



SAKSFRAMLEGG

Sakshandsamar: Ragnhild Lønningdal	Arkivkode: FA-Q10
Arkivsaksnr: 18/554	Løpenr: 19/7838
Sakstype: Politisk sak	

SAKSGANG

Styre, utval, komité m.m.	Møtedato	Saksnr
Kommunestyret	17.10.2019	054/2019

Kommunedelplan for fv 49 forbi Tokagjelet - Offentleg ettersyn Uttale frå Samnanger

17.10.2019 Kommunestyret:

Handsaming i møtet:

Nils Aadland (A) meinte at det kom for lite fram kva ulemper dette prosjektet vil få for Samanger.

Monica Tjønna (Sp) bad om eit gruppemøte.

Etter gruppemøte sette Tjønna fram følgjande framlegg til vedtak:

- *Grunna auka belastning på vegen i Samnanger i forbindelse med tunnel gjennom Tåkagjelet, så ynskjer vi utbetring og trafikksikringstiltak som avbøtende tiltak.*
- *Samnanger kommune støtter ikkje alternativet med utløp på Jarland.*

Det vart røysta over framlegget til Monica Tjønna (Sp) punktvis.

Punkt 1 vart samrøystes vedteke.

Punkt 2 vart vedteke med 11 mot 10 røyster

For punkt 2	Imot punkt 2
Knut Harald Frøland (Bl)	Martin Haugen (Bl)
Anja Elisabeth Gjerde Markhus (Bl)	Jon Magne Borgevik (pol.uavh.)
Lena Tveit (Bl)	Øyvind Strømmen (MDG)
Solveig Vassenden (Bl)	Nils Aadland (A)
Øyvind Røen (Sp)	Gunn Østvik Petersen (A)
Monica Tjønna (Sp)	Harald Boge (A)
Ingvild Raftevoll Borgevik (Frp)	Roger Gjerde Urås (A)
Arild Røen (H)	Bright Olav Gåsdal (A)
Sture Tveit (H)	Odd Arne Haga (Frp)
Inge Aasgaard (Krf)	Gunnar Bruvik (Frp)
Gunn Totland Moss (Krf)	
Totalt: 11 røyster	Totalt: 10 røyster

KS- 054/2019 Vedtak:

- Grunna auka belastning på vegen i Samnanger i forbindelse med tunnel gjennom Tåkagjelet, så ynskjer vi utbetring og trafikksikringstiltak som avbøtende tiltak.
- Samnanger kommune støtter ikkje alternativet med utløp på Jarland.

Rådmannen sitt framlegg til vedtak:

Samnanger kommune har ingen merknader til offentlig ettersyn av kommunedelplan for fv 49 forbi Tåkagjelet. Alle alternativa er grundig konsekvensutgreidde, og valet mellom dei kviler mest på moglegheitene for finansiering.

Kva saka gjeld:

Det er utarbeidd forslag til kommunedelplan (KDP) med konsekvensutgreiing (KU) for fylkesveg 49 mellom Steinsdalen og Frøland. Strekninga ligg i kommunane Kvam og Samnanger. Formålet med planarbeidet er å fastleggje framtidig vegløyising for fylkesveg 49 forbi Tåkagjelet. Dagens veg gjennom Tåkagjelet er svært skredutsett, og i tillegg er det behov for oppgradering av tunnelar. Det vart utarbeidd eit forprosjekt i 2016, og fylkeskommunen vedtok å gå vidare og utarbeide kommunedelplan med konsekvensutgreiing. Planprogrammet for kommunedelplan vart vedteke av Kvam herad og Samnanger kommune i november 2018. Planprogrammet legg til grunn at framtidig veg skal gå i ny tunnel forbi Tåkagjelet, og at eksisterande veg i Tåkagjelet vert stengd for biltrafikk. Hordaland fylkeskommune/Statens vegvesen er etter lova tiltakshavar og kommunane er ansvarleg planstyresmakt. Planarbeidet er omfatta av forskrift om konsekvensutgreiing. Planarbeidet er gjennomført i regi av Statens vegvesen Region vest. Norconsult har utarbeidd delrapportar og slutført veglinjene. Fylkesveg 7 endra namn til fylkesveg 49 i juli 2019. I og med at det meste av grunnlagsmateriale vart produsert før juli 2019 vil ein finne begge vegnummer i materialet. Kommunedelplan vert lagt ut med fleire alternative veglinjer.

