

Vedlikehold E39 Møreaksen vs Romsdalsaksen strekningen Dragsundet-Molde

Det er ikke bare å bygge nye veier som er kostbart - de koster å drifte også. Spesielt undersjøiske tunneler og store bruer er de største kostnadsdriverne på lang sikt.

Det er vanskelig å finne noen gode tall for drift, vedlikehold og rehabilitering – og tallene spriker veldig. Men i forbindelse med behandlingen av Nordøyvegen fikk fylkespolitikere seg forelagt et hederlig forsøk på å beregne dette. Dette vart utført av Statens Vegvesen Region Midt (SVVRM) i 2014 - og oppjustert en del i 2016.

Med å bruke tallene som ble fremlagt i sakspapirene for Nordøyvegen til Fylkestinget, har vi brukt disse offentlige tallene som grunnlag for å sammenligne Romsdalsaksen og Møreaksen for strekningen Dragsundet - Molde.



Om en legger denne informasjonen til grunn, vil Møreaksen med K3-alternativet kreve nesten 200 mill. pr. år i drift, vedlikeholds- og rehabiliteringskostnader.

Tallmaterialet er fra 2016, kravet til standard på E39 er en del høyere enn til Nordøyvegen, og erfaringstall på store bruer er henta fra bruer med 2 felt + g/s. Tautratunnelen og Julsundbrua har som kjent 4 felt.

På grunn av at E39 får en høyere vegstandard enn Nordøyvegen, vil kostnadene for drift, vedlikehold og rehabilitering bli vesentlig høyere. Vi har valgt å legge denne på 20% i regnestykket, men tror at forskjellen vil bli høyere.

Med kostnader for Nordøyvegen + 20% for høyere standard vil man med **Møreaksen** få en årlig kostnad på ca 232 mill.

Det betyr at det tar litt over 4 år før 1 mrd. passerer.....

Om en anvender samme metode på Romsdalsaksen, blir resultatet nesten 40 mill pr. år. Brutypene er derimot 2 felt + g/s veg.

Med kostnader for Nordøyvegen + 20% vil man med **Romsdalsaksen** få en årlig kostnad på ca 47 mill. Det betyr at det tar ca. 21 år før 1 mrd. passerer.....

Differansen mellom RA/MA utgjør hele kr. 506.000,- pr dag. Se forøvrig tabell nedenfor og mer info på www.romsdalsaksen.no

Romsdalsaksen AS

06. Mars 2018

SVV Vedlikehold - Nordøyvegen				RA (Dragsundet-Lønseth)		MA (Dragsundet-Bolsønes)	
Type drift-, vedlikehold- og oppgraderings/rehabiliteringsarbeid	Total Pris/m	Vedlikehold	Rehab	Antall meter	Kost	Antall meter	Kost
Pris for drift/vedlikehold av veg i dagen (inkl.reasfaltering), kr/m per år, ÅDT 300-500	168			44000	kr 7 392 000	14000	kr 2 352 000
Pris for drift/vedlikehold av mindre bruer, kr/m per år	315				kr -		kr -
Pris for drift/vedlikehold og rehabilitering av store bruer, kr/m per år	4075	1575	2500	6500	kr 26 487 500	2000	kr 8 150 000
Pris for drift, vedlikehold og rehabilitering oversjøiske tunneler *	720			7000	kr 5 040 000	25000	kr 18 000 000
Pris for drift/vedlikehold og rehabilitering av undersjøiske tunneler, kr/m per år	5150	850	4300		kr -	32000	kr 164 800 000
* SVV rapport nr 132					kr 38 919 500		kr 193 302 000
			Oppjustert med:		RA pr. år:		MA pr. år:
Fordi MA/RA får en mye høyere standard enn Nordøyvegen, estimeres det med en prosentsats høyere kostnad for E39 - og avrundes.			20 %		kr 47 000 000		kr 232 000 000
				LivsøpsKostnad			
				Differanse	RA		MA
pr. År				kr 185 000 000	kr 47 000 000		kr 232 000 000
pr. Mnd				kr 15 416 667	kr 3 916 667		kr 19 333 333
pr. Dag				kr 506 849	kr 128 767		kr 635 616
pr. Bil med dagens trafikk (Årdøgnstrafikk 2300 for Molde-Vestnes)				kr 220	kr 56		kr 276

