

Saksbehandlar: Statens vegvesen Region vest v/Eli Marita Vik Næss
Sak nr.: 17/2752-14

Fv. 303 Seimsdalstunnelen - søknad om fråvik

**Fylkesrådmannen rår hovudutval for samferdsle til å gje slik tilråding:
Hovudutvalet rår fylkesutvalet til å gjere slikt vedtak:**

Fylkesutvalet godkjenner fråvik frå krav til køyrebreidde og breidde på gang- og sykkelveg i fv. 303 Seimsdalstunnelen.

Vedlegg:

Andre relevante dokument i saka:

[Handbok N500 Vegtunnelar](#)
[Fv. 303 Seimsdalstunnelen - Risikovurdering](#)

SAKSFRAMSTILLING

1. Bakgrunn for saka

Grunnen for at saka er fremja

Dagens tunnel mellom Årdalstangen og Seimsdalen på fv. 303 i Årdal kommune skal utvidast. Tunnelen har relativt høg trafikk, den er svært låg (3,3 meter) og smal, og det er trong for å betre tilhøva for dei mjuke trafikantane.

Det vert søkt om fråvik frå handbok N500 Vegtunnelar, Vedlegg 1 Tunnelprofiler, figur V1.14. Tunnelprofil T10,5GS skal brukast der det er behov for gang- og sykkelveg i tunnel med profil T8,5. Dette betyr at samla vegbreidde (køyrebane og gang- og sykkelveg) skal vera 10,5 meter breid gjennom tunnelen.

Dette er eit såkalla «skal» krav. Det er Fylkesutvalet som har fullmakt til å fråvike slike krav på fylkesvegnettet.

Historikk - tidlegare vedtak

I Regional transportplan 2018 – 2027 er prosjektet sett opp med midlar i investeringsprogrammet i perioden 2019-2021.

I HS-sak 52/2016 Fordeling av planleggingsmidlar 2017 fekk prosjektet 0,5 mill. kr til planlegging. I HS-sak 5/2018 Fylkesveg – fordeling av planleggingsmidlar 2018 fekk prosjektet tilført 2,4 mill.kr til arbeidet med reguleringsplan og prosjektering.

Fylkestinget handsama sak om val av tunnelloysing for fv. 303 Seimsdalstunnelen i sak 31/17, 17. oktober 2017 og gjorde følgjande vedtak:

1. Dagens tunnel mellom Årdalstangen og Seimsdalen (Seimsdalstunnelen) på fv. 303

- Årdal skal utvidast til profil T10,5 med 2 meter brei gang- og sykkelveg.
2. Moglege fråvik frå vegnormalane vert vurdert seinare i planprosessen

Sentrale problemstillingar

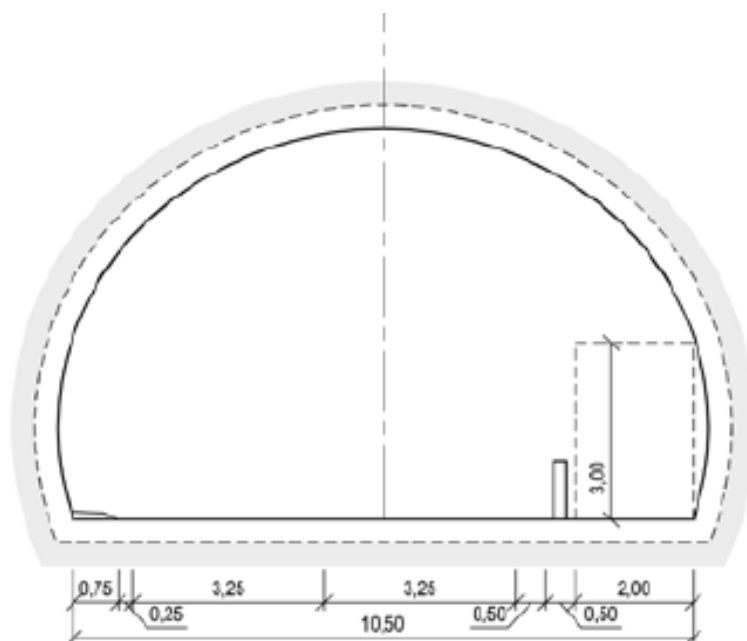
Søknad om fråvik omhandlar endring av tverrprofil i tunnel. Kravet i N500 tilseier køyrebanebreidde på 3,25 meter og gang- og sykkelveg på 2 meter.

