

Saksbehandlar: Statens vegvesen Region vest
Sak nr.: 16/7182-29

Fv. 618 Barmsund ferjekai – søknad om fråvik frå krefter som kan takast av bergboltar

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

Det vert gjeve fråvik frå krav til krefter som kan takast av bergboltar i vegnormal N400 Bruprojektering pkt. 11.6.4.1.

Vedlegg:

Andre relevante dokument i saka:

Handbok N400 Bruprojektering
Handbok V431 Ferjekai – Prosjektering

SAKSFRAMSTILLING

1. Bakgrunn for saka

Fylkestinget vedtok i sak 31/2016 om å ta over drifta av ferjesambandet Barmen – Barmsund frå 1. juni 2019, og har vidare gjort vedtak om at sambandet skal lysast ut med krav om el-ferje, jf. FT-sak 23/2017.

I den samanheng må kaiene oppgraderast. På Barmsund må det byggjast ny tilleggskai, og den skal vera ferdig bygd i år.

Det er søkt om fråvik frå vegnormal N400 Bruprojektering, pkt. 11.6.4.1 Kapasitetskontroll. Her står det som følgjer i 3. avsnittet:

I ferdigtilstanden skal ikke mer enn 10% av nødvendig kapasitet opptas av bergbolter, der omlagring av krefter ikke kan finne sted. Der omlagring av krefter kan finne sted, skal ikke mer enn 20% av nødvendig kapasitet opptas av bergboltene.

Dette er eit såkalla «skal-krav» og fråvik frå kravet skal i følgje innstillings- og delegeringsreglementet handsamast av fylkesutvalet.

Sentrale problemstillingar

Kravet som det vert søkt fråvik frå, slår uheldig ut for dimensjonering av ferjekaiar, då det dimensjonerast for store horisontale krefter.

Det skal byggjast to vertikale søyler, og desse vert supplert med ei skråsøyle. Søylen skal fundamentert på utstøpte kumringar med bergboltar. Bergboltane vert nytta for å ta opp krefter som følgjer av støyt- og fortøyingsslaster mot tilleggskai.

Statens vegvesen si fråviksgruppe tilrår at fråvik vert gjeve med grunngjeving i at dette er ei velprøvd løysing som også er i samsvar med Håndbok V431 Ferjekai-Prosjektering, og fråviksgruppa meiner at Håndbok N400 Bruprosjektering ikkje er tilpassa situasjonar som dette.

I samsvar med bruforskrifta har fråviket vore til godkjenning i Vegdirektoratet. Basert på føresetnadene som ligg til grunn meiner Vegdirektoratet at dette er ei akseptabel løysing og tilrår søknaden.

2. Vurderingar og konsekvensar

Konsekvensar for teknisk kvalitet

Det er ingen kjende konsekvensar.

Konsekvensar for sikkerheit (for trafikantane)

Det har ingen konsekvensar då tilleggskaia ikkje er ein del av det offentlege vegnettet.

Konsekvensar for miljøkvalitet, ytre miljø og HMS

Vald løysing gir mindre inngrep i eksisterande sjøbot.

Konsekvensar for estetikk

Det har ingen konsekvensar då stort sett all fundamentering er i sjøen.

Konsekvensar for økonomi

Alternativet til vald løysing vil vere dyrare og meir omfattande. Innsparinga er rekna til om lag 0,5 mill.kr.

Konsekvensar for drift og vedlikehald

Det har ingen kjende konsekvensar.

Konsekvensar for framkomst

Det har ingen konsekvensar.

Forslag til avbøtande tiltak

Valt løysing er brukt ved bygging av ferjekaier dei siste 30 åra, og har ingen kjende svakheiter korkje på styrke eller vedlikehald. Det er såleis ikkje trong for avbøtande tiltak.

3. Konklusjon

Statens vegvesen tilrår at fråviket vert gjeve fordi det ikkje er avdekka negative konsekvensar og fordi løysinga er velprøvd og gir reduserte kostnader ved bygging av tilleggskaien.

Fylkesrådmannen viser til at fråviket har vore til godkjenning i Vegdirektoratet, som meiner at dette er ei akseptabel løysing.

Fylkesrådmannen sluttar seg tilrådinga frå Statens vegvesen om å gje fråvik.