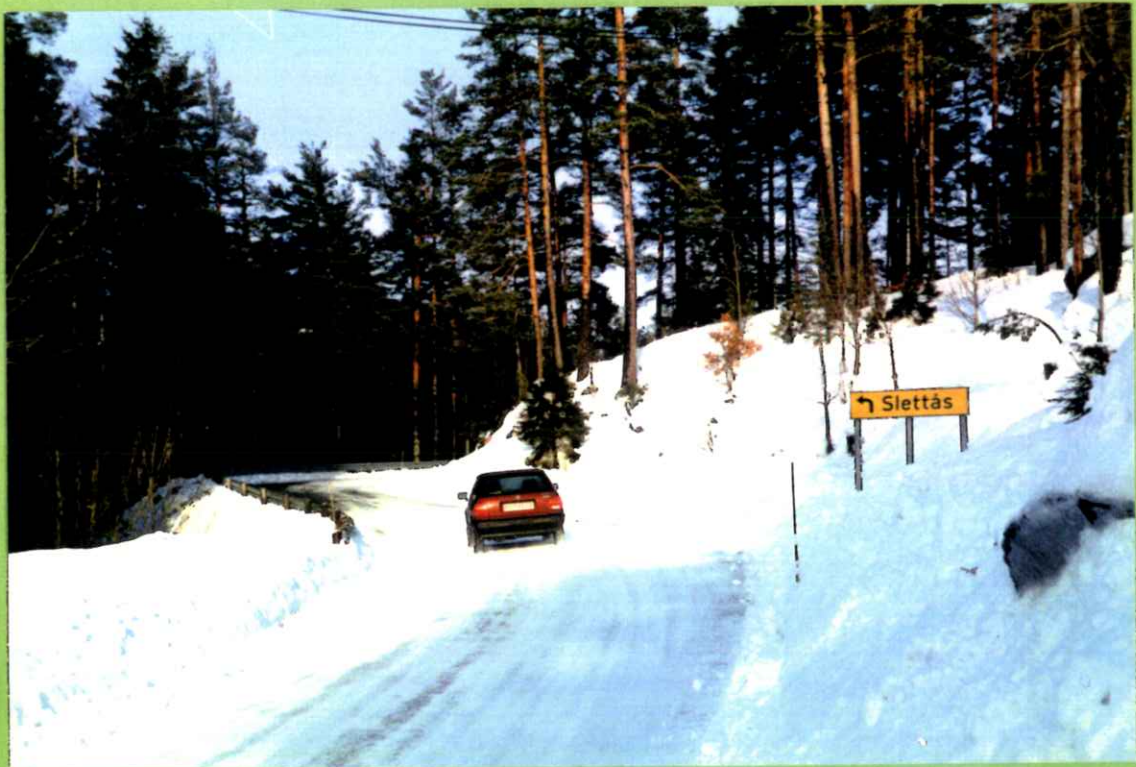




Kommunedelplan Vegårshei og Risør kommuner



Riksveg 416
Parsell Myra - Akland

MØTEBOK - VEGÅRSHEI KOMMUNE

Sakstype: A

POLITISK ORGAN:	MØTEDATO	SAKSNR.	ARKIVSTED
Kommunestyret	01.09.98	72/98	Teknisk etat
SAKSBEHANDLER:	ETAT	AKRIVNR.	
Teknisk sjef	Teknisk etat	L12	

A-sak = Offentlig sak i åpent møte
B-sak = unntatt offentligheten, lukket møte. Off.h.l. § 5

Saken avgjøres endelig av:	Kommunestyret
-----------------------------------	---------------

SÆRUTSKRIFT

K-SAK 72/98 KOMMUNEDELPLAN – RV 416 MYRA – AKLAND

HAMN's forslag til vedtak:

Etter plan- og bygningslovens § 20 - nr. 5 godkjennes forslag til kommunedel plan for den del av RV 416 , parsell Myra - Akland beliggende i Vegårshei kommune, datert 20.mars 1997 med følgende endring:

- lokalisering og utforming av rasteplass ved Eksjø som et sentralt veganlegg, avklares i forbindelse med detaljreguleringen ved senere utbygging.
- I betegnelsen "Område med byggerestriksjoner etter Vegl.'s § 12" under tegnforklaringen på plankartet endres fra § 12 til § 29, kfr. saksframstilling.

