

Orientering om alle tiltaka:





Statens vegvesen

Førdepakken:



Vegtraseane / tiltaka i Førdepakken i hovedsak avgjort gjennom:

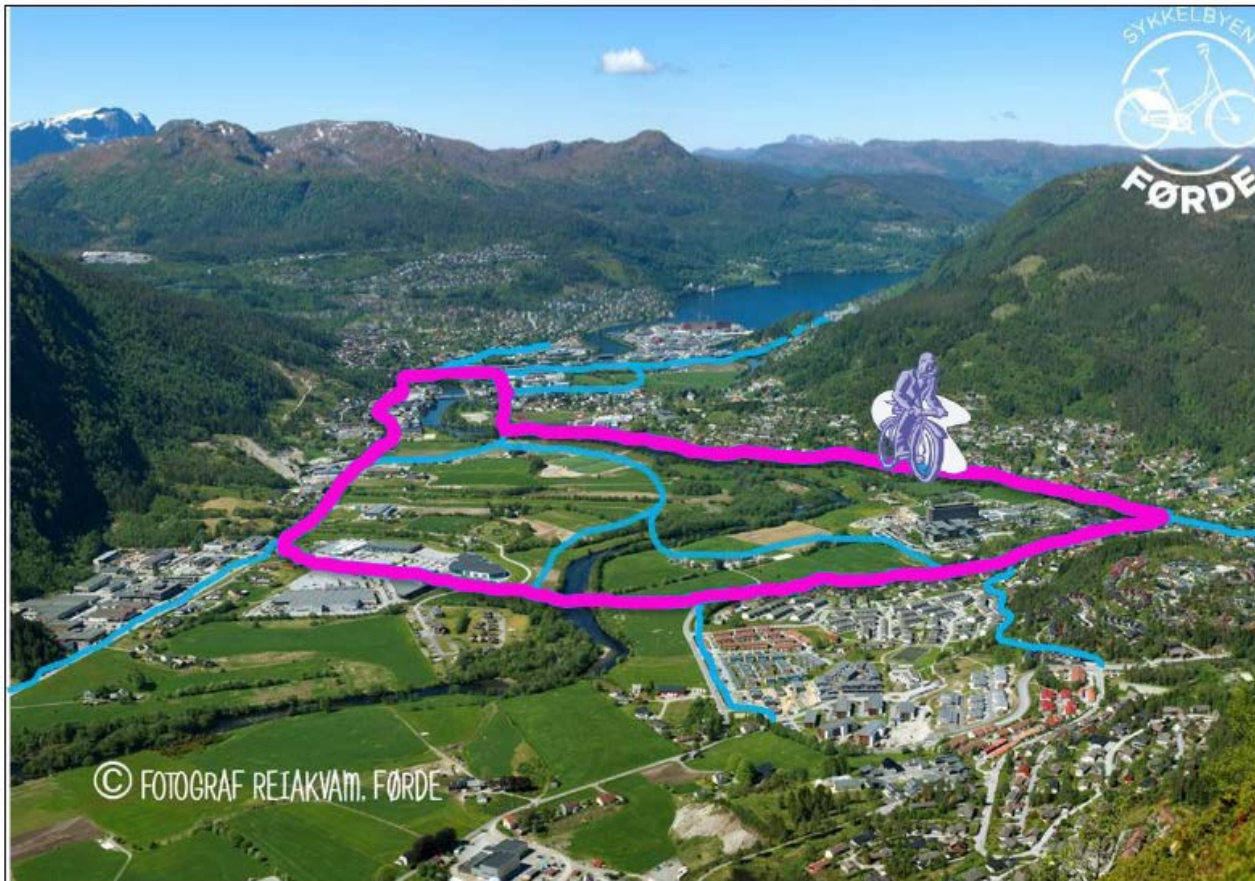
➤ *kommunedelplan for trafikk Førde sentrum:*

➤ Planen utarbeidd og tilrådd av SVV.

➤ vedteken samrøystes av bystyret i juni 2013 som tilrådd.

➤ SVV–Førdepakken skal detaljplanlegge (regulere) og bygge alle dei vedtekne traseane.

Førdepakken:

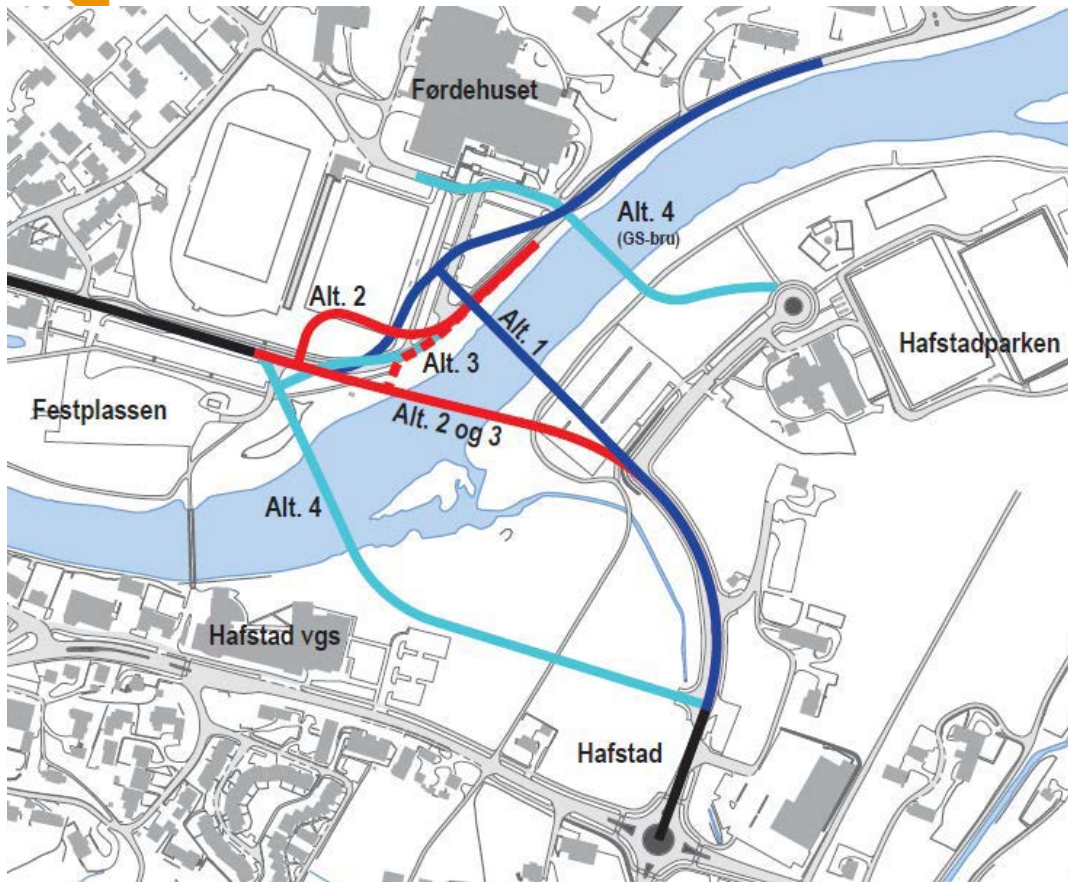


Figur 4 I bildet ser ein sykkelhovudvegen med rosa farge.

Førdepakken skal bygge mesteparten av hovudsykkelruta i Førde.

Fordelt på fleire tiltak.

Førdepakken:



Tiltak 1, Fv. Angedalsvegen – Hafstad, m/bru over Jølstra:

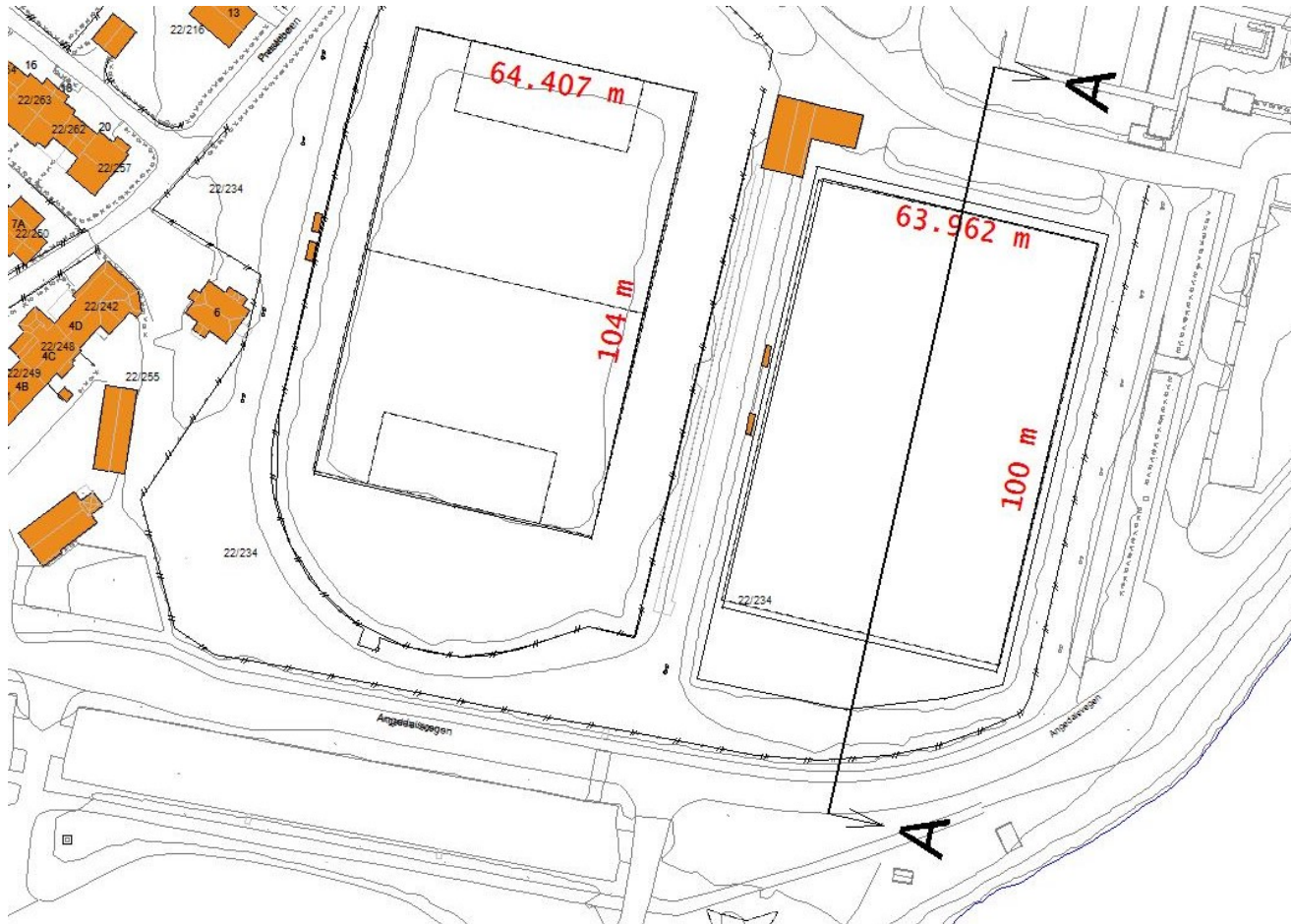
- Bystyret valde traseealternativ 2 i febr.19.
- Førdepakken og kommuneadm. har «delt oppgåvene mellom seg.
- Vedtaket innebær ein kostnadssprekk på ca.40–50mill. i brukostnadar.
- Regulerar inn gang- og sykkelbrua, ikkje ein del av Førdepakken.
- Konflikt med kunstgrasbane.



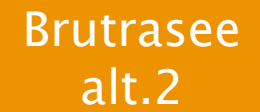
Førdepakken:

- Bystyret sitt vedtak 28.02.19:
- 1. Alternativ 2 for bruløysing frå Hafstad bydel til Angedalsvegen blir lagt til grunn i det vidare arbeidet med reguleringsplanen.
- 2. Krysset i Angedalsvegen (T-kryss eller rundkøyring) skal vurderast og fastleggast i det vidare arbeidet med reguleringsplanen. Krysset skal utformast på ein slik måte at det løyser utfordringa med bilar, syklande og gåande ved Førdehuset, og at det i minst mogleg grad kjem i konflikt med kunstgrasbana.
- 3. Type bru skal greiast ut som enten nettverksbogebru eller betongplatebru.
- 4. Det skal i det vidare arbeidet planleggast gang- og sykkelbru, i plan med Angedalsvegen, mellom Førdehuset og Hafstadparken med plassering som presentert i alternativ 4.

Førdepakken:



Eksist. Baner v/ Førdehuset, mål kvitstripe – kvitstripe.



1. Flytte brua «noko» mot sør.

Alternativ 5, (kompromissframlegg)



Førdepakken:



2. Flytte bana «noko» mot Førdehuset

Har vi då nok areal til å plassere ei fotballbane med same mål som i dag ?

Førdepakken:

Sitat frå forprosjektrapport 04 av 24.01.19:

Som teikninga viser er det ikkje mogleg (utan fylling i elva, som var alt. 3 som no ikkje skal vurderast) å ha ei rundkøyring med arm til Angedalsvegen som ikkje gir inngrep i kunstgrasbana. Sjølv om noko av kunstgrasbana uansett vil bli beslaglagt kan ein i vidare planarbeid ev. vurdere å flytte rundkøyringa litt nærare elva. Dette må vurderast av omsyn til arealbruk generelt, og av omsyn til elva og til Laksen.

Kompromissløyisinga inneber:

- Kunstgrasbana må flyttast nærare Førdehuset.
- Baneplasseringa må prosjekterast.
- Kva høgder skal bana ha ?
- Kva sikkerheitssoner kan etablerast rundt bana ?
- Korleis anordne tilkomst for rørslehemma ? o.s.v.

