



Arkivnr: 2016/149-24

Saksbehandlar: Jon-Rune Smørdal

Saksframlegg

Saksgang

Utval	Saknr.	Møtedato
Utval for miljø og samferdsel		05.06.2019
Fylkesutvalet		20.06.2019

Folgefonn tunnelen - rapport om oppgraderingsbehov

Samandrag

Rapporten viser at kostnadsanslag for å innfri krav i «Tunnelsikkerhetsforskriften» i Folgefonn tunnelen har auka mykje frå 259 mill. 2017-kr til 476 mill. 2019-kr.

Før ein konkluderer på kva som skal vere omfang og framdrift for oppgradering av Folgefonn tunnelen meiner fylkesrådmannen følgjande må vere på plass:

- Nærare fagleg vurdering av kva ein kan/bør søkje om unntak frå krav og kva konsekvensar dette vil føre til både med omsyn til risikovurdering og kostnader.
- Ny samordna plan for tunneloppgradering i nye Vestland fylkeskommune forankra i budsjett-økonomiplan og RTP. Finansiering av oppgradering av Folgefonn tunnelen og tunneloppgradering generelt vil verte krevjande for Vestland fylkeskommune. Før ein konkluderer på omfang av tiltak meiner fylkesrådmannen dette må sjåast i samanheng med ei heilskapleg plan, dei totale økonomiske rammene, andre behov på fylkesvegnettet som skal vurderast samla ved utarbeiding av budsjett og ved utarbeiding av RTP for Vestland fylkeskommune.
- Avklaring av statleg finansiering/bidrag i Statsbudsjettet for 2020 og konsekvensane av det nye inntektssystemet for fylkeskommunane frå 2020.

Økonomi: Oppgradering av Folgefonn tunnelen etter krav i «Tunnelsikkerhetsforskriften» vil koste 476 mill. 2019-kr etter nytt anslag og vil vere utfordrande å finansiere.

Klima: Utbetring av avløpssystem i tunnelen vil redusere risiko for forureining om utslepp oppstår.

Folkhelse: Ei oppgradering vil auka tryggleik for trafikantane i tunnelen.

Regional planstrategi: Prosjektet er så omfattande at prioritering og omfang bør vurderast nærare i utarbeiding av RTP for Vestland fylkeskommune med handlingsprogram.

Forslag til innstilling

1. Fylkesutvalet ser det vert store utfordringar med å finansiere oppgraderingane av Folgefonntunnelen etter nytt kostnadsanslag, og minner om at det er eit stort behov for å auke dei statlege overføringar slik at det vert i samsvar med dei faktiske utgiftene «Tunnelsikkerhetsforskriften» fører med seg. Staten har ansvar for «Tunnelsikkerhetsforskriften», og må ta ansvar for finansieringa fullt ut.
2. Fylkesutvalet tilrår at oppgraderingsbehov i Folgefonntunnelen vert sett i samanheng med ein samla plan for tunneloppgradering i nye Vestland fylkeskommune.
3. Fylkesutvalet tilrår at risikoreduserande tiltak som kan gjennomførast før oppgraderinga utan store meirkostnadar (alternativ 0), vert vurdert i samband med budsjettprosessen for 2020.

Ingrid Kristine Holm Svendsen
kst. fylkesrådmann

Håkon Rasmussen
fylkesdirektør samferdsel

Saksframlegget er godkjent elektronisk og har derfor inga underskrift.

Vedlegg

- 1 Rapport om oppgraderingsbehov - Folgefonntunnelen

Fylkesrådmannen, 13.05.2019

Bakgrunn

Følgefonntunnelen vart opna i 2001 og er Noreg sin tredje lengste tunnel, og den lengste fylkesveggtunnelen med sine 11,1 km. Oppgradering av tunnelen etter «Tunnelsikkerhetsforskriften» fører med seg store kostnader. Det var derfor behov for å utarbeide ein rapport for å få vurdert nærare omfang og konsekvensar av ulike alternativ. Fylkestinget løyvde midlar til dette i 2018. Mål med utgreiinga som Multiconsult har utført er følgjande:

