

Saksframlegg

Saksbehandlar: Lars Erik Lunde, Samferdsleavdelinga
 Sak nr.: 15/11776-1

Sikring av fv. 633 ved Kleiva

[::: Sett inn innstillingen under denne linja ↓](#)

Fylkesdirektøren rår hovudutval for samferdsle til å gje slik tilråding:

Hovudutvalet rår fylkesutvalet til å gje slik tilråding:

Fylkesutvalet rår fylkestinget til å gjere slikt vedtak:

1. Fv. 633 Kleiva vert prioritert før fv. 722 Flovegen i prioriteringslista for rassikring.
2. Midlar til prosjektering og planarbeid på fv. 633 Kleiva vert dekt av løyvinga til ufordelte mindre skredsikringstiltak i 2016.

[::: Sett inn innstillingen over denne linja ↑](#)

[... Sett inn saksutredningen under denne linja ↓](#)

Vedlegg:

Andre dokument som ikkje ligg ved:

Prioriteringsliste for skredpunkt på fylkesvegar i Sogn og Fjordane

SAKSFRAMSTILLING

1. Samandrag

I arbeidsdokument 7/15 til Finansutvalet i møte 4. november 2015 vart det orientert om at prosjektet med rasoverbygg på fv. 633 ved Kleiva ikkje kunne byggjast som føresett, og at prosjektet vart teke ut av investeringsbudsjettet i si noverande form.

Prosjektet med å erstatte eksisterande rasoverbygg med nye har tidlegare ikkje vore prioritert i høve til andre rassikringsprosjekt. Eit prosjekt som omfattar tunnel som sikringstiltak vil kunne definerast som eit ordinært rassikringsprosjekt som kan finansierast med den statlege løyving til rassikring. Prosjektet må difor vurderast i høve andre prioriterte rassikringsprosjekt på fylkesvegnettet.

I 2012 vurderte Statens vegvesen at rasoverbygga hadde ein antatt restlevetid på maksimalt 5 år. Det haster derfor å få ei løysing for strekninga. Dersom eksisterande rasoverbygg vert øydelagt og vegen vert stengd vil vi ha ein svært krevjande situasjon grunna utfordringane med alternativ transport med båt i dette farvatnet. Fylkesrådmannen meiner difor dette rassikrings-prosjektet er i ei særstilling i høve til andre prosjekt.

Eg tilrår at ei løysing for fv. 633 Kleiva vert prioritert før oppstart av fv. 722 Flovegen.

Statens vegvesen har førebels rekna at kostnadane med kort tunnel vil vere omlag 70-100 mill. kr. Fylkesrådmannen legg derfor til grunn at prosjektet kan løysast innanfor ramma på 150 mill. kr som er til disposisjon til rassikring i framlegg til økonomiplan for 2017.

Fylkesrådmannen legg vidare til grunn at arbeidet med fv. 722 Flovegen knytt til reguleringsplan og prosjektering held fram som føresett. Prosjektet kan då vere klart for utlysing når vi kjenner dei statlege rammene til rassikring for perioden 2018-2021.

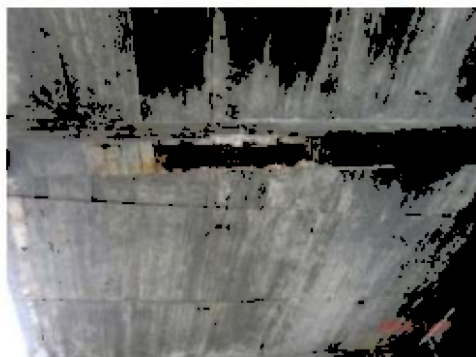
2. Bakgrunn for saka

Grunnen for at saka er fremja

Det er omfattande skader på dei to eksisterande rasoverbygga Kleiva I og Kleiva II på fv. 633 i Selje kommune. Skadane består av omfattande armeringskorrosjon. Skadane er så store at det ikkje svarer seg å reparere overbygga.



