
Fra: noreply@regjeringen.no
Sendt: 30. juni 2016 21:14
Til: postmottak SD
Emne: Nytt høringssvar til 16/485 - Høring - Grunnlagsdokument Nasjonal transportplan 2018-2029

Referanse: 16/485
Høring: Høring - Grunnlagsdokument Nasjonal transportplan 2018-2029
Levert: 30.06.2016 21:13
Svartype: Med merknader
Kontakt avsender: Kystvegen Ålesund Bergen
Kontaktperson: Bengt Solheim-Olsen
Kontakt-e-post: bengt@framflora.no
Tittel: Uttale frå Kystvegen Ålesund Bergen

Uttalelse:

Kystvegen Ålesund-Bergen, høringssvar til NTP 2018-2029

Organisasjonen Kystvegen Ålesund – Bergen er eit samarbeid mellom alle kystkommunane i nemnde

område, inkludert dei to store byane. Føremålet er å få etablert ein veg av god standard langs kysten

på denne strekninga, der E39 går gjennom indre fjordstrøk.

Omklassifisering av fylkesvegar

I punkt 18.4 i grunnlagsdokumentet står det at: «Transportetatene har innhentet grunnlagsmateriale

fra fylkeskommunene og Oslo kommune. Stort sett anbefaler fylkeskommunene ingen endringer i

gjeldende klassifisering, og begrunner det med at de har vist seg å være gode vegeiere.

Fylkeskommunene mener at de kan bli en enda bedre regional utviklingsaktør med større

rammetilskudd fra staten.»

Kystvegen Ålesund-Bergen er uenig med fylkeskommunane, og meiner argumenta er mange og gode

for at Kystvegen må utbyggast som ein heilhetelig riksveg. Dei aller fleste kommunane langs kysten

støttar også dette kravet.

I vedlegg 2 til brev av 14.10.16 frå SVV Region Vest til 3 fylkeskommunar vert det synt til 5 konkrete

kriteria for klassifisering av riksveg. Det er også synt til tilleggsinformasjon som seier at «større veger

med sterke næringsinteresser kan vurderes overført til staten som del av denne vurderingen».

Kystvegen Ålesund – Bergen går gjennom tre fylke. Det kan sjå ut som om fylkeskommunane i sine

tilbakemeldingar til Vegvesenet ikkje har vurdert Kystvegen som ein samanhengande veg frå Bergen

til Ålesund, men har, i den grad dei har gjort slike vurderingar, kvar for seg berre sett på sin parsell

av Kystvegen. Dette illustrerer kor lite føremålstenleg det er at Kystvegen mellom Ålesund og Bergen

er fylkesvegar i tre fylke. I Hordaland er Kystvegen FV57. I Møre og Romsdal FV61. I Sogn og Fjordane

består den av fleire vegnr. Fylkesrådmannen i SFj peikar i si saksutgreiing på at Kystvegen ikkje er ein

samanhengande veg i det fylket, men er samansett av fleire fylkesvegnr. I 2010 tok vi opp med

fylkeskommunane om få eit felles vegnr på heile strekninga frå Bergen til Ålesund. For å vurdere om

Kystvegen høver med kriteria for riksveg, må ein sjølvstendig vurdere heile vegen og ikkje stykke for

stykke.

Vi registrerer at fylkeskommunane i sine svar har lagt vekt på andre forhold enn dei kriteria som departementet har sagt skal gjelde. Vi tillet oss difor å bidra med ei kort vurdering av kystvegen

Ålesund – Bergen i forhold til «Gjeldene kriterier for klassifisering av riksveg.»:

1. Stamvegnettet. (gjeld ikkje lenger).

2. Tilknytting til nasjonale knutepunkt. Kystvegen er tilførselsveg til

a 5 stamnettshamner: Bergen, Mongstad, Florø, Måløy og Ålesund; og fleire viktige hamner

som ikkje er stamnettshamn som Fosnavåg, Åheim, Bremanger og Sløvåg. Viktige terminalanlegg for

transport til oljefelt: Fjordbase i Florø og Mongstadbase på Mongstad.

b Kystvegen er tilførselsveg frå heile kystregionen til jernbaneterminal i Bergen.

c Kystvegen er tilførselsveg til nasjonale lufthamner i Bergen og Ålesund, til regional lufthamn i

Florø (ca 200.000 pax/år) og helikopterterminal for transport til oljefelt i havet: Flesland og Florø.

