

Saksbehandlar: Statens vegvesen Region vest v/Eli Marita Vik Næss
Sak nr.: 19/12782-1

Fråvik fv. 609 Rivedal i Askvoll kommune – fråvik frå krav til sikt i kryss

Fylkesrådmannen rår fylkesutvalet til å gjere slikt vedtak:

1. Det vert gjeve fråvik frå krav til sikt i kryss på fv. 609 ved Rivedal i Askvoll kommune.

Vedlegg:

Andre relevante dokument i saka:

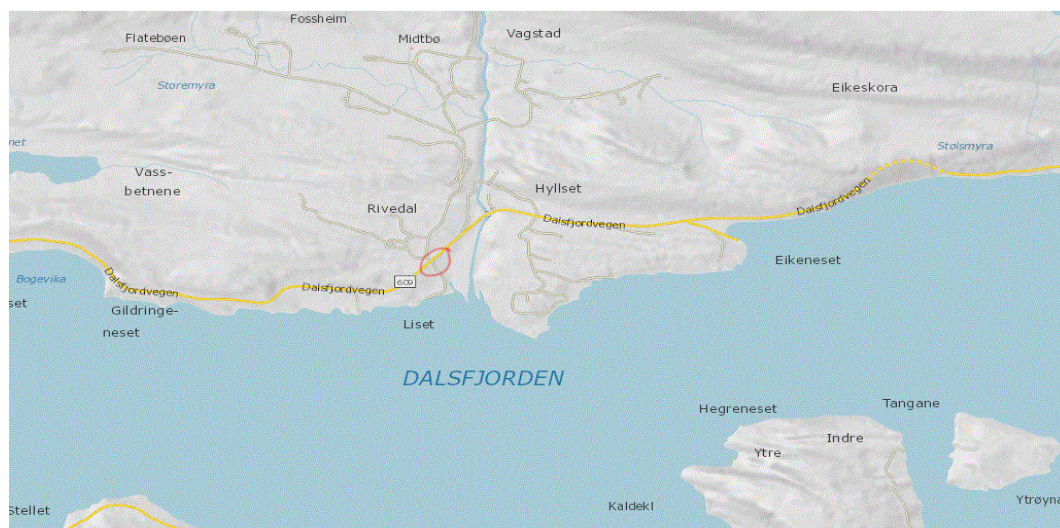
- Handbok N100 Veg- og gateutforming

SAKSFRAMSTILLING

1. Bakgrunn for saka

Askvoll kommune har fått tildelt TIK-midlar (trafikktryggingstiltak i kommunane) i 2019 frå Sogn og Fjordane fylkeskommune for å etablere ein-sidig busslømme).

Kommunen har arbeidd med fleire alternativ, og har gått vidare med eit alternativ som inneber å flytte krysset mellom fv. 609 og kommunal veg til Rivedal, dvs. 18,5 meter vestover for å etablere ein-sidig busslømme.

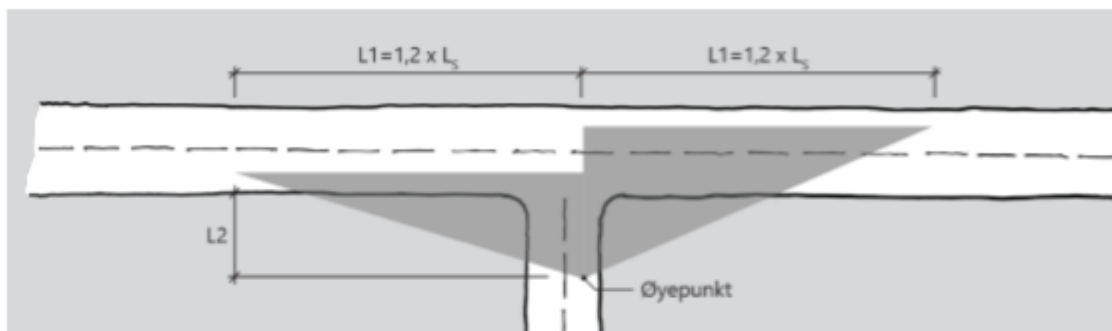


Krysset er vist med raud ring

Valet er gjort ut frå ei totalvurdering om at dette er den beste løysinga. Vi forstår det slik at kommunen ønskjer å flytte krysset for å klare å stette krav til stigning og utforming i kryss og på busshaldeplass.

