

Saksbehandlar: Lars Erik Lunde, Samferdsleavdelinga
Sak nr.: 17/2752-13

Årdal - Fv. 303 Seimsdalstunnelen - løysing for veg i dagen

**Fylkesrådmannen rår fylkesutvalet til å gje slik tilråding:
Fylkesutvalet rår fylkestinget til å gjere slikt vedtak:**

Fylkesveg 303 frå Seimsdalstunnelen til Årebru i Årdal skal verte tilrettelagt for gåande og syklende ved å byggje utvida skulder på begge sider av vegen.

Vedlegg:

SAKSFRAMSTILLING

1. Samandrag

Fv. 303 Seimsdalstunnelen (lengde 1515 m) i Årdal er prioritert for utbetring og tilrettelegging for gåande og syklende i investeringsprogrammet for 2018 – 2021.

Den planlagde løysinga vil gje gang- og sykkelveg bak rekkverk gjennom tunnelen. Denne må knytast til eksisterande veg på utsida av tunnelen på ein god måte.

Statens vegvesen har sett på tre aktuelle løysingar (med kostnadsanslag) langs vegen i Seimsdalen frå tunnelen til Årebru (om lag 500 m):

- Gang- og sykkelveg – 21,5 mill. kr
- Fortau – 21,5 mill. kr mill. kr
- Utvida skulder til 1,5 meter på begge sider av vegen – 19 mill. kr

Fylkesrådmannen støttar Statens vegvesen si vurdering av at det bør vere eit tilbod til gåande og syklende på heile strekninga frå Årdalstangen til Seimsdalen, og tilrår at det frå tunnelen mot Seimsdalen blir bygd utvida skulder på begge sider av vegen.

Dette vil gje eit godt tilbod til gåande og syklende og redusere omfanget av terrenginngrep og kostnader på strekninga i høve til ein gang- og sykkelveg. Det vil også vera det beste alternativet med omsyn til drift.

2. Bakgrunn for saka

Fv. 303 Seimsdalstunnelen (lengde 1515 m) i Årdal er prioritert for utbetring og tilrettelegging for gåande og syklende i investeringsprogrammet for 2018 – 2021.

Det er planlagt oppstart i 2019. I oktober 2017 vedtok fylkestinget i sak 31/17 å utvide eksisterande tunnel til profil T10,5 med 2 meter brei gang- og sykkelveg. Kostnadsoverslaget frå forprosjektet omfatta også bygging av gang- og sykkelveg på strekninga Seimsdalstunnelen - Seimsdalen. Den planlagde løysinga vil gje gang- og sykkelveg bak rekkverk gjennom tunnelen. Denne må knytast til eksisterande veg på utsida av tunnelen på ein god måte.

I FT-sak 31/17 var fylkesrådmannen si tilnærming å få vedtak på ei løysing av sjølve tunnelen. I denne saka vart ikkje løysing for gåande og syklande utanfor tunnelen spesielt omtalt eller vurdert, sjølv om kostnadsoverslaget i forprosjektrapporten også omfatta gang- og sykkelveg i dagen.

Statens vegvesen har sett på tre aktuelle løysingar langs vegen i Seimsdalen:

- Gang- og sykkelveg
- Fortau
- Utvida skulder til 1,5 meter på begge sider av vegen.

Statens vegvesen tilrår no at det vert bygd utvida skulder frå tunnelen til Seimsdalen. Dette vil gje eit godt tilbod til gåande og syklande og redusere omfanget av terrenginngrep og kostnader på strekninga i høve til ein eventuell gang- og sykkelveg. Det vil også vera det beste alternativet med omsyn til drift av vegen.

Fylkesrådmannen la fram eit notat til fylkesutvalet under sak 106/18 «Skriv og meldingar» i møte 26.09.2018 der det vart bedt om fylkesutvalet sine merknader til tilrådd val av løysing. Fylkesutvalet gjorde følgjande vedtak:

Fylkesutvalet ber om at fylkesrådmannen greier ut dei tre alternativa skissert i notatet og legg fram ei sak for politisk handsaming så snart som råd.

Andre opplysningar

I investeringsprogrammet for 2018 – 2021 har prosjektet Seimsdalstunnelen ei løyving på 271,3 2018-kr. Dette anslaget var basert på forprosjektet. Eit førebels kostnadsoverslag utført ut frå utkast til reguleringsplan viser ein kostnad på 283 mill. 2018-kr. Det vil bli utført ei endeleg kvalitetssikring av kostnadsoverslaget etter at reguleringsplanen er vedteken.

