Arbeidsgruppa for Raundalsvegen FV 5386

HØYRINGSINNSPEL TIL RTP – ØKONOMISK HANDLINGSPROGRAM OG INVESTERINGSPROGRAM

Arbeidsgruppa for Raundalsvegen er ei samling av grunneigarar, bebuarar og hytteeigarar som arbeidar for å få utbetra og heva standarden på denne.

I innspelsutkastet kan ein ikkje sjå at denne vegen er nemnd særskilt, noko som hadde vore tryggande for at vegen kunne få heilt nødvendig opprusting. Vonar likevel at denne vegen kan få ein del strekningsvise oppgraderingar likevel. Ser at det er sett av ein sum på om lag 252 mill. til mindre utbetringar og diverse tiltak. Her bør det kunna prioriterast midlar til Raundalsvegen for strekningsvise utbetringar då vegkroppen er slik oppbygd at mindre vedlikehald ikkje er godt nok, og vil ha kort varigheit med gjentakande reparasjonar og auka kostnad på sikt.

Me har ved fleire anledningar minna Vestland fylke om tilstanden på denne vegen og kor viktig den er for mange brukarar. Noko små tiltak har vorte gjennomført, men vegen er framleis i svært dårleg

I tillegg til fastbuande og næringsliv soknar denne vegen til opp mot 1500 hytter i dalen. Dette medfører stor trafikk i helger og høgtider.

For næring blant anna skogbruk er god vegstandar med 10 t aksellast svært viktig. For denne vegen er det nedsett aksellast på om lag 25 km av vegen. Eksempel på korleis dette kan slå ut har ein ferske resultat av. I løpet av 2021 har det vorte hogge ca 4000 kbm gran. For å få transportert dette ut har ein måtta kippa med små lass til ein samle plass for vidare transport. Dette har medført direkte ein ekstra kostnad, eller lågare pris til skogeigar, på 160 000,- kr. På Fv. 5386 er det berekna at det er 138.000 m3 volum skog som soknar til vegen. Det er den av fylkesvegene i Voss, nevnt i lista, som har den største bruttonytte for skogbruk på 1,8 mill kr. Og dette er berre skognytten.

Det er òg dokumentert at slitasjen på vegsystemet er større med mange turar (8 tonn aksel, 32 totalvekt) i høve få turar (10 tonn aksel, 50/60 tonn totalvekt)

Det er fleire utbyggingar av nye hytter og andre service tiltak i dalen. Dette medfører mykje anleggstrafikk, som ikkje kan nytta kapasiteten fullt ut pga. dårleg veg og aksellast. Slike eksempel også for andre transportar finns det sikkert fleire av.

Det er òg verdt å nemna at både Bane Nor og Forsvaret er storbrukarar av vegen. Forsvaret brukar vegen som tilkomst til skytefeltet sitt i Rjoandalen ved Mjølfjell, og Bane Nor brukar vegen for tilkomst til vedlikehald av Bergensbanen. For begge desse er dette ein svært viktig veg som krev tilkomst med både lastebil og store maskiner.

Denne vegen vil vera utsett for eit villare og våtare klima. Ved flaum har det fleire gonger alt no vore stengd veg, då Raundalselva har gått over vegen. Det er òg fleire stader på vegen som er utsett for ras blant anna i Rastalia der det er registrert eit raspunkt i middels kategori i kartet for Skredpunkt Vestland. Fleire punkt på denne strekkja er òg utsette, enkelte plassar held vegen på å rasa ut og ned på jernbane linja.

Skal FV 5386 Raundalsvegen kunna tena brukarane framover må det meir midlar til, og ein bør sjå på grunnlaget for prioriteringane og korleis ein brukar midlane. Ein vil her særskilt nemna at ein ved planlegging av tiltak tidleg tek utførande entreprenørar med i planlegginga. Me trur òg at ein del lemping på standardar kan gjera at ein kan få meir veg for pengane.

Til slutt vil ein understreka at ein har hatt god kontakt med veg forvaltninga lokalt i Vestland fylke, og at me framleis kan koma med innspel og blir teke med på råd om konkrete tiltak framover.

Vegen er ikkje tenleg slik den er no. Me ber difor om at ein prioriterar noko av dei 257 mill kroner til strekningsvise utbetringar på FV 5386 Raundalsvegen.

Beste helsing for Arbeidsgruppa for Raundalsvegen FV 5386

Reimegrend vel:

Arne Larsen (sign) Truls Hauge (sign) Guttorm Fretheim (sign)

Raundalen grunneigarlag:

Jon Sindre Rødland (sign) Odd Kløve (sign)

Mjølfjell vel:

Even Nordø (sign) Erik Fausa (sign)

Til

Vestland Fylkeskommune

Arnafjorden 31.03.22

INNSPEL I HØVE ØKONOMISK HANDLINGS- OG INVESTERINGSPROGRAM 2022-2033

FV 5600 Vik-Arnafjorden er i denne planen kome inn som eitt av sju prosjekt i det økonomiske handlings- og investeringsprogramet for 2022-2033.

Særs rasfarleg over lang distanse

Denne vegen er Vestlandets lengste samanhengande svært rasfarlege veg, og dette prosjektet må difor få sin rettmessige høgprioriterte plass for snarleg **oppstart, dvs. tidleg i fyrste periode**.

Me har inga tid å mista, me har ingen å mista.

Ikkje omkøyring

FV 5600 er den einaste vegen inn/ut av Arnafjorden, det er ingen omkøyringsmoglegheiter.

Rasmidlar til rassikring

Det er svært viktig å presisere at rasmidlar må brukast til rassikring der rasutfordringane er størst, og konsekvensen for lokalsamfunnet er alvorlegast.

Vekst, eksport, ljos framtid

I innspel i høve høyringa i haust vart det sagt meir om lokalsamfunnet Arnafjorden og spesielt i høve dei store investeringar i m.a. oppdrett som er gjort nyleg. Her er Firda Settefisk Arnafjord AS sentrale, og slike satsingar gir spesielt store verdiar tilbake til storsamfunnet!

Med snarleg sikring av FV 5600 vil mykje liggje godt til rette for trygg skule-/pendlar veg, auke i arbeidsplassar og tal innbyggarar i Arnafjorden som ytterlegare styrkar eit godt og robust lokalsamfunn.

Mange ras årleg

«Ingen fortener å få ein stein i hovudet», dykkar prioritering er her heilt avgjerande for at dette ikkje skal skje…. Me treng ikkje leite i gamle avisartiklar for å finne siste store alvorlege skred/ras – me får dessverre heile tida påfyll av ferske tilfelle – dykkar prioritering for tidleg oppstart vil gjere skilnaden!

For Arnafjord Bygdeutval

Lars-Magnus Bungum

Lars-Magnus Bungum

Vestland Fylkeskommune
Avdeling for Infrastruktur og veg
Att: Matti Torgersen
Postboks 7900
5020 Bergen

post@vlfk.no

Bergen 30. mars 2022.

INNSPILL RTP – Regional Transportplan 2022 – 2033
Oppgradering av Grimstadvegen, fase 1

Områdereguleringsplan for Dolvik – Hope marina- og boligområde på Søreidgrend i Bergen ble vedtatt av Bergen bystyre 16.06.2021, Sak 204/21.

Planen regulerer Grimstadvegen ut til snuplassen på Grimstad, og gir rammer for arealbruken langs vegen på strekningen mellom Dolvik og Hope. Planen gir omfattende rekkefølgekrav som betyr at de fleste nye byggetiltak som har adkomst til Grimstadvegen må vente til Grimstadsvegen er utbedret.

Undertegnede representerer følgende utbyggere som har interesse i at fase 1. av Grimstadvegen snarlig utbedres (ca 600 meter fra kryss til avkjørsel Hammersland)
- Grimstad Eiendomsselskap AS
- Kjapp Marina AS
- Dolviken Brygge AS
- Søreide Eiendomsutvikling AS
- Bergen Marine Eiendom AS
- Søreide Båt & Fritidspark AS

Våre mange leietakere og særskilt Bergen Marine AS og Bergen Marine Service AS har i dag store utfordringer med midlertidige primitive innendørs fasiliteter og har plassmangel som gjør at de også må leie eksterne lagerplasser både i og utenfor Bergen kommune. Dette skaper ekstra trafikk på dagens Grimstadveg og vanskeliggjør å tilfredsstille dagens miljøkrav grunnet byggestopp i området i påvente av at Grimstadvegen blir utbedret.

Ovennevnte utbyggere vil, dersom arbeidet med utbedring av Grimstadvegen kan prioriteres i RTP for snarlig igangsettelse, starte detaljregulering av næringsområdet på Vestsiden. Dette innbefatter NY nedkjørselsvei til dagens marina og næringsarealer, som vil innebære en betydelig trafikkreduksjon ved at nedkjørselen blir ca 400 meter tidligere enn dagens løsning og dette kan med dispensasjon ferdigstilles snarlig.

Vi har hatt konstruktive møter med Fylkeskommunen med bl. a Hege Løtveit og John Martin Jacobsen og allerede diskutert et mulig forprosjekt for å kartlegge økonomiske kostnader for fase 1.

Sammen med Bybo som skal bygge ca 200 leiligheter på oppsiden av Grimstadvegen vil det NYE krysset ned til Grimstadvegen være langt på vei dekket gjennom deres rekkefølgekrav til utbygging. I tillegg har vi dialog med øvrige utbyggere (Boligutbygging Hammerslandsgrenda m.fl.) samt Bergen Vann v/Hogne Hjelle som har plan om å legge nye vannrør ifm utbedring av Grimstadvegen. Samtlige er sammen med oss som utbyggere positiv til å være med å bidra gjennom et fornuftig «spleiselag» sammen med Fylkeskommunen.

Det estimeres en foreløpig kostnadsramme på ca 60 – 80 Mill for fase 1 av Grimstadvegen inkl nytt Kryss/avkjørsel fra hovedveien.

Hvis krysset estimeres til ca kr 20 Mill som Bybo dekker står det igjen ca 60 Mill til fordeling mellom Fylkeskommune, Bergen Vann og utbyggerne. I tillegg til oss som utbyggere nevnt innledningsvis, er det også eksterne utbyggere som har interesse i og forventes å bidra økonomisk til at første fase av Grimstadvegen utbedres. Det bør også være mulighet for at Bergen kommune bidrar med andel relatert til NY gang og sykkelvei gjennom midler fra byvekstavtalen.

Selv med en grov skissering av 1/3 på hver part som da blir ca Kr 20 Mill, mener vi at vi sammen NÅ har en unik mulighet til å realisere denne første fase av utbyggingen.

Hovedformålet med områdereguleringsplanen helt tilbake til den ble besluttet igangsatt i 2013 var å avklare forutsetningene for utbedring av Grimstadvegen, som igjen da ville legge til rette for en samfunnsnyttig bruk av arealer på land og i sjø. Søreide Båt & Fritidspark på Vestsiden som tilbake fra 2007 i bystyret hadde fått godkjent utbygging av sin rå tomt på ca 28 mål til marina og tilknyttet næring var pådriver for reguleringsarbeidet.

Utbyggerne lanserte i felleskap www.vestland-marina.no som var i tråd med det opprinnelige forslaget på høring i 2016, mens fagetaten lanserte sitt alternative planforslag 2. og unnlot å ferdigstille det opprinnelige planforslaget til politisk behandling.

