

Saksbehandlar: Ole Ingar Hagen Hæreid, Samferdsleavdelinga
 Sak nr.: 16/585-4

Tilleggsutgreiing til KVV Rv. 15 Strynefjellet med heilårsveg på fv. 63 til Geiranger, fråsegn

Fylkesrådmannen 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. Fylkestinget i Sogn og Fjordane tilrår alternativ B1 med sidearm til Geiranger som framtidig løysing for rv. 15 over Strynefjellet.
2. For å unngå oppgradering av dagens tunnelar etter krava i tunnelsikkerheitsforskrifta innan 2019, krev fylkestinget at arbeidet med reguleringsplan for tilrådd løysing vert starta opp så raskt som mogleg.
3. Når det gjeld sidearm på fv. 63 til Geiranger legg fylkestinget til grunn at planlegging og finansiering må vera ei sak for Møre og Romsdal fylkeskommune.

Vedlegg:

- Justert tilleggsutgreiing, datert august 2016

Andre dokument som ikkje ligg ved:

- Konseptvalutgreiing (KVU) for rv. 15 Strynefjellet

SAKSFRAMSTILLING

1. Samandrag

Våren 2012 sendte Statens vegvesen (SVV) Konseptvalutgreiing (KVU) for rv. 15 Strynefjellet ut på høyring. Etter høyringa har SVV arbeidd med ei tilleggsutgreiing (2014) og revidert tilleggsutgreiing (2015/16) til KVU-en. Den reviderte tilleggsutgreiinga vart levert Samferdsledept. (SD) i august 2016. SVV har sendt revidert tilleggsutgreiing på høyring med høyringsfrist 23.12.16.

I mandatet til revidert tilleggsutgreiing til KVU i sept.-14 var rammekravet frå Samferdsledept. endra i høve første tilleggsutgreiing. SVV ser på dette som eit uttrykk for at departementet ikkje ønskjer å nytte midlar til mellombels oppgradering av tunnelane over Strynefjellet, og at ein i staden bør få ei fullgod løysing med ein gong.

I revidert tilleggsutgreiing meiner SVV at alle problema må løysast samtidig dersom ein skal ruste opp Strynefjellstunnelane, og dette er bakgrunn for følgjande tilråding:

Statens vegvesen tilrår at B1 vert vald som alternativ for å oppnå full måloppnåing.

For fv. 63 vil alle utgreidde alternativ gje fullgod løysing for heilårsveg til Geiranger. SVV tilrår at fv. 63 vert bygd med tunnel frå Opplendskedalen til B1 eller B2 avhengig av val på rv. 15.

Etter tilrådinga frå SVV vert alternativ B1 lagt til grunn for det vidare arbeidet. For å unngå oppgradering av dagens tunnelar etter krava i tunnelsikkerheitsforskrifta innan 2019, bør arbeidet med reguleringsplan med konsekvensutgreiing (KU) for dette alternativet startast

snarast. I reguleringsplanarbeidet må også innslag for tunnelen ved Skora avklarast etter grundigare geologiske undersøkingar. Vidare planarbeid for fv. 63 kan takast i pågåande kommune-delplanarbeid i regi av Stranda kommune. Dette må avgjerast av vegeigar.

Alle B-alternativa er planlagde med lange tunnelar, då terrenget frå Skora og opp til Lægervatn er bratt og mange stader skredfarleg. Det er ikkje mogleg å ha ein vegtrasé i dagen på lengre delar av denne strekninga dersom det vert stilt krav til god framkomst for tungtrafikken.

SVV meiner no at Samferdsledept. ikkje ønskjer å nytte midlar til mellombels oppgradering av tunnelane over Strynefjellet. Det bør kome ei fullgod løysing med ein gong. Fylkesrådmannen meiner det ut frå dette hastar med å få fram den endelege løysinga og få den prioritert og finansiert gjennom NTP 2018-29.

Fylkesrådmannen konstaterer at rammevilkåra for val av endeleg løysing er endra i den reviderte tilleggsutgreiinga og at det ikkje lenger er aktuelt å vurdere mellombelse løysingar på rv. 15 over Strynefjellet. SVV har vurdert og greidd ut ulike løysingar i alternativ B1- B3 og konkluderer med at det berre er alternativa B1 og B2 som stettar dei mål og krav som Samferdsledept. har stilt. Fylkesrådmannen sluttar seg til SVV si tilråding om å gå vidare med alternativ B1 for å oppnå full måloppnåing.

Etter fylkesrådmannen si vurdering er det svært uheldig at framtidig løysing for rv. 15 over Strynefjellet enno ikkje er avklart. Det har gått alt for lang tid å finne fram til gode løysingar for denne vegen. Fylkesrådmannen tilrår difor at fylkeskommunen difor sluttar seg til SVV si tilråding om å gå vidare med alternativ B1 med sidearm til Geiranger.

