

Høyringsfråsegn til Handlingsprogram 2012 – 2015 til Vestlandsrådet sin transportplan 2007 – 2019.

- 1. Kystvegen Ålesund Bergen støttar Vestlandsrådet i kravet om forsert opprusting av E39!**
- 2. Vestlandsrådet vert oppmoda om å støtte kravet om kystveg mellom Bergen og Ålesund som eit nødvendig supplement til E39.**
- 3. Vi er samde med Vestlandsrådet i at sjøtransport kan utføre ein større del av transportarbeidet, særleg tungtransport. Dette vil krevje betre tilførselsveggar til hamnene. Kystveg er ein føresetnad for å utvikle ein meir rasjonell hamnestruktur.**
- 4. Kystvegen støttar kravet om realisering av Stad Skipstunnel for å fremje tryggleik og framkomst for sjøtransport.**
- 5. Ferjefri E39 må planleggast slik at kryssing av dei store fjordane kan nyttast av både E39 og Kystvegen, særleg ved HAFast og SOGNEFAST!**

Kystvegen støttar kravet om forsert opprusting av E39!

Kystvegen Ålesund – Bergen er ein organisasjon av alle kystkommunane frå og med Bergen til og med Ålesund i nært samarbeid med næringsliv og næringsorganisasjonar i regionen. I Nordhordland er det regionrådet som deltek. Føremålet er å få etablert internt vegsamband gjennom kystregionen i den delen av Vestlandet der E39 går gjennom indre fjordstrøk.

Kystvegen Ålesund – Bergen støttar kravet om å få opprusta E39 til fullgod standard gjennom heile landsdelen, men som det går tydeleg fram, mellom anna i fig 3, fig 6 og fig 7 i høyringsutkastet til handlingsprogram, er ikkje E39 ein ”kyststamveg” mellom Bergen og Ålesund. Her går E39 inne i fjordane og knyter ikkje saman kysten til ein vekstkraftig region slik E39 gjer elles på Vestlandet. Her må E39 supplerast med eit regionalt samband gjennom kystkommunane, eit samband som må koplast opp mot E39 på fleire punkt. Vi forstår at Vestlandsrådet ynskjer å samle seg om det eine felles tiltaket E39. Vi vil likevel be Vestlandsrådet om å støtte Kystvegen Ålesund – Bergen som går gjennom 3 av vestlandsfylka og er eit nødvendig supplement til E39 på denne strekninga.

Mellom Bergen og Ålesund må E39 supplerast av ein kystveg.

I innleiinga til handlingsplanen står fylgjande: ”Landsdelen er folkerik og det er venta monaleg auke i folketalet dei neste 10 åra.” - Her er Sogn og Fjordane unntaket. Sogn og Fjordane har ei svak folketalsutvikling og SSB si framskriving av folketalet syner at Sogn og Fjordane vil få ei vesentleg svakare utvikling enn dei andre fylka også framover. Samstundes konstaterer vi at det er først og fremst i kystkommunane dei andre fylka har vekst. Med unntak av Flora som har ein svak vekst, stagnerer folketalet i

kystkommunane i Sogn og Fjordane. Nokre kommunar har til dels dramatisk tilbakegang i folketalet. Då Stortinget i vedtok å bygge kyststamveg, var eit av hovudmåla å stimulere til vekst i kystregionen. Med unntak av Sogn og Fjordane og deler av søre Sunnmøre har dette lukkast og Kyststamvegen har utan tvil vore ei viktig drivkraft. Sogn og Fjordane har ein større del av industriproduksjon og vareeksport enn folketalet tilseier. I stor grad er denne industrien lokalisert i kystregionen også i dette fylket. E39 er ikkje i kontakt med industrien i Flora, Måløy, Bremanger eller Ytre Sogn. Heller ikkje med industrimiljøa i ytre Sunnmøre eller i Nordhordland. To av dei viktigaste industrimiljøa på Vestlandet, Mongstad og Ulsteinregionen ligg på denne kysten. E39 går også utanom disse to kraftsentra på Vestlandet og bidreg ikkje til å skape ringverknader til regionen mellom dei. Regionale verknader av store investeringar på Mongstad kjem ikkje til kommunane nord for Nordhordland.

Sjøtransport og hamnestruktur.