Kommunestyret vil og peke på viktigheten av at forholdene for gående og syklende blir ivaretatt ved senere detaljplanlegging fra Myra til Sundtangen ved Ljøstadvann.

Enstemmig

Vedtak:

Forslaget vedtas.

Enstemmig

Vegårshei, 03.09.98

Per Fossing
Rådmann

Utskrift til: Teknisk sjef
Revisor

1. INNHOLD.

SIDE NR.

1. Innhold	Side	2
2. Oppsummering	Side	3
3. Bakgrunn/mål	Side	4 - 9
4. Trafikkmengder	Side	9
5. Planleggingshorisont	Side	10
6. Arealbruk	Side	10
7. Standardvalg	Side	10 - 11
8. Trafikksikkerhet/ulykker	Side	11
9. Bæreevne	Side	12
10. Større vegomlegginger	Side	12
11. Miljøtiltak	Side	13
12. Nytte/kostnad-analyse	Side	14
Utbedringer riksveg 416. Vedlegg	Side	14 - 15

2. OPPSUMMERING.

Utbedring av riksveg 416 har lenge hatt høy lokalpolitisk prioritet. Tiltaket er ytterligere aktualisert som følge av kommunedelplan i Risør og Gjerstad for ny E 18, og i planutredningen "Agder Øst Bil/Bane".

Hovedmålene for vegutbedring er økt tilgjengelighet til E18/NSB v/Brokelandsheia, og raskere og bedre kommunikasjon mellom ulike utviklingssentra i øst-regionen, særlig med tanke på næringsutvikling.

Planprosessen har gitt avklaring på standard- og trasévalg, og på arealbruken i tilknytning til vegen. Nyttige innspill er mottatt fra fylkeskommunen, fylkesmannen, lokal-partilag og grunneiere.

Utbedring av riksveg 416 mellom Myra og Torbjørnsdal er med i Norsk Veg- og vegtafikkplan (NVVP) for perioden 1998-2007. En ombygging som foreslått er kostnadsregnet til 40 mill. (95)kr. Det gir en nettonytte/kostnad (NN/K) på 0,04.

Utbedring av riksveg 416 til to-felts veg med dim. hastighet 70 km/t som i hovedsak følger dagens trase, er med andre ord samfunnsøkonomisk lønnsom.

3. BAKGRUNN/MÅL.

Hvorledes saken er kommet opp.

En utbedring av rv 416 mot Akland/E18 og Risør har for Vegårshei kommune i lengre tid vært et viktig uttrykt politisk mål.

Kommunedelplanen i Risør og Gjerstad for E 18 mellom Akland og Brokelandsheia, og planutredningen "Agder Øst Bil/Bane" i tilknytning til fremtidig jernbanestasjonsmønster i Østregionen, har reist spørsmålet knyttet til utforming av rv 416. Dette gjelder i første rekke lokalisering og utforming av tilknytningspunkter. I tillegg er også vegstandard m.v. viktig å få avklart, og da i tilknytning til kommunens arealplanarbeide.

På dette grunnlag vedtok Vegårshei formannskap i møte 7. nov. 1995 at oversiktsplan skal utarbeides for rv 416 for strekningen Myra - Akland, der en i planprosessen søker avklart arealbruk, trasévalg og vegstandard m.v.

I tilknytning til Risør kommunes behandling av "Agder Øst Bil/Bane" ble det under bystyresak 21/95 vedtatt at det måtte etableres tilfredsstillende vegforbindelse til Vegårshei. På denne bakgrunn er det forestående kommunedelplanarbeidet igangsatt som et fellesprosjekt mellom kommunene Vegårshei og Risør.

For å gjennomføre arbeidet ble det nedsatt en administrativ arbeidsgruppe bestående av følgende:

Seksjonsleder Reimund Nielsen,	Aust-Agder vegkontor
Avd.leder Arild Mathisen,	Risør kommune
Skogbrukssjef Sveinung Seljås	Vegårshei kommune
Teknisk sjef Helge Nilsen	Vegårshei kommune

Utvalget har i perioden fra nov.1995 til mars 1997 hatt 7 møter.

Til fremstilling av karter har Statens kartverk Aust-Agder vært engasjert.

Følgende materiale er lagt til grunn i planarbeidet:

- Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging
- Norsk veg- og vegtrafikkplan 1998-2007. Forslag til strategier for øvrige riksveger, Aust-Agder fylke, vegsjefens forslag av februar 1996
- utredningen Agder Bil/Bane, november 1994
- kommuneplan for Vegårshei av 27. august 1991
- kommuneplan for Risør av 17. oktober 1995
- beregninger fra skogbruket (tømmermengde og potensiale)
- div. utredninger omkring utvikling av Vegårshei ski- og aktivitetssenter A/S (VSA).