Det er grunn til å vere bekymra for tilstanden på dagens tunnelar dersom det ikkje vert ei snarleg løysing på rv. 15 over Strynefjellet. Pga. krav til tryggleik i tunnelar på riksvegnettet fryktar vi at tunnelane må stengast for trafikk dersom ingen ting vert gjort. Vidare planarbeid må difor settast i gang snarast.

2. Bakgrunn for saka

Grunnen for at saka er fremja

Våren 2012 sendte SVV Konseptvalutgreiing (KVU) for rv. 15 Strynefjellet ut på høyring. Etter høyringa har ein arbeidd med ei tilleggsutgreiing (2014) og revidert tilleggsutgreiing (2015/16) til KVU-en. Den reviderte tilleggsutgreiinga vart levert Samferdsledept. i aug-16. Departementet vil gjennomføre ekstern kvalitetssikring (KS1) på den reviderte tilleggsutgreiinga. I samband med dette ønskjer også SVV ei høyring av tilleggsutgreiinga. I tilleggsutgreiinga er det ei meir utdjupande forklaring til dei forkasta alternativa i sjølve KVU-en frå 2012.

Høyringsfrist på tilleggsutgreiinga er sett til 23. desember 2016.

Historikk - tidlegare vedtak

I møte 5.06.2012, sak 26/12, handsama FT fråsegn til Konseptvalutgreiing (KVU) rv. 15 Strynefjellet og gjorde slikt vedtak:

1. *For KVU rv.15 Strynefjellet rår Fylkeskommunen til at konsept B2 blir lagt til grunn for strekninga Lægervatn - Skjerdingsdalen. For strekninga Skjerdingsdalen - Skåre tilrår Fylkeskommunen (konsept B3) ny tunnel parallelt med Ospelitunnelen, og dagens veg vidare til Skåre. Strossing av Ospelitunnelen er ikkje eit akseptabelt alternativ til parallell tunnel.*
2. *Strekninga Lægervatn - Skjerdingsdalen må prioriterast først. I staden for å bruke over 400 mill. kroner til avbøtande tiltak og midlertidig ras-sikring i Grasdalen, krev Fylkeskommunen at desse midlane inngår i finansiering av ny tunnel mellom Lægervatn og Skjerdingsdalen.*
3. *Fylkeskommunen ber om at det i vidare planlegging blir lagt best mogleg til rette for sikring av fv.63 med arm frå Rv 15 til Opplendskedalen/Geiranger i Møre og Romsdal.*

Sentrale problemstillingar

I KVU-en frå 2012 inngjekk følgjande konsept i alternativanalysen:

- Eit 0-alternativ der ingen tiltak vert gjort. Dette vart ikkje vurdert som aktuelt. Pga. krav til tryggleik i tunnelar på riksvegnettet, vil tunnelane måtte stengast for trafikk dersom ingen ting vert gjort. Dette alternativet vart nytta som eit referansekonsept.
 - Eit 0+ konsept med minimumstiltak for sikkerheitsgodkjenning av tunnelane. Vegdirektoratet har fastsett minimumskrav for slik godkjenning med avbøtande tiltak.
 - Eit 0++ konsept med oppgradering utan behov for avbøtande tiltak. I dette konseptet var det lagt inn det som SVV rekna som naudsynt opprusting av tunnelane for å kunne få ei sikkerheitsgodkjenning utan avbøtande tiltak.
 - Eit konsept B som viste vegsamband mellom Hjelledalen i Stryn og Breiddalen i Skjåk. Konseptet vart vist i 3 ulike alternativ:
 - Konsept B1 Skåre – Lægervatn,
 - Konsept B2 Ospelitunnelen – Lægervatn
 - Konsept B3 Ospelitunnelen – Lægervatn
- For konsept A var det tre hovudløysingar for utbetring av fv. 63 til Geiranger:
- Påkopling med kryss i tunnel med rv. 15 og lang tunnel til Opplendskedalen i Geiranger. Det ville gje heilårsveg til Geiranger.
 - Påkopling med kryss i tunnel med rv. 15 med kort tunnel til Djupvatn. Dette ville løyse skredproblemet med Stavbrekkefonna, men vil ikkje gje heilårsveg. Stigningsforholda for rv.15 vert ugunstigare med ei slik løysing. På grunn av stigningsforholda, er dette ikkje eit alternativ for konsept B1.
 - Kryss i dagen ved Lægervatn. Dette vil ikkje gje forbetring på fv. 63 til Geiranger utan at det vert gjort spesielle tiltak, t.d. i eigen tunnel forbi Stavbrekkefonna.
- Eit konsept C med tunnel Mindresundet - Flo, vidare ny tunnel til Skjerdingsdalen og deretter ny tunnel til Lægervatnet. Dette kan koplust med tunnel til fv. 63 mot Geiranger.
 - Eit konsept E Langedalen-Frøysa-Opplendskedalen-Lægervatn. Føreset ny fv. 60 frå Tomasgard ved Grodås i Hornindal kommune og opp gjennom Langedalen. Den går så inn i tunnel til Frøysa, kryssar dalen og inn i ny tunnel frå Bjørddal/Vollset til Opplendskedalen med kryss med fv. 63. Deretter går den i tunnel opp til Lægervatn. Dette konseptet gjev heilårsveg til Geiranger.