Kart over området: Fylkesatlas



Kleiva I

Typisk skade på bjelkar i taket med armeringskorrosjon og avskalning. Oppsprekking langs hjørne på bjelkane.



Kleiva II

Foto: Statens vegvesen

I 2012 laga Statens vegvesen ei vurdering av ulike tiltak for å sikre fv. 633 ved Kleiva. Det vart vurdert sikring av dagens trasé, ulike tunnelalternativ, samt ny vegtrasé. Det vart bestemt at Statens vegvesen skulle gå vidare med eit alternativ med å skifte ut og forlengje dagens rasoverbygg, kombinert med reinsk og sikring med fanggjerde i området over og mellom overbygga. Delar av fjellsida vart reinska, og det vart sett opp noko fanggjerde.

I handlingsprogram for Regional transportplan 2014-2023 vart det sett av 40,9 mill. 2014-kr til rasoverbygg i Kleiva i 2016 og 2017.

I møte i Hovudutval for samferdsle 25. november 2014 orienterte Statens vegvesen v/Nils Magne Slinde om status for prosjektet. Det vart einigheit om å utvide forprosjektet til også å

innehalde ei vurdering av rassikring mellom rasoverbygga, ev. om tunnel er det einaste sikre alternativet likevel.

I arbeidsdokument 7/15 til Finansutvalet i møte 4. november 2015 vart det orinert om at prosjektet med rasoverbygg på fv. 633 ved Kleiva ikkje kunne byggjast som føreset, og at prosjektet vart teke ut av investeringsbudsjettet i si noverande form.

Det vart vidare sagt at fylkesrådmannen ville kome tilbake med ei eiga sak til fylkestinget når Statens vegvesen hadde vurdert moglege løysingar og tilhøyrande kostnader.

Aktuelle alternativ som er vurdert

Statens vegvesen har no gjort ei vurdering av HMS og ei ny vurdering av kostnader. Det er m.a. sagt følgjande (sjå vedlegg):

HMS-vurdering

Konklusjon er at sikringsarbeid, permanent sikring og bygging av nytt rasoverbygg vil medføre kontinuerleg arbeid over ein lengre periode, mulig 2 sesongar. Det er vurdert at potensialet for personskade/død er høgt. Det er nokså sannsynleg at det kan skje ulukker med store konsekvensar.

Med bakgrunn i erfaringar frå tidlegare reinsk i området blir det vurdert som ikkje tilrådeleg å sende mannskap opp i fjellsida for å arbeidssikre med fjellreinsk. Dette gjeld risiko for nedfall på arbeidarar og trafikk, i tillegg til at vi kan «forstyrre» fjellsida og såleis bidra til auka nedfallsfrekvens. Dette gjeld generelt på strekninga mellom overbygga.

Statens vegvesen tilrår å legge vegen i tunnel forbi Kleiva.

Alternativ med rasoverbygg

Uavhengig av risiko ved utføring er det vurdert kostnader med nye rasoverbygg og riving av eksisterande. Eksisterande rasoverbygg må rivast fordi dei er sterkt skada, og betongen er metta med kloridar til langt over faregrensa. Nytt rasoverbygg må byggast med firkanta tverrsnitt, noko som er dyraste alternativ. Samla lengde på nytt Kleiva 2 er 160 meter. Dette er 119 meter lenger enn eksisterande rasoverbygg. Kleiva 1 kan erstattast med fanggjerdje. Byggjetid er estimert til 2 sesongar pga. fare for steinsprang.

