

Høyringsmerknad til forprosjekt Fv107, Austrepollen-Nordrepollen

Det vert synt til «Forprosjekt og silingsrapport – Fv107 Austrepollen-Nordrepollen» datert 26.10.17. Rapporten er utarbeidd av Norconsult AS på vegne av Hordaland fylkeskommune.

Rapporten vart presentert for Jondalstunnelen AS og berørte kommunar i møte 20.12.17. Hordaland fylkeskommune ynskjer faglege merknader til rapporten innan 17. januar 2018. Det følgjande er ein fellesmerknad frå kommunane Kvinnherad, Odda, Jondal og Kvam.

Våre merknader er skildra gjennom fleire ulike tema. Til slutt har me ein anbefaling i høve til korleis rapporten bør reviderast.

Prosjektutløysande mål

Det framgår av rapporten sitt pkt. 1.3 at; *Det prosjektutløysande behovet er å gje ei sikker vegløyising på strekninga med ein tilfredsstillande kurvatur og breidde på vegen, samt å sikre vegen mot ras.*

Det er naturlegvis svært viktig å sikre vegen mot ras og utbetre kurvatur med utgangspunkt i dagens trafikkbilete. Dette gjeld gjennomfartstrafikk, interntrafikk i kommunen og ikkje minst at vegen er skuleveg.

I tillegg meiner me at vegen sin strategiske viktigheit for framtida bør komme tydeleg fram. Vegen vil frå og med 01.01.2020 vere ein svært viktig internveg i nye Ullensvang herad. Kommunereformen legg til grunn at ein skal få meir robuste kommunar. I ein geografisk stor kommune som nye Ullensvang kommune er det avgjerande at infrastrukturen er trygg og effektiv. Trafikken vil venteleg òg auke som følge av kommunesamanslåinga mellom Ullensvang, Odda og Jondal. Auken vil kome både som følge av at innbyggjarane får nytt kommunesenter, men like viktig er det at mange tilsette må pendla ein eller annan veg til arbeid i den nye kommunen.

Vegen er òg eit viktig bindeledd mellom Bergen og E134. Det er vedteke betydelege investeringar på E134 i neste NTP-periode.

Kostnad

Kommunane registrerer at det er lagt til grunn svært konservative prisar i anslaga for dei ulike trasèalternativa. I ein tidleg fase er det naturleg at det vert lagt inn noko usikkerheit. Me meiner likevel at prisane bør reflektere konkrete referansetal for tunnelprosjekt i vår region.

Det er særleg prisinga av tunnel me ynskjer at vert gjennomgått på ny. Kunnskapen me sit att med etter Jondalstunnelen er at tunneldriving i desse fjellmassiva er økonomisk gunstig samanlikna med ei rekke andre prosjekt.

Jondalstunnelen kosta 840 millionar i 2009. Dersom ein legg prisane i rapporten til grunn for Jondalstunnelen, inkl. omliggande veganlegg som var ein del av prosjektet, kjem ein til om lag 3,6 milliardar. Dette etter at ein har justert for SSV sin konsum/anleggskostindeks. Rapporten seier altså at prosjektet vert meir en fire gongar så dyrt som Jondalstunnelen meter for meter etter indeksjustering. Jondalstunnelen er utarbeid med profil T8.5, prisinga står likevel ikkje i høve til kvarandre.

Våre grovkalkylar kan framleggast for konsulent/HFK når og dersom det er ynskje om det. Me har òg samanlikna meterprisane i rapporten med prisar for T9,5 nytta i Øst-vest Utredningen, samt nyleg brukte prisar på E16 mot Voss. Felles for desse er at meterprisane jamt over er vesentleg lågare enn i rapporten som no er til uttale.

I sum meiner kommunane at rapporten teikner eit svært defensivt og til dels uriktig kostnadsbilette. Me ber om at meterprisane vert grundig kvalitetssikra og at relevante referanseprosjekt vert lagt til grunn i endeleg rapport.

Finansiering

Kommunane meiner det er budsjettert inn ein for liten andel bompengefinansiering. I motsetnad til andre vegprosjekt i Hardanger har Jondalstunnelen og Folgefonntunnelen blitt for konservativt vurdert i høve til trafikkvekst i planleggingsfasen. Me meiner det same biletet teikner seg no.

