

Saksbehandlar: Statens vegvesen Region vest, Samferdsleavdelinga  
Sak nr.: 17/2752-28

## Fv. 303 Seimsdalstunnelen - søknad om fråvik frå krav til storleik på teknisk rom

**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 storleik på teknisk rom ved fv. 303 Seimsdalstunnelen.

### Vedlegg:

#### Andre relevante dokument i saka:

Handbok N500 Vegtunnelar

---

## SAKSFRAMSTILLING

---

### 1. Bakgrunn for saka

Fv. 303 Seimsdalstunnelen i Årdal kommune skal oppgraderast på grunn av høg trafikkmengd, at eksisterande tunnel er låg og smal og fordi vi treng for eit tilbod til dei mjuke trafikantane.



Oppgraderinga skal følgje reguleringsplanen, som viser løysing med to tekniske bygg inne i tunnelen og med 1000 meter avstand mellom bygga. Det er ikkje planlagt eller regulert areal utanfor tunnelen til teknisk bygg i dagen.

Krav til storleik på tekniske bygg går fram av handbok N500 Vegtunnelar. Kravet er gjeve i kap. 9.1.5 Tekniske bygg;

«Rommene skal ha en høyde på 3 m og bør ha følgende minimum areal (innvendige mål):

1. Nettstasjon (trafo): 5 x 5 m

2. Lavspenning tavlerom: 5 x 5 m
3. Nødstrøm/UPS/SRO: 4 x 5 m
4. Batterirom: 3 x 5 m
5. Radio og Nødnett: 3 x 5 m
6. Mobil: 3 x 5 m.

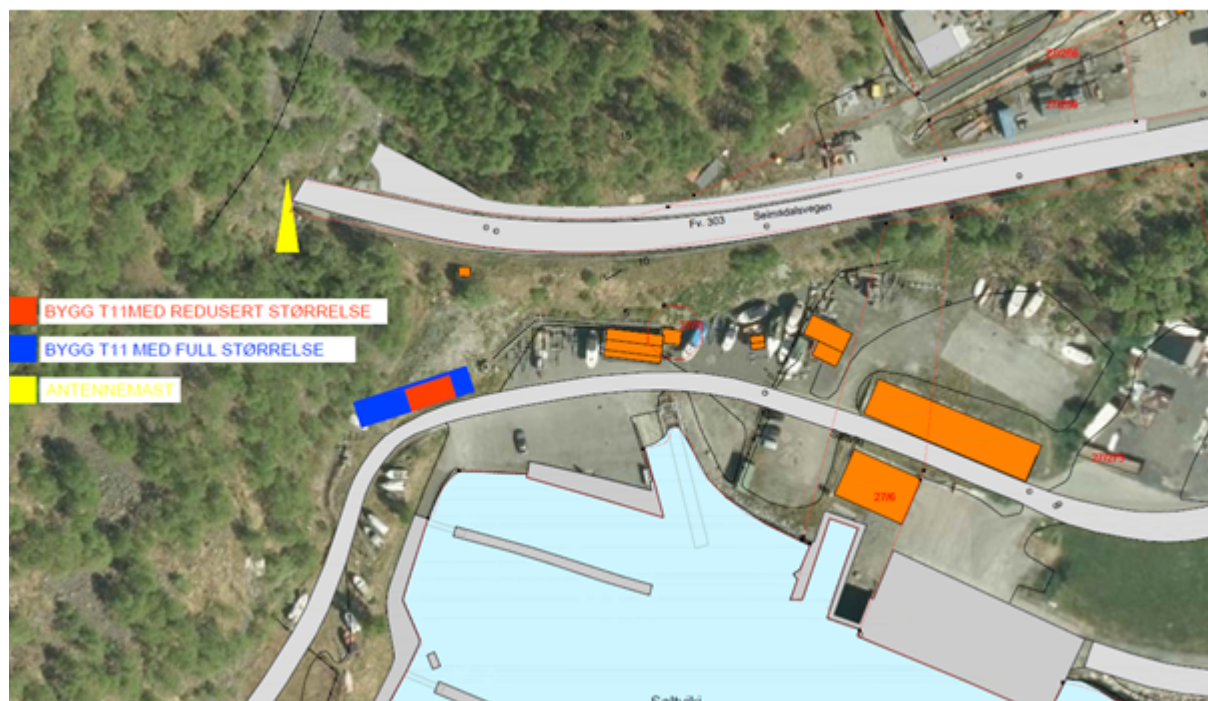
Dette er «skal-krav» og skal i følge Delegerings- og innstillingsreglementet avgjerast av FU.

