

**Notat**Dato: 28.06.2018  
Arkivsak: 2017/1774-14  
Saksbehandlar: mattorg

---

**Til:** Liz Eva Tøllefsen

---

**Frå:** Matti Torgersen

---

**Planprogram Fv7 Tokagjelet - Innspel frå samferdselsavdelinga****Bakgrunn**

I utgreiing om «Skredsikringsbehov for riks- og fylkesvegar i Region vest» frå Statens Vegvesen i 2015 ligg to punkt i Tokagjelet som nr 2 og 3 rangert etter skredfaktor på fylkesvegane. Hordaland fylkeskommune har difor prioritert å få utbetra denne vegstrekninga, og lagt til grunn at det prosjektutløysande behovet er knytt til skredsikring gjennom Tokagjelet.

**Utbetring av eksisterande veg**

Samferdselsavdelinga støttar konklusjonen om at det ikkje er ønskjeleg å utbetre dagens veg eller å kople saman Snauhaugs- og Fossagjeltunnelen. Dette vil ikkje gje tilfredstillande sikring mot ras, og vil medføre så lange periodar med stenging at desse løysingane er uaktuelle.

**Hordalandsdiagonal**

Fv7 på strekninga inngår som ein overordna fylkesveg som bind saman Kvam, Odda og indre Hardanger med Bergensområdet. Samferdselsavdelinga vil presisere at sambandet er planlagd som eit fylkesvegsamband basert på vegen sin funksjon i dag. Det ligg ikkje inne i fylkeskommunale planar å byggje ein Hordalandsdiagonal

Hordaland fylkeskommune har ved fleire høve, sist i samband med Statens Vegvesen sitt handlingsprogram til NTP for perioden 2018-23, bedt om at det vert gjennomført ei konseptvalutgreiing (KVU) for veg mellom Bergensområdet og E134. Om det i framtida vert sett i gang arbeid med ein KVU, vil denne bli planlagd som ein riksveg. Regjeringa har valt å ikkje prioritere dette, og p.t. er det inga bestilling knytt til å utarbeide ei konseptvalutgreiing for veg mellom Bergensområdet og E134. Ein Hordalandsdiagonal vil uansett ta såpass lang tid å planlegge og å byggje, at vi ikkje kan sjå at det er eit alternativ å vente på dette. Tunnel under Kvamskogen er òg berre ein av fleire moglege trasar for ein Hordalandsdiagonal.

Samferdselsavdelinga vil også peike på at ein tunnel opp til Kvamskogen ikkje vil kome i motsetnad til ein Hordalandsdiagonal. Ein tunnel opp på Kvamsskogen vil truleg kunne kombinerast med ein tunnel vidare mot Samnanger om det skal lagast ein Hordalandsdiagonal i framtida.

## Bruk av rassikringsmidlar

Rassikringsmidlar er øyremerkte statlege midlar til fylkeskommunane, og skal brukast til føremålet. Ein absolutt føresetnad for bruk av rassikringsmidlar er at Tokagjelet vert stengd for all biltrafikk etter at ny Fv7 forbi vert opna. Dette gjeld òg om vegen blir nedklassifisert.

## Kommunikasjon mellom Kvam og Kvamskogen

Ettersom Tokagjelet vert stengd ved bruk av rassikringsmidlar, vil det bli lang veg mellom Norheimsund og Kvamskogen ved alternativa ved Frøland. Kvamskogen er viktig mellom anna som nærings- og friluftsområde for Kvam. Vi meiner at dei lengste alternativa fører til uakseptabel lang veg mellom Norheimsund og Kvamskogen.

## Finansiering

I vurderinga av bompengepotensial er det lagt til grunn at fylkeskommunen bidreg med Mva-kompensasjon, midlar som er avsette til tunneloppgradering (51 mill kr) og rassikringsmidlar (670 mill. kr). Det er i Investeringsprogrammet for fylkesvegnettet avsett 100 mill kr i 2021 av rassikringsmidlar, og resten i perioden deretter. Tokagjelet vil med dette bli det desidert største rassikringsprosjektet i Hordaland dei neste åra. Det er samstundes store behov for rassikring i fylket og mange andre aktuelle rassikringsprosjekt som konkurrerer om midlane. Samferdselsavdelinga kan ikkje sjå at det av omsyn til andre aktuelle prosjekt kan vere mogleg å auke avsetjinga til Tokagjelet ut over det som allereie ligg i investeringsprogrammet.

