. 87 bnr. 14 m.fl. – Osterøy kommune

Vi viser til saksprotokoll i fylkesutvalet 30.3.2017 som gjeld sak om gang- og sykkeltilbod mellom Hoshovde og Hosanger i Osterøy kommune (vedlagt). Vi viser også til vår vurdering av saka i notat til fylkeskommunen datert 15.2.2017 (vedlagt).

#### Krav til utforming og kvalitetar ved alternativt gang- og sykkeltilbod

Som det kjem fram av protokollen frå 30.3.2017 stiller fylkespolitikarane seg bak ein alternativt gang- og sykkelveg som ikkje går langs med fylkesvegen. Dei stiller vidare krav til kvaliteten på eit slikt alternativt tilbod. Statens vegvesen er einig i krava, og vil sette dei som ein føresetnad for vidare planarbeid. Eit eventuelt planforslag må vise eit tilbod som ivaretek desse. Ved behov kan forslagsstillar ta kontakt med Statens vegvesen før innsending av planforslag for å få ei vurdering av planen før offentleg høyring.

Som vi skreiv i notatet vårt til fylkeskommunen er vi bekymra for utfordringar knytt til drift og vedlikehald av gang- og sykkelvegen, spesielt om det er tenkt at dette skal gjerast i privat regi. Korleis dette kan og skal følgjas opp er uklart, og vi rår derfor til at det må vere eit kommunalt ansvar å drifte og vedlikehalde eit tilbod som ikkje ligg langs fylkesvegen må vere kommunal. Breidda på 2,5 meter vil gjere det svært krevjande med drift og vedlikehald, spesielt ved vinterstid. Dette vil krevje spesialtilpasse driftsapparat. Vi rår derfor framleis til ei minimumsbreidde på 3 meter. Slik vi ser det er det ikkje breidda som er problematisk å få til i området. Kravet til universell utforming medfører at dei alternative traseane som til no har vore lagt fram og utforminga av desse ikkje kan godkjennast, då dei mellom anna er for bratte.

#### Våre interesser i saka og bakgrunnen for rekkefølgekrav

I tillegg til å vere forvaltar av fylkesveg på vegne av fylkeskommunen er Statens vegvesen òg statlig sektorstyresmakt innan transport. Ei av våre oppgåver er å sjå til at ny utbygging er i

Postadresse  
Statens vegvesen  
Region vest  
Postboks 43  
6861 LEIKANGER

Telefon: 02030  
firmapost-vest@vegvesen.no  
Org.nr: 971032081

Kontoradresse  
Nygårdsgaten 112  
5008 BERGEN

Fakturaadresse  
Statens vegvesen  
Regnskap  
Postboks 702  
9815 Vadsø

samsvar med nasjonale og lokale mål om at ein skal kunne gå og sykle i kvardagen, og at born skal ha trygg skuleveg. Derfor må nye utbyggingsfelt ha tilkomst for mjuke trafikantar, noko Osterøy kommune har sikra gjennom føresegn i kommuneplanen.

Problemstillinga på Hoshovdestølen er ikkje uvanleg, og er tilsvarande i fleire plansaker vi uttalar oss til i både Osterøy kommune og andre kommunar; etablering av nye bustader i område utan trygg og tilrettelagt veg for mjuke trafikantar. Vår oppgåve i planarbeidet er å sikre at tilbodet til mjuke trafikantar er trafikkikkert, universelt utforma og attraktivt. Ved til dømes manglande drift og vedlikehald, manglande belysning, bratte parti og omvegar, vil ein risikere at tilbodet ikkje vert brukt og at nokre mjuke trafikantar (spesielt born og dei som nyttar hjul) vel å nytte fylkesvegen i staden, som ikkje har eit separat tilbod. Dette fører både til ein auka risiko for ulykker for dei som går og sykklar, og til at færre vel å gå eller sykle. Ei slik utvikling ved ny utbygging er ikkje i tråd med nasjonale og lokale retningslinjer og mål innan klimavenleg transport, trafikktryggleik og folkehelse.

