



Statens vegvesen

Fylkesmannen i Hordaland
Samordningsprosjektet

Behandlande eining:
Region vest

Sakshandsamar/telefon:
Tone Bøyum / 55516792

Vår referanse:
16/69729-4

Dykkar referanse:

Vår dato:
15.01.2018

Uttale – Kommunedelplan for Bø – Fv. 409 – Høyring av plan og oppheving av eldre reguleringsplanar – Radøy kommune

Vi viser til offentlig ettersyn av Kommunedelplan for Bø i Radøy kommune. Høyringsfrist er 15.01.2018.

Statens vegvesen skal sørge for at føringar i Nasjonal transportplan (NTP), statlege planretningslinjer for samordna bustad-, areal og transportplanlegging, vegnormalane og andre nasjonale og regionale arealpolitiske føringar ver tekne i vare gjennom planlegginga. I denne planen uttalar vi oss som statleg fagstyresmakt med sektoransvar innanfor vegtransport, deriblant trafikktryggleik, og som forvaltar av fylkesveg på vegne av fylkeskommunen.

Statens vegvesen var i møte med kommunen 09.01.2018 for å drøfte framlegget. I møtet drøfta vi mellom anna trafikktryggleiken, detaljeringsgraden i planframlegget, byggjegrænse mot veg, standardval på fylkesvegen mm.

Statens vegvesen vurderer at våre interesser ikkje er tatt i vare gjennom planen slik det ligg føre i planframlegget. Planskildringa viser til at omsynet til trafikktryggleiken, trygg skuleveg og infrastruktur er tatt i vare gjennom planarbeidet. Vi finn at denne målsetjinga ikkje vert gjenspegla i plankart og føresegner. Vår motsegn er knytt til vår rolle som statleg fagmynde med sektoransvar for trafikktryggleik og framkomst.

Vi vil også vise til *Områdeplan for Bøvågen* som vi hadde motsegn til i 2015. Vi meiner at dei merknadene vi hadde til denne planen ikkje er løyst gjennom *Kommunedelplan for Bø*.

Bakgrunn:

Tettstaden Bøvågen nord på Radøy er utgangspunkt for planområdet. Fv. 409 går sentralt gjennom planområdet. Bøvågen er i stor grad utbygd etter eldre planar. Planområdet er samsvarande med *Områdeplan for Bøvågen* som tidlegare var under utarbeiding. Denne planen hadde Statens vegvesen motsegn til i 2015 med bakgrunn i trafikktryggleiken. Radøy kommune har no endra plantype frå områdeplan til kommunedelplan.

Føremålet med Kommunedelplan for Bø er å leggje til rette for god tettstadsutvikling og revitalisering av Bøvågen. Trygg skuleveg er løfta opp som overordna prinsipp for planlegginga. Planen skal i tillegg oppheve eldre reguleringsplanar som er del av planområdet til KDP for Bø.

Planprogram for kommunedelplanen som var på høyring syner til at «Infrastruktur» er eit fokusområde for planen. Det kjem vidare fram at «Trafikk og transport vil inngå som utgreiingstema». Vi svarte til dette i oppstartsmeldinga at ei trafikkanalyse kan vere eit nyttig verktøy for å forstå kva verknader planforslaget har på vegnettet for køyrande, gåande og syklende.

I planskildringa er det eit eige avsnitt som omhandlar *Veg og trafikktilhøve*. Her vert dagens situasjon summert opp, og for det meste er det tilhøva langs fv. 409 som vert skildra. Det vert synt til fleire vegstrekningar og punkt som ikkje er tilstrekkeleg utforma, mellom anna at det manglar tilbod til mjuke trafikantar og at vegbreidda er veldig variabel. Vegstandarden er også omtalt gjennom kapittelet «Barnetrakk». Det er vidare synt til i kapittel om ROS – analysen at den mest sentrale risikofaktoren som er avdekket i planarbeidet, har med trafikksikring å gjere. Mange av vegstrekningane er dårlege, og det manglar tilbod til mjuke trafikantar.

Vurdering av planframlegget:

Statens vegvesen er nøgd med at infrastruktur og trygg skuleveg er løfta opp som overordna tema og fokusområde i planarbeidet. Vi vil også vise til Regional areal- og transportplan for bergensområdet (2017) der det er eit mål at lokal vekst i transport vert tatt med gange, sykkel, og kollektivtransport. Det må difor leggjast til rette slik at det vert attraktivt å gå og sykle i Bøvågen. Det følgjer mange samfunnsgoder av dette, som til dømes redusert biltrafikk og auka folkehelse for innbyggjarane. Vi kan likevel ikkje sjå at desse utfordringane er tilfredstillande løyst gjennom planframlegget.

