
Saksnr: 2020/56359-5
Saksbehandlar: Matti Torgersen
Dato: 26.10.2021

Til: Hovudutval for samferdsel og mobilitet
Fylkesutvalet

Frå: Fylkedirektøren

Fv 49 Tokagjelet - Forprosjekt - Finansiering

Føremålet med dette notat er å informere om status for vidare planlegging og arbeid med å finne ei finansieringsløyning av fv. 49 Tokagjelet. Vegen er ei viktig strekning for Hardanger, og er omkøyingsveg når E16 er stengt.

Dagens fylkesveg 49 gjennom Tokagjelet er svært skredutsett, og tunnelane har behov for oppgradering for å tilfredsstille krava i forskrifta om tunneltryggleik. Snauhaugtunnelen og Tokagjeltunnelen er høvesvis nr. 7 og 8 på Statens vegvesen si behovsliste for skredpunkt i Vestland, og har plass nr. 1 og 2 på lista som er utarbeida som fagleg grunnlag for skredsikring i samband med RTP.

Kommunedelplan

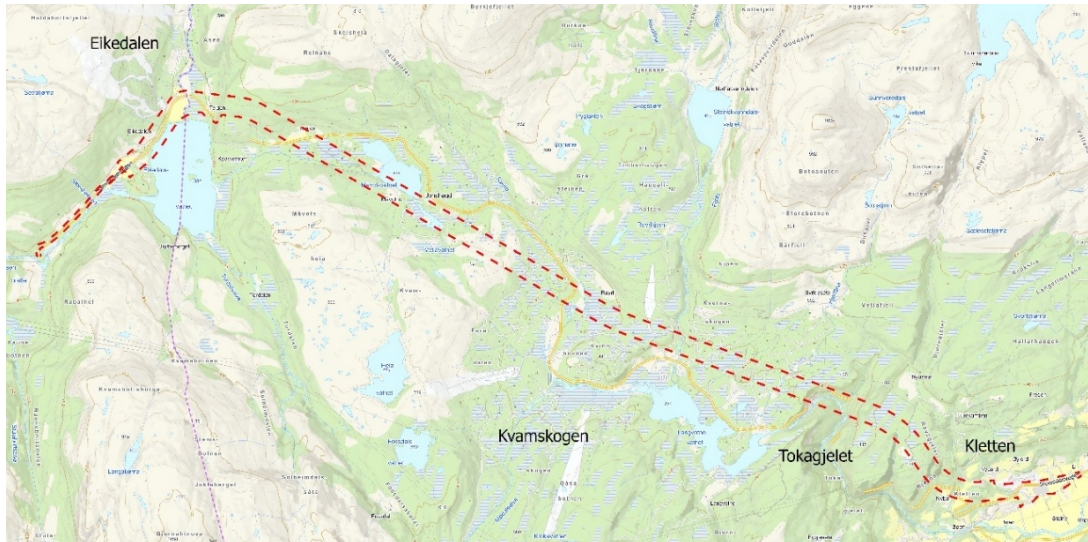
På bakgrunn av dette og for å fastsette trasé for framtidig fylkesveg 49, vart arbeidet med kommunedelplan for prosjektet utarbeidd. Planen vart vedtatt 29. mai 2020 i Kvam heradsstyre og 28.10.20 i Samnanger kommunestyre. I kommunedelplanen ligg det til grunn at det skal byggjast ny veg i tunnel for å løyse skredproblematikken, i tillegg til veg i dagen ved tunnelpåhogga.

Forprosjekt

Ei prosjektgruppe ved avdeling for infrastruktur og veg har gjennomført eit forprosjekt for fv. 49, for å gje Vestland fylkeskommune eit fagleg grunnlag til å ta stilling til prosjektet. Forprosjektet har teke utgangspunkt i måla for prosjektet som er å gje betre framkome, trafikktryggleik og miljø, samt lågare risiko for hendingar knytt til skred.

Trase og trafikk

Forprosjekt tar utgangspunkt i kommunedelplanen sitt tilrådde alternativ for vegtrase; B1 Kletten - E3 Eikedalen. Bandleggingsona er vist i figuren under, og blir utgangspunktet for vidare reguleringsplanarbeid for veglinja. Total veglengde er på 11 490 meter, der 9300 meter er i tunell under Kvamskogen.