Rekkefølgjekrav om tilbod til mjuke trafikantar skal fyrst og fremst ivareta desse omsyna, og vi skal vurdere kva som er godt nok for at det er forsvarleg å bygge ut nye bustadområde. I ei slik vurdering meiner vi at omsynet til utbyggar si økonomiske berekraft i prosjektet ikkje kan vege tyngst. Der det manglar gang- og sykkeltilbod og det vert for utfordrande og kostbart for utbyggar å bygge, er området ikkje modent for utbygging. I slike tilfelle må utbyggar vente til anten offentleg eller privat finansiering er tilstrekkeleg til å dekke kostnadane det inneber å sikre desse omsyna.

Plan- og forvaltningsseksjon Bergen  
Med helsing

Sindre Lillebø  
seksjonssjef

Kristina Ebbing Wensaas

*Dokumentet er godkjent elektronisk og har difor ingen handskrivne signaturar.*

Vedlegg: 2

Kopi  
Fylkesmannen i Hordaland, Postboks 7310, 5020 BERGEN  
Hordaland fylkeskommune, Postboks 7900, 5020 BERGEN  
Arkitektgruppen CUBUS AS, Postboks 294 Sentrum, 5804 BERGEN

## Saksprotokoll i fylkesutvalet - 30.03.2017

Innstillinga vart samrøystes vedteken.

### Vedtak

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.  
  
Fylkesutvalet vil peike på at både Nedre trasé og Åsen vert vurdert, men vil påpeike at alternativ 1, Nedre trasé, kan synest mindre trafikksikker, blant anna ved at den ikkje synest å gå heilt inn til Hosanger.
2. Fylkesutvalet legg til grunn at fylkeskommunen ikkje får ansvaret for drift og vedlikehald for den alternative løysinga.
3. Fylkesutvalet set krav til utforminga av det alternative tilbodet, ved at den må:
  - Vere universelt utforma
  - Det kan akseptrast ned mot 2,5 meters 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».



## Statens vegvesen

### Notat

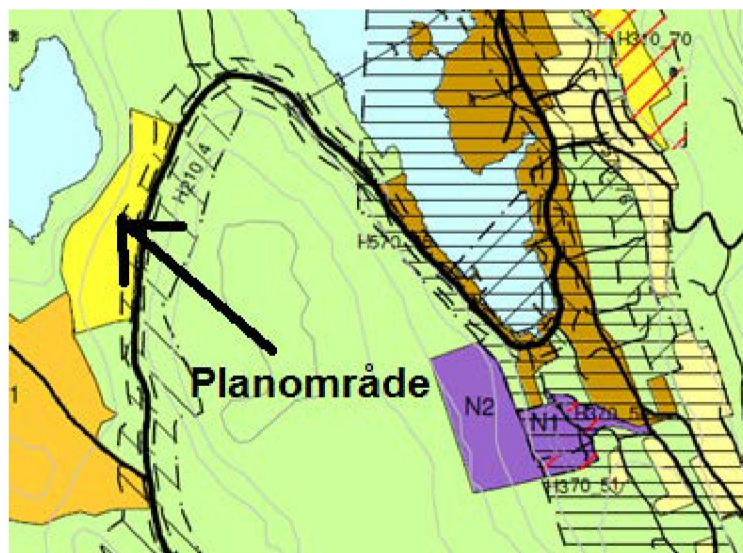
Til: Hordaland fylkeskommune  
Fra: Statens vegvesen  
Kopi til:

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

## Rekkefølgekrav om tilbud til mjuke trafikantar – Forslag til alternativ løsning – 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 vegstrekket 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.