Vegstandard:

I følgje kapittel *Trafikkareal* s. 23 i planskildringa er det sett av areal til gjennomgåande 2 køyrefelt og vegbreidde på 6 meter. I tillegg er det berekna areal til fortau på 2,5 meter. Det er lagt vekt på at det skal vere moglegheit for samanhengande løysingar for gåande og syklende innanfor planområdet.

I vår motsegn til områdeplanen viste vi til at vi trengte meir detaljerte vegteikningar før vi kunne ta endeleg stilling til om planen i tilstrekkeleg grad tok i vare omsynet til trafikktryggleiken. Vi stilte opp konkrete krav om omfanget av veganlegget, mellom anna at «annan veggrunn» måtte vere minimum 3 meter og 1,5 meter der det var anlagt fortau. Vi meinte at fortau på 2,5 meter var for smalt til den bruken det er lagt opp til og at det burde leggast opp til eit tilbod til mjuke trafikantar på begge sider av vegen.

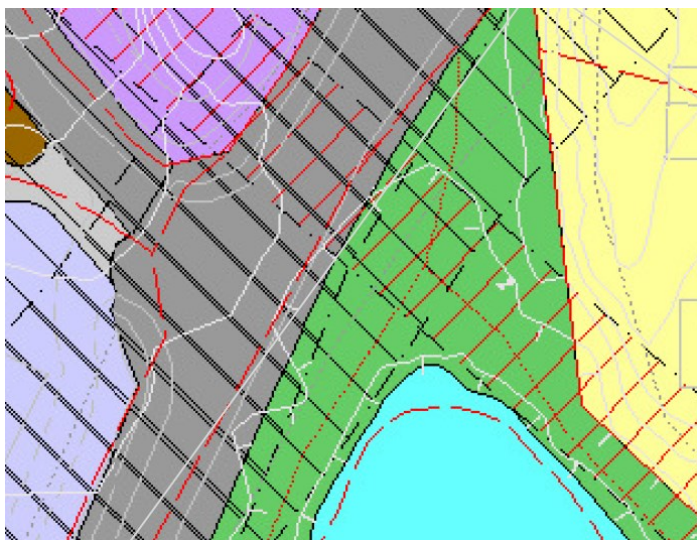


Fig. Del av planområdet. Viser mellom anna vegareal, byggjegrænse mot veg, noverande og framtidig gang- og sykkelveg og framtidig og noverande gangveg.

I det nye planframlegget er alt vegareal vist som same arealføremål i plankartet, dvs. at det ikkje vert skilt mellom køyrebane, fortau eller annan veggrunn. Vi kan difor heller ikkje no ta stilling til om det er satt av tilstrekkeleg areal til vegføremål i planen. I vårt møte med Radøy kommune 15.01.2017 diskuterte vi at vegprofil Sa2 kan vere ein aktuell vegstandard å ta utgangspunkt i for utforming av veganlegget. Vi har og drøfta framføring av fortau og gang- og sykkelveg, der vi har bedt om at dette vert lagt inn tosidig på deler av veganlegget frå barnehage og skule bort til sentrumsområdet, og einsidig på andre delar av veganlegget. Eit einsidig fortau må vere minimum 3 meter og helst meir, med bakgrunn i at ulike trafikantgrupper skal nytte veganlegget.

Planen har i følgje teiknforklaringane eigne føremål med framtidig og noverande gang- og sykkelveg og framtidig og noverande gangveg. I plankartet er desse vist med stipla linjer, men kvaliteten på plankartet gjer at det svært vanskeleg å følgje desse linjene, og vanskeleg å få inntrykk av dei overordna grepa i planarbeidet.

Føresegner og rekkjefølgjekrav:

Krav om regulering § 2.1 og Rekkjefølgjekrav § 2.4

Det er stilt krav om regulering jf. føresegn § 2.1 for Bustadområde B03, B04, B10 og B11, samt næringsområde N04 og sentrumsområda SE01–06.

Vi meiner at det må stillast rekkjefølgjekrav om trygg skuleveg for nye bustadområder. Vi meiner vidare at fylkesvegen må omfattast i arealet som skal inngå i felles planlegging for området B03 og B04, slik at ein mellom anna kan vurdere avkøyrsløse og kryss til fylkesveg, og slik at ein kan sikre at fylkesveg og tilbod til mjuke trafikantar kan sjåast i samanheng og opparbeidast samstundes. **Vi har motsegn til dette punktet.**

Vidare er det stilt rekkjefølgjekrav jf § 2.4 om at mellom anna avkøyrsløse skal vere ferdigstilt før det vert gjeve ferdigattest / bruksløyve. Vi meiner at dette rekkjefølgjekravet bør stillast til igangsetjingsløyve.

