

SAKSPAPIR

Saksnr	Utval	Type	Dato
024/20	Heradsstyret	PS	27.05.2020

Saksbehandlar	ArkivsakID
Wenche-Mari Bliksås	20/1031

Starte søknadsprosess for nedsett fartsgrense på fylkesvegar i Osterøy kommune

Vedlegg:

trafikksikring-01-innstilling fra arbeidsgruppa - trafikksikringsnemnda

Statens vegvesen - NA-rundskriv 2018-10 Fartsgrensekriterier

Statens vegvesen - Hvordan fartsgrensene bestemmes i Norge

Samlerapport personskadeulykker Osterøy kommune 2004 - 2013

Rådmannen sitt framlegg til vedtak:

Rådmannen får fullmakt til å starte søknadsprosess for nedsett fartsgrense på dei strekningane som trafikksikringsnemnda har fremma, med høgast prioritet på strekningar knytt til pågåande reguleringsplanar.

Dei prioriterte strekningane er:

- fylkesveg 567 Saltverket – Fotlandsvåg sentrum
- fylkesveg 567 Børo - Helldal

Heradsstyret - 024/20

HS - behandling:

Aksel Mjøs, H, bad om vurdering av sin gildskap i saka som tiltakshavar for framtidig bustadfelt og nedsett fartsgrense kan vera gunstig for å reguleringsplanen gjennom.

Kari L. Mjøs, KRF, bad om vurdering av sin gildskap i saka som tiltakshavar for framtidig bustadfelt og nedsett fartsgrense kan vera gunstig for å reguleringsplanen gjennom.

Dei tok ikkje del i møtet ved avgjerd om gildskap - 24 medlemmer/varamedlemmer til stades.

AVRØYSTING

Aksel Mjøs, H, - vart kjend gild med 23 røyster (5SP,3AP, 1MDG,7FRP,3H,2KRF,1V,1SV)
mot 1 røyst (1SV)

Kari Mjøs;KRF - vart kjend gild med 24 røyster (5SP,3AP, 1MDG,7FRP,3H,2KRF,1V,1SV)
mot 1 røyst (1SV)

Grunngjeving:

Heradsstyret fann at det ikkje låg føre opplysningar som gjer dei ugilde etter fvl. § 6, 1. ledd, bokstav a – e.

Ein fann heller ikkje at det låg føre opplysningar som gjer at dei må kjennast ugild etter same lov, 2. ledd: "Likeså er han ugild når andre særegne forhold foreligger som er egnet til å svekke tilliten til hans upartiskhet, blant annet skal legges vekt på om avgjørelsen i saken kan innebære særlig fordel, tap eller ulempe for ham selv eller noen som han har nær personlig tilknytning til."

Aksel Mjøs, H og Kari L. Mjøs, KRF, kom tilbake til møtet - 26 medlemmer/varamedlemmer til stades

Hjalte H. Gislason, H, gjorde slikt framlegg om tillegg: "Innstillinga frå arbeidsgruppa for revisjon av handlingsdelen i Temaplan for trafikksikring i Osterøy kommune 2016-2020 vert tatt opp som eige sak i neste heradsstyremøte der heradsstyret skal ta stilling til om nye prioriteringslister skal leggjast ut på høyring og offentleg ettersyn."

Trude Tomren, MDG, gjorde slikt framlegg: "Rådmannen får fullmakt til å starte søknadsprosess for nedsett fartsgrense på dei strekningane som trafikksikringsnemda har fremma, med høgast prioritet på strekninga -fylkesveg 567 Børo - Helldal, knytt til pågåande reguleringsplan."

AVRØYSTING

Trude Tomren sitt framlegg - fall med 24 røyster (4H,3KRF,3AP,4SP,1V,2SV,7FRP)
mot 2 røyster (1SP,1MDG)

Hjalte H. Gislason sitt framlegg - vedteke med 22 røyster (4H,3KRF,3AP,1SV,5FRP,1V,5SP)
mot 4 røyster (1MDG,1SV,2FRP)

Rådmannen sitt framlegg
med tillegg - vedteke med 25 røyster (4H,5SP,1V,2SV,7FRP,3AP,3KRF)
mot 1 røyst (1MDG)

HS - vedtak:

"Rådmannen får fullmakt til å starte søknadsprosess for nedsett fartsgrense på dei strekningane som trafikksikringsnemda har fremma, med høgast prioritet på strekningar knytt til pågåande reguleringsplanar.

