

Saksbehandlar: Statens vegvesen Region vest, Samferdsleavdelinga
Sak nr.: 15/8181-1

Utbetring av kryss og fortau langs Fv. 609, søknad om fråvik

Fylkesrådmannen rår hovudutval for samferdsle til å gje slik tilråding:

Hovudutvalet rår fylkesutvalet til å gje slik tilråding:

Fylkesutvalet rår fylkestinget til gjere slikt vedtak:

Fylkestinget godkjenner Statens vegvesen si fråviknemnd si tilråding om fråvik frå krav i handbok N100 Veg- og gateutforming:

- a. Fråvik frå krav om maksimal stigning for gang- og sykkelveg/sykkelveg med fortau på maksimalt 5 %. (Jf. Tabell E.8 i handbok N100).
- b. Fråvik frå krav til sekundærvegen sin vertikale linjeføring på minimum 400 meter ved overgang til stigning i kryssområdet. (Jf. Figur E.3 i handbok N100).

Vedlegg:

Fråvikskjema

Andre dokument som ikkje ligg ved:

Handbok N100 [Veg- og gateutforming](#)

SAKSFRAMSTILLING

1. Bakgrunn for saka

Grunnen for at saka er fremja

Kryss mellom E39 og fv. 609 i Førde, Askvollkrysset, skal utbetrast. I tillegg skal det byggast fortau langs fv. 609 Steinavegen. Dette vil bli gjort som ein del av Førdepakken. Utbetring av Askvollkrysset ligg og inne i Statens vegvesen sitt handlingsprogram med oppstart i 2017. I krysset har det vore nokre ulukker og det er tidlegare gjort mindre tiltak for å betre sikkerheita. No blir det planlagt for lyskryss. Dette vil betre framkomsten for dei som kjem frå Askvoll og skal inn på E39. Pr. dato er dette eit problem, spesielt i rushtida. For å betre tilhøva for mjuke trafikantar, skal det byggjast fortau frå krysset langs fv. 609 Steinavegen.

Statens vegvesen har no starta på utarbeiding av reguleringsplan for tiltaka samla. Ved utbetring av krysset er det fleire utfordringar med omsyn på krav i vegnormalane, handbok N100 Veg og gateutforming. Fråvik i kryssområdet som gjeld fv. 609, vert handtert som del av riksvegprosjektet.

Som følgje av at fv. 609 har større stigning inn mot Askvollkrysset enn krava i vegnormalane, må fylkeskommunen handsame eit par fråvik som følgje av dette. Handbok N100 er ein normal med heimel i forskrifter etter veglova § 13 om anlegg av veg, og gjeld alle typar vegar. Det er fylkestinget som har fullmakt til å gje fråvik frå krava i vegnormalen når det gjeld fylkesvegar.

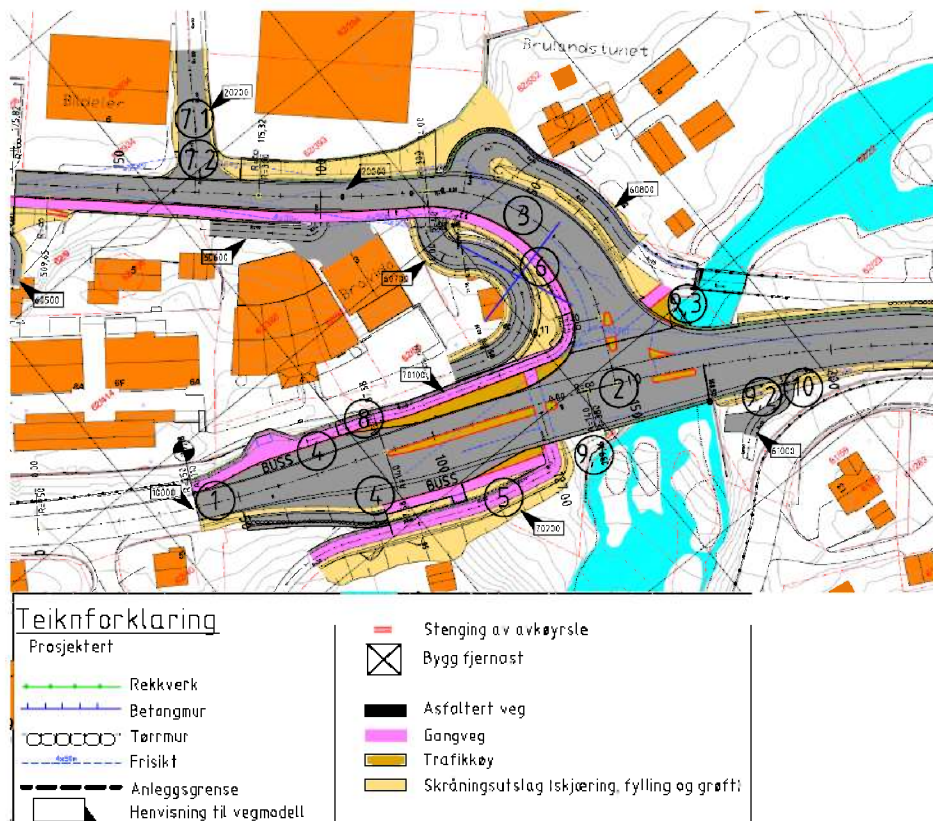


Kartet viser planområdet for reguleringsplanen.

