

Notat om utbetring av Eide-krysset

Eide-krysset

Utfordringar i Eide-krysset er sikt, svingradius og delvis høgdeforskjell/helling, særleg når ein kjem frå Moldefjorden og skal inn på vegen frå Selje/Mannseidet. Dette er grunnlaget for at Vestland fylkeskommune meiner at krysset burde vore utbetra, særleg når anlegget til Stad skipstunnel legg opp til omfattande bruk av krysset.

Reguleringsplan og rekkjefølgjekrav

Normalt sett ville fylkeskommunen sett rekkjefølgjekrav om utbetring og stilt krav om at utbygger skulle ta kostnadane ved dette. Ved eit så stort prosjekt som Stad skipstunnel ville det vore naturleg at Kystverket hadde teke både arbeidet (med gjennomføringsavtale som grunnlag) og kostnadane ved dette.

Slik vart det ikkje, prosessen vart uryddig ved at vegeigar tok på seg både arbeidet med og kostnaden med å utbetre krysset. Samtidig som Kystverket sette nokre føringar for korleis dette kunne skje.

Ideelt sett var det eit ønske om at Eide-krysset skulle utbetrast i samsvar med N100, dette ville vore eit omfattande arbeid som hadde kravd mykje areal og riving av bygningar. I reguleringsprosessen var Kystverket veldig opptatt at utbetringa av krysset måtte skje utan at huset rett under krysset (i vest) skulle rivast fordi eigarane der hadde uttrykt at dei ikkje ønskte dette. Kystverket var redd for at ein prosess med ekspropriering av huset vil ta lang tid og forseinke utbetring av krysset og dermed oppstart av skipstunellen. Fylkeskommunen fekk utgreidd om det var mogeleg å utbetre krysset og samtidig behalde bustadhuset. Dette fekk vi stadfesta av konsulentane at var mogeleg og fylkeskommunen imøtekom Kystverket sitt ønske. Reguleringsplanane (Stad skipstunnel, Lesto næringsområde og Kjøde næringsområde) til Kystverket la dette til grunn.

Etter motsegn til reguleringsplanane, dialogmøte/forhandlingar med Statsforvaltar og mykje annan dialog/diskusjon vart det sett følgjande rekkjefølgjekrav knytt til krysset:

Føresegn pkt. 11.2.3.2

Før det kan gis igangsetjingsløyve med Moldefjorden skal følgjande vere oppfylt:

- a) Eidekrysset, fv. 618 mellom Seljevegen og Mannseidet, må vere opparbeida med sideareal og fortau i samsvar med reguleringsplanen, godkjent av vegmynde og teke i bruk.

Vestland fylkeskommune sendte klage på m.a. denne formuleringa hausten 2024 (19.11) med forslag til ny formulering:

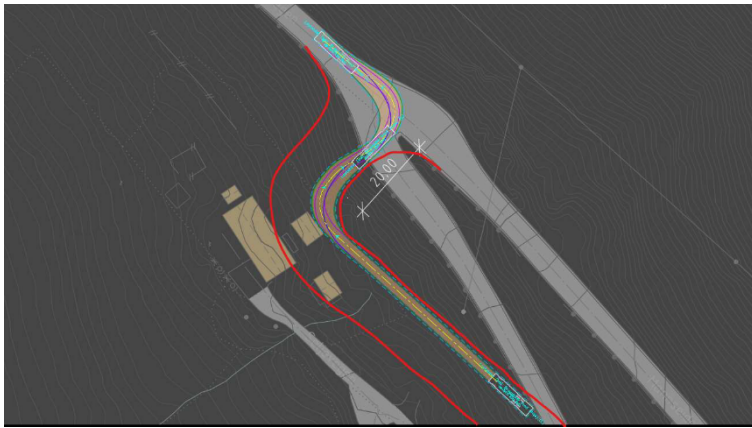
Eidekrysset, fv. 618 mellom Seljevegen og Mannseidet, må vere opparbeida i samsvar med reguleringsplanen, godkjent av vegmynde og teke i bruk.

Det vart sagt at endringane kunne gjerast administrativt – kvifor er ikkje dette gjort? (den andre endringa som klagen omhandla er heller ikkje endra).

