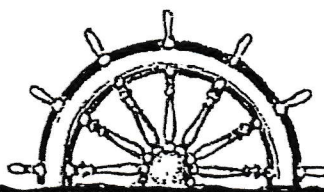




UT MOT HAVET



Statsminister Erna Solberg.

Næringsminister Monica Mæland

Bergen, 27.06.2016

Vedr. Nordre innseiling til Bergen.

Vi viser til NTP 2014-2023 som ble fremlagt av regjeringen Stoltenberg i 2013. (Bil. 1 + 2).

Ovennevnte seilingsled ble her prioritert for oppstart i perioden og Kystverket hadde prioritert oppstart i 2017.

En alternativ seilingsled, uten høydebegrensning, til Bergen indre havn var VILKÅR NR.1 i byggetillatelsen for Askøybroen og hadde prioritet foran ferdigstillelsen av broen. Hovedvilkåret har hittil ikke blitt innfridd.

I siste NTP fremlagt av regjeringen Solberg med såvel statsminister som næringsminister fra Bergen, er prosjektet knapt nevnt med et ord. Dette til tross for at BT 08.10.2014 kunne meddele at det er avsatt 173 mill kr. til prosjektet. (Bil. 3).

I Bergensmagasinet nr. 5, 22.06.2016, etterlyser man saken hos Kystverket. Til vår store overraskelse fremkommer det her at man først skal utarbeide en samfunnsøkonomisk analyse (SØA). (Bil.4)

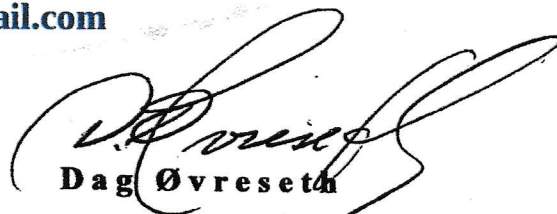
Samfunnsøkonomien er forlenget vurdert i konsekvensutredningen for seilingsleden som ble utarbeidet i 2004. Sitat fra SØA, side 29:
«SETT I SAMANHENG MED BYGGING AV ASKØYBRUA STÅR PROSJEKTET KLART FRAM SOM SAMFUNNSØKONOMISK LØNSAMT»

Vi anmoder statsministeren og næringsministeren om å ta de grep som er nødvendig for at arbeidet med seilingsleden ikke blir ytterligere trenert.

For «UT MOT HAVET»
e-mail: umoha.bergen@gmail.com


Nils Standal


Ola Hiis Bergh


Dag Øvreseth



Meld. St. 26 (2012–2013)

Nasjonal transportplan 2014–2023

Tilråding fra Samferdselsdepartementet 12. april 2013, godkjent i statsråd samme dag.

(Regjeringen Stoltenberg II)



SAMFERDSELSDEPARTEMENTET

Du er her: [Samferdselsdepartementet](#) < [Dokumenter](#) < [Proposisjoner og meldinger](#) < [Meldinger til Stortinget](#) < [15 Investeringsprogrammet...](#) < [15.3 Korridorene – transportutvikling,...](#)

Meld. St. 26 (2012–2013)

Nasjonal transportplan 2014–2023

Bla i dokumentet: < [15.2 Prioriteringer i...](#) | [Tilråding](#) | [Dokumentets forside](#)

15.3 Korridorene – transportutvikling, utfordringer og investeringer

15.3.1 Korridor 1: Oslo – Svinesund/Kornsjø

15.3.1.1 Korridorens rolle og betydning i transportsystemet

Korridoren er hovedtransportåren for landbasert gods- og persontransport mellom Norge og Europa. Korridoren er en del av «Det nordiske triangel» Oslo – København – Stockholm, som inngår i EUs strategi for utbygging av et transeuropeisk transportnettverk (TEN-T).

I de senere årene har det vært en sterk befolknings- og sysselsettingsvekst i hele korridoren. I Østfold har det tradisjonelt vært mye industrivirksomhet, men privat tjenesteyting har blitt viktigere de siste ti-femten årene. Sysselsettingsveksten har vært spesielt stor langs Østfoldbanen og E6. Det er økende arbeidspendling til og fra Østfold mot Oslo og Akershus. Folloregionen er et typisk bostedsområde, hvor over 70 pst. av arbeidstakerne pendler ut av regionen, i hovedsak til Oslo.

