

## Saksframlegg

Saksbehandlar: Statens vegvesen Region vest, Samferdsleavdelinga  
Sak nr.: 14/5862-1

### **Søknad om fråvik frå krav til utforming av rekkverk på fv. 53 ved Steiggjetunnelen i Årdal**

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

Fråvik frå vegnormalane sine krav til utforming av betongrekkverk ved fv. 53 Steiggjetunnelen blir godkjent.

Vedlegg:

Fråvikskjema – søknad om fråvik

Andre dokument som ikkje ligg ved:

[Handbok N101 Rekkverk og vegens sideområder](#)

[Oversikt over godkjente rekkverkstypar](#)

---

## **SAKSFRAMSTILLING**

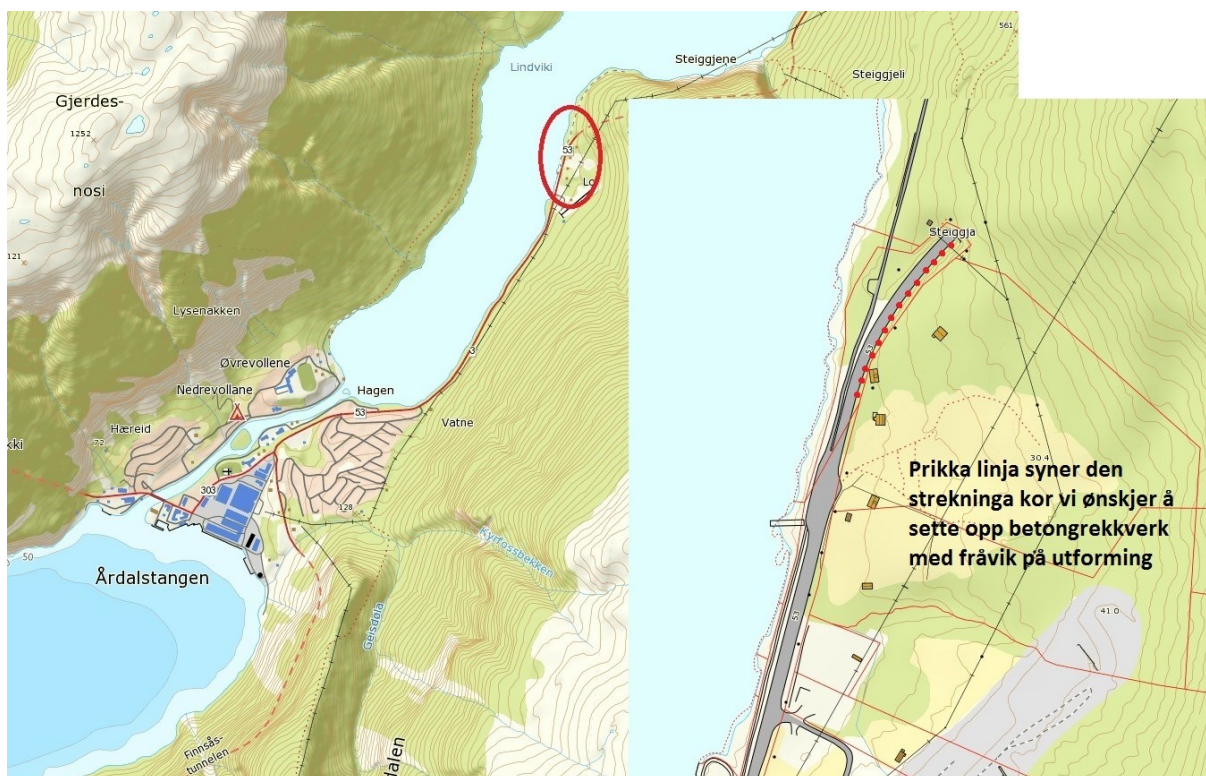
---

### **1. Bakgrunn for saka**

Grunnen for at saka er fremja

Utanfor Steiggjetunnelen på fv. 53 i Årdal er det ein låg, støypt betongkant langs fylkesvegen. Denne har ikkje tilfredsstillande utforming. For å hindre at bilar kan køyre i tunnelmunningen, eller i fjellveggen utanfor tunnelen, vil Statens vegvesen sette opp rekkverk (føringskant) i innersvingen, inn mot vestre tunnelmunning. Rekkverket må støypast på toppen av betongkanten som ligg langs veggen. Då får foten av betongrekkverket ein slakare vinkel enn det som er tillate i følgje rekkverksnormalen.

