

Samferdsle

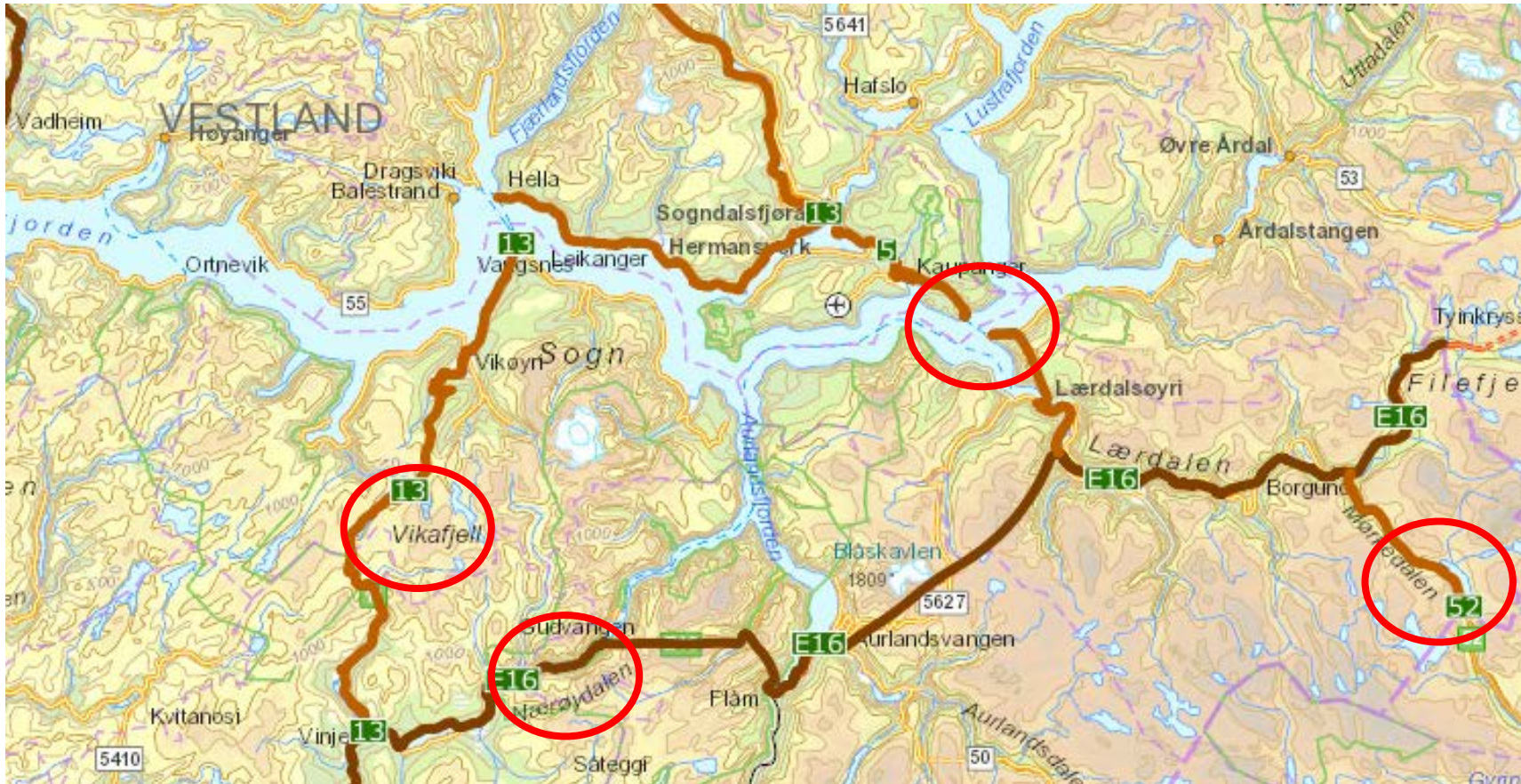
Status og viktige tiltak

Sognatinget 21. mars 2023

Jan Øhlckers, Vidsyn rådgivning AS

Norsk transportplan (NTP)

Viktige punkt



Sogn kom særs dårleg ut!

