

Saksfremlegg

Arkivreferanse: 2022/63586-1
Saksbehandler: Astrid Eide
Avdeling: Fylkesdirektør

Tunnellsikkerhet

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
		Vestlandsrådet

Sammendrag

Rogaland fylkeskommune, Vestland fylkeskommune og Møre og Romsdal fylkeskommune er i lignende situasjoner med tanke på tunneloppgradering (TOG).

Alle tre fylkene har betydelig behov for tunneloppgraderinger, der behovet varierer noe i henhold til antallet tunneler som berøres av Tunnellsikkerhetsforskriften (TSFF) i hvert fylke, samt oppgraderingsbehovet for de enkelte tunnelene.

Alle fylkene har lagt inn betydelige egne midler til tunneloppgradering, men opplever likevel at TOG er sterkt underfinansiert i perioden frem til fristen løper ut i 2030. Hadde man lagt inn enda mere midler til TOG ville det gått ut over svært viktige sikkerhetstiltak på fylkesvegnettet som rassikring, trafikksikkerhet o.l.

Alle tre fylkene er avhengige av ytterligere statlige overføringer for å kunne fullføre de nåværende kravene som staten selv har pålagt fylkeskommunene.

Fylkesdirektørens innstilling

Saken tas til orientering.

Håkon Schwalb
kst. fylkesdirektør

Arne Hope
sekretariatsleder

Bakgrunn for tunneloppgradering på fylkesvegnettet

Etter flere alvorlige tunnelbranner i Østerrike, Sveits, Italia og Frankrike i perioden 1996 – 2001, vedtok EU-parlamentet i april 2004 direktivet om minstekrav til tunnelsikkerhet for tunneler på over 500 meter i det Trans-Europeiske transportsystemet (DIRECTIVE 2004/54/EC1). I Norge ble risikoen knyttet til tunneler – og da særlig lange ettløps-tunneler – understreket ved fem store tunnelbranner i perioden 2011 – 2015. Brannene i Oslofjordtunnelen (2011 mars og juni), Gudvangatunnelen (2013 og 2015) og Skatestraumtunnelen (2015), viste at det var behov for bedre sikkerhetsstyring og beredskap knyttet til norske vegtunneler. Det ble i 2014 besluttet at kravene i EU-direktivet i Norge også skulle gjelde tunneler på riksvegnettet og enkelte tunneler på fylkesvegnettet og kommunalt vegnett i Oslo. «Forskrift om minimum sikkerhetskrav til visse tunneler på fylkesvegnettet og kommunalt vegnett i Oslo» (FOR-2014-12-10-1566) ble iverksatt i 2015 og kravene fra EU-direktivet ble da også gjort gjeldende for fylkeskommunale tunneler som er lengre enn 500 meter og har en ÅDT på mer enn 300.

Da forskriften ble vedtatt, ble det satt frist om at tunnelene skulle utbedres etter kravene innen 01.01.2020. Dette ble så forlenget til 01.01.2025. Flere fylkeskommuner har etter dette meldt ifra om at det er svært utfordrende å komme i mål også innen 2025. Hovedårsaken er at oppgraderingsprosjektene er mer omfattende og dyrere enn det Statens vegvesen la til grunn, uten at dette er tilstrekkelig kompensert. Det antas derfor at Vegdirektoratet vil gi en fristforlengelse til 2030 for oppgradering, for fylkeskommuner med stor tunnelmasse, eller tunneler som har høy kompleksitet. I tillegg til de direkte kravene i tunnelsikkerhetsforskriften, er det også andre nødvendige tiltak som må gjennomføres i tunnelene. Enten som følge av andre statlige krav, for eksempel forurensingsforskriften og ikke minst elektroforskrifter, eller tiltak som ut ifra faglige og økonomiske perspektiv er påkrevde, nødvendige eller hensiktsmessige å få gjennomført når det allerede gjennomføres arbeid i tunnelene. Der beregnes blant annet en kostnadsøkning på mellom 50 og 70 prosent dersom en gjennomfører tiltak to ganger istedenfor en. I tillegg vil to stengeperioder også gi ekstra samfunnsbelastning.

