



Statens vegvesen

Notat

Til: 3 Postmottak Region vest
Fra: Plan- og forvaltningsseksjon Bergen
Kopi: Kari Elster Moen

Saksbehandler/telefon:
Frode Moen Aarland / 55516459
Vår dato: 05.05.2016
Vår referanse: 15/206619-13

Fv. 565 HP 7, m 2816 – HP7, m 6757 Mastrevik– Kilstraumen i Austrheim kommune, gang- og sykkelveg, Søknad om fravik

Bakgrunn

Hovedformålet med planen er å etablere nytt tilbud for gående og syklende langs fv. 565 på strekningen fra brua i Kilstraumen til krysset med nedkjøring til Austrheim videregående skole. Mange gående og syklende bruker fylkesvegen som skoleveg og adkomstveg til kommunesenteret i Austrheim. Fylkesveg 565 gjennom Austrheim kommune er definert som en viktig fylkesvegstreking, og er derfor en del av det overordnede fylkesvegnett i Hordaland.

Ved å etablere ny gang- og sykkelveg på strekningen vil dette gi et eget og trafiksikkert tilbud myke trafikanter. Planforslaget legger også til rette for en opprustning av fv. 565 Mastrevik–Kilstraumen der denne ikke er i henhold til dagens standard, sanering av noen avkjørsler og opprustning av bussholdeplasser.

Prosjektet skal forbedre trafiksikkerheten for alle trafikanter, men spesielt for gående og syklende, inkludert skolebarn. Et attraktivt tilbud for myke trafikanter kan øke andelen gående og syklende. Ved å utbedre bussholdeplassene og utforme dem universelt, øker tilgjengeligheten for alle.

Kort om dagens situasjon

Planområdet ligger i nordøstre del av Austrheim kommune langs eksisterende fv. 565. Strekningen er totalt ca 3,8 km. Planområdet strekker seg fra brua ved Kilstraumen til avkjøringen til Austrheim videregående skole. Planarbeidet omfatter en korridor langs fylkesvegen og skal sikre areal for gjennomgående gang- og sykkelveg. Strekningen har vegbredde, horisontal og vertikalgeomtri som ikke er i tråd med dagens vegstandard. Det er i dag ikke tilbud for myke trafikanter langs fv. 565.

Det er en del kryss og avkjørsler langs strekningen, og flere boliger har sin adkomst direkte mot fv.565, med varierende siktforhold. Det er bebyggelse tett på eksisterende kjøreveg på deler av strekningen.

Kjørebanebredden varierer, og er under 6 meter på det smaleste. Fartsgrensen er 60 km/t. Busslommene langs strekningen er av varierende standard og utforming.

Fylkesvegens linjeføring og geometri er oppgradert til dagens standard, men for å begrense arealinngrepene og konsekvensene av tiltaket er det på enkelte punkt valgt en geometri som fraviker fra kravene i N100.



Figur 1: Kartet viser prosjektet og strekningens avgrensning.



Figur 2: På strekningen mellom Budalen og Sætre er det bebyggelse som ligger nært inn til fylkesvegen.



Figur 3: Starten av prosjektet ved Kilstraumbua.



Figur 4: Like sør for Kilstraumen er det trang situasjon i forhold til eksisterende bebyggelse som og terreng.

Fv. 565 mellom Mastrevik–Kilstraumen har en ådt på 2200 (år 2014) nord for Mastrevik, mens den stiger til Ådt 2800 inn mot kommunesenteret Mastrevik. Trafikken er ventet å stige til ca ådt 2900 på nordlig del av strekningen og til ådt 3700 ved Mastrevik. Fv. 565 er en viktig kjørveg til kommunesenteret men er også alternativ kjøreveg til Mongstad og Fv. 57 Leirvåg–Sløvåg via Radøy.

I prosjektet er det lagt til grunn at fv. 565 på strekningen blir forkjørregulert som del av overordnet vegnett i Hordaland. I kryss- og avkjørsler på strekningen er det derfor lagt til grunn siktkrav henhold til at vegen blir forkjørregulert.

I N100 er dimensjonerende kjøretøy vogntog og kravet er kjøremåte B for vegklasse U–HØ2 med fartsgrense 60 km/t. Krav til dimensjonerende kjøretøy og kjøremåte avviker i et kryss, der dimensjonerende kjøretøy vogntog og dimensjonerende kjøremåte er B. Utviding av kryss til dimensjonerende kjøretøy vogntog og dimensjonerende kjøremåte B, vil medføre uforholdsmessige store inngrep, økte kostnader og konsekvenser for tilliggende bebyggelse og vegnett. Kryss er dimensjonert for *lastebil*. Dette gjelder for følgende profiler.

- Kjøremåte A ved pel 1630.

Fravik det søkes om

På grunn av eksisterende terrengsituasjon, med sidebratt terreng, trangt tilgjengelig tverrsnitt og bebyggelse tett inntil vegen er det nødvendig å regulere et vegtiltak som er skånsomt og i størst mulig grad tilpasset eksisterende situasjon.