Statens vegvesen ønskjer å endre til køyrebanebreidder på 2,75 meter med gang- og sykkelveg på 2,5 meter. Skuldre på 0,5 meter kjem i tillegg.

Dagens tunnel er om lag 5,5 meter brei og har tilstrekkeleg breidde for at to tunge køyretøy kan møtast, men ikkje nok høgde. Ny tunnel med endra breidder vil gje 6,5 meter breidde for køyrande, med 4,6 meters høgde.

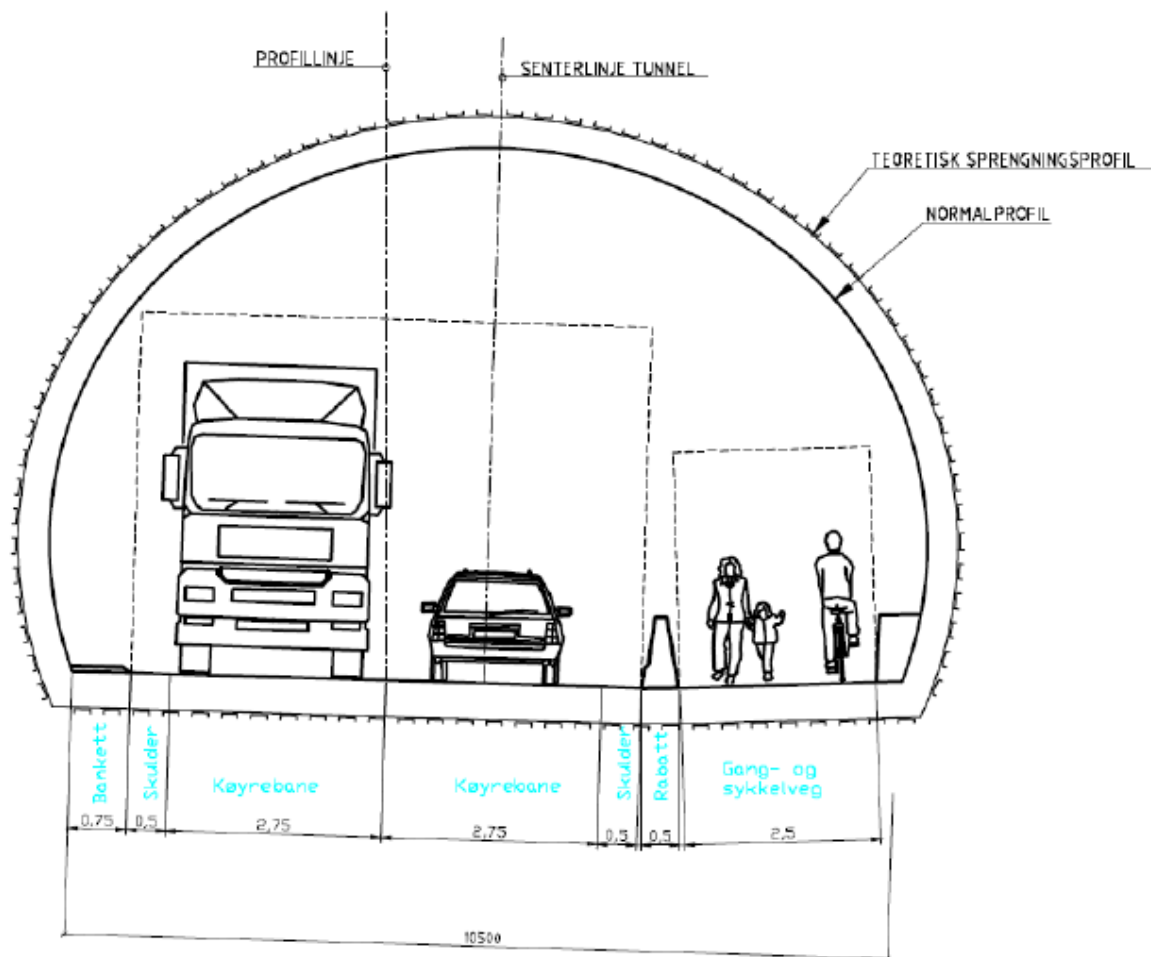
Det er gjennomført ei risikovurdering for tunnelen. Det er her tilrådd å auke breidda på gang- og sykkelveg. Dette for å redusere sjansen for at enkelte mjuke trafikantar, som syklande og rulleskigåande, vil nytte seg av køyrebana i staden for gang- og sykkelvegen. Breidda på køyrebana gjennom tunnelen blir som for vegen på begge sider av tunnelen.