Kommunedelplan består av:

- Planomtale med konsekvensutgreiing
- Plankart
- Føresegner

Grunnlagsmaterialet består av desse dokumenta:

- Teikningshefte, Norconsult
- Illustrasjonshefte 3D, Norconsult
- KU-rapport for landskapsbilete, Norconsult
- KU-rapport for friluftsliv, bu- og bygdeliv, Norconsult
- KU-rapport for naturmangfald, Norconsult
- KU-rapport for kulturmiljø, Norconsult
- KU-rapport for naturressursar, Norconsult
- Trafikkanalyse fylkesveg. 7 Tåkagjelet, Statens vegvesen
- ROS-analyse, Norconsult
- Risikoanalyse tunnelkonsept tunnel, Norconsult
- Geologisk rapport, Statens vegvesen
- Geoteknisk rapport, Statens vegvesen
- Rapport frå flaum- og vasslinjeberekningar, Norconsult
- Notat Flaumvasstander Tåkagjelet, Norconsult
- Støysonekart, Statens vegvesen
- Vurdering av tunnel frå Kvamskogen og vestover, Norconsult
- Vurdering av ulike bompengelopplegg, Statens vegvesen
- Forprosjekt Fylkesveg 49 Tåkagjelet, Statens vegvesen
- Planprogram

Alle dokumenta kan lastast ned frå følgjande internettadresse:

<https://www.vegvesen.no/Fylkesveg/fv7tokagjelet/kommunedelplan>

Offentleg ettersyn og informasjon

Kommunedelplanen og konsekvensutgreiing vert i tråd med Plan- og bygningslova §4-2 og §11-14 lagt ut til offentlig ettersyn og sendt på høyring til aktuelle styresmakter og interesseorganisasjonar.

I samband med utlegginga vert det halde informasjonsmøte og kontordag i dei to kommunane.

Samnanger, tysdag 5.november

- Kl. 13-15 Kontordag, kommunehuset
- Kl. 19-20 Informasjonsmøte, Biblioteket på Bjørkheim

Kvam, torsdag 31.oktober

- Kl. 12-15 Kontordag, på rådhuset i Norheimsund.
- Kl. 18-20 Informasjonsmøte i Norheimsund, på Norheimsund skule

Statens vegvesen sitt samandrag frå planskilddinga summerer opp kva planarbeidet har bestått i og kva tilrådingar dei kjem med:

SAMANDRAG

1.1 Bakgrunn

Dagens fylkesveg 49 gjennom Tokagjelet er svært skredutsett, og det er i tillegg behov for oppgradering av dagens tunnelar. Skredfaren gir risiko for tap av liv og helse, samt risiko for stengt veg, med dei konsekvensane dette kan ha for til dømes samfunnssikkerheit og beredskap og folk sin mobilitet. For å fastsette framtidig trasé for framtidig fylkesveg. 49, forbi Tokagjelet vert det utarbeidd kommunedelplan med konsekvensanalyse.

Fylkesveg 49 forbi Tokagjelet er prioritert i Hordaland fylkeskommune sitt «Investeringsprogram for fylkesvegnett 2019-2029» punkt 5.3.3, med 670 mill. kroner i rassikringsmidlar i perioden 2021-2026.

Det vart varsla oppstart av kommunedelplan i mai 2018, og planprogrammet som gir rammene for planarbeidet, vart vedteke i Samnanger kommune 08.11.2018 og i Kvam herad 13.11.2018.

1.2 Mål

Vedteken kommunedelplan skal avklare framtidig trasé og andre overordna prinsipp for fylkesveg 49 forbi Tokagjelet. Det overordna samfunns målet er at prosjektet skal gje betre framkomst, trafikktryggleik og miljø, samt lågare risiko for hendingar (på fylkesveg 49) knytt til skred. I planprogrammet er det vedteke fylgjande mål og krav:

Effektmål:

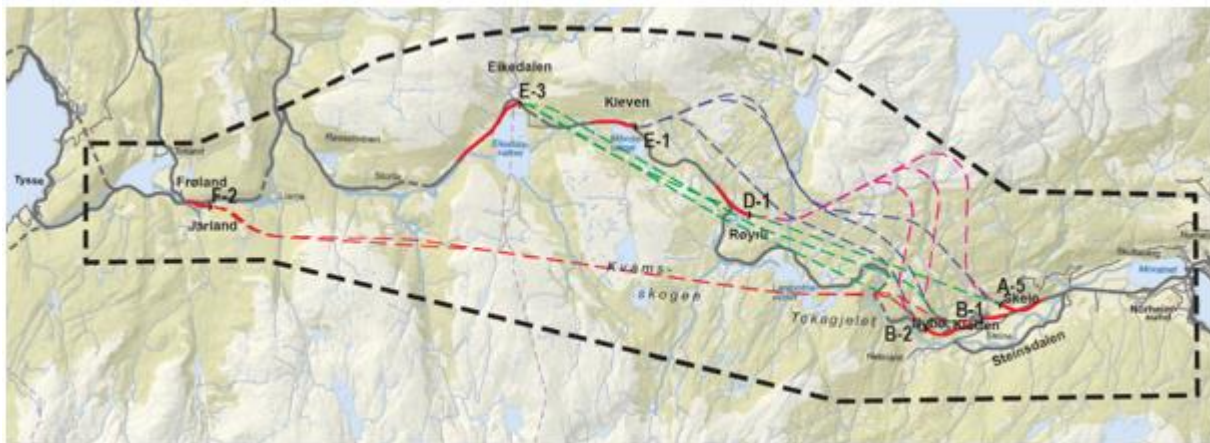
- *Skredsikker veg forbi Tokagjelet*
- *Rask og trygg veg mellom Kvam og Bergen*
- *Rask og trygg veg mellom Norheimsund og Kvamskogen*
- *Tilbod til gåande og syklende forbi Tokagjelet*
- *Minst mogeleg negative konsekvensar for natur- og miljøverdiar*