Tabell 1: Kostnader for RA vs MA er basert på SVV sine estimat for Nordøyvegen

Ref: Saksfremlegg til fylkestinget oktober 2016 (<https://einnsyn.mrfylke.no/motedag/index/2218>)

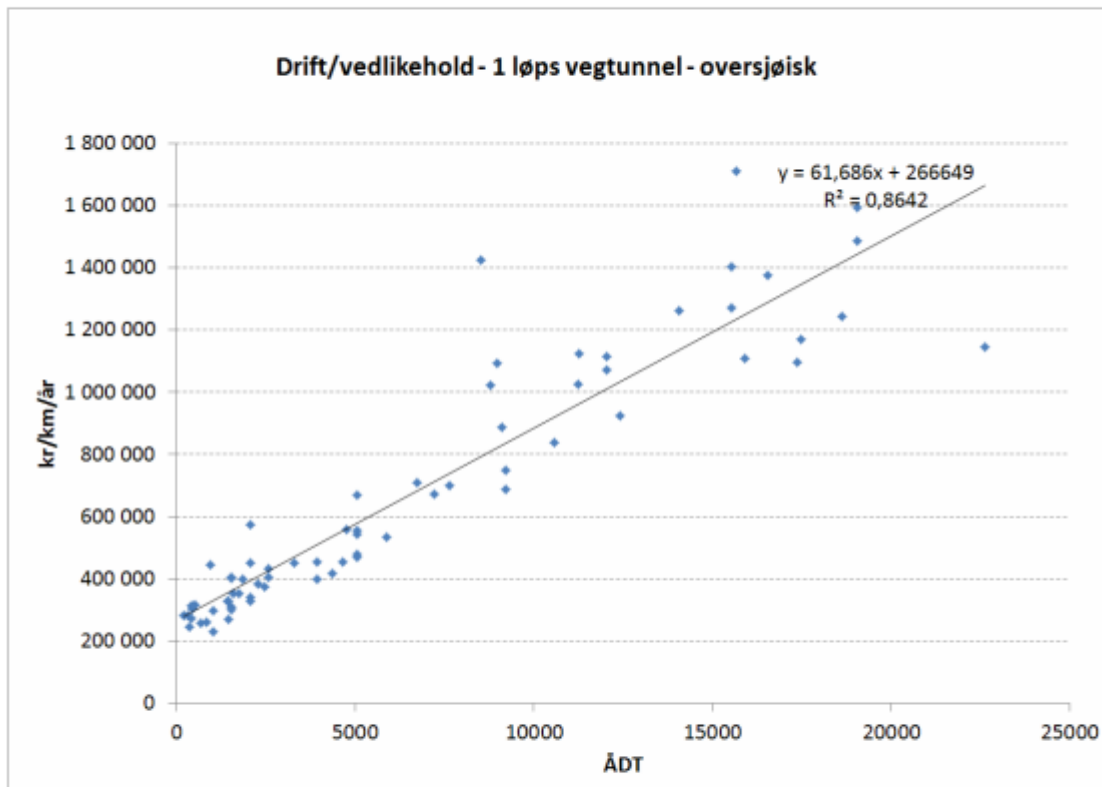
Etatsprogrammet Moderne vegtunneler

Drift og vedlikehold av vegtunneler

Hovedkostnader – Statens Vegvesen rapporter nr.132 (2012)

1 løps vegtunnel – oversjøisk

Kostnader for drift og vedlikehold for et utvalg eksisterende tunneler, oversjøiske tunneler med 1 tunnellop, er beregnet med MOTIV og vist i figuren nedenfor som funksjon av trafikkvolum ÅDT.



Figuren viser hvordan kostnadene øker med ÅDT samt variasjonen mellom tunneler med tilnærmet samme ÅDT. Variasjonen mellom tunneler med samme ÅDT kan ha reelle årsaker, som ulik bergkvalitet, ulikt sikringsnivå for berg, vann og frost og ulikt utstyrsnivå på grunn av forskjell i byggeår. Forskjellene kan imidlertid også skyldes feil i registrering av berg-, vann- og frostsikring og utstyr i den enkelte tunnel, dette forekommer relativt ofte.

Ref: https://www.vegvesen.no/_attachment/380981/binary/652558