Dei prioriterte strekningane er:

- fylkesveg 567 Saltverket – Fotlandsvåg sentrum
- fylkesveg 567 Børo - Helldal

Innstillinga frå arbeidsgruppa for revisjon av handlingsdelen i Temaplan for trafikksikring i Osterøy kommune 2016-2020 vert tatt opp som eige sak i neste heradsstyremøte der heradsstyret skal ta stilling til om nye prioriteringslister skal leggjast ut på høyring og offentleg ettersyn."

Saksopplysningar:

Bakgrunn

Det er fremma motsegn frå Statens vegvesen i reguleringsplanane Holmane næring og Saltverket etter 1. gongs høyring. Det er blant anna sett rekkjefølgekrav om utbetring av fylkesveg og opparbeiding av fortau inn til Fotlandsvåg skule/senter.

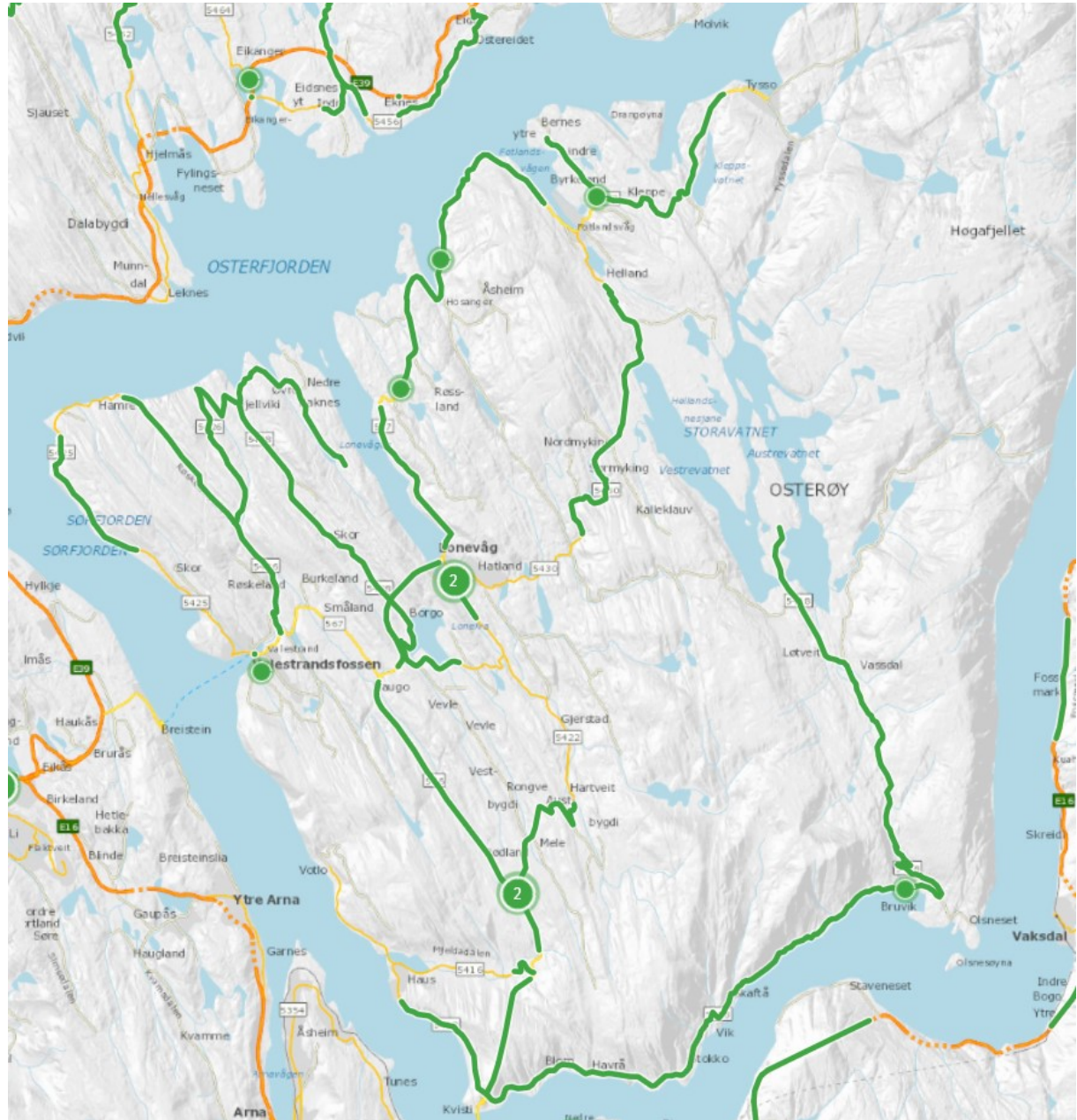
Desse planane er private reguleringsplaner. Reguleringsplan for Holmane næring vart starta opp i 2012, men grunna lang og krevjande reguleringsprosess, har krav til vegutforming endra seg undervegs. Desse krava er svært økonomisk krevjande for dei private tiltakshavarane. Rådmannen meiner krava er uforholdsmessig store i forhold til kva ein kan forvente at private verksemdar kan ta på seg av kostnader knytt til rekkjefølgekrav. Slike krav kan vere øydeleggjande for næringsutviklinga på Osterøy og gjere det mindre attraktivt for private å starte opp reguleringsplanar i kommunen. Etter dialogmøte med Fylkesmannen og Statens Vegvesen (SVV) vart det bestemt at reguleringsplanane skal til mekling. Dersom meklinga ikkje fører fram, kan kommunen ta planane til endeleg handsaming i kommunal- og moderniseringsdepartementet.