Etter flere runder i bystyret med knappest mulig flertall og at det dessverre ble dagens vedtatte plan som er kraftig nedskalert mht. utbyggingsvolum som til slutt ble vedtatt, vil vi som mindre utbyggere likevel stille opp i dette spleiselaget for at dette viktige veiprosjektet kan bli realisert.

Dagens trafikkfarlige situasjon hvor barn og unge må ha busstransport til og fra skole gjør likevel at de ikke kan ferdes trygt når man skal besøke venner eller være aktiv på andre fritidsaktiviteter utenfor skolen. Situasjonen blir heller ikke mindre farlig når Bybo sine 200 leiligheter overfor Grimstadvegen blir ferdigstilt, hvor nærmeste sjøtilgang for bading & aktiviteter for disse familiene blir ved å benytte dagens trafikkfarlige Grimstadveg.

Det er massiv tungtransport daglig og det har vært mange ulykker og nesten ulykker på denne veistrekningen, særskilt om høst / vinter med dårlig sikt og belysning er veien livsfarlig.

Vårt innspill er derfor at Fylkeskommune prioriterer Grimstadvegen som et prosjekt som kan realiseres som et spleiselag med oss sammen med andre utbyggere, samt øvrige etater som har ansvar og økonomisk interesse i at første fase kan utbygges snarest mulig. Sammen med VLFK som byggherre vil vi gjerne bidra med å organisere «spleiselaget» av mulige bidragsytere.

For spørsmål eller om dere ønsker ytterligere opplysninger underveis, står vi med glede til disposisjon.

Vedlegg:
- Innspill til avklaringsmøte med Bergen Kommune i 2022 – Behov opp mot gjeldende områdeplan
- Utdrag fra nettside www.vestland-marina.no Beskrivelse av dagens trafikkfarlige Grimstadveg

Vennlig hilsen på vegne av samtlige utbyggere nevnt innledningsvis:

.....
Per Alvern – Tlf 480 14 390
Styreleder

.....
Jonas Gams Steine – Tlf 957 24 568
Daglig leder

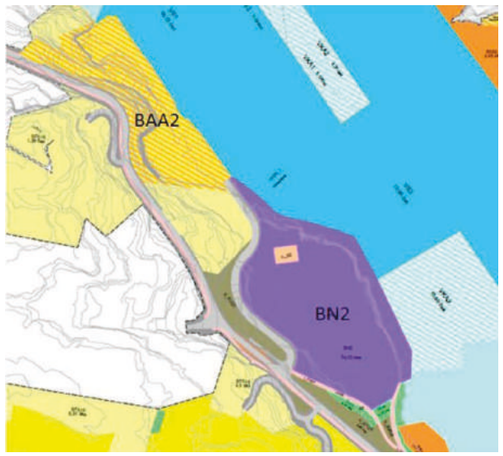
TEMA FOR MØTET:

AVKLARINGER VEDRØRENDE NØDVENDIGE TILTAK FOR EKSISTERENDE VIRKSOMHETER, OPP MOT GJELDENDE OMRÅDEPLAN

Dolviken Brygge AS
Grimstad Eiendomsselskap AS
Kjapp Marina AS &
Søreide Båt & Fritidspark AS

Møtedato: 25.02.2022

BAKGRUNN



Planforslag - 2015

Innspill til områdeplan - 2020

2000 – Vi signerer opsjonsavtale på kjøp av de første 9 mål med sjø-eiendom Dolviken

2001 – Forhandlinger med kommunen om mulig utbygging

2004 – Innspill byggeplaner til KPA

2007 – Godkjent av bystyret med 63 av 67 stemmer

2007 – Innsigelse fra Fylkesmannen

2008 – Mekling mellom byråd Lisbeth Iversen og Fylkesmannen uten å oppnå enighet

2009 – Oversendelse til Miljøverndepartementet

2010 – Departementet konkluderte positivt, forutsatte dialog mellom partene

2011 – Kjøp av tomter (28 mål) – Søreide Båt og fritidspark

2013 – Vedtak om oppstarts-melding – Områderegulering

2016 – Områdeplan med detaljregulering, godkjent av byråden og lagt ut til høring

2016 – Allmøte med fullsatt Søreide skole, «alle» positive til, få negative merknader

2016 – Innsigelse fra Fylkesmannen. Hovedsakelig begrunnet ,ed at Bergen kommune IKKE har fulgt opp med dialog underveis, ber om dialog slik at planen kan egen-godkjennes

2017 – Planavdelingen har møte i Planforum og beslutter på eget initiativ, uten forvarsel og uten politisk for ankring og fortsatt uten dialog med Fylkesmannen å «vrake» prosjektet. Fremmer på rekordtid et alternativt planforslag til ny høring uten å involvere utbyggerne.

2017 - Utbyggerne starter prosess med å fremme en justering av det opprinnelige planforslaget som Vestland Marina, basert på vesentlig å kunne bidra økonomisk til ny Grimstadveg, dette for at det skulle bli fremmet to alternative planforslag til politisk behandling (ref. byråd Tryti)

2018 – Kjøp av 9 mål (Kjapp Marina)

2019 – Fagetatens alternative planforslag 2. på høring

2021 – Byrådet fatter vedtak om at de kun ønsker å fremlegge det nye alternative forslaget fra fagetaten for bystyret

2021 – Det alternative planforslaget vedtas

2022 – Oppsigelse av leieavtale Hauglandgruppen – Kjøp av Dolviken Brygge (6 mål)

MÅLSETTING FOR MØTET:

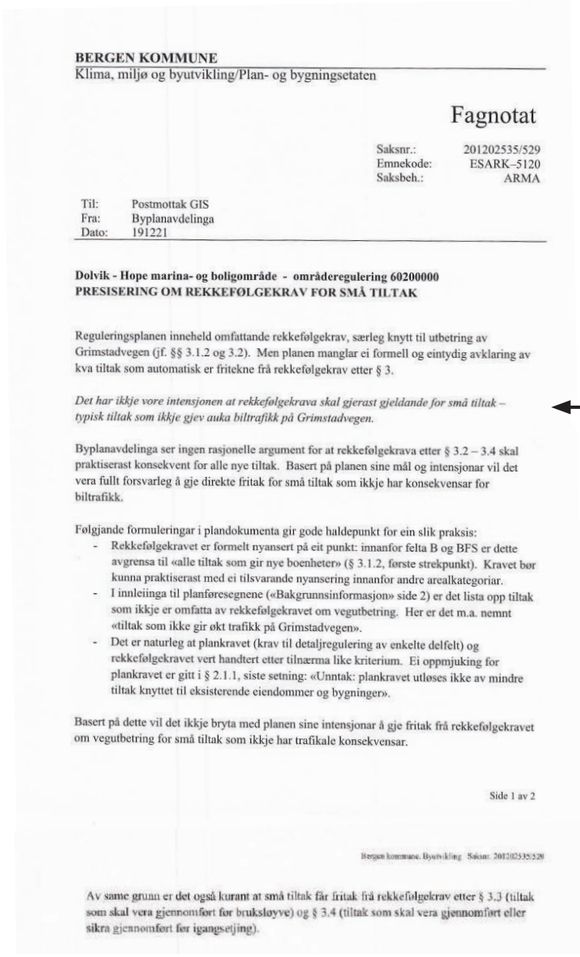
Etter oppdrag fra Bergen Marine Eiendom og Søreide Båt & Fritidspark, har UTMARK arkitektur gjort en skissemessig visualisering av behov / tiltak som er nødvendig for å bedre driftsvilkår og bruk av marina-området.

A **Avklaring og presissering for tiltak som ikke øker biltrafikk på Grimstadvegen.**

B **Avklaring om tiltakene T1 til T6 kan gjennomføres frem til og før detaljregulering igangsettes**

C **Avklaringer vedr. hvilke av de skisserte tiltakene som vil kreve dispensasjon**

D **Dialog omkring midlertidige konstruksjoner versus faste konstruksjoner som kan inngå i en helhetlig plan**



BERGEN KOMMUNE
Klima, miljø og byutvikling/Plan- og bygningsetaten

Fagnotat

Saksnr.: 201202535/529
Emnekode: ESARK–5120
Saksbeh.: ARMA

Til: Postmottak GIS
Fra: Byplanavdelinga
Dato: 191221

Dolvik - Hope marina- og boligområde - områderegulering 60200000
PRESISERING OM REKKEFØLGEKRAV FOR SMÅ TILTAK

Reguleringsplanen inneheld omfattande rekkefølgekrav, særleg knytt til utbetring av Grimstadvegen (jf. §§ 3.1.2 og 3.2). Men planen manglar ei formell og eintydig avklaring av kva tiltak som automatisk er fritekne frå rekkefølgekrav etter § 3.

Det har ikkje vore intensjonen at rekkefølgekrava skal gjerast gjeldande for små tiltak – typisk tiltak som ikkje gjev auka biltrafikk på Grimstadvegen.

Byplanavdelinga ser ingen rasjonelle argument for at rekkefølgekrava etter § 3.2 – 3.4 skal praktiserast konsekvent for alle nye tiltak. Basert på planen sine mål og intensjonar vil det vera fullt forsvarleg å gje direkte fritak for små tiltak som ikkje har konsekvensar for biltrafikk.

Følgjande formuleringar i plandokumenta gir gode haldepunkt for ein slik praksis:

- Rekkefølgekravet er formelt nyansert på eit punkt: innanfor felta B og BFS er dette avgrensa til «alle tiltak som gir nye boenheter» (§ 3.1.2, første strekpunkt). Kravet bør kunna praktiserast med ei tilsvarande nyansering innanfor andre arealkategoriar.
- I innleiinga til planføresegnene («Bakgrunnsinformasjon» side 2) er det lista opp tiltak som ikkje er omfatta av rekkefølgekravet om vegutbetring. Her er det m.a. nemnt «tiltak som ikke gir økt trafikk på Grimstadvegen».
- Det er naturleg at plankravet (krav til detaljregulering av enkelte delfelt) og rekkefølgekravet vert handtert etter tilnærma like kriterium. Ei oppmjuking for plankravet er gitt i § 2.1.1, siste setning: «Unntak: plankravet utløses ikke av mindre tiltak knyttet til eksisterende eiendommer og bygninger».

Basert på dette vil det ikkje bryta med planen sine intensjonar å gje fritak frå rekkefølgekravet om vegutbetring for små tiltak som ikkje har trafikale konsekvensar.

Side 1 av 2

Bergen kommune. Byutvikling Saksnr: 201202535/529

Av same grunn er det også kurant at små tiltak får fritak frå rekkefølgekrav etter § 3.3 (tiltak som skal vera gjennomført før bruksløyve) og § 3.4 (tiltak som skal vera gjennomført eller sikra gjennomført før igangsetjing).