- **Rv. 13 Skare – Sogndal til Nye Veier AS**
 - Ikkje plass til Vikafjellstunnelen innafor ramma
 - Vil bruke 3 mrd. i perioden
 - 200 mill. i 2023 – utbetring og rassikring
- **Vikafjellstunnelen ikkje med og ikkje nemnt, men**
 - Frp, Ap, Sp og SV positive
 - Skil lag om Nye Veier (Frp) eller SVV (resten) skal bygge ut
- **Rv. 52 Hemsedal**
 - Gol – Vestland grense
 - 453 MNOK
 - Ikkje løyving til tunnel Bjøberg – Breistøl
- **Ikkje KVU for**
 - Rv. 5 Håbakken – Skei
 - » Bru over fjorden Fodnes – Manheller
 - Sognefjellstunnelane (NB! Fv. 55)
- **E16 Hylland – Slæen (Nærøydalen)**
 - Skredsikring 1 052 MNOK
 - Inne i NTP, men ikkje med i B23!

Transportplan for Sogn

Handlingsplan -23



- Tinge fram tilfredsstillande stengingsregime rundt vedlikehald av Lærdalstunnelen
- Drive påverknadsarbeidet inn mot neste nasjonale og regionale transportplan
- Gjennomføre ein intern prosess for å skape breiast mogeleg semje i Sogn om prioriteringane innafor samferdslektoren

Prioritering - Metode

- Overordna:
 - Prioritert regularitet og sikring mot skred/ras, etterslep på vedlikehold og tunelloppgradering framfor nye vegprosjekt
- Fylkeskommunale prosjekt som alt er inne i planane
- Større tiltak på mellomlang sikt
 - Kjem truleg endringa i t.d. skredfaktormodell (og ferjeavløysing)
- Etter plannivå og utførar
 - NTP
 - » Statens Vegvesen
 - » Nye Vegar AS (Rv. 13)
 - RTP
- Rassikring
- KVU

Vedteke eller utsett

- Fv. 5 – Nes – Høyheim
 - (200 MNOK, 2024-26)
- Fv. 53 – Tunnelar i Årdal
 - (50,7 MNOK, 2025-26)
- Fv. 53 – Steiggjetunnelen
 - (99 MNOK, 2023-25)
- Fv. 271 – Sjukehusvegen
 - (93,6 MNOK, 2025-26 og 62,4 MNOK etter 2026)
- E16 - Hylland – Slæen (Nærøydalen)
 - (1 052 NMOK)
- Fv. 55 - Esefjordbrua
 - (670 - 750 MNOK)

I RTP, men ikkje inne no

2023 - 2026

- Fv. 50 Vassbygdunnelen
– 80 MNOK

2027 - 33

- Fv. 5609 Njøs – Røysum
– Treng avklaring om løysing og utstrekning
- Fv. 630 Kvamme øvre
– Ny bru
- Fv. 424 – Vesterland – Storamyri
– Ny vegline, klar til regulering



Viktige prosjekt

Prioritert (X)

NTP

- Rv. 13 Skare – Sogndal
 - (1) Vikafjellstunnelen (3,6 MRD)
 - Hella – Leikanger - Sogndal
- Rv. 52 Hemsedal
 - (2) Tunnel Bjøberg – Breistøl (X MNOK)
- Rv. 5 – Håbakken – Skei
 - (1) KVVU for bru Fodnes – Manheller (eller Håbakken – Skei?)

RTP

- Fv. 5600 – (1) Arnafjorden (X MNOK)
- Fv. 55 – Tusvik tunnelen – Grense Innlandet
 - (1) KVVU for Sognefjellstunnelane (med eller utan arm til Årdal?)

Rv. 13

- Nye Veier AS
 - Strakstiltak mellom Odda og Tyssedal
 - » Oppstart i 23
 - Overordna analyse
 - » Klar i 2023
 - Analysen har med Vikafjellet, jf. brev frå NV AS
- Dilemma
 - Innspel til neste NTP
 - Mogeleg å auke ramma?
 - Kan Stortinget instruere Nye Veier AS sitt styre?

