



## NOTAT

### **KVU/KS1 Rv 15**

På vegne av delegasjonen som møtte i Samferdselsdepartementet den 22.02.18 takker vi for møtet og innsyn i e-post datert 07.04.17 mellom Samferdselsdepartementet og Metier som vi fekk tilsendt etter møtet.

Som avtalt i møtet ynskjer vi å kome med følgande tilbakemelding.

### **Delegasjonen krev med dette at Regjeringa vel konsept B1 med arm til Geiranger.**

Bakgrunnen for vårt krav er følgjande:

- Rv 15 er hovudsambandet aust/vest for 18 kommunar vest for Strynefjellet i tillegg til mange kommunar på austsida.
- Forslaget om utstrossing av eksisterande tunnelar ( konsept 0++ ) vil medføre så store ulemper for næringsliv, transport og innbyggjarar/besøkande at det ikkje kan akseptrast.
- Ved eventuell utstrossing vil stigninga for all transport framleis være opp til 11 %, og strekninga vert heller ikkje rassikra. Lang omkøyning ved rasfare i området, kombinert ved stor stigning, har eit svært dårleg miljøavtrykk.
- Delegasjonen krev eit framtidretta hovudsamband aust/vest over Strynefjellet som opnar for vidareutvikling av næringsliv inkludert vinterturisme i denne store verdiskapingsregionen.

### **HISTORIKK**

Kvalitetssikring av konseptval er fastlagt i rammeavtale mellom Finansdepartementet og Eksterne kvalitetssikrarar (EKS). Hensikta er å gje oppdragsgjevar ei uavhengig analyse av konseptvalet (KVU) før forslag vert lagt fram for Regjeringa til avgjerd.

I KS1 (09.01.2013) av KVU (22.03.2012) tilrådde eksterne kvalitetssikrar (EKS):

*«Som kortsiktig løysning for rv. 15 anbefaler EKS 0+ (dvs. minimumsalternativet uten rassikring i Grasdalen).»*

*«På lang sikt anbefaler EKS i likhet med KVU konsept B som den beste helhetsløysningen for rv. 15 Strynefjellet. Konsept B oppfyller i størst grad mål og krav og alternativ B3/0++ kommer har den høyeste netto nytte av alternativene etter minimumsløysningen 0+. I KVU heter det at forholdet mellom kostnader, måloppnåelse og samfunnsøkonomi er klart best for alternativ B3. EKS stiller seg bak denne vurderingen av konsept B, men inkluderer også alternativ B4 og kombinasjonsalternativene B2/0++ og B3/0++ som mulige alternative løysninger for rv. 15.»*

---

### Oppdraget med tilleggsutgreiing av KVU rv15 Strynefjellet og revisjon av denne:

Samferdselsdepartementet (SD) ga i brev av 20.02.2014 Vegdirektoratet (VD/Svv) oppdrag om ei tilleggsutgreiing til KVU:

*«Tilleggsutredningen skal gi tilråding om langsiktig løysning for rv. 15 over Strynefjell. Det skal legges til grunn en kostnadseffektiv og tjenelig løysning, som sikrer tilfredsstillende regularitet for trafikk vinterstid og som i tillegg sikrer god framkommelighet for næringstrafikken. Hensynet til verneområder og villrein skal ivaretas.»*

Vidare er vi kjent med at VD/Svv i tillegg fekk nokre presiseringar av måla for planarbeidet:

- Problema med dagens tunnelar skal løysast.
- Fokk-/skredproblem på strekninga (Grasdalen, Breidalen, Napefonna, Gotiskarfonna) skal løysast.
- Stigningsproblema frå Skåre opp til Oppljostunnelen skal fjernast, for å få akseptabel framkomst for tungtrafikken.

