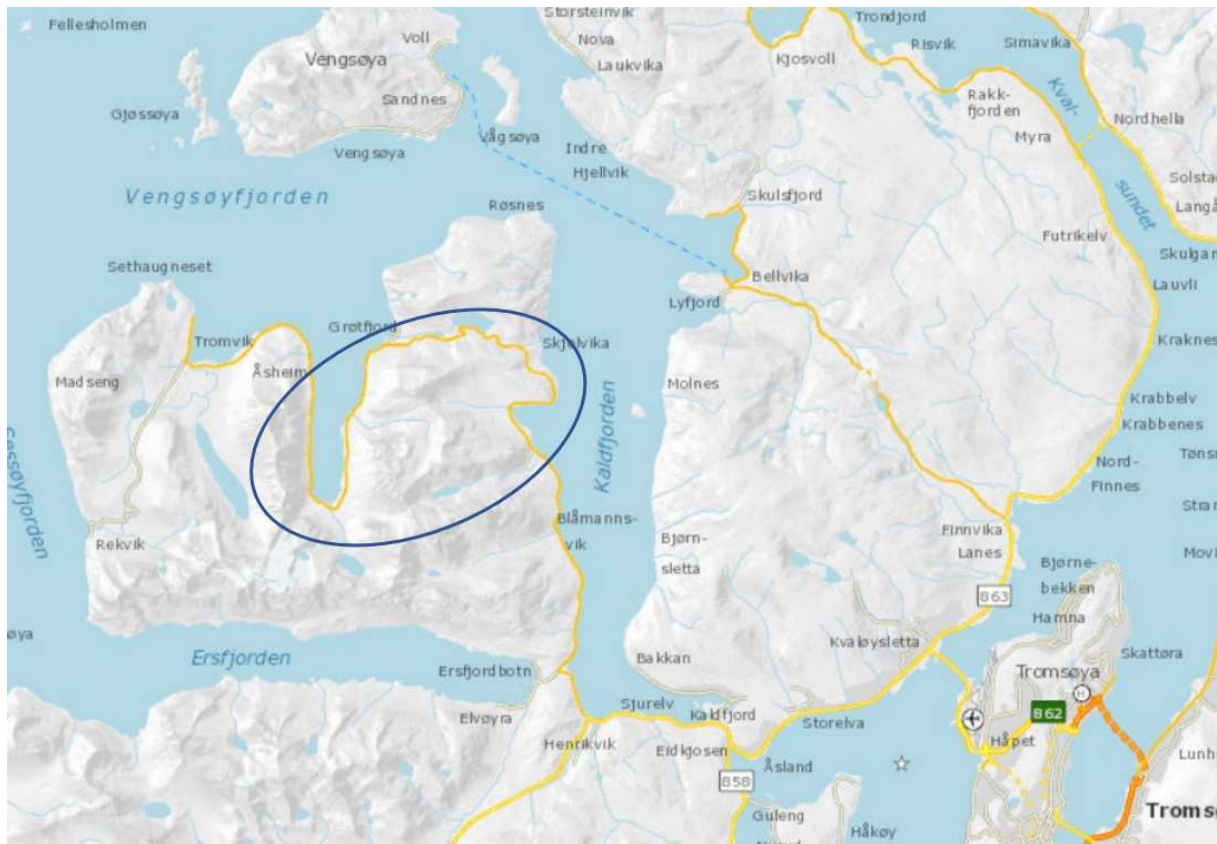


Trafikksikkerhetsgjennomgang reguleringsplan fv 7768, Indre Storsandnes – Store Blåmannsvik, Grøtffjord.



Trafikksikkerhetsgjennomgang

Troms og Finnmark fylkeskommune, Samferdseldivisjonen, avdeling for Plan, prosjektering og utbygging (PPU) har utarbeidet en reguleringsplan for fv 7768, S1D1, m 9200 til m 25400.