Innspill.

Før arbeidet ble satt i gang ble det gitt melding om oppstart ved annonse i Agderposten, Aust-Agder Blad og Tvedestrandsposten. Melding om oppstart ble også sendt:

- fylkesmannen i Aust-Agder
 - miljøavdelingen
 - landbruksavdelingen
- Aust-Agder fylkeskommune
 - kulturetaten
 - planseksjonen

Disse har kommet med innspill i planprosessen:

Fylkeskommunen v/kulturetaten gjør særlig oppmerksom på følgende bygningsmiljøer langs rv 416: Bråten - i Risør kommune, Rundholt, Fossen og Nærestad i Vegårshei kommune. Disse og andre steder kan ha bevaringsverdige kulturlandskaper.

Fylkesmannens miljøvernnavdeling peker på at Lilleelv i Vegårshei er registrert som lokalt verneverdig vassdragslokalitet, Kroktjenn i Risør er avmerket som et viktig våtmarksområde for fugl, og at områdene langs vegen er elgbeiteområde, der det er viktig å ta hensyn til eventuell fare for elgpåkjørsel.

Vegårshei Arbeiderparti viser til den næringspolitiske betydning rv 416 har for Vegårshei kommune. Det foreslås en utbedring av vegen etter eksisterende trase fra Myra til Fossen, derfra ny trase langs Molandsvann direkte til ny avkjørsel E 18. Begrunnelsen er kortere avstand østover, og planene for fremtidig utbygging på Brokelandsheia.

Gunnar Myhren, som eier av gnr. 32, bnr. 16 ved Saga anbefaler at vegen forbi bebyggelsen ved Saga legges om i en lengde på ca 350-400 m ved at traseen flyttes til å følge et naturlig skar maksimalt ca. 150 m øst for nåværende veg.

Nottolv Vangstad jr og Astrid Myhre nevner behovet for avkjørsler, spesielt avkjørsler i forbindelse med tømmerdrift.

Beskrivelse av riksveg 416 fra Myra til Akland.

Riksveg 416 starter i kryss med riksveg 414 i Myra i Vegårshei kommune. Den går vestover og passerer forbi gårdene Ljøstad langs Ljøstadvann til Bråten i kryss med riksveg 417. Herfra videre i kryssing over bakkekilen mot Nærestad og Øygaard. Videre langs Øvre Eksjø via Fossen til Nedre Eksjø og Saga. Fra Saga passerer rv 416 forbi Rundholt og kommunegrense Vegårshei/Risør videre til Torbjørnsdal. Herfra til SIVA-anlegget og Akland (E18).

Hovedmålsettinger med planen.

- bedre forbindelse fra Myra til E18, SIVA-anlegget
- bedre forbindelse til regionsenteret Risør

Rv 416 er arbeidsveg for mange av Vegårsheis innbyggere. Akland - Risør området har et variert arbeidsmarked. Det er et mål for kommunen at arbeidstakere i dette området som bor, eller ønsker å bo i Vegårshei kommune, skal gis de beste muligheter for det. En utbedring av rv 416 blir derfor viktig for fremtidig bostedsvalg, i eller utenfor kommunen.

Avstanden Akland - Myra er 16 km. Industrietablering på Akland (SIVA m.m.) er viktig for hele østregionen også med tanke på knoppskyting.

- bedre trafikkforhold for tungtransport
- bedre forhold langs Eksjø

Området langs Eksjø har stor verdi i friluftssammenheng. En vegutbedring som foreslått, der traseen flyttes lenger unna strandsonen, vil gjøre det lettere å utvikle området i pakt med de interesser som knytter seg til vassdraget.

- bedre forbindelse til fylkesanlegget for ski, VSA

Vegårshei ski- og aktivitetssenter (VSA) er etablert som fylkesanlegg for ski, lokalisert til Myra. Senteret er også utbygd til å kunne gi et helårs aktivitetstilbud.

Rv 416 er den naturlige vegen til senteret for størstedelen av Risørs og en del av Tvedestrands innbyggere, dvs. befolkningsgrunnlag på 7-8000 mennesker. Tilgjengelighet vil ha betydning for bruksintensiteten av senteret.