Føremålet med *tilleggsutgreiinga* har vore å gjennomføre meir detaljerte undersøkingar enn det som vart gjort i KVV-en med sikte på å kome fram til ein tilrådd trase frå Hjelledalen i Stryn kommune til Breiddalen i Skjåk kommune. Den tilrådde traseen skal:

- Løse problema med dagens tunnelar
- Løse problema med fukk og skred på strekinga (Grasdalen, Breiddalen, Napefonna, Gotiskarfonna)
- Fjerne stigningsproblema frå Skora opp til Ospelitunnelen.

I tillegg er det greidd ut korleis det kan etablerast eit heilårs fylkesvegsamband til Geiranger. Målet med tilleggsutgreiinga har såleis vore kome med ei tilråding til ei langsiktig løysing for rv. 15 over Strynefjellet som inkl. heilårsveg til Geiranger. Rapporten er eit tillegg til tidlegare utarbeidde KVV, innkomne høyringsforslag samt KS1 rapport frå Metier/Møreforsking.

3. Revidert tilleggsutgreiing til KVV rv. 15 Strynefjellet

I KVV rv. 15 Strynefjellet tilrådde SVV ei oppgradering av rv. 15 etter konsept 0+ på kort sikt for å sikre sikkerheitsgodkjenning. På lang sikt tilrådde Statens vegvesen konsept B3.

I høyringsfråsegnene til KVV-en var det eit stort sett samstemt ønskje om å få realisert byggjetrinn 1 av konsept B2 (Tunnel frå Skjerdingsdalen til Lægervatn) først, eventuelt med oppfølging av byggetrinn 2 seinare for å løse alle problem. Med utgangspunkt i høyringsfråsegnene endra Statens vegvesen si tilråding:

Statens vegvesen meiner primært at endeleg val av B-variantar bør skje gjennom kommunedelplanlegging etter PBL.

I februar 2014 bad Samferdsledepartementet SVV om ei tilleggsutgreiing. I september same år bad departementet om ei revidert tilleggsutgreiing med følgjande føremål:

«Formålet med en revisjon av tilleggsutredningen skal være å gi et beslutningsgrunnlag der alle identifiserte relevante alternativer innenfor konsept B vurderes. I dette ligger at det ikke settes absolutte krav fra Samferdselsdepartementet til de konkrete løsningene i forkant av analysen. Dette innebærer konkret at de tilleggsrammer som departementet ga Statens vegvesen som grunnlag for foreliggende tilleggsutredning, jf. utredningenes punkt 1.2, ikke skal legges til grunn for en revidert tilleggsutredning. En revidert tilleggsutredning skal inkludere en samfunnsøkonomisk analyse av de ulike alternativene. Statens vegvesen bes om å gi sin tilråding om valg av alternativ.»