På Vestlandet er det 139 tunneler som må oppgraderes, fordelt på 23 tunneler i Rogaland, 88 tunneler i Vestland og 28 tunneler i Møre og Romsdal.

Behov knyttet til tunneloppgradering i Rogaland

Tunneloppgraderingsprosjektet utgjør Rogaland fylkeskommunes klart største investeringsprosjekt, dersom en ser bort fra Bussveien som har ekstern finansiering. Det kommer også frem at prosjektet er betydelig underfinansiert. Rogaland fylkeskommune har vurdert ulike måter å møte dette på.

Et alternativ er å øke innsatsen og oppgradere alle de 23 tunnelene i henhold til kravene innen 2030. Dette vil innebære et samlet estimert kostnadsbehov på nærmere 2 milliarder kroner. Det er knyttet svært stor usikkerhet til disse kostnadene. Fylkesdirektøren vil høsten og vinteren 2022/2023 gjennomføre et grundig arbeid med å anslå kostnadsnivået i de forskjellige tunnelene mer presist.

Totalt kostnadsbehov avhenger i tillegg av hvorvidt en gjennomfører kun tunnelforskriftskrav, eller også samtidig gjennomfører andre strengt nødvendige tiltak. En konsekvens av dette vil være betydelig reduksjon av øvrig innsats innenfor samferdsel, men alternativet vil gjøre det mulig å oppgradere alle tunnelene som omfattes av forskriften.

Dersom rammen på 960 millioner kroner til tunneloppgradering opprettholdes, er tre alternativ vurdert:

1. 960 millioner kroner settes av til å oppgradere tunneler slik at de imøtekommer kravene i tunnelsikkerhetsforskriften, samt andre krav og tiltak som anses som strengt nødvendige ut ifra et faglig perspektiv.
2. 960 millioner kroner settes av til å oppgradere tunneler slik at de imøtekommer kravene i tunnelsikkerhetsforskriften. Andre krav og faglige tilrådninger blir ikke gjennomført i denne omgang.
3. 960 millioner settes av til å ivareta kravene i tunnelsikkerhetsforskriften. Andre krav og faglige tilrådninger gjennomføres samtidig, men finansieres gjennom pottene som er satt av til ordinære programområder.

Dersom en skal finansiere nødvendige tiltak som faller utenfor tunnelsikkerhetsforskriften med midler fra programområdene (alternativ 3), vil det gå utover muligheten til å satse på mindre utbedringer (fornyning), trafiksikkerhet, miljø og skred. Situasjonen for programområdene vil da bli svært vanskelig, særlig i perioden 2023-2026.

Dersom en velger å kun gjennomføre direkte krav i tunnelsikkerhetsforskriften (alternativ 2) vil det bety at fylkeskommunen allerede om få år vil måtte gjennomføre en ny oppgradering av de samme tunnelene. Dette vil være langt mer kostbart enn å gjøre alt i en omgang, samtidig som det vil innebære to inngripende anleggsperioder i tunnelene – noe som vil gi store konsekvenser for de som bruker vegnettet.

Da samferdselsutvalget behandlet en sak om tunneloppgraderingsprosjektet i november 2021, ba samferdselsutvalget i vedtaket om at «det i fremtidig handlingsplan for fylkesveger legges opp til at det ved tunneloppgradering alltid vurderes å gjøre i en engang etter direkte + indirekte krav i TSF med tillegg av forurensningsforskriften, fjerne PE skum, vann/frostsikring m.m» (SU-sak 73/2021). Basert på dette, samt faglige anbefalinger, er det alternativ 1 som er lagt inn i handlingsprogram 2023 – 2030.

