

Saksbehandlar: Kåre Forslund
Avdeling: Samferdsleavdelinga
Sak nr.: 09/529-4

Konseptvalutgreiing Rv. 15 Strynefjellet, fråsegn

Fylkesrådmannen rår hovudutval for samferdsle til å gje slik tilråding:

Hovudutvalet rår fylkesutvalet til å gje slik tilråding:

Fylkesutvalet rår fylkekestinget til å gjere slikt vedtak:

- 1 Fylkekestinget i Sogn og Fjordane tilrår at konsept B3 vert valt for rv.15 Strynefjellet. Dette er bygging av nye tunnelar parallelt med dagens tunnelar, men samanhangande tunnel forbi Grasdalen.
- 2 Val av alternativ for utbetring av fv. 63 til Geiranger vert opp til Møre og Romsdal fylkeskommune å avgjere.

Vedlegg:

KVU Rv. 15 Strynefjellet

Andre dokument som ikkje ligg ved:

SAKSFRAMSTILLING

1. Samandrag

Konseptvalutgreiinga (KVU) for rv. 15 Strynefjellet omfattar strategiar for utvikling av denne vegstrekninga. Rapporten er utarbeidd av Statens vegvesen, Region vest (RV) etter oppdrag frå Samferdselsdepartementet (SD). Utgreiinga skal danne grunnlag for Regjeringa sin konklusjon om val av konsept og vidare planlegging.

I alt er sju konsept vurderte, to med utbetring av eksisterande tunnelar og fem med nye tunnelar. Av desse er eit konsept lagt fram i tre alternativ. To konsept vart forkasta.

På Strynefjellet har ingen av konseptane positiv nettonytte.

Hovudtrenden i dei ulike kombinasjonane er at det er rimelegare anleggskostnader på oppgradering enn nybygging, men at trafikantkostnadane er større.

Konsept B3 har ca. 1 mrd. kr. høgare investeringskostnader enn konsept 0+. På kort sikt vurderer SVV ikkje at skilnaden i måloppnåing og samfunnsøkonomi kan forsvare denne skilnaden i kostnad. Måloppnåing i forhold til regularitet over Strynefjellet – det viktigaste effekt målet – vurderer SVV likt for desse konseptane.

SVV har følgende konklusjon:

- På kort sikt meiner SVV at tunnelane bør oppgraderast etter konsept 0+ for å sikre sikkerhetsgodkjenning. 0+ er minimumstiltak i eksisterande tunnelar for sikkerhetsgodkjenning med avbøtande tiltak og naudsynt rassikring av Grasdalen
- På lang sikt rår SVV til at konsept B3 vert vald. Konsept B3 må evt. kunne optimaliserast i høve til bruk av eksisterande tunnelar. Dette må avklarast gjennom vidare planlegging. B3 er nye tunnelar parallelt med dagens tunnelar, men samanhangande tunnel forbi Grasdalen.
- I forhold til utbetring av fv. 63 til Geiranger, vert det opp til Møre og Romsdal fylkeskommune å avgjere vidare val av alternativ.

Trafikantane er allereie under dei pågåande vedlikehaldsarbeida påført høge kostnader, og dette er negativt for mellom anna næringslivet. Med konsept 0+ vil det bli store problem og kostnader for trafikantane i byggeperioden, som er rekna til 2 år. Ved utbygging etter konsept B3 vil det ikkje bli vesentlege problem for trafikantane i anleggsperioden føresett bygging av ny Ospelitunnel. Fylkesrådmannen tilrår difor konsept B3 inkludert bygging av ny Ospelitunnel som framtidig trase på Strynefjellet. Fylkesrådmannen er og usikker på når det vert bygt nye framtidsretta tunnelar, dersom konsept 0+ vert realisert fyrst.

2. Bakgrunn

Bakgrunn for at saka er reist

SVV har på oppdrag frå SD utarbeidd konseptvalutgreiing (KVU) for Rv. 15 Strynefjellet. KVU-en er lagt fram til offentleg ettersyn med høyringsfrist 20.06.2012.

