



Statens vegvesen

Notat

Til: BIB90 Rv 7 – Rv 52 Hallingd. – Hemsedal
BAA00 Utbygging
Simen Aastorp Haga
Fra: Veg og gate
Kopi: BCA00 Teknologi og utvikling Utbygging
DAA00 Transport og samfunn

Saksbehandler/telefon:
Thoralf Eikeland / 35581747
Vår dato: 20.06.2023
Vår referanse: 22/20256-41

Svar – Fravikssøknad vegklasse rv. 7 på strekningen Ørgenvika–Svenkerud

Vi viser til søknad mottatt den 27.05.23 angående fravik på valg av dimensjoneringsklasse for strekningen Ørgenvika–Svenkerud. Det søkes om å få benytte en «H1+» standard i stedet for H2 på strekningen.

Det har tidligere blitt søkt om, og godkjent, tilsvarende fravik for strekningen Ørgenvika–Lindelien som er første del av prosjektet. Det søkes nå om å få benytte samme standard for de øvrige delstrekningene i prosjektet. I dette tilfellet vil det være viktig å unngå standardsprang. Da første delstrekning allerede er godkjent med denne standarden, samt at en parsell midt på strekningen (Flå sentrum– Kjerringviki) allerede er bygget med denne standarden, vil det være hensiktsmessig å benytte lik standard på hele strekningen.

Vegdirektoratet godkjenner dermed fravikssøknaden under forutsetning av at det etableres midtrekkverk i kurvene med Rh mindre eller lik 500, slik det er beskrevet som avbøtende tiltak. Se vedlagte fraviksskjema for mer detaljer.

Vegdirektoratet

Med hilsen

Roald Aabøe
fungerende avdelingsdirektør

Matteo Pezzucchi
seksjonssjef

Vedlegg: 1



Statens vegvesen

Søknad om fravik

Del 1 – søknadsdel (fylles ut av fravikssøker)

Fravikssøker: Statens vegvesen Utbygging	
Saksbehandler hos fravikssøker: Simen Haga	
Dato: 25. mai. 2023	
Arkivreferansen til fravikssøker: 22/20256	

Prosjekt (navn): Riksveg 7 Ørgenvika–Svenkerud		
Vegnummer: Rv7	Fartsgrense: 80	Brunummer ¹ : Tekst her
ÅDT (i dag): 5400 (i dag)	Dim.klasse: H2	Tunnellengde: Tekst her
ÅDT (dim.år): 7500 (år 2050)	Tegn.nr: Tekst her	Plannivå: Velg plannivå

Normal det søkes om å fravike (kryss av for en av normalene):

☒ N100	☐ N101	☐ N200	☐ N300	☐ N301
☐ N302	☐ N303	☐ N400	☐ N401	☐ N500
☐ N601	☐ Rundskriv:	Tekst her		

Krav:	Begrunnelse for fravik:
Kravkategori: <i>Annet</i>	Hensikten med prosjektet er å utbedre dagens rv. 7 på strekningen Ørgenvika–Svenkerud i kommunene Krødsherad, Flå, og Nes. Dette for å bedre trafiksikkerheten og redusere standardspranget mellom ny og gammel veg.
Gjengivelse av kravet: Nasjonal hovedveg med ÅDT 6000–12000 skal bygges etter dimensjoneringsklasse H2	Rv. 7 ble ferdigstilt frem til Ørgenvika i 2014, og dette medførte et standardsprang mellom ny og gammel veg. Videre ble det i 2022 vedtatt reguleringsplan for strekningen Ørgenvika–Lindelien. Løsningen baserte seg på fravik godkjent 06.08.2019, Arkiv-/MIMEnr: 18/204128. Denne standarden samsvarer også bra med utbedringen som er gjort vest for Flå sentrum frem til Kjerringvika ca.17 km. (RV7 S7D1 M1287 F1–RV7 S8D1 M5746 F1)