- Redusere usikkerheit i kostnadsanslaget frå 40% til 25%
- Revidere og sikre avgjerdsgrunnlaget med utgangspunkt i følgjande alternativ:
 - o Alternativ A: minimum av tiltak for å innfri krav i «Tunnelsikkerhetsforskriften»
 - o Alternativ B: faglege tilrådingar av tiltak som bør inngå i tillegg til det som kjem inn under alt. A, med utgangspunkt i risikovurdering, krav i gjeldande handbøker, TS rapport og tekniske løysingar som påverkar drift og vedlikehald av tunnelen.

I tillegg til alternativ A og B er det sett på risikobildet for tunnelen og i rapport tilråda avbøtande tiltak i tida fram til tunnelen blir rehabilitert (0-alternativ).

Rapporten viser at kostnadsanslag for å innfri krav i «Tunnelsikkerhetsforskriften» i Folgefonntunnelen har auka mykje frå 259 mill. 2017-kr (usikkerheit 40%) til 476 mill. 2019-kr (usikkerheit 25%). Skal ein gjennomføre alle tiltak etter alternativ B er kostnadsanslaget på 622 mill. 2019-kr (usikkerheit 25%). Auken i kostnader vil gjere det enda meir utfordrande å få gjennomført oppgraderinga.

I denne saka med vedlagt rapport er det gjort greie for underlaget for anslaget, generell utfordring med finansiering av alle tunneloppgraderingane, samt drøfting av vegen vidare.

Historikk og status for tunneloppgradering

«Tunnelsikkerhetsforskriften» for fylkesvegar («Forskrift om minimum sikkerhetskrav til visse tunneler på fylkesvegnettet og kommunalt vegnett i Oslo 2014/1566/SD») vart gjort gjeldande 01.01.2015. Føremålet med forskrifta er å sikre lågast tillate tryggleiksnivå for trafikantane i tunnelane med krav til å førebyggje kritiske hendingar som kan sette menneskeliv, miljøet og tunnelanlegg i fare og å sørge for vern i tilfelle ulykker oppstår.

I Hordaland er det 126 fylkesveggtunnelar, men det er 37 av desse som kjem inn under krav i «Tunnelsikkerhetsforskriften». Det er eit stort vedlikehalds- og opprustingsbehov i mange av dei mindre tunnelane, som er så kostnadskrevjande at det ikkje er mogleg å finansiere den innanfor dagens rammer for drifts- og vedlikehaldsbudsjettet i Hordaland fylkeskommune. Grovt sett var vedlikehaldsetterslepet i alle fylkesveggtunnelane kalkulert til rundt 3 mrd. kr i 2016. Dette er svært utfordrande å få finansiert.

Behov for utbetring av Folgefonntunnelen bør etter fylkesrådmannen si vurdering sjåast i samanheng med samla behov for oppgradering av tunnelar. I juni 2018 vart det lagt fram sak om status for utbetring etter «Tunnelsikkerhetsforskriften» i utval for miljø og samferdsel og vidare til fylkesutvalet som gjorde følgjande vedtak:

«

1. Fylkesutvalet tar rapportering av utbetring etter Tunnelsikkerhetsforskriften til orientering og fylkesrådmannen kjem attende til oppdatert framdrifts- og finansieringsplan for tunneloppgradering.
2. Fylkesutvalet ser det vert store utfordringar med å finansiere oppgraderingane av tunnelane. Det er eit stort behov for å vidareføre det statlege bidraget etter 2019 fram til oppgraderingane er gjennomført, samt auke dei statlege overføringar slik at det vert i samsvar med dei faktiske utgiftene Tunnelsikkerhetsforskriften fører med seg.
3. Staten har ansvar for Tunnelsikkerhetsforskriften, og må ta ansvar for finansieringa fullt ut.