Statens vegvesen skal etter planen leggje reguleringsplan ut på høyring i veke 40. Utkast til reguleringsplan er utforma slik at ein kan byggje alle tre løysingane.

3. Vurderingar og konsekvensar

Fylkesrådmannen vil i det følgjande gi ei nærmare utgreiing av dei forskjellige alternativa for veg i dagen.

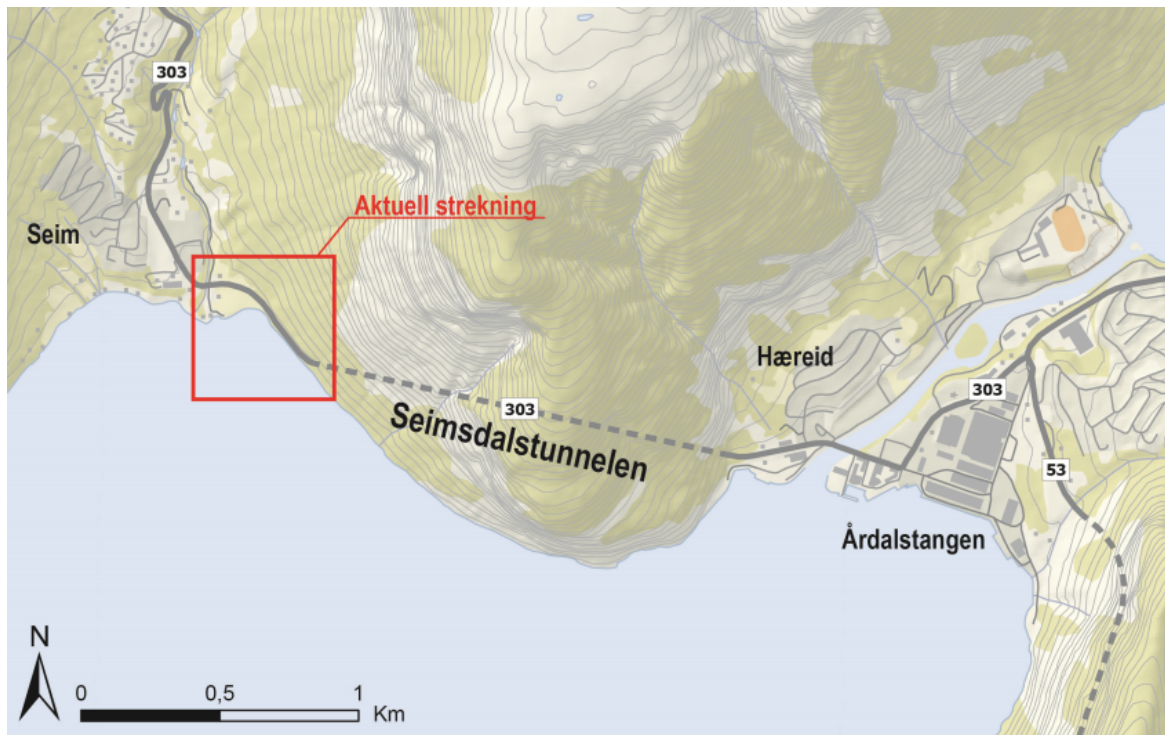
Løysing for gåande og syklande

Hovudsaka med tiltaket er å få utbetra tunnelen, slik at denne gir eit betre tilbod til både køyrande og mjuke trafikantar. Fylkestinget har vedteke å utvide eksisterande tunnel til profil T10,5GS. Løysinga vil gje gang- og sykkelveg bak rekkverk gjennom tunnelen. Denne løysinga må knytast til eksisterande veg på utsida av tunnelen på ein god måte.

Ut frå standard på vegen på kvar side, og av omsyn til gåande og syklande og drift/vedlikehald av gang- og sykkelvegen i tunnelen, legg Statens vegvesen i planforslaget opp til å auke breidda på gang- og sykkelvegen i tunnelen til frå 2 m til 2,5 m. Det blir då same vegbreidde for bilar som på begge sider av tunnelen.

Å byggje tunnelen med breidde 2,5 m på gang- og sykkelvegen er eit fråvik frå vegnormalane. Det er søkt om fråvik frå dette kravet, og fråvik er tilrådd frå fråviksgruppa lokalt. Det er gitt signal frå Vegdirektoratet om at fråviket vil vere greitt med tanke på sikkerheitsgodkjenning. Når Statens vegvesen får dette stadfesta vil fråvikssaka vil bli sendt til Sogn og Fjordane fylkeskommune for endeleg handsaming.

Kartet under syner tiltaksområdet med aktuell strekning for val av løysing for veg i dagen.