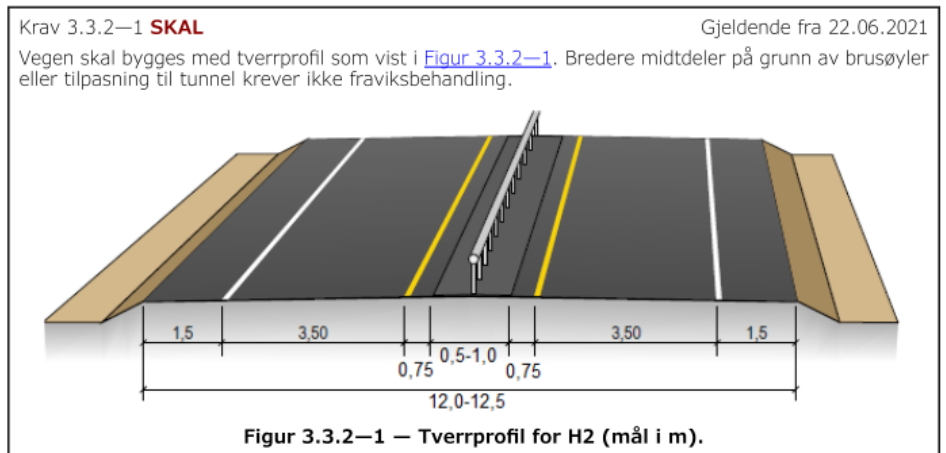
Vest for Flå sentrum

¹ Gjelder bru, ferjekai og annen bærende konstruksjon prosjektert eller forvaltet i samsvar med N400 eller N401

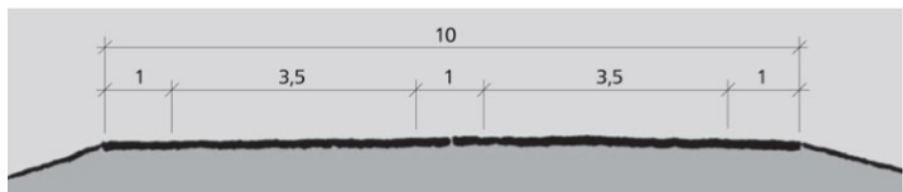
Det utarbeides i 2023 en reguleringsplan for neste parsell, Lindelien–Kittilsviki, og løsningsforslaget tar også her utgangspunkt i samme standard som ble avklart gjennom fraviksbehandlingen i 2019. Det søkes nå om fravik for hele strekningen Ørgenvika–Svenkerud, på rv. 7, for å formelt avklare standarden på hele utbedringsprosjektet.

Strekningen Ørgenvika–Lindelien var den første delstrekningen i en lengre utbedringsstrategi for rv. 7 frem til Svenkerud (like sør for Gol). Strekningen Ørgenvika–Lindelien er ca. 3,5 km lang. Strekningen har innsjøen Krøderen tett ved seg på vestsiden og høye og bratte fjellsider på østsiden.

Basert på ÅDT skal vegen ifølge håndbok N100 (okt. 2022) dimensjoneres som H2 veg:



Prosjektet søker om fravik fra H2 standarden og foreslår i stedet «modifisert» H1 standard som tilsvarer U–H5, 10 meter som var i håndbok N100 i 2013 utgaven. Vi omtaler det som «H1 +».



PROBLEMSTILLINGER VED Å BENYTTE H2 STANDARD

I følge håndbok N100 skal minste horisontalkurvatur være 400.

Dersom dette kravet skal kunne innfris på strekningen Ørgenvika–Lindelien måtte enten småbruket ved Lindelien rives og det blitt stor fylling i Krøderen (vegbanen kommer ut i Krøderen) eller vegen måtte legges i tunnel bak småbruket ved Lindelien. Tunnelen ville blitt ca. 600–800 meter lang. Prosjektet er et utbedringsprosjekt. Skal kravet til radius innfris må det bygges helt ny veg over en lengre strekning. Løsningen ble i vedtatt plan fylling i Krøderen, men mindre enn om minste horisontalkurvatur skulle vært 400.

For Lindelien–Kittilsviki ligger veien mellom Krøderen og Bergensbanen. I de krappeste kurvene på strekningen ville minimumsradius på 400 føre til

betydelige konflikter med bane eller innsjøen Krøderen. Med minimumsradius på 250 og fysisk skille i kurver mellom 250–500 blir det fortsatt utfylling i Krøderen, men betydelig mindre enn ved minimumskurvatur på 400.