«

Som ei oppfølging av dette vedtaket sendte fylkesordførar brev til Samferdselsdepartementet i september 2018. I brevet vart det orientert om dei store økonomiske konsekvensane av forskrifta, manglande finansiering og vedtaket i fylkesutvalet. Fylkesordførar bad om at staten ved Stortinget og Regjeringa tar ansvaret og syter for at fylkeskommunane med mange tunnelar vert sikra økonomiske rammer til iverksetjing av forskrifta.

I brev frå Samferdselsdepartementet 26. oktober fekk fylkeskommunen følgjande tilbakemelding:
 «Det er rett at det er lagt til grunn at 2019 er det siste året fylkeskommunane får særskilt kompensasjon i samband med tunnelsikkerheitsforskrifta. For 2019 ligg det inne i budsjettet 43 589 000 kr til dette føremålet for Hordaland fylke. Vi har merka oss innspelet og tek det med oss i Regjeringa sitt vidare arbeid.»

Fylkesrådmannen kan ikkje sjå at særskilt kompensasjon i samband med «Tunnelsikkerheitsforskriften» er nemnt noko om Kommuneproposisjonen 2020, som vart lagt fram 15. mai. Når Statsbudsjettet blir lagt fram hausten 2020 reknar fylkesrådmannen det blir avklart om ordninga vert foreslått vidareført i ei eller anna form.

I saka som fylkesrådmannen la fram i juni 2018 kjem det mellom anna fram følgjande:

- Fristen for å få utbetra tunellane etter ny forskrift er innan 2025.
- Då plan for utbetring av tunnelar vart vedteken i 2016 vart det lagt til grunn oppgradinga etter alternativ A for alle tunnelane inkl. Folgefonntunelen ville koste til saman 713 mill. 2016-kr.
- Etter ein ny gjennomgang av Statens vegvesen i 2017 kjem det fram at primissane er noko endra og at dette har ført til at samla kostnadsoverslag har auka med 304 mill. kr. til totalt 1077 mill. 2017-kr for oppgradering av 37 fylkesveg-tunnelar. Uvisse i anslaga er framleis på +/- 40%.
- Hordaland er gjennom den særskilte kompensasjonsordninga i perioden frå 2015 til og med 2018 tildelt 163 mill. kr. (dersom ordninga ikkje vert vidareført etter 2019 vil HFK ha fått kompensert i overkant av 200 mill. kr. inkl. løyvinga i 2019).
- Dersom årleg ramme for oppgraderinga på 60 mill. kr vert vidareført vil ikkje tiltaka bli ferdig gjennomført før rundt 2040.
- Fylkesrådmannen konkluderer med at det er fleire usikre moment ved utbetring av tunnelar etter «Tunnelsikkerheitsforskriften», både når det gjeld kostnader, finansiering, omfang og framdrift, så ein må kome attende til oppdatert framdrifts- og finansieringsplan.

Hordaland fylkeskommune har i perioden frå 2015 til og med 2019 sett av totalt om lag 290 mill. kr (budsjettal) til tunneloppgradering etter ny forskrift. Sjølv etter mva-kompensasjon er det i overkant av det fylkeskommunen er tildelt gjennom den særskilte kompensasjonsordninga.

Vegdirektoratet har bedt om at Statens vegvesen region vest sender inn oppdatert kalkyle for kva det vil koste å oppgradere dei tunnelane som står att å oppgradere etter forskrifta. Oversikta (tabell under) for Hordaland vart klar 10.05.2019 der oppdaterte tal for Folgefonntunelen er lagt inn. Tal i tabellen vi har fått frå SVV er gjort om til heile mill. kr og avrunda for å få den meir leseleg.

Tabell 1: Anslag tunneloppgradering, 2019 samanlikna med anslag 2017.