### Sentrale problemstillingar

Det er trong for eit nytt bygg utanfor tunnelen for etablering av radio og naudnett. Dette fordi avstanden frå antennemast til teknisk bygg i tunnelen blir for lang for mating av antenner frå bygg i tunnelen. Tekniske bygg i tunnelen skal haldast med same plassering og avstand som planlagt i reguleringsplanen. Teknisk bygg i dagen blir brukt først og fremst for radio- og naudnettutstyr med behov for relativt lite plass i det tekniske rommet.

Utanfor Seimsdalstunnelen er terrenget slik at det blir utfordrande å etablere eit bygg som har fullstendig storleik i høve krava i handbok N500.

Skissa nedanfor viser bygg med full storleik i høve krava i handboka og bygg med redusert storleik planlagt bygd på Årdalstangen-sida av tunnelen.



Plassering av teknisk bygg som vist i skissa er vurdert til å vere mest praktisk i samband med tilkomst, eksisterande anlegg, tilknytning til nytt tunnelanlegg og antennemast, og terreng. Å bygge på Seimsdal-sida er ikkje aktuelt pga. rasfare. Plassering av bygget på oppsida av vegen på Årdalstangen kjem i konflikt med naturområde med særskilt verdi.

### Historikk - tidlegare vedtak

FT handsama val av tunnelloysing for fv. 303 Seimsdalstunnelen i sak 31/2017 i oktober 2017. Det vart då vedteke å utvide dagens tunnel til profil T10,5 med 2 m brei gang- og sykkelveg. Det står i vedtaket at moglege fråvik frå Vegnormalane skal vurderast seinare i planprosessen.

FU handsama sak om fråvik til krav til køyrebreidde og breidde på gang- og sykkelveg (sak 114/2018) i november 2018, og godkjende fråvika.

## **2. Vurderingar og konsekvensar**

### Konsekvensar for teknisk kvalitet

Eit mindre bygg gir mindre reserveplass i bygget. Prosjektert romstorleik har tilfredsstillande plass for framtidig drift og vedlikehald utan auka risiko for farar og ulukker for driftspersonell.

#### Konsekvensar for tryggleik for trafikantane

Statens vegvesen kan ikkje sjå at fråviket får konsekvensar for tryggleik.

#### Konsekvensar for miljøkvalitet, ytre miljø, HMS og tryggleik

Å byggje eit mindre bygg får positive konsekvensar i byggeperioden fordi vi unngår store sprengings- og gravearbeid for å lage plass til eit stort bygg.

Prosjektert romstorleik har tilfredsstillande plass for å gjere drift og vedlikehald utan auka risiko for farar og ulukker for driftspersonell.

Risiko for farar og ulukker knytt til elektriske anlegg skal vurderast gjennom generell risiko-vurdering gjennom Forskrift om elektriske lavspenningsanlegg (FEL) som gjeld for komplett elektriske anlegg i tunnelen.

Rominndeling og storleik er valt etter vurdering av dagens behov og med tanke på eventuell utviding i framtida. Tunnelen blir totaloppgradert, og det er svært lite sannsynleg at det blir store endringar eller oppgraderingar i dei neste 15-20 åra.

Tilkomstkontroll er teke omsyn til ved val av separat mobilrom slik at mobilutstyr ikkje ligg i same rom som naudnett.

#### Konsekvensar for estetikk

Eit mindre bygg vil gli betre inn i landskapet og omgjevnadane.

#### Konsekvensar for økonomi

Vi reknar med at å byggje eit mindre bygg vil gje ei innsparing i storleiken 0,5-1 mill.kr.

#### Konsekvensar for drift og vedlikehald

Å gje fråvik vil ikkje ha konsekvensar for drift- og vedlikehald då desse rutineane kan utførast som vanleg.

#### Konsekvensar for framkomst for alle køyretøy og trafikantgrupper

Vi kan ikkje sjå at fråviket vil ha konsekvensar for framkomst.

#### Konsekvensar for framdrift

Å gje fråvik vil ha positiv konsekvens for framdrifta då vi elles kanskje må regulere området. Fråviket krev avtale med grunneigar.

### **3. Konklusjon**

Fråvikgruppa til Statens vegvesen har handsama fråviksøknaden og tilrår at søknaden blir godkjent. Dei viser til at det er arbeidd grundig med å tilfredsstille krava i vegnormalen, men pga. problem med tilgjengeleg plass på utsida av tunnelen, har ein måtte prøve å redusere storleiken på bygget. Fråviksgruppa meier at det framlegget som no ligg føre er tilstrekkeleg godt dokumentert og utgreidd, og kan truleg tryggleiksgodkjennast.

Fylkesrådmannen støttar tilrådinga frå Statens vegvesen, og viser til at løysinga ikkje gir større risiko for ulukker, samt gir positive konsekvensane for økonomi, framdrift og estetikk.