I følge Håndbok N100 skal H2 veger være avkjørselsfrie.

På strekningen er det adkomstveier til boliger, hytter, jorder og skogsområder, samt kryss med fylkes- og kommunal veg.

På strekningen Lindelien–Kittilsviki er det fem kryss med fylkes- og kommunal veg. Ett kryss til kommunal veg ønsker vi å stenge, noen boligadkomster bli fjernet ved at boliger blir innløst, og noen adkomster blir samordnet.

Selv om vi både innløser boliger og stenger kryss til annet vegnett, er det i praksis ikke er mulig å gjøre denne strekningen avkjørselsfri.

Fagpersoner innen trafiksikkerhet i region sør og region øst ble i forkant av fravikssøknaden i 2019 kontaktet vedrørende problemstillingen med avkjørsel på veg med denne vegstandarden. Ingen kjente til at det finnes avkjørsler på veger med fysisk midtdeler. Kun korte nødåpninger med sperrelinje.

Region øst ved Per Olav Holmstrøm informerte også i 2019 om at samme problemstilling kom opp på strekningen mellom Biri og Gjøvik. Man valgte her å gå for løsning med forsterket midtoppmerking. Tilsvarende for en kort strekning på E16.

Det ble i 2012 gjennomført en risikovurdering på midtrekkverk på Steinssletta (Reguleringsplan E16 Vik–Botilsrud), der man endte med å droppe midtrekkverk pga. manglende sekundært vegnett og risiko knyttet til avkjørsler, gående og syklende.

I følge håndbok N100 bør løsninger for gående og syklende løses via lokalt vegnett eller eventuelt som parallell gang- og/eller sykkelveg.

Langs rv. 7 er det i dag ikke noe lokalt vegnett. Det er ikke plass til å etablere noen ny lokal veg eller gang- og sykkelveg. Terrenget dagens rv. 7 går gjennom tillater ikke det. Rv. 7 er eneste mulige tilbud for gående og syklende på denne strekningen.

Forskriften etter vegloven §13 sier at det «ved planlegging og utbygging av vegnettet skal fastlegges hvor gang- og sykkeltrafikken skal avvikles». Det betyr at hvis de myke trafikantene ikke har alternative ruter må de kunne benytte vegen.

Vegen planlegges med siderekkeverk på vestsiden av vegen (mot Krøderen) og på deler av østsiden av vegen. Dersom man også får fysisk midtrekkverk vurderes det dit hen at gående og syklende ikke har noe tilbud på denne strekningen.

BEGRUNNELSE FOR FRAVIKSSØKNADEN

Målet med prosjektet er å utbedre dagens rv. 7 for å bedre den totale trafikksikkerheten og redusere standardspranget mellom ny og gammel veg.

H2 standard vil medføre:

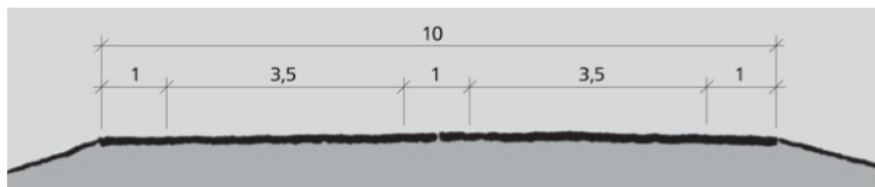
- Må søke fravik for horisontalkurvatur. Alternativet er ny veg som det ikke er bevilget penger til å kunne bygge.
- Må søke fravik for avkjørsler da det i praksis ikke er mulig å stenge dagens avkjørsler. Det er vurdert at løsninger med avkjørsler på veg med H2-standard reduserer trafikksikkerheten.
- Dersom vegen planlegges som H2 med gjennomgående fysisk midtdeler vurderes det at vegen er for farlig for gående og syklende å ferdes på. Det vil si at denne trafikantgruppen ikke har noe tilbud. Dersom gående og syklende likevel skulle benytte rv. 7 vurderes det som svært trafikkløst.