Det er bra at Vestlandsrådet tek opp temaet sjøtransport, men vi har merknader til ein del av dei synspunkta som kjem fram i høyringsutkastet: Vi stiller oss tvilande til påstanden om at eit stort tal hamner er eit hinder for å utvikle sjøtransport.)¹ Kommersiell skipsfart pliktar ikkje å gå til hamner der det ikkje er last som forsvarer eit anløp og betalar då heller ikkje avgift til slike hamner. Påstanden om at "sjøtransport krev minst to ekstra omlastingar" (s32) er sjølvsagt ikkje rett. Mange verksemdar og industriområde har eigne kaiar der skip hentar og leverer "dør til dør". Dette gjeld truleg største delen av godsmengda som går sjøvegen. Fordelinga av transportarbeid på ulike transportmidlar som vist i fig 14, er sannsynlegvis heller ikkje rett.)²

Kor mange hamner det er behov for vil vere ei avveging mellom kva ein sparar på færre anløp og kva det kostar å samle last frå eit større distrikt og laste om i knutepunkt. Det vil ikkje minst avhenge av vegsamband langs kysten. NTP har definert ein hamnestruktur som byggjer på eit tal stamnettshamner som skal knytast opp mot riksvegnettet. Stamnettshamner og riksvegar skal fungere saman i eit totalsystem som gjer at sjøtransport kan nyttast optimalt. Det skal vere riksveg fram til stamnettshamnene (NTP). Mellom Bergen og Ålesund er det berre 2 stamnettshamner: Flora og Nordfjord (Måløy). (Mongstad er også stamnettshamn, men er definert som del av Bergen hamn.) E39 kjem ikkje nær nokon av disse hamnene og det er til dels svært dårleg vegsamband mellom stamnettshamnene og viktige industristader på kysten. Det er mangelfullt vegsamband som fører til fragmentert hamnestruktur og ikkje omvendt, slik det vert hevda i høyringsutkastet. Verken vareeigar eller reiarlag ynskjer å gå til fleire hamner enn det som trengst for å utføre transportarbeidet. Fraktprisar og tilgang er avgjerande for val av transportmetode. Dersom ein ynskjer å gjere sjøtransport meir konkurransedyktig, kunne ein finansiere ein større del av kostnadene med å trygge sjøtrafikken over offentlege budsjett, utan på nokon måte å nærme seg det subsidienivået som jernbana har.

¹ Det er ei mistyding når høyringsutkastet peikar på mange ISPS godkjende hamner som døme på ein fragmentert hamnestruktur. Alle hamner, offentlege eller private, som har anløp av fartøy i internasjonal fart, skal ha ISPS godkjenning. Mange av desse er industrikaiar der verksemdar tek inn råstoff eller skipar ut produkt frå eigen kai. Slike hamner er ikkje til hinder for rasjonell sjøtransport, - tvert om.

² Denne grafen syner berre transport som både er lasta og lossa innanlands, dvs at innanlands transport av eksport og importvarer er ikkje med. Spesielt for sjøtransport er volumet sterkt undervurdert i denne framstillinga.

Vi er samde i at "vegsamband til viktige hamner må sjåast i ein større transportpolitisk samanheng." Vegsamband mellom dei tre nemnde stamnettshamnene mellom Bergen og Ålesund og næraste nabokommunar er svært dårleg, til dels heilt fråverande, - ref Florø – Svelgen, Ålesund – Vanylven, Leirvik i Sogn – Bergen osv. Mellom Florø og næraste nabokommunen Askvoll er det 28 km i geografisk avstand, men nesten 120km til dels svært dårleg veg å køyre. Det seier seg sjølv at dette ikkje fremjar rasjonell transport, - heller ikkje sjøtransport. E39 kan ikkje gjere noko med desse særdeles mangelfulle samband mellom stamnettshamner og andre kystkommunar mellom Ålesund og Bergen. For å fremje sjøtransport i samsvar med intensjonen i NTP, må E39 supplerast med ein kystveg!

Stad Skipstunnel.

Vi er samde med Vestlandsrådet i at Stad skipstunnel er eit framtidsretta tiltak. Tiltaket vil sikre skipsfarten og vesentleg redusere ventetid og tidskostnader i samband med sjøtransport. Det er for svakt når høyringsutkastet peikar på moglegheiter for å etablere snøggbåtsamband mellom Måløy og Ålesund. Ein skipstunnel vil gjere det mogeleg å køyre samanhengande snøggbåtrute langs heile Vestlandet! Det er eit problem at snøggbåtrutene nordover frå Bergen ikkje har ein større tettstad som endepunkt i nord, slik ein t.d. har for rutene mellom Bergen og Stavanger. Båtruter mellom Bergen og Ålesund ville gi vesentleg betre utnytting av kapasiteten og betre økonomi enn ruter mellom Bergen og Selje. Stad skipstunnel vil gjere det mogeleg å køyre snøggbåtruter frå by til by langs heile vestlandskysten.

