

Tunnel gjennom Kjernfjellet på RV77 mellom Saltdal og Sverige

– hvilke besparelser gir dette?



Kartet viser planlagt trasé for en 2,4 km lang tunnel gjennom Kjernfjellet, fra krysset ved E6 til Junkerdalen.



Om RV77 over Kjernfjellet/Graddis

RV77 betegner den 24 km lange mellomriksvegen fra Øvre Saltdal til svenskegrensen, hvor den forsetter som svensk riksveg 95 (Silvervägen) til Skellefteå. Vegen er en av tre viktige mellomriksveger i Nordland (i tillegg til E10 over Bjørnefjell og E12 over Umbukta).

Trafikken består av:

- Lokal trafikk til/fra Junkerdal (arbeids- og skolereiser og trafikk til utfartsstedet Junkerdalen). Vegen er eneste forbindelse til Junkerdal.
- Yrkestrafikk mellom Nord-Sverige og Salten/Nordland, dominert av godstransport *til* Norge (trelast, stål, drivstoff, etc.). Konkrete eksempler på at økt samhandel hindres av dårlig fremkommelighet.
- Yrkestrafikk mellom Nord-Norge og kontinentet som kjører via Sverige. Rundt 60 % av tungtrafikken antas å være handel med tredjeland. Svært viktig for oppdrettsnæringa.
- Reiseliv og turisme. Vegen har stor betydning for turismen i Nord-Sverige. I tillegg en økende busstrafikk mellom Bodø og Skellefteå.

Årsdøgnsstrafikk (ÅDT) er 590 forbi selve Kjernfjellet og ca 200 over grensen (ved Graddis). Tungtrafikk utgjør ca 18 %.

RV77 er sjelden stengt og har en **høy regularitet** på linje med E6 over Saltfjellet, og vesentlig høyere enn de øvrige mellomriksvegene. Bortsett fra strekningen forbi Kjernfjellet, har vegen god standard.

Fremkommelighet ifm. passering av Kjernfjellet er hovedproblemet på RV77. Vegen har her sterk stigning, liten bredde, dårlig kurvatur og er plassert mellom fjellvegg på ene siden og stup (Junkerdalsura) på andre siden. Tungransporten velger alternative ruter pga risikoen for uhell eller ulykker. Dette kan løses med en tunnel på 2,4 km gjennom Kjernfjellet.

Nytte-/kostnadsberegninger

Vegvesenet har beregnet at en tunnel gjennom Kjernfjellet koster 140 mill kr og har en negativ netto nytte på 130 mill kr. Beregningen viser en transportbesparelse på ca 27 mill kr basert på at vegen innkortes med ca 1 km, samt en reduksjon i ulykkeskostnader på ca 1,5 mill kr basert på antall registrerte personskafer.

Vegvesenets beregninger tar ikke hensyn til at en tunnel vil gjøre RV77 tilgjengelig som en vesentlig kortere og raskere transportåre for store deler av Nordland. Videre tar ikke beregningene i tilstrekkelig grad hensyn til uhell-, ulykkes- og ulempekostnader for tungtrafikken over Kjernfjellet på vinteren.



RV77 som alternativ til E10 og E12

Det er beregnet avstander mellom viktige knutepunkt i hhv. Salten (**Fauske**), Vesterålen (**Lødingen**) og Lofoten (**Svoldvær**) og viktige knutepunkt/destinasjoner i Sverige, hhv. **Storuman** (for trafikk videre sørover via RV45 i Sverige), **Umeå** (knutepunkt for trafikk sørover langs E4 eller til Finland med ferge) og **Luleå** (transportknutepunkt ved Bottenviken).

RV77 er korteste alternativ for alle kombinasjoner av de nevnte startpunkt i Norge og knutepunkt/destinasjoner i Sverige (forskjeller fra 38 km til 557 km). Ser man på drifts- og tidskostnader (inkl. ferge), kan tunge kjøretøy spare fra 650 kr til 10.000 kr ved å velge RV77 framfor E10 eller E12 (avhengig av start- og bestemmelsessted). Ved å bruke RV77 sparer tungtrafikken i gjennomsnitt ca 3100 kr sammenlignet med E10 og ca 2500 kr sammenlignet med E12. Besparelsen for lette kjøretøy er ca 25 % av dette. (Beregningen gjelder ikke trafikk mellom Salten og Sverige via E10, da dette i liten grad er et benyttet alternativ i dag – og ville gitt uforholdsmessig store utslag mht. besparelser).