Krav til løysing:

- *Dagens skredutsette veg gjennom Tokagjelet skal ikkje ha biltrafikk.*
- *Utbygginga må kunne gjennomførast utan at det er behov for å stenge fylkesveg. 7 (no fv. 49) i lengre periodar (fleire veker eller månadar).*
- *Utbygginga av skredsikker veg forbi Tokagjelet må kunne finansierast ved hjelp av 670 millionar kroner i skredsikringsmidlar, og elles ved hjelp av bompengar.*
- *Ny veg skal ha tilfredsstillande tryggleik mot skred, noko som inneber at årleg nominell*

sannsynlighet for skred ikkje skal overstige 1/50 over strekningar på ein kilometer.

1.3 Alternativ



Figur 1.1 Oversikt alternative linjer

Det er tre tunnelinnslag i aust i Steinsdalen. I vest kan tunnelen ende på Kvamskogen (Røyli, Kleven eller Eikedalen), eller gå under heile fjellet til Frøland, til påhogg ved F2 Jarland. Dei ulike tunnelinnslaga kan kombinerast og det gir 12 moglege linjer. På grunn av krav til maksimal stigning på 5 % i tunnel må tunnelane til Røyli og Kleven gjere ein ekstra sving inne fjellet for å ta opp høgdskilnaden til Steinsdalen.

Undervegs i planarbeidet vart påhogg ved Frølandsvatnet og Neteland forkasta. Frølandsvatnet er teke ut pga. svært dårlege grunnforhold, og det vert strekt frårådd å fylle ytterlegare ut i vatnet. Neteland vert forkasta av omsyn til landskap/miljø, samt at påhogg B2 Nybø kan knytast til F2 Jarland med omlag same kostnad.

Ny veg er planlagt etter dimensjoneringsklasse HØ1 Øvrig hovudveg, med vegbreidde 7,5 meter og tunnelprofil T9,5. Fartsgrensa er 80 km/t. Framtidig trafikkmengde for tunnel mellom Steinsdalen og Kvamskogen er estimert til ca. 3200 køyretøy pr døgn, lang tunnel til Frøland vil gje meir trafikk på sikt, ca. 4000 pr. døgn (2050). Figur 1-5 nedanfor syner lengder og kostnader for ulike alternativ.

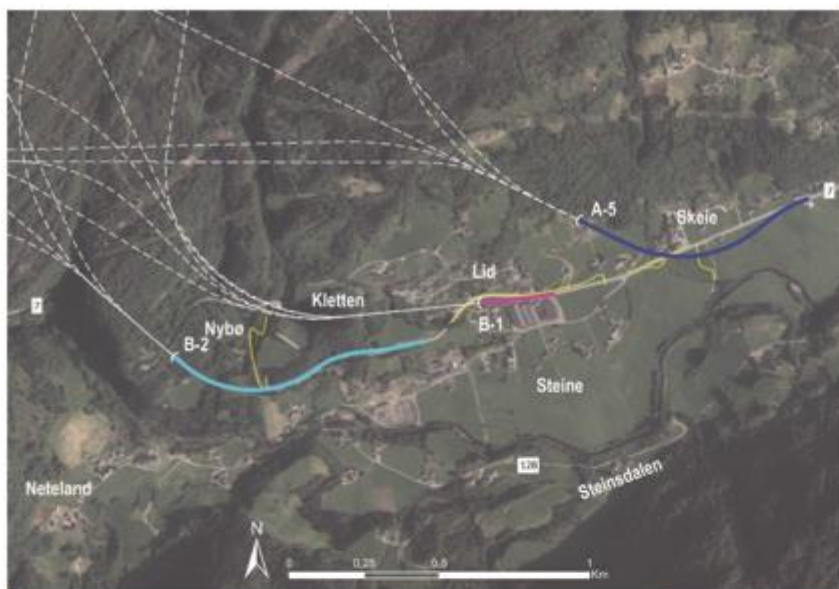
Ny veg vil i varierende grad erstatte eksisterande fylkesveg. Om tunnelpåhogget vert lagt til Kvamskogen vil fylkesveg 49 vest for tunnelpåhogget og ned til Frøland bestå som i dag, og ha same funksjon. Aust for nytt tunnelinnslag vert dagens fylkesveg 49 lokalveg til Kvamskogen.

Forslag til kommunedelplan omfattar ny tunnel forbi Tokagjelet. Dei lange tunnelane gir stort overskot av massar og mange massedeponi er vurderte, men endeleg avklaring må gjerast i reguleringsplan.

