

Saksbehandlar: Ole Ingar Hagen Hæreid, Samferdsleavdelinga
Sak nr.: 19/13189-1

Fv. 57 Båtevik, fråvik kryss i tunnel

Fylkesrådmannen rår fylkesutvalet til å gjere slikt vedtak:

Det vert gjeve fråvik frå krav i handbok N500 Vegtunnelar, kap. 3.7 slik at det kan etablerast kryss i fv. 57 Båteviktunnelen (rundkøyring).

Vedlegg:

Andre relevante dokument i saka:

[Handbok N500 Vegtunneler](#)

SAKSFRAMSTILLING

1. Bakgrunn for saka

Gaular kommune lagar reguleringsplan for ny/utbetra fv. 57 forbi Bygstad. Som ein del av løysinga blir det planlagt bru over Svesundet. Då det ikkje er mogeleg å kople brua til eksisterande fv. 57 sør for sundet, vil ny bru gå rett inn i ny tunnel. Jf. kart under:



På bakgrunn av dette vert det søkt om fråvik frå krav i handbok N500 Vegtunnelar. I kap. 3.7 står det som følgjer:

Kryss skal ikkje anlegges i tunnel.

Dette er eit såkalla «skal»-krav, og skal i følgje Delegerings- og innstillingsreglementet avgjerast av fylkesutvalet.

Historikk

Fråviksnemnda i SVV handsama saka første gong i sept.-18, og gjorde slikt vedtak:

«Fråviksgruppa ser at kryss i tunnel kan vere ei god løysing for trafikantane. Det må kunne dokumenterast at ei slik løysing er forsvarleg med omsyn til trafikktryggleik. Til det trengst det ei tverrfagleg risikovurdering. Fråviksgruppa ber difor om at det vert utarbeida ei slik risikovurdering, og avgjerda vert utsett til dette er gjort. Tunnelsystemet er samla over 500 meter, og denne saka må til Vegdirektoratet for førehandsvurdering og sikkerheitsgodkjenning. Også då vil ei risikovurdering vere naudsynt som grunnlagsmateriale.»

Gaular kommune sendte ny søknad vedlagt risikoanalyse i september 2019.

Fråviksgruppa handsama saka i møte i oktober 2019 og gjorde følgjande avgjerd:

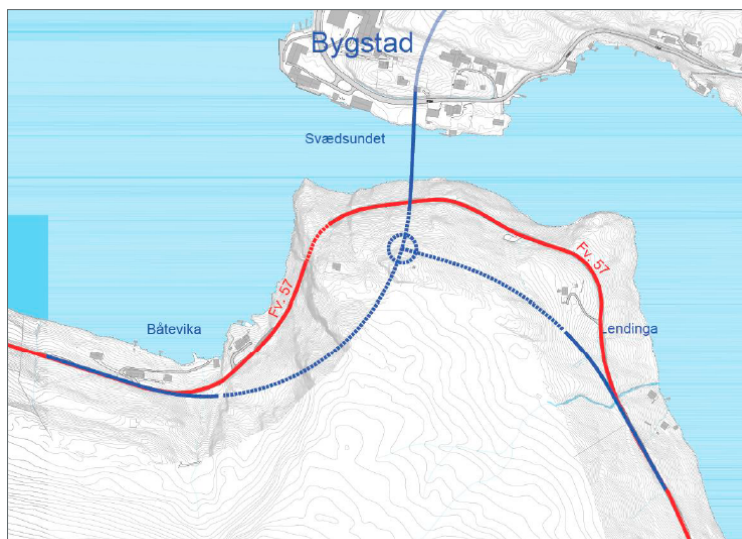
«Kryss i tunnelen (rundkøyring) er den mest praktiske løysinga slik tilhøva er på staden. Det er også best for mjuke trafikantar. Risikovurderinga viser at denne løysinga er akseptabel. Det vert tilrådd at det vert gjeve fråvik slik at det kan etablerast kryss i tunnelen (rundkøyring). Avbøtande tiltak i samsvar med risikovurderinga bør vurderast. Det er ein føresetnad at fartsgrense mot rundkøyring vert 60 km/t.»

Saka vart deretter sendt til Vegdirektoratet for å sjekke ut om dette fråviket kunne ha betydning for seinare sikkerheitsgodkjenning av tunnelen.