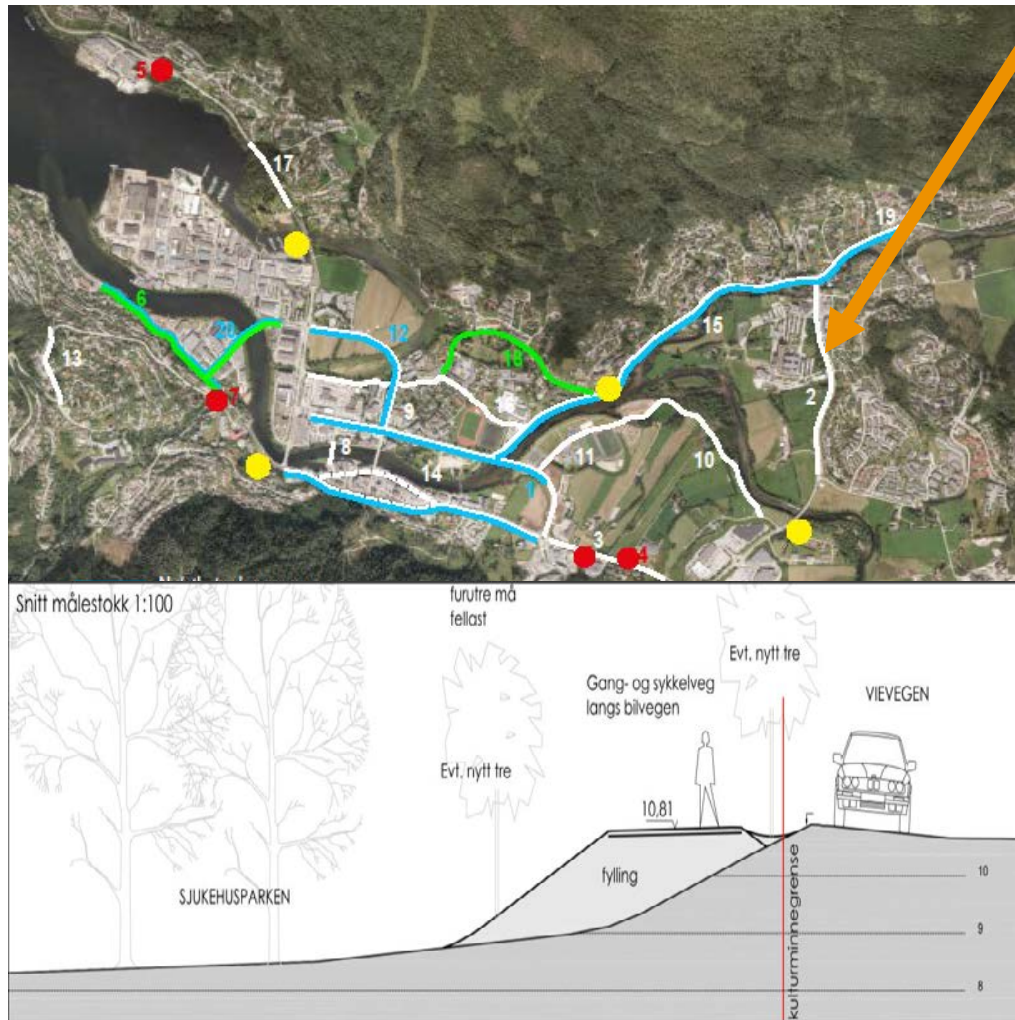
Kan ikkje love i dag at ei slik løysing teknisk sett går.

Har negative konsekvensar for brua (får ein S-sving), konflikt med laksen, auka kostnadar med meir.

Førdepakken:

- Men uansett så ser dette så positivt ut at vi rår til at ein går vidare med dette alternativet (alternativ 5) og får det utgreidd slik at ein har eit sikkert grunnlag å fatte vedtak på.
- SVV er ikkje spesialistar på fotballbaner, vi prosjekterar veg.
- **Rår difor til slik oppfølging:**
 - SVV–Førdepakken leverar ein vegmodell, som ein prøver å tilpasse til alternativ 5.
 - Konsulentane som Førde kommune hyrde inn for å kome med framlegg til arrondering av areala rundt Førdehuset får i oppdrag å prosjektere inn ei bane og tilpasse areala til dette.
 - Alternativ 5 må handsamast i styringsgruppa for Førdepakken (og regulerast).
 - Må bruke meir tid.

Førdepakken:



Tiltak 2, Fv.484 Vievegen, gang- og sykkelveg:

- Reg.plan vedteken i aug.17.
- Disp. frå verneføresegnene innvilga i jan.19 (riksantikv.)
- FP utbettrar og «ambulansekrysset» i lag med tiltak 02. Kostnadane delast mellom Helse-Førde og FP.
- Utllysast på anbod ca. mars 20 i lag med 12 og 13.

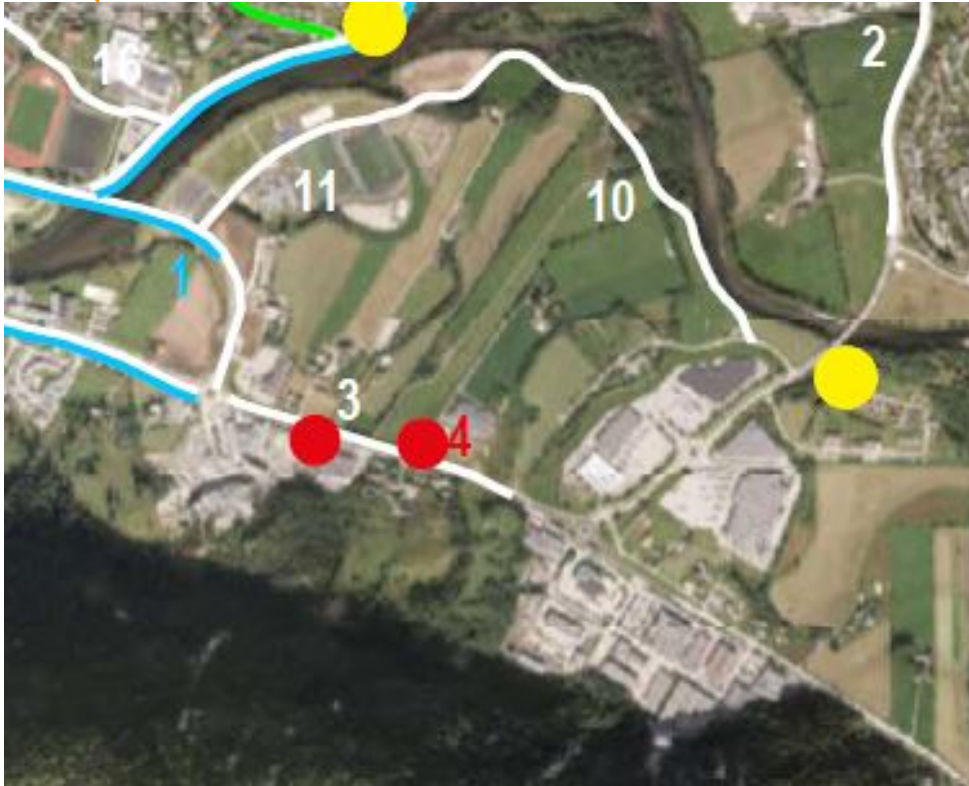


Statens vegvesen

Førdepakken tiltak 2, fortsatt:



Animasjon sett frå aust, sjukehuset til venstre.



Tiltak ¾ og 10,
E39 Hafstad gs-veg + 2kryss
+ heving av vegbana.

–¾ og andre del av 10 er
samanslegne til eit prosjekt i
utførelsesfasen (ein
entreprise).

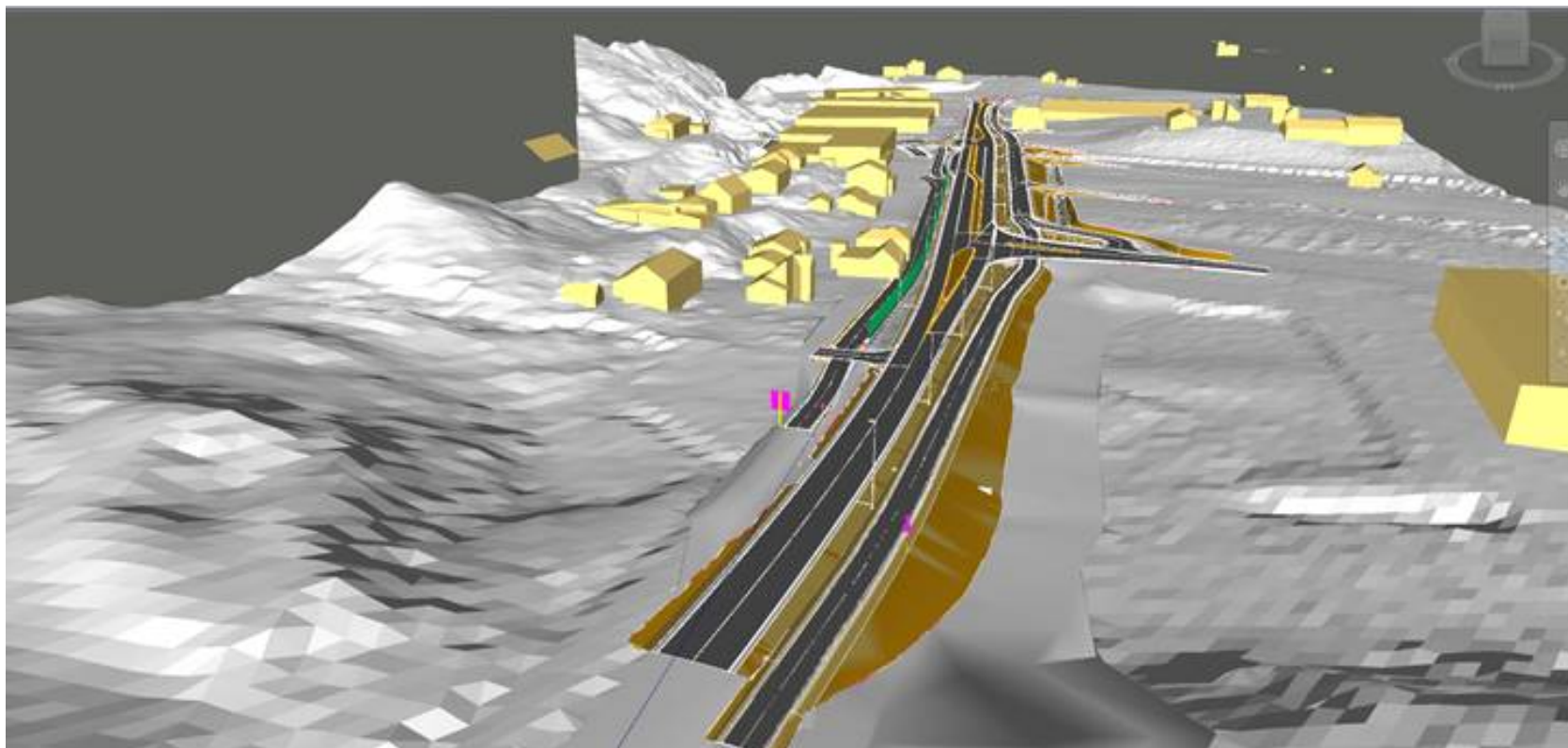
–oppstart i marka febr.19.
– I samarbeid med FFE på 10.

–Store tilleggskostnadar på
kommunale VA-anlegg.

–God framdrift så langt.



Førdepakken:



Tiltak 3 & 4, sett frå aust mot Førde:

Tiltak 5, Rv. 5 Bergum, ny rundkjøring



Ferdig veg.

–Støysisolering bygningar under utføring.



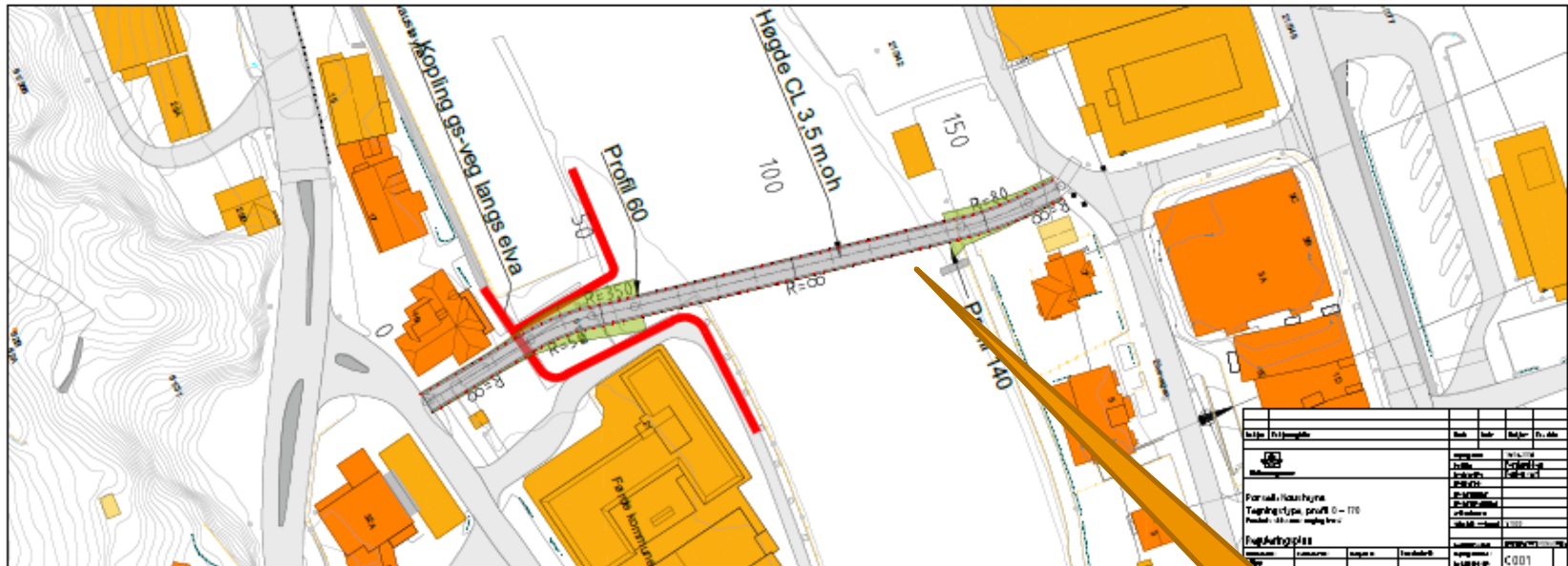
Statens vegvesen

Tiltak 6 & 7, E39 Askvollkrysset og Fv.609 Steinavegen:



Ferdig veg, fra opningsdagen 27.juni 19.

Tiltak 8, gang- og sykkelbru Naustøyna – Storehagen:



Brutrasede
ikkje
avgjort.