Aust for tunnelen, mot Årdalstangen

Statens vegvesen legg her opp til at tiltaket vil bli avslutta like aust for tunnelen, før ein kjem til busetnad og byggjeverksemd. Det er i dag fortau vidare mot Årdalstangen, og ut frå trafikkmengde på om lag 1 200 kjt/døgn og fartsgrense 30 km/t er det ikkje behov for utbetring av strekninga.

Eksisterande fortau vil bli koplå på gang- og sykkelveg bak rekkverk på høgre side gjennom tunnelen mot Seimsdalen.



Vegbilde - Statens vegvesen: Fortau langs vegen mot Seimsdalstunnelen.



Vegbilde - Statens vegvesen: Inngang til Seimsdalstunnelen frå Årdalstangen.

Vest for tunnelen, mot Seimsdalen

Eksisterande veg går her i skråning med ein del urmassar frå vegen og opp i lia. Eksisterande veg er om lag 5,5 m brei utan spesielle tilbod til gåande og syklande. Fartsgrensa er i dag 50 km/t, og det er ikkje føresett at denne skal aukast. Frå tunnelen til Årebru i Seimsdalen er det om lag 500 m. Over brua ved Årebru er det separat gang- og sykkelveg bak rekkverk, og vidare langs vegen i Seimsdalen er det fortau.



Vegbilde - Statens vegvesen: Inngang til Seimsdalstunnelen frå Seimsdal-sida.



Vegbilde - Statens vegvesen: Vegen frå utgangen av Seimsdalstunnlen mot Seimsdalen.



Vegbilde - Statens vegvesen: Over brua ved Årebru er det separat gang- og sykkelveg bak rekkverk, og vidare langs vegen i Seimsdalen er det ei strekning med fortau.

Vegen skal dimensjonert for trafikk 20 år etter opning, trafikkmengda vil då vere litt under 1200 kjt/døgn. Ut frå aktuelle vegklasser i Handbok N100 Vegutforming er det ikkje krav om spesielle tiltak for gåande og syklende på denne strekninga. Ut frå trafikkmengde og fartsgrense kan dei nytte køyrebana.

Statens vegvesen meiner likevel at ein bør lage eit betre tilbod til dei gåande og syklende basert på følgjande forhold:

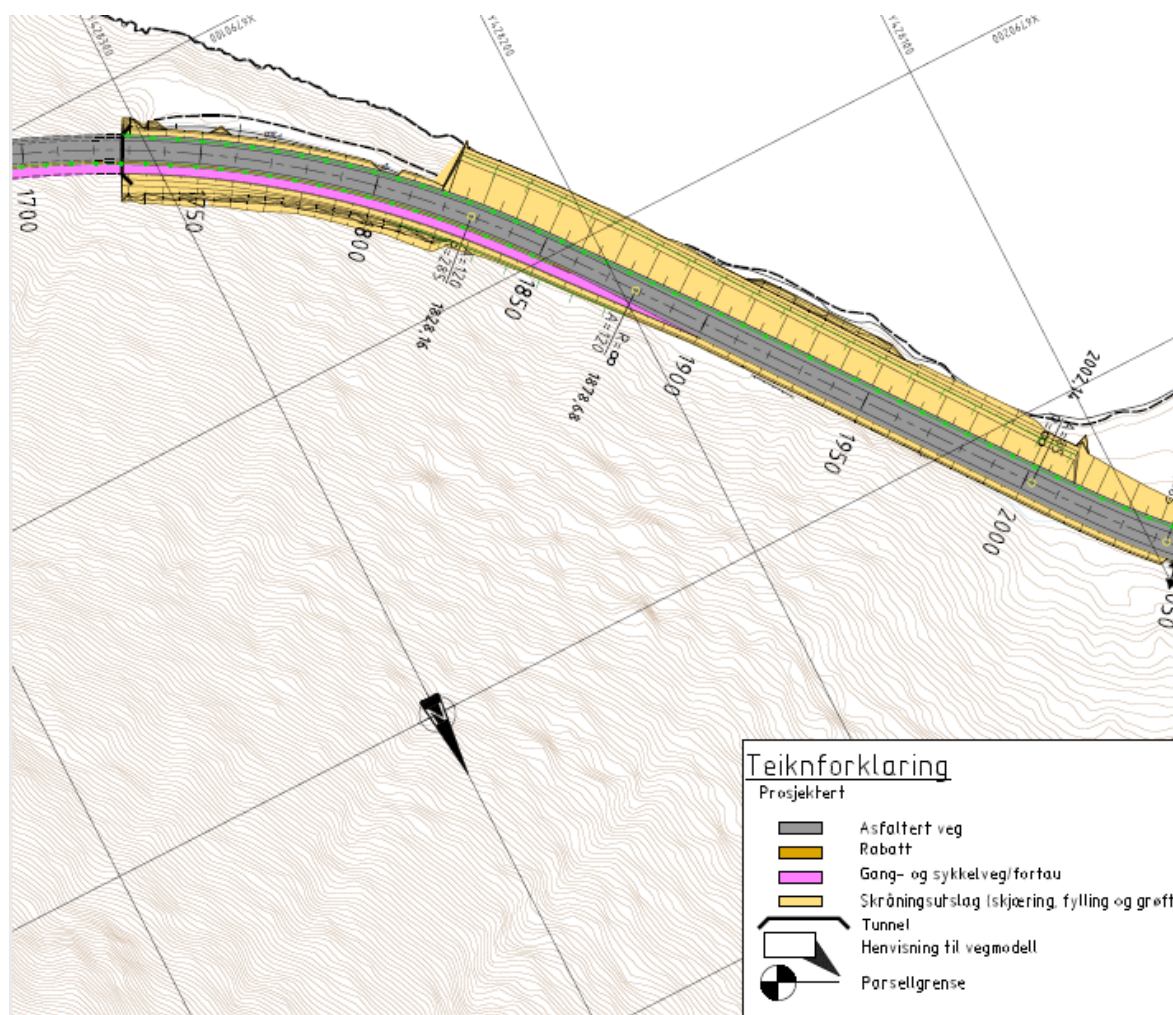
- Omfanget av gåande og syklande i dag er ikkje kartlagt. Med eit betre tilbod gjennom tunnelen er det rekna med eit potensiale for ein viss auke i gang- og sykkeltrafikken. Det er ikkje lang avstand mellom bustadområdet i Seimsdalen (om lag 440 innbyggjarar) og arbeidsplassar og butikkar på Årdalstangen.
- Då det er tilbod til gåande og syklande på begge sider av den aktuelle strekninga (fortau i Seimsdalen, gang- og sykkelveg i tunnelen og fortau mot Årdalstangen) er det naturleg å gje eit tilbod og på denne strekninga.
- Gang- og sykkelvegen gjennom tunnelen må knytast til eksisterande veg på ein god måte.

