

Saksbehandlar: Statens vegvesen Region vest v/Eli Marita Vik Næss  
 Sak nr.: 18/6354-1

## **Fv. 633 Kleiva - søknad om fråvik portal Strandanipatunnelen**

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

1. Fv. 633 Strandanipatunnelen kan byggjast utan portalar.
2. Det vert gjort avbøtande tiltak for å hindre problem med vatn i påhoggsområdet.

### **Vedlegg:**

#### **Andre relevante dokument i saka:**

Håndbok N500 Vegtunneler

## **SAKSFRAMSTILLING**

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

Eksisterande fv. 633 forbi Kleiva på Stadlandet ligg i Selje kommune. Strekinga er utsatt for ras og eksisterande rasoverbygg er av svært dårleg kvalitet. Det skal byggast ny tunnel for å sikre strekinga.

Det er søkt om fråvik frå vegnormalane i samband med bygging av tunnelen. Dette er gjort fordi vi ser vi kan spare pengar ved å ikkje byggje tunnelportalar utan at dette får konsekvensar for tryggleik. I RTP 2018-2027 er det lagt til grunn at vi må nytte høvet til å gjere fråvik frå veg-normalane der det er tenleg økonomisk og ikkje medfører fare for trafikantane.

I handbok N500 Vegtunneler står det som følgjer under pkt. 3.3 Portaler:

*«Bergtunneler skal byggjes med portaler i tunnelmunningen for å eliminere trafikfare ved utrasing av blokker eller stein, ved snøskred nedfall av is eller liknende og for å hindre at vann renner ut over påhogget og ned i vegbanen.»*

Dette er eit såkalla «skal-krav» og i følgje Delegerings- og innstillingsreglementet skal saka då til fylkesutvalet for endeleg avgjerd.

I sak 52/2015 Sikring av fv. 633 ved Kleiva og gjorde FT vedtak om at prosjektet skulle prioriterast før fv. 722 Flovegen i lista for rassikring. Det vart gjort vedtak om å løyve midlar til bygging av prosjektet i samband med budsjett/økonomiplan for 2017-20, FT-sak 51/16.

Fylkesutvalet godkjende fråvik knytt til «oppøgd skulder i tunnel» og «føringskant av betong» i sak 51/17 Rassikring fv. 633 Kleiva – søknad om fråvik.

#### **Sentrale problemstillingar**

Prosjektleiinga i Statens vegvesen har søkt om lov til å ikkje byggje portalar på tunnelen slik vegnormalane i utgangspunktet krev. Portalar skal gi vern mot blokker/stein, ras (snø og stein), iskjøving over/på sida av vegbana, samt stabilitet av påhogget.

Bilete som syner påhogget på vestsida:



Figur 2 - Påhogg Halsen. Området er sikra med sognemur, men er p lanlagt erstatta med betongmur. Foto: Gro Kjoss Lyng, SVV

Bilete som syner påhogget på austsida:



Figur 3 - Påhogg Gatteneset. Merk fanggerde og steinsprangnett over påhogget. Foto: Gro Kjoss Lyng, SVV

## **2. Vurderingar og konsekvensar**

Statens vegvesen si fråviksgruppe har handsama fråviket og tilrår at fråviket ikkje vert innvilga. Fråviksgruppa meiner at løysinga det er søkt om kan verke tilfredsstillande for ein så låg-trafikkert tunnel på kort sikt og ser at det er eit stort innsparingspotensial ved å ikkje byggje portal. Fråviksgruppa meiner likevel at det ikkje er klart kva konsekvensar dette kan få på lang sikt og tilrår ikkje at tunnelen blir bygd utan portalar. I høve til konsekvensar er det ikkje stein- nedfall og skred dei fryktar, men dei er uroa med omsyn til vatn og dryp i køyrebana og eventuelle framtidige vedlikehaldskostnader og tryggleik knytt til dette.

Statens vegvesen vel likevel å leggje fram saka for handsaming fordi det er fylkeskommunen har mynde til å fråvike vegnormalane. Etter forskrift om anlegg av offentlig veg (FOR-20017-03-29-363) er Vegdirektoratet gitt mynde til å fastsetje vegnormalar for alle offentlege vegar. Mynde til å fråvike vegnormalane for fylkevegar er lagt til fylkeskommunen.

Det er og i samsvar med Kvalitetssystemet til Statens vegvesen å leggje fram fråviksaker til handsaming i fylkeskommunen sjølv om dei tilrår å ikkje godkjenne fråvika.

### Konsekvens for teknisk kvalitet

Statens vegvesen meiner at den ønskja løysinga ikkje har negativ konsekvens for teknisk kvalitet.