Som ein del av arbeidet med å få gjennom planane i systemet, ønsker rådmannen å søke om redusert fartsgrense på Osterøy, med forslag til fleire strekningar. SVV og Fylkeskommunen har vore klare på at trafikktryggleik og omsyn til barn og unge skal vektleggast svært høgt. **Dette vil primært gjelde strekningar med høg fartsgrense, der regulering og utbetring av vegen vil ha høge krav til**

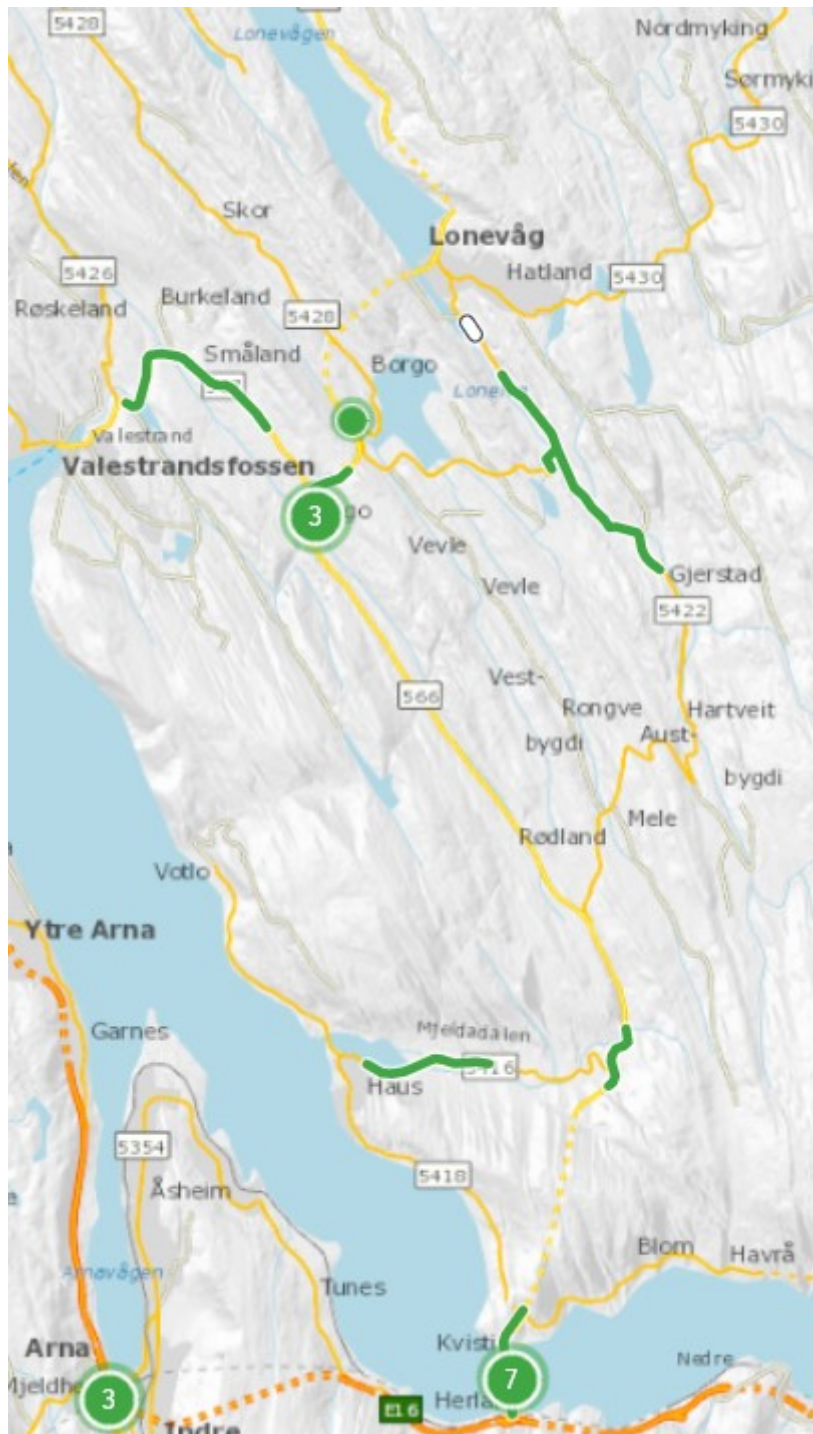
trafikksikring og vil vere økonomisk krevjande å opparbeide og/eller utbetre.

Fartsgrenser på Osterøy

Sidan bygdene og tettstadene ligg spreidd i kommunen, vert det lange strekningar med 80 km/t som knyt bygdene saman. For lettast å gje ei oversikt over dei ulike fylkesvegane, er dei vist i kartutsnitt frå Statens vegvesen sitt vegkart. Dei grønne linene på figur 1 visar fylkesvegar med fartsgrense 80 km/t.



Figur 1 - Grønne liner syner strekninger med fartsgrense 80 km/t.
Fylkesvegar som har fartsgrense 60 km/t er vist på figur 2



Figur 2 - Grønne liner syner vegstrekninger med fartsgrense 60 km/t

Fylkesvegar med fartsgrense på 50 km/t er vist på figur 3.



Figur 3 Grøne liner visar vegstrekingar med fartsgrense 50 km/t

Som det går fram av karta har største delen av fylkesvegane på Osterøy ei fartsgrense på 80 km/t, og vil ha høge krav til utforming ved utbetring og planlegging.

Trafikksikringsnemd – «Vi skal jobba for trygg og sikker veg som bind bygder saman og som fremjar folkehelsa»

I samband med forslag til revidering av temaplan for Trafikksikring 2016-2020, vart det oppretta ei politisk arbeidsgruppe, med mandat frå Heradsstyrevedtak 100/18, dato 12.12.2018. Tema i

handlingsdelen som skulle reviderast var «C. Mindre investeringstiltak. D. Utarbeiding av planar. E. Større investeringstiltak. F. Rassikring. G. Vedlikehald. H. Ikkje aktuelle tiltak.»

I førebuingarbeidet inviterte gruppa, og hadde samtalar med sektorleiar for samfunnsutvikling i kommunen, leiar i utval for miljø og samferdsle i Fylkeskommunen, og politikontakten på Osterøy. Representant frå Statens Vegvesen var invitert, men hadde ikkje høve til å kome. Gruppa inviterte og alle grendelaga i kommunen til å komme med innspel til trafikksikring.

