

Saksbehandlar: Statens vegvesen Region vest, Samferdsleavdelinga
Sak nr.: 14/1239-1

Rassikring av veg til Veitastrond. Søknad om fråvik frå krav i handbok 021 Vegtunneler

Framlegg til vedtak:

**Fylkesrådmannen rår hovudutval for samferdsle til å gje slik tilråding.
Hovudutvalet rår fylkesutvalet til å gjere slikt vedtak:**

1. Tilrådinga frå Statens vegvesen si fråviknemnd om fråvik frå krav i handbok 021 Vegtunneler, kapittel
 - 4.3.2 krav om traktform på portalar
 - 4.5.6 krav om opphøga skulder
 - 5.2.2.7 krav om høgdehinder
 - 7.6.2 krav om nedre føringskant av betong i tunnelklasse A og B blir godkjent.
2. Vedtaket er gjort med heimel i kommunelova § 13 og pkt. 1.4.3 i delegeringsreglementet.
- 3.

Vedlegg:
Fråvikskjema

Andre dokument som ikkje ligg ved:

FT-sak 27/12 Rassikring av fv. 337 Veitastrondsvegen ved Bjørnabakken
Handbok 021 Vegtunneler, <http://www.vegvesen.no/attachment/61913/binary/249783>
FT-sak 8/13 Fv 337 Rassikring Bjørnabakken. Fråvik frå krav i handbok 021 Vegtunneler

SAKSFRAMSTILLING

1. Bakgrunn for saka

På fylkesveg 337 mellom Hafslo og Veitastrond skal det sikrast mot ras ved Bjørnabakken og ved Lindeskreda. I tillegg vart Buskredene rassikra i 2013. Forbi Bjørnabakken skal det byggast tunnel. I samband med at det er utarbeidd anbudsgrunnlag, søker Statens vegvesen om fråvik frå fire krav i handbok 021 Vegtunneler. Handbok 021 er ein normal med heimel i forskrifter etter veglova § 13 om anlegg av veg, og gjeld alle typar vegtunnelar. Det er fylkestinget som har fullmakt til å gje fråvik frå desse krava i vegnormalen.

Historikk - tidlegare vedtak

FT handsama saker om rassikring av Veitastrondsvegen i FT-sak 27/12 og 8/13. I sistnemnde sak vart søknad om fråvik frå krav i handbok 021 handsama. Det vart gjort slikt vedtak i saka:

«Fylkestinget godkjenner tilrådinga frå Statens vegvesen si fråviknemnd om fråvik frå krav i handbok 021 Vegtunneler, kapittel

4.2.1 fråvik frå krav om tal køyrefelt.

- 4.2.2 fråvik frå krav om horisontalkurvatur.
 4.3.1 fråvik frå krav om overgangssone.
 4.6.1 fråvik frå krav om utforming av møteplassar.»

Dette var krav som påverka arealbruk, og som vart fremja før reguleringsplan kunne godkjennast. I samband med utarbeiding av anbudsgrunnlag har Statens vegvesen sett på fleire moglege innsparringar i prosjektet.

Sentrale problemstillingar

Ut frå dette er det ynskje om fråvik frå følgjande krav:

Krav i handbok 021 Vegtunneler	
4.3.2	Tunnelportaler bør byggjes med traktform for å redusere påkjørselsfaren.
4.5.6	Opphøyd del av skulder skal utføres med kantstein og med asfalt eller betongdekke med minimum 5 % fall mot kjørebane.
5.2.2.7	Høydehinder skal plasseres slik at det hindrer for høye kjøretøy å kjøre inn i tunnelen
7.6.2	Det skal benyttes en nedre føringskant av betong i tunnelklasse A og B

Fråviksøknaden har vore handsama i fråviksnemnda i Statens vegvesen, Region vest. Dette er ei fagleg nemnd som handsamar alle fråviksøknader og kjem med faglege tilrådingar i sakene. Fråviksnemnda har tilrådd at alle desse fråvika frå normalane blir godkjent, på visse vilkår.

Fråvik frå krav om traktform på portalar (kap. 4.3.2)

Portalane er planlagde i 5 meter lengde og utan omfylling. Dei er planlagde utan traktform, og med noko større profil enn tunnelen for å gje tilfredsstillande siktilhøve. Dersom portalane skal byggast med traktform, vil dette medføre lenger portal enn Statens vegvesen meiner er naudsynt, med ein kostnadsauke i storleiken 250.000 kr per meter, dvs. om lag 9 mill. kr.