Prosjektets forventede kostnad på over 100 millioner medfører at det stilles krav om TS- revisjon på reguleringsplan, byggeplan, ferdig vei før åpning og ferdig vei etter åpning jf vedtak i fylkesrådet i sak [160/20 Trafikksikkerhetsinspeksjoner og revisjoner](#). En TS-revisjon av planen var av ulike årsaker ikke lagt inn i divisjonens samlede oversikt over planer hvor det skulle gjennomføres TS revisjon i 2021. Da planen er forholdsvis enkel har vi vurdert at det er tilstrekkelig med en enkel trafikksikkerhetsgjennomgang for å luke ut forhold som ikke er i hht krav.

Planen skal ut på offentlig ettersyn i begynnelsen av 2022.

Den 3. desember 2021 ble planen gjennomgått med mål om å vurdere trafikksikkerheten i de valgte løsninger. Hilde Synnøve Heitmann, Bjørn Oluf Eriksen og Kristian Øvernes deltok i arbeidet.

Om planen

Hovedtrekkene i reguleringsplanen er breddeutvidelse fra ett- til tofeltsvei, etablering av grøfter, omlegging av veien på to kortere strekninger, en ny bru, en del stopplommer, utfartsparkeringer og holdeplasser samt et område som skal skredsikres med voll. Veien er planlagt med dimensjoneringsklasse «Lokal veg L1, med utbedringsstandard, vegbredde 6,5 meter. Beregninger

viser en framtidig ÅDT på mellom 300 og 450. Veien planlegges med fartsgrense 80 km/t, dimensjonert for vogntog og med sikkerhetsavstand 5 meter.

Prosjektbestillingen sier at prosjekteringstabell C.8 – N100 (2019) (tilsvarer 3.8 i vegnormal N100, 2021) skal legges til grunn/tilstrebes i planleggingen. Med bakgrunn i dette vil det ikke være behov for å søke formelt om fravik ved avvik fra denne tabellen.

Gjennomgangen har avdekket følgende forhold:

1. Nye krav

I juni 2021 kom det reviderte utgaver av to sentrale håndbøker. Dette er N 100, Veg- og gateutforming og N 101, Trafikksikkert sideterreng og vegsikringsutstyr. Da arbeidet med reguleringsplanen ble startet en tid før dette er noen av løsningen utarbeidet etter kravene som gjaldt fram til juni 2021. Det er i så måte løsninger i planens som ikke tilfredsstiller kravene i den reviderte utgaven. I prosjektbestillingen legges prosjekteringstabell C8 til grunn for planleggingen. I den reviderte utgaven av håndboken er C8 byttet ut med prosjekteringstabell 3.8. Denne er på fulgt så langt det lar seg gjøre, men med lokale tilpasninger som medfører enkelte avvik både på kurvatur og stigning langs strekningen. Planlegging og utbygging iht. gjeldende krav ville medført et helt annet prosjekt med tanke på plassering av veglinje og valg av løsninger. En slik prioritering ville fått store konsekvenser for arealbehov, terrenginngrep og kostnader. Foreslåtte utbedringer vil uansett ha en positiv virkning på trafikksikkerhet i forhold til dagens situasjon

Prosjekteier bør ta stilling til om det skal utarbeides nye løsninger hvor de nye kravene oppfylles.

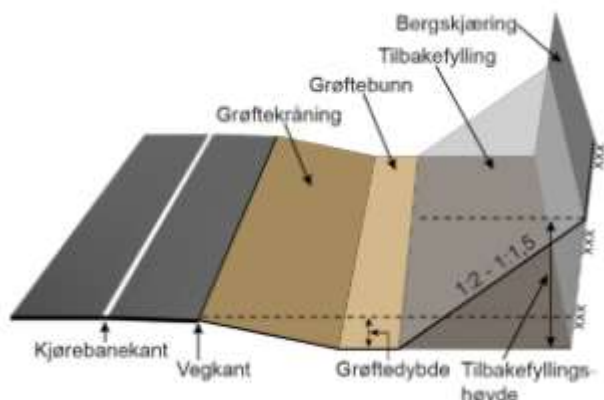
2. Geometri

Kravene til horisontalkurvatur er lik i tabell C8 og 3.8. Det er flere avvik i forhold til kravene til horisontalkurvatur i planen.

Den reviderte utgaven av N 101 setter i tabell 2.3: grenseverdier for horisontalkurveradius ved bruk av tillegg en grense på radius 300 i 80 soner. Der dette ikke oppnås skal det legges 2 meter til sikkerhetsavstanden på en strekning 50 meter før og etter ytterkurve.