Dette innebærer imidlertid at det, med gjeldende økonomiske rammer, kun er rom til å oppgradere et fåtall av tunnelene som er omfattet av forskriften. Dette er uheldig, men fylkesdirektøren mener det vil være uklokt å overse de andre behovene på fylkesvegnettet, til fordel for tunneloppgradering. En større satsing på tunnel vil måtte innebære økte økonomiske rammer. Videre er prosjektet en konsekvens av statlige krav som staten – gjennom både NTP og Statsbudsjettet har signalisert at de vil finansiere. Satsingen det nå legges opp til er i tråd med de statlige ekstra bevilgningene som er forespeilet. Dette er nærmere beskrevet lenger nede i saken.

Behov knyttet til tunneloppgradering i Vestland

Vestland fylkeskommune har utarbeidet et eget [faglig grunnlag](#) for oppgradering etter TSFF, som en del av arbeidet med Regional transportplan 2022 – 2033. 42 tunneler enten er bygget i tråd med TSFF eller under nybygging/ oppgradering etter forskriften, mens 46 tunneler gjenstår. Det er utarbeidet 2 kostnadsoverslag for oppgradering:

- Alternativ A: Minstestandard etter gjeldende regelverk. Dette omfatter kostnader ved oppgradering etter forskriften og nye krav som er kommet til siden 2014.
- Alternativ B: Minstestandard pluss faglige anbefalinger. Dette er utbedringsbehov som ikke er direkte omfattet av forskriften, men som kan kobles direkte eller indirekte til tiltak som er omfattet av TSFF. I tillegg står behovet for å unngå ny stenging/ dobbeltarbeid kort tid i etterkant av oppgradering etter forskriften.

I 2019-tall viste dette et behov for 2,5 mrd. kr fram mot 2031 for å få tunnelene til å tilfredsstillende minstekrav etter regelverket, og 4 mrd. kr for en kombinasjon av minstekrav og faglige anbefalinger. Det er stor usikkerhet knyttet til tallene, samt stor prisstigning det siste året (20 pst etter SSB byggekostnadsindeks for fjelltunnel).

Regnskapet for gjennomførte oppgraderinger viser at kostnadene er til dels vesentlig høyere enn det som Statens vegvesen har lagt til grunn. Et sentralt spørsmål her blir i hvilken grad en skal håndtere vedlikeholdsetterslep og fornyingsbehov samtidig med oppgradering etter TSFF.

Det er satt av 800 mill. kr til oppgradering etter TSFF i perioden 2023 – 2026. Dette innebærer at det ikke vil være mulig å nå fristen i 2030, selv med valg av minstestandard. Videre vil innfrielse av forskriftskravene også påvirke evnen til å gjøre nødvendige utbedringer i de øvrige tunnelene.

Behov knyttet til tunneloppgradering i Møre og Romsdal

I Møre og Romsdal fylkeskommune sitt investeringsprogram for perioden 2023-2031, er det estimert en kostnad på 3,1 mrd. kroner for å gjøre prioriterte utbedringer av fylkesveggtunnelene. Dette inkluderer forskriftskrav (direkte og indirekte) og tiltak som er definert som MÅ-tiltak for økt trafiksikkerhet. Behovet for tunnelutbedring er enda større, estimert til om lag 4,6 mrd. kroner. Dette inkluderer tiltak som er definert som BØR-tiltak for trafiksikkerhet, utbedring av forfall/etterslep og økning av høyde i en del tunneler, samt utbedring av tunneler som ikke er omfattet av tunnelsikkerhetsforskriften (men omfattet av elektroforskrift og forurensingsforskrift f.eks.).

I investeringsprogrammet forutsettes det at de prioriterte utbedringene skal gjøres innen utgangen av 2031, men investeringsprogrammet er først og fremst en oversikt over prioriterte tiltak. Den faktiske framdriften i tiltakene bestemmes av de årlige budsjettvedtakene i fylkestinget.

Med utgangspunkt i de forventede rammene i kommende økonomiplanperiode og videreføring på samme nivå, samt estimerte kostnader til tunneloppgradering, vil det ikke være mulig å ferdigstille tunneloppgraderinga før tidligst i 2035. Se også omtalen av rammer til tunneloppgradering under.