Det er behov for stenging av vegen ved bygging av rasoverbygg, minimum i 2 månader. Resterande arbeid kan gjennomførast med kortare stengingar med passasje for mindre bilar. Alternativ transport er båt. Stadt er eit av få område på norskekysten som krev båtar med klassing «liten kystfart». Dette betyr at vanlege skyss- og rutebåtar ikkje kan ta oppdraget. Sist vegen var stengd (2013) vart transporten løyst med redningsskøyta. Kostnad per tur var i storleiken 20 000 kroner. Vi har ikkje sjekka om det er aktuelt for redningsskøyta å ta på seg langvarige transportoppdrag, men vi reknar med at det kan vera vanskeleg.

Kostnaden med dette alternativet, inkludert rassikring, er no kostnadsrekna til i storleiken 120 mill. 2015-kroner med uvisse på 40 %.

Alternativ med tunnel

I 2012 var det vurdert fleire alternativ for tunnel og påhogg, tilpassa til klimatiske tilhøve, vind og snøakkumulasjon. Etter synfaring våren 2015 meiner vi det kan vera mogleg å bygge noko kortare tunnel enn tidlegare, dersom vi godtar ein liten restrisiko for skred. I vest vil vi få forskjering med skråning over. Vi kan ikkje utelukke at det ved store snømengder og omslag til mildt vår skli ned snø på vegen. Dette har ikkje vorte registrert som noko stort problem seinare år. I aust går vi noko lengre vestover og får påhogg under ein steil fjellvegg. Nedfallsfrekvensen her er betydeleg mindre enn på strekninga mellom dei to overbygga. Vi vurderer at dette er innafor akseptabelt nivå med tanke på restrisiko for trafikantane.

Ein kort tunnel forbi rasområdet vil etter dette bli om lag 600 meter lang. Vi legg til grunn einfeltsveg (breidde 5,5 meter) med møteplassar. Kostnaden med dette alternativet er rekna til i storleiken 70-100 mill. 2015-kroner. Det er då føresett at vi finn deponiområde i nærleiken av tunnelen (innan 1 km frå anleggsområdet).

Andre opplysningar

Fv. 633 Kleiva har prioriteringstal 4,3 i [gjeldande oversikt over skredsikringsbehov](#). Det er i prioriteringskategori «Høg». Dette gjeld registrert nedfall mellom/utanfor rasoverbygga. Det er grunn til å tru at talet ville bli høgare dersom rasoverbygga ikkje var der

Prosjektet med å erstatte eksisterande rasoverbygg med nye har tidlegare ikkje vore prioritert i høve andre rassikringsprosjekt. Eit prosjekt som omfattar tunnel som sikringstiltak vil kunne definerast som ordinært rassikringsprosjekt som kan finansierast med statsmidlar til rassikring

Prosjektet må difor vurderast i høve til andre prioriterte rassikringsprosjekt på fylkesvegnettet.

3. Vurderingar og konsekvensar

Prioriteringsliste og rammer til rassikring

Fylkestinget vedtok følgjande prioriteringsliste i Regional transportplan 2014-2017 (23).

PrL	Prosjekt/Tiltak	Merknad
1.	Fv. 337 Bjødnabakken/Lindeskreda	Luster kommune: Reguleringsplan ligg føre.
2.	Fv. 55 Renninganeset	Balestrand kommune.
3.	Fv. 722 Flovegen	Stryn kommune: Treng planleggingsmidlar.
4.	Fv. 53 Jåteli	Årdal kommune.
5.	Fv. 55 Kjenes	Balestrand kommune: Alternativ løysing med bru over Esefjorden.
6.	Fv. 609 Heilevang	Askvoll kommune
7.	Fv. 92 Arnafjord	Vik kommune.
8.	Fv. 616 Davikstranda	Bremanger kommune.
Upri.	Mindre tiltak – 10 mill. kr årleg	Behov og fordeling av midlar skal vurderast årleg i eiga sak.

Fv. 377 Bjørnabakken/Lindeskreda og fv. 55 Renninganeset er starta opp.