Av hensyn til de overnevnte forholdene søkes det om å oppgradere eksisterende kjøreveg med tilhørende Sykkelveg med fortau med følgende fravik:

Søknad	Håndbok	Krav	Fravik
1	N100	<p>Avkjørsler N100: E1.4.1, Hjørneavrunding R=4m</p> <p>V121: Tabell 1.3. Hjørneavrunding 2R-R-3R</p>	<p><u>Hjørneavrunding avkjørsler</u> Pel 270, hjørneavrunding med R=3</p> <p>Vegen er dimensjonert som U-Hø2 veg med fartsgrense 60 km/t. Krav til hjørneavrunding avviker i en avkjørsel. Avviket begrunnes med tilpassing til eksisterende bebyggelse og tilliggende vegnett. For å oppfylle kravet til avkjørsler og hjørneavrunding vil tiltaket medføre uforholdsmessige store inngrep, økte kostnader og konsekvenser for tilgrensende bebyggelse og vegnett.</p>
2	N100	<p>Tabell D2 (N100) Dimensjonerende kjøretøy og kjøremåte; Krav: Vogntog, kjøremåte B</p>	<p><u>Dimensjonerende kjøretøy og Kjøremåte:</u> Kryss ved pel 1630 er dimensjonert for lastebil, kjøremåte A.</p> <p>Vegen er dimensjonert som U-Hø2 veg med fartsgrense 60 km/t. Krav til dimensjonerende kjøretøy og kjøremåte avviker i kryss, der dimensjonerende kjøretøy er vogntog og dimensjonerende kjøremåte er B. Utviding av kryss til dimensjonerende kjøretøy vogntog og dimensjonerende kjøremåte B, vil medføre uforholdsmessige store inngrep, økte kostnader og konsekvenser for tilliggende bebyggelse og vegnett.</p>
3	N100	<p>Tabell D2 (N100) Krav til minste horisontalkurve.</p> <p>Krav: Rh=100</p>	<p><u>Horisontalkurveradius:</u> Pel 1550, har radius 82,10</p> <p>Vegen er dimensjonert som U-Hø2 veg med fartsgrense 60 km/t. Krav til minste horisontalkurveradius er 100. Ut fra stedlige forhold og omkringliggende bebyggelse er det et svært omfattende tiltak å utvide kurven i pel 1550 til kravet i håndbok</p>

			<p>N100.</p> <p>Arbeidet med reguleringsplanen har hatt utgangspunkt i fremføring av gang- og sykkelveg og utbedring av eksisterende kjøreveg. Vegen ligger i et smalsundlandskap der kurveutvidelse i det nevnte punkt vil medføre uforholdsmessige store inngrep, økte kostnader og konsekvenser for tilgrensende bebyggelse og vegnett.</p>
4	N100	<p>N100: side 99</p> <p>Kollektivanlegg</p> <p>Max: 5% stigning ved bussholdeplass</p>	<p><u>Kollektivanlegg:</u></p> <p>Holdeplass ved pel 2220–2290 ligger delvis i stigning på 6,73%,</p> <p>Vegen er dimensjonert som U-Hø2 veg med fartsgrense 60 km/t. Krav til stigning ved bussholdeplass avviker ved busstopp i pel 2220–2290. Busstoppet er plassert i tilknytning til eksisterende bebyggelse i Budalen. I forbindelse med breddeutvidelse på veg og fremføring av gang- og sykkelveg vil etablering av bussholdeplass med max 5% stigning medføre uforholdsmessige store inngrep, økte kostnader og konsekvenser for tilgrensende bebyggelse og vegnett.</p>
5	N100	<p>Tabell D.9 (N100) Krav til nabokurve</p> <p>Tabell D.9 (N100) Krav til nabokurve</p> <p>Krav: 280 pga. nabokurve er Rh=600</p> <p>Krav 200 pga. nabokurve er Rh=300</p> <p>Krav: 225 pga. nabokurve er Rh=350</p>	<p><u>Krav til nabokurve:</u></p> <p>Pel 350, har radius 100</p> <p>Pel 1300; har radius 100</p> <p>Pel 1550, har radius 82,10</p>