	Foretaksnavn: Nye Veier AS	Adresse: Kjeller 6 4630 Vikafjellet	Org. nr.: 915 488 095	Nettside: www.nyerveier.no
SAMFERDSELSDEPARTEMENTET Postboks 8010 DEP 0030 OSLO				
Deres ref: 22/727-1	Saksbehandler: ARN	Arkiv: 2022/269-4	Dato: 15.06.2022	

Vurdering av riksvei 13 Vikafjellet

Samferdselsdepartementet har i brev av 31. mars bedt Nye Veier AS vurdere mulighetene for å gjennomføre riksvei 13 over Vikafjellet innenfor sin portefølje uten endring i de økonomiske rammene. I vurderingen bes det om en redegjørelse av samfunnsøkonomisk lønnsomhet og modenhet for et slikt prosjekt. Departementet ber også Nye Veier AS om å vurdere hvordan et slikt prosjekt kan være egnet for selskapet, både ut ifra selskapet kompetanse og ut ifra profilen på den øvrige utbyggingsporteføljen.

En utvidelse av Nye Veiers portefølje med riksvei 13 Vikafjellet vurderes som egnet for selskapet, både ut ifra selskapets kompetanse og profilen på øvrig utbyggingsportefølje. Vikafjellet er foreløpig kostnadsberegnet til i 3-5 mrd kr og består av en stor andel tunnel. Nye Veiers portefølje med flere tunnelprosjekter av tilsvarende størrelse gjør prosjektet meget godt egnet for selskapet gjennomføringsmodell og kontraktsstrategi. Nye Veier vil videre gjøre mer detaljerte forberedelser og analyser for Vikafjellet-prosjekt inn mot neste rullering av NTP. I den forbindelse planlegges det også å gjøre samfunnsøkonomiske lønnsomhetsvurderinger og vurderinger av samfunnsikkerhet og andre viktige forhold knyttet til Vikafjellet-prosjektet.

Nye Veier ser liten mulighet for å kunne påta seg Vikafjellet-prosjektet uten endringer i de økonomiske rammene eller utvidelse av Nye Veiers finansieringshorisont. Kostnadene til Vikafjellet-prosjektet er alene større enn det NTP 2022-2033 legger opp til av rammer for hele riksvei 13 Skare-Sogndal. Videre er prisveksten for veganlegg krevende. Nye Veier anbefaler at vurderinger av Vikafjellet-prosjektet med tilhørende finansiering gjøres i forbindelse med neste revisjon av nasjonal transportplan.

E16 - Lærdalstunnelen

- Vedteke i Stortinget
 - Våren 2021
 - 2 304 MNOK
 - No 2 502 MNOK
- Føresetnad:
 - Stengt kvar natt 22 – 06
 - 2022 til 2027
 - Stadfesta i B23
- Transeuropeiske vegnettet
 - 5 tunnelar i 2022
 - Står att 24 tunnelar
 - 20 andre tunnelar vert avløyst av nye vegprosjekt

2.2.2 E16 Lærdalstunnelen i Vestland – kostnadsramme

Ko m i t e e n viser til nærmare omtale av prosjektet i proposisjonen, og merkar seg at kostnadane for utbetring av E16 Lærdalstunnelen vert vesentleg høgare enn først antatt. Lærdalstunnelen er 24 km lang, og det er svært krevjande å gjennomføre utbetningsarbeida samtidig som tunnelen i store delar av døgnet skal vere open for trafikk. Ko m i t e e n legg til grunn at detaljane knytte til stengingsperiode vert planlagde i nært samarbeid med kommunane, lokalt næringsliv og transportnæringsna. Ko m i t e e n viser til at det vert lagt til rette for framtidig bygging av evakueringsrom til ein anslått kostnad på 150 mill. kroner, og at det er viktig for ein tunnel av denne lengda og med høg tungbilandel og store sesongvariasjonar i trafikken. Basert på oppdaterte kostnadsanslag og omfang av utbetringane foreslår Samferdselsdepartementet ei styringsramme på 2 080 mill. kroner og ei kostnadsramme på 2 304 mill. kroner.