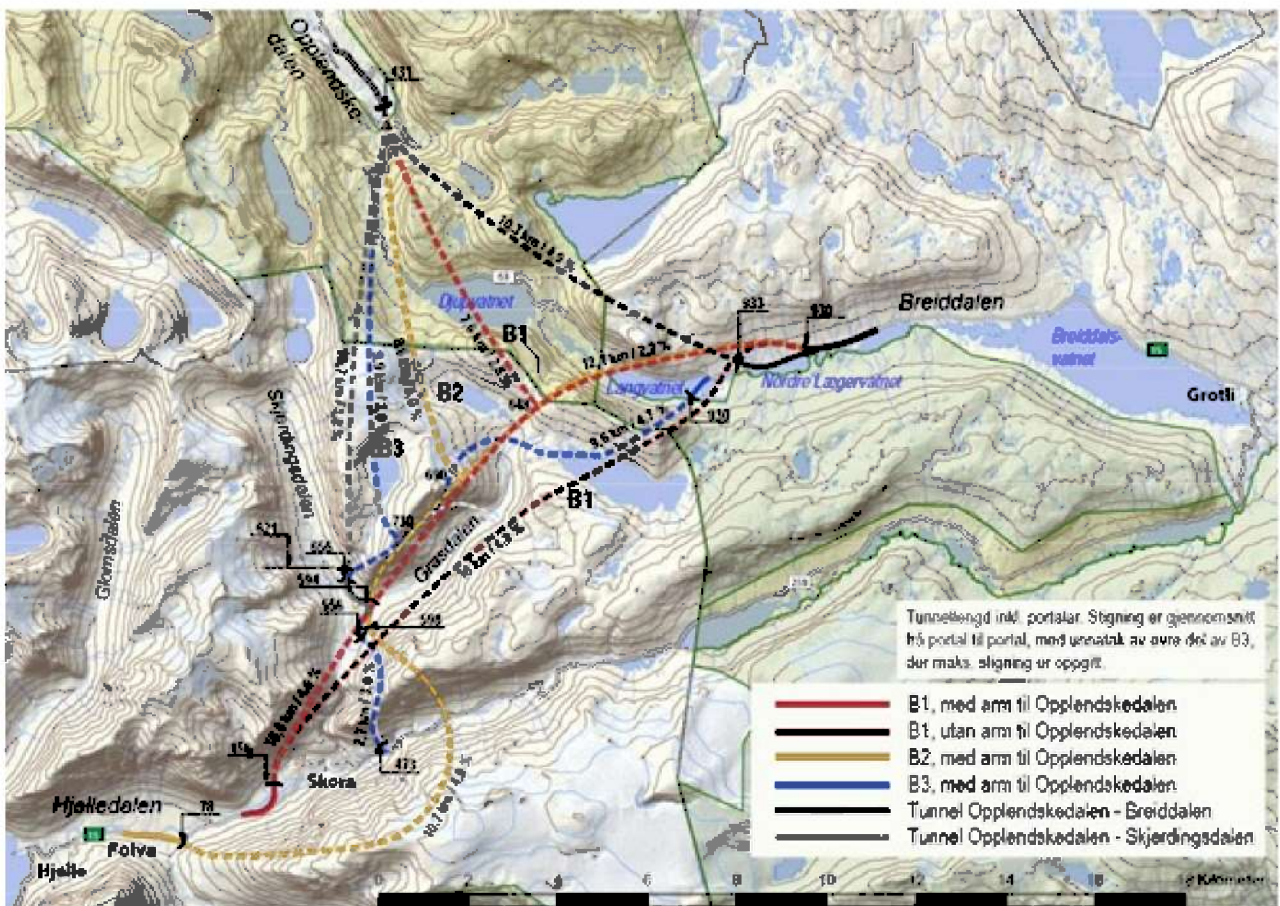
SVV ser på dette som eit uttrykk for at Samferdsledept. ikkje ønskjer å nytte midlar til mellombels oppgradering av tunnelane over Strynefjellet, og at ein i staden bør få ei fullgod løysing med ein gong. Etter dette er 0++ eit uaktuelt alternativ. Når SVV no har revidert tilleggsutgreiinga for KVU rv. 15 Strynefjellet, har sett på alle identifiserte relevante alternativ innanfor konsept B.

Vurderte alternativ

I følgje SVV er det berre alternativ B1 og B2 som tilfredsstillir dei mål og krav som Samferdsledept. har stilt til tilleggsutgreiinga i 2014. B2 er dyrare, gir lengre veg for trafikantane og har dårlegare samfunnsøkonomi enn B1. Ved revisjon av tilleggsutgreiinga i 2015 stilte ein ikkje absolutte krav til konkrete løysingane. Dette betyr at rammene frå 2014 ikkje er lagt til grunn for den reviderte tilleggsutgreiinga.

SVV vurderer krava til tilleggsutgreiing og revidert tilleggsutgreiing som to ulike konsept med ulikt ambisjonsnivå. Det eine konseptet aksepterer dagens veg med stignings-, skred- og fokkproblem. Då vil alternativ 0+ kunne aksepterast viss ein ser bort frå anleggstekniske og trafikale problem som ombygging av dagens tunnelar vil medføre. Ei slik løysing vil etter SVV si vurdering berre løyse ein avgrensa del av problema med dagens rv. 15 over Strynefjellet. SVV meiner difor at alle problema må løysast samtidig viss ein skal ruste opp Strynefjellstunnelane. Tilrådinga er difor:

Statens vegvesen tilrår at B1 vert vald som alternativ for å oppnå full måloppnåing.



Oversiktskart som viser vurderte løysingar

	B1 utan arm til fv.63	B1 med arm til fv. 63	B2	B2 redusert	B3
Lengde ny veg	18 400 m	19 050 m	25 550 m	13 890 m	14 420 m
Lengde veg i dagen	2 050 m	2 050 m	2 550 m	1 690 m	2 070 m
Lengde fjelltunnel	15 800 m	16 450 m	22 550 m	11 910 m	12 010 m
Lengde utbetring tunnel	0	0	0	2 550 m	0
Lengde tunnelportal	200 m	200 m	280 m	200 m	280 m
Bruer	350 m	350 m	170m	110 m	60 m
Anslått byggetid	6 år	6 år	6 år	3,5 år	3 år
Anleggskostnad mill. kr	3 850	3 850	4 700	2 600	2 800