Kart som syner området:



Bilete frå strekninga:



### Sentrale problemstillingar

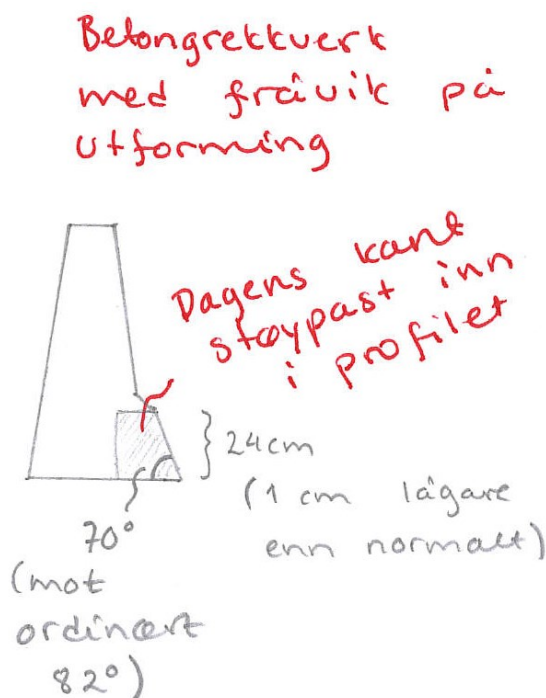
Krav til utforming av rekkverk er beskrive i handbok N101 Rekkverk og vegens sideområder (tidlegare handbok 231). Denne handboka er ein normal heimla i forskrift til Veglova § 13. Fylkeskommunen har mynde til å fråvike krava i handboka.

Handbok N101 stiller krav til styrkeklasse, sikkerheitssoner og korleis rekkverket blir avslutta og festa mot tunnelveggen. Ulike produsentar av rekkverk har fått sine produkt godkjent av Statens vegvesen innan ulike styrkeklassar.

Vegen på strekninga er så smal at vi ynskjer ei løysing som ikkje gir smalare vegprofil. Alternativet er å fjerne betongkanten og flytte rekkverket lenger vekk frå vegen. Betongkanten beskyttar kablar i grunnen, og dei må i så fall også flyttast. Dette vil gjera tiltaket vesentleg dyrare, med ein kostnadsauke i storleiken 0,5 mill. kr. Oppsetting av betongrekkverket er til samanlikning kostnadsrekna til om lag 0,2 mill. kr.

#### Andre opplysningar

Bruseksjonen i Vegdirektoratet, som er Statens vegvesen sin fagmyndighet når det gjeld rekkverksutforming, har gitt råd om utforming av rekkverket:



Fråviksøknaden har vore til handsaming i Statens vegvesen si fråvikgruppe. Dei har gitt følgjande uttale:

*«Fråviksgruppa har handsama saka tidlegare og bedt søkar ta kontakt med bruseksjonen i Vegdirektoratet for å få råd ang. utforming av rekkverket. Søkar har teke kontakt og det ligg føre anbefalt forslag frå direktoratet.*

*Fråviksgruppa føreset at omsøkte utforming stettar krava til styrke som går fram av vegnormalane og tilrår søknaden. Gruppa ber likevel søkar vurdere om støyping på innsida av eksisterande betongkant er mogeleg, og om slik løysing kan vera meir tenleg.»*

## **2. Vurderingar og konsekvensar**

#### Trafikktryggleik

Betongrekkverket vil få ei noko mindre trygg utforming enn tilrådd i normalen, men Statens vegvesen vurderer at tiltaket vil gje betre tryggleik enn med dagens løysing.

#### Økonomi- og budsjettkonsekvensar

Alternative løysingar vil gjera eit lite tiltak vesentleg dyrare enn Statens vegvesen meiner er tilrådeleg.

## **3. Konklusjon**

Statens vegvesen meiner at dette er eit enkelt tiltak som vil gjera tryggleiken på strekninga betre enn den er i dag, og tilrår at rekkverket kan utformast i samsvar med søknaden og uttalen frå fråvikgruppa. Fylkesrådmannen sluttar seg til tilrådinga frå Statens vegvesen.