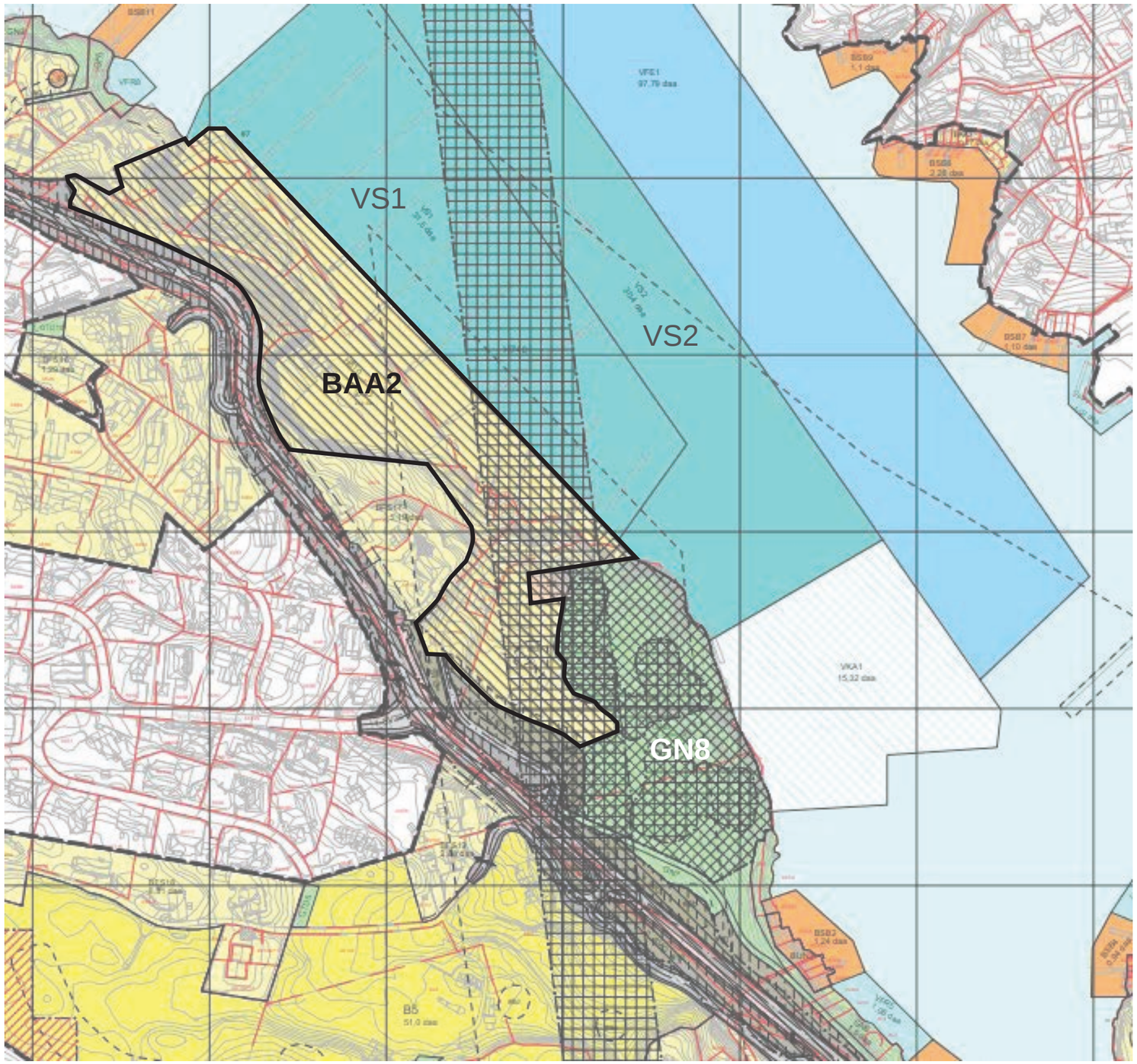
16.juni 2021 ble områdeplanen Dolvik - Hope marina- og boligområde PlanID: 60200000 vedtatt i bystyret.

På bakgrunn av rekkefølgekrav, krav om detaljregulering og noe uklare planbestemmelser ble det avholdt et informasjonsmøte den 6.jui 2021. Tilstede på møtet var representanter for byggesak, planavdelingen samt representanter for tiltakshavere / Bergen Marine Eiendom.
Målet med møtet var å få videre avklaringer på hvordan Vestland Marina best mulig kan opprettholde videre drift i perioden frem til ny detaljregulering og arbeidet med endelig verdifordeling er ferdigstillt.

Da det var behov for en konkretisering og utdyping av forholdet til unntakene fra plankravet, ble det av Byplanavdelingen utarbeidet et fagnotat angående en presisering av rekkefølgekrav for mindre tiltak (19.12.21).

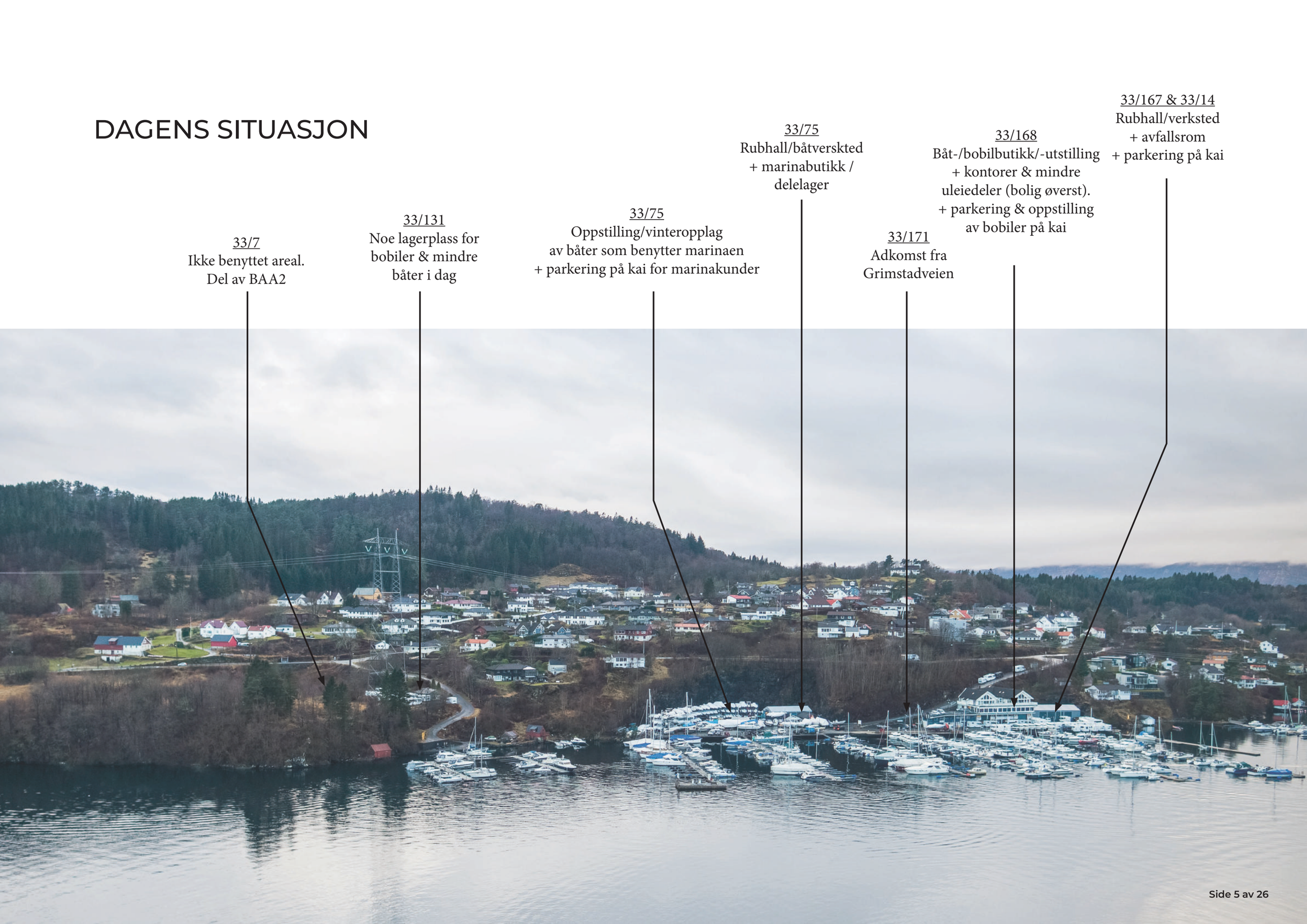
Fra fagnotatet presiseres det at intensjonen bak rekkefølgekravene ikke skal gjøres gjeldende for:

"Små tiltak som ikke gir økt biltrafikk på Grimstadvegen".



Utsnitt av gjeldende områdeplanen
Dolvik - Hope marina- og boligområde
PlanID: 60200000

DAGENS SITUASJON



UTFORDRINGER KNYTTET TIL DRIFT & BRUK AV OMRÅDET I DAG

Siden arbeidet med utvikling av eiendommen startet i 2000 har det vært en rekke behov i forhold til dagens drift og disponering av området. I tillegg til å være en stor marina med mange besøkende har eiendommen i dag følgende selskaper;

BEDRIFTER & LEIETAKERE:
- Bergen Marine
- Seilmakeren
- Redningsselskapet
- Sohome (offshore IT)
- Bergen Marine Service & Marina
- Bolig i de to øverste etasjene

- Marina med 350 båtplasser
- 110 parkeringsplasser for bil (=1 per 3. båt)

Marinaen har i dag en rekke utfordringer knyttet til logistikk og plassmangel. Det er et prekært behov for forbedrende tiltak.

MILJØHENSYN v/VEDLIKEHOLD OG OPPLAG AV BÅTER

- Behov for en mer effektiv og miljøvennlig løsning for lagring av båter. Båtene pakkes inn i plast og lagres utendørs.
- Vanskelig å tilfredsstille lovpålagte miljøkrav

TRAFIKKSEPARASJON

- Behov for tydeligere skille / separering mellom ulike brukere av området.
- Dagens bruk av uteområdet er uoversiktlig og det er behov for dedikerte skiller og arealer for:

- private brukere av båtplasser
- kundeparkering knyttet til service / forhandlere
- oppstillingsplasser for båter og bobiler på land (vedlikehold)
- manøvreringsareal for lastebiler ved henting/ levering av båter
- sjøsetting og ilandføring av båter.
- gående

Søndre del (33/75)

Vinteropplag av båter som bruker marinaen.

BEDREDE FORHOLD FOR ANSATTE / <u>BEHOLDE ARBEIDSPLASSER & KOMPETANSE</u>

- Behov for oppgraderte og hensiktsmessige fasiliteter for ansatte.

- Dagens verksted er i hovedsak ute og i uisolert rubhall.