Den store kostnadsøkningen siste år er ikke tatt hensyn til i tallene over. Kostnadsestimatene ble gjort i 2020/2021, og det er grunn til å tro at faktiske kostnader vil være enda høyere enn nåværende estimat.

Nærmere om forskriftskrav, behov for tiltak og brukstillatelse

Fylkeskommunene erfarer ellers at det er store utfordringer knyttet til sikkerhetsgodkjenning og brukstillatelse for tunneler. Dette henger bl.a. sammen med at kravene som gjelder for nye og oppgraderte tunneler er uklare, og at Vegdirektoratet nå hevder at det ikke er tilstrekkelig å innrette seg etter gjeldende håndbok/håndbøker. Vi opplever at det kommer nye og mer omfattende krav enn det som har vært gjeldende praksis, og at det er vanskelig å få avklaring på hvilke krav som gjelder før søknad om brukstillatelse er behandlet. Dette fører til at det er svært vanskelig å si noe sikkert om hva som er behovet for midler til tunneloppgradering, da kostnadene selvsagt kommer an på omfang av tiltak som skal gjennomføres. Når kravene ser ut til å skjerpes løpende, medfører dette en svært høy risiko for tunnelforvaltere rundt om i landet.

Det er også grunn til å stille spørsmål om forskriftskravene skulle ha vært mer differensiert, med grunnlag i at ulike tunneler har svært ulik risiko for alvorlige hendelser. Alternativet er at samme krav til tiltak gjelder for alle tunneler som er innenfor avgrensningen i forskriften mtp. lengde og ÅDT, uansett forhold. Det betyr i praksis at en lavtrafikkert tunnel, med svært lite tungtrafikk, får samme sikkerhetskrav som en høytrafikkert tunnel, med f.eks. mye transport av farlig gods.

Rammer til tunneloppgradering

Rogaland fylkeskommune har totalt satt av 962 millioner 2022-kroner til arbeidet med oppgradering av tunnelene som omfattes av tunnelsikkerhetsforskriften. I Økonomiplan 2021-2024 ble det avsatt 470 millioner kroner i fireårsperioden og 145 millioner etter 2024, totalt 615 millioner kroner (655 millioner 2022-kroner). I tillegg er det i foreløpige investeringsrammer 2023-2026 avsatt 307,2 millioner 2022-kroner som en ekstrabevilgning til tunneloppgradering.

Det er i 2021 og 2022 brukt 250 millioner 2022-kroner til tunneloppgradering. I hovedsak gjelder dette oppgradering av Frafjordtunnelen. Dermed gjenstår det 712 millioner kroner fra rammen til bruk i Handlingsprogramperioden 2023-2030. Sett opp mot det totale behovet, viser dette at det tunneloppgraderingsprosjektet er betydelig underfinansiert i Rogaland.

Vestland mottar for 2022 i alt 123 mill. kr som kompensasjon for tunnelsikkerhetsforskriften for fylkesveg. Til tunneloppgradering etter TSFF er det i Vestland for økonomiplanperioden 2023 – 2026 satt av 200 mill. kr per år, 800 mill. kr totalt.

Det blir lagt opp til at de årlige bevilningene vil fortsette også etter 2026. Så lenge staten ikke øker størrelsen på overføringene til tunneloppgradering, vil det ikke være mulig å komme i mål innen fristen i 2030.

Det er videre et stort behov for oppgradering av tunneler som ikke faller inn under TSFF, både med tanke på sikkerhet og fremkommelighet. Totalt er det ca. 280 vegtunneler i Vestland.

