Rogaland fylkeskommune

**Vegforvaltning**

**Hjelmeland kommune**

Dato: **30.07.2026**
Saksbehandler:
Panagiota Kostara

# Samlenotat – vurdering av alternativer for fv.4678 og fv.4680, Hundsnesvegen.

## Bakgrunn

Rogaland fylkeskommune har vurdert flere mulige løsninger for å forbedre trafikksikkerheten og framkommeligheten på fv. 4678 og fv. 4680 mellom Kleppakrossen og Viganeset. Vurderingene bygger på tidligere planarbeid, gjeldende reguleringsplan og nye konsepter som er utarbeidet for å belyse ulike nivåer av måloppnåelse.
Formålet har vært å vurdere hvilke løsninger som best kan ivareta prosjektets mål om økt trafikksikkerhet, bedre framkommelighet og et tryggere tilbud for myke trafikanter. Alternativene representerer ulike ambisjonsnivåer – fra en full utbygging av hele strekningen til mer avgrensede og trinnvise tiltak.

## Planstatus og økonomiske rammer

Prosjektet er omtalt i gjeldende handlingsprogram med en økonomisk ramme på 100 millioner 2026-kroner. Etter fradrag for historiske prosjektkostnader på om lag 7 millioner kroner, utgjør tilgjengelig investeringsramme om lag 93 millioner 2026-kroner.
Reguleringsplanen ble vedtatt i 2016 og er nå over ti år gammel. Som følge av dette er retten til ekspropriasjon bortfalt. En eventuell gjennomføring av hele eller deler av reguleringsplanen forutsetter derfor at det oppnås minnelige avtaler med berørte grunneiere. De fleste alternativene i dette notatet vil kreve en eller annen form for planprosess eller at det oppnås minnelige avtaler med de grunneierne som blir berørte av tiltaket.

## Vurderte alternativer

Tabellen nedenfor gir en samlet oversikt over de vurderte alternativene, inkludert en kort beskrivelse, forventede konsekvenser, anslått investeringskostnad og anbefaling.
For en nærmere beskrivelse av de vurderte alternativene, herunder forutsetninger, vurderinger og anbefalinger, vises det til vedlegg «Vurdering av

alternativer for fv. 4678 og fv. 4680 Hundsnesvegen på strekningen mellom Kleppakrossen og Viganeset».

| Alternativ | Kort beskrivelse | Konsekvens | Anslått investeringskostnad | Anbefaling |
|---|---|---|---|---|
| 0 | Dagens situasjon | Ingen forbedring av trafikksikkerhet eller framkommelighet. | 0 MNOK | Anbefales ikke |
| 1 | Full utbygging iht. reguleringsplan | Høy måloppnåelse for både trafikksikkerhet og framkommelighet. | Ca. 370 MNOK | Anbefales |
| 2 | Fortau til Hundsnes | Bedrer forholdene for gående, men begrenset effekt for syklende og tungtrafikk. | Ca. 150 MNOK | Anbefales ikke |
| 3 | Fortau med punktutbedringer | Bedre framkommelighet, men noe redusert trafikksikkerhetsgevinst. | Ca. 170 MNOK | Anbefales ikke |
| 4 | Innkortet fortauløsning | Forbedrer forholdene lokalt, men begrenset måloppnåelse. | Ca. 90 MNOK | Anbefales ikke |
| 5 | Innkortet fortauløsning med mindre tiltak | Moderat forbedring av trafikksikkerhet og framkommelighet. | Innenfor rammen | Anbefales ikke |
| 6 | Punktvise framkommelighetstiltak | Bedrer framkommeligheten for tungtrafikk, men gir ingen løsning for myke trafikanter. | Tilpasses rammen | Anbefales ikke |
| 7 | Gang- og sykkelveg mellom rv. 13 og Askvik | Trafikksikkert tilbud for en prioritert delstrekning. | Om lag 100 MNOK (høy/middels usikkerhet) | Anbefales |
| 8 | Lokal gang- og sykkelveg mot Mowi | Trafikksikkert tilbud der behovet er størst. | Innenfor rammen (høy usikkerhet) | Anbefales |
| 9 | Trafikkstyring, innsnevringer og stedvise tiltak | Fleksibel løsning med moderat måloppnåelse. | Tilpasses rammen | Ikke prioritert |
| 10 | Møteplasser langs hele strekningen | Bedrer møteforhold og framkommelighet uten vesentlig økning i fartsnivå. | Tilpasses rammen (høy usikkerhet) | Anbefales |
| 11 | Ny forbindelse mellom rv. 13 og Vika – veg i dagen. | Betydelig potensial, men stor usikkerhet knyttet til gjennomførbarhet. | Ca. 350–450 MNOK | Se vedlegget for anbefaling |