- Framleis i skissefase, må regulerast.
- «parallellkonkurranse mot 2 firma.
- Leverte 2 forslag kvar.
- Vert framlagt til Førde kommune til uttale (i vinter).
- Brutype vedtakast i styringsgruppa.

Alternativ 1 Degree of Freedom, nettverksbogebru:



Nettverksbogebru sett frå nordsida av Jølstra.

Alternativ 2 Degree of Freedom, traubru:

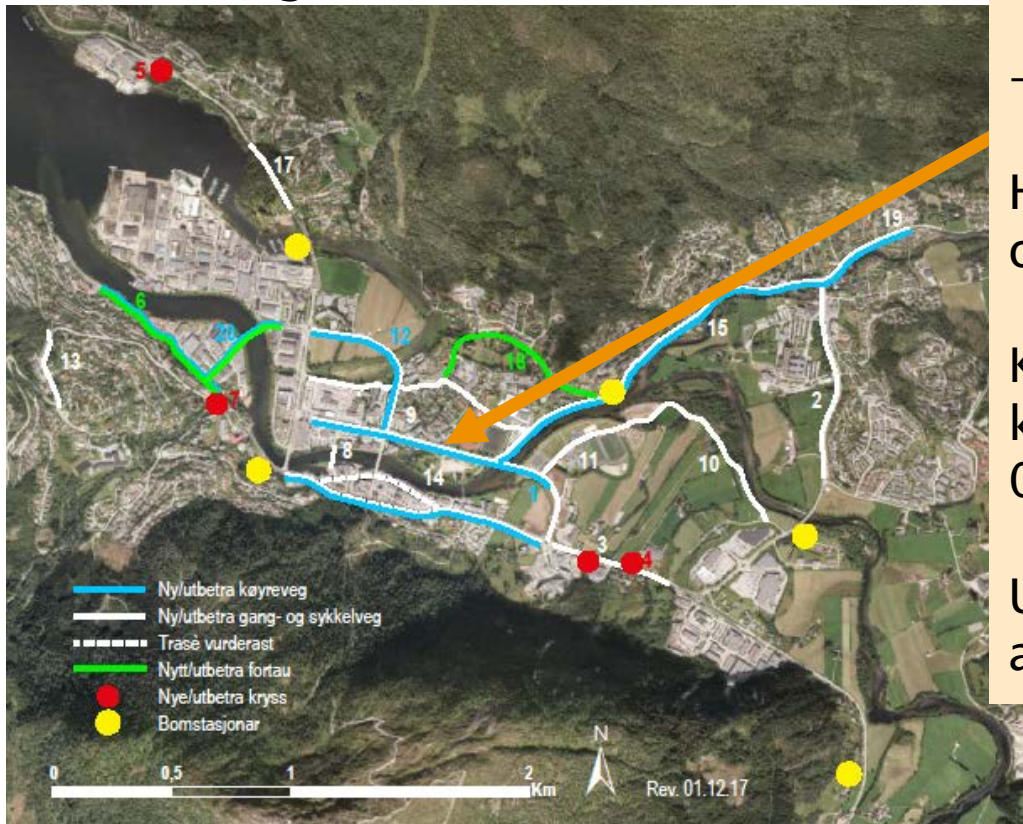


Sett frå nordsida (stålkassekonstruksjon, med stålplate og betong)

Hovudprosjekt Rambøll, bjelkebru m. stålkasse:



- Tiltak 9, Fv. 484 Storehagen – Angedalsvegen, vegutbetring inkl. gs-tiltak:



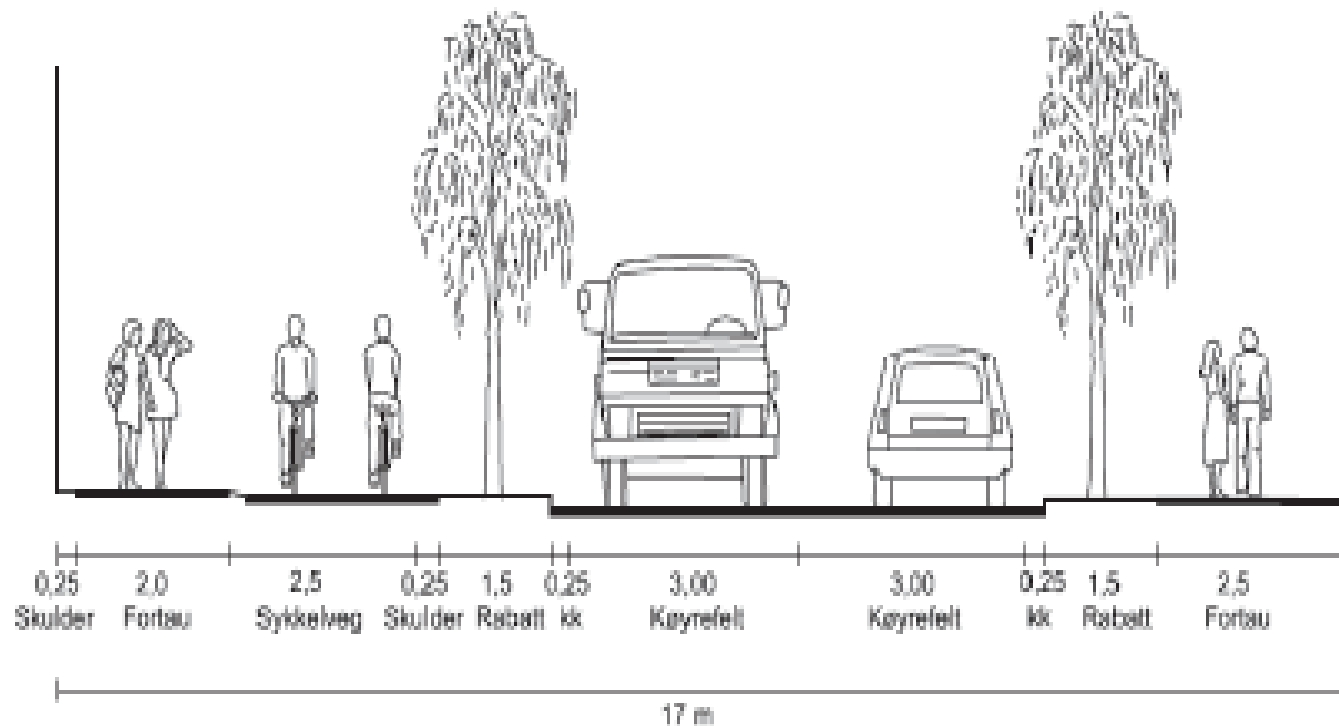
–Under regulering.

Har valt å utsette denne i tid og heller prioritere tiltak 01.

Kjem til planfagleg råd i kommunen når trasee på tiltak 01 er vedteke.

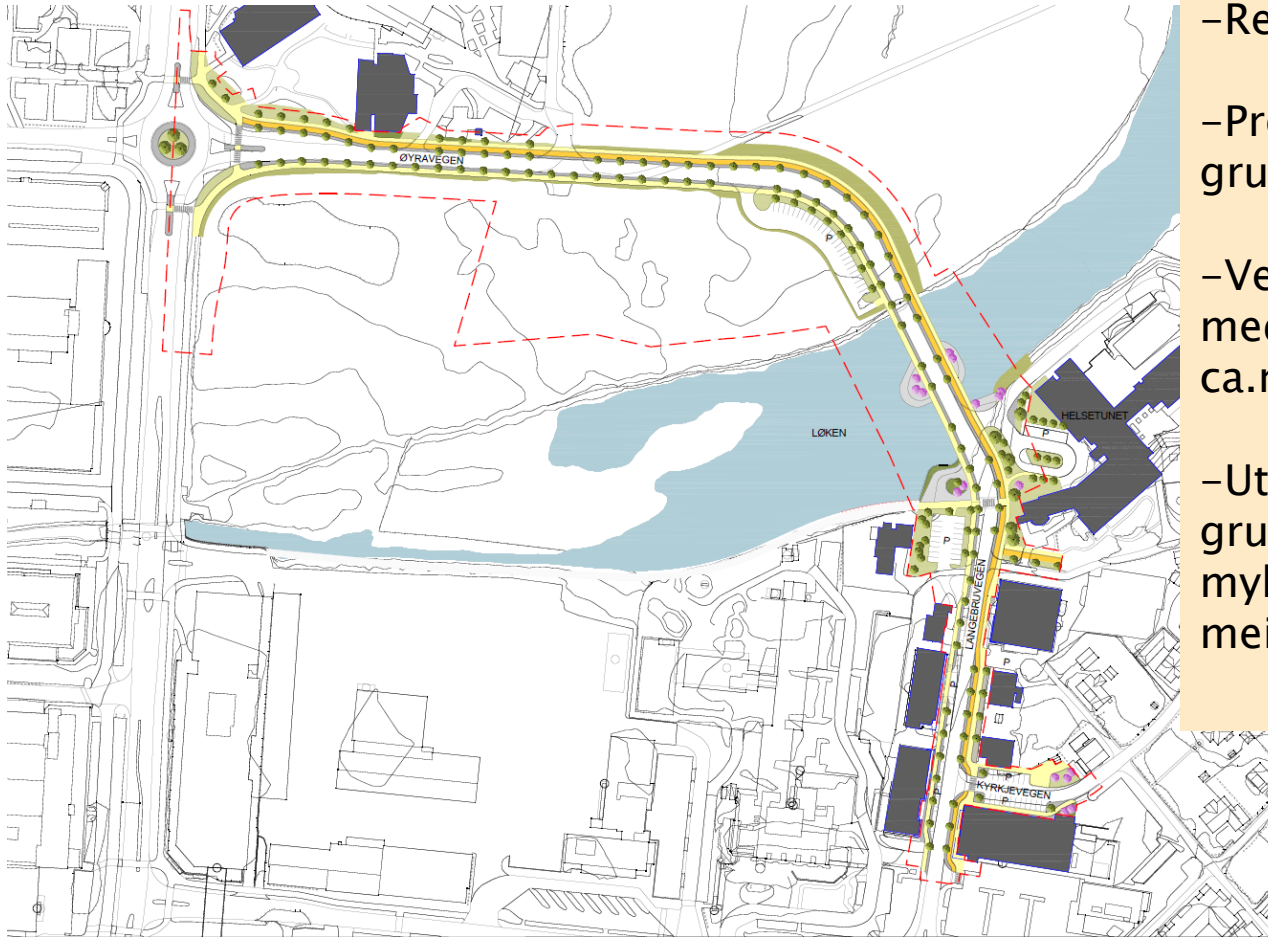
Utfordrande med sikte på nok areal i tverrprofilet.

Tiltak 9 fortsatt:



Ønska tverrprofil tiltak 9 (sett mot Førdehuset):
Plassproblem i Storehagen.

Tiltak 12, Komm. veg Indre Øyrane – Langebruvegen inkl. g/s-veg:



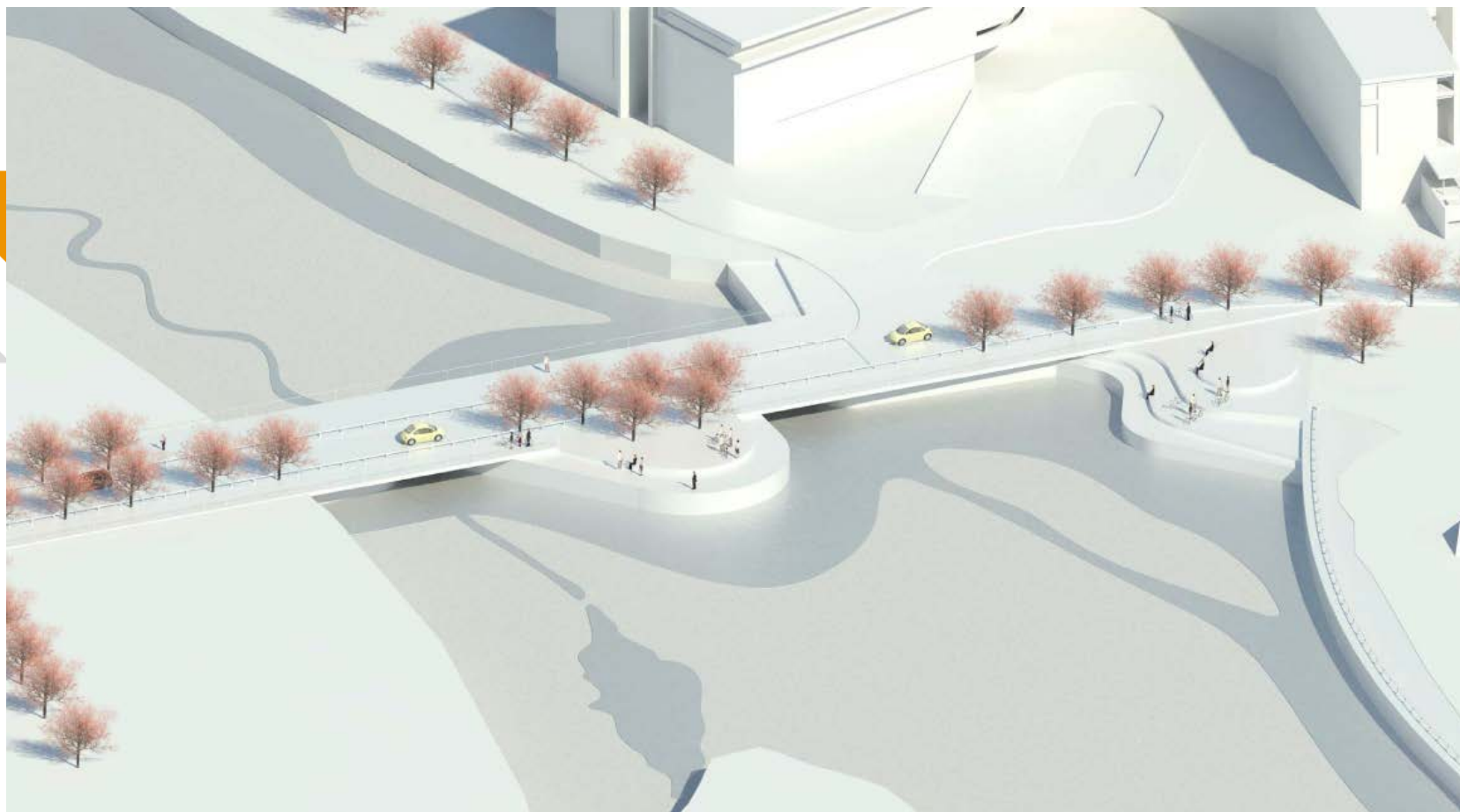
- Reguleringsplan vedteken.
- Prosjektering og grunnnervv går mot slutten.
- Vert utlyst på anbod saman med 2 og 13 (ein entreprise) ca.mars.20.
- Utfordrande med sikte på grunnnervv, mange partar, mykje røyr og kablar med meir.