Mjuke trafikantar kan ikkje nytte dei nye tunellane, dette vert likt for alle alternativa. Trase for mjuke trafikantar mellom Kvamskogen og Steinsdalen er vurdert, men det er ikkje teke endeleg stilling til løysinga i kommunedelplan.

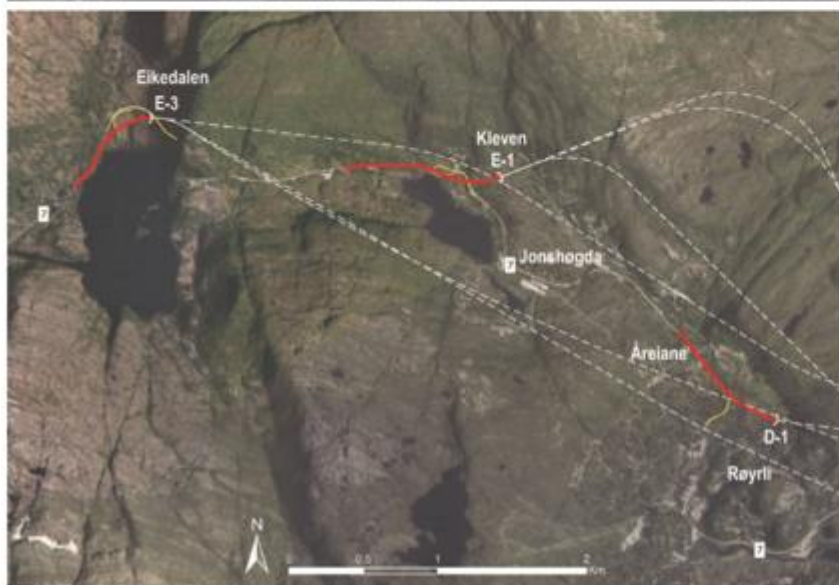
For alternativ som har tunnelinnslag på Kvamsskogen/Eikedalen inngår gang- og sykkelveg og punktutbetringar, på strekninga frå nytt tunnelinnslag og fram til dagens tunnel ved Fossen Bratte, i kommunedelplan. Det er usikkert når desse tiltaka kan realiserast, og dei inngår ikkje i kostnadsberekninga for dei nye tunnelane. Også i konsekvensutgreiinga er desse tiltaka omtalt separat.

Omtale av tunnelpåhogg og nye tunellar:



Figur 1.2 Ortofoto som syner 3 alternative påhogg i aust, i Steinsdalen: A5 Skeie, B1 Kletten, B2 Nybø

Påhogga A5, B1 og B2 kan kombinerast med alle tunnelpåhogg i vest. B2 Nybø ligg ca. 100 m.o.h. Det gir kortare tunnel til Kvamskogen enn frå dei andre påhogga som lågare i terrenget.



Figur 1.3 Ortofoto som syner 3 alternative tunnelinnslag i vest på Kvamskogen: D1 Røyrlø, E1 Kleven og E3 Eikedalen.

Tunnelar til Røyrlø og Kleven får 5 % stigning, medan tunnel til Eikedalen får vel 3 % stigning og kan gå i rett linje frå Steinsdalen.

Jonshøgda er høgaste punktet på Kvamskogen.



Figur 1.4 Ortofoto som syner tunnelinnslag i vest ved Frøland: F2 Jarland.

F2 Jarland kan kombinerast med alle dei 4 tunnelinnslaga i Steinsdalen. Tunnel hit vert flat, men svært lang, minst 13 km.

Alternativ	Stigning i tunnel	Lengde ny tunnel (m)	Total lengde vegprosjekt (m)	Innkorta veg mellom Norheimsund og Tysse (km)	Kostnadsspenn 25% usikkerheit (mrd.)	Kostnad P50(mrd. kr)
D1 Røyrlø - A5 Skeie	5 %	7140	8810	1,3	1,5-2,5	2,0
D1 Røyrlø - B1 Kletten	5 %	7160	8260	0,0	1,5-2,5	2,0
D1 Røyrlø-B2 Nybø	5 %	5880	7600	1,1	1,3-2,2	1,7
E 1 Kleiva-A5 Skeie	5 %	8500	9600	2,9	1,7-2,9	2,3
E1 Kleven -B1 Kletten	5 %	8600	9130	2,5	1,7-2,9	2,3
E1 Kleven -B2 Nybø	5 %	7030	8180	3,0	1,5-2,5	2,0
E3 Eikedalen-A5 Skeie	3,20 %	9720	12170	4,1	2,0-3,3	2,6
E3 Eikedalen -B1 Kletten	3,20 %	9610	11490	3,9	2,0-3,3	2,7
E3 Eikedalen -B2 Nybø	3,20 %	8630	11130	3,9	1,9-3,1	2,5
F2 Jarland-A5 Skeie	1,50 %	14830	15800	7,6	3,0-5,0	4,0
F2 Jarland-B1 Kletten	1,50 %	14620	15020	7,4	2,9-4,9	4,0
F2 Jarland-B2 Nybø	1,50 %	13700	14720	7,2	2,8-4,7	3,7

Figur 1.5 Stigning og lengder, innkorta reiselengde og kostnader for vurderte alternativ.