Besparelser ved overføring av trafikk til RV77

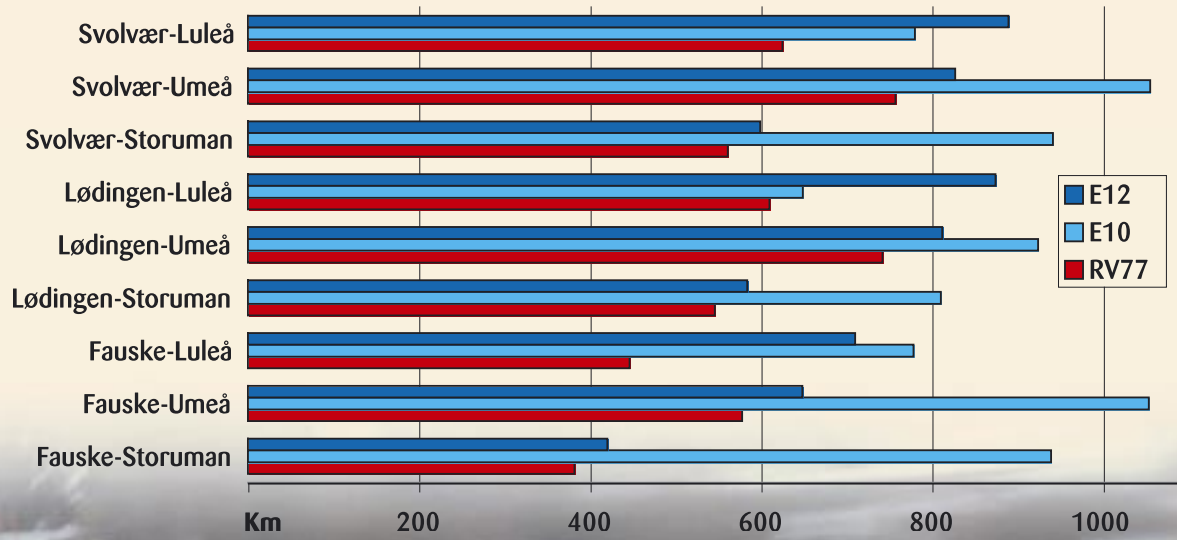
De store effektene av tunnel gjennom Kjernfjellet vil komme som følge av at tunnelen åpner en ny transportåre som kan gi vesentlige innsparinger i kjørekostnad og -tid for trafikk fra store deler av fylket. I tillegg forventes nygenerert trafikk.

Som en illustrasjon, er det regnet på virkningen av å overføre 1 % av trafikken fra E10 og E12 til RV77. Dette utgjør en ÅDT på 11, hvorav 2 tyngre kjøretøy. Innkortingen for den aktuelle trafikken vil bety en besparelse på **4,5 mill kr** årlig, eller **63 mill kr** i et 25-årsperspektiv. I tillegg kommer reduserte miljøkostnader på ca **0,3 mill kr** pr år eller **4,5 mill kr** over 25 år som følge av kortere kjørelengde.

Sannsynligvis vil økningen av tunge kjøretøy bli høyere enn 1 %, mens økningen av lette kjøretøy kan bli noe lavere (har ikke de samme vinterproblemer som tungtrafikken). I tabellen nedenfor er det gjort simuleringer mht overføring av trafikk til RV77.

Tabellen viser at en overføring av 2,2 % av trafikken fra E10 og E12 til RV77 alene er nok til å forsvare investeringen på 140 mill kr. Både transport- og miljøbesparelsene ovenfor kommer i tillegg til Vegvesenets beregnede besparelse på 27 mill kr for dagens trafikk.