I *Møre og Romsdal* er fylkeskommunedirektøren sitt forslag til økonomiplan for 2023-2026 satt av til sammen 885,5 mill. kroner til tunneloppgradering. Dvs. at det står igjen nesten 2,2 mrd. kroner fra og med 2027 for å gjennomføre de prioriterte tunneloppgraderingsprosjektene. Den økonomiske situasjonen i fylkeskommunen er slik at vi har skjøvet på eller redusert omfanget på alle prosjekt der dette er mulig, og dette har også medført utsettelse av tunneloppgraderingsprosjekt i økonomiplanperioden. Det er vanskelig å si hvor mye fylkeskommunen kan finansiere av ytterligere tunneloppgradering etter 2026, ut over ev. statlige midler til tunnelsikring. Som nevnt over, forventer vi at tunneloppgraderingsprosjektet må fortsette til rundt 2035, med forutsetning om en årlig omsetning på rundt 250-260 mill. kroner. Dersom vi forutsetter kun bruk av statlig tilskudd/kompensasjon for kostnader til tunneloppgradering, dvs. 133 mill. kroner i året, vil ikke tunnelene i Møre og Romsdal være ferdig oppgradert i samsvar med tunnelsikkerhetsforskriften før i 2043. Dette uten at vi har tatt hensyn til kostnadsutvikling og ev. mer omfattende krav, jf. avsnittet over om forskriftskrav etc.

Statlig kompensasjon

Tunneloppgradering i henhold til tunnelsikkerhetsforskriften, er et statlig krav. Fylkeskommunens utgifter kompenseres fra staten gjennom økte rammetilskudd. Dette er ikke å anse som bundne midler, men frie midler som overføres på bakgrunn av kostnadene. Staten har i Nasjonal Transportplan 2022-2033 erkjent at kostnadene knyttet til tunneloppgradering har vært undervurdert og at de derfor legger opp til å øke rammetilskuddene: «Regjeringen legger i planperioden opp til å styrke den delen av rammetilskuddet til fylkeskommunene som blir fordelt etter særskilt fordeling, for å kompensere for merkostnader knyttet til tunnelsikkerhetsforskriften. Ved ikrafttredelsen av tunnelssikkerhetsforskriften for fylkesvei i 2015 ble det innført en kompensasjonsordning over rammetilskuddet til fylkeskommunene med særskilt fordeling. Basert på kunnskap fra SAMS, kan vi anta at dette er gjeldende problematikk også for riksvegtuneller. Regjeringen legger opp til at fylkeskommunene skal bli kompensert for merkostnadene i løpet av planperioden, slik at tunnelene på fylkesveinettet blir utbedret i henhold til forskriften» (NTP 2022-2033, s.169) I forslag til Statsbudsjett for 2023 er det lagt opp til å overføre 39,3 millioner til Rogaland fylkeskommune, 128,1 mill til Vestland fylkeskommune og 133.3 mill til Møre og Romsdal fylkeskommune for å kompensere for kostnader til arbeidet med tunneloppgradering. I Statsbudsjettet står blant annet «Med videreføring av tilskotet som foreslått, vil fylkeskommunene bli ferdig kompenserte for meirutgiftene til tunnelutbetringane i løpet av planperioden 2022– 2033, slik det er lagt opp til i Nasjonal transportplan 2022–2033.» (Samferdselsdepartementet 2022, Prop 1 S, s.207) Det er imidlertid viktig å presisere at det kun er de direkte kravene i tunnelsikkerhetsforskriften som staten har tatt sikte på å kompensere. Tiltak som må eller bør gjøres utover dette må uansett dekkes av fylkeskommunenes egne midler.

Tabellen under viser dagens fordeling av midler til kompensasjon for forskrift for tunnelsikkerhetsforskriften, samt samlet beløp i 2023-kroner for perioden 2023-2031 dersom kompensasjonsbeløpet blir uendret.

	Fordeling 2023	Sum 2023-2031 med uendra kompensasjonsbeløp
Rogaland	39,3	353,7
Vestland	128,1	1 152,9
Møre og Romsdal	133,3	1 199,7

Dersom en legger til grunn at det overføres tilsvarende midler fra staten til fylkeskommunene i årene fremover mot 2030, vil ikke de statlige tilskuddene være på langt nær tilstrekkelige til å bidra til å dekke fylkeskommunenes kostnader til TOG.