Ferjefri E39.

Det er sjølv sagt ynskjeleg å få ein ferjefri hovudveg gjennom Vestlandet, men sjølv ein ferjefri veg vil ikkje dekke alle behov for nord – sør samband i landsdelen. Gjennom Rogaland, Hordaland og inn i Sogn og Fjordane går det såleis ein "indre riksveg" - RV 13 som supplerer E39 der denne fylgjer kysten. I Sogn og fjordane ligg E39 til dels lenger aust enn RV13 gjer i Hordaland og Rogaland. Her må E39 supplerast med ein kystveg. Både RV 13 gjennom Hordaland og Rogaland, og kystvegen frå Bergen til Ålesund har også behov for ferjefrie fjordkryssingar. I Hordaland byggjer ein bru over Hardangerfjorden og planlegg Hordfast på kysten. Enkelte stader let det seg gjere å kombinere fjordkryssing for Kystvegen og E39. Dette gjeld spesielt nær Ålesund og nær Bergen som er dei to punkta der Kyststamvegen faktisk kjem ut til kysten. Såleis er Nordhordlandsbrua felles fjordkryssing for Kystvegen og E39. Med eit par mindre justeringar av E39 traseen, kan ein også oppnå slik dobbelt nytte over Sognefjorden og Sulafjorden.

HAFAST.

Kystvegen støttar kravet frå kommunane på Sunnmøre om å justere E39 traseen til å gå over Eiksund sambandet via Hareid til Sula og Ålesund. Dette vil gi størst nytte for næringslivet på søre Sunnmøre og i Ålesundsregionen, samstundes som ei fjordkryssing mellom Hareid og Sula vil tene både E39 og Kystvegen. Etter at Eiksundsambandet er realisert, er ei slik løysing mest tenleg og vil ikkje i nemneverdig grad gå ut over andre viktige omsyn. Vegvesenet har under arbeid ei "KVU" for denne strekninga og vi oppmodar Vestlandsrådet om å støtte ei slik justering av E39 traseen.

SOGNEFAST

Som del av planarbeidet for ferjefri E39 har vegvesenet sett på ulike metodar for å krysse

store fjordar. I dette arbeidet har dei sett på Lavik – Oppedal. Her er fjorden 3,7 km brei og så djup at undersjøisk tunnel ikkje er aktuelt. Ei bru, hengebru eller flytebru, let seg nok gjere, men vil koste fleire mrd. og vil truleg ikkje bli realisert. Derimot er det fullt mogeleg med kjent teknologi å krysse Sognefjorden via Solund. Dette alternativet blei faktisk utgreidd av Kyststamvegutvalet i 1991. Den gongen blei ein undersjøisk tunnel som skulle gå ned mot 300m u.h. frå Gulen til Losna sett på som urealistisk. I dag er dette kjent tunneldjupne. Eiksundsambandet er nede på 287 m u.h. Ei slik løysing vil gi fleire tilleggsnytte:

- a) Ei fjordkryssing som vil tene både E39 og Kystvegen.
- b) Fastlandssamband for øykommunen Solund og styrking av kommunane Gulen – Solund og Hyllestad i ytre Sogn.
- c) E39 kjem nærare Mongstad der den også kan koplast på ”Tverrsamband Vest” frå Mongstad til Øygarden.
- d) Ein E39 trace gjennom Solund og ytre Gulen vil bli ei låglandslinje og eit betre alternativ for tungtrafikken enn noverande trace med 3 bratte stigningar på til saman ca 900m mellom Romarheim og Oppedal.

Dette kan gjerast utan å endre hovudtraseen for E39 gjennom Sogn og Fjordane. Vi bed Vestlandsrådet støtte oss i kravet om at det ytre alternativet skal utgreiast som eit alternativ for ferjefri kryssing av Sognefjorden. Ferjefri kryssing ved Lavik har aldri vore gjennom noko KVVU. Lavik – Oppedal blei vald som ferjestad den gongen ferjefri kryssing blei sett på som ”ikke realistisk i overskuelig fremtid”.

Vi er glade for at Vestlandsrådet arbeider for betre nord – sør samband gjennom regionen og bed om at våre innspel vert tekne med i det vidare arbeidet.

For Kystvegen Ålesund – Bergen 30. sept 2011.

I styret:

Bente Frøyen Steindal (styreleiar) Jan Helgøy – nestleiar Nils Marton Aadland

Lars Hellandsjø Arve Helle Ronny Blomvik Eivind Hjellum