Historikk - tidlegare vedtak

I samband med handsaminga av Nasjonal transportplan 2010 - 19 den 8. april 2008, fylkestingssak 9/08, vart det gjort m.a. følgjande vedtak om rv. 15:

«For å få sikker framkomst for næringstransport og andre hastar det og med utbetring av Rv 15 Strynefjellstunnelane(rassikring og tunnelutbetring)».

I saksutgreiinga til fylkestinget si handsaming av Nasjonal transportplan 2010 - 19 hadde fylkesrådmannen følgjande vurdering av Rv 15:

Rv 15 over Strynefjellet er eit viktig aust -vestsamband mellom Søre Sunnmøre/Nordfjord og Austlandet. Strynefjellet vil bli eit endå viktigare samband når Kvivsvegen er fullført i løpet av første fireårsperiode. Rassikring og utbetring av tunnelane på Strynefjellet må gjennomførast i løpet av første fireårsperiode, slik at Strynefjellet ikkje vert ein flaskehals i stamvegssambandet mellom Søre Sunnmøre/Nordfjord og Austlandet.

3. Utdrag av KVU Rv 15 Strynefjellet

3.1 Innleiing

Konseptvalutgreiing er ei utgreiing i ein tidleg fase for store prosjekt. KVU analyserer behova for transport og andre samfunnsbehov. Den vurderer også ulike prinsipielle måtar å løyse behova på (konsept). Føremålet med utgreiinga er å vurdere alternative måtar å løyse transportbehova på og å avgjere om det skal settast i gang planlegging etter plan- og bygningslova.

Prosjektplan for gjennomføring av KVU over Strynefjellet vart utarbeidd hausten 2010 og godkjend av Samferdselsdepartementet (SD) i brev av 3.11.2010.

KVU-en skal gje ei brei fagleg vurdering av interesser knytt til transportsystemet over Strynefjellet, inkl. arm til Geiranger.

Målet for KVU-arbeidet er:

- Å kartlegge behov knytt til transportsystemet i korridoren over Strynefjellet, inkl. arm til Geiranger. Transportsystemet for denne korridoren vil samtidig verte halde opp mot andre aktuelle aust-vest-samband for den trafikken det gjeld (E39 + E16/ rv. 52-rv. 7, E134 o.a.).
- Å avklare aktuelle konsept for transportsystemet i korridoren.
- Å vurdere grad av måloppnåing for dei ulike konsept.
- Å gjere greie for transportmessige og samfunnsøkonomiske verknader av dei ulike konsept.

SVV har vurdert behov, mål og krav for transport for Rv. 15 over Strynefjellet.

3.2 Behovsvurdering

Kartlegging og vurdering av behov er ein viktig del av KVU/KS1- prosessen. Behovsanalysen byggjer på ei kartlegging av overordna nasjonale behov, ulike prognosar og forventa utviklingstrekk, ulike interessegrupper sine behov og regionale og lokale styresmakter sine behov.

Nasjonale behov

I Nasjonal transportplan 2010 – 19 er følgjande overordna transportpolitisk mål fastlagt: «Å tilby eit effektivt, tilgjengeleg, sikkert og miljøvennlig transportsystem som dekker samfunnets behov for transport og fremmer regional utvikling»

Det overordna transportpolitiske målet er utvikla til følgjande fire hovudmål gjennom St.mld.nr. 16 (2008 – 2009):

- Betre framkome og reduserte avstandskostnader.
- Det skal ikkje skje ulukke med drepne og hardt skadde i trafikken.
- Transportpolitikken skal medverke til å redusere klimagassutslepp og redusere miljøskadelege verknader av transport.
- Transportsystemet skal vere universelt utforma.

Hovudmålet for tiltak på vegen over Strynefjellet er å betra framkoma for næringstrafikken då tunnelane er for låge og smale. Vidare skal ein sikra næringslivet sikker og påliteleg heilårssamband over fjellet og å utforma tunnelane på ein måte som sikrar betre tryggleik slik at moglegheitene for ei større ulukke vert minimalisert.