Ny veg skal dimensjonert som vegklasse Hø1 Øvrig hovudveg, jf. handbok *N100 Veg- og gateutforming* frå 2019. Det betyr at vegen skal ha ei breidde på 7,5 meter, fartsgrense 80 km/t og at tunnelen byggest med eit tunnelprofil på T9,5.

Framtidig trafikkmengd for tunnelen mellom Steinsdalen og Kvamskogen er estimert til ca. 3200 køyretøy per døgn. Aust for tunnelpåhogget i Eikedalen vil dagens fylkesveg bli omgjort til lokalveg for Kvamskogen, medan vegen gjennom Tokagjelet skal stengjast grunna skredfare.

Kontraksstrategi

Forprosjektet anbefaler å gjennomføre dialog før sjølve utlysinga av prosjektet. Dette kan gjerast via ei rettleiande kunngjering, for å få eventuelle innspel på konkurransegrunnlaget frå leverandørar.

Strengt krav frå reguleringsfasen legg føringar til prosjektet, og det er lite rom for tilpassingar i vald løysing. Difor vil konkurranse med forhandling vere å føretrekke som val av ein anskaffingsprosedyre. Dette gir oppdragsgjevar moglegheit til å avklare kven av leverandørane som har forstått oppdraget på best måte.

For val av entreprisform er det mange faktorar som spelar inn og forprosjektet har gjort greie for ulike entreprisformer som kan vere aktuelle. På grunn av utfordringa med massehandtering og trafikkavvikling i prosjektet anbefaler forprosjektet å nytte ein totalentreprise som omfattar både tunneldriving og vegutbetringar. Dersom ein ikkje legg for sterke føringar for massehandteringa og trafikkavviklinga, vil ein kunne nytta kompetansen og erfaringa til entreprenør på dei særlege utfordringane i prosjektet. Spesifisert gjennom anbudsgrunnlaget for totalentreprisen kan ein tiltransportere rådgjevarar frå tidlegare prosjektfase til totalentreprenør. Desse rådgjevarane kan dra med seg arbeid og erfaringar planfase inn i utføringsfasen i prosjektet.

Massehandtering

Hovudutfordringa i prosjektet er det store masseoverskotet som bygging av tunnel forbi Tokagjelet vil gje. Frå tunneldrivinga vil ein få omlag 900 000 m³ massar. Forprosjektet har sett på mogelegheita for samfunnsnyttig gjenbruk av overskotsmassar på utvalde punkt på fylkesvegstrekningar i nærleiken. Nokre av strekningane er ein del av *Strekningsvise utgreiingar* og såleis prioriterte strekningar. Det er og gjennomført møte med Kvam herad og Samnanger kommune med spørsmål om kommunane har behov for overskotsmassar, og om dei kjenner til private aktørar som kan ha behov for dette.

Geologisk rapport viser at det er noko utfordrande geologi i bandleggingsområdet. Det finst mykje mjuke bergartar som fylitt og grønstein i området. Generelt er det slik at mjuke bergartar ikkje eignar seg til vegoverbygning (over trau), men kan nyttast i fylling eller langt ned i vegoppbygninga (under trau). På bakgrunn av dette må ein forvente at ein stor del av tunnelmassane ikkje kan nyttast til sjølve vegoppbygninga, men at massane i større grad må blir køyrt på permanente deponi. Difor er det nødvendig at deponiområda som er nemnde i kommunedelplanen vert sett vidare på i reguleringsplanfasen.

Det er viktig å merke seg at berggrunnen ikkje er prøvetatt. Resultat frå geologisk rapport er tatt ut frå berekningar og generelle erfaringsverdiar og er såleis usikre. Vidare geologisk kartlegging og grunnboringar vil skje i neste planfase.

I forprosjektet har ein ikkje rekna på klimaavtrykk, kostnadar og miljømessige konsekvensar av transport av overskotsmassar. Om ein ser vekk frå dette tilrår forprosjektet å nytta overskotsmassar til vegutbetningsprosjekt langs fv. 48 og fv. 576 Norheimsund-Gjermundshavn. Punkta forprosjektet har kome fram til kan ta imot om lag 1/3 av det totale masseoverskotet. Resterande massar vert foreslått brukt til heving og arrondering av landbruksareal eller næringsareal, og i permanent deponi.

Klimasatssøknad

Potensialet for økonomi og miljø sparing gjennom eventuell gjenbruk av stein er betydeleg på grunn av det store masseoverskotet i prosjektet. Vestland fylkeskommune søkte Miljødirektoratet om å få prøve det utvikla verktøyet SteinLCA i Tokagjelprosjektet og fekk innvilga søknaden. SteinLCA er utvikla gjennom forskingsprosjektet *Kortreist stein* og blir nytta for å tydeleggjere miljøeffekten av ulike alternativ for massehandtering i anleggsprosjekt som involverer uttak og transport av stein.

