



Foto: Sigmund Pettersen

Bergens Tidende,
10. april 1985

2

■ Fridalen kirke
forlenget s.18



Lokal

■ Flere flyruter for Bergen s.19
■ Folk flytter fra skred-fjell s.20

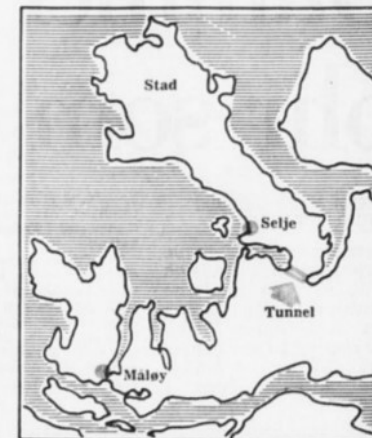
BT

Bergens Tidende onsdag 10. april 1985

17

To skip berget – prosjektet betalt

Tunnel gjennom Stadlandet for bare 90 mill. kroner



Planene går ut på å bygge en skipstunnel mellom Kjødepollen og Moldefjorden.

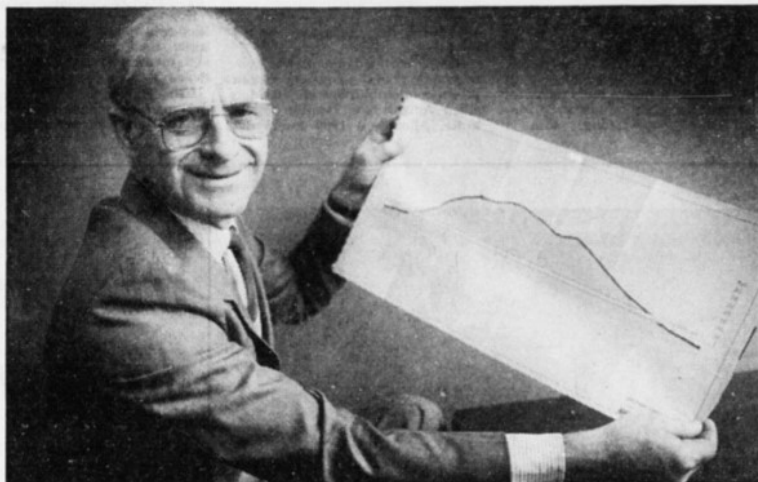
TEKST: TOR KRISTIANSEN
FOTO: ØIVIND CHRISTENSEN

— En skipstunnel gjennom Stadlandet vil koste 90 millioner kroner. Sett i relasjon til de fordeler som oppnås, virker ikke dette avskrekkende. Kan skipstunnelen hindre at bare to moderne og forholdsvis store fiskefartøy går ned i dette værharde området, er tunnelen innspart.

Sivilingeniør Bjarne Instanes i Bergen sier dette til Bergens Tidende. Hans firma har nå ferdig utarbeidet et forprosjekt for en skipstunnel gjennom Stadlandet. Prosjektet viser at en 1900 meter lang tunnel fra Kjødepollen til Moldefjorden kan bygges i løpet av to år og gi arbeid til 50 mann i byggeperioden. Den kan finansieres ved hjelp av offentlige midler og bompenger.

Fryktet havområde

For fiskefartøy og mindre skip er det værharde Stad fryktet. Når styrtbrenningene og bråttjøene herjer her ute, skulle nok mange skipper ønske han kunne unngå å passere det utsatte havstykket. Mange har vært opptatt av å bygge en tunnel for skipsfarten gjennom Stadlandet. Sivilingeniør Bjarne Instanes utarbeidet et grovt skisseprosjekt for en slik tunnel for ti år siden. Nå foreligger prosjektet for første gang seriøst teknisk og



Bjarne Instanes med lengdesnittet av den 1900 meter lange skipstunnelen.

Enveistrafikk

Tunnelens største bredde vil være 20 meter. Høyden over høyvann vil være 22 meter og dybde ved lavvann 6 meter. Tunnelen kan således ta fartøy med lengde opp til 60 meter, bredde på 10 meter og 5 meter dypgående.

Det er beregnet en 40 meter åpen kanal i hver ende av den 1900 meter lange tunnelen. Selv om små fartøy vil kunne passere hverandre i tunnelen, er det en

neste nordover. Men en hastighet på 5 knop, vil gjennomfarten ta ca. 13 minutter.