Etterspørselsbaserte behov

Det er ikkje kapasitetsproblem på rv.15 over Strynefjellet i dag. Forventa utvikling i områda tilseier ein auke i trafikken, men det er ikkje kapasitetsproblem som vil vera det prosjektutløysande behovet.

Behovet for betra framkomst knyter seg til fjellet og stenging av vegen p.g.a. ras og rasfare eller sterk vind. Det gjev usikkerheit om vegen er open. Dette er problematisk. Mykje av trafikken over fjellet gjeld transport av ferskfisk austover og stor livdyrtransport vestover. Vidare medfører dei smale tunnelane at gjennomsnittsfarten er låg.

Behovet for betre tilgjenge knyter seg særleg til fv. 63 til Geiranger. Med kortare stengingstid på denne vegen vil ein kunne utvide turistsesongen i området betydeleg.

Med eit stort tal turistbussar og tunge køyretøy som køyrer sentrisk i tunnelane, ingen snunisjar og dårleg utstyrte tunnelar, er potensialet for ei alvorleg ulukke (katastrofehending) i tunnelane stort.

Innanfor planområdet finn ein både Breheimen nasjonalpark, Reinheimen nasjonalpark med landskapsvernområde og Geiranger – Herdalen landskapsvernområde. Omsynet til friluftsiinteresser, landskapsvern og kulturminne må ha høg prioritet ved planlegging av inngrep i området.

Interessegrupper sine behov

For transport over Strynefjellet er det viktigaste behovet for brukarane ein trygg veg med god regularitet (eit minimum av stenging) og ei effektiv transportrute for næringslivstransportane. Ei forbetring av strekninga må skje med minst muleg konflikt med natur og miljø. For fv. 63 til Geiranger er føreseieleg opning etter vinteren det aller viktigaste. Vidare ønskjer dei lengst muleg opningstid.

Regionale og lokale styresmakter sine behov

Regionale og lokale myndigheiter på vestsida av fjellet har spesielt fokus på rv. 15 si rolle for næringstransportar til/frå Nordfjord og Søre Sunnmøre, og problema rasfare og låge, smale tunnelar skapar for denne transporten. På austsida av fjellet er lokale myndigheiter opptekne av trafikktryggleiken og då spesielt for gåande og syklende langs rv. 15.

3.3 Konsept

Figuren under viser oversyn over konsept.