«H1+» standard vil medføre:

- Man tilfredsstiller kravene til minimumskurvatur.
- Avkjørsler er tiltatt.
- Rv. 7 kan defineres å ha et tilbud for gående og syklende.

Avbøtende tiltak

For å avbøte på at man går ned i vegstandard ønsker prosjektet å planlegge vegen som en «modifisert» H1-standard, H1+. Prosjektet ønsker å planlegge vegen med tverrprofil tilsvarende U-H5, 10 meters vegbredde fra håndbok N100, 2013 utgaven. Fartsgrensen vil bli 80km/t og ikke 90km/t.



Figur D.6: Tverrprofil U-H5, 10 m vegbredde (mål i m)

Dette for å bedre trafikksikkerheten. Dette profilet er i samsvar med tverrprofilen på strekningen sør for prosjektet, og ferdig utbedret strekning på rv. 7 mellom Flå og Kjerringvik (strekning på ca. 17. km lengre nord).

I 2019 var prosjektet i kontakt med Eva Preede, som da ledet rutevis utredning for rv. 7 Denne standarden er i tråd med hva man i forbindelse med dette arbeidet vurderte som riktig standard, dersom man ikke skal bygge helt ny veg.

Med bakgrunn i ovennevnte mener prosjektet at vegstandard H1+, med vegbredde 10 meter, med fartsgrense 80km/t og fysisk skille i kurver med radius mellom 250–500 er den vegstandarden som ivaretar prosjektets mål best.

Vedlegg til saken:	Foreløpig teknisk plan for Lindelien–Kittilsviki (C-tegninger) og Trafikksikkerhetsrevisjon for reguleringsplanfase datert 16.5.2023.
Konsekvenser av fravik	
Konsekvenser for teknisk kvalitet:	
Vegen vil få en standard som er i samsvar med vegens funksjoner og skiltet hastighet	
Konsekvenser for sikkerhet (for trafikantene):	
Fraviket vurderes å medføre bedre trafikksikkerhet for alle trafikantgrupper enn om man skulle planlagt etter riktig standard ifølge håndboken.	
Konsekvenser for miljøkvalitet, ytre miljø og HMS:	
Fraviket medfører bedring.	
Konsekvenser for estetikk:	
Fraviket medfører betydelig bedring for estetikk. Fraviket medfører betydelig mindre inngrep i terreng	
Konsekvenser for økonomi:	
Fraviket gir betydelig besparelser. Unngår bl.a. en ny tunnel eventuelt stor utfylling i Krøderen (usikkert om dette ville blitt tillatt) og innløsning av et småbruk. Det er bevilget penger til prosjektet, men ikke til å bygge en ekstra tunnel på strekningen	
Konsekvenser for drift:	
Fraviket medfører at man muligens unngår en ekstra tunnel. Dette medfører mindre drift og vedlikeholdskostnader	
Konsekvenser for vedlikehold:	
Fraviket medfører at man muligens unngår en ekstra tunnel. Dette medfører mindre drift og vedlikeholdskostnader	
Konsekvenser for framkommelighet (gjelder alle kjøretøy- og trafikantgrupper):	
Fraviket medfører at rv.7 kan vurderes å være et tilbud for gående og syklende. Bortfall av fysisk midtrekkverk medfører også at det er lettere for utrykningskjøretøy å komme forbi.	
Andre konsekvenser:	
Fraviket medfører trafikksikkerheten langs rv.7 bedres.	
Forslag til avbøtende tiltak	
I godkjent fravik fra 2019 ble det stilt « <i>krav om at det i horisontalkurver som har radius < 500 meter blir etablert fysisk skilje mellom køyreretningane (normalprofil som for dimensjoneringsklasse H5).</i> »	