Hovedårene og knutepunktene i korridoren er:

- E6 Riksgrensen/Svinesund – Oslo med tilknytninger.
- Østfoldbanen, Oslo – Kornsjø.
- Østfoldbanen, Østre linje.
- Farleden fra Oslo til Ytre Oslofjord og stamnetthavnene Oslo, Borg og Moss.
- Moss lufthavn, Rygge (utenfor Avinor).

59 pst. av importen og 53 pst. av eksporten over land fraktes over Svinesund. Korridoren har stor regional betydning ettersom den knytter Østfold sammen med hovedstadsområdet. Østfoldbanen er blant landets mest trafikkerte banestrekninger for persontransport, og spiller en betydelig rolle for nærtrafikken mellom Oslo, Ski, Moss og Mysen, og for regiontrafikken mellom Oslo, Fredrikstad, Sarpsborg og Halden. Veg og bane knytter byene sammen, slik at området i økende grad utgjør en felles bo-, arbeids- og serviceregion. Korridoren fungerer også som en hovedåre for lokalt næringsliv. Økt kapasitet og kvalitet på transporttilbudet er viktig for at området skal videreutvikles som en attraktiv og konkurransedyktig region.

Farleden for nyttetraffikk til Oslo er blant de mest trafikkerte farledene med i gjennomsnitt 10–15 større daglige skipsanløp til Oslo havn. Dette betyr at det nesten til enhver tid er skip på veg inn eller ut i dette farvannet. Havnene har en vesentlig del av importen av konsumvarer til Norge, hvor Oslo havn er den største havna, mens Moss havn er stor på containertraffikk. Terminalen på Sydhavna i Oslo vil få mer enn fordoblet kapasitet når den står ferdig tidlig i perioden.

1B

15.3.4.8 Investeringer i infrastruktur for sjøtransport i korridoren

Hovedleden langs kysten går for det meste i lukkede farvann med mange passeringer i trange sund. Leden er preget av en variert og sammensatt trafikk bestående av godsfartøy og noen passasjerskip. Det er stor trafikk til og fra petroleumsinstallasjoner i Nordsjøen og Norskehavet. Denne trafikken går ofte på tvers av hovedleden. Større fartøy, og fartøy med farlig last, følger som hovedregel trafikkseparasjonssystemet som gjør at de holder god avstand til land, men inn og utseiling fra terminalene og havnene foregår ofte i trange farvann som må ha høy sikkerhetsstandard. Leden langs kysten er tidvis svingete og fartøyene blir stadig større og krever større dybde i en større bredde enn tidligere for at fartøyene skal kunne manøvrere sikkert i trange farvann. Det er lagt vekt på tiltak som vil høyne sikkerheten.

Innseiling Bergen, Askøy i Hordaland

Bergen havn er en utpekt havn. Færøyfluene ligger i innseilingsleden til **Bergen** havn. Farledstiltaket er først og fremst et sikkerhetstiltak. Utbedringen vil gi en rettere og mer oversiktlig farled. Færøyfluene er planlagt utdypet til -14 meter. Det skal settes opp nye navigasjonsinnretninger på begge sider av farleden.

Nordlig innseiling Bergen, Askøy/Meland i Hordaland

Askøybrua setter begrensninger for den frie sjøvegen til **Bergen** havn. Høye cruise fartøy, oljeplattformer og andre høye, flytende farkoster er forhindret i å anløpe **Bergen** indre havn. Etter utdyping skal farleden ha en dybde på -13,5 m og minstebredde på 200 m. Det skal settes opp nye navigasjonsinnretninger på begge sider av farleden. Pga. kortere distanse (ca. 4 km) for mange fartøy, vil man oppnå en årlig innsparing i transportutgifter.