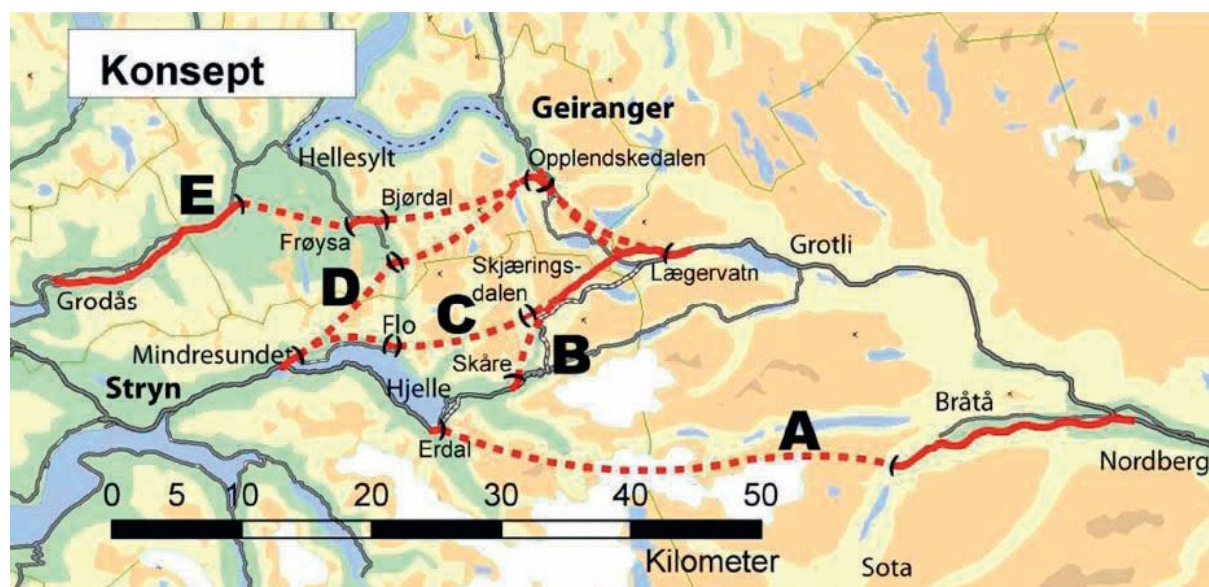


Fig.1 Oversyn over konsept(Fig 7.1 i KVVU – rapport)

I alt er sju konsept vurderte, to med utbetring av eksisterande tunnelar (0+ og 0++) og fem med nye tunnelar. Av desse er konsept B lagt fram i tre alternativ. Konsept A og D vart forkasta, og er derfor ikkje omtalte meir.

Konsept	Omtale
0+	<p>Minimumstiltak for sikkerhetsgodkjenning med avbøtande tiltak:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ventilasjon i samsvar med krava i Handbok 021 til SVV. • Belysning i samsvar med krava i Handbok 021 i tillegg til ekstra tiltak i oppstillingsområde for kolonne. • Evakueringslys etter Handbok 021. • Naudstasjonar for kvar 250 m (125 m i kolonneområdet). • Radio med avbrotsfunksjon og kommunikasjon for naudetatane. • Sidemarkeringar for å minske risiko for at tunge køyrety tek oppi taket. • Naudsynt vatn- og frostsikring. • Snunisjer og havarinisjer. • Fartsgrense 60 km/t og eventuelle tiltak for å overhalde denne farten. • Avløp for å ta opp evt. utslepp av brannfarlege eller giftige væsker. • Naudsynt rassikring av Grasdalen
0+ +	<p>Sikkerhetsgodkjenning utan avbøtande tiltak:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Strossing av dagens tunnelar til min. høgde 4,2 m og min. 7,5 m veggbreidde. • Etablering av snu- og havarinisjar i samsvar med normalane. • Naudsynt vassikring. • Naudsynte elektroinstallasjonar (lys, ventilasjon, styringssystem, kommunikasjon) i samsvar med Handbok 021. • Naudsynt rassikring av Grasdalen.
B1	Ny tunnel frå Skåre til Lægervatn. Lang sidetunnel til fv.63 i Opplendskedalen. Dette gir vintersikker veg til Geiranger.
B2	Første trinn er ny tunnel frå Skjerdingsdalen til Lægervatn. Trinn 2 er ny tunnel vidare til Folven.
B3	Nye tunnelar parallelt med dagens tunnelar, men samanhengande tunnel forbi Grasdalen.
C	Ny tunnel frå Mindresundet til Flo. Vidare ny tunnel til Skjerdingsdalen og deretter ny tunnel til Lægervatn. Konseptet gjev trygg veg til Flo.
E	Traséen føreset ny fv. 60 frå Tomasgard ved Grodås og opp gjennom Langedalen. Den går så inn i tunnel til Frøysa, kryssar dalen og inn i ny tunnel frå Bjørdal/Vollset til Opplendskedalen. Deretter går den i tunnel opp til Lægervatn. Konseptet gjev heilårsveg til Geiranger.

3.4 Oppfyljing av mål og krav ved dei ulike konsept

Samfunns målet for KVVU over Strynefjellet er:

Rv. 15 Strynefjellet skal etablerast som eit trygt og påliteleg heilårssamband som stettar næringslivet og innbyggjarane sine behov for gods- og persontransport.

Effekt måla er avleia av dette:

- Betra regularitet. Talet på timar med kolonnekøyring og stenging av Strynefjellet skal reduserast med 75 % i høve til i dag.
- Utforming av tunnelane over Strynefjellet som gjev tryggleik og framkomst tilsvarande nye tunnelar.