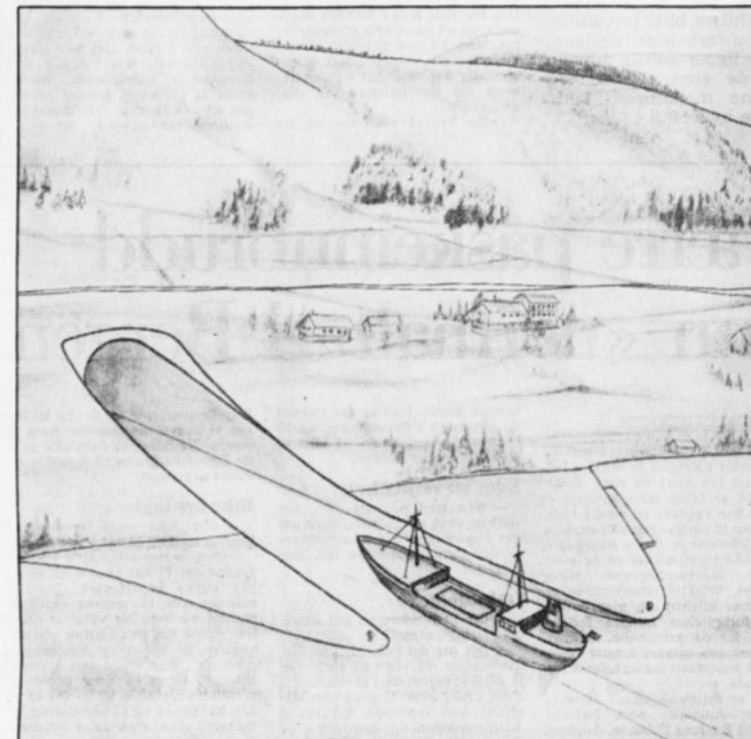
Rimelig

Tunnelen som må bygges, vil være om lag 10 ganger så stor som Løvstakktunnelen i snitt. Men den kan sprenges på en forholdsvis rimelig måte. Det forutsettes at all sprengning foregår i tørr byggegrøp med muligheter for utkjøring av masser gjennom bæree tunnelåpninger.

at det er laget innløp, kan brukes til å lage kaier eller veier.

Forprosjektet er nå sendt Fiskeridepartementet, Kystdirektoratet, Sande og Selje kommuner, Måløy og Bergen Havnevesen, samt fiskeriorganisasjonene på Vestlandet.

De som alt nå kjenner til prosjektet, karakteriserer tanken som svært interessant. Det kan by på store fordeler for skipsfarten. Men det er reist tvil om tanken kan realiseres innen år 2000



Korleis materialisere NTP?

- Mange viktige prosjekt står no på spel. At prosjekt er inne på NTP, betyr ikkje at dei er sikra - grunn til å tru at ikkje alle vil bli realisert i løpet av perioden. Viktig å halde trykket oppe.
- Porteføljestyling: Inneberer at planframdrift og økonomistyring av prosjekta vert viktigare enn tidlegare. Må arbeide opp mot statsbudsjett og SVV/SD om prioritering og framdrift av prosjekt.
- Kva vil skje frametter (om praksis ikkje blir endra) for NTP-prosessen:
 - *Regjeringa vil gje oppdrag til etatane 2022/23*
 - *Svar ligg føre 2023/24*
 - *Ny innspelsrunde og ev høyring våren 2024.*
 - *Nytt vedtak i Stortinget våren 2025*

3 typar oppgåver

- I heile perioden ha fokus på planframdrift, planløyningar, bompengesaker og kostnadsnivå for prosjekta.
- Følgje med på oppdrag etatane, samt til etatane sine svar dei neste par åra.
- Mest hektisk dei to siste åra, 2023-2024 der vi må gje innspel til framtidige NTP-prioriteringar, og påverke sentrale aktørar Fylkeskommunen la opp til ein prosess med innspelsmøte og skriftlege innspel. Fungerte denne? Kan kome tilbake til prosess når vi veit om SD legg opp til lik prosess som tidlegare.

Spørsmål til arbeidet vidare

- Korleis arbeide opp mot samferdselsetatane med planframdrift korleis fungerer det i dag – kan det bli betre? SVV har for nokre prosjekt referansegrupper. Desse referansegruppene har noko ulik frekvens og fungerer ulikt. Er det aktuelt med samordning av aktiviteten for kontaktutval og selskap med referansegrupper for store prosjekt?
- Opp mot departementet og Storting – Korleis bruker vi Vestlandsbenken – korleis arbeider vi i forhold til Transport- og kommunikasjonskomiteen.
- Korleis følgjer vi opp internt med samordning av NTP-innspel i neste runde– er det forbettringspotensiale på prosessen i Vestland?
- Korleis skal vi følgje med på komande NTP-prosess. Kva bestillingar får transportetatane? Korleis svarar dei på bestillingane? Kva skal vi meine om dette?
- Finansieringsløysing, inklusiv bompengefinansiering. Er kontaktutval og pådrivarselskap tilstrekkeleg involvert?

Spørsmål til arbeidet vidare

Kven bør vere med i kontaktutval? Har vi rett representasjon?

KVU for Hordalandsdiagonal: Korleis følgjer vi opp dette? Rår til å avvente korleis SSV organiserer dette, og vurdere om det er behov for eit eiga kontaktutval for diagonalen.

Nye vegar AS ein ny aktør – Korleis skal vi samarbeide med dei?

Samarbeidet med SVV. Korleis kan vi få til eit godt og konstruktivt samarbeid med SVV og dei andre transportetatane.

•

Spørsmål til arbeidet vidare

Bør vi ha betre samarbeid og koordinering mellom kontaktutvala og selskap. Aktuelt kan vere eit årleg møte/konferanse med oppdatering av status for store prosjekt/strategi? Er det behov for dette?

Bør stamvegutvalet for E39 gjennom Sogn og Fjordane og kontaktutval for E39 gjennom Hordaland slåast i saman til eit utval? Fylkesutvalet gjort vedtak om å vurdere dette.

For: Sjå korridoren i samanheng, og jobbe heilskapleg for heile korridoren.
Mot: Ulik organisering og forankring, og kan arbeide meir målretta mot einskildprosjekt.