Ut frå at det bør vere eit tilbod har Statens vegvesen sett på tre aktuelle løysingar:

1. Gang- og sykkelveg bak rekkverk
2. Fortau
3. Utvida skulder

Eksisterande fortau på Årdalstangen er på høgre side av vegen. Gang- og sykkelveg i tunnelen vil vere på høgre side og fortauet i Seimsdalen frå Årebru er på venstre side av vegen. For alle alternativ blir det derfor kryssingar av vegen, desse vil bli lagt slik at dei blir trafikktrygge.

Det vil uansett (for alle alternativ) bli slik at separat gang- og sykkelveg bak rekkverk vert forlenga ut av tunnelen og rundt kurva slik at eventuell kryssing vil vere på ei oversiktleg strekning, jf. planteikning under.



Uavhengig av løysing for gåande og syklande er det lagt til grunn at vegen på denne strekninga skal leggjast ut mot fjorden på fylling/mur. Eksisterande mur frå 2016 vil bli forlenga mot Seimsdalen. Å gjere tiltak for sikring av ur ved å byggje inn i lia kan bli omfattande. Av omsyn til landskapsinngrep, omfang av inngrep i edellauvskog og kostnader ønskjer Statens vegvesen derfor å leggje vegen på fylling/mur. Det er stadfesta ved hjelp av grunnboringar at vegen kan leggjast på fylling/mur.

I det følgjande er alternativa for gåande og syklande drøfta

Gang og sykkelveg bak eit rekkverk

Denne løysinga inneber at ein fortset vidare bort mot Årebru med same løysing som i tunnelen (høgre side av vegen med kryssing ved Årebru).

Løysinga gir tilbod til både syklistar og gåande. Total breidde på vegbane vert 10,5 m inkl. rekkverksrom.

Med denne løysinga vil kostnaden på strekninga frå Seimsdalstunnelen til Årebru vere om lag 21,5 mill. kr. Løysinga gir behov for noko inngrep i ur, som og vil gje inngrep i edellauvskog i området, og gje større synlege landskapsinngrep. Av omsyn til drift/vedlikehald (spesielt snøbrøyting) av gang- og sykkelveg må det leggest inn snuplass eller liknande langs gang- og sykkelvegen.