Trafikktryggleik

I planskildringa står det at byggjegrænse langs offentleg veg er synt i plankartet. Byggjegrænse skal ivareta omsynet til trafikktryggleiken, vedlikehald og drift av vegnettet, arealbehov ved utviding av vegen og miljøet langs vegen.

Byggjegrænse er synt i plankartet på ein måte som er vanskeleg å tyde. Så lenge veganlegget ikkje er planlagt og tekniske teikningar er utarbeidd, veit vi ikkje kor mykje areal som trengs for å utbetre veganlegget og for å leggje til rette for mjuke trafikantar. Planframlegget må difor leggje til grunn ei byggjegrænse på 30 meter langs fylkesveg. **Vi har motsegn til dette punktet med bakgrunn i omsynet til trafikktryggleiken.**

Vi finn også grunn til å kommentere at byggjegrænse frå kommunal veg er satt til 5 meter frå vegmidte. Kommunen må vurdere ulempene ved å bu for tett på veg, og vurderer behovet for å oppgradere fortau og andre tiltak for mjuke trafikantar langs kommunal veg. Med ei byggjegrænse på 5 meter frå vegmidte vil ein i praksis kunne oppføre større tiltak heilt inntil køyrevegen, med dei ulempene det medfører for til dømes sikt i avkøyrsløse. Statens vegvesen på si side legg til grunn byggjegrænse på 15 m i bustadområder. Noko av bakgrunnen for dette er faren for at born som leikar kan springe ut i vegbana under leik.

Fortetting og oppheving av eldre planar:

Planframlegget legg opp til at eldre reguleringsplanar i planområdet vert oppheva og at det skal leggjast opp til fortetting i desse områda. Vi meiner dette kan vere eit fornuftig grep. Samstundes er det ingen oppstilling på kva fortettingspotensial som ligg i desse områda. Ut frå våre erfaringar vil desse områda verte bygd ut først. Det er til dømes ikkje sett krav om trygg skuleveg i desse områda. Dette meiner vi den vidare planprosessen bør drøfte.

ROS – analyse

I planskildringa er det synt til at den mest sentrale risikofaktoren som er avdekkja i planarbeidet, har med trafikksikring å gjere. Det står og at det er sett krav til nye byggeområde som sikrar opparbeiding av gang- og sykkelveg på utsette strekningar.

Grovanalyser svarar ut dette med at det er lagt inn areal i planen på hovudvegane og det vil føre til betre tilhøve for barn og unge.

Statens vegvesen er ikkje samd i denne vurderinga. Vi meiner det er ein planteknisk feil at ROS –analysen avdekkjer trafikkfare til «Gul sone» som krev at tiltak skal gjennomførast for å redusere risiko, og at ein i analysen samstundes svarar dette ut med at det er lagt inn areal som skal vere med å redusere fare for uønska hendingar. Det at eit areal er omtalt og «lagt inn i plan» sikrar ikkje trafikktryggleiken i området. Det må stillast rekkjefølgjekrav at trygg skuleveg er sikra opparbeidd før nye utbyggingsområder vert tatt i bruk. Vi meiner at trafikktryggleiken difor ikkje er tatt i vare gjennom planarbeidet, og at ROS – analysen difor er misvisande.

Vi har motsegn til ROS – analysen.

Oppsummert:

Statens vegvesen meiner det er viktig å få til ein godt gjennomarbeidd plan som tek nødvendige omsyn til trafikktryggleiken og forholdet til mjuke trafikantar. Vi er svært nøgd med at infrastruktur og trygg skuleveg er løfta fram i planframlegget.

Vi har likevel vesentlege merknader til framlegget slik det ligg føre, og meiner at sentrale plantema som infrastruktur, trafikktryggleik og trygg skuleveg ikkje er løyst tilfredstillande gjennom dette planarbeidet. Det er mellom anna svært viktig for trafikktryggleiken at infrastrukturen i området vert ferdigstilt i takt med utbygginga.

Vi vil vidare oppmode Radøy kommune til å bruke Planforum i under prosessar med større planarbeid.

Vegavdeling Hordaland
Med helsing

Grethe Vikane
avdelingsdirektør

Sindre Lillebø
seksjonssjef

Dokumentet er godkjent elektronisk og har difor ingen handskrivne signaturar.

Kopi
Hordaland fylkeskommune, Postboks 7900, 5020 BERGEN
Radøy kommune, Radøyvegen 1690, 5936 MANGER