Krav til utforming av krysset

Siktkrav i krysset er:

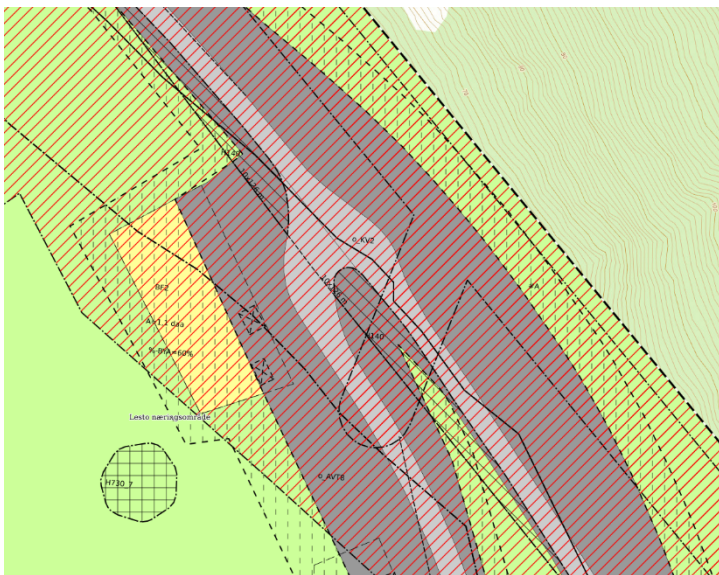
- mot Selje: 10 x 114 m
- mot Mannseidet: 10 x 144 m



Ideell vinkel i krysset for store køyretøy (20 m rettstrekke)

Regulert kryssløysing

Regulert løysing er ikkje ei fullgod løysing, men det som ein fekk til innanfor eit avgrensa område. Regulert løysing oppfyller difor ikkje trafikktryggleiken tilstrekkeleg etter N100 med tanke på sikt, svingradius og horisontalkurvatur.



Reguleringsplan

Reguleringsplanen legg opp til at geometrien i sekundærvegen vert utvida i breidda og at sekundærvegen får ein mindre krapp vinkel på primærvegen, i tillegg til at sekundærvegen vert heva noko. Sikt krav i krysset vil likevel ikkje vere oppfylt. Det vil vere behov for å etablere rekkverk i siktsonene, og dette krev fråvik.

Den nye kryssutforminga gjer at lastebilen kjem meir vinkelrett på primærvegen enn i eksisterande kryss, men sidan det ikkje er god nok plass mellom siste horisontalkurve og primærvegen vil ikkje lastebilar kunne stå heilt vinkelrett på primærvegen.

Sidan køyretøy ikkje kjem heilt vinkelrett på primærvegen i krysset, vil det vere vanskeleg å få tilstrekkeleg sikt ut høgre sidevindaug. Samtidig vil mest sannsynleg blindsona i spegelen gjere at det heller ikkje er mogeleg å få sikt ved hjelp av spegelen. Difor kan det tenkast at den nye kryssutforming forverrar sikta i retning Mannseidet for dei store køyretøya. Ein slik situasjon gjev auka risiko for trafikkulukker, noko som er svært negativt for trafikktryggleiken i det regulerte krysset samanlikna med eksisterande utforming.

Det regulerte krysset har ei vidare utforming pga. auka svingareal, og dette kan gjere krysset meir utflytande for mindre køyretøy. Det regulerte krysset gjev marginal betring av situasjonen og det er anleggsteknisk vanskeleg å gjennomføre utbygging innanfor regulert løysing.

Vurdering av løysingar

Det har visst seg at ei løysing innanfor det regulerte arealet er vanskeleg og svært kostbar å få til. Det vert heller ikkje ei fullgod løysinga, og betringa i krysset vert svært avgrensa.

Vestland fylkeskommune har sett på og vurdert mange ulike løysingar for krysset med utgangspunkt i det regulerte arealet:

Følgjande løysingar har vore vurdert:

- murløysing i betong
- fylling (ville kravd endring av reguleringsplan og avtale med grunneigar)
- sideforskyving av fylkesvegen
- forskyving av kryssområdet
- plastra fylling 1:1 og betongmur forankra på pelar
- erstatte eksisterande betongrekkverk med stålrekkverk

Det er svært utfordrande å få til gode løysingar med det arealet som er til disposisjon og i det terrenget som er i området. Det er vanskeleg å gjennomføre utbetringar i krysset som vil gjere det betre. Vi har difor landa på ei løysing der det i hovudsak berre vert skifta rekkverk i og rundt krysset, frå betong til stålrekkverk. Stålrekkverket vil gje betre sikt i krysset enn det eksisterande betongrekkverket.

Bakgrunnen for fylkeskommunen sit val av løysing i krysset

Valt løysing er eit moderat utbetringalternativ der vi beheld dagens geometri i størst mogeleg grad, bytter ut rekkverket og gjer mindre utbetringar for å sikre betre sikt og framkomme i krysset, og dermed betre trafikktryggleik i krysset.