Utanfor mandatet vart det i tillegg til punkta som skulle reviderast, presentert ei liste over forslag til endringar av fartsgrenser. Grunnlag for denne lista var tilbakemeldingar frå grenderåda som har ynskje om lågare fartsgrenser på ulike strekningar i deira grender. Reduksjon av fartsgrensa vart grunngjeve som eit rimelegare tiltak og raskare å innføre enn vegutbetring og fysiske trafiktryggleikstiltak.

Fullstendig liste er lagt ved i saksframlegget.

Fartsgrenser og fartsgrensekriterier

Statens vegvesen utgreier i A-rundskriv 2018/10 – Fartsgrensekriterier om dei ulike kriteria for fartsgrenser, som er forankra i nullvisjonen. I følge nullvisjonen har vegeigar eit ansvar for å leggje til rette for ønska åtferd, slik at ingen skal døye eller verte hardt skadd i trafikken. Ved årsskiftet vart veg mynde for fylkesveg overført frå Statens vegvesen til Fylkeskommunen.

Rundskriv og informasjonsark for korleis fartsgrenser vert bestemt i Norge er lagt ved i saksframlegget.

Busetnaden på Osterøy er generelt spreidd når ein kjem utanfor sentra. Difor er det mange stader som ikkje fell inn i SSB sin definisjon av tettbygd strøk, som Statens vegvesen tek utgangspunkt i når dei vurderer fartsgrenser:

«En husansamling der det bor minst 200 personer og avstanden mellom husene normalt ikke overstiger 50 m. Det er tillatt med avvik når det mellom husene er områder som ikke skal bebygges, som parker, idrettsanlegg, industri eller naturlige hindringer som elver eller dyrkbare områder. Husklynger som naturlig hører med til tettstedet tas med inntil en avstand på 400 m fra tettstedskjernen» (A-rundskriv 2018/10 – Fartsgrensekriterier, side 5).

For å søkje om nedsett fartsgrense skal kartutsnitt over vegstrekninga, grunngjeving og eventuell forankring i kommunen sin Trafikksikringsplan sendast til Fylkeskommunen. Dei nyttar mellom anna Statens vegvesen sine normalar- og handbøker, ulukkesstatistikkar, uttale frå politi og fartsgrensekriterier til å vurdere sakene. Dersom Fylkeskommunen finn grunnlaget for å endre fartsgrensa, lagar dei ei innstilling om dette som vert sendt til Statens vegvesen, som er vedtaksmynde i slike saker.

Krav til utforming av veg og løysingar for mjuke trafikantar

For kva krav utforming av veg og løysing for mjuke trafikantar skal ha, er det fleire faktorar som spelar inn. Til dømes kva type veg det er, kor mange bilar som køyrar på strekninga (målt i årstdøgntrafikk ÅDT), tal på gåande og syklande, om det er skuleveg og eksisterande fartsgrense. Statens vegvesen sin handbok N100 "Veg og gateutforming" listar opp dei ulike krava ut i frå desse og andre faktorar.

Til dømes skal veg med fartsgrense 80 km/t og med ein ÅDT høgare enn 500 vere utforma som 2-felts veg som er 7,5 m brei, der kvar køyrebane er 3 meter og med vegskulder på 0,75 m. For gåande og syklande skal det etablerast gangveg og/eller gang- og sykkelveg parallelt med vegen, som bør ha ein breidde på minimum 2,5 meter.

For strekningar med fartsgrense 60 km/t er krav til vegbreidde den same som 80 km/t, men løysingar for mjuke trafikantar kan løysast på lokalt vegnett eller eventuelt som parallell gang- og/eller sykkelveg. Parallell gang- og/eller sykkelveg bør etablerast når ÅDT er over 1000 og potensial for gåande og syklande stig over 50 i døgnet, eller på strekningar som er definert som skuleveg. Dersom

det er vanskeleg å få til ein eigen gang- og/eller sykkelveg, og kor ÅDT er under 4000 kan vegskulder utvidast til 1,5 meter på begge sidene. Denne løysinga bør ikkje brukast dersom strekninga er definert som skuleveg.