- Skrikende behov for mer plass innvendig for å tilrettelegge for bedre arbeidsmiljø

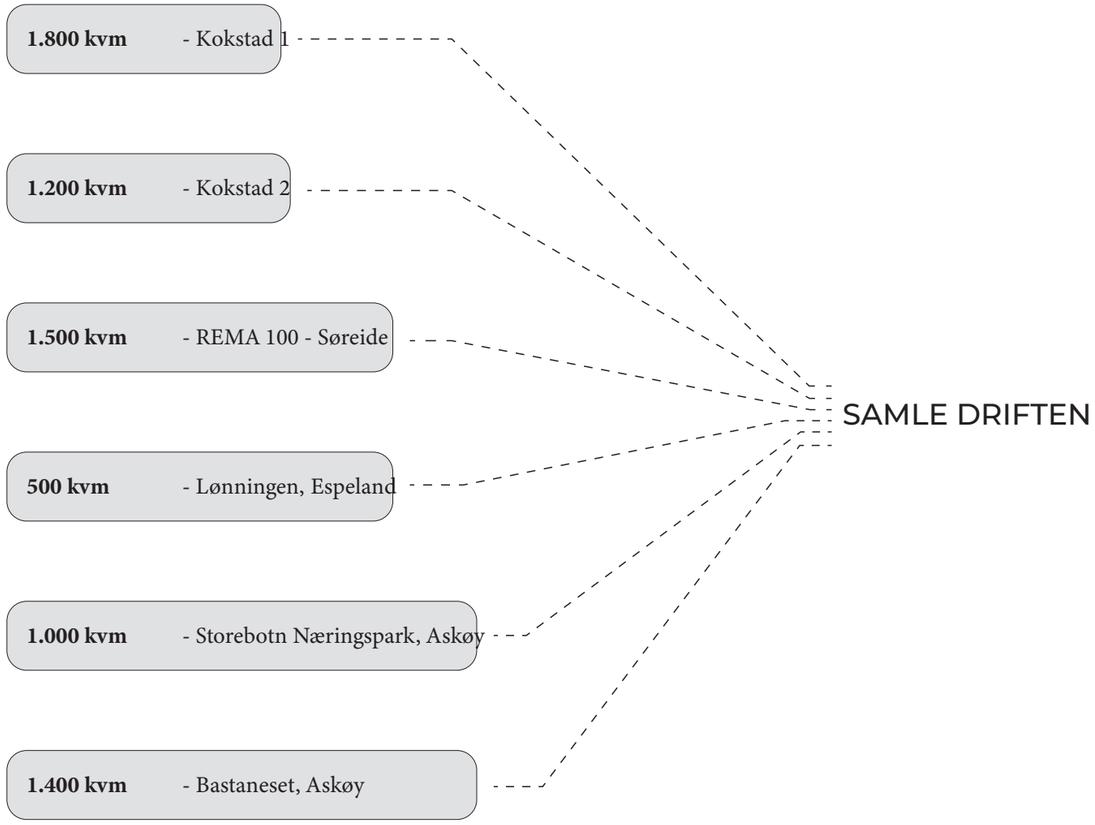
Nordre del (33/168). Båt- og bobilbutikk til høyre, oppstilling av båter og bobiler for salg til venstre

SAMLE DRIFTEN

Grunnet plassmangel har Bergen Marine i flere år leid flere eksternde tomter for å løse tomtens plassbehov. Tomtene er lokalisert i Kokstadområdet, Lønningen og på Askøy. Ved vinteropplagring av båter vil de båtene det ikke er plass til på eiendommen bli transportert til disse områdene for vinterlagring, for å så å bli kjørt tilbake for sjøsetting vår/sommerstid.

- Begrense unødvendig til og frakjøring av båter som lagres på eksterne tomter.

Ekstern lagring av båter på Kokstad



Behovsskisse for nødvendige tiltak

SKISSERTE TILTAK

I forbindelse med skisseringen er det gjort en kartlegging av dagens arealbruk og -omfang.
Det er tatt utgangspunkt i ønskede tiltak og -plasseringer. Viktig fokus; unngå økt belastning på Grimstadvegen

Det er skissert seks ulike tiltak (T):

T1. BOBIL- OG SMÅBÅT LAGRING (planering av område ved høyspentmast i sør)

T2. BÅTHALL NORD (nye båter for salg / visningshall / innendørs verksted; erstatter rubhall)

T3. UTVIDET KAIAREAL

T4. FORSKYVNING AV BÅTPLASSER (VS2)

T5. BÅTHALL SØR (lagring av båter / verksted / service / marinabutikk)

T6. BÅTHALL SØR, UTVIDELSE

AREALER - DAGENS BRUK PÅ OMRÅDET

- Størrelsene på dagens funksjonsarealer ligger til grunn for skisserte tiltak.
- For å unngå økt belastning på Grimstad-vegen, har arealballanse vært et fokus

AREAL BYGG (BRA):

Rubhall/verksted: 215 m²

Lager/avfallsrom: 112 m²

Bolig (øverste etasjer): 770 m²

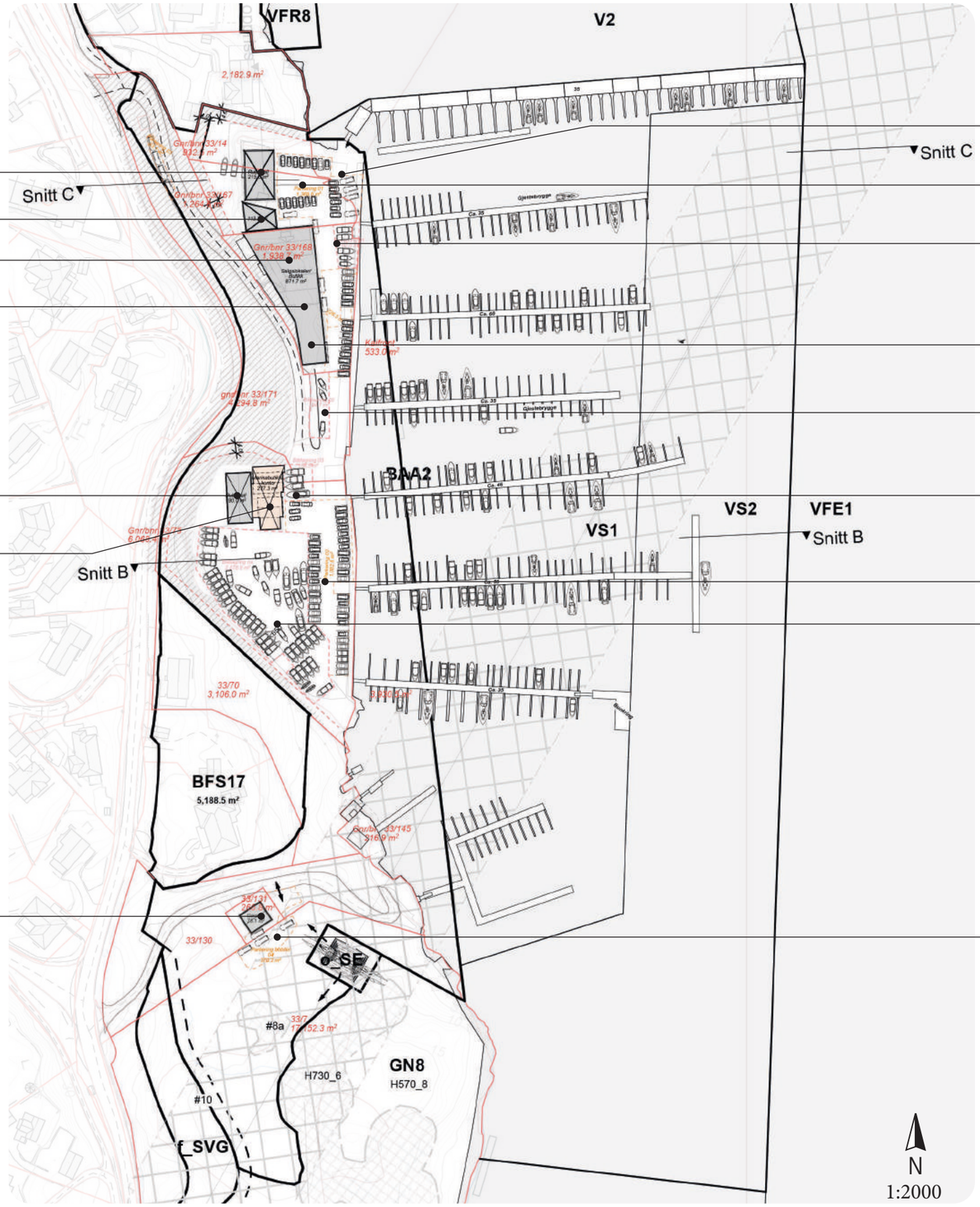
Salgslokaler / Utleie / Kontor: 1 541 m²

Rubhall / verksted: 190 m²

Marinabutikk / -kontor: 290 m²

Garasje: 75 m²

Totalt areal bygg: 3 193 m²



PROGRAMMERTE UTEAREALER:

Bobilutstilling (salg): 83 m²

Parkering marina / Kundeparkering salgslokale: 1 369 m²

Båtutstilling (salg): 152,0 m²

Parkering på dekke over kontor: 279 m²

Båtlagring: 194 m²

Båtlagring: 158 m²

Parkering marina: 1 082 m²

Vinterlagring/lagring båter: 2 076 m²

Lagring bobiler/småbåter: 370 m²

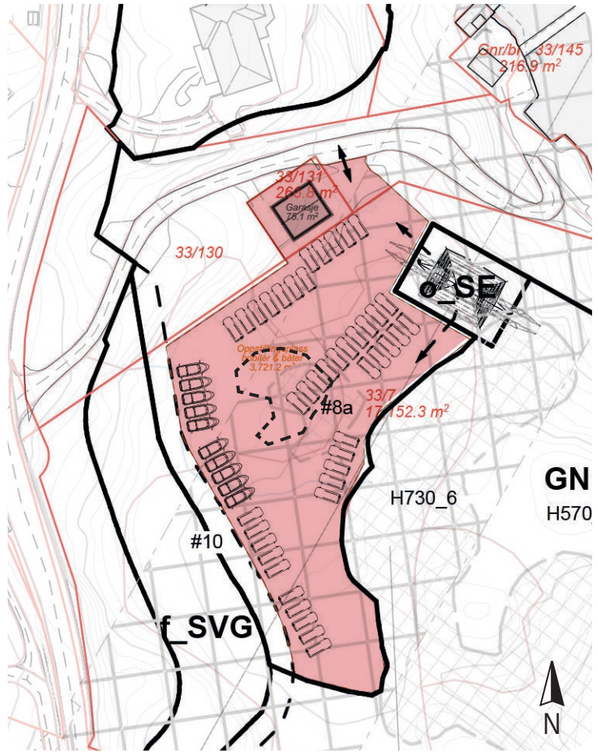
Programmert areal utendørs: 5 763 m²

AREAL BYGG + PROGR. AREAL UTENDØRS = 8 956 m²

+ EKSTERNE LEIDE AREALER = 16 356 m²

Eksterne leide arealer

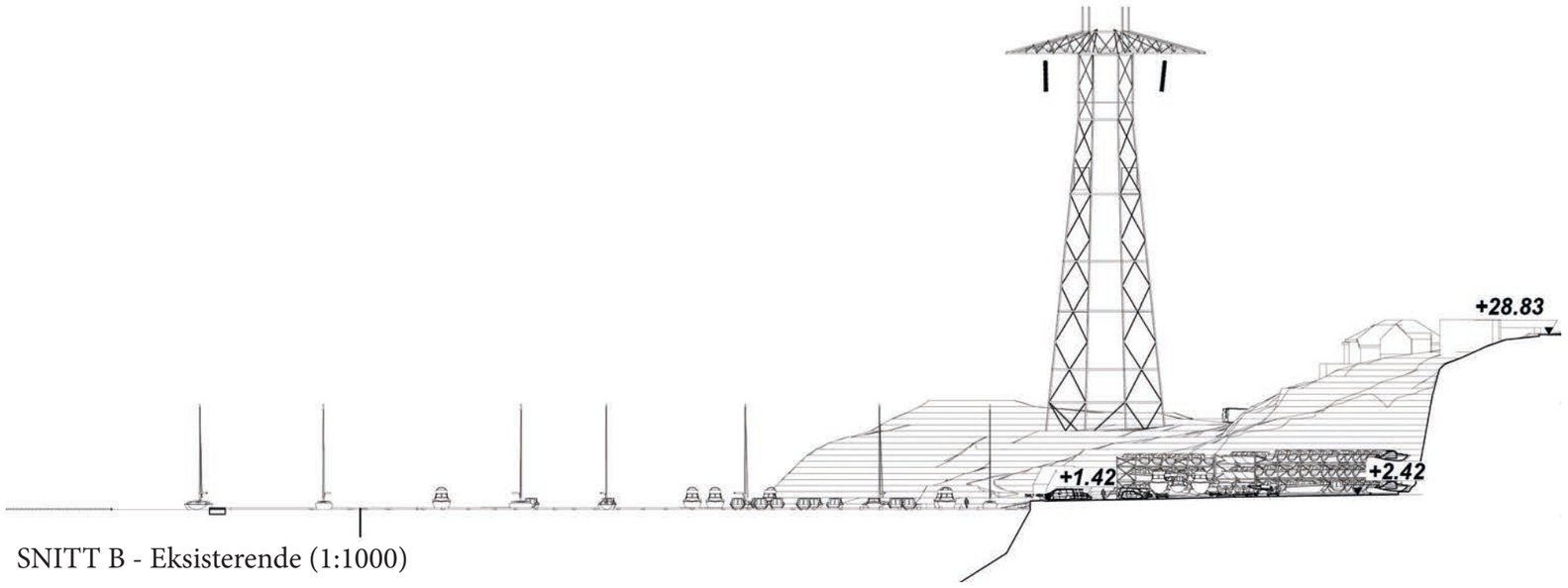
T1. BOBIL- & SMÅBÅT LAGRING



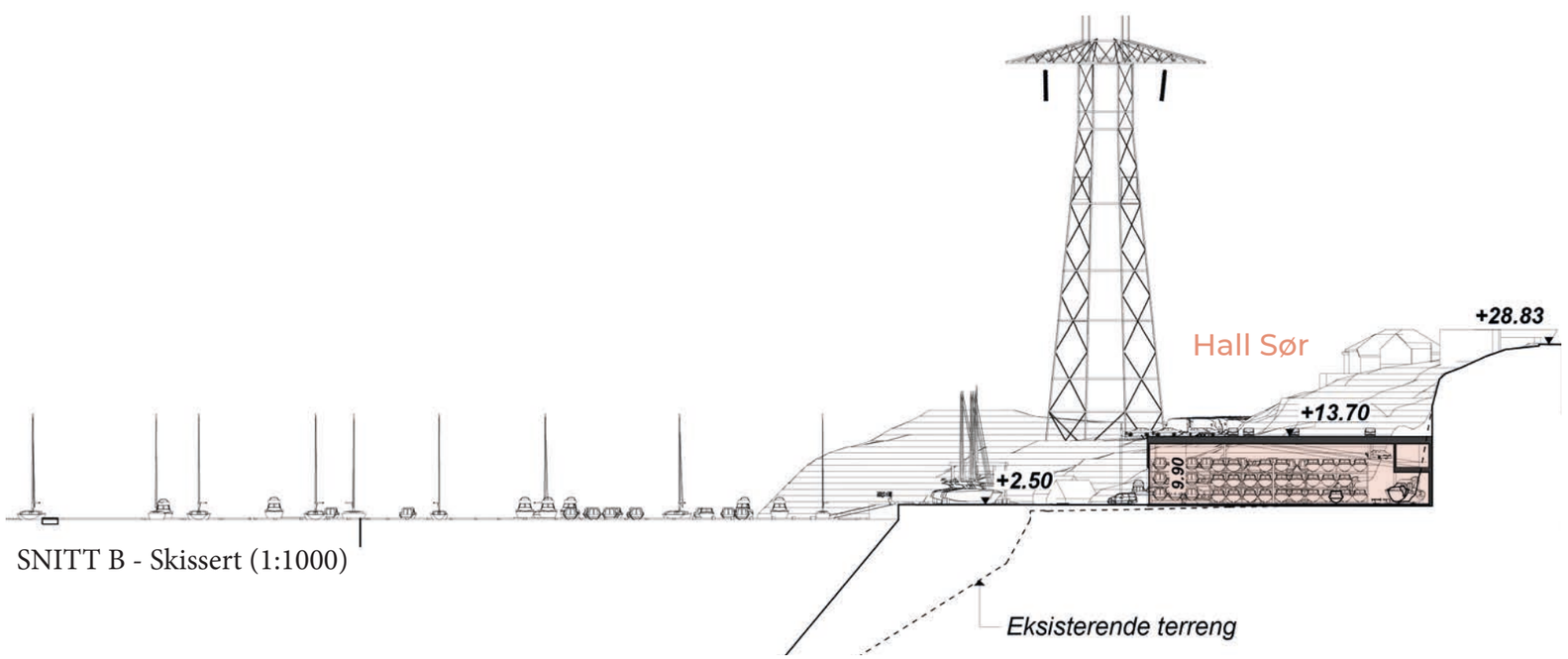
Eksisterende & leide: 3.530 m2

Skissert: 3.720 m²

- Eksisterende område bak høyspentmasten er tilnærmet flatt, hvilket vil fordre små terrenginngrep
- For å kunne tilrettelegge og benytte området, må #8a utgraves (kulturminne)
- En oppstillingsplass for bobiler og småbåter vil kunne avlaste eksisterende marinaområde v/gjennomføring av nødvendige tiltak der
- Vil samle driften på ett sted og minske kjøring til og fra eksterne leide oppstillingsplasser (Kokstad, Lønningen, Askøy)
- Adkomst vil være via eksisterende vei;

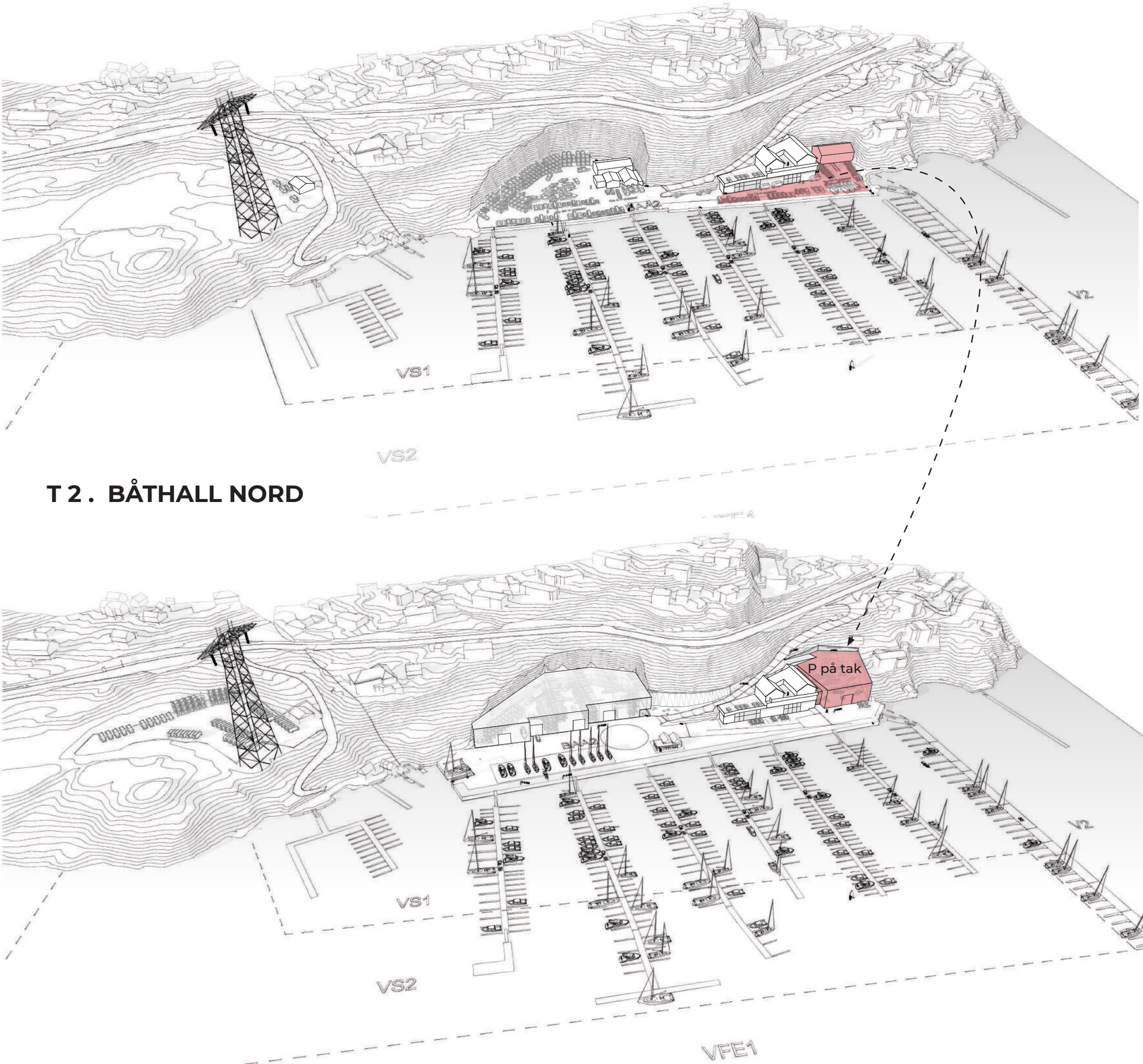


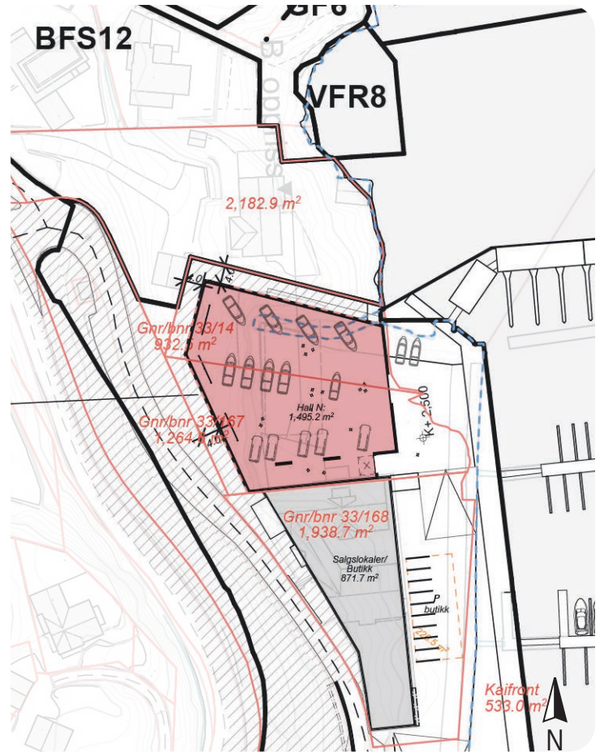
SNITT B - Eksisterende (1:1000)



SNITT B - Skissert (1:1000)