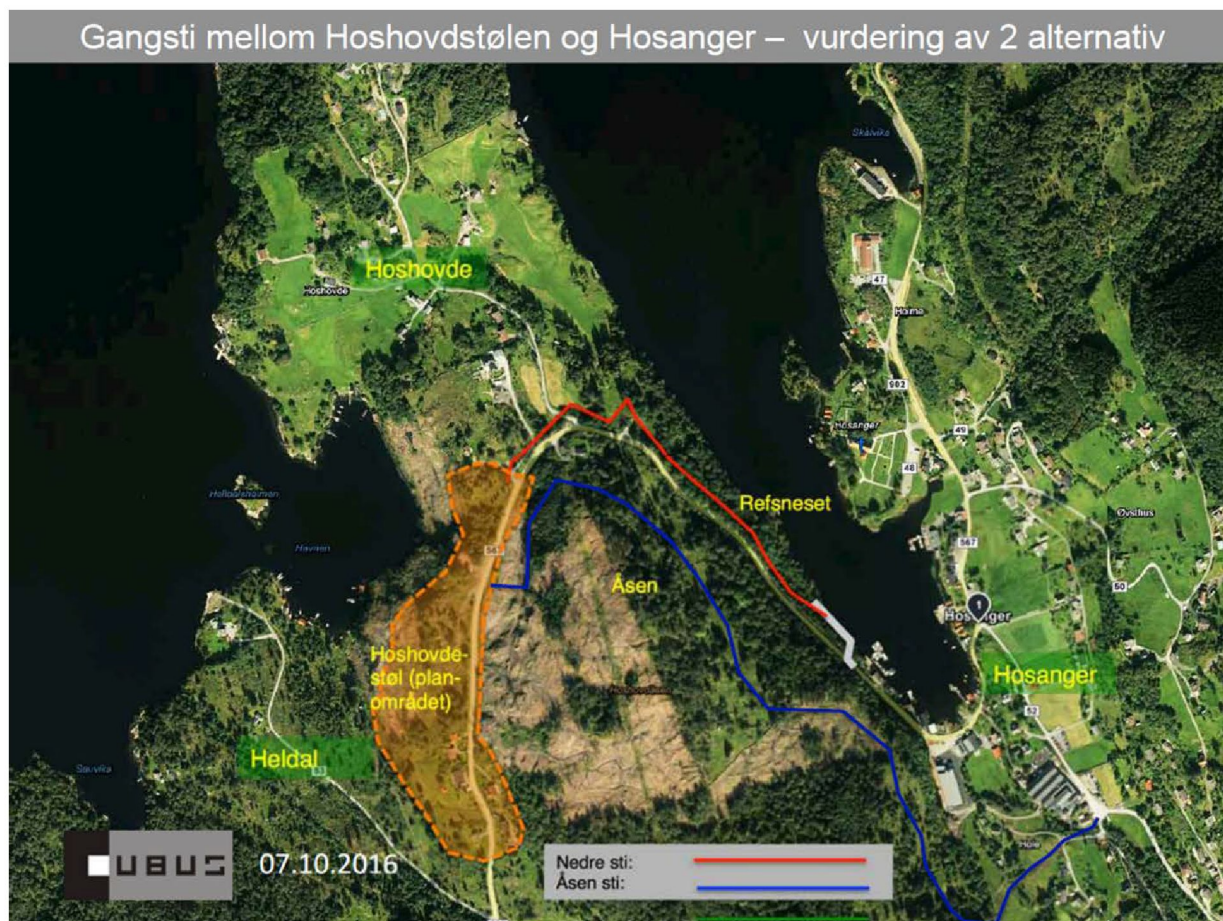
Statens vegvesen etterspør Hordaland fylkeskommune sin politikk for slike saker. Denne saka kan skape presedensverknader i både Osterøy kommune og andre kommunar i Hordaland, og dermed føre til at fleire utbyggingar som dette vert tillatne utan eit tilfredsstillande tilbod til mjuke trafikantar, når 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 fordelar 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 likeverdig 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 dreneringsløyising. 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. Dårlig 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 køyrebanane 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 syklande.

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 rekkefølgekrev 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 eksistandre 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 akseptrast 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 breidde 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