- Redusere kostnadane for godstransport på tunnelstrekningane over Strynefjellet med 20 %.

Samfunnsmålet er berre relatert til transport på rv. 15 over Strynefjellet. Effektmåla som skal målast måloppnåing mot, er difor knytte til denne transportruta.

I tillegg er det i prosjektplanen sagt at SVV skal vurdere konsekvensane for tilknytning til fylkesvegen til Geiranger. Dette er ein sideeffekt som SVV i denne KVVU - en har behandla separat i evalueringa, sjå tabell 11.1.

3.5 Samfunnsøkonomisk analyse

Trafikale verknader

I kapittel 9 om samfunnsøkonomisk analyse er dei trafikale verknadene med dei ulike konsept vurderte. Vurderingane viser at val av konsept i hovudsak har lite å bety for trafikkfordeling av dei ulike lenkene. Unnataket er konsept E som gjev totalt større trafikk over Strynefjellet enn dei andre konsept. Dette heng truleg saman med at dette konseptet gjev vesentleg raskare veg aust-vest for trafikk frå Søre Sunnmøre enn andre konsept.

Prissette verknader

SVV har rekna ut reisetider og kostnader for dei ulike alternativa. Anleggskostnadane vil variera frå 411 mill.kr til 4039 mill.kr. avhengig av kva konsept ein vel. Dersom ein vel konsept 0+ eller 0++ vil trafikantkostnader bli 65 mill.kr og 110 mill.kr. For dei andre konsept vil trafikantkostnadane verta relativt små.

Effektberakingar

Effektberakingane i denne KVVU-en har ifølge rapporten avgrensa verdi.

Ikkje-prissette verknader

Ikkje-prissette verknader av konsept er vurderte for tema som landskap, nærmiljø og friluftsliv, naturmiljø, kulturmiljø og naturressursar. Alle konsept legg opp til at ein stor del av vegen vert lagt i tunnel. Det vert derfor lite konflikt med dei tema som skal handsamast under dette kapitlet. Det er ikkje avklart kvar tunnelmassane skal plasserast.

3.6 Samla samfunnsøkonomiske vurdering

I kapittel 9.4 side 54 i konseptvalutgreiinga er dei samfunnsøkonomiske vurderingane summerte opp. Netto nytte/budsjett kroner varierer frå -0,88 til -1,27.

3.7 Drøfting av konsept

I kapittel 11 side 57-58 drøftar SVV dei ulike alternative konsept, jf. vedlegg.

3.8 Tiltråding av konsept

Drøftinga i tabell 11.1. syner at ekstrakostnadane med å bygge ut Strynefjellsvegen i ny trasé (konsept C og E) ikkje kan forsvarast med dei føremone desse konsept har.

Drøftinga syner at konsept 0+ og 0++ har lågast måloppfylling og lågaste investeringskostnader. Konsept 0++ har vesentleg betre måloppfylling enn konsept 0+, men med dårlegare total netto nytte.

Det finst fleire mulege alternativ langs eksisterande trasé; anten opprusting av dagens trasé, nye tunnelar i nærleiken av dagens veg eller kombinasjonar av dette. Hovudtrenden i dei ulike kombinasjonane er at det er rimelegare anleggskostnader på å oppgradere enn bygging av nye tunnelar, men at trafikantkostnadane er større.

Konsept 0++ krev strossing av eksisterande tunnelar til køyrebanebreidde 7,5 m. SVV vurderer usikkerheita både i anleggskostnader og trafikantkostnader ved dette til å vere særleg stor, og rår ikkje til bygging etter dette konseptet. Valet står med det mellom naudsynt opprusting til

sikkerhetsgodkjenning etter konsept 0+, eller bygging av nye tunnelar. Forholdet mellom kostnader, måloppfylling og samfunnsøkonomi er klart best for konsept B3.