		<p>Krav; 225 pga. nabokurve er Rh=350</p> <p>Krav; 205 pga. nabokurve er Rh=310</p> <p>Krav; 300 pga. nabokurve er rettlinje</p> <p>Krav; 300 pga. nabokurve er rettlinje</p> <p>Krav; 300 pga. nabokurve er rettlinje</p> <p>Krav; 266 pga. nabokurve er Rh=440</p>	<p>Pel 2060; har radius 103</p> <p>Pel 2200; har radius 100</p> <p>Pel 2430; har radius 190</p> <p>Pel 2890; har radius 100</p> <p>Pel 3000; har radius 100</p> <p>Pel 3820; har radius 175</p> <p>Vegen er dimensjonert som U-Hø2 veg med fartsgrense 60 km/t. Krav til nabokurve følger av tabell D9 i Håndbok N100. Ut fra stedlige forhold og omkringliggende bebyggelse er det et svært omfattende tiltak å utvide kurvene for å tilfredsstillere krav til nabokurve.</p> <p>Arbeidet med reguleringsplanen har hatt utgangspunkt i fremføring av gang- og sykkelveg og utbedring av eksisterende kjøreveg. Vegen ligger i et smalsundlandskap der kurveutvidelse i de nevnte punkt vil medføre uforholdsmessige store inngrep, økte kostnader og konsekvenser for tilgrensende bebyggelse og vegnett.</p>
6	N100	<p>Overhøyde Tabell D.2 + D.9 (N100)</p> <p>Resulterende fall Tabell D.9</p> <p>Krav: mer eller lik 2%</p>	<p>Overhøyde og resulterende fall:</p> <p>Pel 426 - 448 er resulterende fall <2% (laveste resulterende fall er 0,44% i pel 437)</p> <p>Pel 536 - 556 er resulterende fall <2% (laveste resulterende fall er 0,706% i pel 546)</p> <p>Pel 1140 - 1159 er resulterende fall <2% (laveste resulterende fall er 0,716% i pel 1150)</p>

			<p>Pel 1242 - 1263 er resulterende fall <2% (laveste resulterende fall er 0,268% i pel 1252 og 1253)</p> <p>Pel 2491 - 2511 er resulterende fall <2% (laveste resulterende fall er 0,875% i pel 2501 og 2502)</p> <p>Pel 3035 - 3054 er resulterende fall <2% (laveste resulterende fall er 0,509% i pel 3045)</p> <p>Pel 3227 - 3244 er resulterende fall <2% (laveste resulterende fall er 1,32% i pel 3235 og 3236)</p> <p>Vegen er dimensjonert som U-Hø2 veg med fartsgrense 60 km/t. Krav til resulterende fall følger av tabell D.2 og D9 i Håndbok N100. Ut fra stedlige forhold og tilpasning til eksisterende vegføring oppnås ikke tilfredsstillende resulterende fall. Arbeidet med reguleringsplanen har hatt utgangspunkt i fremføring av gang- og sykkelveg og utbedring av eksisterende kjøreveg. Alle lokaliserte fravik ligger under kravet til 2% resulterende fall. Alle lokaliserte fravik er ensidig.</p>
7	V122	Stigning G/S-veg Tabell 3.2 i V122. Krav: maks 7% stigning i 35-100m.	<p>Stigning gs-veg: Pel 3,5 til 80 har 7,3% stigning</p> <p>Vegen er dimensjonert som U-Hø2 veg med fartsgrense 60 km/t. Krav til stigning for gang- og sykkelveg overstiger kravet til maks 7% stigning. Overskridelsen er i forbindelse med oppramping til eksisterende bro over Kilstraumen.</p> <p>Etablering av tilfredsstillende stigning på gang- og sykkelvegen vil medføre</p>

			uforholdsmessig store inngrep, økte kostnader og konsekvenser for tilgrensende bebyggelse og vegnett.
--	--	--	---

Oppsummering – anbefaling

Vegen er dimensjonert som U-HØ2 veg med fartsgrense 60 km/t. Ut fra stedlige forhold og omkringliggende bebyggelse er det et svært omfattende tiltak oppfylle kravene i N100 og V122. Arbeidet med reguleringsplanen har hatt utgangspunkt i fremføring av gang- og sykkelveg og utbedring av eksisterende kjøreveg. Vegen ligger i et smalsundlandskap der oppfyllelse av kravene i håndboken og veilederen vil medføre uforholdsmessige store inngrep, økte kostnader og konsekvenser for tilgrensende bebyggelse og vegnett

For å kunne etablere en trafiksikker kjøreveg og et trafiksikkert tilbud for gående og syklende på den aktuelle strekningen, søkes det om fravik for kravene i håndbok N100 og V122 for:

- Hjørneavrunding avkjørsler (N100)
- Dimensjonerende kjøretøy og Kjøremåte (N100)
- Horisontalkurveradius (N100)
- Kollektivanlegg (N100)
- Krav til nabokurve (N100)
- Overhøyde og resulterende fall (N100)
- Stigning gs-veg (V122)

Vedlegg:

Detaljreguleringsplan, Fv 565 Mastrevik – Kilstraumen, Tekniske tegninger A–F.

Detaljreguleringsplan, Fv 565 Mastrevik – Kilstraumen, Plankart 1–4

Detaljreguleringsplan, Fv 565 Mastrevik – Kilstraumen, Planbeskrivelse

Detaljreguleringsplan, Fv 565 Mastrevik – Kilstraumen, planbestemmelser