Neste prosjekt på prioriteringslista er fv. 722 Flovegen i Stryn kommune. Fylkestinget behandla val av alternativ for fv. 722 Flovegen i FT-sak 47/14. Det vart då vedteke at strekinga skulle sikrast med lang tunnel mellom Veslebygda og Flo. Kostnadsramma for prosjektet er 475-555 mill. 2014-kr med ei uvisse på +/- 40 pst.

Det er i sett i gang planarbeid og det er lagt opp til å ha ferdig ein godkjent regleringplan før sommaren 2016. Det er framlegg om 2 mill. kr til prosjektering i budsjettet for 2016. Dette kan startast hausten 2016. Prosjektet kan tidlegast vere klart til å lysast ut på anbod i 2017. Det er førebels ikkje vedteke oppstart av byggeprosjektet.

I framlegg til budsjett for 2016-2018 er det sett opp følgjande løyvingar til rassikring.

INVESTERINGSPROGRAM (faste 2015-kr)	SUM I PERIODEN	2016	2017	2018	2019
Fv. 55 Gullringen (refusjon forskottering)	121,400	60,400	61,000		
Fv. 337 Bjødnabakken	108,900	92,400	16,500		
Fv. 722 Flovegen (prosjektering)	2,000	2,000			
Fv. 242 Skjerdalsberget	5,000	5,000			
Mindre skredsikringstiltak - utfordelt	35,000	5,000	10,000	10,000	10,000
Til disposisjon	150,000		150,000		
SUM INVESTERING	422,300	164,800	237,500	10,000	10,000

I løyvingane er det lagt til grunn ramme til Sogn og Fjordane i den statlege skredsikringsplanen for 2014-17. Det er 150 mill. kr til disposisjon i 2017 ut frå den føresette ramma frå staten.

Vi kjenner førebels ikkje ramme for tildeling til skredsikring i Sogn og Fjordane i perioden 2018-21.

Vurdering av fv. 633 Kleiva i høve til gjeldande prioriteringsliste for rassikring

I oversikten over skredsikringbehov er fv. 633 Kleiva i prioriteringskategori «Høg» sjølv med sikringa dagens rassoverbygg har.

I 2012 vurderte Statens vegvesen at rasoverbygga hadde ein antatt restlevetid på maksimalt 5 år. Det haster derfor å få ei løysing for strekninga. Dersom eksisterande rasoverbygg vert øydelagt og vegen vert stengd vil vi ha ein svært krevjande situasjon grunna utfordringane med alternativ transport med båt i dette farvatnet. Fylkesrådmannen meiner derfor dette rassikrings-prosjekt er i ei særstilling i høve til andre prosjekt.

Fylkesrådmannen tilrår at fv. 633 Kleiva vert prioritert før oppstart av fv. 722 Flovegen.

Økonomi- og budsjettkonsekvensar

Statens vegvesen har førebels rekna at kostnadane med kort tunnel vil vere omlag 70-100 mill. kr. Fylkesrådmannen legg derfor til grunn at prosjektet kan løysast innanfor ramma på 150 mill. kr som er til disposisjon til rassikring i framlegg til økonomiplan for 2017.

Fylkesrådmannen tilrår at midlar til prosjektering og planarbeid på fv. 633 Kleiva vert dekt av løyvinga til ufordelte skredsikringstilak i 2016.

Fylkesrådmannen legg vidare til grunn at arbeidet med fv. 722 Flovegen knytt til reguleringsplan og prosjektering held fram som føresett. Prosjektet kan då vere klart for utlysing når vi kjenner dei statlege rammene til rassikring for perioden 2018-2021.

4. Konklusjon

Fylkesrådmannen tilrår at ei løysing for fv. 633 Kleiva vert prioritert før oppstart av fv. 722 Flovegen.

Fylkesrådmannen tilrår at midlar til prosjektering og planarbeid på fv. 633 Kleiva vert dekt av løyvinga til ufordelte skredsikringstiltak i 2016.

[... Sett inn saksutredningen over denne linja ↑](#)