- tilrettelegge for fremtidig jernbanestasjonsmønster i østregionen

Det tenkes her både på næringsvirksomhet og på bosettingsmønster.

Norsk veg- og vegtrafikkplan.

Norsk veg- og vegtrafikkplan, (NVVP), 1998-2007 som er utarbeidet i februar 1996 ved vegkontoret omhandler for det meste ulike strategier for vegarbeidet fremover. Det blir Stortinget som tar stilling til hvilken strategi(er) som skal legges til grunn fremover, og de økonomiske rammer som skal benyttes.

Det opereres med fire ulike strategier i NVVP-sammenheng, fremkommelighet-, trafiksikkerhet-, miljø- og distrikt-strategi. Videre opereres det i forarbeidene til NVVP med en oppdeling av landet i distrikt/ikke distrikt.

Noe forenklet kan en si at riksveg 416 i det alt vestlige kommer inn under distriktstrategien. Miljø og fremkommelighet er også faktorer, men ikke så markante.

Distriktsstrategien skal vise hvordan en innenfor gitte rammer kan bidra til en utjevning av transportstandarden mellom ulike deler av landet og innen det enkelte område og derigjennom oppnå sparte transportkostnader for distriktene.

For riksveg 416 vil dette bety:

1. god forbindelse mellom kommunesenter og stamveg (E18)
2. god forbindelse til en fremtidig sammenkopling mellom Sørlandsbanen og Vestfoldbanen på Brokelandsheia i Gjerstad kommune.
3. god forbindelse mellom kommunesenter og regionsenter (Risør)

Kommunedelplanen legger opp til nettopp dette.

Begrepet distrikt er som definert av Statens nærings- og distriktsutviklingsfond.

NVVP 1998-2007 - vegsjefens anbefalte forslag.

I NVVP 1998-2007 - vegsjefens anbefalte forslag - står følgende under punkt:

“6.4 Investeringer på øvrige riksveger.

Vår anbefalte strategi forutsetter en utbygging av de regionalt viktige riksvegene til hovedvegstandard. Dette gjelder i prioritert rekkefølge rv 42, rv 415, rv 39, rv 41 og rv 416. De fire førstnevnte gir distriktene bedre vegnett i retning fylkeshovedstaden Arendal, mens rv 416 knytter deler av østfylket mot stamvegen E18, regionsenteret Risør og framtidig sammenkopling mellom Sørlandsbanen og Vestfoldbanen på Brokelandsheia i Gjerstad kommune. Anbefalt strategi er med på å bygge opp rundt Arendal som fylkeshovedstad.

Hvor langt utbyggingen kommer i løpet av planperioden er avhengig av rammenivået. Anbefalt strategi legger opp til en utbygging av rv 42 mellom Arendal og Evje først, for deretter å fullføre utbygging av rv 415 til hovedvegstandard. På rv 415 gjenstår et prosjekt; Stormo-Svinvika, og ferdig utbygd vil det gi kommunesentrene i Vegårshei og Åmli hovedvegstandard til stamveg E18.”

Vegsjefen har i NVVP- forslaget delt strekningen Myra-Torbjørnsdal opp i fire deler, Myra-Bråten, Bråten-Eksjø, langs Eksjø og Fossen -Torbjørnsdal.

Dersom dagens bevilgninger til riksveger (stamveger ikke medtatt) sånn noenlunde opprettholdes, kan en regne med en oppstart av parsellen langs Eksjø i perioden 2002-2007.

4. TRAFIKKMENGDER.

Det er store variasjoner i trafikkmengde på strekningen. Strekningen kan deles i tre, mht trafikk. Tall fra 1993, som er siste telling.

1. Myra - Bråten, lengde 2,9 km.

ÅDT, årsdøgntrafikk, 942, av dette var 6,4 % tungtransportandel - eller 60 tunge kjøretøy.

2. Bråten - Akland, lengde 13,1 km.

ÅDT 245, av dette 10,6 % tungtransportandel - eller 26 tunge kjøretøy.

3. Akland - x E 18, lengde 0,5 km.

ÅDT 2 802, andel tungtransport ikke medtatt.

Ved Bråten tar riksveg 417 av til Renstøl, E18 i Gjerstad kommune. Tungtrafikkandelen i området er redusert ved at riksveg 417 er 8 tonns veg. (BK T8, Bk 10 vinteraksellast.)

Årlig trafikkvekst er stipulert til 1,4 %.