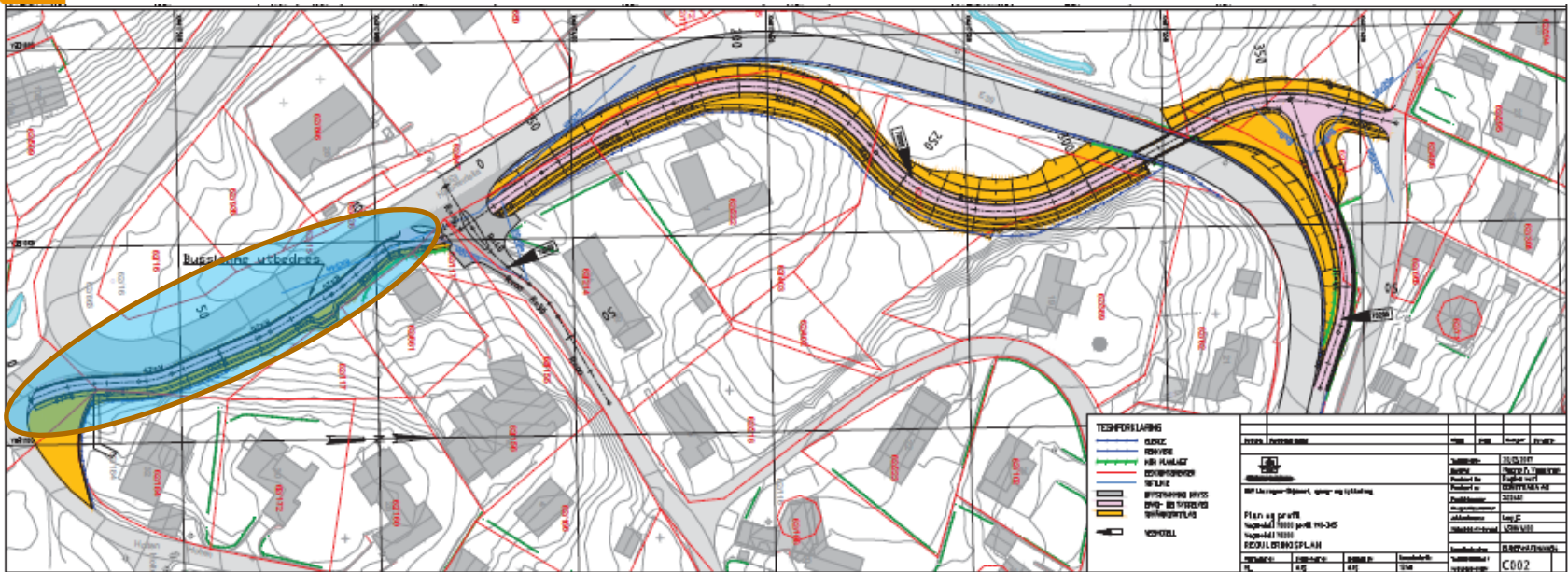
Førdepakken:



Tiltak 12 etter utbygging (forslag):

Tiltak 12, kryssing av Løken:





Reguleringsplan og prosjektering ferdig.

Første 100meterane kutta, jf. vedtak i styringsgruppa mars 19.

Utløst på anbod ca. mars 20 i lag med 02 og 12 (ein entreprise).



Vestlegaste delen, frå Førde hotell – Langebruvegen. Utlagd til off. ettersyn sommaren 19. Merknadane under handsaming.



Midterste del frå Langebruvegen – Viking.



Austlegaste del frå Hafstad vidaregåande – rundkøyring.



Statens vegvesen

Førdepakken:



Visualisering, sett ned Hafstadvegen mot vest:

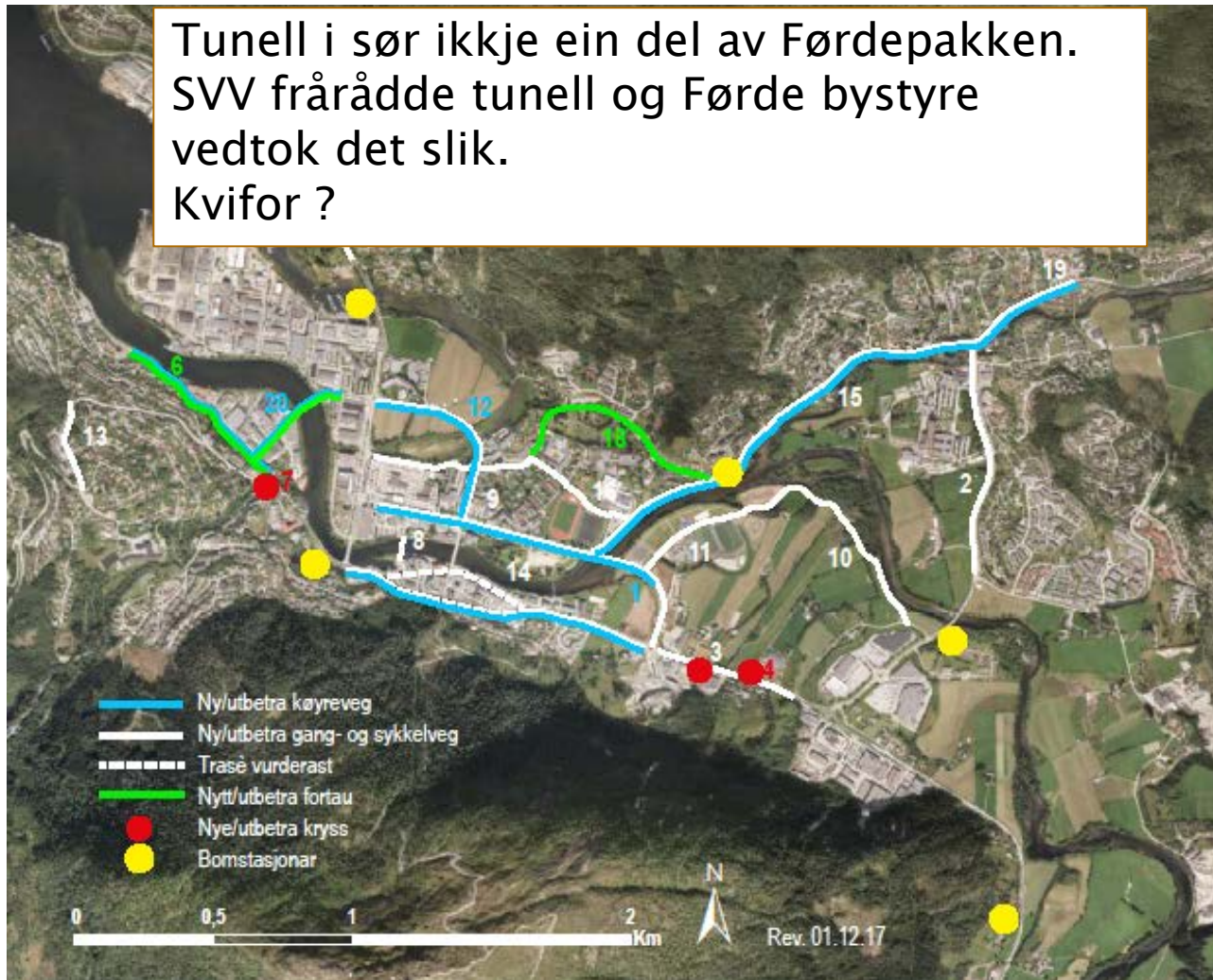


Førdepakken:

- **Tiltak 14, fortsatt:**
 - Kvifor valde ein å bygge ut Fjellvegen / Hafstadvegen og ikkje ny tunell i sør (inn i Hafstadjellet) ?

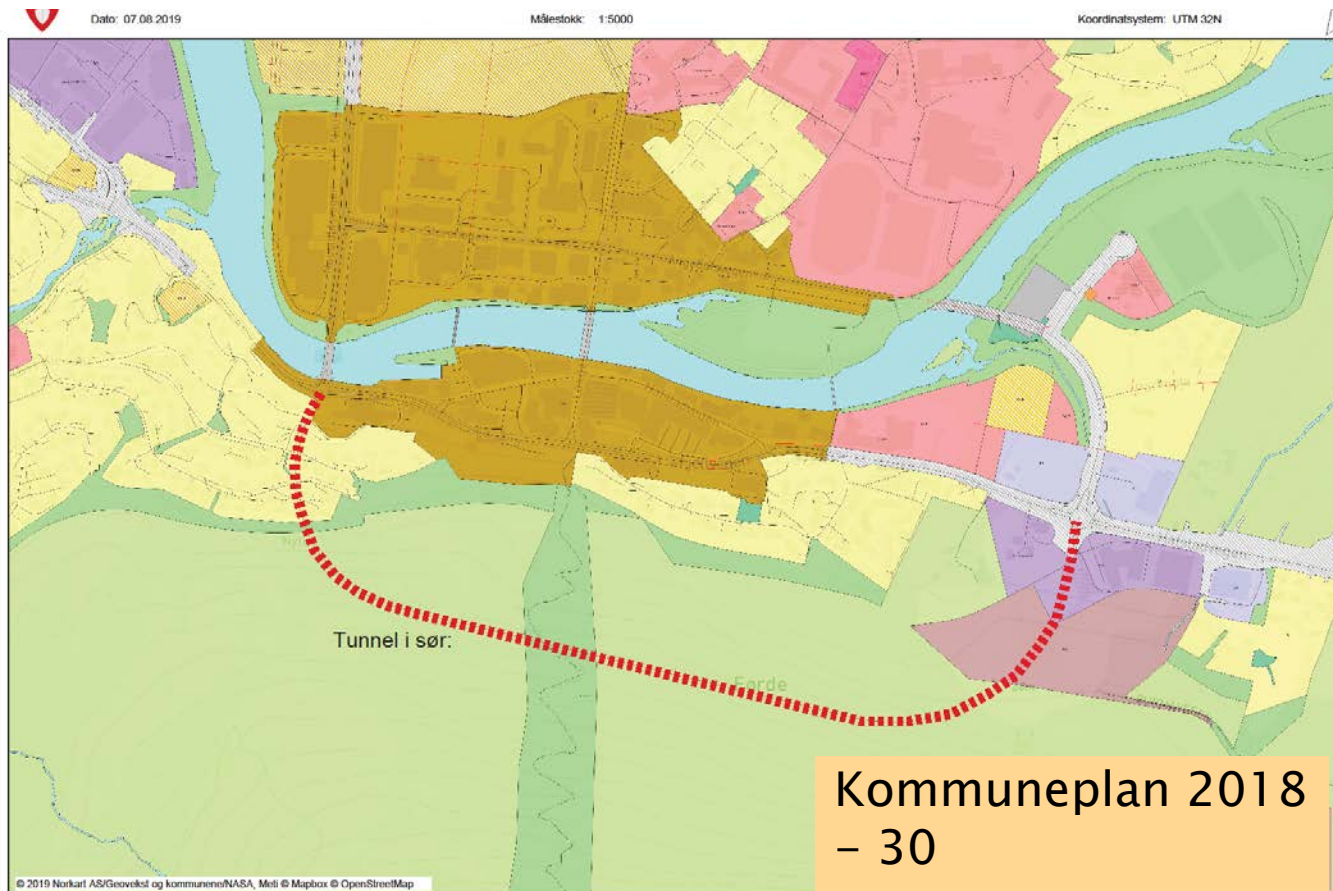
Førdepakken, orientering om tunell i sør:

Tunell i sør ikkje ein del av Førdepakken.
SVV frårådde tunell og Førde bystyre
vedtok det slik.
Kvifor ?



Planstatus tunell i sør:

MEN: er framleis med i kommuneplanen sin arealdel





Statens vegvesen

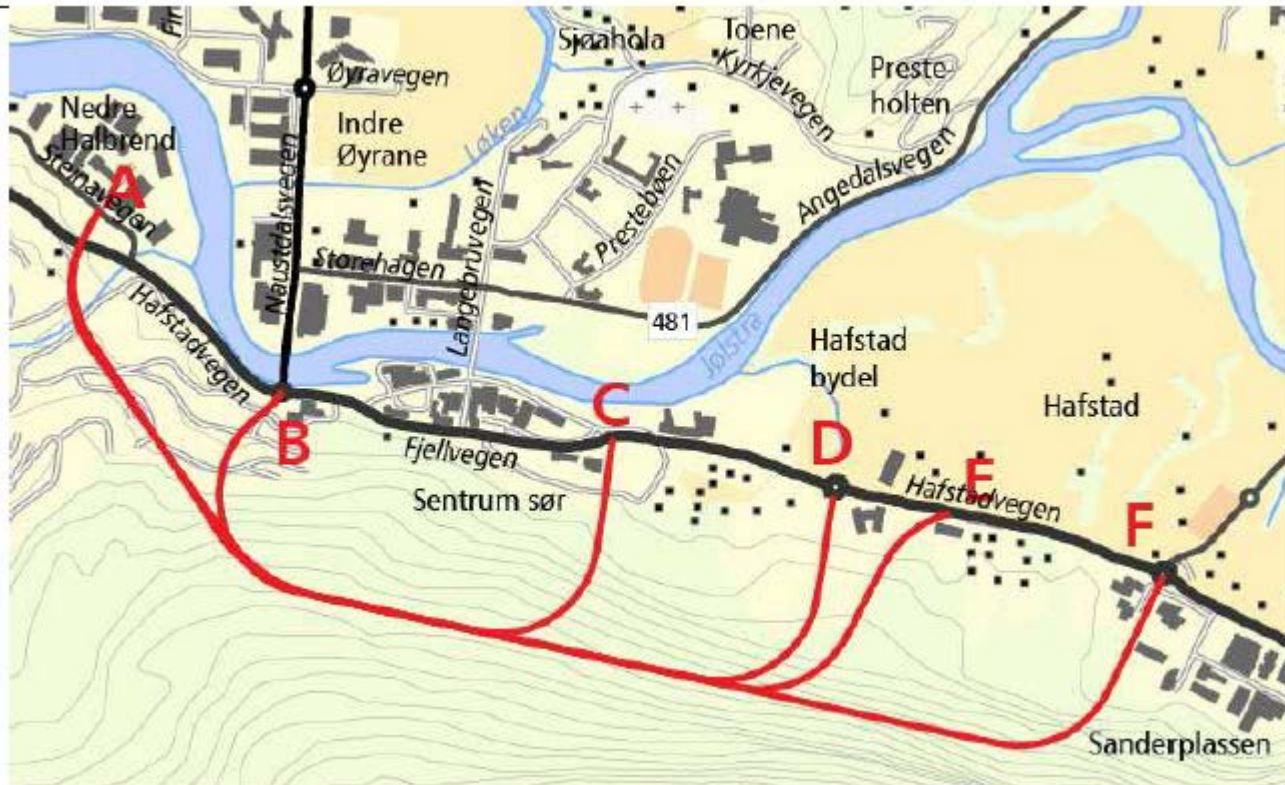
Tunell i sør, litt historikk:

- Først vurdert i «silingsrapport», mars 2012.
- Så i forprosjekt, mars 2013.
- Så i kommunedelplan trafikk for Førde sentrum, juni 2013. (grunnlaget for Førdepakken):



Tunell i sør, historikk:

- Silingsrapporten hadde mange alternativ for tunnel i sør:



Tunell i sør, historikk:

2 tunellalternativ gjekk vidare til forprosjekt – mars 2013:

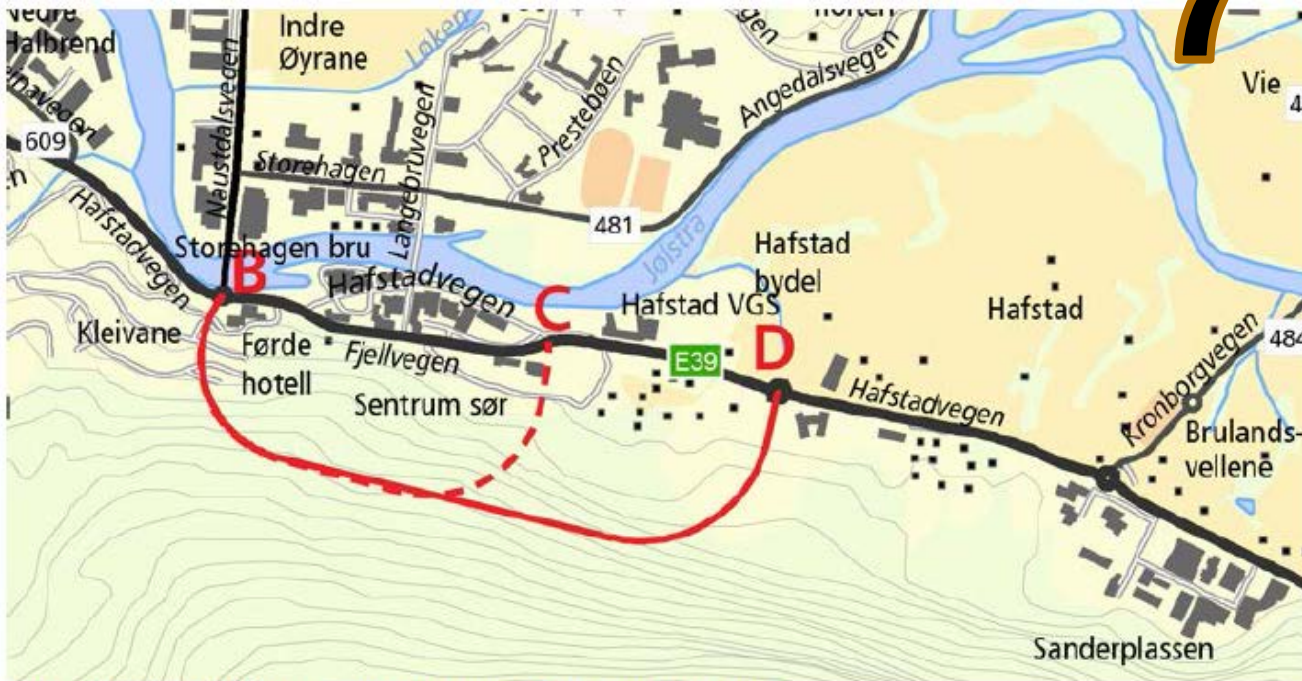
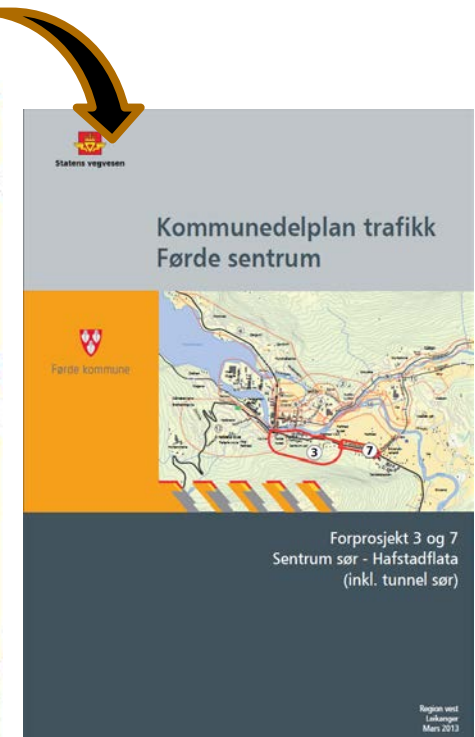


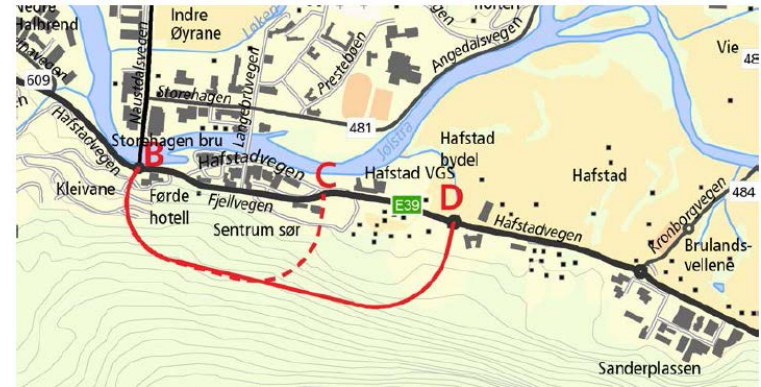
Fig. 5.1 Planområdet Sentrum sør i Førde kommune



Tunell i sør, historikk:

Forprosjekt mars 2013:

(utarbeidd av SVV)



To alternativ vurderte i Sentrum sør:

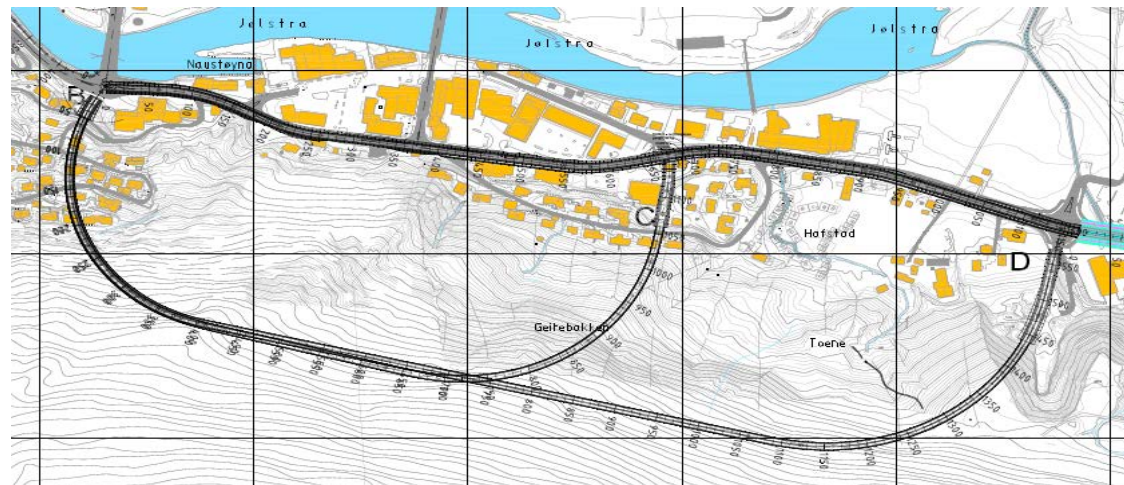
1. Fjellvegen som hovudgate (tiltak 3.01)
 - ✓ Fjellvegen blir oppretthalden som hovudgate gjennom Sentrum sør. Gata vert utvikla deretter.
2. Fjellvegen som lokalgate med tunnel sør (tiltak 3.2 og 3.4)
 - ✓ Fjellvegen blir utvikla som lokalgate og hovudvegen lagt i tunnel frå rundkøyinga på Storehagen bru til påhogg C eller D.

Tunell i sør, forprosjekt:



Fjellvegen som hovedveg (i prinsipp som reguleringsforslaget 2019)

Påhogg C fall vekk



Fjellvegen som lokalgate med tunnel i sør

Tunell i sør:

- Hovudføringar forprosjekt mars 2013:
- Trafikk 2040:
 - Tunell B–D gjev ca.400meter lenger køyreveg enn Fjellvegen.
 - Fjellvegen som hovudgate: 13.800 kjt/døgn i Fjellvegen vest for Langebruvegen (FP ferdig bygd). 7 300 kjt/døgn i Storehagen vest for Langebruvegen.
 - Fjellvegen som lokalgate med tunell sør: 5.900 kjt/døgn i Fjellvegen vest for Langebruvegen 7 800 kjt/døgn i tunell sør og 10 000 kjt/døgn i Storehagen vest for Langebruvegen
 - (trafikktalet utan omlagd E39, Myra – Bruland)

Tunell i sør:

- MEN: for å nå slik trafikknedgang i Fjellvegen må vi ha regulerande tiltak i begge endar (rundkøyringane) og i Fjellvegen:
 - 30km/time i heile Fjellvegen (mellom rundkøyringane).



- Fartsdumpar i Fjellvegen.



- Utan trafikkregulerande tiltak liten effekt av tunell.

Tunell i sør:

- Konklusjonar i forprosjekt mars 2013:

- Kostnader 2012-kroner:

- Fjellvegen som hovudgate (3.01) 175 – 240 mill. kr.
- Fjellvegen som lokalgate med tunell i sør (3.02 og 3.04) 500 – 700 mill. kr.

- Ikkje prissette konsekvensar (landskap, nærmiljø, friluftsliv mm):

- Nokså like konsekvensar.

- Prissette konsekvensar:

- Mykje større utbyggingskostnader på tunell.
- Større kostnader på drift- og vedlikehald av tunell.
- Tunell i sør stettar ikkje overordna målsetningar for E39 i det heile.
- Tunell i sør totalt sett stor negativ samfunnsverdi (ikkje lønnsam investering)
- = Prioritering i NTP og statleg løyving ikkje realistisk.

Tunell i sør:

– Konklusjonar i forprosjekt fortsatt:

➤ Gå vidare med fjellvegen som hovudgate (ikkje tunell i sør).

➤ Grunngjeving frå SVV:

- *Liten skilnad både for ikkje prissette konsekvensar og for måloppnåing.*
- *Å byggje Fjellvegen som lokalgate med tunnel i sør vil gi store ekstra kostnader samanlikna med Fjellvegen som hovudgate.*
- *Gjeld både investeringskostnader, drifts- og vedlikehaldskostnader og tids- og køyretoykostnader for trafikantane.*
- *Med små skilnader elles legg vi vekt på desse auka kostnadene, og tilrår å gå vidare med Fjellvegen som hovudgate.*

Tunell i sør:



- Konklusjonane frå forprosjekt 3 & 7 inntekne i Kommunedelplan trafikk Førde sentrum (grunnlaget for FP).
- Planen vedteken av BY i sak 027/13.

Tunell i sør:

- **Kvifor vert tunell i sør så dyrt ?**

- Rettmessig spørsmål, er dyrt.

Omrekning til dagens kroneverdi –2019 / justering:

- 58,7mill. av prisen er oppgradering av Fjellvegen.
(Utgår viss vi bygger tiltak 14 slik vi no planlegg).
- Men må oppgradere mva frå 9 – 25%.
- Rekne om frå 2012 – 2019kroner (20,7%)
- Revidert anslag (må gjennomgåst): ca.580mill. 2019–kr.
(utan å gjere noko i Fjellvegen)
- Usikkerheit: 40%

Tunell i sør:

- **Kvifor vert tunell i sør så dyrt ?**
 - Samanlikning med andre tunnelar:
 - 580mill. kroner + 40% usikkerheit = 580 – 810mill.
 - 1600meter ny trasee.
 - Herav 1400meter med tunell.
 - $580\text{mill} / 1400 = \text{ca. } \underline{414.000 \text{ kr. pr. løpemeter.}}$
 - Til samanlikning, Goteviktunnelen (Vik – Vangsnes):
 - 565mill. 2019-Kr.
 - 2,8km (+ tilkomstvegar)
 - $565\text{mill} / 2800 = \underline{202.000\text{kr. Pr. løpemeter.}}$
- Kvifor så stor ulikskap ?

Kvifor vert tunell i sør så dyr ?

- Påhogg vest (v/Førde hotell):



- 45-50meter forskjæring bakover.
- Siktutsprengeing mot vest.
- Innløysing av hus.
- Veldig krevjande og dyrt anleggsarbeid.
- Krevjande og dyr trafikkavvikling.

Kvifor vert tunnel i sør så dyrt ?