1.4 Vurderingar

Vurderings-form	Konsekvenstema
Prissatte konsekvenser	Trafikant- og transportbrukernytte
	Operatørnytte
	Budsjettkonsekvens for det offentlige
	Trafikkulykker
	Restverdi
	Skattekostnad
	Støy og luftforurensning
	Klimagassutslipp
Ikke-prissatte konsekvenser	Landskapsbilde
	Friluftsliv/by- og bygdeliv
	Naturmangfold
	Kulturarv
	Naturressurser

Det er utført samfunnsøkonomisk analyse med utgangspunkt i handbok V712 Konsekvensanalyser (Statens vegvesen). Metodikken består av samfunnsøkonomisk analyse som inkluderer prissette og ikke-prissette konsekvensar. I tillegg blir andre relevante tema vurdert, som :

- ROS
- Regionale og lokale verknadar

- Tilleggsvurdering trafikktryggleik og framkomst
- Måloppnåing
- Investeringsbehov langs framtidig fylkesveg 49
- Usikkerheit

Ut frå dette er det gitt ei fagleg tilråding til val av alternativ.

Det er òg utarbeidd eit eige notat om finansiering av tiltaket, der bompengar vert belyst, samt eit notat om korleis tunnelalternativ til Kvamsskogen kan førast vidare vestover, jf. vedtak i Kvam herad.

1.4.1 Samfunnsøkonomisk vurdering

For prissette konsekvensar kjem alternativet B2 Nybø - E1 Kleven best ut målt i netto nytte pr. budsjettkrone. Alternativet gir innspart reisetid og god nytte for trafikantane, samstundes som investeringskostnaden er nest lågaste. Alle alternativa gir negativ netto nytte.

Lang tunnel til F2 Jarland gir størst innsparing i transporttid og kostnader, og størst nytte for trafikantar og transportbrukarar. Også for kostnader knytt til ulykker og forureining, og for ikkje-prisette tema er desse alternativa best. Men investeringskostnaden er svært høg slik at alternativet samla sett kjem etter alternativet B2 Nybø – E1 Kleven. Med ev. rømningstunnel vert alternativa dei dårlegaste pga. høg kostnad.

Alternativa til D1 Røyrlø gjev liten innsparing i reiselengde. Det gir mindre nytte for transportbrukarar, og alternativa kjem samla dårlegare ut enn alternativa til Kleven og Eikedalen fordi det er forholdsvis liten skilnad i høve investeringskostnad.

Generelt sett er konsekvensane for ikkje-prisette tema moderate for alle alternativa - med noko negativ til middels negativ konsekvens. Det er ingen tunnelkombinasjonar som gjev så høg negativ konsekvensgrad at dei ikkje kan veljast. Samla sett kjem dei lengste tunnelalternativa best ut.

Dårlegaste ut kjem alternativ B2 Nybø til D1 Røyrlø og E3 Eikedalen, samt A5 Skeie til D1 Røyrlø.

Alternativ B2 Nybø er eit godt alternativ for dei prissette konsekvensane sidan påhogget gir kortare tunnel og dermed mindre investeringskostnader, men for ikkje-prisette tema er alternativ via B2 Nybø blant dei dårlegaste.

Den kortaste tunnelen mellom B2 Nybø – D1 Røyrlø vil gje den billigaste tunnelen.

Samla sett for prissette og ikkje-prisette konsekvensar er B2 Nybø – E1 Kleven best. Det er lagt vekt på nytte for trafikantane og investeringskostnad, samt at negative verknader for dei ikkje prissette konsekvensane er akseptable. Tabellen nedanfor viser prissette og ikkje-prisette konsekvensar.

1. Prissette konsekvensar	Røyrlø				Kleven				Eikedalen				Jarland			
	D1-A5	D1-B1	D1-B2	E1-A5	E1-B1	E1-B2	E3-A5	E3-B1	E3-B2	F2-A5	F2-B1	F2-B2				
Trafikanter og transportbrukere	667	602	596	990	913	947	1 262	1 219	1 181	2 141	2 106	2 026				
Operatører	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
Det offentlige	-1 518	-1 506	-1 283	-1 777	-1 788	-1 444	-2 059	-2 069	-1 909	-3 206	-3 146	-2 988				
Samfunnet for øvrig	-256	-258	-211	-285	-294	-218	-310	-315	-283	-468	-459	-432				
Netto nytte	-884	-938	-674	-849	-945	-492	-884	-942	-786	-1 310	-1 275	-1 170				
NNB	-0,58	-0,62	-0,53	-0,48	-0,53	-0,34	-0,43	-0,46	-0,41	-0,41	-0,41	-0,39				
Rangering ut frå netto nytte pr. budsjettkrone	11	12	9	8	10	1	6	7	5	4	3	2				