I brev av 05.09.2014 frå SD til VD viser SD til at:

*«Statens vegvesen tilrår i tilleggsutredningen at konsept B1 blir valgt som alternativ for å oppnå full måloppnåelse. Videre tilrår etaten at kan det være et mulig alternativ å foreta valg av konsept B2 redusert for å få ned investeringskostnadene, med da forutsatt at det i et langt perspektiv kan aksepteres at: Stigning/slyngparti fra Skåre til Ospelitunnelen ikke blir utbedret – En fortsatt kan leve med problemene med ras fra Napefonna, Gotiskarfonna og Kleivane – En kan akseptere fortsatt bruk av Ospelitunnelen.»*

Samferdselsdepartementet fastsette i brev av **14.07.2015 til VD/Svv rammene for revisjon av oppdraget**, og at: *«Tilleggsutredningen vil bli underlagt ekstern kvalitetssikring så snart den er ferdigstillt»*

- Tilleggsutgreiinga skal også sjå på eventuelle løysingar som legg til rette for eventuell framtidig heilårsveg til Geiranger. Det vert samstundes føresett at ein eventuell heilårsveg til Geiranger vil vere eit fylkeskommunalt prosjekt.
- Etaten skal gje si tilråding om val av alternativ.
- Føremålet skal vere å gje Regjeringa eit tilstrekkeleg grunnlag for avgjerd i saka.

I samband med det komplette KVU-arbeidet sørga Statens vegvesen for at det vart utarbeidd fleire oppdaterte og nye temarapportar innan: Trafikkutvikling – Geologi – Landskapsbilete – Nærmiljø og friluftsliv – Naturmangfald – Kulturminne og kulturmiljø – Kryss i tunnel – Plassering av tunnelmasse. I tillegg var det ei samling av fleire sektorar i høve utarbeiding av Beredskapsanalyse og risikoanalyse.

**Med andre ord har dette ferjefrie aust/vest sambandet for store deler av Nordvestlandet vore gjennom ei svært grundig utgreiing.**

På eit folkemøte på Stranda den 26.08.2015 er Samferdselsminister Solvik-Olsen referert på følgande i avisa Sunnmøringen:

*«Vi kan ikkje akseptere stenging, men det er lite hensiktsmessig å pusse opp tunnelane for å seinare stenge dei.»*

*«Vi vil ha som vilkår med arbeidet på RV15 Strynefjellet at ein arm til Geiranger blir inkludert, så ein får ein skikkeleg heilårsveg.»*

KVU rv. 15 Strynefjellet – Revidert tilleggsutgreiing inkludert fv. 63 heilårsveg til Geiranger vart sendt frå VD til SD den 24.08.16, og med følgande tilråding:

**«Statens vegvesen rår til at B1 vert vald som alternativ for rv. 15 for å oppnå full måloppnåing.»**

I notatet: Meir detaljert skildring av forkasta løysingar i revidert tilleggsutgreiing for KVU rv. 15 Strynefjellet av 29.09.2016 gjer Svv greie for kvifor konsept B4 og B3 (som EKS tilrådde i 2013) ikkje vert tilrådde å gå vidare med.

#### **Ekstern kvalitetssikring av revidert tilleggsutredning Rv. 15**

Formelt oppstartsmøte av KS1-prosessen for Rv15 vart avhalde 10.11.2016, og signert Avrop (bestilling) mellom Samferdselsdepartementet/Finansdepartementet og Metier/Møreforskning Molde AS er datert 08.12.2017.

Rundskriv R-109/14: Prinsipper og krav ved utarbeidelse av samfunnsøkonomiske analyser mv., er referert som eit av grunnlaga for KS1 oppdraget, jfr. vedlegg til KS1-rapporten. I dette rundskrivet som er førande for EKS sitt arbeid går det fram at:

*«I analysen skal en beskrive hvilke virkninger de ulike alternative tiltakene kan ha, hvem og hvilke områder som blir berørt, og hvordan de blir berørt. Virkningene beskrives som endringer sammenlignet med nullalternativet.»*

I tilbakemelding frå oppstartsmøtet 10.11.2016 har vi merka oss at:

