

Saksbehandlar: Statens vegvesen Region vest v/Eli Marita Vik Næss  
Sak nr.: 18/9214-11

## Fv. 5442 Krokevasselva bru i Høyanger kommune, fråvik til krav til parallelt rekkverk

Fylkesrådmannen rår fylkesutvalet til å gjere slikt vedtak:

Det vert gjeve fråvik frå krav til parallelt rekkverk på Krokevasselva bru.

### Vedlegg:

Ingen

### Andre relevante dokument i saka:

Handbok N101 Rekkverk og vegens sideterreng

---

## SAKSFRAMSTILLING

---

### 1. Bakgrunn for saka

Krokevasselva bru i Høyanger kommune fekk store skader etter sprenging av ei stor blokk like ved brua 12. september 2018.

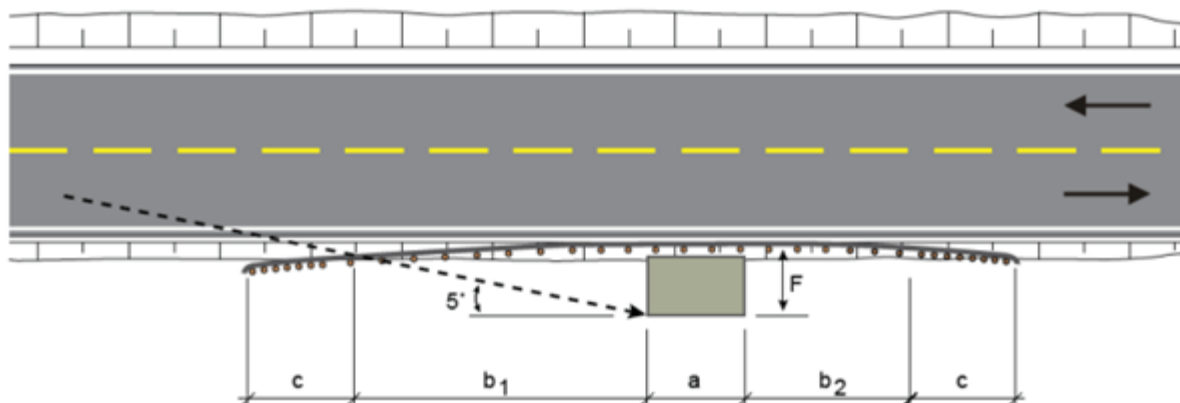


Oversiktskart, brua er vist med raud ring

Det skal byggjast ny bru sommaren 2020, og arbeidet med prosjekteringa er i gang.

Det er krav i handbok *N101 Rekkverk og vegens sideareal*, under kap. 4.2 (side 56) om at avstandane  $b_1$  og  $b_2$  som er dei næraste delane på rekkverket etter faremoment skal vera parallelle med køyrebana.

Kravet som det vert søkt om fråvik frå går fram av denne figuren:



Figur 4.2 Illustrasjon av parametre ved forenkla berekningar

$b_1$  er rekkverksforlenging framføre staden der kravet til rekkverk oppstår.

$b_2$  er rekkverks-forlenging etter staden der kravet til rekkverk oppstår.

$a$  er faremomentet og grunnen til rekkverk.

$c$  er rekkverksavslutninga.

Dette er eit såkalla «skal-krav», og i følgje «Delegerings- og innstillingsreglementet» skal fråviksøknaden handsamast av fylkesutvalet.

## **2. Vurderingar og konsekvensar**

Grunnen til at bru og veg ikkje er prosjektert etter krava, er at den skada brua må bli ståande til ny bru vert etablert. Dette gjer at det er avgrensa korleis ny bru kan utformast. Slik brua er prosjektert no, kan eksisterande landkar i vest nyttast og ein kan knyte brua på før det rette strekket på demninga. Før og etter bru er senterlina tilpassa eksisterande situasjon.

Då det er ei lomme / eit venteareal på sørsida av brua, vil ikkje  $b_1$  vere parallell med køyrebana i samsvar med kravet i vegnormalen.

### **Konsekvensar**

#### *Konsekvensar for teknisk kvalitet*

Ingen konsekvensar for teknisk kvalitet er avdekka.

#### *Konsekvensar for sikkerheit for trafikantane*

Det er mogleg at påkøyring av rekkverket kan skje mot ei ein annan vinkel enn om rekkverket hadde stått parallelt med køyrefeltet.

#### *Konsekvensar for miljøkvalitet, ytre miljø, HMS og estetikk*

Ingen konsekvensar er avdekka.

#### *Konsekvensar for økonomi*

Ingen konsekvensar er avdekka.

#### *Konsekvensar for drift- og vedlikehald og for framkomst*

Ingen konsekvensar er avdekka.

*Andre konsekvensar*

Dersom vi skulle la rekkverket gå parallelt med vegen, hadde det gått ut i lomma/møteplassen. Lomma er naudsynt for at to store køyretøy kan møtast. Det er difor ikkje eit alternativ å la rekkverket gå inn i lomma.

**Vurdering**

Statens vegvesen har handsama fråviksøknaden og tilrår å gje fråvik. Dette fordi det ikkje er praktisk mogleg å ha rett stykkje på rekkverket på grunn av møteplassen. Sidan fartsnivået og trafikken er liten vert det tilrådd å gje fråvik frå kravet.

**3. Konklusjon**

Fylkesrådmannen er samd i Statens vegvesen sine vurderingar tilrår difor at fråviket frå krav til parallelt rekkverk vert gjeve.

Saka vert fremja direkte for FU, då det ikkje er lagt opp til fleire møte i HS.