Prioriteringer

Dersom staten ikke bevilger mer statlige overføringer, vil det ikke være mulig å oppgradere alle fylkesvegtunnelene som faller inn under tunnelsikkerhetsforskriften innenfor fristen. For å unngå ekstrakostnader og samfunnsbelastningen ved å måtte stenge tunnelene to ganger, vil Rogaland fylkeskommune, Vestland fylkeskommune og Møre og Romsdal fylkeskommune gjennomføre de direkte og indirekte kravene i tunnelsikkerhetsforskriften og andre påkrevde og/eller sterkt faglig anbefalte tiltak samtidig. Dette innebærer at noen få tunneler blir oppgradert de neste årene.

Ut ifra faglige vurderinger knyttet til blant annet risikonivå og mulighet for omkjøring er følgende tunneler prioritert i perioden i Rogaland:

- Fv. 520 Honganvik og Varstad tunnelene
 - o Fv. 520 er eneste veg inn til Sauda i vinterhalvåret når veien over Breiborg til Røldal er stengt. Saudafjorden er også relativt ofte islagt.
- Fv. 519 Finnøytunnelen
 - o Finnøytunnelen er en undersjøisk tunnel med bratt stigning. Dette gjør tunnelen særlig risikoutsatt. I tillegg er den eneste veiforbindelse til Finnøy og Talgje.
- Fv. 4224 Lysebotn
 - o Tunnelen har smal profil og utfordrende horisontal og vertikal kurvatur. Den har samtidig relativt høy ÅDT, både av tungtrafikk og sesongvis turisttrafikk. Beliggenhet i forhold til nødetater gjør også at prosjektet er prioritert.

Disse prosjektene utgjør totalt 701,5 millioner kroner i Handlingsprogramperioden. I tillegg er det lagt inn 10,5 millioner diverse tunneloppgraderingsarbeid. Dette vil gå til å arbeide frem grunnlag til øvrige tunneler.

Dette betyr at totalt 18 av fylkeskommunens 23 tunneler som faller inn under tunnelsikkerhetsforskriften, ikke vil bli oppgradert i handlingsprogramperioden.

Det er uheldig at bare et fåtall tunneler blir oppgradert innenfor handlingsprogramperioden, men Rogaland fylkeskommune må også ivareta andre behov på fylkesvegnettet.

Konsekvensen ved å ikke gjennomføre oppgraderingen innen fristen vil kunne være at fylkeskommunen mister brukstillatelsen, til tunnelene som ikke oppfyller kravene i forskriften. Dette gjelder blant annet undersjøiske tunneller og flere tunneller i sentrum av Stavanger.

Ut ifra faglige vurderinger knyttet til blant annet risikonivå og mulighet for omkjøring er følgende tunneler prioritert i perioden i Vestland:

Det er utviklet et sett med 18 prioriteringskriterier for å bestemme tunnelrisikoen. Av disse er følgende vektet særlig tungt:

1. ÅDT
2. Lengde
3. Stigning

I tillegg kan flere andre faktorer virke inn på den endelige prioriteringen, herunder geografisk plassering (f.eks. på samme strekning, nærhet til hverandre), mengde gjenstående arbeid før ferdigstilling, kostnader, vedlikeholdsarbeid og tunneloppgradering på nærliggende riksveger.

Vestland fylkeskommune har foreløpig lagt opp til at følgende tunneler skal oppgraderes i perioden 2023 – 2026:

- Fv 53 Steiggjetunnelen
- Fv 566 Tiråstunnelen
- Fv 550 Eitrheimstunnelen
- Fv 540 Løvstakktunnelen
- Fv 614 Magnhildskartunnelen
- Fv 49 Fossenbrattetunnelen
- Fv 50 Vassbygd tunnelen
- Fv 614 Isetunnelen

Merk at den lengste tunnelen i Vestland ikke er med på listen (Fv 49 Folgefonntunnelen, lengde 11 150 m), da denne er så kostnadskrevenende at den vil kreve tilnærmet alle tilgjengelige midler for perioden 2023 – 2026. Det er behov for å vurdere rekkefølgen på prosjektene nærmere, blant annet har flere prosjekt vist seg å være dyrere enn det som er lagt til grunn i det faglige grunnlaget. Listen skal opp til ny vurdering i forbindelse med rullering av handlingsprogrammet for Regional transportplan i Vestland.