Nr.	Veg nr	Fv-kat	Tunnelnamn	Lengd	ÅDT	Data 2017 i heile mill. 2017-kr			2019 DATA i heile mill. 2019-kr			
						TFS-min 2017	Tillegg tilrådd 2017	sum 2017	TFS-min 2019	Tillegg tilrådd 2019	sum 2019	Uvisse i anslag
1	Fv. 551	Overordna	Følgefonn	11137	1000	259	141	400	476	146	622	25 %
2	Fv. 107	Overordna	Jondal	10085	500	1	3	4	1	3	4	40 %
3	Fv. 544	Overordna	Halsnøy	4170	880	1	3	3	-	-	-	40 %
4	Fv. 569	Øvrig	Modals	3451	400	82	162	244	87	171	258	40 %
5	Fv. 569	Øvrig	Fugleberg	2077	280	66	47	113	70	49	120	40 %
6	Fv. 540	Overordna	Løvestakken	2045	15700	5	117	121	14	92	106	40 %
7	Fv. 566	Overordna	Tirsås	2023	3100	50	1	51	69	1	70	40 %
8	Fv.207	Øvrig	Bjørøy	2012	1550	46	77	123	57	78	135	40 %
9	Fv. 550	Øvrig	Eitrheim	1682	1100	57	98	155	61	104	165	40 %
10	Fv. 7	Overordna	Hagaås	1641	2400	49	5	54	-	-	-	40 %
11	Fv. 567	Overordna	Borga	1554	2600	-	1	1	-	1	1	40 %
12	Fv. 7	Overordna	Folkedal	1370	2100	-	3	3	-	3	3	40 %
13	Fv. 7	Overordna	Børvenes	1234	3900	0	3	3	4	3	7	40 %
14	Fv.49	Øvrig	Stussvikhovda	1217	450	42	114	156	41	116	158	40 %
15	Fv.562	Overordna	Olsvik	1074	19600	10	1	10	15	4	19	40 %
16	Fv.57	Overordna	Lyngfjell	966	4200	34	111	145	48	10	58	40 %
17	Fv. 567	Øvrig	Lonevåg	961	1499	30	31	61	26	31	57	40 %
18	Fv.57	Overordna	Espeland	959	5700	1	0	2	4	1	4	40 %
19	Fv. 569	Øvrig	Slottsporten	950	280	29	20	50	31	22	53	40 %
20	Fv. 572		Torgilsberg	790	600	-	2	2	-	2	2	40 %
21	Fv.48	Overordna	Moshovda	768	1500	4	-	4	5	-	5	40 %
22	Fv. 569	Øvrig	Mostraum	748	280	27	20	46	28	21	49	40 %
23	Fv. 551	Overordna	Fureberg	736	900	27	93	121	29	99	128	40 %
24	Fv. 550	Øvrig	Jona	731	400	23	87	110	25	92	117	40 %
25	Fv. 7	Overordna	Hansagjel	696	2300	33	51	83	33	51	83	40 %
26	Fv.562	Overordna	Stongafjell	694	17600	20	22	42	6	8	14	40 %
27	Fv. 569	Øvrig	Hesjedals	667	320	22	15	37	24	16	39	40 %
28	Fv. 7	Overordna	Fossenbratte	665	2100	23	23	46	25	24	49	40 %
29	Fv. 107	Overordna	Nordrepollen	649	500	1	0	1	1	0	1	40 %
30	Fv. 569	Øvrig	Eikjeto	638	320	22	15	37	23	16	39	40 %
31	Fv. 7	Overordna	Haukanes	635	4900	21	30	51	23	32	54	40 %
32	Fv. 569	Øvrig	Høgaberg	633	320	22	61	83	23	64	87	40 %
33	Fv. 107	Overordna	Torsnes	592	450	0	0	1	0	0	1	40 %
34	Fv 550	Øvrig	Aga	588	1000	8	6	14	8	7	15	40 %
35	Fv. 7	Overordna	Liaros	563	2300	27	10	37	-	-	-	40 %
36	Fv.48	Overordna	Kråkeskar	529	1500	12	-	12	12	-	12	40 %
37	Fv. 569	Øvrig	Høydals	528	280	23	14	37	24	15	39	40 %
Sum						1 077	1 386	2 464	1 293	1 281	2 574	

I oppdaterte tal for 2019 i tabellen ovanfor er dei tunnelane som allereie er oppgradert sett til null. På tross av at nokre tunnelar som Hagaås og Liaros er oppgradert dei siste åra er det totale anslag for restkostnadar auka frå 1077 mill. 2017-kr til 1293 mill. 2019-kr. Hovudårsaka til dette er den store auken i anslaget for oppgradering av Folgefonntunnelen. Vi må merke oss at usikkerheita med anslaga, med unntak av Folgefonntunnelen, er på heile 40%, så det er ein risiko for at kostandane kan auke ytterlegare. Føreset vi at den årlege ramma på 60 mill. kr årleg vert vidareført, og reknar ut frå oppdatert kostnadsanslag i tabellen ovanfor, vil ikkje oppgraderingane verte ferdig før etter 2040.