Innseiling til Svelgen, Bremanger i Sogn og Fjordane

Innseilingen er for grunn og skal utdypes. Større fartøy som skal inn til Svelgen må i dag vente på tidevann ved inn- og utseiling.

Innseiling til Florø, Flora i Sogn og Fjordane

Tiltaket medfører en utdyping av innseilingen som bl.a. vil muliggjøre **innseiling** av større rigger til basen i Florø.

Innseiling Ålesund i Møre og Romsdal

Tiltaket ligger i stamnettleden som fører inn til Ålesund havn, Flatholmen. Ved å utdype en grunne i innseilingen vil en oppnå bedre og sikrere **innseiling** til havneanlegget som er et viktig bindeledd i farleden. For å øke regulariteten til området vil fjerning av en -9 meters grunne være av avgjørende betydning. Havna har svært stor trafikk, herunder containertrafikk og bulktransport.

I siste seksårsperiode settes følgende tiltak i gang:**Indre Ålesund havn i Møre og Romsdal**

Ålesund havn er en stamnetthavn. Tiltaket vil medvirke til å øke trafikksikkerheten i Ålesunds indre havn. Framkommeligheten og manøvreringsarealet vil bli betydelig bedre. Havnas regularitet og kapasitet vil etter utdypningen øke vesentlig, og tilgangen for større skip og fartøy vil bli kraftig forbedret.

Hjertøysundet, Molde i Møre og Romsdal

Innseilingen til Molde gjennom Hjertøysundet er i dag for trang og grunn for de største fartøyene som går til og fra Molde havn. Dette gjelder også for den lokale ferjeforbindelsen og den etablerte hurtigbåtleden som går gjennom passasjen. Leden skal utdypes til -6 meter.

Vaulane, Herøy i Møre og Romsdal

Kystverket har tidligere stått for utdyping av seilingsleden gjennom Voldsund- og Igesund-Vaulen. Tiltaket medfører oppmudring og utdyping av kanalene til -6 meter, samt utskifting og fornying av eksisterende oppmerking etter dagens standard. Dette bedrer forholdene for fiskeflåten, nyttetraffikk og fritidsfartøyer som benytter området hyppig.

Ringholmen, Aure i Møre og Romsdal

Dette er en viktig led for hurtigbåtsamband, fiskeri og havbruksnæringen i området og for turistnæringen. Utvikling av en sikrere led er ønskelig for å forbedre og forenkle navigasjon i området. Dette vil føre til sikrere og tryggere seilas både for mannskap og passasjerer. Tiltaket medfører utdyping av grunne ved Ramsøybåen.

Nordlig innseiling Ålesund i Møre og Romsdal

Målsettingen med utdypingen er å få ledet trafikken som skal til godsterminalene i Breivika inn Ellingsøyfjorden helt til sundet mellom Lille Kalvøya og Kalvøyskjæret lykt. En utdyping av dette sundet vil føre til at dette blir den foretrukne innseilingen, framfor at de seiler inn ytre Svinøysundet. Planen er å utdype til -11,0 meter.

Ytre Steinsund Krakhellesund og Tollesundet, Solund i Sogn og Fjordane

Tiltaket vil føre til økt sikkerhet og framkommelighet i hovedleden. En utdyping i Ytre Steinsund vil åpne leden for ytterligere skipstrafikk, samt gi besparelse i seilingstid. Ytre Steinsund: Djupedalsflu sprenges ned til -12 meter. Det settes opp 4 nye navigasjonsinnretninger. Krakhellesundet: Det settes opp 3 nye navigasjonsinnretninger. Tollesundet: Det settes opp 2 nye navigasjonsinnretninger.

Ulvesundet, Vågsøy i Sogn og Fjordane



FISKERI- OG KYSTDEPARTEMENTET

Du er her: [regjeringen.no](http://www.regjeringen.no) / [Fiskeri- og kystdepartementet](#) / [Pressesenter](#) / [Pressemeldinger](#) / NTP: Betre sjøveg til Bergen hamn

Pressemelding, 12.04.2013

Nr.: 37/2013

NTP: Betre sjøveg til Bergen hamn

-Bergen hamn er ei av fem hamner i Noreg som blir sett på som særleg viktige for å utvikle ein effektiv og sikker sjøtransport av personar og gods. Regjeringa legg no til rette for å gjere sjøvegen inn til hamna betre ved at vi foreslår utbetring i den nordlege innseglinga og eit anna tiltak ved Færøyfluene, seier fiskeri- og kystminister Lisbeth Berg-Hansen.