Simulering: Overføring av trafikk fra E10 og E12 til RV77:	Sparte transportkostnader		Sparte miljøkostnader	
	Pr år	Nåverdi 25 år (5 % kalk. rente)	Pr år	Nåverdi 25 år (5 % kalk. rente)
1 % tungtrafikk og 1 % lette kjøretøy	4,5 mill kr	63 mill kr	0,3 mill kr	4,5 mill kr
2 % tungtrafikk og 0,5 % lette kjøretøy	5,2 mill kr	73 mill kr	0,4 mill kr	5,4 mill kr
2 % tungtrafikk og 2 % lette kjøretøy	8,9 mill kr	126 mill kr	0,6 mill kr	8,9 mill kr
2,2 % tungtrafikk og 2,2 % lette kjøretøy	9,9 mill kr	140 mill kr	0,7 mill kr	9,9 mill kr



Diagrammet t.v.:
Avstander mellom knutepunkt i nordre Nordland og Nord-Sverige ved ulike vegvalg.

Uhells- og ulempekostnader

Vegens beskaffenhet forbi Kjernfjellet fører til store uhells- og ulempekostnader spesielt for tungtrafikken vinterstid. Disse kostnadene er ikke hensyntatt i Vegvesenets nytte-/kostnadsberegninger, som primært bygger på registrerte personskader. Bakgrunnsmateriale fra bergingselskaper og sammenligning med andre strekninger (Korgfjellet) ligger til grunn for en alternativ beregning av uhells- og ulempekostnader:

Type kostnad	Årlig beløp	Nåverdi 25 år (5 % kalk. rente)
Bergingskostnader (15 biler á 3000 kr)	60 000	845 637
Skader (10 % av tilfellene á 36.000 kr)	55 000	775 167
Tidskostnad for bileier (tapt arbeidstid og inntekter)	120 000	1 691 273
Ventetid for andre trafikanter (opptil 3 timers kø pr berging)	614 250	8 657 205
Tidsheft og slitasje ifm. kjettingbruk	55 000	770 000
Sum	904 250	12 739 282

I tillegg kommer mulig tap av last samt eventuelle framtidige dødsulykker. Ett tapt trailerlass med fisk kan utgjøre 0,5 mill kr, mens et dødsfall vil bety 15-20 mill kr i ulykkeskostnader. Totalt er dette vesentlig mer enn Vegvesenets beregnede kostnadsbesparelse på 1,5 mill kr over 25 år.

Konklusjon

- RV77 via Kjernfjellet og Graddis er et meget godt alternativ for transport mellom store deler av Nordland og Sverige, både mht. avstand, kjøretid og regularitet. Trafikken hemmes imidlertid av dårlig framkommelighet forbi Kjernfjellet vinterstid, spesielt for yrkestrafikk.
- Ulykkes- og uhellskostnader er som følge av dårlig framkommelighet beregnet å være vesentlig høyere enn Vegvesenets beregninger tilsier (minst 12,7 mill kr over en 25-årsperiode, mot Vegvesenets 1,5 mill kr).
- Den største effekten av en tunnel gjennom Kjernfjellet er imidlertid åpning av en ny transportkorridor som betyr store besparelser for trafikkantene og miljø som følge av kortere kjørelengde og -tid. Effektene av dette er ikke eksakt beregnet, men illustrert ved at en overføring av 1 % av trafikken fra E10 og E12 til RV77 gir en transportbesparelse på 63,5 mill kr over 25 år samt 4,5 mill i sparte miljøkostnader. Denne besparelsen kommer i tillegg til Vegvesenets beregnede sparte transportkostnad på 27,4 mill kr.
- Det er sannsynlig at større deler av tungtransporten vil velge RV77 dersom det kommer en tunnel gjennom Kjernfjellet. Prosjektet antas derfor å være lønnsomt med god margin.

Hele rapporten/beregninger kan lastes ned fra www.salten.no/transport/ eller fås tilsendt fra Salten Regionråd.



Utarbeidet i mars 2003 av

Salten Regionråd / Transportprogram Salten

Postboks 915

Telefon 75 54 86 00

8001 Bodø

Telefax 75 54 86 01

e-mail: regionradet@salten.no