

Saksbehandlar: Statens vegvesen Region vest, Samferdsleavdelinga  
Sak nr.: 14/3834-1

## Søknad om fråvik frå vegnormalane på fv. 185 Njøsavegen i Leikanger

### Fylkesrådmannen rår fylkesutvalet til å gjere slikt vedtak:

1. Fylkesutvalet godkjenner følgjande fråvik frå vegnormalane sitt krav til:
  - a. Maksimalt resulterande fall
  - b. Minste klotoidparameter (radius på overgangskurve)
  - c. Bruk av klotoider (overgangskurve)
  - d. Minste horisontalkurvatur i kryss
  - e. Maksimal overhøgde i kryss
  - f. Breiddeutviding i kurver
  - g. Vertikal linjeføring i kryss.
2. Under punktet om breiddeutviding (1.d) må vegen ikkje verte smalare enn han er i dag.

Vedlegg:  
Fråvikskjema

Andre dokument som ikkje ligg ved:  
[Handbok N100 Veg- og gateutforming](#) (tidlegare handbok 017)  
HS-sak 11/12 Søknad om fråvik frå vegnormalane sine krav til stigning.

---

## SAKSFRAMSTILLING

---

### 1. Bakgrunn for saka

Leikanger kommune har laga reguleringsplan for gang- og sykkelveg langs fv. 185 Njøsavegen, frå kryss med rv. 55 ved Statens hus til kryss med kommunal veg til barneskulen. Prosjektet står på 8. plass på marginallista for gang- og sykkelvegari handlingsprogram til Regional transportplan 2014-17. I samband med at det er ynskje om å etablere bustadfelt på Stadheimgarden (nedst i Njøsabakken), er det stilt rekkefølgjekrav til etablering av gang- og sykkelveg til barneskulen av omsyn til trygg skuleveg.

Det er søkt om nokre fråvik frå vegnormalane N100 Veg- og gateutforming. Fylkeskommunen v/ fylkesutvalet har mynde til å fråvike vegnormalane sine forskrifter etter veglova § 13.

Fråvika gjeld hovudsakleg køyrevegen. Dette fordi reguleringsplanen omfattar både køyreveg og fortau for å legge til rette for ev. framtidig utbetring av vegen. Det er lagt vekt på å tilpasse ny veglinje til dagens veglinje. Dette er ikkje råd å få til utan å fråvike nokre krav i vegnormalane.

Det er tidlegare gitt løyve til å fråvike krav om maksimal stigning i Njøsabakken, jf. HS-sak 11/12 Søknad om fråvik frå vegnormalane sine krav til stigning.

Det er søkt om fråvik frå følgjande krav:

Krav i handbok N100 Veg- og gateutforming	
Tabell C15 side 67	Maksimalt resulterande fall
Tabell C15 side 67	Minste klotoideparameter
Side 67, kap. Sa2	Krav om bruk av klotoider
Side 67, kap. Sa2	Krav om minste horisontalkurvatur i kryss
Side 67, kap. Sa2	Overhøgde
Side 67, kap. Sa2	Breiddeutviding
Side 106	Vertikal linjeføring i kryss

Fråviksøknaden har vore handsama i fråviksnemnda i Statens vegvesen Region vest. Dette er ei fagleg nemnd som handsamar alle fråviksøknader og kjem med faglege tilrådingar i sakene. Fråviksnemnda har tilrådd at alle desse fråvika frå normalane blir godkjent, på visse vilkår.



#### *Fråvik frå krav til maksimalt resulterande fall, tabell C15*

Kravet er at maksimalt resulterande fall ikkje skal vera større enn 10 %. Delar av Njøsavegen er så bratt, at med 3 % tverrfall på vegen, vert resulterande fall over 10 %.

#### *Fråvik frå krav om minste klotoideparameter (radius på overgangskurve), tabell C15*

I Berlebakken er det nytta mindre overgangskurver enn kravet i vegnormalen tilseier. Dette for å tilpasse vegen til eksisterande linjeføring og terreng. Det er utfordringar knytt til nærleik til hus og eksisterande murar.