Dei to tiltaka har ei samla kostnadsramme på 249 mill. kr.

Askøybrua set grenser for den frie sjøvegen til Bergen hamn. Høge cruise fartøy, oljeplattformer og andre høge, flytande farkostar er hindra frå å gå inn til indre hamn i Bergen. Etter utdjupinga skal farleia ha ei djupne på -13,5 meter og minstebreidde på 200 meter.

Færøyfluene ligg i innseglingsleia til Bergen hamn. Utbetringa vil gi ei rettare og meir oversiktleg farlei. Færøyfluene er planlagt utdjupa til -14 meter.

KONTAKTINFORMASJON

[Kommunikasjonsenheten \(FKD\)](#)

[Send e-post](#)

Telefon: 22 24 66 99

Faks: 22 24 95 85

3

Nå skal de sprengje plass til megabåtene

Ny seilingsled til Bergen, byggestart i Os og opprustning av Bergensbanen. Her er samferdselsbudsjettet for Hordaland.

PÅL ANDREAS MÆLAND

Publisert 08.okt. 2014 09:40 Oppdatert 08.okt. 2014 10:21

Regjeringen setter av 173 millioner kroner til utsprengning av ny innseiling til Bergen.

Dermed går en mangeårig debatt mot slutten, og Bergen vil igjen kunne ta imot de største cruiseskipene, oljeplattformer og andre store fartøy.

- Dette er en lenge etterlengtet bevilgning, sier stortingsrepresentantene Øyvind Halleraker (H) og Helge Andre Njåstad (Frp).

Helt siden Askøybrua sto ferdig i 1992, har nemlig innseilingen til Bergen vært begrenset til skip som ikke stikker høyere enn 63 meter. Da broen ble bygget, var det en forutsetning at det skulle bygges en alternativ seilingsled.

4

Tiltaket er under planlegging, bedyrer John Erik Hagen, regiondirektør for Kystverket region Vest.

Han forklarer at det først må avklares om tiltaket vil gi en tilstrekkelig sikker farled for cruiseskip i størrelse Freedom-klassen. Derfor gjennomføres det nå risikoanalyse og testing i simulator.

ÅPNER FOR STATLIG REGULERING

Kystverket har tildelt Simsea oppdraget med å modellere og simulere den nye farleden. Oppdraget innebærer modellering av seilingsområder, merking og skip som skal brukes til testing av planene. Den nye farleden skal kunne ta i mot både cruise fartøy og tankskip av en viss størrelse.

Det foreligger også utkast til samfunnsøkonomisk analyse (SØA). Denne skal gjøres ferdig etter at resultatene av risikoanalysen og simulator testingene foreligger. Et annet viktig punkt er å få på plass reguleringsplan for Meland kommune.

– Forslag til reguleringsplan vil bli sendt Meland kommune når SØAen er ferdig, sier Hagen, og legger til at departementet har åpnet for statlig regulering.

OPPSTART I 2017

– Det jobbes nå med å ferdigstille planen, sier Hagen.

Tiltaket er prioritert i NTP 2014-2023, med oppstart i 2017.

Seilingsleden er også tatt med i plangrunnlaget for NTP 2018-2029 (under korridor 4, bundne prosjekter), som ble lagt frem i slutten av februar.

Den opprinnelige planen var å legge den alternative seilingsleden over Herdlaflaket og gjennom «Det Naue» videre til Bergen. Stortinget stanset disse planene i 1995, siden det ville innebære å grave ut lei over et vernet naturområde.

Etter en utredning i 2004 ga Kystverket råd om heller å ruste opp den eksisterende seilingsleden gjennom Skjelangersundet, med utsprengning ned til en dybde på 14,5 meter, og med bredde på 200 meter.