KJEMPEUTFORING. Jan Turlid og Turlid transport er på fulltidsgjennomføring av transportarbeid. FOTO: ARNE V. HANSEN



MÅTTE GJERE: I fylkesrådet Jan Aabrekke (til venstre) møtte Jan Olav på høytid i januar. Aabrekke er leder for fylkesrådet, mens Jan Olav er leder for Sogn og Fjordane fylkeskommune. FOTO: ARNE V. HANSEN

- For oss katastrof korleis ei vender på

LÆRDAL/AURLAND: Transportbedriftene som ligg på kvar side av Lærdalstunnelen skjøner rett og slutt ikkje korleis dette skal gå. OLE HAMBROU SELTHUN er samsvaringsleder i Lærdalstunnelen. Han er ein av dei som har sett på det som er det største utfordringa i Lærdalstunnelen. Han er ein av dei som har sett på det som er det største utfordringa i Lærdalstunnelen. Han er ein av dei som har sett på det som er det største utfordringa i Lærdalstunnelen.

Vil kre lengst vil byg penga



Støttar tanken om to løp gjennom fjellet: - Heilt uforsvarleg å stengja

Jan Olav om heilstengd tunnel i eitt år: - Burde me vera litt ulydige?



OLE HAMBROU SELTHUN er samsvaringsleder i Lærdalstunnelen. Han er ein av dei som har sett på det som er det største utfordringa i Lærdalstunnelen. Han er ein av dei som har sett på det som er det største utfordringa i Lærdalstunnelen. Han er ein av dei som har sett på det som er det største utfordringa i Lærdalstunnelen.

Lærdalstunnelen og Aurlandssamfunnet



FOTO: ARNE V. HANSEN

LÆRDAL er det som byggjer lærdalstunnelar og Vikafjella for dei kronete dei krevst å tunnelen for å taile ei stenging.

KJELL ODE BARNØSK LEIAR AURLAND ARBEIDSPARTI AURLAND



FOTO: ARNE V. HANSEN

LÆRDAL er det som byggjer lærdalstunnelar og Vikafjella for dei kronete dei krevst å tunnelen for å taile ei stenging.

Alternativa?

- Nye signal?
 - Heilt stengt i eitt ár
 - Deretter delvis i to ár
 - Monalege avbøtande tiltak
 - » Hurtigbåt
 - » Ferje
 - » Mm.
- Utsette?
 - Ruste opp omkøyrings-alternativa
 - Flytte pengane til eitt eller fleire alternativ
- To løp seinare
 - Kr?



Rådet vil ha KVU!

- Statlege prosjekt
 - Investeringskostnad på over 1 mrd.
 - Vurdere alternative måtar å løyse transportbehov på
- Gjeld - strengt tatt - nye anlegg
- Kvalitetssikra av eksterne konsulentar (KS1)
- Tinga av Samferdsledepartementet
- Regjeringa tek avgjer om konsept for vidare planlegging



Ei samla komité

«Komiteen viser til debatten om sikringsarbeid i Lærdalstunnelen. Komiteen merker seg at det er stor lokal motstand mot Statens vegvesens forslag for gjennomføring av tunnelsikring av Lærdalstunnelen, som er å stenge tunnelen helt i ett år. Komiteen mener prosjektet må forankres bedre lokalt, da en slik stenging vil få store konsekvenser for næringsliv og privatpersoner. Komiteen ser utfordringen med sikkerhet, beredskap og alternativ omkjøring under utbedringsarbeid, og ber om at plan for gjennomføring av prosjekt som Lærdalstunnelen blir forankret lokalt, slik at innbyggernes behov for beredskap under utbedringen blir ivaretatt så godt som mulig.»