	Prosjekteier støtter søknaden:	☒
	Navn	Nina Haugland
	Dato:	26. mai. 2023

Del 2 – behandlingsdel

	Saksbehandler hos Vegdirektoratet: Thoralf Eikeland Dato: 19. jun. 2023 Arkivreferanse hos Vegdirektoratet: 22/20256-41	
Vegdirektoratet sin begrunnelse for beslutning:	Godkjent	Ikke godkjent
Om søknaden: Søknaden gjelder Rv 7 på strekningen Ørgenvika–Svenkerud. Det søkes fravik fra krav i N100 som sier at denne vegen, med ÅDT mellom 6000 og 12 000 skal bygges etter dimensjoneringsklasse H2, med midtrekkverk og fartsgrense 90 km/t. I 2022 ble reguleringsplan for deler av strekningen (Ørgenvika–Lindelien) vedtatt. I forbindelse med den reuleringsplanen ble det innvilget fravik for den løsningen man nå søker om. Søknaden er altså en utvidelse, slik at samme vegstandard kan legges til grunn for hele strekningen fra Ørgenvika til Svenkerud. En annen delstrekning (Flå sentrum–Kjerringviki, omtrent midt på strekningen Ørgenvika–Svenkerud) er allerede blitt utbedret til en standard som samsvarer bra med det man nå ønsker å benytte for resten av strekningen. Prosjektet søker om å få bygge det som kalles «modifisert H1» eller «H1+». Løsningen det søkes om baseres på U–H5 fra 2013 utg av N100. Tverrprofilet består av 1m bred ytre skulder, et kjørefelt i hver retning på 3,5 meter og 1m bred mittoppmerking. Det legges i utgangspunktet ikke opp til fysisk midtdeler, men som avbøtende tiltak nevner prosjektet at det vil bli etablert fysisk midtdeler i de kurvene som har $R_{\min}$ mindre eller lik 500. Bakgrunnen for at det søkes om å få benytte denne løsningen er at prosjektet er et utbedringsprosjekt. I tillegg vil en løsning med H2 medføre langt større terrenginngrep og den vil gjøre det vanskelig å benytte eksisterende avkjørsler dersom det bygges fysisk midtdeler på hele strekningen. Løsningen det søkes om vil også medføre at det ikke blir store standardsprang på strekningen. Vurdering: Følgende elementer er vurdert: - Dersom det skal bygges H2–veg med midtdeler vil det bli behov for parallelle veger for å betjene avkjørsler og gang- og sykkeltrafikk på strekningen. En slik løsning vil medføre langt større terrenginngrep og økte kostnader. - Løsningen det søkes om har krav til $R_{\min}=250$. For H2–veg med 90 km/t ville kravet til $R_{\min}$ vært $R=400$. Nærhet til vann og jernbane gjør det vanskelig å tilpasse kravene knyttet til H2. - Prosjektet er en utbedring av eksisterende veg. Ved å benytte geometrien det søkes om vil man i langt større grad kunne benytte deler av eksisterende veg. - Det er ønskelig å unngå standardsprang. Standarden det søkes om stemmer godt med allerede utbygd strekning fra Flå sentrum til Kjerringviki. Det er også utarbeidet godkjente planer med tilsvarende standard for strekningen Ørgenvika–Lindelien. Ved å	☒	☐

bygge standarden det søkes om vil man dermed få lik standard på hele den omsøkte strekningen. Standarden det søkes om tilsvarer dimensjoneringsklasse H1 når det gjelder krav til geometri. Det innebærer at dette er en god løsning når fartsgrensen er 80 km/t. Trafikkmengden på denne strekningen er ventet å komme opp i 7500 i dimensjoneringsåret. Dette er noe mer enn hva dimensjoneringsklassen H1 er beregnet for (opp til ÅDT 6000). I forhold til en H1 veg legges det opp til noen avbøtende tiltak: • I kurver med Rh mindre enn eller lik 500 skal det monteres midtrekkverk. • Vegens bredde økes noe i forhold til en H1 veg (Kjørefelt økes til 3,5 m og midtoppmerking økes til 1 m). Konklusjon: Det er i søknaden lagt til grunn at gående og syklende gis et tilbud langs Rv 7. Det må da kontrolleres at krav til forsterket oppmerking er fulgt. Det er et krav i N302 som sier at forsterket oppmerking ikke skal benyttes når det er mer enn 50 gående/syklende. Søknaden godkjennes under forutsetning av at avbøtende tiltak nevnt i søknaden gjennomføres. Det er også en forutsetning at krav knyttet til forsterket oppmerking er fulgt.		
--	--	--