

Apalen Sør as v/ Magnar Tangen mg-tang@online.no

Hjemåsen as v/ Geir Styve parmelia@parmelia.no

Statens vegvesen

v/ Odd Høydalsvik odd.hoydalsvik@vegvesen.no

v/ Sindre Lillebø sindre.lillebo@vegvesen.no

Lindås kommune,

Teknisk v/Arne Eikefet arne.eikefet@lindas.kommune.no

Politisk v/ ordfører og leiar PMU, postmottak@lindas.kommune.no

15/3 2016

Trafikksikring Apalen - Hillesvåg

Vi er glade for at Statens Vegvesen (SV) har kome fram til at den føreliggjande løysinga for trafikksikring av strekninga vert alt for dyr, og at standarden dessutan må kunne diskuterast for å få trafikksikringstiltak realisert.

«Den økonomiske virkelighet»

Sareptas Krukke eksisterte berre i Det Gamle Testamentet. Frå tidlegare møter med SV og lesing av andre, offentlege dokument, så er det vel dekning for å kunne seie at tildeling av offentlege midlar til trafikksikring på denne strekninga i beste fall ligg svært langt fram i tid.

Difor er trafikksikring avhengig av private midlar, dvs. pengar som må forskotterast av utbyggjarane, og seinare hentast inn att i marknaden for tomtar/bustader. Dette gjev praktiske grenser for kor dyre tiltaka kan vere. Samstundes vil vi som utbyggjarar vise samfunnsansvar, og bidra til ein sikrare vegstrekning slik som politikarane våre har hatt ynskje om heile tida.

Vi har ovanfor politisk hald i Lindås Kommune sagt oss villige til å bidra med 1.65 mill kr, rekna ut frå 20.000 pr leilighet og 40.000 pr bustad. Vi har også sagt at vi overlet til fagfolka i Lindås Kommune / Statens Vegvesen å får mest mulig trafikksikring ut av desse pengane. Med andre ord kan dei sjølv få bestemme kva tiltak som har best mulig kost/nytte-verdi, og vi rettar oss etter det.

Planleggingsstatus og framdrift

Etter møtet vi hadde med Lindås-politikarane den 1.2.2016, så er vi no oppmoda frå teknisk hald i LK/SV om å leggje fram eit meir detaljert forslag enn det som låg i vår Powerpoint-presentasjon frå den dagen.

15/3-

Vi har allereie brukt sekssifra beløp, og mykje eigen energi, på utarbeiding/prosjektering av forslag til løysing. Difor vil vi gjerne ha ein prinsipiell runde på løysinga før vi eventuelt legg ut meir til konsulenttenester. Eit snarleg arbeidsmøte vil i så måte vere ynskjeleg, når vårt forslag er gjennomgått av Statens Vegvesen

På den annan side meiner vi at ved å fylgje vårt forslag, så er Statens Vegvesen den beste instans til å teikne ut det prosjekterings- og anbudsmaeriellet som må til. Vi meiner også at dette kan vere ein eigeninnsats frå Statens Vegvesen, som deira bidrag i prosjektet. Det styrer i såfall meir av våre pengar inn til konkret trafikkisikring, og ikkje mot konsulenttimar.

«Det muliges kunst»

Vi har gjort ei synfaring saman med ein entreprenør for å finne ut omtrentleg kva vi kan få til for ein sum i storleiksorden 1.65 mill. Vi ser at vi kan få til betydelege forbetringar på strekninga, men vi kan ikkje få til alt ein kunne ynskje seg. Vi presenterer vår tiltaksskisse i tekst, kart og bilete nedanfor. Vi har sett inn referansepunkt i kartvedlegga for å lette henvisingar i teksten.

Elementa i vårt forslag:

1. SPRENGING AV KNAUS

Hovedelementet i arbeidet vert å fjerne berghenget som lagar ein flaksehals ved pkt B. I den grad det har vore uhell på denne vegstrekninga opp gjennom tidene, så er det *der* det har skjedd. Sprengingsarbeidet vil gje så pass gode siktforhold at ein bilfører kan sjå vegstrekninga om lag frå pkt D og nesten opp til pkt A. Dette er ein stor fordel for å kunne planleggje passeringsforløpet sitt med eventuell møtande trafikk.

2. FORTAU frå pkt A til C

Dersom vi kan få leggje fortauet rett oppå eksisterande asfalt og i tillegg tilpasse breidda ein del, så ser vi for oss eit fortau frå pkt A til pkt C. Vi har etter kvart studert ein heil del andre løysingar og tilpassingar som er gjort av SV på andre stader. Vi ser m.a. at ein aksepterer fortau heilt ned til ca 1.2 meter, når det er avgrensa med plass (ref. vedlegg som syner bru over E39 ved kryss Hillesvåg, i umiddelbar nærleik til «vår vegstrekning»)

15/3

3. FARTSHUMPAR OG NEDSETT FARTSGRENSE

Strekninga C-D er det ikkje økonomi til å få gjort noko anna med enn å leggje fartsdumpar, gjerne supplert med nedsett fartsgrense

Den aktuelle strekninga har ein Årsdøgntrafikk (ÅDT) på 300. Vi har studert løysinga som no kjem litt lengre sør i same skulekrins, nemleg Leiknesvegen på strekninga Leiknes Skule – Mundal. Her har Statens Vegvesen nett prosjektert fartsdempande tiltak, og fylket har løyvd midlar. På den strekninga er ÅDT 700, og den er høgare prioritert i trafikksikringsplanen enn «vår strekning».