Det kan vere mogleg å bygge alternativ B2 redusert for å få ned investeringskostnadane dersom det i eit langt tidsperspektiv også kan akseptast at:

- Stinginga/slyngparti frå Skora til Ospelitunnelen ikkje vert utbetra
- At ein kan leve med problema med skred frå Napefonna, Gotiskarfonna og Kleivane
- At ein kan akseptere framleis bruk av Ospelitunnelen

Ein føresetnad for eit slikt val må vere at eit ev. byggjesteg 2 av B2 ligg langt fram i tid, sidan B2 både er dyrare og dårlegare enn B1. Alternativ B2 redusert vil løyse problema med dårlegare tunnelar, betre vinterregularitet på rv. 15, løyse skredproblema i Grasdalen og gje mindre anleggstekniske og trafikale problem i byggeperioden enn alternativ 0+.

Alternativ B3 bør ikkje byggjast då alternativet er like dyrt som B2 redusert, løyser færre problem og har i all hovudsak dei same ulempe.

For fv. 63 vil alle alternativa som er greidde ut gje ei fullgod løysing for heilårsveg til Geiranger. SVV tilrår at fv. 63 vert bygd med tunnel frå Opplendskedalen til B1 eller B2 avhengig av val på rv. 15. Dersom rv. 15 ikkje skal byggjast ny, ser ikkje SVV stor fagleg skilnad på direktetunnel til Breidalen eller Skjeringsdalen.

SVV grunngjev si tilråding av fv. 63 med omsynet til lågaste anleggskostnad og akseptabel risiko i tunnelane og best alternativ på ikkje prissette konsekvensar.

Dersom alternativ B1 lagt til grunn for det vidare arbeidet slik SVV tilrår, bør arbeidet med reguleringsplan med konsekvensutgreiing (KU) for dette alternativet startast opp så snart som mogleg. Dette for å unngå oppgradering av dagens tunnelar etter krava i tunnelsikkerheitsforskrifta innan 2019. Vidare planarbeid for fv. 63 kan takast i pågåande kommunedelplanarbeid i regi av Stranda kommune. Dette må avgjerast av fylkeskommunane, som er vegeigarar.

For alternativ B2 er det utført supplerande geologiske vurderingar som viser at det ikkje bør vere spesielle problem med kryssing av Skjeringsdalen.

For B2 redusert vert tunnelen frå Folva til Skjeringsdalen ikkje bygd slik det er tenkt i alternativ B2. I Skjeringsdalen koplar ein seg på dagens veg og nyttar Ospelitunnelen og dagens veg ned til Skora. Ospelitunnelen må då utbetrast slik at den får standard i samsvar med tunnelsikkerheitsforskrifta.

Alternativ B3 har ny Ospelitunnel og ny tunnel parallelt med dagens Grasdals- og Oppljostunnel.

Måloppfylling

Alternativ B1 med og utan arm til fv. 63 oppfyller føringane frå Samferdsledepartementet fullt ut. Vinterregularitet vil vere nær 100%. Dette medfører 16 km tunnel med stigning opp mot 5 %.

Alternativ B2 oppfyller føringane frå SD. Vinterregularitet vil vere nær 100%. Tunnel frå Folva er over 10 km med stigning opp mot 5%. Tunnel frå Skjeringsdalen til Lægervatn kan byggast med 2,7 % stigning. B2 er ca. 7,3 km lengre enn B1.

Alternativ B2 redusert oppfyller ikkje alle føringane frå SD. Alternativet vil fjerne skredproblema i Grasdalen, føkkproblem i Breiddalen og problem med dagens Oppljos- og Grasdalstunnelar. Stigninga/slyng frå Skora opp til Ospelitunnelen og skredproblem med Napefonna og Gotiskarfonna vert ikkje løyste.

Alternativ B3 oppfyller ikkje føringane frå SD. Alternativet vil fjerne skredproblema i Grasdalen og problem med dagens tunnelar. Stigning/slyng frå Skora til Ospelitunnelen og skredproblem med Napefonna og Gotiskarfonna vert ikkje løyste.

Heilårsveg til Geiranger

I Opplendskedalen har SVV teke utgangspunkt i planprogram for kommunedelplan for fv. 63 som var ute på høyring i 2015. Det er stor semje om at dette er den beste plasseringa for fylkesvegen. SVV sine eigne vurderingar innan geologi, skred, landskap og andre ikkje prissette konsekvensar forsterkar dette. For å få ein mest mogleg naturleg avslutning av veglinja er det lagt til grunn ny veg til Knuten i nordvestre enden av Opplendskedalen om lag 1400 meter frå tenkt tunnelstart.