Dialog og prosess

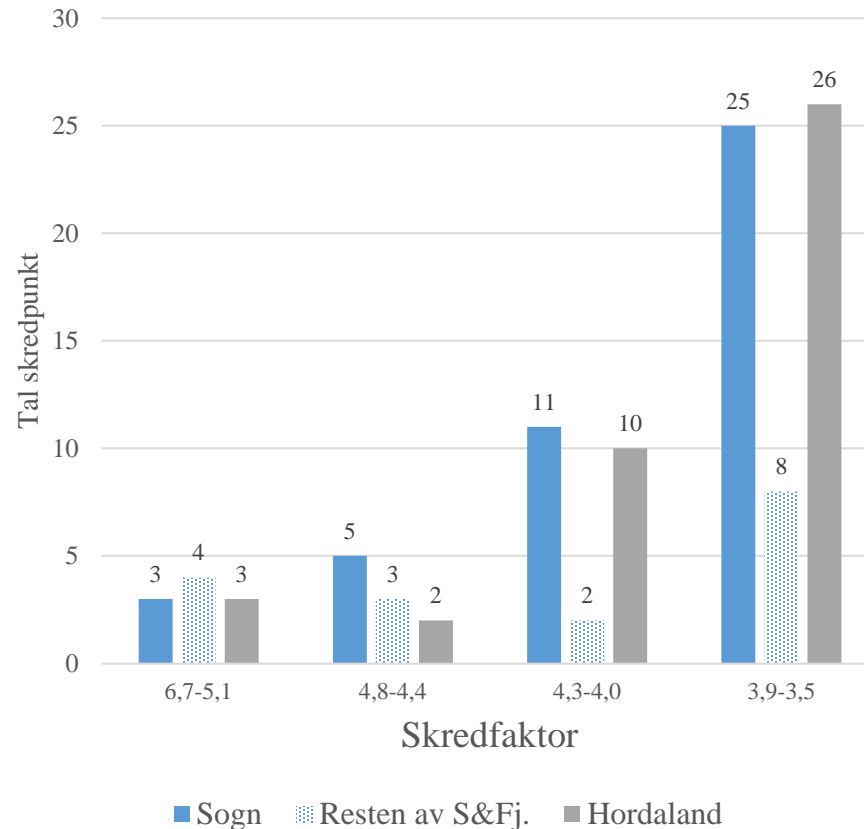


Rassikring

- Den statlege delen av den nasjonale «potten» er borte
 - Lagt inn i sekkepost 30 – Store riksveginvesteringar
- Fylkespotten
 - 930 MNOK
 - Auke på 4 %
- Otte for framdrifta i arbeidet med gjennomføringsplanen
 - Frist 2023
- Høyring blant fylkeskommunane på justert Skredfaktormodell
 - Vestlandet taper stort
 - Truleg òg Sogn



Sogn har særeigne utfordringar



- Mest rasutsette vegar i landet
 - Sogn har 5 % av folketalet i Vestland
 - Men klårt flest skredpunkt med høg eller middels faktor
- Mange og lange tunnelar
- Mange fjellovergangar er krevjande
 - Særleg på vinterstid
 - Dårleg regularitet
- Avhengig av båt og ferje
- Få, lange og krevjande omkøyringsalternativ

Ikkje gjer så store endringar!

- Enklare for SVV, men tek ikkje omsyn til:
 - Stengingsfaktor
 - Skredfarestengingsfaktor
 - Naboskredfaktor
- Skredbreidde er eit nytt element
- Trafikkmengd, skredsannsyn og omkøyringsfaktor er endra
- Slår heilt galt ut for Sogn
 - Fv. 55 Esefjordbrua rykker ned 335 plassar
 - Fv. 5600 Arnafjorden rykker ned 405 plassar
 - Fv. 53 Vest for Finnsåstunnelen rykker ned 172 plassar
- Modellen er ikkje brukbar i møte med regionale prioriteringar, skredkompetanse og opplevd skredfare



Lærdalstunnelen

- 1) Sogn regionråd prioriterer ein KVU
- 2) Dersom vi ikkje får ein KVU, kva skal vi krevje som eit godt stengingsregime og kva skal vera avbøtande tiltak?

- Plenumsdiskusjon