Finansiering

Totalkostnaden for prosjektet er etter anslag i 2019 satt til 2,48 mrd. 2019-kr (P50). Det er stor uvisse i anslaget, og likt sannsyn for at prosjektkostnadane blir høgare som lågare enn P50-nivået. Prosjektet er foreløpig ikkje fullfinansiert, men er høgt prioritert i skredsikringslistene.

Vestland fylkeskommune si årlege ramme til skredsikringsmidlar er på om lag 425 mill. I økonomiplanen i tidlegare Hordaland fylkeskommune var det avsett 670 mill. 2017-kr til fv. 49 Tokagjelet.

Det er vanleg å rekne med 19 prosent i kompensasjon for meirverdiavgift av prosjektkostnadane. Føreset ei kostnadsramme på 2,5 mrd. kr gjev det i underkant av 500 mill. kr i mva. kompensasjon.

Med dei tidelgare avsette skredsikringsmidlar og mva. kompensasjon vil ein kunne finansiere 1,1-1,2 mrd.kr av prosjektkostnadene. Det vil vere krevjande å skulle finansiere fv. 49 Tokagjelet med bruk av ytterlegare skredsikringsmidlar, då det vil gå ut over finansieringa av andre skredprosjekt som er planlagde i Vestland,. Dersom ein ikkje nyttar meir av skedsikringsmidlane, vil det mangle 1,3-1,4 mrd. kr for å kunne fullfinansiere prosjektet, dersom ein ikkje skal ta inn bompengar. Dette under føresetnad av at kostnaden vert 2,5 mrd. kr.

Bompengar vil kunne finansiere delar av dei manglande midlane, men vil ikkje kunne finansiere det resterande gitt at bompengenivået ikkje skal bli uforholdsmessig høgt. Finansieringsplanen vil krevje ytterlegare bruk av fylkeskommunale midlar, enten meir av skredsikringsmidlane, eller ved bruk av andre investeringsmidlar.

Det har vore argumentert med at ein ikkje bør nytte bompengefinansiering for å løyse skredproblematikk. Dagens veg over Kvamskogen har låg kvalitet og er trafikkfarleg, og målet med dette prosjektet både å gje betre framkome, trafikktryggleik og miljø, samt sikre at oppfyljing av krava i tunneltryggingsforskrifta, slik at fylkesdirektøren omfattar prosjektet som meir enn berre eit skredsikringsprosjekt.

Bruk av tunnelmassar til anna vegutbygging

I tillegg til bygging av tunnelen bak Tokagjelet har forprosjektet foreslått at 1/3 av det totale masseoverskotet skal bli nytta til punktutbetring langs fylkesvegane mellom Norheimsund og Gjermundshavn. Dersom det er politisk vilje til ei slik bruk av masseoverskot og utviding av prosjektet, krev dette noko meir midlar.

Vidare framdrift

Ny tunnel fv. 49 Tokagjelet er foreløpig ikkje finansiert. Før prosjektet er fullfinansiert, er det ikkje anbefalt oppstart av arbeidet med reguleringsplan, som er neste steg i prosessen med å få fram prosjektet. Reguleringsplanar er gyldige for oreigning i 10 år og bør difor vere så ferske og oppdaterte som mogleg. Då reduserer ein risikoen for å måtte lage ny reguleringsplan, eller gjere reguleringsendringar.

Statens vegvesen skal utarbeide ei konseptvalutgreiing (KVU) for strekninga E134-Bergen. Det er venta at KVU E134-Bergen vert sendt på høyring våren 2023. Vidare arbeid med løysing for fv. 49 Tokagjelet må koordinerast med Statens vegvesen sitt KVU-arbeid.

Vestland fylkeskommunen vil gå i dialog med Kvam herad om finansieringsløysing for fv. 49 Tokagjelet. Det vil krevje vedtak om oppstart av arbeid med å utarbeide ein bompengesøknad i dei to kommunane og i fylkeskommunen. Finansieringa av prosjektet vil vidare bli vurdert i samband med investeringsprogrammet for regional transportplan (RTP), som skal bli handsama juni 2022.

Vedlegg: Fv. 49 Tunnel forbi Tokagjelet - forprosjekt