*«Så langt har EKS ikke registrert vesentlige mangler som stopper kvalitetssikringen. Vi fortsetter derfor vårt oppdrag slik som skissert på oppstartsmøtet. Skulle EKS i det videre arbeidet oppdage vesentlige mangler i styringsdokumentasjonen, vil oppdragsgiverne, Samferdselsdepartementet og Finansdepartementet, bli omgående varslet.»*

Som svar på e-post av 01.03.2017 frå EKS til SD svarer SD til EKS den 07.04.17 at det ikkje kunne sjåast bort frå at det kan finnast aktuelle kombinasjonar der B-alternativa **vert kombinert** med alternativ 0++. jfr.:

*«Det er riktig at SD tidlig i arbeidet (uklart eksakt når) signaliserte til Statens vegvesen at SD ikke ønsker å bruke midler på midlertidige tiltak i denne saken. Det er deretter fattet ny beslutning i saken slik dette fremgår av bestillingen til den reviderte tilleggsutredningen. Det foreligger ikke derfor grunnlag for SD til å kunne opprettholde et slikt standpunkt. I tillegg er også Nasjonal transportplan lagt frem, jf håndtering av saken der. Vi kan derfor ikke utelukke at det er aktuelle kombinasjoner hvor B-alternativer kombineres med elementer fra 0++. Vi forstår også situasjonen slik at denne typen kombinasjonsløsninger ikke er utredet eksplisitt som egne alternativer fra etatens side i den reviderte tilleggsutredningen. Det bør derfor være fullt mulig for kvalitetssikrer å trekke frem slike kombinasjoner, dersom det vurderes som tilrådelig. Kvalitetssikringen bør kunne videreføres med det som utgangspunkt. Det er primært svært lite ønskelig å skulle foreta nye tilleggsutredninger fra Statens vegvesens side i denne saken. Dersom en slik eventuell situasjon likevel skulle oppstå, bes det om en meget god begrunnelse for bakgrunn/formål/nytte av en slik eventuell ny utredning. Og herunder i hvilken grad det vil være uheldige forhold knyttet til grensedragningen mellom rollene som utreder og kvalitetssikrer, dersom en slik utredning/vurdering eventuelt skulle forestås fra kvalitetssikrers side fremfor av etaten.»*

I notat datert 22.09.2017, jfr. brev frå VD til SD av 3. oktober 2017 går det fram at Svv har vurdert mange ulike kombinasjonar slik EKS bad om. I tabell 13 i dette notatet er B3 (som EKS tilrådde i 2013) oppgitt å kome ut med netto nytte pr. budsjettkrone på – 1,00. Konsept B1 som VD, 3 fylker

og mange høyringspartar tilrådde kjem ut meir positivt og med – 0,79 i netto nytte pr. budsjettkrone.

**Vi kan ikkje sjå at eit reint 0++ alternativ ligg i EKS sitt oppdrag med KS1, jfr. pkt. 2 i avropet. I vedlegg 2 til KS1 rapporten (Transportmodeller) går det dessutan fram at 0++ har ei svært lav nytte (58% av berekna nytte av B3).**

Etter vårt syn svarar såleis ikkje Ekstern kvalitetssikring på oppdraget når dei tilrår 0++. KS1 rapporten inneheld dessutan ein heilt klar feil når det vert hevda at trafikk til/frå austlandet og til/frå Ørsta/Volda Lufthamn Hovden eksempelvis til Geiranger ikkje har behov for Rv15 og arm til Geiranger, jfr.