#### *Fråvik frå krav om klotoider (overgangskurve)*

På grunn av tilpassing av veglinja til eksisterande bru over Henjaelva, er det ikkje plass til klotoide mellom to sirkelbogar.

#### *Fråvik frå krav om utforming av kryss, s 67*

I kryss med kommunale vegar i Hagane (Hagavegen) og ved Holeskar (Holevegen) er horisontalkurveradius lågare enn kravet i vegnormalen. Kravet er minste radius 100 meter,

medan fylkesvegen har radius 88 meter og 65 meter i desse kryssa. Vi ynskjer å behalde dagens veglinje for å unngå å legge om vegen på strekninga.

#### *Fråvik frå krav om maksimal overhøgde i kryss, s 67*

På grunn av kryssutforming, for høgt resulterande fall og erfaringar frå tidlegare prosjekt, er maksimal overhøgde sett til 5 %. Kravet i vegnormalen er 6 %. Løysinga er såleis innanfor kravet i vegnormalen.

#### *Fråvik frå krav om breiddeutviding i kurver, s 66 og tabell F2 s 157*

Det er krav til breiddeutviding i kurver med horisontalradius < 500 meter. I planen er det ikkje lagt inn breiddeutviding i alle kurver. Dette er gjort på grunn av nærleik til bustadtomter og bygningar.

#### *Fråvik frå krav til vertikal linjeføring i kryss, s 106*

I kryss med kommunal veg i Hagane (Dalsvegen og Hagane) er vertialkurvaturen for krapp. Kravet er minste vertikalkurveradius på 250 meir, med den er 180 meter i planen for å tilpasse linja til dagens situasjon.

#### Andre opplysningar

Det er planlagt å bygge fortau for å spare dyrka mark og bustader. Det er i utgangspunktet ikkje meininga å gjera noko med eksisterande veg, men i planen er det lagt til rette for eventuell seinare utbetring av vegen, samt naudsynte justeringar enkelte stader for å få plass til fortau. Årsdøgertrafikken på strekninga er 1200-1500 køyretøy i døgeret. Fartsgrensa er 50 km/t.

## **2. Vurderingar og konsekvensar**

#### Konsekvensar av fråvik

Planforslaget legg til rette for etablering av fortau og dermed av trafikkisikrande art. Fråvika er knytt til tilpassing til eksisterande situasjon og medfører ikkje ein forverra situasjon i høve dagens. Dagens framkomst vert oppretthalden.

#### Handsaming i Statens vegvesen si fråvikgruppe

Fråvikgruppa i Statens vegvesen har handsama fråviksøknaden. Dei merkar seg at formålet med tiltaket er å byggja fortau langs fylkesvegen. Det er i utgangspunktet ikkje meininga å gjera noko med fylkesvegen. Fråvika skuldast stort sett standarden på eksisterande veg. Forholda vil i ettertid bli betre, spesielt for dei gåande.

Fråvikgruppa tilrår søknaden, men føreset under punktet om breiddeutviding at vegen ikkje vert smalare enn han er i dag.

#### Økonomi- og budsjettkonsekvensar

Dersom fråviksøknaden ikkje vert godkjent, vil prosjektet verte dyrare fordi ein må gjere tiltak på større delar av eksisterande veg.

## **3. Konklusjon**

Då dei ønska fråvika frå krav i vegnormalen (handbok N100) stort sett skuldast standarden på eksisterande veg, og ikkje vil gje uønska konsekvensar for framkome og tryggleik på fylkesvegen, meiner Statens vegvesen at dei bør godkjennast. Planen er laga for å gjera tilhøva betre, særleg for fotgjengarar.

Fylkesrådmannen har ikkje merknader til tilrådinga frå Statens vegvesen si fråviksgruppe.