Krav til sikt i kryss er gjeve i handbok N100 Veg- og gateutforming. Kravet er at:

«Sikt skal sikres i henhold til figur D.7 og tabell D.3.» (henvisning s. 53-53 i Handbok N100 om forkjørsregulerte T- og X-kryss)



Figur D.7: Siktkrav i forkjørsregulerte kryss

Tabell D.3: Siktkrav i forkjørsregulerte T- og X- kryss, L_2 [m]

Trafikkmengde i sekundærveg	Fartsgrense primærveg [km/t]		
	30 og 40	50 og 60	80 og 90
$\dot{A}DT < 100$	4	6	6
$100 < \dot{A}DT < 500$	6	6	10
$\dot{A}DT > 500$	6	10	10

Krav til sikt L_1 i kryss som skal byggjast etter dimensjoneringsklasse Hø1, på veg med radius meir enn lik 1000 m, er 138 m ($115 \times 1,2$). Krav til sikt for dimensjoneringsklassane er gjeve i same handboka (tabell C.7 side 42).

Flyttinga av krysset fører til kortare sikt enn kravet i vestleg retning.

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

Utforming av busslomma og krysset er elles planlagt i tråd med resterande krav.

2. Vurderingar og konsekvensar

Kommunen vart bedt om å gjennomføre måling ut frå kravet til sikt i handboka på 138 meter. Målinga viste at vegbana ligg 28 cm under siktlinja. Dvs. at vi vil sjå eit køyretøy eller ein trafikant i 138 meters avstand frå krysset, men heile køyretøyet/trafikanten vil vi sjå på inntil 105 meter avstand. I punktet 138 meter vil vi ikkje sjå dei nedste 28 cm av køyretøy/trafikant pga. ein bakketopp på fv. 609.

Konsekvensar av fråvik:

Konsekvensar for teknisk kvalitet

Eksisterande kryss er ikkje utforma i tråd med gjeldande krav. Nytt kryss vil stette dagens krav til utforming og gje ei betre linjeføring for køyrande som skal inn og ut av kommunevegen. Eksisterande kryss har for bratt stigning og er noko utflytande på grunn av eksisterande busslomme. Val av løysing gjev og ein busshaldeplass som er utforma i tråd med gjeldande krav.

Konsekvensar for tryggleik for trafikantane

Sikta til og frå krysset vil verte kortare enn i dag og vil kunne auke risikoen for uhell noko.

Etablering av einsidig busslomme fører til at mjuke trafikantar slepp å krysse fv. 609 for å ta eller gå av buss. Vi vurderer denne vinsten til å vere større enn ulempa med kortare sikt enn kravet.

Konsekvensar for miljøkvalitet, ytre miljø og HMS

Sidan nytt kryss vil gje kortare sikt enn eksisterande, vil køyrande kunne oppleve at andre køyrande kjem brått på sjølv om kravet til stoppsikt nesten vert stetta. Krysset kan og opplevast som ryddigare og enklare å nytte enn eksisterande, då busslomme og busskur i siktsona vil verte fjerna.

Plasseringa av busslomma og krysset som skildra gjev best resultat med omsyn til bruk av dyrka mark. I dette alternativet er busslomma og kryss lagt til marka som er vanskelegast å drifte med tanke på landbruk.

Konsekvensar for estetikk

Sjølv krysset vil verte stramma opp i forhold til dagens kryss, då busslomme og kryss går i eitt. Krysset vil såleis verte tydlegare.

Konsekvensar for økonomi

Prosjektet kan risikere å ikkje verte gjennomført om kommunen må velje andre løysingar. Andre løysingar som kommunen har sett på har høgare anleggskostnad og truleg høgare kostnad for grunnerverv.

Konsekvensar for drift og vedlikehald

Flyttinga av krysset gjev lite eller inga endring i drift og vedlikehald for fylkesvegen.

Vurdering

Fråviksgruppa til Statens vegvesen har handsama saka og seier i si tilråding at sjølv om ikkje heile vegbana er synleg i sikttrekanten, manglar det så lite på det at planlagt løysing vert vurdert til å vere forsvarleg. Fråviksgruppa seier vidare at dette truleg den einaste praktisk mogelege løysinga i den situasjonen ein er i. Fråviksgruppa tilrår difor fråviket.

3. Konklusjon

Regionvegsjefen tilrår fråviket fordi det ikkje er påvist store negative konsekvensar av fråviket, og fordi det truleg er den einaste praktisk mogelege løysinga for å få bygd busslomma.

Fylkesrådmannen støttar tilrådinga frå regionvegsjefen.