Flesland og Vigra har også internasjonal trafikk.

d Kystvegen er tilførselsveg til store kollektivknutepunkt i Bergen og Ålesund. I Florø er

Kystvegen tilførselsveg til buss, ekspressbåt, fly, hurtigrute og godsterminal for land og sjøtransport.

3. Tilførselsveg til store byområder: Kystvegen er tilknytingsveg til Bergen (275.000 innb.) og

Ålesund (ca 50.000 innb.) for ca 20 kommunar i kystregionen mellom Ålesund og Bergen.

4. Interregionale veger. Kystvegen går gjennom 3 fylke.

5. Veger som er tilknyttet riksveger i nabolandene. Kystvegen fører ikkje til naboland.

Større veger med sterke næringsinteresser.

Kystvegen går gjennom ein region med stor verdiskaping og knytter to av dei største og viktigaste

industrimiljøa i landet, Mongstad/Nordhordland og Ulstein/Hareid/Herøy/Sande saman med

kvarandre, med kystkommunane mellom dei og med omverda. Her finn ein industri og teknologiske

miljø av internasjonal format innanfor oljerelatert industri, miljøteknologi, maritim industri og andre

næringar. Ein riksveg av god standard gjennom og mellom disse næringsklyngene vil forsterke dei og

skape ringverknader i regionen. Kystregionen i SFj har ikkje fått den positive utvikling som kysten

elles rundt heile sør-Norge. Dette har m.a. samanheng med vegvalet for E39 gjennom indre fjordstrøk i SFj.

Havbruksnæringa er stor i regionen og leverer fleire hundre tonn laks til marknaden i Europa kvar

dag. Denne eksporten er avhengig av transport på dårlege fylkesvegar før dei kjem på riksveg. Midt i

regionen finn ein industri og fiskeribyane Flora og Måløy og industristaden Svelgen. I Leirvik i

Hyllestad kommune ligg skipsverftet Havyard Leirvik som i fleire år har bygt avanserte spesialskip for

offshoreindustrien over heile verda. Eigar og samarbeidande verksemd held til i Fosnavåg i nordre del

av Kystvegen. Marknaden for skip til oljenæringa er for tida sterkt svekka. Betre samband til

Mongstad, Florø og til søre Sunnmøre kan gi verksemdene betre moglegheiter for omstilling.

Turistnæringa har ikkje utvikla seg like sterkt som andre stader på Vestlandet. Regionen kan tilby

mange attraksjonar, men det er ikkje råd å reise langs kysten mellom Bergen og Ålesund pr bil eller

buss. Midt i denne kystregionen stikk Førdefjorden ca 6 mil inn i landet og er ei effektiv sperre for

nord-sør kommunikasjon på kysten. Her er det verken bru eller ferje og omkøyring tek to timar.

Fylkeskommunen har ingen planar om verken bru eller ferjesamband over denne Førdefjorden, som

er det einaste fjordstykket mellom svenske-grensa og Finnmark der det ikkje eingong går ferje.
Sogn

og Fjordane er i gang med ei «overordna utgreiing» om kystvegen frå Flora til Hordaland grense. Vi

føreset at dette arbeidet vert ferdigstilt så snart som råd.

Vi tvilar ikkje på at fylkeskommunane har gode intensjonar, men vi kan ikkje sjå at dei i løpet av

rimeleg tid er i stand til å skaffe kystregionen ein tidsmessig infrastruktur i tillegg andre fylkesvegar

som har behov for opprusting og krev prioritet. Vi meiner at fylkeskommunen sin svake økonomi og

manglande kapasitet til å gjennomføre viktige vegprosjekt er til hinder for en snarleg realisering av

vegen.