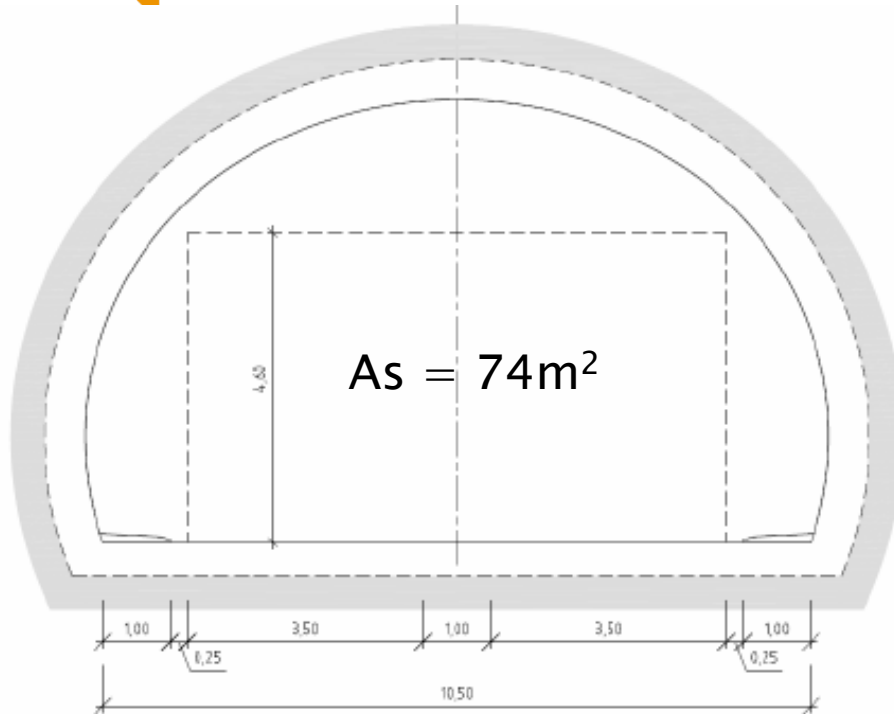
Kvifor vert tunell i sør så dyrt ?

- Påhogg aust (i sandtak på Hafstad):

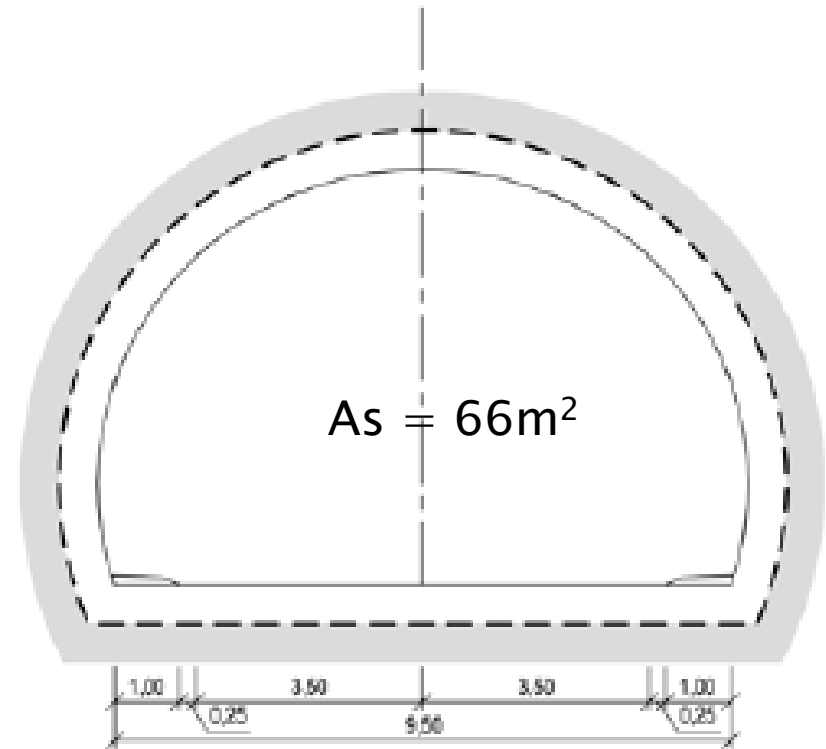


–Anleggsteknisk greit påhogg.
–Legg strenge føringar på drifta i sandtaket.

Kvifor vert tunell i sør så dyrt ?



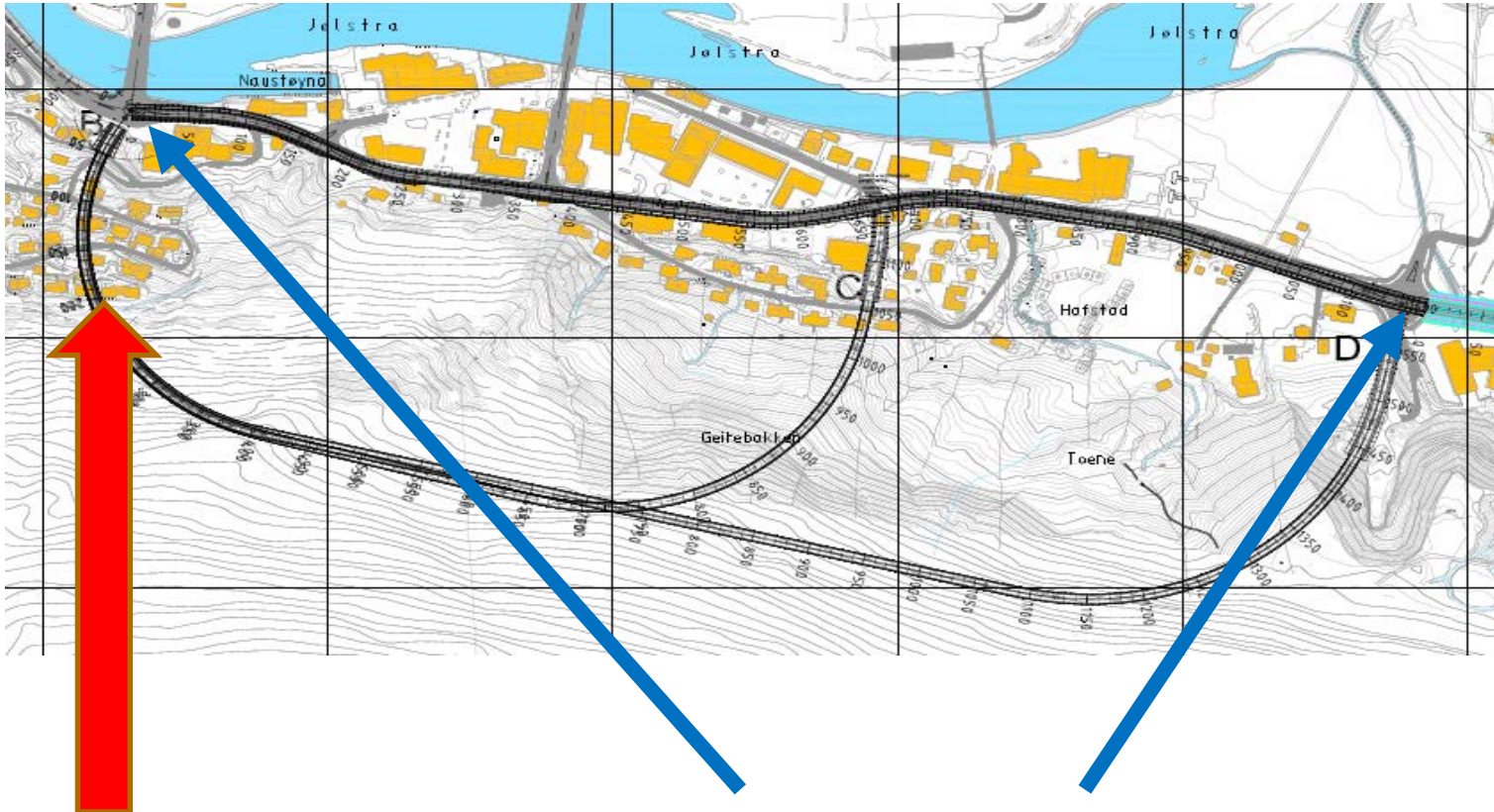
Tunell i sør, T10,5
klasse C.



Goteviktunellen, T9,5
Klasse B.

Ca. 20.000plm³ meir med T10,5-tunnel på 1400meter)

Kvifor vert tunell i sør så dyrt ?



- Sprengning under hus.

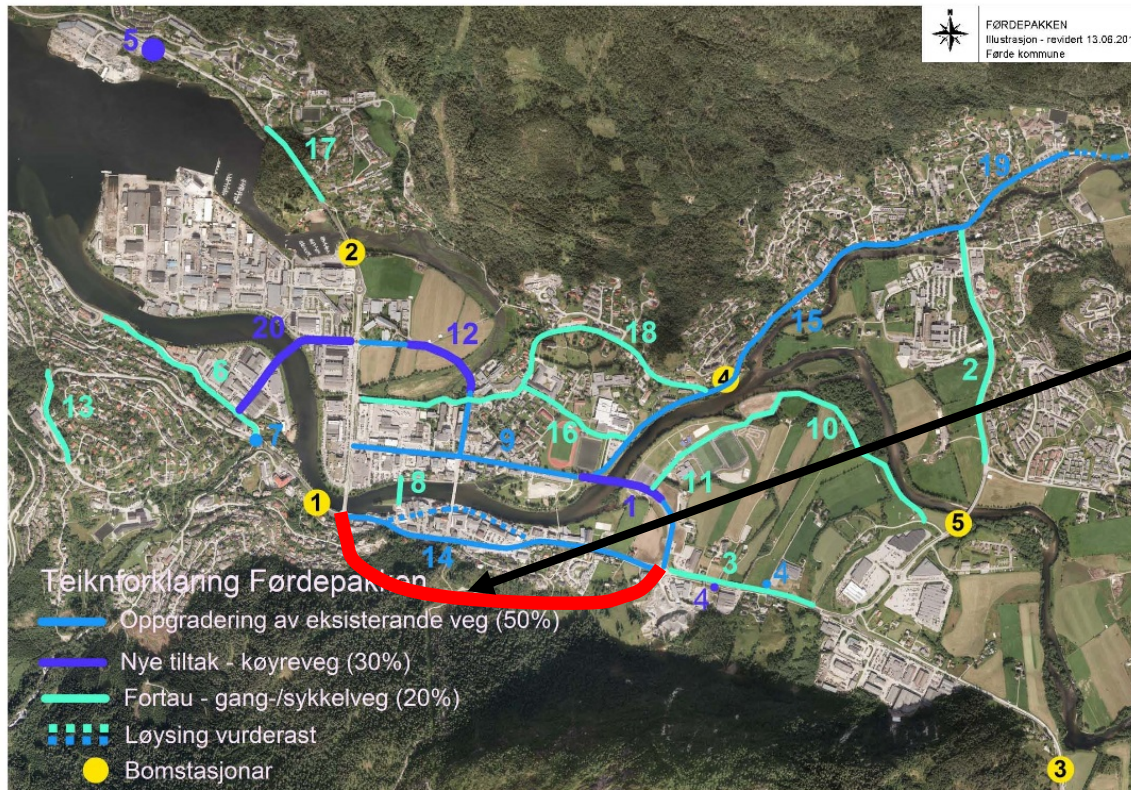
Rensing av drivevatn, og
vaskevatt seinare.

Tunell i sør:

- Finansiering og eigarskap, SVV si vurdering i forprosjekt:
- Kven skal finansiere, bygge, eige og vedlikehalde tunell i sør ?
 - a) Staten (Europaveg eller Riksveg) ? Vanskeleg å få denne tunnelen med i NTP – stettar ikkje overordna mål for E39.
 - b) Vestland fylkeskommune ? Kvifor skal VF eige ein tunell på 1,4km som startar og endar i E39 ? Regional transp.plan.
 - c) Sunnfjord kommune ? Økonomisk spørsmål, dyrt å drifte tunell i dag.
 - d) Finansiering v.h.a. bompengar, deretter Riksveg ? Mogeleg og lagt til grunn som einaste alternativet.

Tunell i sør:

- D- Finansiering v.h.a. bompengar, deretter Riksveg:
 - Lagt til grunn i utgreiingane (forprosjektet).



Tiltak nr.21
i FP ?

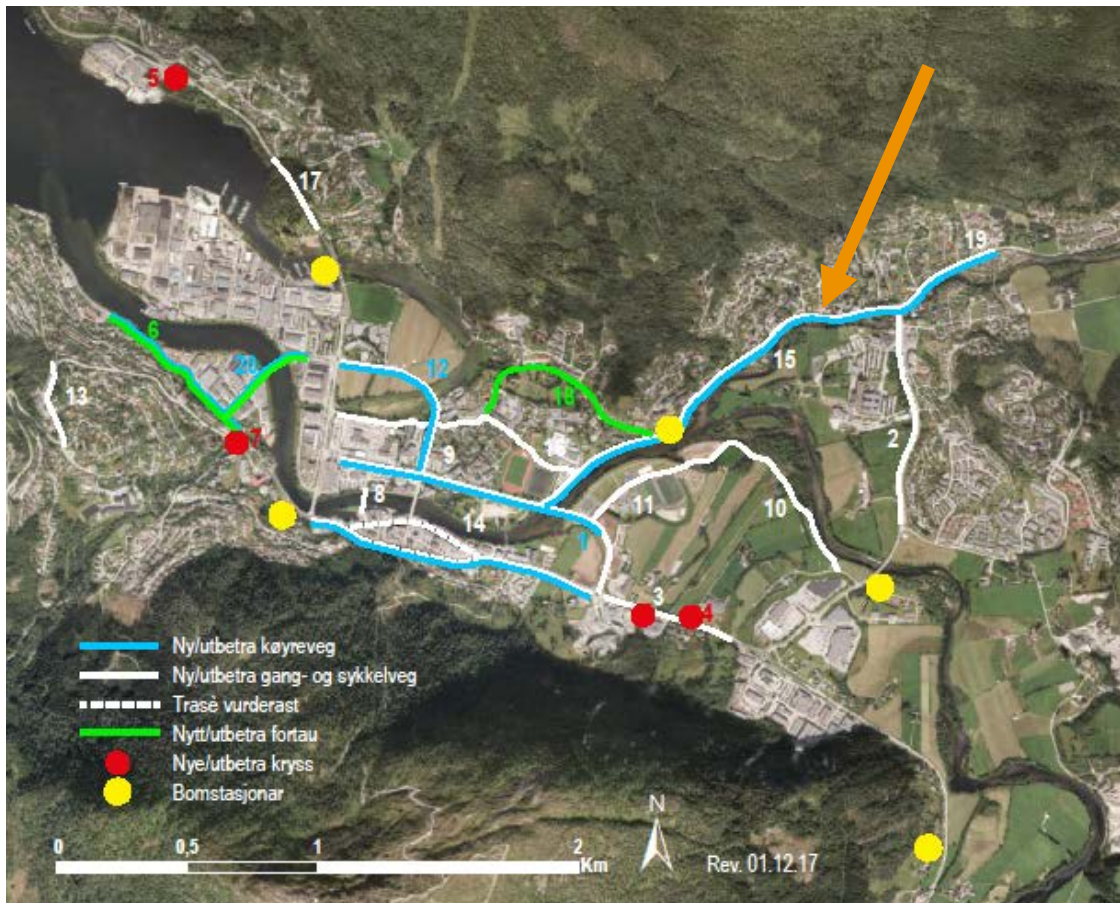
Finansiering v.h.a. bompengar og omprioritering :

Kan tunnel i sør takast inn i ramma i FP ?