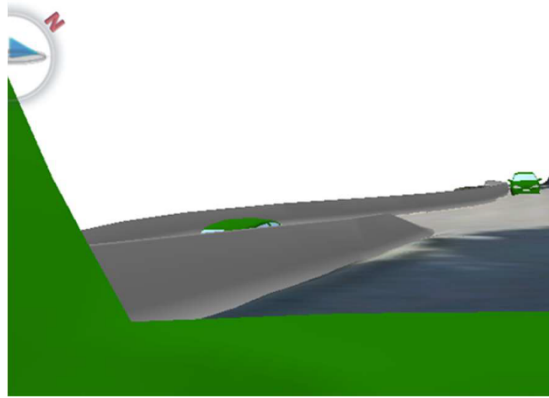
Eksisterande kryssutforming der dagens betongrekkverk er erstatta med transparent stålrekkverk

Sjølv om utskifting av betongrekkverket med eit meir transparent stålrekkverk ikkje åleine løyser siktutfordringane i krysset, kan tiltaket bidra til eit tryggare kryssmiljø. Dette gjeld også for større køyretøy, sjølv om dei fleste av dei store køyretøya ser over rekkverket i sjølve kryssområdet i eksisterande situasjon. Sikta vidare i retning Selje er i dag eit sikthinder som vil verte redusert ved stålrekkverk. I tillegg til å bytte ut betongrekkverket, vil det samtidig vere viktig å halde vegetasjonen nede slik at buskar og tre ikkje reduserer sikta.

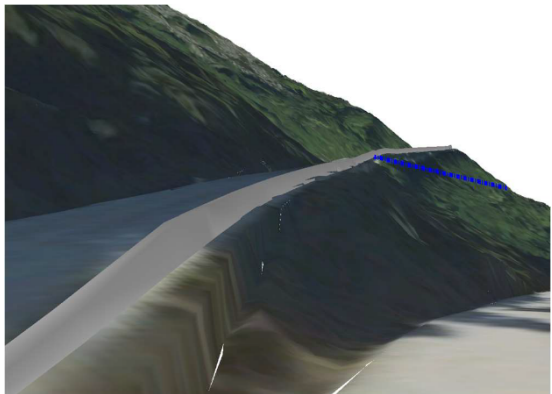
Sikta i krysset vil fortsett vere redusert, men det transparent rekkverk vil gjere det lettare å oppdage køyretøy gjennom konstruksjonen. Dette inneber at trafikantar kan sjå køyretøy som kjem frå Selje og Mannseidet tidlegare enn med dagens betongrekkverk. Stålrekkverk vil gje betre sikt og eit klart tryggare kryssmiljø samanlikna situasjonen med eksisterande betongrekkverket.



Sikt ut frontruta (personbil frå Mannseidet, 40 m frå krysset)
– stålrekkverk



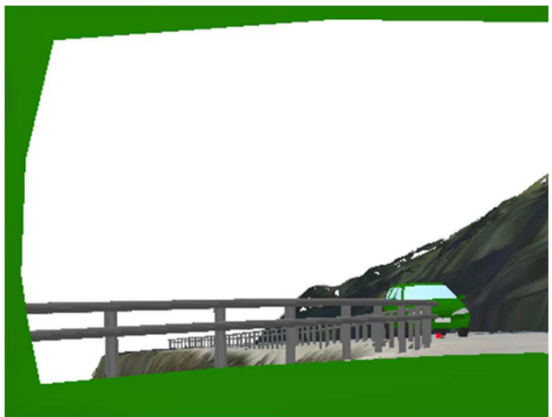
Sikt ut frontruta (personbil frå Mannseidet, 40 m frå krysset)
- betongrekkverk



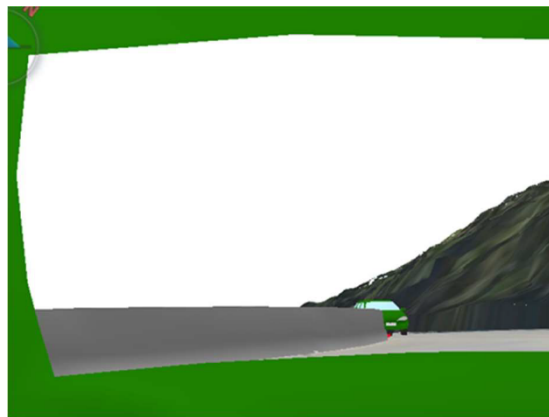
Betongrekkverk i retning Mannseidet



Stålrekkverk i retning Mannseidet



Sikt frå personbil i sekundærvegen mot Selje,
– stålrekkverk



Sikt frå personbil i sekundærvegen mot Selje,
– betongrekkverk

Når det gjeld framkomme i krysset er det svingen Moldefjorden – Mannseidet og Mannseidet – Moldefjorden som er utfordrande knytt til sporing/svingradius, særleg for buss og vogntog. Sporingsskurvene er teoretiske. Synfaring knytt til framkomme i krysset viser at problematikken knytt til dette er mindre utfordrande enn først antatt.