Dei faglege tilrådingane om kva som bør gjerast av tiltak, når ein fyrst skal oppgradere, vil koste det dobbelte. Det vil seie totale kostnadar på alt. A+B på om lag 2,6 mrd. 2019-kr med ein usikkerheit på 40%. Kva som eventuelt skal gjennomførast av tiltak utanom det som er knytt til forskrifta må vurderast etter ei nærare utgreiing av konsekvensar, risikovurdering, beredskapsomsyn og kost-nytte for kvar enkelt tunnel. Fylkesrådmannen viser her mellom anna til følgjande som står i rapporten om Folgefonntunnelen:

«Tunneler er komplekse i sin oppbygging, og skifte av en type utstyr vil påvirke andre system og fører ofte til at andre system bør repareres eller skiftes ut samtidig, både av hensyn til rasjonell gjennomføring av arbeidene og til totale levetidskostnader. Det er derfor som oftest både kostnadseffektivt og best for trafikantene at alle arbeider som skal gjøres i en tunnel utføres samtidig i en intensiv arbeidsperiode, istedenfor stadig å måtte stenge tunnelen for gjennomføring av mindre arbeider. Det anbefales derfor at oppgraderingen skjer i ett byggetrinn.»

I Hordaland har vi i investeringsbudsjettet definert ein budsjettpost som skal dekke utbetring som følgje av «Tunnelsikkerhetsforskriften» og ein eigen budsjettpost for sikringstiltak og investeringar av vedlikehaldskaraktar i tunnelar. Den siste budsjettposten er meininga også skal dekke investeringar av vedlikehaldskaraktar i tunnelar på alle dei mindre tunnelane som ikkje kjem inn under forskrifta.

Oppdaterte tal frå Sogn og Fjordane

Frå 2020 skal som kjent Hordaland slå seg saman med Sogn og Fjordane. Det er derfor relevant å sjekke ut kva status og planer Sogn og Fjordane har for tunneloppgradering. Dei har 35 tunnelar som skal utbetrast i tunnelrehabiliteringsplanen. Samla kostnadsramme er om lag 2,7 mrd. kr i perioden 2015-2024. Om lag 560 mill. kr er sett av på investeringsbudsjettet (Blaksetunnelen og Seimsdalstunnelen), medan resten på om lag 2,1 mrd. kr må løyvast over vedlikehaldsbudsjettet. Sogn og Fjordane har hatt ein ambisjon om å gjennomføre tunnelrehabiliteringa innan 2024, men grunna stor kostnadsauke knytt nye krav i handbøker generell kostnadsvekst gjer at dei og har store utfordringar med finansieringa.

Gjennomgang av alternativ for oppgradering av Folgefonntunnelen – omfang og kostnader

Tabell 2: Resultat kostnadsanslag (kopiert frå rapport). Alle tal i mill. kr inkl. mva

Kostnad	B	A	Null
Prisnivå	2019	2019	2019
P50 Kostnad	622,49	476,10	11,99
Forventet kostnad	627,04	479,58	12,34
Standardavvik	81,48	64,55	3,26
Relativt standardavvik	13,00 %	13,50 %	26,40 %
Krav til nøyaktighet	25 %	25 %	25 %
Sannsynlighet +/- 25%	94 %	94 %	66 %
Nedre verdi	466,87	357,07	8,99
Øvre verdi	778,12	595,12	14,98
Hovedposter			
Veg i dagen	0	0	0
Konstruksjoner	94,07	94,07	0
Fjelltunnel	100,42	66,32	3,32
Tekniske installasjoner	111,58	84,77	0,05
Andre tiltak	163,68	114,14	5,87
Byggherrekostnader	79,94	61,14	1,57
Grunnerverv	0	0	0
Usikkerhetsfaktorer	77,34	59,15	1,52
Forskjell i % av P50 for B	100 %	76,5 %	1,9 %

Tabellen ovanfor viser kostnadsanslag for alternativa, usikkerheit og hovudpostar i anslaget. I rapport er omfang og skilnad mellom alternativa nærare spesifisert.