2. Ikke prissette konsekvensar	Røyrlø				Kleven				Eikedalen				Jarland			
	D1-A5	D1-B1	D1-B2	E1-A5	E1-B1	E1-B2	E3-A5	E3-B1	E3-B2	F2-A5	F2-B1	F2-B2				
Naturressursar	--	-	-	--	-	-	--	-	-	--	-	-				
Kulturarv	-	--	--	-	--	--	-	--	--	-	-	-				
Friluftsliv og bygdeliv	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+				
Naturmangfald	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0	-				
Landskapsbilete	--	-	--	--	--	--	-	-	--	-	-	--				
Rangering ut frå ikkje-prissette konsekvensar	10	4	10	7	7	9	4	4	10	2	1	2				

Samla rangering 1 og 2	12	10	11	8	9	4	5	6	8	3	1	2				
------------------------	----	----	----	---	---	---	---	---	---	---	---	---	--	--	--	--

1.4.2 Lokale og regionale verknader

Tunnelane som endar på Kvamskogen gir relativt liten endring for handel og næringsliv. Lang tunnel

til Frøland vil vere meir positivt for pendling og gi større gjennomgangstrafikk via Norheimsund, men samstundes gi mindre handel mellom Kvamskogen og Kvam. Det vert enklare å utvikle hytteområda aust for nytt påhogg.

Samla sett synest tunnel til E1 Kleven og E3 Eikedalen å vere best. Då kan ein utvikle hytteområda ved Jonshøgda og austover utan dei avgrensingar ein hovudveg gir, reisetida til Norheimsund vert om lag den same som i dag for dei fleste på Kvamskogen, samstundes som gjennomgangstrafikken får gevinst.

1.4.3 ROS

Alle alternativa gir ein betre situasjon m.o.t. risiko- og sårbarheit enn dagens veg. Med lang tunnel til Jarland vil det bli lengre utrykkingstid til Kvamskogen. Basert på gjennomført sårbarhetsvurdering så er påhogg A5 Skeie til D1 Røyrlø/ E1 Kleven rangert som dei beste. Påhogg B1 Kletten/ B2 Nybø i aust og E3 Eikedalen i vest er vurdert som dårlegare samla sett.

1.4.4 Trafikktryggleik og framkomst

Alternativ med mest ny veg vil samla sett den gje tryggaste vegen og gi beste framkomsten for gjennomgangstrafikken, og spesielt for tunge køyretøy der lite stigning er viktig. Lang tunnel til Frøland og deretter tunnel til Eikedalen er dei beste alternativa isolert sett ut frå desse omsyn. For reisande mellom Kvam til Kvamskogen vil lang tunnel til Frøland vere ein lang omveg, for desse er A5/B1 Skei/Kletten – E1 Eikedalen/E1 Kleven gi best trafikktryggleik og framkomst.

Stigninga opp på fjellet frå vest vert den same som i dag for alle alternativa til Kvamsskogen. Tunnel til Eikedalen har stigning på vel 3 %, ein unngår Jonshøgda som er det høgaste punktet på fjellovergangen og strekningar med mykje aktivitet langs vegen. For alternativa til Kvamskogen vil E3 Eikedalen vere det beste, med E1 Kleven som nest beste.

Alternativet til D1 Røyrlø har 5 % stigning og gir kortaste tunnelen. På grunn høgdeskilnaden og krav til stigning vert tunnellengda lengre enn den geografiske avstanden skulle tilseie, og ein kjem ut forholdsvis langt aust på Kvamskogen. Det vert lite innkorting av vegen, og framtidig fylkesveg går via Jonshøgda som er det høgaste punktet med mykje aktivitet langs vegen.

Tunnelpåhogg B2 Nybø er det klårt dårlegaste i Steinsdalen. Det medfører bratt stigning på ca. 7.7 % på veg i dagen opp mot tunnelinnslaget, forutsett at ein senkar dagens veg ned ca. 6 meter. Slik terrenget er vil det ikkje vere råd å utbetre denne stigninga seinare. Store køyretøy vil ha låg fart inn i ny tunnel, og med tunnel til Røyrlø og Kleven på 5 % vil dette vare gjennom heile tunnelen. I motsett køyreretning er standardsprang i bakken nedover mot Lid uheldig med tanke på trafikktryggleik. Det må påreknast mellombelse stengingar i samband med anleggsarbeidet for å senke vegen mellom bomstasjonen og Eikehaugen.

1.4.5 Usikkerheit

Det er noko usikkerheit knytt til utforming av tunnelar til Jarland. Desse er lengre enn 10 km og det kan bli krav om rømmingsveg. Det vil i så fall gje stor auke i kostnader.

Usikkerheit i kostnadsvurderingane er på 25 % i dette plannivået. Det gir stor spennvidde i høve investeringssum, kor stor sum som manglar finansiering og ev. bompengetakst.