5. PLANLEGGINGSHORISONT.

Ut fra de signaler som er gitt av vegsjefen kan en regne med at deler av riksveg 416 påbegynnes i perioden 2002-2007.

6. AREALBRUK.

Som følge av:

- arbeidsgruppens konklusjon i forbindelse med innkomne innspill
- forslaget til utbedring av riksveg 416 følger i store trekk eksisterende veg

vil ikke arbeidsgruppen foreslå endret arealbruk i forhold til gjeldende kommuneplaner. En eventuell omregulering ses i sammenheng med forestående rullinger av de samme planer.

7. STANDARDVALG.

Ut fra trafikkmengde og det transportbehovet som er mellom kommunesenteret i Vegårshei og stamveg, (E18), og regionsenter, må riksveg 416 mellom Myra og Akland bygges ut etter vegnormal-standard "samleveg i spredt bebyggelse - S1".

Dimensjonerende fart må settes til 70 km/t. for de deler som foreslås bygget om. Nærmere tettbebyggelsen i Myra må dim. hastighet settes til 60 km/t.

Dimensjonerende fart velges ut fra vegens funksjon og områdetype og er ikke det samme som fartsgrense. Dimensjonerende fart er med på å bestemme bl.a. minimumkurvatur på veggen.

Vegnormalstandard S 1 og 70 km/t som dim. hastighet gir tofeltsveg med gul midtstripe og feltbredde 2,75 m. Med dim. hastighet på 70 km/t blir minste horisontalradius 140 meter, dim. hastighet 60 km/t gir horisontalradius på 100 meter.

I NVVP sammenheng opereres med begrepet "hovedvegstandard".

Forenklet, og overført til riksveg 416 så har riksveg 416 hovedvegstandard når alle disse kriteriene er tilstede:

- minimumsradier i kurver på 140 meter på det meste av strekningen,
- to felt,
- fast dekke,
- 10 tonn aksellast,
- 50 tonn totalvekt,
- tillatt for 18,5 meters vogntoglengde og 4 meters høyde på kjøretøy.

Kommunedelplanen legger opp til at hele vegstrekningen utbedres til tofeltsveg og til hovedvegstandard som i NVVP.

8.TRAFIKKSikkerhet/ulykker.

Det har vært relativt få ulykker på strekningen de siste år. Det er heller ingen steder eller strekninger som ut fra ulykkene peker seg ut som ulykkespunkter/strekninger.

9. BÆREEVNE.

Fra 1.1.1995 ble telerestriksjoner opphevet for de veger som hadde 10 tonn utenom teleløsningen. Riksveg 416 Myra-Akland hadde begrensning i teleløsningsperioden til 8 tonn aksellast.

Mellom km. 2,5 og 6,5 er strekningsbæreevnen på nesten hele strekningen mindre enn 10 tonn.

Vi kan således forvente en raskere nedbrytning på dette partiet. Levetiden på asfaltdekket vil på hele strekningen fra Myra til Torbjørnsdal bli redusert, og på enkelte svake partier kan en få lokale skader.

10. STØRRE VEGOMLEGGINGER.

To forslag til større omlegger av riksveg 416 har vært lansert. Disse er:

- tunnel på strekningen Fossen-Akland
- ny trase fra Fossen langs Molandsvann direkte til ny avkjørsel E18

Tunnel

Ut fra bl.a. trafikkmengde, er dette helt uaktuelt.

Ny trase fra Fossen langs Molandsvann.

Dette forslaget må ses i sammenheng med trafikk til SIVA-anlegget.

Det ikke nok trafikk på riksveg 416 til å kunne forsvare en slik utbygging.

Trafikken til SIVA-anlegget fra sørøst og langs nåværende E18 er langt større enn trafikken fra Vegårshei.

Det er helt uaktuelt å bygge mer enn ett kryss med framtidig E18 i området.

Dersom krysset flyttes, som foreslått, vil den største trafikken få en dårligere løsning. Dette er samfunnsøkonomisk ikke forsvarlig.

11. MILJØTILTAK.

Strekningstiljø-vurdering.

Rasteplass.

Det anlegges en stor rasteplass ved Øvre Eksjø, helt i vestre ende, km 8,0-8,1. Det er her en gammel vegsløyfe som kan nyttes som parkering for rasteplassen. En stor rasteplass har mer enn 5 bord og med toalettanlegg. Området nyttes i dag til rasting.

Støy.