I alternativ 0, med kostnadsanslag på om lag 12 mill. kr er det inkludert risikoreduserande tiltak som kan gjennomførast før oppgraderinga (0-10 år) utan store meirkostnader. Følgjande avbøtande tiltak er foreslått:

- Nye bommar, raudblink og LED skilt med kamera.
- Avstandskilt
- Rekkverk i portalområder
- Montere dykkert i eksisterande kummer og midlertidige oppsamling av vaskevatt med ein midlertidig instruks fram til oppgradering.
- Redusere farten i munning på Austrepollen til 60 km/t for å auke tryggleiksnivået fram til lyssetting vert oppgradert.

I rapporten står det mellom anna følgjande om alternativ 0:

«Anbefalte tiltak ansees som risikoreduserende, men det totale risikobildet for tunnelen vil ikke endre tilstrekkelig til at dette alene kan brukes som argument for å utsette oppgradering etter TSF.»
 «Kostnader som gjelder drift og vedlikehold som følge av alminnelig forfall i tunnelen er ikke medtatt i dette anslaget. Løsningen som velges her, samt omfang av forfall som drift og vedlikehold må utføre, vil i stor grad være avhengig av når en oppgradering utføres.»

I alternativ A har eit kostnadsanslag på 476 mill. kr inkl. rigg og mva. I dette alternativet er det tatt med tiltak for å innfri krav i «Tunnelsikkerhetsforskriften».

Fylkesrådmannen har merka seg følgjande som står i rapporten:

«Alternativ A vil sikre tunnelen i forhold til TSF, men integrerer ikke krav og anbefalinger fra Statens vegvesen som ligger i Alternativ B. Alternativ A vil heller ikke gi et tilfredsstillende risikonivå dersom krav i håndbøker benyttes som akseptkriterie for risiko.»

«Flere av tiltakene som inngår i alternativ A er ikke et direkte krav fra TSF, men kommer som en konsekvens av endringer for å tilfredsstille TSF. Et eksempel på dette er nye tekniske bygg. Grunnet nye sikkerhetsinstallasjoner og oppgradering av bl.a. belysning og ventilasjon, vil effektbehovet øke og de eksisterende tekniske byggene har ikke kapasitet for utvidelse for å ivareta dette. Et annet eksempel er utbedring av nødstasjoner. Tunnelen har i dag nødstasjoner som tilfredsstiller krav i TSF, men grunnet andre tiltak som bl.a. ny føringskant og ny løsning for grøfter og tekniske bygg må det installeres nødstasjoner i nye posisjoner.»

Grov oversikt over tiltak som kjem inn under dei ulike hovudpostane inkl. mva og riggkostnadar:

- Konstruksjonar; det er tatt med 11 tekniske bygg inkl. utsprengeing av nisjer for å få plass til bygga, som er kostnadsrekna til 94 mill. kr. Nye tekniske bygg er tatt med både under alt. A og B.
- Under hovudpost fjell tunnel er over 70% av totalkostnadane på 66 mill. kr knytt til nødfortau og nødstasjonar. Det er også inkludert nokre mindre postar for trafikkskilt, forsterka midt- og kantoppmerking, fjerning av framandelement i tunnelvegg, samt noko strossing og pigging. Utbetring av eksisterande havarinisjer er ikkje tatt med under alt. A og dette reduserer kostandane med om lag 30 mill. kr.
- Tekniske installasjonar er kalkulert til å koste 85 mill. kr under alt. A. Dei største postane her er utbetring av belysning inkl. evakueringslys, ventilasjon og høgspenstforsyning. Det er også tatt med nokre mindre postar for nødstraumforsyning og nødnett. Samanlikna med alt. B har dei redusert kostnadane ved å trekke ut «*automatisk hendelsesdeteksjon*» (AID), høgtalarar i tunnelrom m.m., samt redusert videoovervaking.
- Posten andre tiltak under alt. A er kalkulert til å koste 114 mill.kr. Av dette utgjer kabelbru, føringsveggar med trekkerøyr og riving/demontering godt over halvparten av kostandane. Trafikkavvikling og omlegging utgjer i underkant av 30% av kostnadane. Det er og sett av ein mindre sum til utbetring av avløpssystem
- Byggherrekostnadar er kalkulert til 58 mill. kr og sum for handtering av usikre faktorar er sett til 56 mill. kr.

I alternativ B er det tatt med tiltak som etter faglege tilrådingar bør inngå i tillegg til det som kjem inn under alt. A, med utgangspunkt i risikovurdering, krav i gjeldande handbøker, TS rapport og tekniske løysingar som påverkar drift og vedlikehald av tunnelen. Kostnadsanslaget er på 622 mill. kr. Hovudårsaka til auka kostnadar samanlikna med alt. A er at det er inkl. utbetring av eksisterande havarilommar, «*automatisk hendelsesdeteksjon*», noko meir teknisk utstyr for overvaking og kommunikasjon og ei langt meir omfattande utbetring av avløpssystemet. Som ei følgje av auka omfang i alt. B vil også byggherrekostnadar og påslag for å handtere usikkerheit vere ein del høgare.

Fylkesrådmannen sine kommentarar

Oppgradering av Folgefonntunnelen etter «Tunnelsikkerhetsforskriften», i tillegg eventuelt tiltak etter faglege vurderingar, er ei stor utfordring for fylkeskommunen å finansiere. Når ein fyrst skal inn å gjere tiltak i tunnelen kan det isolert sett vere fornuftig å få utført dei fleste tiltaka etter faglege tilrådingar og gjeldande krav. Dette både for å auke tryggleiken og for å sleppe å kome tilbake for å få utført nye tiltak etter nokre år, som igjen vil påverke framkome (periodar med stengt tunnel) og mindre effektiv gjennomføring totalt sett. Ut frå desse vurderingane er det vanskeleg å sette ei grense for kva ein skal ta med av tiltak, spesielt med tanke på at det også kan vere skjønsmessige vurderingar på omfang og om det kan/bør søkast om unntak frå krav.

Ei anna utfordring med tiltak etter «Tunnelsikkerhetsforskriften», er at dei ikkje har stor synleg verknad for trafikantane og framkome ved normal drift, men tiltaka vil redusere risikoen for alvorlege konsekvensar dersom ulykker oppstår. Hordaland har mange fylkesveggar med stor rasfare, dårleg standard og stort vedlikehaldsetterslep. Den økonomiske ramma er per i dag knapp i forhold til behova både i forhold til vedlikehald, opprusting og utbetring av standard. Fylkeskommunen må i kvar budsjettprosess gå kritisk gjennom å vurdere om omfanget i ulike prosjekt kan reduserast. Ein må gå gjennom korleis ein kan få mest igjen for pengane både med tanke på framkome og tryggleik.

Det har vore ein svært stor auke i kostnadsanslag frå då plan for utbetring av tunnelar vart vedteken i 2016, både totalt sett og for Folgefonntunnelen spesielt. Noko av dette har samanheng med at det var ein usikkerheit på 40% i dei fyrste anslaga vi fekk frå SVV, men og fordi andre forskrifter og krav er blitt strengare sidan fyrste tunneloppgraderingsplan vart utarbeida.

Når ein skal gjennomføre ei oppgradering av Folgefonntunnelen må ein halde seg innafor gjeldande krav og ulike forskrifter om ein ikkje har fått godkjent å avvike frå desse. Innafor nokre tiltak meiner fylkesrådmannen at ein må å vurdere om det er mogleg og forsvarleg å søkje om å avvike frå krav. Dette gjeld til dømes tal på tekniske rom og storleiken på desse.