Dei største forskjellane for utforming er ved fartsgrense 50 km/t. Men kriteria for 50 km/t er at det er eit tettbygd strøk. Ei fartsgrense på 50 km/t kan nyttast på strekningar utanfor tettbygde strøk som ikkje tilfredsstiller krav til fart i kryssningsstader for gåande, på strekningar med mange avkøyrslar, strekningar med tilbod/verksemdar som gjev aktivitet langs veg og langs strekningar med krevjande utforming/kurvatur.

Dette er ei forenkla framstilling, og det må kartleggast ut i frå dei lokale høva for kva krava til utforming skal vere. For utfyllande informasjon, sjå [handbok N100 "Veg og gateutforming"](#).

Status på søknader om nedsett fartsgrense på fylkesvegar

Det er ei pågåande sak om forlenging av 40 km/t sona før Haus sentrum frå Mjelddalen. Fartsgrensa vart i 2016 redusert frå 50 km/t til 40 km/t gjennom sentrumsområdet, og det vart etablert 3 modifiserte 40-humper. I samband med at fartsgrensa i Haus sentrum vart sett ned vart det rett før Skårasvingen auka fartsgrense til 60 km/t og opp gjennom Mjelddalen. Svingen er uoversiktleg og har ikkje fortau. Frå desember 2016 er det sendt inn fleire søknadar om å forlenga 40- sona til den gamle brannstasjonen i Haus, slik at Skårasvingen kjem innanfor 40-sona. Det er sendt oppfordringar frå politiske utval til Statens vegvesen om å vurdere trafikken i samband med skulestart- og slutt.

I brev av 29.12 2016 skriv Statens vegvesen at «*Statens vegvesen er av den oppfatning at utstrekningen på ovennevnt fartsgrense bør holdes så kort som mulig. Dette argumenteres i at trafikanter i større grad respekterer skiltet fartsgrense når denne fremstår som forståelig og fornuftig. Strekningen fra den gamle brannstasjonen til eksisterende fartsgrensesnitt 40km/t, er stort sett oversiktlig og innehar få avkjørslar. Å forlengje 40 km/t fartsgrensen mot den gamle brannstasjonen, omtrentlig 500 meter, kan for mange synes uforståelig, der respekten for fartsgrensen da blir minimal.*»

Statens vegvesen gjennomførte målingar i sentrum og mot strekninga mot gamle brannstasjonen i januar 2017. Dei viste at folk køyrde under fartsgrensa. Statens vegvesen fann ikkje grunnlag for å forlengje 40-sona.

I Formannskapet 21.11 2018 vart det gjort samrøystes vedtak om å sende inn søknad på nytt med grunnlag i nye fartsgrensekriterier av oktober 2018, og med melding om ei nesten-ulukke med mor og born i svingen. Formannskapet ba om at 40-sona måtte forlengast opp til den gamle brannstasjonen, slik at Skårasvingen kom innanfor 40-sona.

Statens vegvesen skriv i brev datert 13/5 2019 at "*Deler av Fv 359 har fartsgrense 40 km/t, et strekk langs Mjeldavågen har fartsgrense 60 km/t som er i tråd med 'NA- rundskriv 2018/6 Fartsgrensekriterier'. Det har tidligere vært foretatt fartsmålinger som viser at farten er lavere enn skiltet fartsgrense. Statens vegvesen ser ingen grunn til endring av fartsgrensen på dette strekket og henviser til vegtrafikklovens § 3 og politiet dersom det er uaktsom kjøring på denne strekningen.*"

Det vart samrøystes vedteke av Formannskapet 5/6 2019 at rådmannen skulle ta opp saka med Statens vegvesen og be om ein ny vurdering. I siste brev skriv Statens vegvesen (26.08.2019) at dei vil foreta fartsmålingar før dei vil vurdere ei eventuell forlenging av 40 km/t sona ut av sentrum.

Ein annan søknad om nedsett fartsgrense vart sendt til Fylkeskommunen i februar i år, med kommunen som kopimottakar. Privatpersonar har sendt inn søknad med ønske om nedsett fartsgrense på strekningar inn mot Bruvik, støtta med underskrifter frå lokalbefolkning frå dei aktuelle strekka. Dei er uroa for born og vaksne som ferdast langs vegen. Dei er spesielt uroa for skuleborn som må stå langs vegen for å vente på skulebuss, då det ikkje busslommer. Fartsgrensa er 80 km/t, vegen er i dårleg stand og dei opplever at folk ikkje tilpassar køyringa etter forholda.