1.4.6 Måloppnåing

Alle alternativa vil gje betre framkomst, trafikktryggleik og miljø.

Alle alternativ gir rassikker veg forbi Tokagelet. Ser ein på heile planområdet mellom Steinsdalen og Frøland vil det vil framleis vere risiko for skred mellom Frøland og Eikedalen.

Alle alternativ vil gje raskare og tryggare veg mellom Kvam og Bergen, men for reisande mellom Kvam og Kvamskogen vert det ein omveg med tunnel til Frøland. For begge reisemåla sett under eitt

vil tunnel til E2 Kleven og E3 Eikedalen vere best.

Alle alternativ til Kvamskogen kan vidareførast vestover mot Samnanger i eit framtidig byggjesteg.

1.4.7 Finansiering

I planprogrammet er det bl.a. stilt fylgjande krav: «*Utbygginga av skredsikker veg forbi Tokagjelet må kunne finansierast ved hjelp av 670 millionar kroner i skredsikringsmidlar, og elles ved hjelp av bompengar*»

Det ikkje vera råd å finansiera nokon av alternativa berre med offentlege midlar, om ramma på 670 mill. kr ligg fast.

Alternativ B2 Nybø – D1 Røyrlø er den billigaste tunnelen og kan byggjast innanfor 1300-2200 millionar kroner. Alternativet vil gje lågaste bompengetakst. Alternativ til E1 Kleven er noko dyrare enn alternativ til D1 Røyrlø, men gir meir gevinst for brukarane i høve reisetid og trafiksikkerheit.

Framtidig behov for investeringar på veg i dagen på Kvamskogen vil og vere mindre for E1 Kleven enn for alternativ til D1 Røyrlø.

Alternativa til F2 Jarland har ein kostnad mellom 2800 – 4700 mill. kr (tunnel med eit løp). Sjølv om ein legg til grunn eit optimistisk syn og at endeleg kostnad vert i nedre del av kostnadsramma vil det likevel krevje ei at ein klarar å finne finansiering for minst 1700 millionar. Med dei gjeldande rammene for off. løyving vil det ikkje vere muleg å finansiere tunnel til Frøland. Det kan òg vere vanskeleg å finansiere tunnel til Eikedalen.

I samsvar med bestillinga frå planprogrammet er det utarbeidd ei vurdering i høve bompengefinansiering «*Vurdering av ulike bompengeopplegg for finansiering av fv. 7 Tokagjelet*». Denne ligg som vedlegg til kommunedelplanen.

1.5 Tilråding

Alle alternativ inneber lang tunnel, ei stor investering, og den valde løysinga gir truleg føringar for trafikksystemet i mange tiår. Som vist i konsekvensutgreiinga er det noko skilnad på fordeler og ulemper ved dei ulike alternativa: Hovudkonklusjonen er at likevel at alle dei ulike alternativa er akseptable ut frå dei omsyna som inngår i konsekvensutgreiinga og vegnettet elles. Kostnadene for alle alternativ er høge. I tillegg til vurderingane i konsekvensutgreiinga, vil vurdering av kva alternativ det er muleg å finne finansiering for, vere viktig når med tanke på realisering av prosjektet.

Ut frå konsekvensutgreiinga og målsettingane i planprogrammet er hovudkonklusjonane slik:

- Av alternativa til Kvamskogen er alternativ som endar på E1 Kleiva og i E3 Eikedalen betre enn alternativ til Røyrlø. I Steinsdalen vil påhogg ved A5 Skeie legge beslag på mykje dyrka mark med høg kvalitet, og gje ei fylling som vil vere dominerande for busetnaden nær påhogget. Påhogg ved B1 Kletten gir litt mindre innspart reisetid og gjennomgangstrafikken kjem nærmare nærmiljøet ved Lid, enn ved påhogg A5 Skeie. Påhogg ved B2 Nybø vil ha underkant av 8 % stigning opp mot Nybø.
- Lang tunnel til Jarland er beste alternativet ut frå omsyn til nytte og framkomst for gjennomgangstrafikk, og for miljø og trafikktryggleik, samt målet om rask og trygg veg til Bergen. Alternativet vil medføre at kontakten mellom Kvam og Kvamskogen vert svekka. Alternativet vert rådd ifrå pga. stor kostnad, manglande måloppnåing og usikkerheit knytt til utforming av tunnel.
- Tunnel til Eikedalen oppfyller målsettingane med rask og trygg veg både til Bergen og

Kvamsskogen, og har samstundes mindre stigning enn dei andre alternativa til Kvamsskogen. Om alternativet let seg finansiere vil det vere eit godt alternativ.

- For dei kortaste tunnelalternativa vert det vurdert slik at B2 Nybø – E1 Kleven er best. Det er det gunstigaste alternativet samfunnsøkonomisk sett med best netto nytte pr. budsjettkrone, i hovudsak pga. innspart reisetid samstundes som investeringskostnaden er nest minst.