Figuren viser krav til tunnelprofil i Handbok V500:



Figur V1.14 Tunnelprofil T10,5GS (mål i m)

T10,5GS skal brukes der det er behov for gang- og sykkelveg i tunnel med tunnelprofil T8,5



Figur 5-7 – Tunnelprofil med 2,5 m brei gs-veg

Fråviksgruppa til Statens vegvesen, Region vest tilrår at fråvik vert gjeve, då dette betrar tilhøva for mjuke trafikantar, samstundes som at framkomsten for tunge køyretøy er tilfredsstillande.

Fråviket er og handsama av Vegdirektoratet. Dette for å unngå å avklare forhold til framtidig sikkerheitsgodkjenning av tunnelen. Vegdirektoratet er samd med fråviksgruppa og tilrår at fråvik vert gjeve.

2. Vurderingar og konsekvensar

Konsekvensar for tryggleik (for trafikantane):

Med smalare breidde for køyretøy vil ein teoretisk sett få større risiko for møteulykker. Men i risikovurderinga har ein likevel kome fram til at dette er den beste løysinga. Løysinga vil truleg gje auka bruk av gang- og sykkelvegen med mindre risiko for at syklende/rulleskigåarar nyttar køyrevegen. Det vil gje reduserte konflikttar mellom køyrande og desse trafikantane.

Med denne løysinga får vi og same køyrebreidde for bilar i tunnel som for vegen på begge sider, og treng ingen overgangsstrekningar.

Konsekvensar for miljøkvalitet, ytre miljø og HMS:

Auka breidde på gang- og sykkelveg gir betre tilbod og kan gje litt auka bruk av miljøvenlege transportformer.

Konsekvens for økonomi:

Ingen konsekvensar for investeringskostnader. Det vil vera ein liten positiv konsekvens for framtidig drift og vedlikehald då ein slepp å ha spesialkøyretøy til å kome fram langs gang- og sykkelveg.

Konsekvens for drift og vedlikehald:

Fråviket gir betra tilhøve for drift og vedlikehald, då det kan nyttast vanleg køyretøy langs heile strekninga for gang- og sykkelveg.

Konsekvensar for framkomst (gjeld alle køyretøy- og trafikantgrupper)

Køyrefeltbreidda vil bli redusert frå 6,5 meter til 5,5 meter pluss skulder (2 * 0,5 meter). Dette gir smalare breidder for køyretøy å ferdast på, men det er ikkje venta at dette skal redusera framkomsten nemneverdig, då det er tilstrekkeleg breidde for at to køyretøy kan møtast. Breidda vil og vere den same på begge sider av tunnlen.

Med å auke breidde på gang- og sykkelveg gir ein større ferdselsareal til mjuke trafikantar. Dette kan sikre at treningsryklistar nyttar seg av dette arealet og ikkje brukar køyrevegen.

Avbøtande tiltak

Det er ikkje føreslege avbøtande tiltak.

4. Konklusjon

Statens vegvesen tilrår at fråviket vert gjeve fordi dette vil redusere sjansen for at enkelte mjuke trafikantar, som syklande og rulleskigåande vil nytte seg av køyrebana i staden for gang- og sykkelvegen.

Fylkesrådmannen viser til at fråviket er tilrådd både frå Statens vegvesen si fråviksnemnd og frå Vegdirektoratet. Fylkesrådmannen tilrår at fråviket vert gjeve.