*«EKS finner det godtgjort at konkurranseflatene mot andre tiltak er tilstrekkelig belyst. EKS er også enig i at turisttrafikk (utenlands turister), helge- og hytteturer med overnatting samt utflukter gjennomført av besøkende kan antas å øke tilsvarende det som er beregnet for den øvrige trafikken i transportmodellene, med den usikkerhet som Statens vegvesen påpeker. **I den forbindelse så mener EKS at det er riktig å ikke legge inn en mulig utvikling av helårsturisme som følger av ny fv. 63. For det første så vil denne sannsynligvis trekke mest trafikk østfra, og ikke over Strynefjellet.** For det andre så er det allerede i dag tilgang til Geiranger vinterstid nordfra, inkludert tilgang for reisende som skulle velge å fly via Ålesund, Ørsta-Volda eller Molde.»* (markering/understreking er gjort av oss)

**Rv15/Konsept B1 vil utvilsamt bli det enklaste og mest brukte sambandet også for denne trafikken austfrå til Geiranger/Søre Sunnmøre/Nordfjord.**

*«Reiseliv er en av verdens raskest voksende næringer. Økt globalisering gir nye vekstmuligheter for utvikling av den norske reiselivsnæringen. Den gir arbeidsplasser og lokal utvikling, ikke minst i mange distriktskommuner. Norge har en storslått natur, et rikt mangfold av kulturminner og et kulturliv som fanger internasjonal oppmerksomhet på stadig flere områder.»*

#### **Regjeringens Sundvoldenerklæring**

Vi har vist til at Reise- og fritidsnæringa er veksende og med eit stort vekstpotensiale i vinterturismen.

Det er godt kjent at operatørar ventar med å sende turistar frå Austen til Nordvestlandet før Verdsarvområdet/Geiranger har tilgjenge via Rv15/fv63. Det same gjeld for Nordfjord/Loen.

#### **Omkøyring ved stengd Rv15/Fv63**

For næringstrafikk mellom Stryn og Alnabruterminalen (navet i gods-Norge) er normal framføringstid og avstand via Rv15/E6: 6,5 timar (+ pålagd kviletid) og 474 km.

Ved stengd Rv 15 aukar framføringstida med 1 – 3 timar via Sogn eller Romsdalen og med tillegg for ventetid/kapasitet på ferje. Køyrelengda frå Stryn via Romsdalen til Alnabru aukar med 160 km kvar veg, og for nokre transportoppdrag vil dette i tillegg bety auka personellressursar (fleire sjåførar for å halde kviletidsreglementet).

I det vidare arbeidet med Regjeringsnotat ber vi Samferdselsdepartementet om å vektlegge:

- At ein av dei stor verdiskapingsregionane treng Rv15 som ferjefritt og påliteleg aust/vest samband utan kapasitetsproblem.
- Rv15/E6 kortast til Gardermoen/Alnabru for denne regionen, og avlastar Oslo-navet i høve å bruke Rv52/E16.



- At samfunns målet og krava i KVV ligg fast.
- Meirnytte av B1 kjem ikkje fram i standard analyse.
- 0++ er heilt utan rassikring.
- Følgjekostnader av stenging grunna ras/fare for ras ved 0++ er vesentlege og kjem ikkje fram.
- B1 vil rassikre heile strekninga Skåre-Nordre Lægervatn.
- B1 gir kortare køyrelengd. Næringsvennleg: lågast mogleg stigning.
- Spard køyretid positivt for å halde køyretidsreglane (lovverk tungbil).
- B1 langt meir miljøvennleg enn 0++ (Mindre Co2 og NOx utslepp).
- Føreseieleg framkomst for kollektivtransport og togsamband på Otta.
- B1 viktig for nyleg gjennomført omorganisering i beredskap/politi.
- B1 opnar for heilårssamband/evakuering Geiranger
- B1 betre for reinstrekk enn 0++.
- Konsept 0++ vil ha store negative konsekvensar med store anleggstekniske og trafikale problem i byggeperioden for Rv15 trafikken.
- I motsetnad til eventuell anleggsperiode for 0++ vil Rv15 trafikken gå uforstyrra medan konsept B1 vert utbygd.

Når det gjeld konsekvensar for kollektivtransporten viser vi til vedlagde brev frå Nettbuss.

Vi viser også til presentasjonen i møtet, og anmoder Regjeringa om snarleg å fatte konseptval.

Stryn 5. april 2018



Mvh

Sven Flo

Ordførar

Stryn Kommune

Vedlegg:

Uttale frå Nettbuss

Presentasjon reiseavtandar