Alle tunnelalternativa for fv. 63 kan koplast til rv. 15 for alternativa B1, B2 og B3 med stigning < 3%, utan ekstra felt for saktegåande køyretøy. Risikoanalysen for tunnelane tilrår at det er tilstrekkeleg med tofelts tunnel for direktetunnelane frå Opplendskedalen til Breiddalen og Skjerdingsdalen.

Fv. 63 i alternativ B1

Tunnelen på rv. 15 frå Skora til Breiddalen må flatast ut i kryssområdet med fv. 63 for å få ei tilfredsstillande utforming. Dette vil gje litt ekstra tunnallengde på rv. 15. Dette vil føre til kortare fv. 63 sidan justeringa av rv. 15 skjer mot Geiranger. Meirkostnaden på om lag 100 mill. kr for forlenging av rv. 15 er lagt på fylkesvegen.

Fv. 63 i alternativ B2

Tunnelen på rv. 15 frå Skjerdingsdalen til Breiddalen har stigning < 3% og treng difor ikkje flatast ut i kryssområdet med fv. 63 for å få ei tilfredsstillande utforming. Dette forenkler eit eventuelt kryss med fv. 63 vesentleg og vert langt billigare enn i alternativ B1. Dette saman med at det ikkje er behov for utflating av tunnelen på rv. 15 i kryssområdet, veg opp for ekstrakostnaden som auka tunnallengde i høve B1 utgjer.

Fv. 63 i alternativ B3

Tunnelen på rv. 15 frå Skjerdingsdalen til Breiddalen har stigning > 3 % og treng difor å flatast ut i kryssområdet med fv. 63 for å få ei tilfredsstillande utforming. Dette har ikkje betydning for tunnallengda på rv. 15. Men stigning > 3 % gjer at rv. 15 har ekstra felt for saktegåande køyretøy i kryssområdet noko som gjev eit meir omfattande kryss. Saman med lengre fylkesvegtunnel gir dette ei dyrare løysing for fv. 63.

Fv. 63 som direkte tunnel til Breiddalen og Skjerdingsdalen

I tillegg til løysingar som føreset kryss i tunnel, har SVV også vurdert løysingar med direkte tunnel frå Opplendskedalen til rv. 15 i Breiddalen og Skjerdingsdalen. Alternativa er å føre tunnelen frå Opplendskedalen fram til Breiddalen eller Skjerdingsdalen og etablere eit kryss i dagen ved Lægervatn eller i Skjerdingsdalen. Dei har sett på to alternativ, som begge tek utgangspunkt i same vegsystem og tunnelplassering i Opplendskedalen som for alternativa kopla mot B1, B2 og B3 på rv. 15.

	Fv. 63 til Geiranger i alternativ B1	Fv. 63 til Geiranger i alternativ B2	Fv. 63 til Geiranger i alternativ B3	Fv. 63 Opplendskedalen-Breiddalen	Fv. 63 Opplendskedalen-Skjerdingsdalen
Lengde ny veg	9 230 m	10 225 m	11 560 m	12 950 m	12 900 m
Lengde veg i dagen	1 640 m	1 640 m	1 640 m	2 640	2 140 m
Lengde fjelltunnel	7 510 m	8 535 m	9 840 m	10 080	10 530 m
Lengde tunnelportal	50 m	50 m	50 m	200 m	200 m
Bruer	30 m	30 m	30 m	30 m	30 m
Anslått byggetid	3,5 år	4 år	4,5 år	3,5 – 5 år	3,5 – 5 år
Anleggskostnad mill. kr	1 600	1 500	1 900	2 100	2 100

Vegeigarskap

Sidan fylkesveg 63 er eit fylkeskommunalt prosjekt, har SVV sett på korleis dei ulike alternativa fordeler seg mellom fylka. Ei kostnadsdeling ut frå tunnallengde kan gje ein indikasjon på det.

Alternativ	Kostnad	Møre og Romsdal	Sogn og Fjordane	Oppland
B1 med arm	1 600	80 % (1 280)	20 % (320)	0 %
B2 med arm	1 500	60 % (900)	40 % (600)	0 %
B3 med arm	1 900	55 % (1 045)	45 % (855)	0 %
Tunnel til Breiddalen	2 100	70 % (1 470)	0 % (0)	30 % (630)
Tunnel til Skjerdingsdalen	2 100	50 % (1 050)	50 % (1 050)	0 %

Fordeling av vegeigarar etter tunnallengde på fv. 63, anleggskostnader og kostnader fordelt på veigarar. Kostnader i mill. kr.

I seinare planfasar må det avklarast kva status eksisterande rv. 15 over Strynefjellet skal ha når det gjeld både vegeigarskap, bruk, vernestatus og opningstider.

Dersom det ikkje vert samtidig utbygging av fv. 15 og fv. 63, må det avklarast kven som skal ta førebelse kostnader med tilrettelegging for kryss i tunnel i alternativa B1, B2, og B3. For B1 og B3 utgjer dette om lag 150 mill. kr. For B2 utgjer dette 50 mill. kr.