T 2 . BÅTHALL NORD





Eksisterende: 405 (bygg) + 1.521 (utv.) m²

Skissert: 1.445 (bygg) + 1.350 (utv.) m²

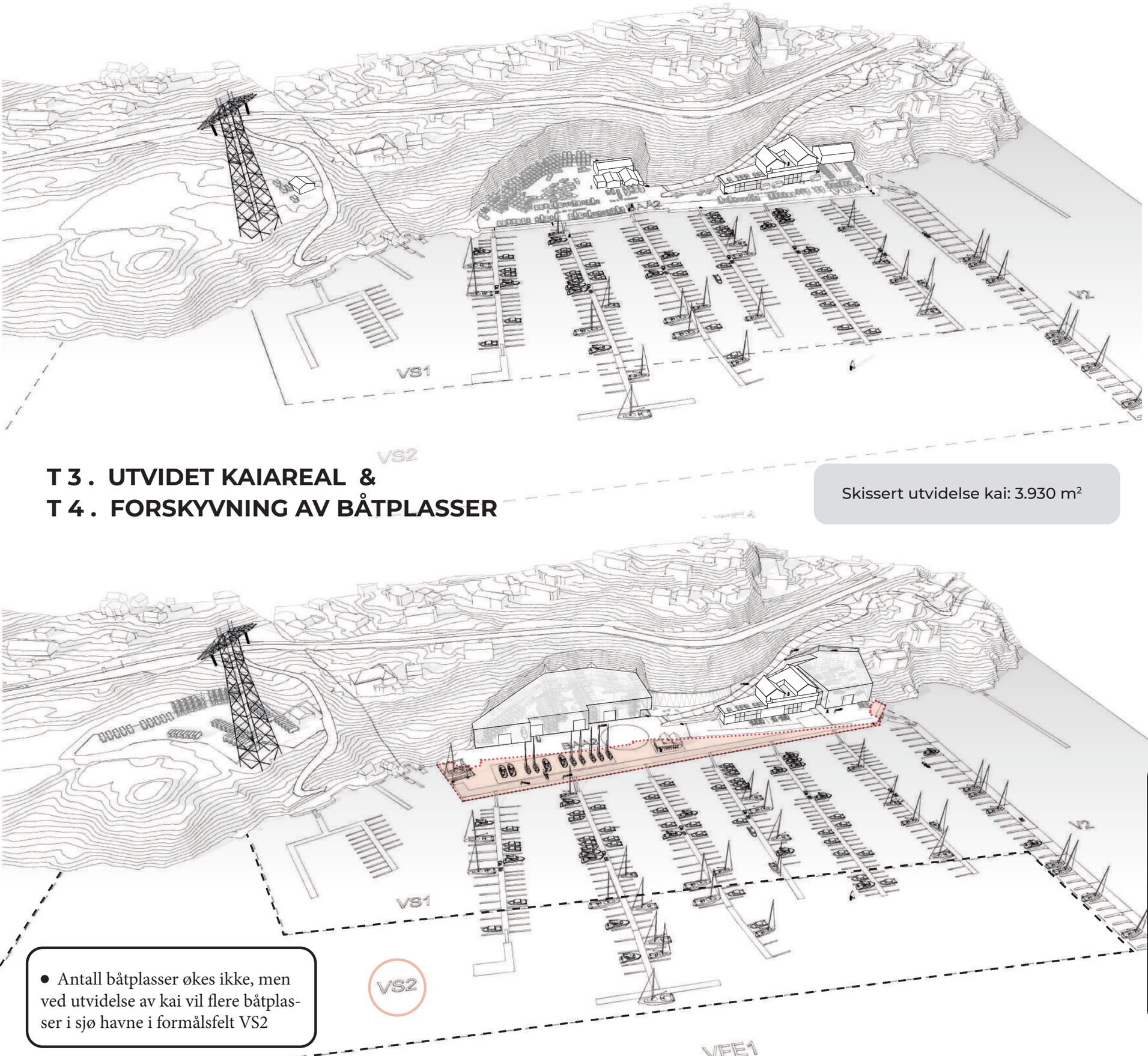
- Båthall Nord erstatter dagens rubhall & lager, og gir nødvendig areal for visnings-lokale ifm. bobil- og båtbutikk.

- Deler av dagens parkering på kaiområdet relokaliseres til hallens tak. Dette som Alternativ 1 for parkeringsløsning.
Omlag 48 p-plasser

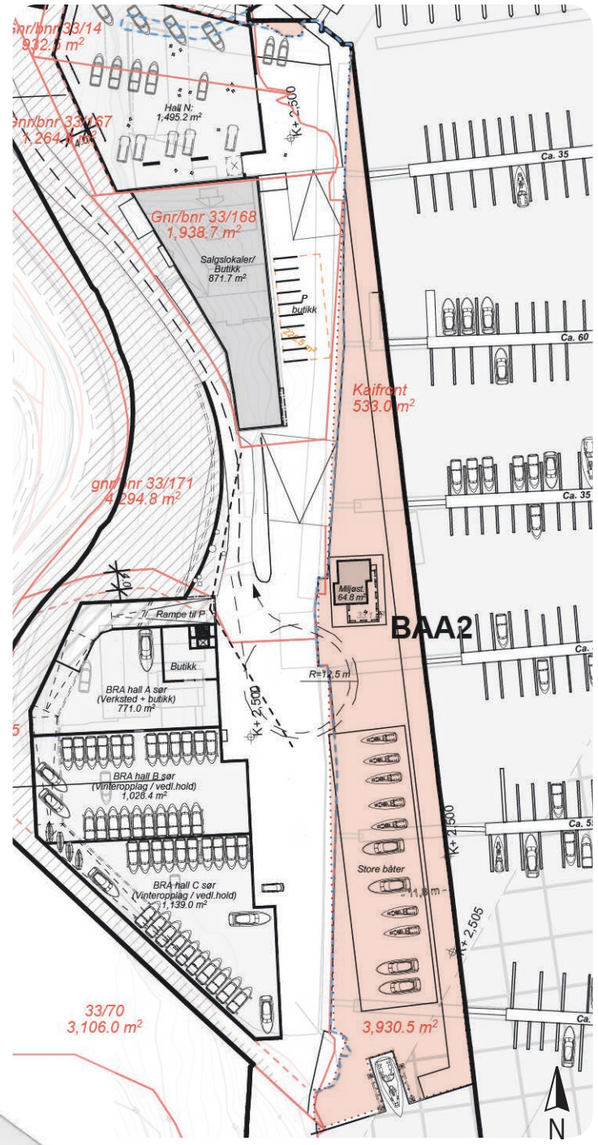
- I tillegg vil det være behov for overflate-parkering på kaien (inkl. eksisterende p på tak av kontor); 62 p-plasser

- Dersom parkering løses på annen måte kan taket på Hall Nord tekkes med sedum eller lignende

T 3 . UTVIDET KAIAREAL &
T 4 . FORSKYVNING AV BÅTPLASSER



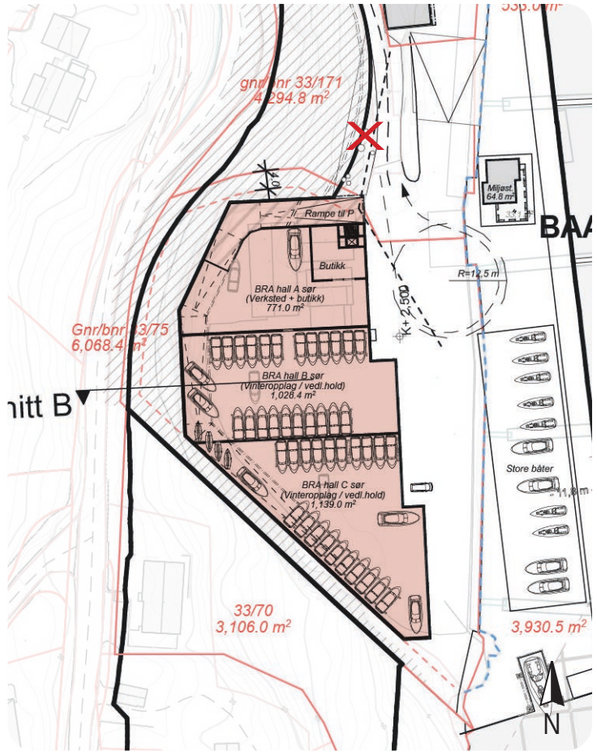
Skissert utvidelse kai: 3.930 m²



- Antall båtplasser økes ikke, men ved utvidelse av kai vil flere båtplasser i sjø havne i formålsfelt VS2

- Utvidelsen av kaiarealet er i tråd med formålsgrense BAA2
- Gir plass til å snu med større kjøretøy , trafikkseparering, trygg ferdsel for alle myke trafikkanter
- Plass for nødvendig bevegelig lift og oppstilling av de største båtene på kai
- Miljøstasjon / servicebygg på kai
- Heving av kaiområde til kote + 2,5 m

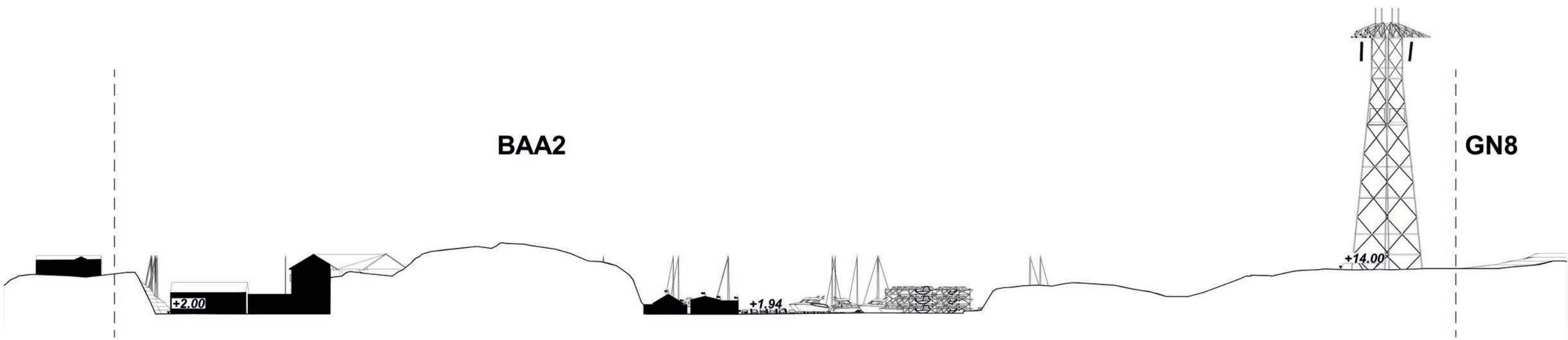
T 5 . BÅTHALL SØR



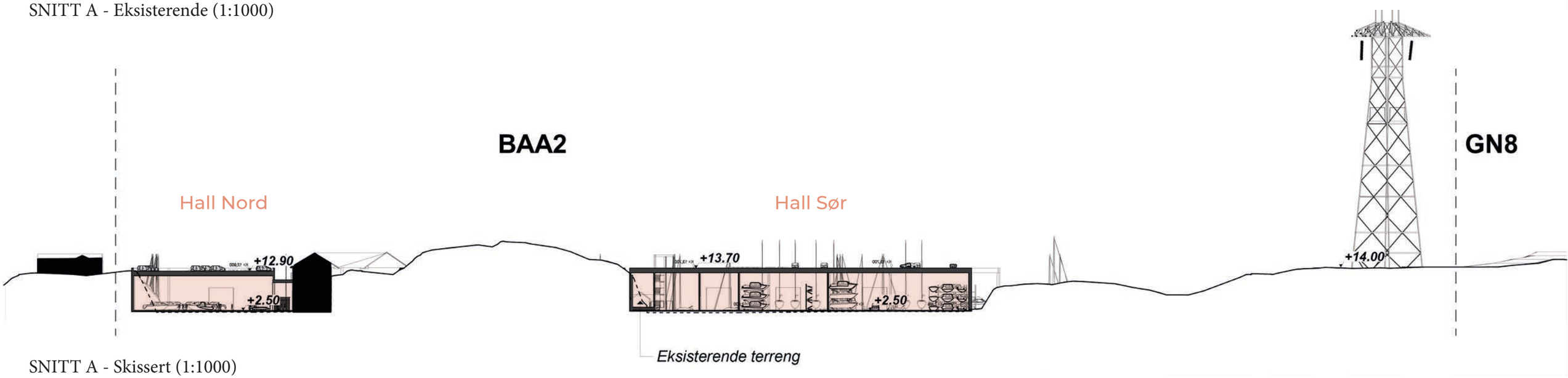
Eksisterende: 480 (bygg) + 3.316 (utv.) m²