Ut ifra faglige vurderinger knyttet til blant annet risikonivå og mulighet for omkjøring er følgende tunneler prioritert i perioden i Møre og Romsdal:

Følgende prioriteringsliste for oppgradering av tunneler er vedtatt i Møre og Romsdal fylkeskommune sitt investeringsprogram for perioden 2023-2031:

Fv.	Kommune	Tiltak/tunnel	2023	2024	2025	2026-2031	2023-2031
659	Ålesund	Utbetring i samsvar med forskrifter og andre MÅ-tiltak i Reme- og Remefjellstunnelane	78,5				78,5
653	Ulstein, Ørsta, Volda	Utbetring i samsvar med forskrifter og andre MÅ-tiltak i Eiksund-, Helgehorn-, Selvåg- og Morkaåstunnelane	133	210	181		524,0
62, 64, 662, 614 5	Sunnadal, Surnadal, Molde, Hustadvika	Utbetring i samsvar med forskrifter og andre MÅ-tiltak i Øksendal-, Tussen-, Skrøo-, Svinvik- og Haukabøtunnelane		17,0	260,0	438,0	715,0
64	Averøy, Kristiansund	Utbetring i samsvar med forskrifter og andre MÅ-tiltak i Atlanterhavstunnelen				279	279,0
595 2	Giske	Utbetring i samsvar med forskrifter og andre MÅ-tiltak i Alnestunnelen				63	63,0
650	Fjord, Stranda	Utbetring i samsvar med forskrifter og andre MÅ-tiltak i Overå-, Blikshammar-, Linge- og Ringsettunnelane				359	359,0
592 8	Fjord	Utbetring i samsvar med forskrifter og andre MÅ-tiltak i Fjøre-, Heggur- og Skjegghammartunnelane				427	427,0
650	Fjord, Ålesund	Utbetring i samsvar med forskrifter og andre MÅ-tiltak i Dyrkorn-, Stordal- og Visettunnelane				331	331,0
60, 63, 587 6	Stranda, Fjord, Herøy	Utbetring i samsvar med forskrifter og andre MÅ-tiltak i Oppskred- og				112	112,0

		Sævikunnelane. Samt div. tiltak Streke- og Ljøttunnelen.					
Div.	Div.	Utbetring av tunnelar som ikkje er omfatta av TSF pga. lengde eller ÅDT, men som har behov for trafikktryggingstiltak, utbetring av forfall, oppgradering etter m.a. elektroforskrift og som treng rensingstiltak for tunnelvaskevann (forurensingsforskrift)				249	249,0

Som nevnt over, er den økonomiske situasjonen slik, at fremdriften i forslag til økonomiplan nå er forskjøvet noe sammenlignet med forutsetningene i tabellen over. Det er ikke sannsynlig at investeringsrammene blir store nok til at alle tunneltiltakene kan gjennomføres innen 2031, som skissert i investeringsprogrammet.

Praktisk tunnelforvalter og prosjektleder for tunneloppgradering i Møre og Romsdal har tidligere i år foreslått noen endringer sammenlignet med vedtatt prioriteringsliste. Denne siste prioriteringslisten er ikke behandlet politisk. Det vil bli lagt fram ei ny sak om forslag til «pakkeinndeling» og prioritering på nyåret. I ny framdriftsplan/prioriteringsliste, er risikovurderinger tillagt større vekt (enn f.eks. geografi), og tunneler med dårlig standard og trafiksikkerhetssutfordringer er prioritert.

Dette dokumentet er elektronisk godkjent.