Det er gjennomført TS (trafikkisikkerheit)-vurdering av den valde løysinga av både Multiconsult og internt i fylkeskommunen. I begge vurderingane kjem fram til at skilnaden i sikta ved utbygging etter reguleringsplan og ved «berre» å skifte rekkverk mm ikkje er særleg stor. Skilnaden når det gjeld svingradius er heller ikkje stor. Vestland fylkeskommune meiner difor at det ikkje har noko for seg å gjennomføre å ei større og kostbar endring i krysset når vi får så lite ut av det.

Retning vest – Mot Selje:

Sikt retning Vest	Dagens kryss	Regulert kryss	Moderat utbedring
Sikt mot vest (Retning Selje) 10x114	Ikke oppfylt. Betongrekkverk sikthinder	Ikke oppfylt. Transparent rekkverk sikthinder	Ikke oppfylt. Transparent rekkverk sikthinder
Sikt 10 m inn i kryss uten sikthinder	32 meter	30 meter	32 meter
Sikt 2 m inn i kryss uten sikthinder	42 meter	46 meter	42 meter
Sikt 10 meter inn i kryss - Lastebil, buss og Vogntog	Ser over rekkverket i kryssområdet. Betongrekkverket langs veg vestover er sikthinder.	Ser over rekkverket i kryssområdet. Transparent rekkverk fører til noe bedre sikt.	Ser over rekkverket i kryssområdet. Transparent rekkverk fører til noe bedre sikt.

Tabell 1 – Sammenligning av sikt retning Selje.

Retning øst – Mot Mannseidet

Sikt retning Øst	Dagens kryss	Regulert kryss	Dagens kryss m. tiltak
Sikt mot øst (Retning Mannseidet) 10x144	Ikke oppfylt. Flere sikthinder som betongrekkverk, terrengutforming og vegetasjon. For krapp vinkel mellom sekundærveg og primærveg gjør det vanskelig å oppnå oversikt.	Ikke oppfylt. Flere sikthinder som rekkverk, terrengutforming og vegetasjon.	Ikke oppfylt. Flere sikthinder som rekkverk, terrengutforming og vegetasjon. For krapp vinkel mellom sekundærveg og primærveg gjør det vanskelig å oppnå oversikt.
Sikt 10 m inn i kryss uten sikthinder	Ingen reell sikt grunnet vinkel	24 meter	Ingen reell sikt grunnet vinkel
Sikt 2 m inn i kryss uten sikthinder	10 meter (40 meter med dårlig vinkel)	54 meter	10 meter (40 meter med dårlig vinkel)
Sikt 10 meter inn i kryss - Lastebil, buss og Vogntog	Kan kunne få noe oversikt ved hjelp av speil. Men betongrekkverk, terrengutforming og vegetasjon hindrer sikt	Kjøretøy klarer ikke å stille seg vinkelrett på krysset – Det kan oppstå situasjoner der sikten mot Mannseidet havner i kjøretøyets blindsoner.	Kan kunne få noe oversikt ved hjelp av speil. Vegetasjonsrydding, transparent rekkverk vil bedre sikt i forhold til i dag.

Tabell 2 – Sammenligning av sikt i retning Mannseidet.

Regulert løysing gjev eit middels trafikktryggningsnivå, og er det alternativet som gjev den mest trafikksikre løysinga, men er også det alternativet med høgast investeringskostnad. Det moderate utbetningsalternativet vert vurdert til middels/låg trafikktryggleiksnivå.

I tillegg til å skifte rekkverk vert det vurdert å rydde vegetasjon, flytte vegvisningsskilt, sette opp stoppskilt, tilrettelegging for overkøyrbart areal mellom vegarmene og redusere fartsgrensa i anleggsperioden til Stad skipstunnel (arbeidsvarsling). Endra forkøyrretning er vurdert og forkasta.

Nytt rekkefølgekrav

Forslag til ny utforming av rekkefølgekravet i pkt. 11.2.3.2 a) etter fylkeskommunen si omfattende vurdering og val av løysingar:

Det må vere gjennomført tiltak i Eidekrysset, fv. 618 mellom Seljevegen og Mannseidet, som betrar trafikktryggleiken i krysset, tiltaka må vere godkjent av vegmynde og teke i bruk.

Rekkefølgekravet i pkt. 11.2.3.2 b) blir oppretthalde slik det er.

Vestland fylkeskommune meiner nytt forslag til rekkefølgekrav i pkt. 11.2.3.2 a) er oppfylt ved å bytte eksisterande betongverk med stålrekkverk, slik det er skildra ovanfor. Sikta og trafikktryggleiken i Eide-krysset vert betra.