

Riksveg 15 Otta - Måløy

Ei investering som vil løfte 3 regionar

Sunnmøre

Nordfjord

Ottadalen



Strynefjellstunnelane er ein utrygg flaskehals som bremsar utvikling og verdiskaping på Vestlandet og i Ottadalen

Ved opninga i **1977** var dei 3 tunnelane ein siger for samferdsla aust - vest.

I dag er fjellovergangen prega av usikkerheit og frykta for alvorlege ulykker.

“Trafikken berre aukar, ulykkesrisikoen likeins. Og tunnelane er faktisk blitt smalare enn då dei vart offisielt opna i 1978. Vi i naudetatane gruer oss til den dagen det verkeleg smell.

Atle Festervoll, brannsjef i Lom & Skjåk, Sunnmørsposten sept. 2019.



Arealkommunane for ny Rv15 tunnel Breidalen – Skåre, tilrettelagd for arm til Opplendskedal (Geiranger):



Skjåk kommune



Stryn kommune



Stranda kommune



3 tunnelar på totalt
10,8 km:
som er for
låge og smale

Stor ulempe for
næringstransport.

Tunnelane skal verne mot naturkreftene - men utgjær ein fare i seg sjølv

Standarden er så sviktande at sjølv erfarne sjåførar kvir seg på strekninga:
Sentrisk køyring, avrivne speglar og skadar på køyretøy er kvardagen.

Det er ein uholdbar situasjon.

Fjellovergangen i dag:

- 12 % stigning
- Smal og svært svingete vegbane
- 4 meters høgde: Strynefjellet er i praksis stengt for mange av dagens vogntog
- Sterk vind, mykje nedbør, stor rasfare i Grasdalen, Skjerdingsdalen og Ospeli - Skåre
- 1000 timar stengt/kolonne vinteren 2019/20 - inntil 4 døgn i strekk
- Inntil 45 minutt utrykningstid for brann og redning
- ÅDT aukar årleg. 2019: 986, ca ¼ er tunge køyretøy. Juli 2020: 2916.
- Vinterstengt veg til Geiranger

Bedrifter i 15
kommunar har
Strynefjellet som sin
hovudtrasé austover.

Årleg verdiskaping:
over 70 mrd kr

Kostnad ny tunnel:
4,6 mrd kr.

Det er næringslivet og miljøet som betalar prisen for ein utdatert fjellovergang

Stengt fjell betyr svært vanskelege konkurransevilkår med ekstrakostnader i tidsbruk, ekstra bemanning, lengre transport og forsinka leveransar. Selskapet Lesja Bilruter køyrer for TINE mellom meieria i regionen. Presis levering er kritisk for produksjonen.

Open Rv.15:
Skjåk-Byrkjelo: 180 km

Stengd Rv.15:
Skjåk-Byrkjelo: 440 km.

Ekstra distanse tilsvarar
strekninga Oslo -
Gøteborg.





“Det var reine ragnarok til vindkast. Vegen var glattpolert og eg bles rett og slett av vegen.

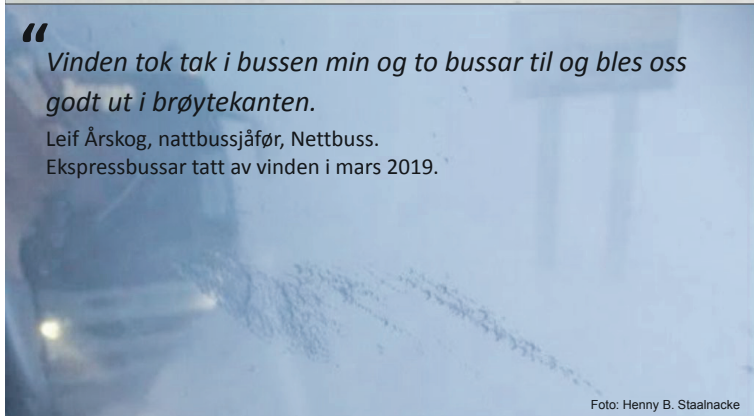
Vogntogsjåfør. 2 vogntog tatt av vind i mars 2020

Foto: Webkamera/Statens Vegvesen

Kor mange ulykker er nok?

Kor store ekstrakostnader skal næringslivet takle?

Kor upåliteleg og farleg må det bli før sjåførane ikkje vågar, eller orkar meir?



“Vinden tok tak i bussen min og to bussar til og bles oss godt ut i brøytekanten.

Leif Årskog, nattbussjåfør, Nettbuss.

Ekspressbussar tatt av vinden i mars 2019.

Foto: Henny B. Staalnacke



“Det var som eit sjokk. Brått ser vi ingenting for bilen blir dekket av lauv, snø og sørpe.

Familiefar, bil treft av Napefonna juni 2020

Foto: Privat



3 fylker, 4 regionråd,
NHO og LO stiller seg
alle bak dagens
konsept og krev rask
gjennomføring.