Kryssing av Sulafjorden

Kystvegen Ålesund Bergen ber om en rask realisering av kryssinga av Sulafjorden(HAFAST).
Hafast

skal bygge sammen søre Sunnmøre og Ålesundregionen og bidra til å etablere en fergefri verdiakse

fra Nordmøre til Sunnmøre, og vidare mot Sogn og Fjordane. Berekningar visar ei auka verdiskaping

kring 3 mrd kroner ved realisering av Hafast, og vil såleis være ei investering som vil gi store positive

ringverknadar i regionen. Kostnadsanslag visar at ei realisering av Hafast kan være nedbetalt i løpet

av 3 år.

- Hafast må ligge inne i planperioden 2018-29 med oppstart i 2023
- Prosjektet må sikres nok planleggingsmidler, og planlegges ferdig så raskt som mulig

- Hafast må få prioritet foran andre fjordkryssingsprosjekt på E39 med mindre samfunnsnytteverdi.

Ferjeavløysingsmidlar

Kystvegen har mange ferjestrekningar som kan være høgaktuell å finansiere ved hjelp av ferjeavløysingsmidlar. Ferjeavløysing må bli eit eige tema/strategisk satsingsområde i Nasjonal Transportplan. Staten må legge til rette for at lønsame og samfunnsøkonomisk gode ferjeavløysingsprosjekt kan realiserast raskast råd. Verktøya for ferjeavløysing må oppretthaldast og styrkast, mellom anna ved å legge til rette for nye kontraktsformer for bru bygging, føreseielege finansieringsmekanismer og utvida mulighet til bompengeperiode ut over 15-20 år på same måte som for ferjeavløysingsmidlar.

Teknologiutvikling

Staten må også legge til rette for innovasjon for å bygge bruer raskare og rimelegare enn i dag, med

ny teknologi, m.a. med flytebru-teknologi. Rovdefjordbrua og Masfjordbrua er gode døme på prosjekt

som kan realiserast ved bygging av flytebru. Vi ber også om at staten legg opp til å realisere

Rovdefjordbrua som eitt pionerprosjekt som verdas første kombinerte røyr tunnel, som har sjø rundt

seg på alle kantar, og flytebru. Det er mange utfordrane fjordar som skal kryssast, blant anna for å

gjere E39 ferjefri, slik kan bygging dette pilotprosjektet som en del av Kystvegen være ei nyttig

erfaring. I ei tid med nedgang i ordretilgangen for verftsindustrien vil ei storstilt satsing på bygging av

blant anna flytebruer gi ein god synergi i form av produksjonsmuligheiter for lokale verft på kysten.

Konklusjon

Kystvegen Ålesund-Bergen ynskjer at kystvegen mellom Ålesund og Bergen vert omklassifisert til

riksveg med felles vegnummer. Hafast, Rovdefjordbrua og 45-minuttsregionen mellom Måløy og

Florø må startast opp allereie i første del av planperioden. Kystvegen Ålesund-Bergen er heilt avgjerande for verdiskaping og næringsvekst i kystområda på Vestlandet. Kystvegen vil føre til realisering av enorme nasjonale verdiar blant anna innan fiskeri og akvakultur, samt innan olje- og

gassnæringa. Vegen bind saman kystregionane i fleire større bu- og arbeidsregionar som sikrar vekst,

verdiskaping og nasjonale næringsinteresser. Kystvegen Ålesund-Bergen er eit så viktig prosjekt for

verdiskaping og sysselsetting på Vestlandet, at ein kan ikkje vente fleire tiår på realisering slik

situasjonen vert med fylkeskommunalt eigarskap. Vi ber difor om at Kystvegen Ålesund-Bergen vert

omklassifisert til riksveg og teken med som ein del av handlingsprogrammet i Nasjonal Transportplan

2018-2029.

Florø 23.06.2016

Bengt Solheim-Olsen, prosjektleiar

Vedlegg: -