Kommunen har pr 13.05 ikkje motteke saka til uttale frå Fylkeskommunen.

Osterøy kommune har politisk og administrativt stort fokus på trafikktryggleik for innbyggjarane og arbeider for å sikre best mogleg vilkår ut ifrå dei rammevilkåra som finnast. Ulukkesstatistikken for Osterøy kommune 2004-2013 visar at det er fylkesveg 567 som har den høgaste førekomst av ulukker, med utforkøyringar som størst skadekategori. Rapporten visar ikkje fartsgrense på dei ulike ulykka, men høg fart og økt sjanse for ulukker er ei kjend samanheng. Ulukkesstatistikken ligg vedlagt saksframlegget.

Planlegging i kommunen

Det er utfordringar knytt til planlegging, anten det er næringsområde eller bustadområde. For planlegging av til dømes nye bustadområde der dagens fartsgrense er 80 km/t, må det planleggast med krava som er knytt til eksisterande fartsgrense, sjølv om bustadområdet, når det er ferdig opparbeidd, oppfyller kriteria til å ha ei fartsgrense på 50 eller 60 km/t. Etter ferdig opparbeidd bustadområde, vert det gjort nye vurderingar om kriteria for å sette ned fartsgrensa til 50 eller 60 km/t vert oppfylt. Difor er det høge krav for planlegginga av til dømes bustadområde som naturleg vil ha ei 50 sone når det er ferdig utbygd, men som må opparbeidast med krava til ei fartsgrense på 80 km/t. I eit ikkje-utbygd område vil ikkje krava til å sette ned fartsgrensa vere til stades, før bustadområdet er bygd.

I dei pågåande reguleringsplanane Holmane næring og Saltverket næringsområde i Fotlandsvåg har det vorte fremma motsegn frå Statens vegvesen, med krav om rekkjefølgekrav som inneber å utbetre til tofelts-veg og fortau/tilbod til mjuke trafikantar frå Saltverket, forbi Holmane næringsområde og inn til avkøyrsløp til Fotlandsvåg skule før dei får igangsetjingsløyve innanfor næringsområdet. Opparbeiding av veg og fortau som tilfredstillar Statens vegvesen sine krav, er kostnadskrevjande for tiltakshavarane.

Pågåande reguleringsplan for Hoshovdstølen bustad og strandsone har drege ut i tid, mykje grunna avklaringar for trasé inn mot skule og barnehage i Hosanger. Vegmynde krev fortau og utbetring av fylkesveg frå Hoshovde og inn til Hosanger sentrum. Eit slikt krav er svært kostnadskrevjande og prosjektet vil ikkje vere økonomisk berekraftig å gjennomføre. Difor vert forbindelsen til Hosanger planlagt som gangveg over Åsen, som skal vere eit tilfredsstillande og attraktivt tilbod til gåande og syklande frå bustad- og hyttefeltet i Helldalen og Hoshovde. Her er det forventa at det vert fremma motsegn frå veg- og trafikksikringsmynde ved at det ikkje vert regulert fortau langs fylkesvegen frå planlagt bustadområde og ned mot Hosanger.

Konklusjon og tilråding

På bakgrunn av krava som vert stilt frå veg- og trafikksikringsmynde i planlegging knytt til høg fartsgrense, ynskjer rådmannen å sende inn søknad til Fylkeskommunen om nedsett fartsgrense på strekningane som trafikksikringsnemda tilrår, med høgast prioritet på dei strekningane der det er pågåande reguleringsplanar som har stoppa opp grunna motsegn eller varsla motsegn.

Dei prioriterte strekningane er:

- fylkesveg 567 Saltverket – Fotlandsvåg sentrum
- fylkesveg 567 Børo - Helldal

For Osterøy kommune er det både politisk og administrativt svært høgt prioritert med trafikktryggleik, og det har kome trafikksikringsmidler frå Fylkeskommunen knytt til tiltak i Trafikksikringsplanen. Dette har vore tiltak knytt til sentrumsområde og tiltak i høve skuleveg.