Med desse føresetnadene viser bompengeanalyse at det kan bli takster frå 150 kr til godt over 200 kr for ein tunnel til Frøland, avhengig av påhoggspunkt i Steinsdalen og endeleg kostnadsnivå. Dette vil føre til stor avvisningseffekt av trafikken på strekninga. Neste planfase vil gje sikrere estimat for kostnadane, men det er grunn til å tru at kostnaden for ein lang tunnel vil bli høg med påfølgjande høge bompengetakstar.

Etter samferdselsavdelinga sine vurderingar vil lang tunnel til Frøland gje særskilte høge kostnader for trafikkantar, noko som vil gje ein høg avvisningseffekt.

Samferdselsavdelinga vil peike på at det prosjektutløyande behovet er knytt til rassikring i Tokagjelet. Saman med at tunnel til Frøland gir uakseptabel lang veg mellom Kvamskogen og andre delar av Kvam herad, høge kostnader og høge bomtakstar, gjer at samferdselsavdelinga meiner at dette alternativet ikkje bør blir vurdert vidare i planarbeidet. Samferdselsavdelinga tilrå motsegn på dette grunnlag. Dette inneberer også at planområdet bør avgrensast til Eikedalen i vest.

## Påhoggspunkt

Forprosjektet vurderte at det var mogleg å byggje eit påhogg i Eikedalen. Etter vår meining vil påhogg i Eikedalen vere å føretrekkje framfor ved Kleiva, grunna at Eikedalen ligg om lag 50 høgdemeter lågare enn Kleiva. Vi registrerer at grunngevinga er knytt til rasfare, men vi kan ikkje sjå at dette er nærare grunngevinge i rapporten. Vi ønskjer alternativet i Eikedalen utgreidd nærare i det vidare arbeidet.

Eikedalen vil også kunne gje ein relativt høg bompengedel og relativt lang veg mellom Kvamskogen og resten av Kvam herad, men samferdselsavdelinga meiner denne kan vere realistisk å finansiere om ein lokalt er viljuge til å akseptere nivået på bompenger ved ei slik løysing. Kostnadene og mogleg finansieringsløysing for dette alternativet må vurderast nærare i neste planfase.

Samferdselsavdelinga er samd i at påhogg ved Røyri blir vurdert vidare i planfasen, og har inga innvendingar til alternativa i Steinsdalen.

### **Gange og sykling**

Planprogrammet må vurdere om det kan tillatast trafikk for syklende og gåande på noverande veg i Tokagjelet. Samferdselsavdelinga viser elles til arbeid med forenkla løysingar for gang- og sykkelveg på dei to delstrekningane mellom hhv Eikedalen og Naf, og mellom Naf og Ungdomsheimen.

### **Kollektivtransport**

Endringar i kollektivtilbodet må vurderast, og det må takast kontakt med Skyss om dette. Det må m.a. regulerast vendesløyfe ved endepunkt på veg på oversida av Tokagjelet.

### **Planframdrift**

Vi vil peike på moglegheita for ei raskare planframdrift enn det som planprogrammet nemner. Det kan vere mogleg å kutte ut reguleringsplan for alternativet. Anslagsvis kan det vere mogleg å spare inn eit år med planlegging med denne framgangsmåten. Dette krev likevel at det vert silt ned til eitt eller maksimalt to alternativ som skal regulerast i neste planfase. Fordelen med dette er ein raskare framdrift. Det er likevel større usikkerheit med ei slik løysing, då det kan vise seg at den valde løysinga ikkje let seg gjennomføre eller får langt høgare kostnader enn først anslått. Vi trur difor at det kan vere føremålstenleg å gå vidare med fleire alternativ i ein kommunedelplanprosess med full konsekvensutgreiing.