Problemskildring

Alle B-alternativa er no planlagde med lange tunnelar. Årsaka til dette er at terrenget frå Skora og opp til Lægervatn er bratt og mange stader skredfarleg. Det er ikkje mogleg å ha ein vegtrasé i dagen på lengre delar av denne strekninga dersom det vert stilt krav til god framkomst for tungtrafikken.

Skora ligg om lag 160 meter over havet (moh) og rv. 15 ved Lægervatnet på om lag 930 moh. Maksimal tillate stiging i tunnel er 5%. For å overvinne ei stiging på 770 meter med ei stiging på 5 %, er det behov for ei strekning på 15,4 km. Uavhengig av kva trase ein måtte velje for tunnel, er ein opp i ei slik minimumslengde. Ei løysing der ein skal kome ut i Skjerdingsdalen vil ha tilsvarende problem.

Vegnormal N500 Vegtunneler gjev føringar for utforming av tunnelar opp til 10 km lengde. For tunnelar lengre enn 10 km skal standard vurderast spesielt for kvart enkelt tilfelle. SVV har også lagt N500 til grunn for utforming av fv. 63 slik at krava til sikkerheitsgodkjenning skal vere tekne vare på. Dette er stadfesta av VD i fråviksbehandlinga basert på utarbeidd risiko- og beredskapsanalyse.

I samband med tilleggsutgreiinga i 2014 gjorde VD ei grundig vurdering av dei aktuelle tunnel-løysingane i alternativa B1 og B2. Konklusjonen er at med ein relativt låg ÅDT kan tunnelane byggast med eitt løp. B1 og B2 frå Folva til Skjerdingsdalen må likevel byggast med krabbefelt oppover på grunn av stiging opp mot 5%. Sidan tunnelane er så lange, har SVV vald å seksjonere tunnelen i alternativ B1 og B2 og B2 redusert med bruk av ventilasjonssjakter opp til friluft. Det er også aktuelt å vurdere separat tilkomsttunnel til midten av dei lengste tunnelane for å reduserer byggetida

Sidan både rv. 15 og tre av alternativa for fylkesveg 63 går i tunnel, blir det krav om kryss i tunnel for å kople desse to vegane saman. Ut frå vegnormalane er det ikkje ønskjeleg med kryss i tunnel. VD har vurdert dette ut frå krava i vegnormalane og konklusjonen er at kryss i tunnel kan takast vidare som konsept, men det må vurderast i samanheng med ei fråviksbehandling, risikovurdering og beredskapsplan seinare i prosessen, der også lengde, stiging og evakuering vert vurdert. Statens vegvesen har utarbeidd eit eige notat om moglege løysingar for kryss i tunnel som viser korleis dette kan gjerast. Dette er lagt til grunn for kostnadsberekninga som er utført. Kostnadane med krysset er plassert på fylkesvegen. Meir detaljering og avklaring av standard må gjerast i seinare planfase.

I alternativ B1 kan det vere aktuelt å byggje ei kortare vegstrekning vest for tunnelpåhogg ved Skora. Denne strekninga skal byggjast med 8,5 meters breidde. Standarden elles må tilpassast tunnelverrsnittet.

For veg i dagen på fv. 63 gjeld vegnormalane N100 Veg- og gateutforming. Trafikkmengda er under 1500 køyretøy pr. døgn i snitt. Vegklasse H01 med vegbreidde 6,5 meter er difor lagt til grunn.

4. Vurderingar og konsekvensar

I 2012 la SVV fram KVV for rv. 15 Strynefjellet på høyring. Det var forventa ei relativt rask avklaring på framtidig løysing, med ei målsetting om å få konklusjonane i KVV for rv. 15 inn i arbeidet med gjeldande NTP. No i 2016 er det framleis ikkje avklart kva løysing som skal leggast til grunn for ei framtidig utbygging av rv. 15 over Strynefjellet med arm på fv. 63 til Geiranger. Etter fylkesrådmannen si vurdering er det svært uheldig at dette spørsmålet enno ikkje er avklart.

Fylkesrådmannen konstaterer at rammevilkåra for val av endeleg løysing er endra i den reviderte tilleggsutgreiinga og at det ikkje lenger er aktuelt å vurdere mellombelse løysingar på rv. 15 over Strynefjellet. Det bør kome ei fullgod løysing med ein gong. Dersom SVV har tolka føringane frå Samferdsledept. rett, meiner fylkesrådmannen at det hastar med å få fram den endelege løysinga og få den prioritert og finansiert gjennom Nasjonal transportplan 2018 – 2029.