Lokal stabilitet i påhoggsområdet vert ivareteke med bolting og sprutbetong, supplert med sprutbetongbogar der det er naudsynt. I aust er det sett opp steinspranggerde over påhoggsområdet som vil fange opp eventuelle steinsprang som kan kome mot vegbana. I vest vert det sett opp betongmur over påhogget som vil sikre mot mindre steinar. Sidan dette er eit skred-sikringsprosjekt, er områda der påhogga ligg vurdert som trygge for større ras. I tillegg vert området/terrenget over portalen i vest utforma slik at det skal vere stabilt (vert slaka ut i høve til opphavelg terreng).

Vass- og frostsikringa (PE-skum) vert ført ut og hengt opp på ein slik måte att vassig i portalområdet vert fanga opp og ført ned bak skummet.

#### Konsekvens for tryggleik (for trafikantane)

Statens vegvesen meiner at det ikkje har konsekvensar for tryggleiken til trafikantane å ikkje bygge portalar her. Dei tilhøva portalane i utgangspunktet skal sikre trafikantane mot, vert ivareteke gjennom avbøtande tiltak.

#### Konsekvens for miljøkvalitet, ytre miljø og HMS

Statens vegvesen meiner områda vert sikra tilfredsstillande gjennom avbøtande tiltak.

#### Konsekvens for estetikk

Det er viktig at utforminga av påhoggsområdet er nøyaktig utført. Statens vegvesen legg vekt på ei stram utforming av påhogget med ei tydeleg tunnelprofil for å ivareta omsynet til estetikk.

#### Konsekvensar for økonomi

Prosjektet er finansiert med rassikringsmidlar. Innsparinga ved å ikkje byggje portalar er kalkulert til om lag 5,8 mill.kr eks. mva. Denne kan bli noko redusert, då entreprenør vil ha krav på kompensasjon sidan dei har planlagt jobben.

Driftskostnadene vil truleg bli like uavhengig av om det vert støypt portal eller ikkje, sjølv om fråviksgruppa til Statens vegvesen er uroa over framtidige vedlikehaldskostnader for tunnelen.

#### Konsekvensar for framkomst

Dette har ingen konsekvensar for framkomsten til trafikantane.

#### Avbøtande tiltak

Statens vegvesen meiner at dei tilhøva som portalen skal fungere i høve til, vert ivaretekne ved å gjennomføre følgjande avbøtande tiltak:

- Føre PE-skummet ut, og feste det opp slik at vatn ved sida av/og over vegbana vert fanga opp av skummet og ført ned i drens-systemet
- Streinsprangnett over påhogget i aust
- Betongmur over påhogget i kombinasjon med terrengforming av terrenget i vest
- Stabilitet av påhogget vert utført med boltar, sprutbetong og sprutbetongbogor

#### Vurdering

Fråviksnemnda vurderer at sjølv om det vert utført avbøtande tiltak for å leie vatnet så er dei uroa for om dette tiltaket vil vere godt nok for å unngå vassproblem i framtida.

Bileta nedanfor viser forskjering aust og vest etter ein lenger periode med frost.



Forskjering aust



Forskjering vest

Prosjektet si erfaring frå i vinter er at det er lite utfordring med vatn i påhoggsområda, sjølv etter ein lenger frostperiode.

### **3. Konklusjon**

Statens vegvesen må legge fråviksgruppa si tilråding til grunn. Sjølv om Statens vegvesen ikkje tilrår fråviket, ser fylkesrådmannen at vi her kan spare kostnader i prosjektet med relativt liten risiko knytt til framtidig utfordring med vatn og auka vedlikehaldskostnader. Dei sparte skred-sikringsmidlane kan nyttast i andre skred-sikringsprosjekt.

Fylkesrådmannen meiner det er positivt at denne saka vert lagt fram, og at intensjonen i RTP om å nytte høvet til å gjere fråvik frå vegnormalane, der det er tenleg økonomisk og ikkje medfører fare for trafikantane, vert følgt opp. Eg ser at i dette tilfellet er risikoen for framtidige vedlikehalds-utfordringar vurdert til å vera små, og innanfor akseptabel risiko. I tillegg legg eg til grunn at dette er eit skred-sikringsprosjekt der påhogga til tunnelen er lagt i eit skredsikkert område, og at det ikkje er knytt andre negative konsekvensar til den ønska løysinga frå prosjektleinga si side. Eg tilrår difor at det vert gitt fråvik frå kravet om portalar i fv. 633 Strandanipatunnelen, og at det vert gjort avbøtande tiltak som omtala i saka.