Horisontalkurveradius	Fartsgrense				
	60 km/t	70 og 80 km/t	90 km/t	100 km/t	≥ 110 km/t
Radius	< 175 m	< 300 m	< 400 m	< 700 m	800 m

I de fleste kurver kan dette løses ved tilbakefylling mot bergskjæring, N101, figur 3.3.



Det er også enkelte avvik i forhold til minimumskurvatur i nabokurver. Tabell 3.8 (tidligere C8), Prosjekteringstabell for Hø1 ved gjennomgående utbedring gir rammer for utforming av disse. Prosjektbestillingen sier at utforming i hht. prosjekteringstabell C8 skal tilstrebes. Det er med andre ord ikke krav om at tabellen følges i alle tilfeller, og heller ikke krav om fravikssøknad i de tilfeller utformingen fraviker C8. Prosjektet bør vurdere om det er tilfeller avvikene fra C8 er særlig store å vurdere tiltak.

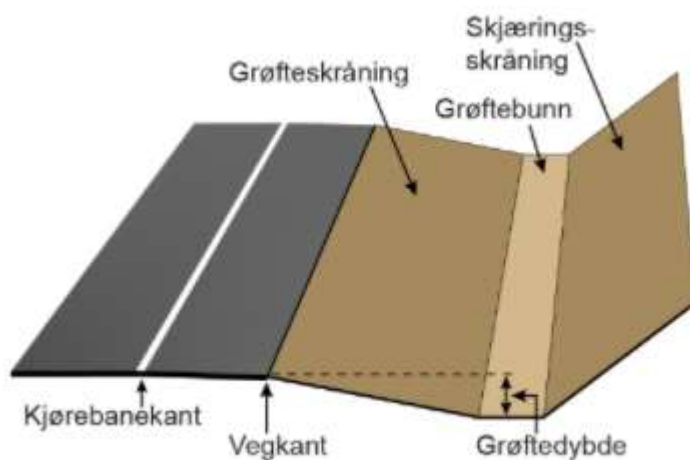
Alle høybrekk og lavbrekk ligger innenfor kravene.

3. Stigning

Maksimal stigning for veger i vegklasse Hø ved gjennomgående utbedring er 8% i både gammel og ny utgave av N 100. I alle tilfeller utenom ett tilfredsstilles disse kravene. Det er en stigning på 8,17 %. Vi kan ikke se at det er tiltak innenfor rimelighetens grenser som kan gjøres for å utbedre i hht. kravene.

4. Sideterreng

Mange av utfordringene med farlig sideterreng er hensyntatt i planen gjennom tilbakefylling mot bergskjæring, rekkverk og mykgjøring av sideterreng. Det er likevel utfordringer på enkelte strekninger med løsmasseskjæringer. Krav i revidert N 101 er at skjæringsskråningen skal være 1:1,5 eller slakere. Når grøfter er dypere enn 0,5 meter og grøfteskråning er 1:3 eller brattere skal skjæringsskråning være 1:2 eller slakere. Flere av grøftene på strekningen er på grunn av vegoppbygningen dypere enn 0,5 meter. Det er utfordrende å utforme skråningsskjæringer med tillatt vinkel på grunn av terrengforhold som ur og stigning i sideterrenget.



Prosjektet bør søke fravik der det ikke går å oppfylle kravene i N101.

5. Avkjørsler

Det er mange avkjørsler på strekningen. De aller fleste er utformet i hht krav. Det er en avkjørsel v meter 16800 hvor kravene til sikt ikke oppnås i hht til nytt krav i N100. Tidligere krav var med øyepunkt 4 meter fra veg. I de nye kravene er dette endret til 6 meter. I den aktuelle avkjørslingen er det vanskelig å oppnå tilfredsstillende sikt i hht de nye kravene. Sikt kan oppnås, men da må det tas ut mer skjæring. Avkjørslingen går til to hytter og er i så måte lite brukt. Hyttene er tegnet inn med ny kommunal tilgang fra en samleavkjørsel, men denne er ikke realisert. Da risikoen for ulykker er relativt liten i avkjørselen anbefaler vi at utformingen blir som tegnet i planen.