Strekningen Myra - Bråten.

Dagens støy nivå er beregnet ut fra dagens trafikkmengde, andel tunge kjøretøy og med hastighet på henholdsvis 60 og 80 km/t, som det er på strekningen i dag.

Etter dagens krav har noen eks. boliger et støyproblem på strekningen Myra-Bråten.

Dersom tiltak ikke settes inn før, forutsettes det ved vegutvidelse/vegutbedring at de aktuelle boliger blir skjermet.

Ut fra vegvesenets gjeldende normer, og trafikkmengden skal det ikke være behov for støyskjerming på strekningen Bråten-Torbjørnsdal.

Gang- og sykkelveg.

Det arbeides med å få bygget fortau/gang- og sykkelveg mellom Myra kryss riksveg 414 og Hovet, lengde ca 200 meter. Denne korte strekning er derfor ikke tatt med i oversikten nedenfor.

Det er i dag gang- og sykkelveg mellom Hovet og Sletta, lengde 0,7 km.

Det er et behov på ca. 0,6 km med gang- og sykkelveg fra Sletta til Ljøstad.

12. NYTTE/KOSTNADSANALYSE.

I forbindelse med Norsk veg- og vegtrafikkplan 1998-2007 er det utviklet et nytte-kostnadsprogram for å få evaluert ulike vegprosjekter opp mot hverandre.

Nyttekostnads-analyse er:

Metode for en systematisk måling og sammenveining av gevinster og kostnader ved offentlige prosjekter/tiltak, med henblikk på om prosjektene bør gjennomføres eller ikke. Metoden omfatter prissatte konsekvenser og kostnader ved gjennomføring av tiltaket. Hensikten med nyttekostnad-analysen er å avgjøre om et tiltak er samfunnsøkonomisk lønnsomt.

Beregningene viser for hele strekningen Myra-Torbjørnsdal en nettonytte/kostnad, (NN/K), på 0,04 basert på en total kostnad på 40 mill. (95)kr.

Dvs at utbygging av riksveg 416 er samfunnsøkonomisk lønnsomt.

Av ikke målbare forhold vil det bli en miljøgevinst med å flytte riksveg 416 vekk fra Eksjø.

UTBEDRINGER RIKSVEG 416. VEDLEGG.

Som vedlegg til kommunedelplanen er det utarbeidet en tabell som viser hvor de større utbedringer/omlegger er foreslått.

For å visualisere stedene for utbedringer/omlegger er stedsnavn tatt inn i tabellen. Vegvesenets kilometrering langs vegen er nyttet. Nullpunkt er kryss med riksveg 414 i Myra og det er fortløpende kilometrering mot Akland.

For å få tilstrekkelig bredde for å kunne merke opp riksveg 416 som to-felts veg, vegbredde minimum 6,2 meter, vil det på det meste av strekningen fra Myra til Torbjørnsdal bli en utvidelse av riksveg 416 på 1-1,5 meter. Hvorledes denne utvidelse skal foretas, avgjøres i den videre planlegging.

Vedlegg til kommunedelplanen

På følgende steder blir det omlegginger

Fra km	Til km	Sted	Hva slags omlegging	Merknad
0,0		Myra		Kryss med rv 414
0,8	1,2		Slakere kurver	
1,8	2,0	Ljøstadvann	Slakere kurver	
2,15	2,55	Ljøstadvann	Slakere kurver	
2,9		Bråten		Kryss med rv 417
3,75	4,2		Slakere kurver	
4,55	4,9		Slakere kurver	
5,9	6,0		Slakere kurve	
6,6	6,8		Slakere kurve	
7,25	7,5		Slakere kurve	Veg flyttes ca 30 meter
8,05	9,1	Øvre Eksjø	Slakere kurver	Større omlegginger
9,45	10,1	Fossen		Større omlegginger
10,1	10,8	Nedre Eksjø	Slakere kurver	
10,95	11,2		Slakere kurver	
11,1		Saga		
12,4	12,6		Slakere kurver	
12,8	13,4		Slakere kurver	Mindre omlegging
13,7	13,95			Mindre omlegging

Alternativ omlegging ved Saga

Ut fra dagens trafikk bør en satse på utbedring fra km 10,95 til 11,2.

Men dersom trafikken øker fremover, er det også lagt inn en omlegging fra km 10,8 til 11,2 som en eventuell fremtidig linje.

Alle omleggingene er vist på kartbilag i målestokk 1:5000.