Rapporten legg til grunn ein eingongsvekst i trafikken, samt ein årleg trafikkvekst på 1,5%. Dette er urealistisk. Allereie i dag ser ein at trafikkveksten er betydeleg høgare. Sidan 2014 har trafikken gjennom Jondalstunnelen i gjennomsnitt auka 11 % årleg, jf. tal frå Jondalstunnelen AS. Veksten er nedgåande, men likevel langt over 1,5%.

Auken vil etter all sannsynlegheit vere større når dette prosjektet er gjennomført. Ut over eingongsveksten som følgje av tryggare og kortare reisetid, vil kommunegrensene vere endra. Trafikken mellom Odda og Jondal åleine vil gjeve betydelege utslag på trafikkmengdene, både som veg til kommunesenteret for innbyggjarane og som pendlingsveg eine eller andre retningen alt etter sentralisering/fordeling av kommunale funksjonar i ulike delar av kommunen. I tillegg bør det leggjast til grunn at det vert gjort store investeringar på E134 i neste NTP-periode. Dette får innverknad på gjennomfartstrafikken.

I sum meiner me at den anslått trafikkveksten på 1,5 % er svært urealistisk. I tillegg til høgare trafikkvekst bør anslått ÅDT på vegopningsåret reflekter trafikkauken me ser no.

Det er budsjettert med til saman 100 mill. kroner i rassikringsmidlar. Kommunane meiner at skredfare på vegstrekket så langt har vore underkommunisert. Dei siste 100 åra syner at faren for katastrofale skred er stor i dette området. Når fylkesvegane no skal få ein større del av rassikringsmidlane er det realistisk at dette vegprosjektet i større grad kan finansierast gjennom denne potten.

Skredsikring

I rapporten vert det synt til eit stort skred i Bergsfjellet i 1949, like nord for dagens tunnel, samt fleire andre større skred i same område. 1949-skredet var så stort at det vert kategoriert som fjellskred. Omfanget var om lag 150 000 m³ stein som vart utløyst på om lag 600-700 moh. Konsekvensane vart heldigvis avbøta av at ein stor del av skredet traff fjøra, der dagens veg går, før det gjekk i sjøen. I tillegg var det uvaneleg stor fjøre på dette tidspunktet. Flodbølgja vart såleis «berre» 3-4 meter høg i Austrepollen. På Varaldsøy i Hardangerfjorden, 10 km unna, gjekk sjøen ca. seks meter oppover land. Dersom skredet hadde gått direkte i sjø ville skredet vore katastrofalt for bygdene i Mauranger. Dersom vegen hadde vore bygd på dette tidspunktet ville eit langt parti av den vore borte. Det har i

tillegg gått fleire større ras i området, mellom anna har eit menneske mista livet i båt etter å ha blitt treft av steinsprang.¹

Som rapporten kommenterer er det altså relativt høg frekvens av skred som ikkje kan stoppast av fanggjerder. Restrisiko ved 0- og 0+ -alternativa er såleis uakseptabel. Dette vurderer me at rapporten støttar, men det bør framhevast og tydeleggjerast.

Utgreidde tunnelpåhogg

Me er samde i rapporten rangering av påhogg B som best på nordsida (Nordrepollen). Det er likevel ein svakheit at det ikkje er utarbeid alternativt påhogg i Øyresdalen, slik det tidlegare har vore skildra. Kommunen anbefalar at det vert vurdert eit nytt påhogg der.

I Austrepollen meiner kommunane at rapporten ikkje svarar til forventningane. Påhogg D, E og F føreset bru over Austrepolluelva nær sjø. Austrepollen er ei lita bygd i ein trong dal. Brua vil bli ein svært dominerande konstruksjon, både når ein ser ut av bygda og inn til bygda. Me meiner konsekvensvurderinga ikkje speglar dette godt nok i høve til tema Landskap.

Påhogg D,E og F fører òg til at all trafikk går gjennom Austrepollsbygda. Me oppfattar ikkje at konsekvensvurdering reflekterer desse ulempene.