Fylkesrådmannen har merka seg følgjande som står vedlegg 1 til forskrifta under punkt 1.2.1:

«Begrensede unntak fra disse kravene kan tillates, forutsatt at følgende framgangsmåten følges:

- behovet for fravik skal dokumenteres gjennom en risikoanalyse
- dersom fravik aksepteres skal det dokumenteres at avbøtende tiltak gir samme eller bedre totalsikkerhet der brann og ulykker ses i sammenheng.»

Det er også, etter fylkesrådmannen si vurdering, noko tolkingsrom i forhold til fleire tryggleikskrav i vedlegg 1 i forskrifta. Eksempel:

Punkt 2.3.2: «I eksisterende tunneler der det verken finnes havarifelt eller nødfortau, skal det treffes ekstra og/eller forsterkede tiltak for å ivareta sikkerheten.»

Punkt 2.8.1: «Det skal finnes normal belysning for å sikre hensiktsmessig sikt for sjåførene, dag og natt i tunnelåpningene og inne i tunnelen.»

Når ein til dømes skal vurdere kva som er normal belysning for å sikre hensiktsmessig sikt er det truleg rom for å tolke dette ulikt, men SVV har i tillegg eigne handbøker som gjev retningslinjer for dette. Vedlagt rapport viser etter fylkesrådmannen si vurdering ei god oversikt over aktuelle tiltak og kostnadsanslag, men det er fortsatt nokre usikre moment som bør utgreiast nærare etter fylkesrådmannen si vurdering.

Samferdselsdepartementet har presisert overfor Hordaland fylkeskommune at fylkesvegtunnelar ikkje er omfatta av tunnelsikkerhetsdirektivet då direktivet berre gjeld tunnelar på TEN-T-vegnettet, som er delar av riksvegnettet. «Tunnelsikkerhetsforskriften» for fylkesveggar er derfor basert på nasjonalt regelverk. Dette meiner fylkesrådmannen er relevant å merke seg dersom ein skal søkje å få unntak frå krav.

Oppsummering og konklusjon

Rapport om utbetningsbehov av Folgefonntunnelen gjev oss ei betre oversikt over aktuelle tiltak som må/bør gjennomførast og usikkerheit i kostnadsanslaget er redusert frå 40% til 25%. Fylkesrådmannen meiner likevel det fortsatt er fleire usikre moment ved utbetring etter «*Tunnelsikkerhetsforskriften*» og andre oppgraderingsbehov.

Før ein konkluderer på kva som skal vere omfang og framdrift for oppgradering av Folgefonntunnelen meiner fylkesrådmannen følgjande må vere på plass:

- Nærare fagleg vurdering av kva ein kan/bør søkje om unntak frå krav og kva konsekvensar dette vil føre til både med omsyn til risikovurdering og kostnadar.
- Ny samordna plan for tunneloppgradering i nye Vestland fylkeskommune forankra i budsjett-økonomiplan og RTP. Finansiering av oppgradering av Folgefonntunnelen og tunneloppgradering generelt vil verte krevjande for Vestland fylkeskommune. Før ein konkluderer på omfang av tiltak meiner fylkesrådmannen dette må sjåast i samanheng med ei heilskapleg plan, dei totale økonomiske rammene, andre behov på fylkesvegnettet som skal vurderast samla ved utarbeiding av budsjett og ved utarbeiding av RTP for Vestland fylkeskommune.
- Avklaring av statleg finansiering/bidrag i Statsbudsjettet for 2020 og konsekvensane av det nye inntektssystemet for fylkeskommunane frå 2020.

Fylkesrådmannen tilrår å kome attende til saka i nye Vestland fylkeskommune når punkta ovanfor er nærare avklart.

Fylkesrådmannen meiner ut frå tilgjengelege opplysingar at oppgradering etter 0-alternativet bør vurderast å få gjennomført relativt raskt, og vil tilrår å kome attende til dette i budsjettprosessen for 2020.