I notat av 20.11.2019 svarer Vegdirektoratet at fråvikssøknaden ikkje får betydning for sikkerheitsgodkjenning av tunnelen. Grunngevinga for dette er at tunnelen har tre korte løp (+/- 500 m), frå rundkøyringa, samt at utforminga gir fleire rømingmoglegheiter ved ei hending i eitt av løpa.

2. Vurderingar og konsekvensar

Eksisterande fv. 57 kan ikkje stengast i anleggsperioden. Det vil vera svært krevjande å utføre anleggsarbeid samtidig som framkomst for trafikken på fylkesvegen skal sikrast fordi området er bratt og lite. Det er derfor vurdert å bygge rundkøyring i tunnelen. Med denne løysinga kan tunnelen frå Båtevika til Lendinga byggast først, og trafikken frå fylkesvegen kan leggjast over i tunnel før bru og tunnelpåhogg ved Svædsundet vert etablert. Sjå kart.



Prosjektet er ikkje finansiert i gjeldande budsjett/økonomiplan 2019-2022.

Konsekvensar for teknisk kvalitet

Fråviket vil ikkje ha konsekvensar for ferdig bru og tunnel for fv. 57. Det vert ei rundkøyring i tunnelen som koplar eksisterande fv. 57 austover til ny trase for fv. 57.

Konsekvensar for tryggleik for trafikantane

Å flytte gjennomgåande trafikk vekk frå eit så bratt og komplisert anleggsområde til å verte ført gjennom ferdig tunnel vil auke tryggleiken i anleggsperioden, både for gjennomgåande trafikk og for anleggsarbeidet. Å føre trafikk gjennom området i anleggsperioden vil vere krevjande å gjennomføre på ein trygg måte.

Då eksisterande fv. 57 ikkje vert bilveg, aukar tryggleiken for dei mjuke trafikantane som får nær bilfri veg frå Båtevika til Bygstad.

Det er gjennomført risikoanalyse viser at løysingane har akseptable risikobilete.

Konsekvensar for miljøkvalitet, ytre miljø og HMS

Dersom trafikkavviklinga skal skje der bru og tunnel skal byggast vil det store inngrepet i anleggsperioden verte synleg også etter at veganlegget er avslutta. Det er ikkje mogeleg å fylle igjen anleggsområdet med fyllingar. Inngrepet skal skjulast noko med murar.

Det er knytt større risiko til å arbeide i trengt og bratt område med mange arbeidsoperasjonar. Det tronge anleggsområdet ved sørsida av Svesundet med krav om avvikling av fylkesvegtrafikken representerer risiko for ulukker. Dersom det vert rundkøyring i tunnelen vil risiko for ulukker i anleggsperioden bli vesentleg redusert.

Konsekvensar for estetikk

Det vil bli mindre inngrep i dagen både for avkøyrslar og for anleggsområdet på sørsida av Svedsundet vil gi eit ferdig veganlegg som vil framstå betre tilpassa området.

Konsekvensar for økonomi

Det er gjort eit overslag over kostnader med rundkøyring og avvikling av trafikken gjennom tunnelen og utan rundkøyring med avvikling av trafikken der veg, tunnel og bru skal byggast. Det er funne liten skilnad i kostnader, sjølv om det skal byggast meir tunnel. Årsaka er det omfattande inngrepet for å avvikle trafikken og at alternativet med rundkøyring i tunnel gir løysingar som gir at gardstunet i Båtevika ikkje treng fjernast.

Konsekvensar for framkomst for alle køyretøy- og trafikantgrupper

Rundkøyring i tunnelen vil sikre at fv. 57 er open i heile anleggsperioden.

Utan rundkøyring må det påreknast nattestengingar medan det vert teke ut fjell og massar for omlegging av trafikken, mellom 16000 og 25000 m³ faste massar. Med god anleggsdrift og kort avstand til deponi kan det takast ut 200 m³ pr. natt. Det gir ein periode med nattestenging på minst 16 veker.

Å hindre framkomst mellom sørsida av Dalsfjorden og Bygstad og vidare mot Førde er svært uheldig, sjølv om det er vurdert at det meste av denne stenginga kan skje på natta.

3. Konklusjon

Etter fylkesrådmannen si vurdering er fråviket godt grunngjeve og eg vil tilrå at fråvik vert gjeve. Dette fordi rundkøyring i tunnel er den mest praktiske løysinga slik tilhøva er på staden, og det ikkje er avdekka store negative konsekvensar. Løysinga har og vore til vurdering i Vegdirektoratet. Avviket vil ikkje påverke sikkerheitsgodkjenning av tunnelen.