Kommunane er overraska over at rapporten ikkje i større grad skildrer og vurderer fleire aktuelle tunnelpåhogg mellom Folgefonntunnelen og påhogg G. Då rapporten er tydeleg på at anleggsgjennomføring for påhogg G kan bli vanskeleg burde det ha vore vurdert påhogg lengre aust.

Me vil tilrå at to alternative påhogg vert vurdert gjennom ein revisjon av forprosjektet. Desse er merka som X1 og X2 i skissa under.

¹ Referanse www.Skrednett.no



Alternativt påhogg X1 - Bjødla

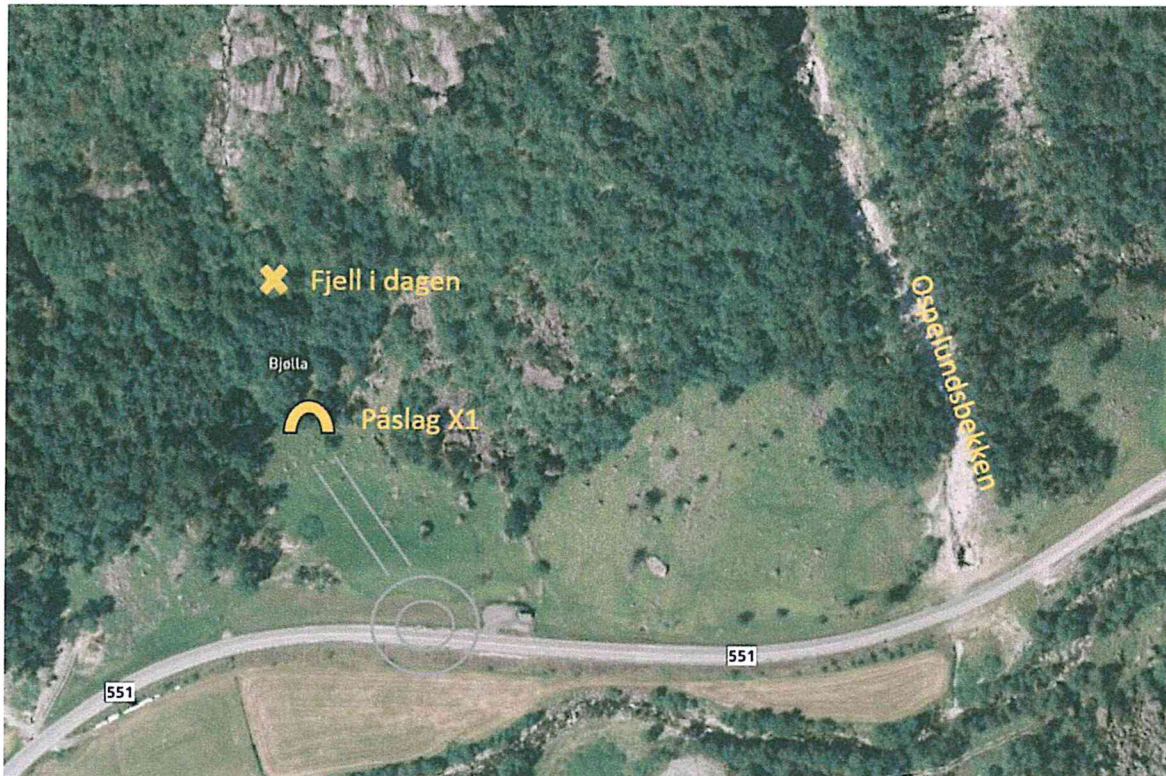
Kommunane anbefaler at påhogg, slik det framgår av illustrasjon under, vert utgreia. Staden heiter Bjølla/Bjødla og ligg tett på fjell (ca. 60 meter i horisontalplanet). I vest og aust er det to relativt store lausmasseavsettingar. Desse ligg under Ospelundsgjelet og Omnagjelet. Avsettingane er gamle og det er ikkje spor av nyare, større steinsprang ned mot påhoggslokaliteten. Det må likevel påreknast portal på anslagsvis 40 til 60 meter for å sikre mot nedfall av snø, is og steinsprang. Dei nemnte avsettingane har begge bekkeløp, der bekken i ned Ospelundsgjelet er kjent for å kunne vere massførande. Seinast i 2012 gjekk det her eit sørpe/snø-skred som følgde bekkeløpet og blokkerte vegen. Avstanden mellom dette bekkeløpet og påhoggslokaliteten er ca. 300 meter og sånn sett ikkje problematisk.