Skissert: 2.938 (bygg) + 3.017 (utv.) m²

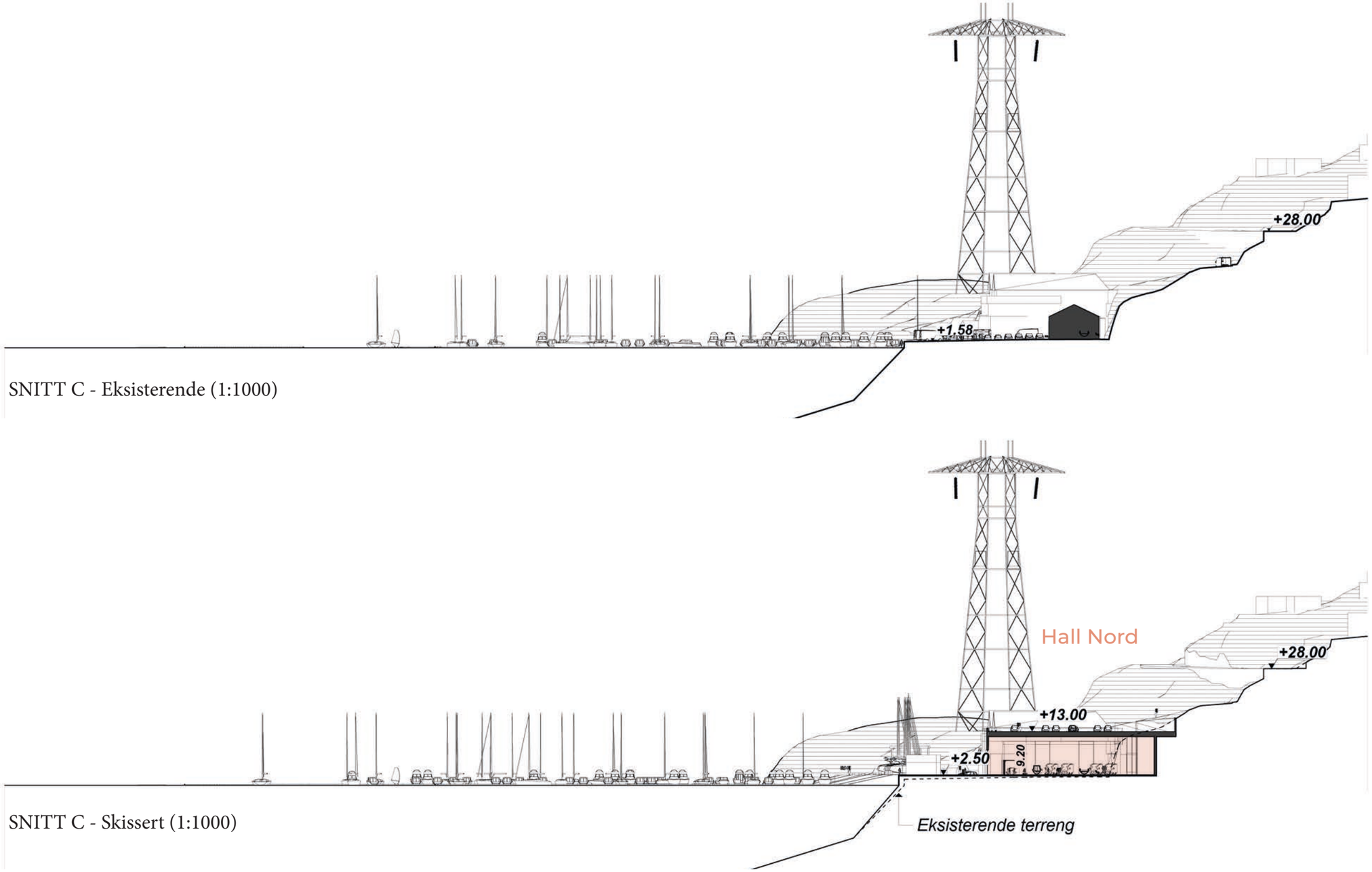
- Dagens lagring/vinteropplagsområde for båter på kaien legges innomhus, i tredelt hall
- Båtene kan med dette stå tørt over vinteren, og ved vedlikeholdsarbeid.
- Dagens verksted får en god ny lokalisasjon, med adekvat plass og fasiliteter. Varelevering / frakt vil forbedres.
- Dagens oppsykkede og 'trange' parkering på kaiområdet legges til dekket over hallen. Adkomst er foreslått via rampe i bakkant, mot fjellskjæringen. Omlag 90 p-plasser.
- Personbiltrafikk på kaiområdet vil med minimeres betraktelig
- Eksisterende skjæring "tildekkes" delvis.
- Noe av eksisterende bergnabb ved adkomstvei, er foreslått fjernet for fri sikt



SNITT A - Eksisterende (1:1000)

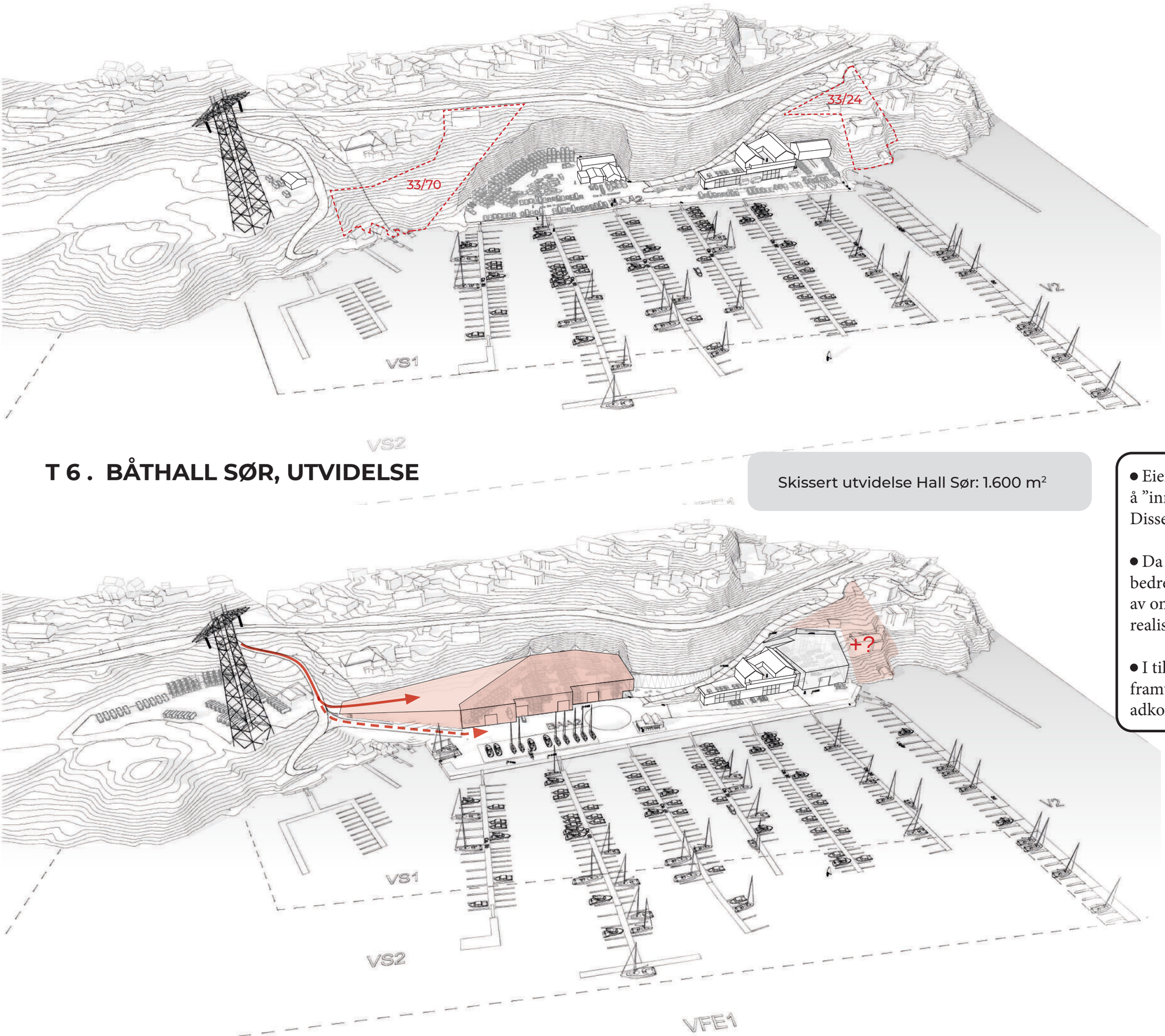


SNITT A - Skissert (1:1000)



SNITT C - Eksisterende (1:1000)

SNITT C - Skissert (1:1000)



T 6 . BÅTHALL SØR, UTVIDELSE

Skissert utvidelse Hall Sør: 1.600 m²

- Eiendom 33/70 & 33/24 vurderes kjøpt for å ”innlemmes” i marina-området.
Disse er i dag regulert til boligformål.

- Da de to eiendommene vil kunne gi et bedre helhetlig grep v/framtidig utvikling av området, er det ønskelig med dialog vedr. realiserbarheten av dette.

- I tiltak T 5, er det eksemplifisert en tenkt framtidig utvidelse av Hall Sør, inkl. adkomst.