Fortau:

Då fartsgrensa er 50 km/t kan ein byggje fortau på strekningen. Fortau er ikkje eit godt tilbod til syklistar, men dei kan bruke køyrebanda utan store problem med det omfanget vi har av trafikk.

Reduksjonen i breidde frå løysinga med gang- og sykkelveg er heilt minimal, og kantstein som blir nytta langs fortau har om lag same kostnad som rekkverket som er planlagt mellom gang- og sykkelveg og køyreveg. Denne løysinga gir derfor berre litt mindre kostnad enn ei løysing med gang- og sykkelveg, og arealbehov/landskapsinngrep vil vere det same. Med omsyn på drift/ vedlikehald vil dette vere ei betre løysing enn gang- og sykkelveg.

Utvida skulder:

Ut frå Handbok N100 Vegutforming kan utvida skulder til 1,5 m på begge sider (normal breidde på skulder er 0,5 m) vere eit alternativ til gang- og sykkelveg. Dette er ikkje tilrådd å nytte der det er skuleveg.

Då delar av Seimsdalen ligg meir enn 4 km frå Tangen skule, slik at det framleis vil bli tilbod om skuleskyss, og tilbod til gåande og syklande på strekninga ikkje er eit krav i vegnormalane, meiner Statens vegvesen at løysinga kan nyttast utan å søke om fråvik.

Løysinga gir tilbod til både syklistar og gåande. Syklistar får breiare skulder enn i løysinga med fortau, og vil få eit litt betre tilbod. For gåande gir denne løysinga eit litt dårlegare tilbod saman-likna med fortausløysinga. Total breidde på vegbana er 9,25 m inkl. rekkverksrom. Løysinga er uproblematisk med omsyn på drift/vedlikehald. Med redusert breidde og terrenginngrep, og utan kantstein/rekkverk, er dette løysinga som har minst kostnader, om lag 19 mill. kr frå Seimsdals-tunnelen til Årebru. Sett bort frå området nærast tunnelen vil inngrepa i ur/edellauvskog vere minimale.

Breidda kan evt. reduserast ytterlegare ved å ha utvida skulder berre på ei side. Dette er ikkje ei normert løysing etter vegnormalane og vil derfor krevje fråvikssøknad. Løysinga er uheldig, då den kan gje sykling mot køyreretning for bilar, og er ikkje noko Statens vegvesen vil tilrå. Det vil da vere betre å ikkje ha ekstra tilbod til gåande og syklande.

Oppsummering:

Tabellen syner ei *rangering* (frå 1 til 3) for kvart tema, der nokre alternativ kan ha lik rangering innanfor temaet:

Løysing	Syklistar	Gåande	Landskap	Natur-mangfald	Drift og vedlikehald	Kostnad i mill. kr
Gang og sykkelveg	1	1	2	2	3	21,5
Fortau	3	1	2	2	1	21,5
Utvida skulder	1	3	1	1	1	19,0

Det er små skilnader mellom alternativa for dei fleste tema. Størst skilnad er det for drift/vedlikehald, landskap og naturmangfald. Alle alternativa gir gode og trygge løysingar for alle trafikantgrupper.

Statens vegvesen meiner at det bør vere eit tilbod til gåande og syklande på heile strekninga frå Årdalstangen til Seimsdalen, og tilrår at det frå tunnelen mot Seimsdalen blir bygd utvida skulder. Dette gir eit godt tilbod til både gåande og syklande og reduserer omfang av terrenginngrep og kostnader på strekningen.

Økonomi- og budsjettkonsekvensar

Kostnadsoverslaget frå forprosjektet som er lagt til grunn i investeringsprogrammet omfatta også bygging av gang- og sykkelveg på strekninga Seimsdalstunnelen - Seimsdalen. Val av løysing for gåande og syklande skal såleis ikkje føre til behov for å auke løyvinga til prosjektet. Det er liten skilnad i kostnad for dei ulike løysingane.

Statens vegvesen skal utføre ei endeleg kvalitetssikring av kostnadsoverslaget etter at reguleringsplanen er vedteken.

4. Konklusjon

Fylkesrådmannen støttar Statens vegvesen si vurdering av at det bør vere eit tilbod til gåande og syklande på heile strekninga frå Årdalstangen til Seimsdalen, og tilrår at det frå tunnelen mot Seimsdalen blir bygd utvida skulder på begge sider av vegen. Eg legg til grunn at fartsgrensa på strekninga vil vera 50 km/t.

Dette vil gje eit godt tilbod til gåande og syklande og redusere omfanget av terrenginngrep og kostnader på strekninga i høve til ein eventuell gang- og sykkelveg. Dette vil også vera det beste alternativet med omsyn til drift.