Sentrale problemstillinger

Det er ikkje mogleg å utbetre krysset i samsvar med vegnormalane. Skal dei følgjast vil det krevje ei stor ombygging. Dei største utfordringane er at eksisterande kryss ut frå dagens vegnormalar har for stor stigning både langs E39 og for fv. 609 inn mot krysset.

Kart med oversikt over fråvik i krysset:



Kartet over syner alle stader i planområdet det vert søkt om fråvik. Fråvika som krev handsaming i fylkeskommunen er:

Nr i kart	Krav i handbok N100 Veg- og gateutforming	
6	Tab. E.8 s 126	Maksimal stigning for gang- og sykkelveg/sykkelveg med fortau: Eit fortau med ei stigning i om lag 200 meter lengde skal ha stigning på maksimalt 5 %.
7.1 + 7.2	Fig. E.3 s 106	Krav til sekundærvegen si vertikale linjeføring i kryssområdet: Ein sekundærveg i eit kryss skal ha avflating i dimensjonerande kjøretøy si lengde inn mot hovudveg og vertikalradius minimum 400 meter ved overgang til stigning.

Fråviksøknadane har vore handsama i fråviksnemnda i Statens vegvesen, Region vest. Dette er ei fagleg nemnd som handsamar alle fråviksøknader og kjem med fagleg tilråding i dei enkelte sakene. Fråviksnemnda har tilrådd at fråvika frå normalane blir godkjent.

Fråvik frå krav i tabell E8 om stigning på fortau langs fv. 609

Planlagd fortau må ha same stigning som fv. 609. Fylkesvegen har stigning på 7 % inn mot krysset både før og etter ombygging. Stigninga på fortauet blir dermed 7 %, altså høgare enn kravet på 5 %.

Fråviksnemnda i Statens vegvesen har tilrådd den planlagde løysinga.

Fråvik frå krav i figur E3 om vertikalkurvatur for sideveg i kryss

Krysset med kommunal veg Halbrendøyra frå fv. 609 held ikkje kravet til vertikalkurvatur, maksimalt 400 meter radius i høgbrekk eller avflating inn mot krysset (maksimalt 3 % stigning i lengde som dimensjonerande kjøretøy; vogntog med lengde 22 m). Vi har planlagd vertikalkurva med 200 m radius og det er avflating i 10 m lengde med 3% stigning før stigninga går over i 10%.

I dag er det nær 10 % stigning heilt opp til fv. 609, utan noko avflating. Fv. 609 blir heva litt i krysset på grunn av ombygging av krysset med E39, slik at Halbrendøyra må hevast. Ei utforming i samsvar med krava ville gitt inngrep lengre langs Halbrendøyra, vi må heve fleire avkøyrslar/ sidevegar og parkeringsareal. Dette vil bli sett nærare på dersom det blir aktuelt å byggje nytt samband herfrå over Jølstra til Indre Øyrane som ein del av Førdepakken.

Fråviksnemnda i Statens vegvesen har tilrådd den planlagde løysinga.

Andre opplysningar

Årsdøgertrafikk (ÅDT)

På E39 var årsdøgertrafikken (ÅDT) 7500 kjt/d i 2014 i armen mot Vadheim, i 2038 er det berekna ÅDT på 8965 kjt/d. På armen mot Førde sentrum var ÅDT i 2014 12900 kjt/d. I 2038 er denne berekna å auke til 15419 kjt/d. Dette er rekna ut etter Vegdirektoratet sine prognosar. For armen mot Askvoll som er fv.609 var ÅDT 3500 kjt/d i 2013. Etter prognosane vil ÅDT i 2038 vere 4220 kjt/d.

Omlagging av E39

I framtida skal det byggast ny E39 i tunnel forbi Førde. Vi forventar då at det vil bli mindre trafikk innanfor planområdet, både på dagens E39 og i krysset. I kommunedelplanen er det antyda ein reduksjon av trafikken på 3000 kjt/d utifrå dagens trafikk. Fartsgrensa på E39 forbi krysset er i dag 40 km/t. Vi reknar med at fartsgrensa skal vere 50 km/t etter at anlegget er ferdig.

2. Vurderingar og konsekvensar

Framkomst og tryggleik

Vi meiner at planlagde løysingar er akseptable med omsyn til framkomst og tryggleik. Stor stigning på fortau kan vere problem for rørslehemma, eldre, dei med barnevogn og rullestol. Løysinga vil gi ein betre situasjon enn det er i dag.

Økonomi- og budsjettkonsekvensar

Dersom alle dei omtala krava i vegnormalane skal følgjast, vil det gje ein stor meirkostnad, det vil bli ei stor ombygging med omlegging av E39 og fv. 609 over lengre strekningar. Det er ikkje sett i detalj på slike løysingar, men det ville gitt store inngrep og konsekvensar for eksisterande busetnad med riving av hus og innløyising av eigedomar.

3. Konklusjon

Det er hovudsakleg økonomiske omsyn som gjer at Statens vegvesen ynskjer å fråvike krava i vegnormalen i denne saka. Dersom vi skal tilfredsstille krava i vegnormalane, vil det krevje stor omlegging av både E39 og fv. 609. Fråviksnemnda til Statens vegvesen rår til at søknadane vert godkjent. Statens vegvesen vurderer at løysingane omtala i saka vil gi betre tryggleik enn i dag og lette framkomsten i området. Statens vegvesen rår difor til at søknaden vert godkjent.

Fylkesrådmannen har ikkje merknader til tilrådinga frå Statens vegvesen si fråviksnemnd, og tilrår at fylkestinget godkjenner fråvikssøknaden.