Tilkomsten til dagen Fv 551 er sær s god. Det er òg tilstrekkeleg plass til å etablere rundkøyring eller T-kryss, samt naudsynt omlegging av til dette.

Påhogget vil vere ei landskapsmessig sær s god løysing. Linjeføring derfrå vil òg redusere trafikkmengda gjennom Austrepollsbygda vesentleg.

Påhogget gjev same tunnallengde som alternativ S5.





Alternativt påhogg X2 - Kålasletto

Kommunane ynskjer òg at eit alternativt påhogg på Kålasletto vert utgreidd og vurdert som ein del av rapporten. Lokaliteten ligg om lag 300 meter frå Folgefonntunnelen. Det er mektige lausmasseavsetningar både mot aust og vest. Lausmassetransporten følgjer i hovudsak bekkeløpa sentralt i lausmasseavsetningane, men dronebileta syner òg spor av snøskred høgare i terrenget – spesielt i nordvest. Forlenga tunnelportal ut mot dagens dyrka mark må såleis påreknast. Avstanden mellom dyrka mark og der ser fjell i dagen er ca. 40-50 meter, men det må undersøkjast nærare om avstanden i realiteten er kortare.

Arronderingsmessig ligg området godt til rette for kryssløysing eller rundkøyring og ein kan tilpasse seg krav til avstand mellom tunnelportal og rundkøyring

Påhogget vil gje ein marginalt lengre tunnel enn S5 og X1, om lag 300 meter.



Alternative trasèar

Kommunane ynskjer at det vert utgreidd trasèalternativ med dei alternative påhogga X1 og X2, samt eit alternativt påhogg i Øyresdalen. Anbefalinga av trasèval bør i større grad enn no spegle verdien av landskapsinngrep, samt verdien av trafikkreduksjon gjennom bygda Austrepollen.

Oppsummering og tilråding

Kommunane Kvinnherad, Jondal, Kvam og Odda takkar for at Hordaland fylkeskommune har sett i gong arbeidet med forprosjekt for utbetring av trasèen mellom Austrepollen og Nordrepollen.

Rapporten vil vere særskild viktig som grunnlag for vidare reguleringsplanarbeid.

Me ynskjer samstundes å vere tydelege på at det må gjerast fleire justeringar før rapporten gjev eit godt nok grunnlag for å velje trasè, samt vere realistisk i høve til kostnad og finansiering.

Oppsummert ynskjer me at følgjande justeringar og utgreiingar vert gjort:


- Meterprisar må spegle realistiske referanseprosjekt som til dømes Jondalstunnelen. Dette vil føre til ein svært stor reduksjon i anslagsprisar for trasèane.
- Inntektspotensialet bør vurderast på nytt både i høve til bompeng grunnlag og rassikringsmidlar. Årleg trafikkvekst er i snitt 11 %. Prosjektet legg til grunn ein trafikkvekst på 1,5 %.
- Vegen vert ein «internveg» i nye Ullensvang kommune. Dette bør vektleggast både som eit prosjektutløysande mål, samt ved vurdering av konsekvensar og trafikkauke.
- Faren for katastrofale fjellskred i området bør koma tydelegare fram gjennom rapporten si skildring av skredfare.
- Det bør utgreiast alternative tunnelpåhogg slik skildra over, samt dei trasèane dette opnar for.

Så snart rapporten er justert ber kommunane om at det vert sett i gong detaljregulering, med konsekvensutgreiing og anslag for prosjektet.

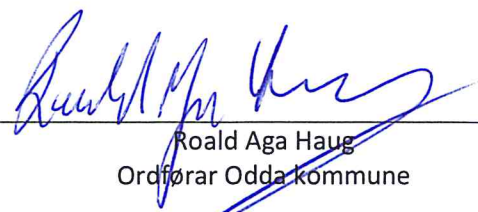
Peder Sjo Slettebø
Ordfører Kvinnherad kommune



Jon Larsgard
Ordfører Jondal kommune



Jostein Ljones
Ordfører Kvam herad



Roald Aga Haug
Ordfører Odda kommune