B3 har ca. 1 mrd. kr. høgare investeringskostnader enn 0+. På kort sikt vurderer SVV at skilnaden i måloppfylling og samfunnsøkonomi ikkje kan forsvare denne skilnaden i kostnad. Måloppfylling i forhold til regularitet over Strynefjellet – det viktigaste effektmålet – vurderer SVV likt for desse konseptane.

På kort sikt meiner SVV at tunnelane bør oppgraderast etter konsept 0+ for å sikre sikkerhetsgodkjenning.

På lang sikt rår SVV til at konsept B3 vert vald. Konsept B3 må eventuelt kunne optimaliserast i høve til bruk av eksisterande tunnelar. Dette må avklarast gjennom vidare planlegging.

I forhold til utbetring av fv. 63 til Geiranger, vert det opp til Møre og Romsdal fylkeskommune å bestemme vidare val av alternativ.

4. Vurdering og konsekvensar

Tidlegare vedtak i fylkestinget viser at fylkestinget lenge har ynskt ei framtidretta løysing for Strynefjellet. Konsept 0+ og 0++ skil seg frå dei andre konseptane ved at det er behov for lange stengingsperiodar av rv. 15 over Strynefjellet for i det heile å kunne realisere konseptane. Det er gjennomført møte med transportnæringane i samband med utarbeidinga av KVVU-en. Erfaring frå det vedlikehaldsarbeidet som skjer no (ca. eitt år) er at det påfører både transportutøvarane og kundane deira store kostnader som gjer det vanskeleg å drive slik over lang tid.

Byggetid for overbygg for skredsikring av Grasdalen er berekna til 2 sommarsesongar. Dette arbeidet må gjennomførast sommarhalvåret. I berekningane er ei gjennomsnittleg forseinking på 15 min. pr. køyrety lagt til grunn ved bygging av dette overbygget.

For konsept 0+ antek Statens vegvesen å kunne gjennomføre arbeida på ca. 2 år med stengingsperiodar etter same mønster som er nytta ved dei vedlikehaldsarbeida som har vore utførte til no. Eit tenkt detaljert driftsopplegg vil då sjå ut slik:

Stengt i periodar på inntil 5 timer på grunn av vedlikehaldsarbeid i periodane:

Måndag til laurdag frå 06:00 til 18:00 i perioden 15.9. til 15.5.

Open for kolonnekjøring frå vest ca. kl. 10:15, 13:00 og 15:45. Retur frå øst ca. kl. 10:45, 13:30 og 16:15.

Ved berekning av trafikantane sine kostnader er det teke utgangspunkt i dette driftsopplegget. Statens vegvesen går ut i frå at det ikkje vert arbeidd i sommarmånadane, då turisttrafikken ikkje gjer det praktisk mogleg å stenge tunnelane for samanhengande vedlikehaldsarbeid.

Fylkesrådmannen legg vekt på dei høge trafikantkostnadane. Trafikantkostnaden for konsept 0+ er berekna til 65 mill.kr. Det er og grunn til å minna om at trafikantkostnaden ved dei pågåande vedlikehaldsarbeida er store. På lang sikt ynskjer SVV å byggja nye tunnelar, utan at tidsperspektivet er nærare definert. Fylkesrådmannen er derfor usikker på når konsept B3 vert realisert, dersom konsept 0+ vert bygd fyrst.

5. Konklusjon/tilråding

Trafikantane er allereie under dei pågåande vedlikehaldsarbeida påført høge kostnader. Dette er negativt for mellom anna næringslivet. Med konsept 0+ vil det bli store problem og kostnader for trafikantane i byggeperioden, som er rekna til 2 år. Ved utbygging etter konsept B3 vil det ikkje bli vesentlege problem for trafikantane i anleggsperioden føresett bygging av ny Ospelitunnel. Fylkesrådmannen tilrår difor konsept B3 inkludert bygging av ny Ospelitunnel som framtidig trase på Strynefjellet. Fylkesrådmannen er og usikker på når det vert bygt nye framtidretta tunnelar, dersom konsept 0+ vert realisert fyrst.