(Full revisjon av pakken, må omsøkjast)

1. Fv. Angedalsvegen – Hafstad, ny veg inkl. gstiltak m/bru over Jølstra
2. Fv. 484 Vievegen gs-veg
3. E39 Hafstad gs-veg
4. E39 Hafstad, to kryss
5. Rv. 5 Bergum, ny rundkjøring
6. Fv. 609 Steinavegen, fortau
7. E39 Askvollkrysset, kryssutbetring
8. Gs-bru Naustøyna–Storehagen
9. Fv. 484 Storehagen – Angedalsvegen, vegutbetring inkl. gs-tiltak
10. Gs-veg Hafstad bydel
11. Gs-veg Hafstad–Brulandsvellene/Vievegen
12. Kv. Indre Øyrane–Langebruvegen, ny veg inkl. gs-tiltak
13. E39 Gs-veg Halbrend skule – Hogane
14. E39 Fjellvegen/Hafstadvegen, vegutbetring inkl. gs-tiltak
15. ~~Fv. 484 Angedalsvegen til Prestfoss bru, vegutbetring inkl. gs-tiltak~~
16. Kv. Naustdalsvegen – Angedalsvegen, gs-tiltak
17. ~~Rv. 5 Gs tunnel Klettentunnelen~~
18. ~~Kyrkjevegen aust, vegutbetring inkl. gs tiltak~~
19. ~~Fv. 484 Angedalsvegen frå Prestfoss bru, vegutbetring inkl. gs tiltak~~
20. ~~Fv. 609 Halbrendøyrane – Øyrane, ny veg inkl. gs-tiltak m/bru over Jølstra.~~

Tiltak 15 & 19, Fv. 484 Angedalsvegen til Slåtten, vegutbetring inkl. gs-tiltak:



–Under regulering.

–Har hatt utfordringar på grunn (geoteknikk).

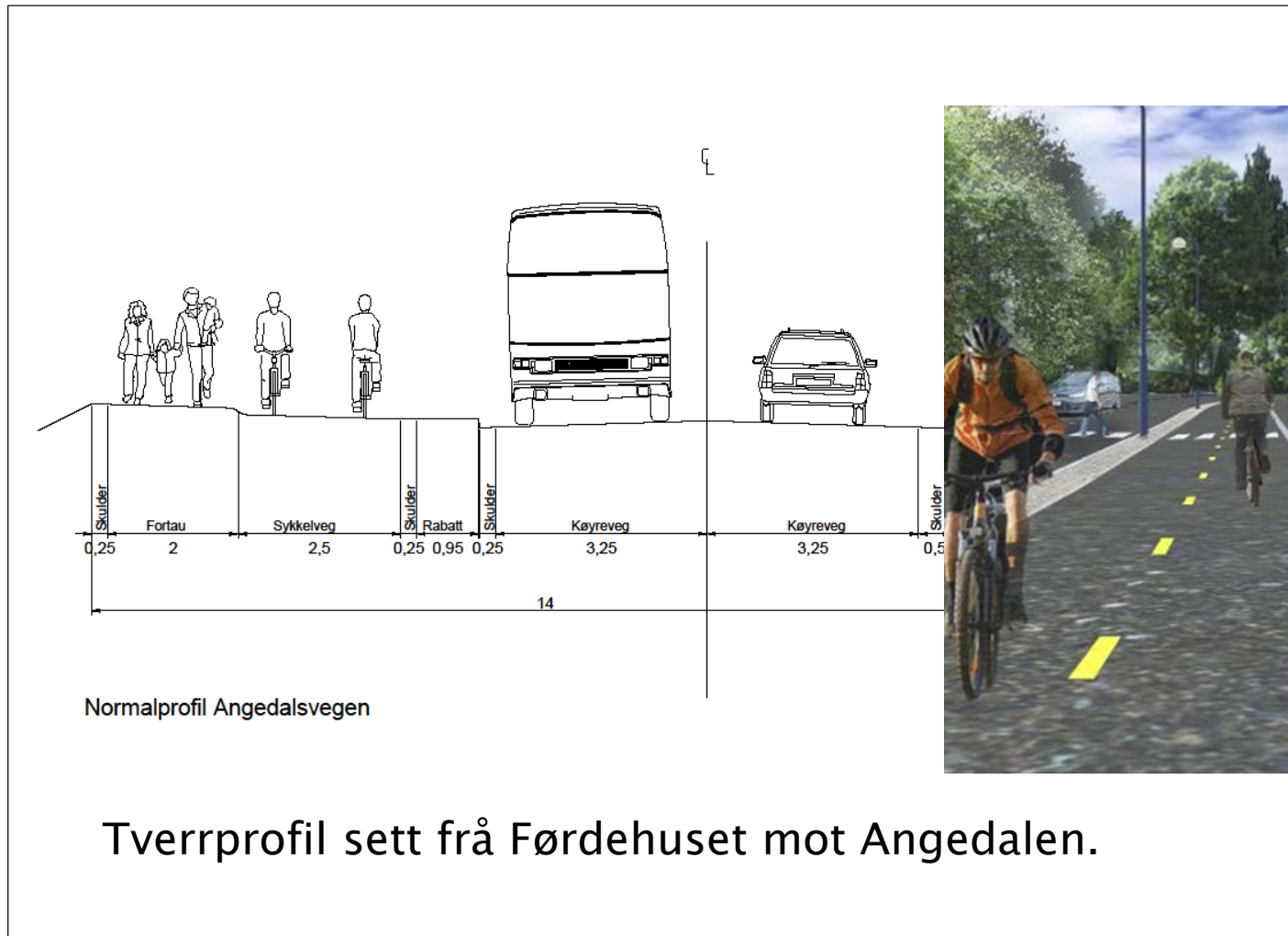
–Det største tiltaket i Førdepakken (434mill. – 2019kr.).

–Delt reguleringsplanen i to.

–Første del utlagd til off. ettersyn sommaren 19.

–vedteken reg.plan (begge parseller) innan sept.20.

Førdepakken:



Tverrprofil sett frå Førdehuset mot Angedalen.

- Tiltak 16, Kv. Naustdalsvegen – Angedalsvegen, gs-tiltak:



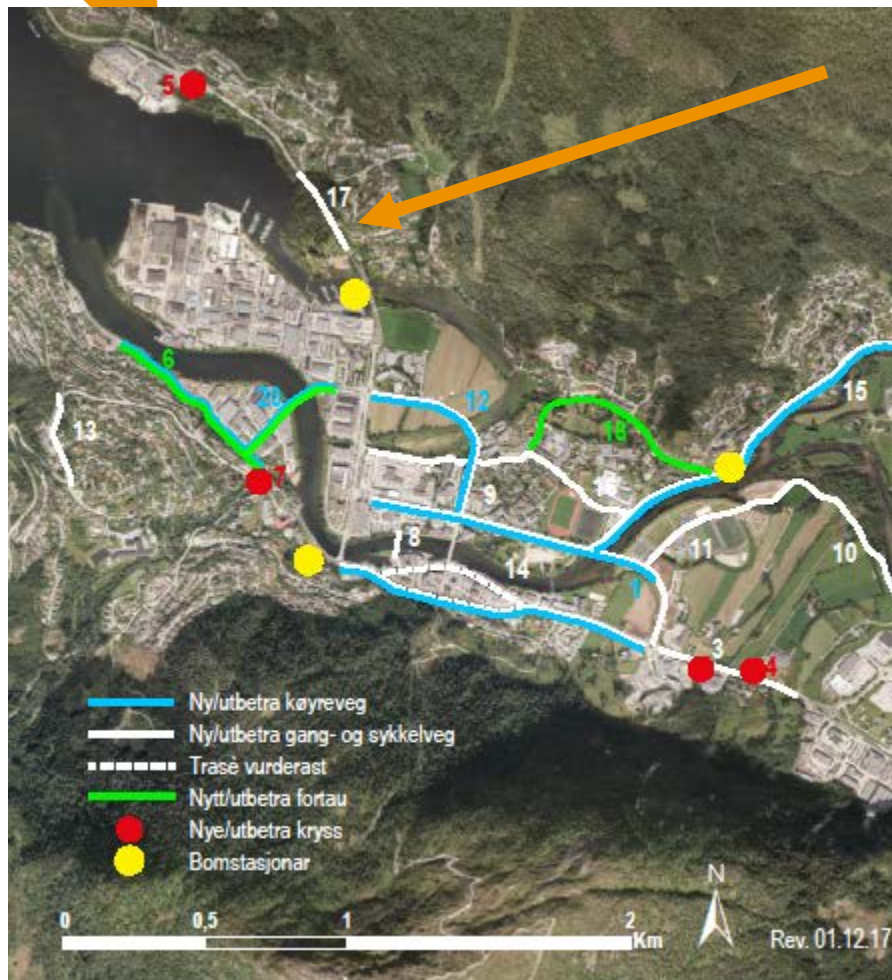
Ferdig bygd, opna 05.okt.2018 (sjukeheimen til høgre):

Tiltak 16 fortsatt:

- Ferdig bygd, opna 05.okt.18.
- Gjenstår noko grunnnerverv og overlevering til Førde komm.



Foto frå Løken, sjukeheimen midt i bilete.



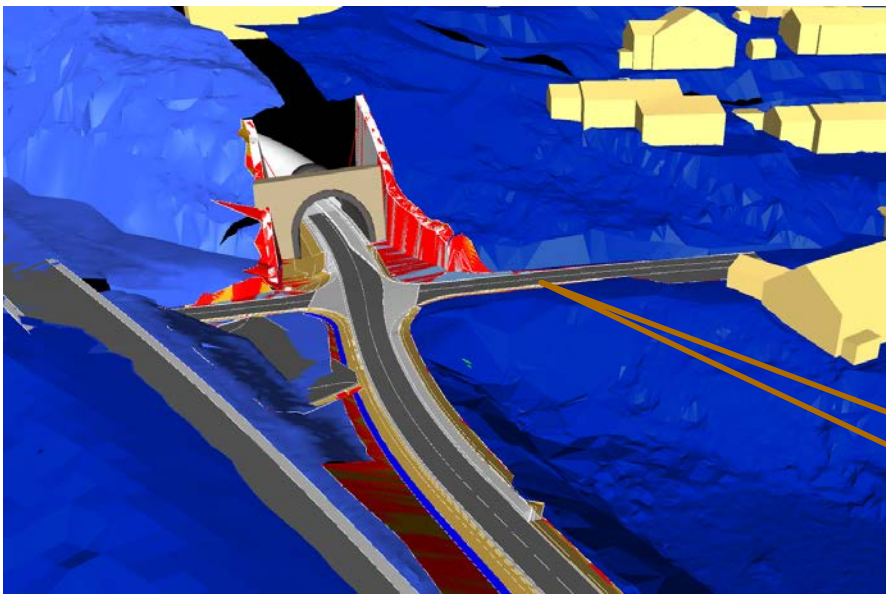
Tiltak 17, gang- og sykkel tunnel i Kletten:

- Oppdaga geologiske utfordringar med påhogg Bergum i detalj-prosjekteringa.
- Omregulering ferdig, rev. plan vedteken i des.19.
- I prosjekteringsfase.
- Utført som eigen entreprise.
- Utlysing på anbod haust 20.

Tiltak 17, fortsatt:

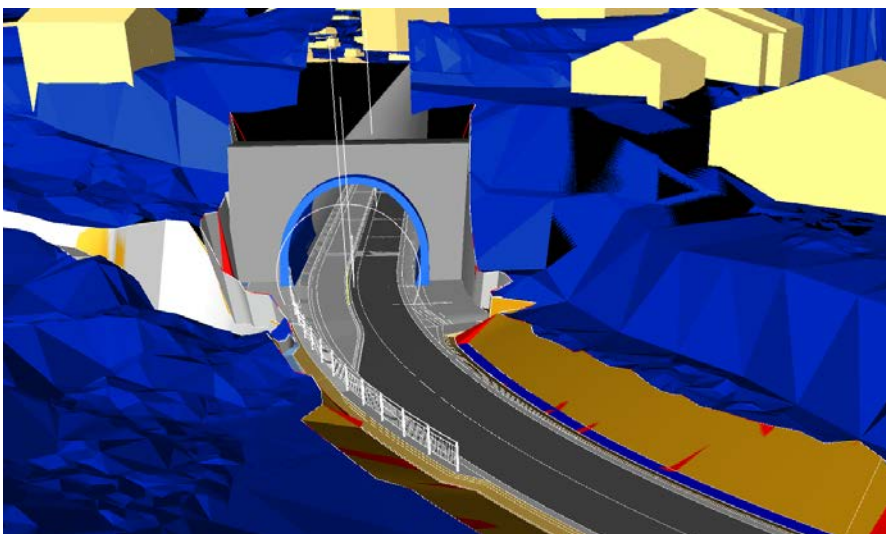


Statens vegvesen



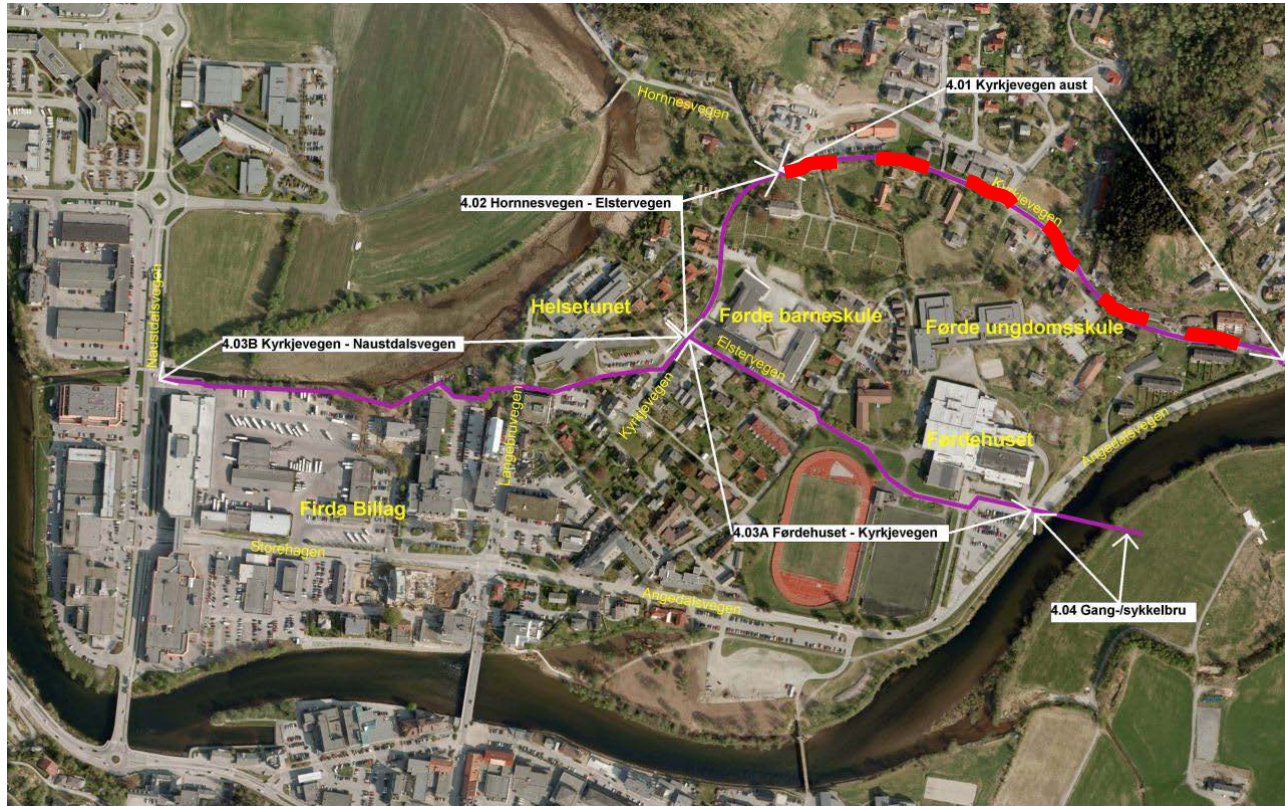
❖ Påhogg aust:
(Førdesida)

❖ Korsavegen.



❖ Påhogg vest
(Bergumsida)

Tiltak 18 – Kyrkjevegen, fortau:



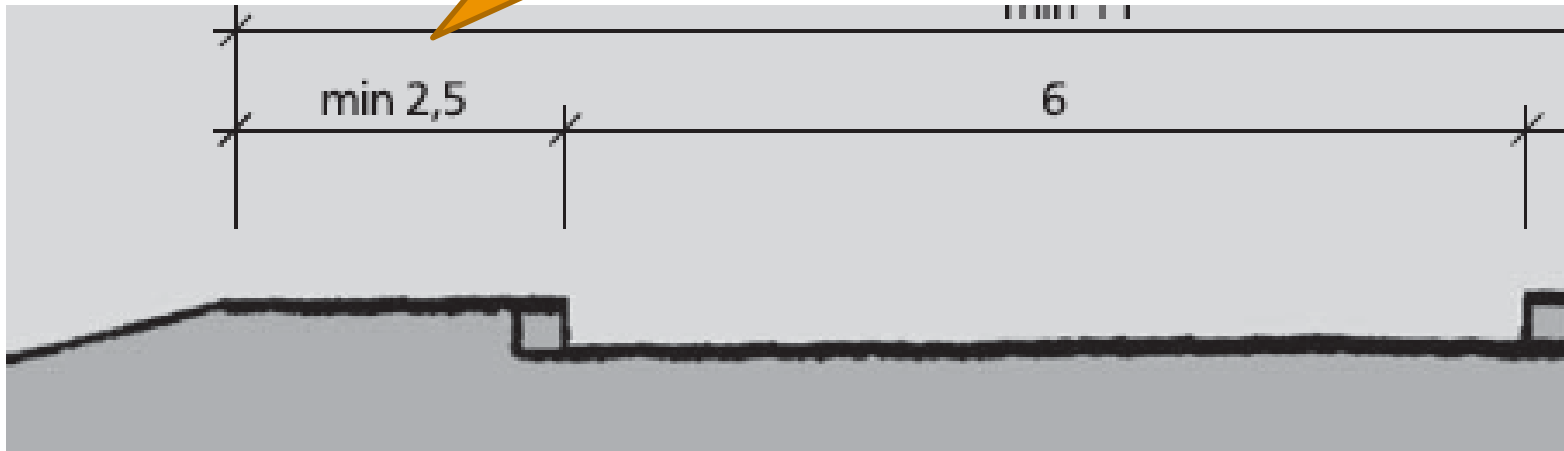
Gjeld parsellen
Angedalsvegen –
kryss Hornesvegen

–Nett starta med
førebuing til
regulering.

Skal vi regulere
vidare rundt kyrkja
?

Førdepakken:

Bør vurdere 3,0m. Bredde gjennom reguleringa.



Ønska tverrprofil tiltak 18 (over Toene). Kjelde: forprosjekt 4 til kommunedelplan trafikk.



Frå skisseprosjekt (rapport) tiltak 20, rev.mars 2019.
Omforeint med dei fleste interessentar.

Stilt i bero. (styringsgruppa i møte den 19.06.19)

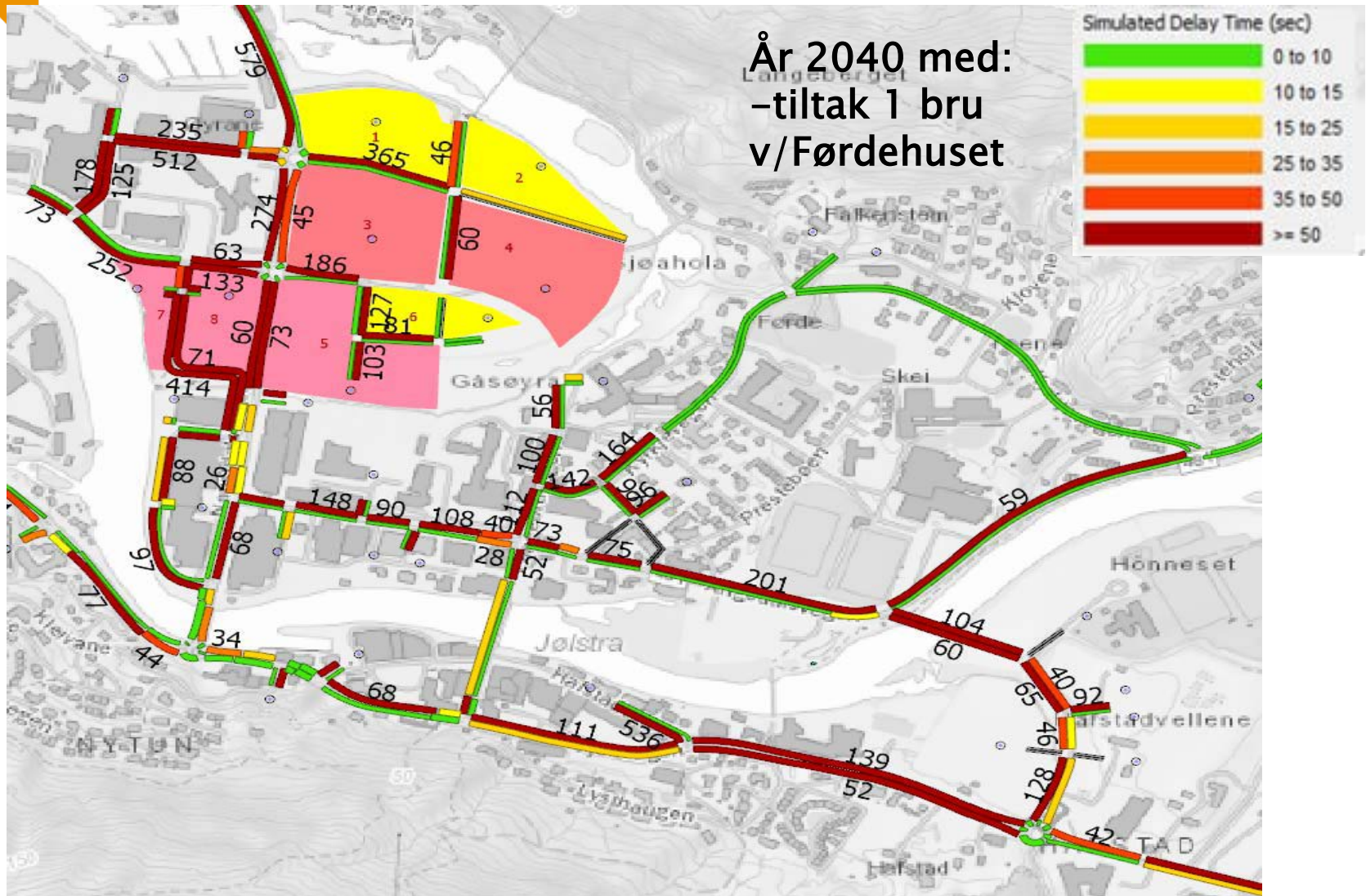


Førdepakken

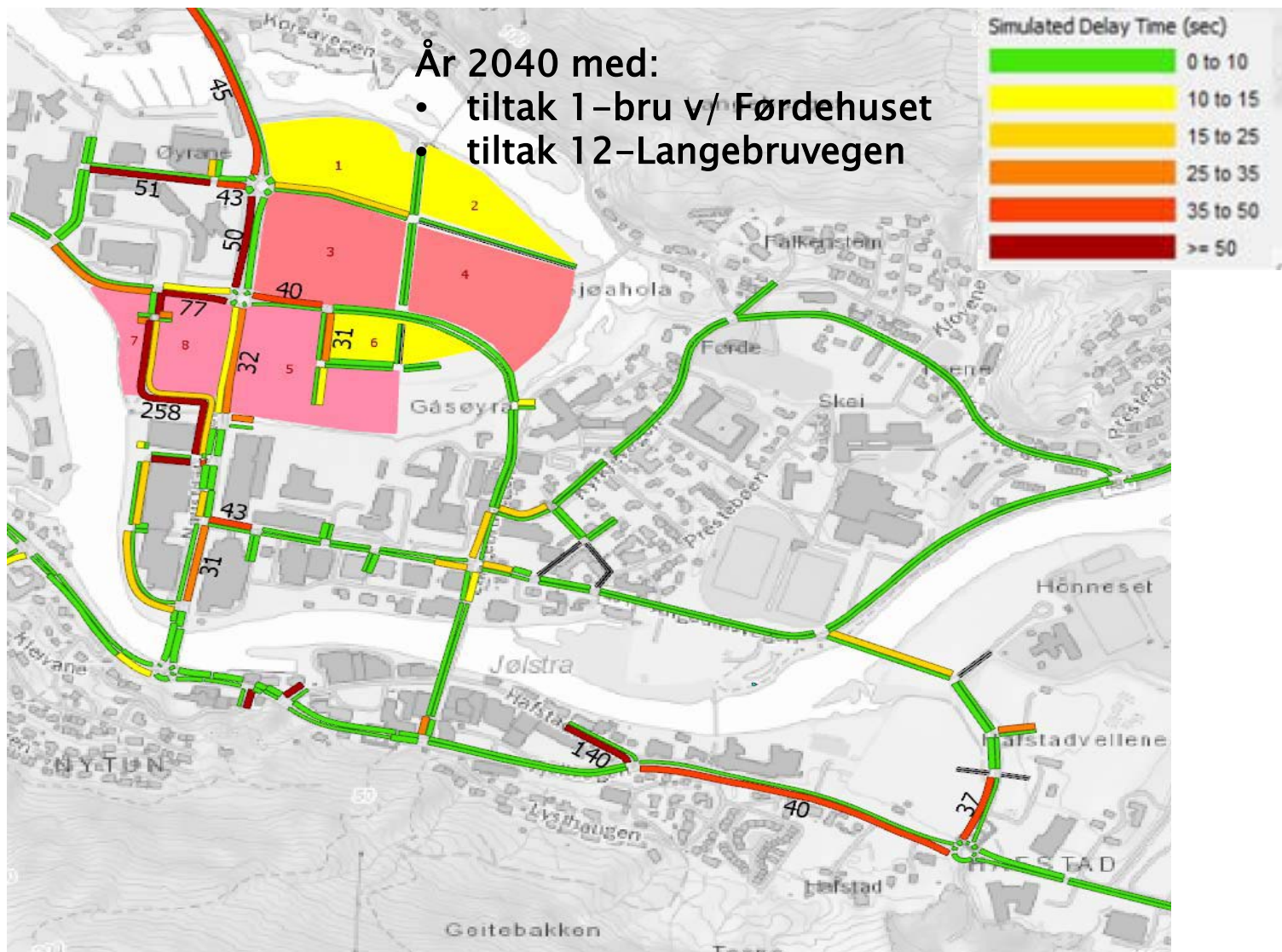
- Korleis vil alle desse tiltaka påverke trafikkavviklinga ?
- Frå revidert Trafikkanalyse, nov.2017:
 - Har sett på trafikken mellom kl.14 – 17 i år 2040.
- Utan utbygging i Førde sentrum:
 - 50min. køyretid frå Klettatunnelen til Storehagen bru.
 - 50min. køyretid frå Førdehuset til Rv. 05 (v/Handelshusa).
- Korleis vert trafikkstoda i Førde etter utbygging av FP ?



Trafikkanalyse Førdepakken, nov.17:



Trafikkanalyse Førdepakken, nov.17:





- Tiltak 01 – bru v/Førdehuset
- Tiltak 12 – Langebruvegen
- Tiltak 20 bru Øyrane – Halbr.øyra





Statens vegvesen

Takk for meg !