Investeringa er likevel noko høgare enn kortaste alternativ B2 Nybø - D1 Røyrlø, men tunnel B2 Nybø - E1 Kleven gir betre trafikktryggleik og større nytte for trafikantane. Ein eliminerer behov for framtidig opprusting /trafikktryggingstiltak på strekninga Røyrlø – Kleven. Største ulempa med alternativet er stigninga opp til påhogget ved B2 Nybø, og er det rom for å forlengje tunnelen ned til B1 Kletten vil det vere gunstig.

Alternativa til Røyrlø er prioritert langt nede sjølv om dei har lågaste kostnad, fordi alternativet gir minst nytte, framkomst og trafikktryggleik. Det gir behov for framtidige investeringar langs eksisterande veg på strekninga vest for Røyrlø. Ved å forlengje tunnelen med 1 km til Kleven får ein ca. 2 km innspart reiselengde, og unngår gjennomgangstrafikk i området ved Jonshøgda.

- Alternativ B2 Nybø – D1 Røyrlø gir den kortaste tunnelen, krev minst investering, og løysar hovudutfordringa på vegstrekninga som er skredsikring av Tokagelet. Alternativet gir mindre nytte og trafikktryggleik enn alternativa rangert høgare, og ein nyttar dei minst gunstige påhogga ut frå trafikktryggleik og framkomst for trafikantane.

[Samandrag slutt]

Vurderingar og konsekvensar:

Det lange og flate tunellalternativet til Jarland er beste alternativet ut frå omsyn til nytte og framkomst for gjennomgangstrafikk, og for miljø og trafikktryggleik. Det kunne også ha gjeve eit oppsving for næringsdrivande i Samnanger, fordi reisevegen mellom Norheimsund og Kvamsskogen ville blitt mykje lengre. Me ser det likevel som heilt usannsynleg at dette alternativet kan finansierast, og kommenterer såleis ikkje arealbruken på Jarland noko vidare.

Alternativet til Eikedalen ser me også på som usannsynleg med tanke på finansiering, men sannsynleg nok til å koma med nokre kommentarar.

Begge alternativa i Samnanger (Jarland og Eikedalen) vil gje betre veg og innsparingar i reisetid av ein slik storleik at vegvesenet legg til grunn ein monaleg trafikkauke både for lokalreiser og aust-vest-reiser. Difor er det i Eikedalen teikna inn gang- og sykkelveg heilt ned til Fossen bratte tunell, men bygging av denne ligg likevel ikkje inne i prosjektet:

«Dersom ein vel alternativ som endar på Kvamsskogen vert dagens fylkesveg 49 frå Frøland og fram til tunnelinnslaget vere del av framtidig hovudveg. I eit 40-års perspektiv er det sannsynleg at det må gjerast utbetringar på denne strekninga om den skal fungere som trygg og effektiv veg, og oppretthalde dagens fartsgrense.

I den samfunnsøkonomiske vurderinga av nye tunnelar ovanfor er kostnader samband med Utbetring/gangsykkelveg/trafikktryggingstiltak langs eksisterande veg ikkje teke omsyn til. Dette er tiltak som ikkje er prioritert av fylkeskommunen og det er svært usikkert når desse kan gjennomførast. Om ein tek med kostnader til tiltak/utbetring langs eksisterande veg vil lange tunnelar komme forholdsvis betre ut pga. at kostnaden med korte alternativ ville blitt høgare.» (s. 91 i planrapporten)

Samnanger kommune skal i samarbeid med Kvam herad byggja ut offentleg vatn- og avløpsnett på denne strekninga, og me er i gang med å starta opp reguleringsplanarbeid. I den samanheng vil det også bli regulert gang- og sykkelveg i same trasé. Me har god von om at denne er ferdig etablert før trafikkauken eventuelt er ein realitet, fordi kommuneplanens arealdel har rekkjefølgekrav om gang- og sykkelveg fram til nye/utvida område for fritidsbustader nedover mot Fossen bratte. Dette kan løysast med bruk av utbyggingsavtalar.

Detaljar omkring arealbruken vil me koma tilbake til ved ein eventuell reguleringsplan for dette tunellalternativet. Me ser ingen store konflikter som gjer at me vil rå i frå Eikedalenalternativet, men 1 fritidsbustad må rivast og noko dyrka mark vert nedbygd (20 dekar).

Prosjektet må delfinansierast av bompengar, og regelverket seier at bomstasjonane skal plasserast slik at alle som må passera har faktisk nytte av vegutbetringa. Me går ut i frå at dette blir grundig utgreidd i bompengesaka som skal leggjast fram for stortinget, og kommenterer såleis ikkje detaljar rundt dette no.

Oppsummering

Administrasjonen har ingen særskilde merknader til planutkastet. Alle alternativa er grundig konsekvensutgreidde, og valet mellom dei kviler mest på moglegheitene for finansiering.