Ny tunnel vil vere ei investering for verdiskaping, beredskap og miljøet

Ny tunnel og heilårsveg vil gje

- Kostnadseffektiv transport
- Føreseielege rammer og like vilkår for næringslivet
- Heilårsturisme, tettare samarbeid og auka verdiskaping for reiselivsdestinasjonane Geiranger, Briksdalen/Loen, Nordfjord
- Nytt bu- og arbeidsmarkedsområde for Stryn og Geiranger



Auka beredskap og tryggleik:

- Beredskapsveg til Geiranger som i dag risikerar å bli isolert vinterstid og ved ras frå Åkerneset.
- Redusert risiko for ulykker
- Rassikring: Ny tunnel eliminerar 13 raspunkt Skåre - Breidalen og 17 raspunkt Breidalen-Geiranger



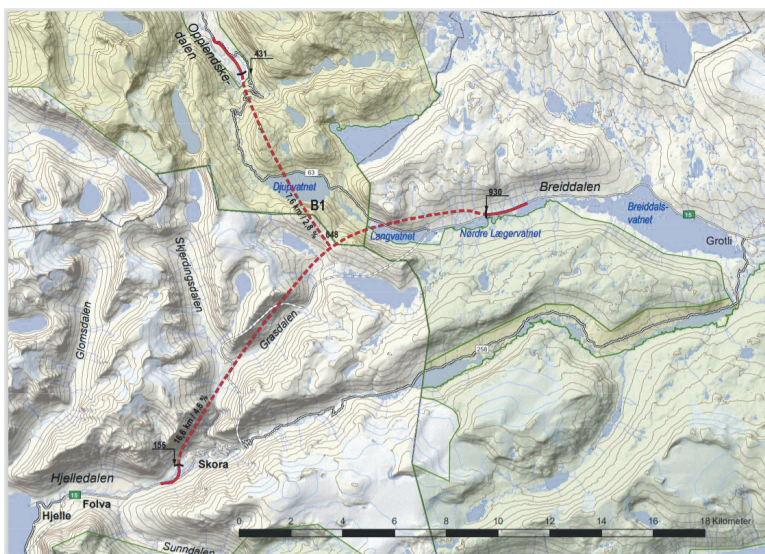
Betre for miljøet:

- Over halvparten stigning gir mindre utslepp og betre køyreoppleving
- Ny tunnel opnar for villreintrekk over Breidalen



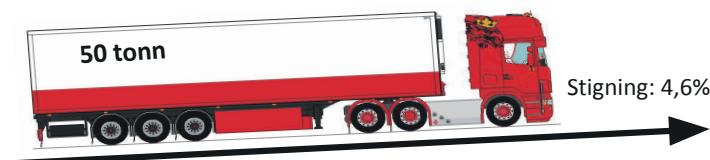
Konsept B1, tilrettelagt for arm til Geiranger, vedteke juni 2018.

Eit konsept som vil gje store utsleppsreduksjonar



Utslepp med dagens standard og 12% stigning: **70,75 kg Co₂ på 16,6 km**

*Kjeld: NLF Region 5 - v/16.6 km lang tunnel



Utslepp med ny tunnel og 4.6 % stigning: **24,3 kg Co₂ på 16,6 km***

Tidslinje for arbeidet med Strynefjellstunnelane

2007: Oppstart planarbeid for ny rassikker løysing

2010: Vegdirektoratet ber Samferdsledepartementet utarbeider prosjektplan for Konseptval (KVU).

2012: Statens Vegvesen overleverer KVU Rv. 15 til statsråd Magnhild Meltveit Kleppa.

2013: Metier/Møreforsking sin KS1-rapport av KVU Rv. 15 Strynefjellet tilrår konsept 0+ utan rassikring av Grasdalen som midlertidig løysing, og konsept B3 (alternativt andre B-kombinasjonar) som langsiktig løysing.

2014: Samferdselsdepartementet tingar tilleggsutgreiing

2016: Vegdirektoratet godkjenner Statens vegvesen sin søknad om fråvik vedkomande kryss i ny Rv.15-tunnel (arm til Geiranger).

2016: Vegdirektoratet sender revidert tilleggsutgreiing KVU Rv. 15 til Samferdsledepartementet.

2016: Statens vegvesen Region Vest: notat til Vegdirektoratet med grunngeving om forkasta løysingar.

2017: Regjeringa Solberg legg fram Stortingsmelding NTP 2018-2029: Konseptval Rv. 15 ikkje ferdig.

2017: Transport- og kommunikasjonskomitéen leverar innstillinga si til NTP 2018-2029 og ber om ei rask konseptavklaring. Framhevar konsept B1 med arm til Geiranger.

2018: Regjeringa Solberg/Samferdsledepartementet orienterer om vedtak på konsept B1 som ny løysing