

**Statens vegvesen**

Hordaland fylkeskommune

Pb. 7900

5020 BERGEN

□

Behandlande eining:
Region vestSakshandsamar/innvalsnr:
Kaisa Tonheim Banne - 55516273Vår referanse:
2014/148726-002

Dykkar referanse:

Vår dato:
03.12.2014

U

Interpellasjon - Standard på nye vegprosjekt

Statens vegvesen viser til interpellasjon sendt av Pål Kårbø til fylkestingets møte 9.-10. desember 2014 om standarden på nye vegprosjekt. Kårbø viser til tilbakemelding om at ein ikkje opplever å få tilstrekkeleg kilometer med ny/oppgradert veg for pengane. Det er ei oppleving av at Statens vegvesen sine handbøker og standardkrav gjer at veganlegga vert dyre. Vi legg her til grunn at det er vegnormalane han siktar til. Det vert vidare stilt spørsmål til om ein gjennom å senke standaren noko, vil få fleire meter ny/oppgradert veg for den samla økonomiske ramma. Det vert vist til Stord vestsida og Bømløpakken.

Vegnormalane gjeld for alle offentlege vegar. Veglova § 13 gjev Samferdselsdepartementet heimel til å gje føresegn om anlegg av offentleg veg. Samferdselsdepartementet har fastsett gjeldande føresegn av 29. mars 2007. Føresegna gjeld utforming og standard ved planlegging og bygging av alle kategoriar offentleg veg. Innafor ramma av det som er bestemt i føresegna er Vegdirektoratet gitt fullmakt til å fastsette nærare tekniske reglar, i føresegna omtala som vegnormaler. Vegnormalane er ei samling tekniske føresetnader for offentlege vegar, tilpassa trafikk og omgivnader. Det er særskilt to viktige omsyn som vegnormalane skal sikre. Dette er trafikktryggleik og effektiv trafikkavvikling (framkome). I mange høve vil redusert standard på vegprosjekta vere eit spørsmål om å senke ambisjonsnivået for trafikktryggleik og framkome på den aktuelle vegen. Fylkeskommunen har gjennom rammeavtalen som er inngått med Statens vegvesen vore tydeleg på at det er ønskeleg å følgje vegnormalane i planlegging av nye vegprosjekt

Vegnormalane inneheld standardkrav som skal sikre ein tilfredstillande og einskapleg kvalitet på det offentlege vegnettet. Det vert sett strengare krav til nye vegprosjekt enn utbetring av eksisterande veg. Det skal vere ein viss fridom til å velje løysingar tilpassa forholda på staden.

Vegnormalane kan fråvikast. Så langt det gjeld fylkesveg, er det fylkestinget som har mynde til å gjere fråvik frå vegnormalane. Fråvikssaker med stor økonomisk verdi vert lagde fram til avgjerd. Eit eksempel på ei slik sak er val som blei gjort om tunnelprofil (T 8,5) for

Jondalstunnelen. Eit anna eksempel kan vere om det er ynskjeleg å redusere kostnaden ved å velje to køyrefelt for ein veg som etter normalane skulle hatt fire felt.

Behov for standard og utforming av ny veg vert handsama i planprosessar som følgjer plan- og bygningslova. Val knytt til fartsgrense, vegens funksjon, trafikkmengde og liknande, styrer i stor grad kva utforming og standard dei nye vegane bør byggast etter, for å sikre tilstrekkeleg trafikktryggleik og god framkome. God trafikktryggleik er ein særskilt viktig føresetnad for utforming av vegane. Dersom ein ved planlegging av ein ny/utbeta veg vel å fråvike den standarden som er lagd til grunn i vegnormalane, er det sær viktig at det er muleg å gjere tiltak som gjev ein tilnærma like trygg veg som «normalløysinga».

På Stord vestside føreligg det godkjente reguleringsplanar for to prosjekt. For prosjektet Sagvåg bru som no er lyst ut på anbod, legg vi opp til å nytte eksisterande bru som gang- og sykkelveg. Dette er eit eksempel på eit utbetningsprosjekt der vi vel ei løysing tilpassa forholda på staden. På sikt kan vi utvide den nye brua med gang- og sykkelveg. Det er ikkje høve til å senke standarden ytterlegare på dette prosjektet.

For prosjektet Rimbareid – Vik er det valt ein standard ut frå behov for å utvide vegen og sikre ei fartsgrense på 60 km/t. I dette prosjektet er det valt ei breidde på 6,5 meter (køyrefelt på 2,75 m og skulder på 0,5 m). Grunnen til at ein ikkje bør nytte den lågaste standarden på totalt 6 meter, er at Fv 545 periodevis vert nytta som omkøyingsveg for E39. Det er difor tidvis mykje tungtrafikk på denne vegen. Vi vil ikkje rå til å senke standarden noko her sidan køyretøy i dag kan vere opp til 2,60 meter breie. I tillegg kjem speglar som krev plass. Det er planlagt parallell gang- og sykkelveg på austsida av vegen der dei fleste bustadane er. Det er planlagt ein rabatt på 2,5 m som skil gang- og sykkelvegen frå vegbana i tråd med vegnormalane. Det er tilsvarande standard som det allereie bygde prosjektet frå Fitjar sentrum til Vik. Dersom denne standarden skal reduserast, bør det gjerast andre tiltak som gjev ein tilnærma like trygg veg. Ein må då vurdere rekkverk og/eller fartsgrensa på ny. Truleg vil ikkje dette føre til rimelegare pris.

Eit anna moment som gjer at vi i dag vel ein tilsynelatande for god standard på enkelte vegprosjekt er forventad framtidig trafikkutvikling. Handbok nr 100 legg t.d. føringar for kva vurderingar som skal gjerast knytt til trafikkmengde. Arealbruk og vegfunksjonar skal planleggast ut frå venta trafikk i eit 20 års perspektiv etter vegopning. Slik vi ser det er det gjennomført gode planprosessar for prosjekta på Stord vestside og i Bømlopakken, der det er teke omsyn til framtidig trafikkutvikling og samfunnsøkonomisk nytte.

Vegavdeling Hordaland
Med helsing

Olav Finne
avdelingsdirektør

Kaisa Tonheim Banne