Rogaland fylkeskommune

## Anbefaling

**Løsning med den største måloppnåelsen: Alternativ 1- Full løsning** vurderes som den løsningen som gir høyest samlet måloppnåelse. Løsningen oppfyller prosjektets opprinnelige mål ved å etablere et sammenhengende tilbud for myke trafikanter samtidig som framkommeligheten forbedres langs hele strekningen.

**Alternativ løsning:** Dersom en full utbygging ikke er aktuell, vurderes **alternativ 8** og **alternativ 7** som de mest hensiktsmessige løsningene. Disse prioriterer de delene av strekningen hvor behovet vurderes å være størst og kan gjennomføres trinnvis. For å gi et bedre beslutningsgrunnlag er det bestilt trafikktellinger, fartsmålinger og registrering av myke trafikanter i forbindelse med vurderingen av disse alternativene. Resultatene vil inngå i den videre vurderingen av tiltakene. **Alternativ 11** vurderes som et interessant langsiktig konsept som bør utredes videre dersom det blir aktuelt å endre trafikkstrukturen i området. Selv om det  har et betydelig potensial for å forbedre både trafikksikkerhet og framkommelighet ved å flytte gjennomgangstrafikken bort fra dagens veg,er alternativet beheftet med betydelig usikkerhet knyttet til kostnader, teknisk gjennomførbarhet, kulturminnehensyn og planprosess. Alternativet vurderes derfor ikke som et realistisk tiltak innenfor dette prosjektet og anbefales ikke videreført i denne planfasen. Løsningen kan eventuelt vurderes videre på KVUnivå dersom det på et senere tidspunkt blir aktuelt å utrede en ny hovedforbindelse.

**Mest realistisk løsning: Alternativ 10** vurderes som den mest realistiske løsningen. Tiltaket kan gi en betydelig forbedring av framkommeligheten, særlig for tungtrafikk, samtidig som bedre sikt- og møteforhold kan bidra til en moderat trafikksikkerhetsgevinst. Løsningen kan gjennomføres uavhengig av en eventuell framtidig helhetlig utbygging.
Det er samtidig viktig å merke seg at prosjektet tidligere har blitt vurdert å ha et relativt svakt kost-/nytteforhold. Lav trafikkmengde, begrenset brukergrunnlag, lav ulykkesbelastning og høye investeringskostnader har bidratt til at prosjektet har blitt prioritert lavere enn andre aktuelle strekninger, både innenfor programområdet for gang- og sykkelveger og trafikksikkerhetsprogrammet.

For å styrke beslutningsgrunnlaget er det bestilt nye trafikkmålinger og trafikktellinger. Målingene skal blant annet kartlegge trafikkstrømmer mellom rv. 13, boligområdet og Mowi, myke trafikanters bevegelsesmønster, ÅDT, tungtrafikkandel og fartsnivå. Resultatene vil gi et bedre grunnlag for å vurdere og prioritere eventuelle videre tiltak på strekningen.

Ved vurdering av en eventuell langsiktig investering av denne størrelsesorden bør det også foreligge tilstrekkelig sikkerhet for at transportbehovet som

begrunner tiltaket vil være varig. Dette omfatter blant annet en vurdering av den framtidige aktiviteten ved Mowi og om trafikkgrunnlaget forventes å være stabilt over tid. En slik avklaring vil være viktig for å kunne dokumentere at nytten av en omfattende investering står i et rimelig forhold til kostnadene.

Vedlegg: Vurdering av alternativer for fv. 4678 og fv. 4680 Hundsnesvegen på strekningen mellom Kleppakrossen og Viganeset

*Dette dokumentet er godkjent elektronisk. Oppgi vårt saksnr. når du svarer på brevet.*