Fråviknemnda har tilrådd den ønska løysinga dersom følgjande vilkår blir oppfylt:

- Dersom portalen er breiare enn tunnelverrsnittet må spranget takast gradvis. For å unngå at høge køyretøy tek opp i portaltaket, må trafikken styrast ved hjelp av rekkverk.
- Ein bør vurdere å belyse dagsona ved tunnelmunningane.

Fråvik frå krav om opphøga skulder (kap. 4.5.6)

Vegskulder er planlagt med jamt fall som følgjer vegbana, med unntak av tilpassingar ved kummar for kvar 80. meter.

Statens vegvesen vurderer at fartsnivået vil vere så lågt at det ikkje representerer nokon stor fare å sløyfe opphøgd skulder. Løysinga gir mindre markert linjeføring gjennom tunnelen, men sidan tunnelen blir bygd med ulike profil vil den uansett ha mindre markert linjeføring enn normalt. Denne løysinga vil også gjera det lettare for mindre køyretøy å møtast mellom havarinisjene.

Det er opna for denne løysinga i tunnelsikkerheitsforskrifta. Fråviksnemnda har ingen merknader til at løysinga vert valt. Dersom tunnelen skal byggast med opphøga skulder, reknar Statens vegvesen med ein kostnadsauke på 1.100 kr per meter tunnel, dvs. 1,7 mill. kr.

Fråvik frå krav om høgdehinder (kap. 5.2.2.7)

Det er krav om at høgdehinder (avviser) skal monterast i alle tunnelklassar. Høgdehinder skal plasserast slik at det hindrar for høge køyretøy å køyre inn i tunnelen. Det står også at høgdehinder kan sløyfast dersom bruer eller andre konstruksjonar har naudsynt avvisande effekt på vegnettet som fører inn mot tunnelen.

Bjørnebakktunnelen ligg mellom Bergaskredatunnelen og Stølsnestunnelen som har vesentlig lågare fri høgde. Desse tunnelane vil ha naudsynt avvisande effekt slik at det ikkje vil vera råd for høge køyretøy å koma fram til Bjørnebakktunnelen. Fråviknemnda til Statens vegvesen har ingen merknader. Dersom det skal monterast høgdehinder, vil det gje ein meirkostnad på om lag kr 250.000.

Fråvik frå krav om nedre føringskant av betong i tunnelklasse A og B (kap. 7.6.2)

For tunnelklasse A og B skal det nyttast ein nedre føringskant av betong gjennom tunnelen. Denne skal ha høgde på minimum 0,9 meter over skulder. Dette sikrar mot påkøyrsløse og skade på vass- og frostsikring (PE-skum med sprøytebetong).

Det er planlagt dekke ut til bergvegg. Fall på skulder følgjer vegbane med unnatak av tilpassingar ved kummar. Statens vegvesen vurderer at fartsnivået vil vere så lågt at det ikkje representerer nokon stor fare å sløyfe føringskanten.

Fråviksnemnda til Statens vegvesen viser til at kantlinjer i tunnel skal vera profilerte og at dette vil gje tilfredsstillande forhold i ein tunnel med liten trafikk. Fråviksnemnda meiner at sinusfresing av kantlinja må bli vurdert. Dei tilrår søknaden.

Dersom tunnelen skal ha føringskant i betong, vil det medføre ein meirkostnad i storleiken 1.500 kr per meter tunnel, dvs. 2,3 mill. kr.



Andre opplysningar

Veitastrondsvegen har ein årsdøgertrafikk (ÅDT) på 150 kjt/døger.

2. Vurderingar og konsekvensar

Økonomi- og budsjettkonsekvensar

Dersom alle dei omtala krava i vegnormalane skal følgjast, vil det gje ein meirkostnad for prosjektet i storleiken 13 mill. kr ut over kostnadsramma på kr 242,4 mill. kr.

3. Konklusjon

Det er hovudsakleg økonomiske omsyn som gjer at Statens vegvesen ynskjer å fråvike krava i vegnormalen i denne saka. Fråviknemnda til Statens vegvesen rår til at søknaden vert godkjent på visse vilkår. Vegvesenet vurderer at dette gir små konsekvensar for tryggleik og vil lette framkomsten. Statens vegvesen rår difor til at søknaden vert godkjent.

Fylkesrådmannen viser til vurderingane frå Statens vegvesen si fråviksnemnd og har ikkje merknader til tilrådinga. På grunn av oppstart av arbeidet må det takast avgjerd i saka snarast. Fylkesrådmannen tilrår difor at vedtaket vert gjort i tråd med kommunelova § 13 og FT delegeringsreglement som opnar for at fylkesutvalet kan ta avgjerd i hastesaker.