Vi kan ikkje forstå anna enn at då må det same kunne la seg gjere på Apalen-Hillsvåg. Det vert jo i alle fall langt betre enn det er i dag, om enn ikkje perfekt.

4. Vi må berre gløyme å leggje gangtrafikk over til Kleivdalsvegen

Det å krysse seg over til Kleivdalsvegen (pkt C-E) ser vi vert så dyrt at det ikkje ein gong har hensikt å prosjektere det, innanfor dei økonomiske rammer som vi kan vere med på. Dette poenget hadde vi med i vår Powerpoint-persentasjon.

Ein får store komplikasjonar med stigningsforholda. Løysinga vert ei stor bru over søndre del av Haukåsvatnet. Vi kjem også i konflikt med hovudtrace for vatn/avløp. Dessutan er det formelle forhold å ta omsyn til, slik som LNF område i kommuneplanen, tiltak nær/over innsjø etc.

Det er også stilt munnleg spørsmål frå ein av SV sine leiarar om ei slik forlenging av gangstrekninga vil føre til at gangtrafikken ikkje vil ta seg over til Kleivdalsvegen, men heller fortsetje rett fram frå C til D uansett. I så fall oppnår ein ingen ting med ei svært dyr løysing. Det heile vert i såfall ei samfunnsøkonomisk feilsatsing, og eit alvorleg/unødvendig naturinngrep.

Med venleg helsing



Geir Styve

Styreleiar Hjelmåsen as

Magnar Tangen

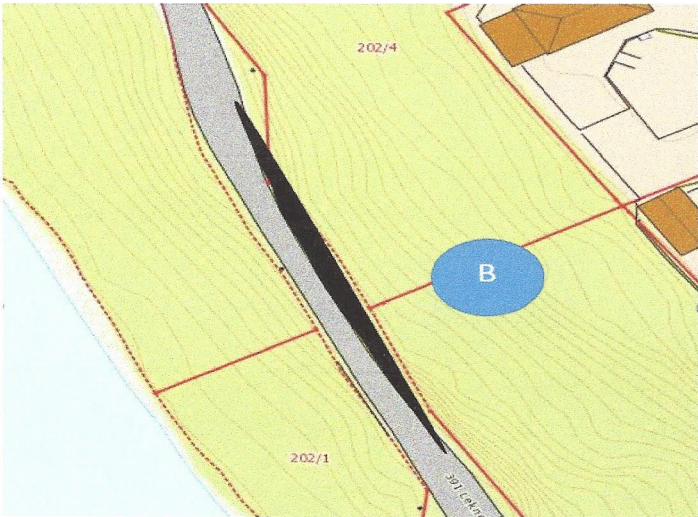
Styreleiar Apalen sør as

Vedlegg: 4

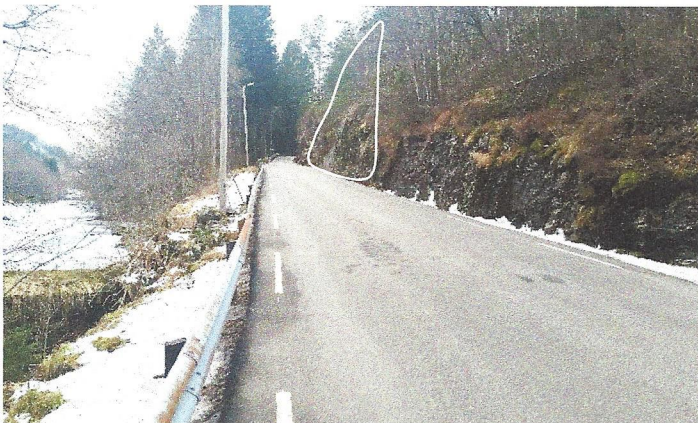
Detalj over sprengingsarbeid ved pkt B



Knaus ved B sett frå nordsida. Ved å fjerne den markerte knausen, vil ein få vekk den trange passasjen og betre siktforholda i betydeleg grad



Sprengingsområde av knaus ved B skissert på kartet (svart)



Knaus ved B sett frå sørsida.
Sprengingsområdet er skissert

15/3 J.

På strekninga C-D er det ikkje økonomi til anna enn å lage fartsdumpar. Strekninga er frå tidlegare utstyrt med veglys.



15/3 J

Døme på fortausløyising $B = 1.2$ m, forbi smal passasje,
(Bru over E39, Hillesvåg)



15/3 P