SVV har vurdert og greidd ut ulike løysingar i alternativ B1- B3 og konkluderer med at det berre er alternativ B1 og B2 som tilfredsstillar måla og krava som Samferdsledept. har stilt. Alternativ B2 er ei dyrare løysing enn alternativ B1. For å få ned kostnadane meiner SVV at det er mogleg å gjennomføre eit redusert alternativ B2. Dette føreset m.a. at det blir akseptert at stigninga/slyngparti frå Skora til Ospelitunnelen ikkje vert utbetra og at eit eventuelt byggjesteg 2 av alternativ B2 vil ligge langt fram i tid. Fylkesrådmannen meiner at dette ikkje er ei framtidretta løysing, og sluttar seg difor til SVV si tilråding om å gå vidare med alternativ B1 for å oppnå full måloppnåing.

SVV peikar på at arbeidet med reguleringsplan og konsekvensutgreiing (KU) for tilrådd løysing må startast opp så raskt som mogleg for å unngå oppgradering av dagens tunnelar etter krava i tunnelsikkerheitsforskrifta innan 2019. Fylkesrådmannen sluttar seg til denne vurderinga.

Av erfaring veit vi at planarbeid kan ta lang tid. Fylkesrådmannen meiner at vi ikkje kan sjå bort frå at det vil vera behov for å gjera nødvendige vedlikehaldstiltak og oppgradering av eksisterande tunnelar på rv. 15 over Strynefjellet fram til ny og endeleg løysing er på plass. Standarden og tilstanden på desse tunnelane er i dag så dårleg at fylkesrådmannen fryktar at vegen elles kan verte stengd. SVV tilrådde tidlegare ei oppgradering av rv. 15 på kort sikt for å sikre sikkerheitsgodkjenning av tunnelane. Det har ikkje vorte løyvd midlar til dette.

Rv. 15 over Strynefjellet er eit viktig nord – sør samband frå Nordfjord/delar av Sunnmøre mot Lillehammer, Mjøsa, Trondheim og Oslo. Trafikkteljningar viser at vegen har stor trafikk i sommar-månadane og mindre trafikk i vinterhalvåret. Dette indikerer at vegen er viktig for reiselivet i regionen. Trafikkteljningane viser også ein stor del tunge køyretøy. I 2015 utgjorde tunge køyretøy om lag 22% av trafikken over fjellet. Den høge delen tunge køyretøy er, etter fylkesrådmannen sitt syn, ein god indikasjon på at rv. 15 over Strynefjellet er viktig for næringstransporten heile året. For turisttrafikken er rv. 15 særleg viktig i sommarhalvåret. Reiselivsnæringa satsar tungt på utviding av sesongen både vår og haust. Vinterturismen er veksande og vil vere ei viktig satsing i åra som kjem. Det er difor avgjerande med snarleg avklaring på framtidig løysing på rv. 15 over Strynefjellet med arm til Geiranger.

SVV konkluderer med at alle utgreidde alternativ vil gje ei fullgod løysing for fv. 63 når det gjeld heilårsveg til Geiranger. Dei tilrår at fv. 63 vert bygd med tunnel frå Opplendskedalen til B1 eller B2 avhengig av val av løysing for rv. 15. Fylkesrådmannen sluttar seg til SVV si tilråding når det gjeld løysing for fv. 63 til Geiranger. Fylkesrådmannen vil i den samanheng peike på at arm på fv. 63 til Geiranger vedkjem både Sogn og Fjordane og Møre og Romsdal fylkeskommunar. Sidearmen til alternativ B1 er kostnadsrekna til 1,6 mrd. kr. 20% av denne sidearmen ligg i Sogn og Fjordane. Dersom dette vert lagt til grunn vil kostnaden på vår side av fylkesgrensa vere om lag 320 mill. kr. Fylkesrådmannen vurderer det som lite aktuelt for Sogn og Fjordane fylkeskommune å finansiere utbygging av den delen av sidearmen som ligg i Sogn og Fjordane. Dette er ein veg som først og fremst er til nytte for Geiranger og Møre og Romsdal.

5. Konklusjon

Fylkesrådmannen konstaterer at det har gått alt for lang tid å finne fram til gode løysingar for rv. 15 over Strynefjellet, og at det ikkje lenger er aktuelt å vurdere mellombelse løysingar for strekninga. Fylkesrådmannen rår til å slutte seg til SVV si tilråding om å gå vidare med alternativ B1 med sidearm til Geiranger.

Det er grunn til å vere bekymra for tilstanden på dagens tunnelar dersom det ikkje vert ei snarleg løysing på rv. 15 over Strynefjellet. På grunn av krav til tryggleik i tunnelar på riksvegnettet, fryktar vi at tunnelane må stengast for trafikk dersom ingen ting vert gjort. Reguleringsplanarbeidet med konsekvensutgreiing må difor settast i gang så snart som råd.

Fylkesrådmannen legg til grunn at finansiering av sidearm til fv. 63 mot Geiranger er ei sak for Møre og Romsdal fylkeskommune.