AREALER - SKISSERT BRUK PÅ OMRÅDET

AREAL BYGG (BRA):

HALL NORD
Utstillingslokale bobiler og båter (salg): 1 495 m²

Bolig (øverste etasjer): 770 m²

Salgslokaler / Utleie / Kontor (2 etasjer): 1 541 m²

Servicebygg/Miljøstasjon: 98 m²

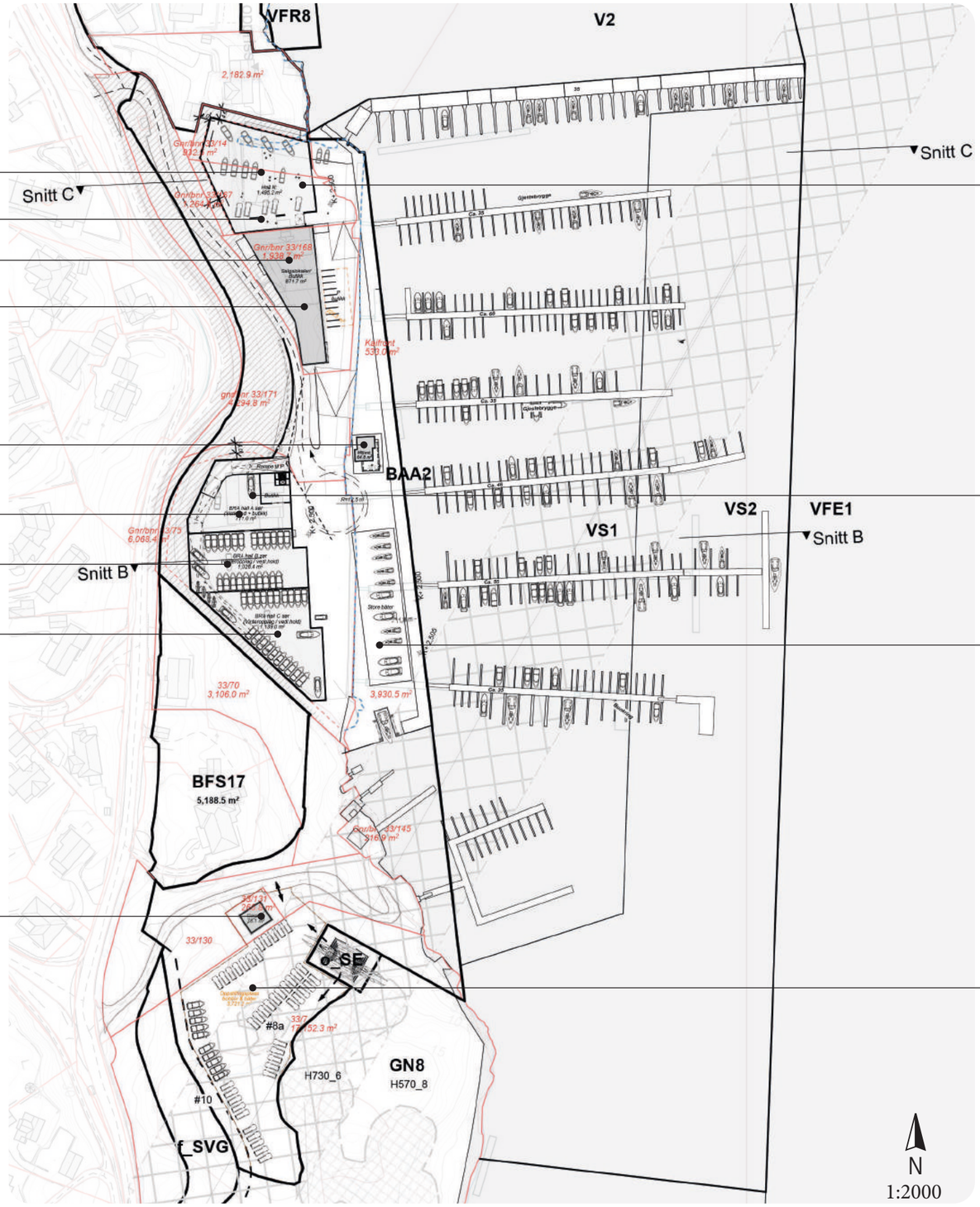
HALL SØR
Verksted & marinabutikk: 771 m²

Vinteropplag / Vedlikehold: 1 028 m²

Vinteropplag / Vedlikehold: 1 139 m²

Garasje: 75 m²

Totalt areal i bygg:
6 917 m²



PROGRAMMERTE UTEAREALER:

ALTERNATIV 1 for parkering på tak:
Parkering dekke over HALL NORD: 1 350 m²
Alt. 1 krever i tillegg overflateparkering på kai & ved butikk, samt eksisterende p på tak over kontor; ca. 2 006 m². Totalt 110 p-plasser

ALTERNATIV 2 for parkering på tak:
Parkering dekke over HALL SØR: 3 017 m²
Alt. 2 krever kun noe overflateparkering v/butikk; ca. 506 m², inkl. eksisterende p på tak. Totalt 110 p-plasser

Oppstilling store båter (vedlikehold/lagring): 1 000 m²

Lagring bobiler/småbåter: 3 721 m²

Programmert areal utendørs:
8 077 m² / 8 244 m²
ALT. 1 ALT. 2

AREAL BYGG + PROGR. AREAL UTENDØRS =
14 994 m² / 15 161 m²
ALT. 1 ALT. 2

AREALERSAMMENLIGNING - Dagens vs. skisserte

	AREAL KNYTTET TIL BOBIL	AREAL PARKERING	AREAL KNYTTET TIL BÅTLAGRING	AREAL BYGNINGSMASSE
DAGENS AREALBRUK OG PLASSERING:	Kokstad 2 1,200.0 m² Søreide 1,500.0 m² Dolviken 826.3 m²	Dolviken 2,500.0 m² Antall P-plasser: 110	Lønningen 500.0 m² Kokstad 1 1,800.0 m² Florvåg 1,400.0 m² Storebotn 1,000.0 m² Dolviken 2,460.0 m²	Dolviken 3,193.0 m²
DAGENS AREALBRUK inkl. leide eksterne tomter	Areal brukt til Bobil i dag 3,526.3 m²	Areal brukt til parkering i dag 2,500.0 m² Antall P-plasser: 110	Areal brukt til båtlagring 7,160.1 m²	Bygningsmasse; Butikk / Service / Verksted / Kontor / Bolig 3,193.0 m²
SKISSERT AREALBRUK BEHOVSSKISSE	Areal Bobil oppstilling 3,730.0 m²	**Alt 01** Parkeringsareal Båthall Nord 1,350.0 m² Antall P-plasser: 48 Overflate-parkering 2,000.0 m² Antall P-plasser: 62 **Alt 02** Parkeringsareal Båthall Nord inkl.rampe opp /heis 3,000.1 m² Antall P-plasser: 92 Overflate-parkering 486.0 m² Antall P-plasser: 18	T2 Båthall Nord inkl. visn.rom 1,500.0 m² T2 Båthall Sør inkl. service / verksted 2,938.9 m² Større båter på kai 1,000.0 m²	Annen bygningsmasse: Butikk / Service / Kontor / Bolig 2,386.2 m² Service 94.1 m²
SKISSERT UTVIDELSE AV BÅTHALL SØR	→ T6 Båthall Sør Utvidelse 1,600.0 m²			

AVKLARINGER

De skisserte tiltak synliggjør behov som er prekære for området i dag.

Målet er at dette dokumentet skal være et fundament for god dialog mellom hjemmelshaverne og Plan- og Bygningsetaten. Det er for hjemmelshaverne avgjørende for den videre daglige drift óg langsiktige planlegging/satsing, at det fremkommer tydelige og definerte rammer hva gjelder byggesak og plansak. Det er et sterkt behov for forutsigbare og realistiske premisser.

A **Avklaring og presissering for tiltak som ikke øker biltrafikk på Grimstadvegen.**

B **Avklaring om tiltakene T1 til T6 kan gjennomføres frem til og før detaljregulering igangsettes**

C **Avklaringer vedr. hvilke av de skisserte tiltakene som vil kreve dispensasjon**

D **Dialog omkring midlertidige konstruksjoner versus faste konstruksjoner som kan inngå i en helhetlig plan**

E **Vi utbyggere arbeider parallelt med å utrede grunnlaget for et evt. OPS-sammarbeid for utbedring av første del av Grimstadvegen. Følgende problemstillinger ønskes drøftet i forkant av utarbeiding og evt. gjennomføring av detaljregulering:**

E1: Områdeplanens bestemmelser;

3.2 Tiltak som skal være gjennomført før det gis igangsettingstillatelse:

3.2.0 o_SKV1 Grimstadvegen
Kan ikke igangsettes før - o_GTD11 turdrag er gjennomført

3.2.9 BAA2
Kan ikke igangsettes før - o_SKV1 Grimstadvegen med o_SF fortau er gjennomført

Her ønskes det informasjon om realiserbarhet og fremgangsmåte i forhold til gjennomføring av rekkefølgekrav av turdrag (GTD11)

Det ønskes i tillegg en avklaring på om rekkefølgekravet punkt 3.2.9 i en reguleringsprosess kan endres til å slå inn dersom tiltaket bidrar til økt trafikk på Grimstadvegen.

E2: Det ønskes en oppdatert kostnadsberegning for utbedring av Grimstadvegen for å sikre realistiske økonomiske rammer

E3: I Områdeplanens bestemmelser;

3.3 Tiltak som skal være gjennomført før bygninger og tiltak tas i bruk :

3.3.3 VS2 og VKA1 - småbåthavn kan ikke tas i bruk før gjennomføring av:
- o_SKV1 Grimstadvegen med o_SF fortau.
- Ny felles adkomstveg

samt 3.4 Tiltak som skal være gjennomført eller sikret gjennomført før igangsetting;
3.4.6 VS2 og VKA1 kan ikke igangsettes før - o_GF5 grønnstruktur Dolvik –
opparbeidelse er gjennomført eller sikret gjennomført.

Her ønskes en avklaring på om rekkefølgekravet punkt 3.3.3 samt 3.4.6 kan slå inn dersom tiltaket gir økt antall oppstillingsplasser for båter.

BERGEN NÆRINGSRÅD
Bergen Chamber of Commerce and Industry

Innspel til høyring Økonomisk handlingsprogram og investeringsprogram 2022-23

Vi syner til innspel frå Bergen Næringsråd i høyringsmøte, og frå Næringsalliansen i samband med handsaming av Regional Transportplan (hovudplan). Vi gir innspel fordi dette området er avgjerande for samfunnsutviklinga og for verdiskapinga.

Hovudpunkta i våre innspel var då:

- Støtter hovudmål:
  Tryggleik, effektivitet, framtidsretta, klima-og miljøvennleg mobilitet og berekraftig transport
- Støtter planen i at behova til næringslivet skalvektleggjast

I samband med høyringa av handlingsprogram vil vi legge vekt på desse hovudpunkta:

- Samferdsle og mobilitet som grunnlag for jobbskaping og verdiskaping står ikkje frem som eit vesentleg grunnlag for prioriteringar i dette dokumentet
- Handlingsprogrammet syner at råma til formålet er for små
- Kostnadsutviklinga er høgare enn utviklinga i rammetilskota
- Økonomisk handlingsprogram følger opp prioriteringar i RTP og Handlingsprogram innan dei rammer fylkeskommunen har.
- Det er tvilsamt om framstillinga gir eit godt og pedagogisk tilgjengeleg bilete av samla prioritering.

Vi legg til grunn at føringane som vart vedtekne i samband med Regjonal transportplan er utgangspunkt for dette handlingsprogrammet. Vi diskuterer derfor her innanfor ramma av det prinsipielle vedtaket i Regional transportplan.

Økonomisk handlingsprogram og Investeringsprogram er i all hovudsak i tråd med handlingsprogrammet frå 2021, og følger opp prioriteringane frå RTP innafor dei rammer fylkeskommunen har.

Vi vil likevel merke at ein ikkje her ser behovet til næringslivet og å leggje til rette for jobbskaping og økonomisk aktivitet tre fram som eit viktig prioriteringsgrunnlag. Dette var klarare i hovuddokumentet RTP. Det kan ha si forklaring i at en her føreset at avgjerda om å bygge, og behovskartlegginga og konsept alt valde. Likevel er vi skuffa over at slike behov ikkje er nemnt med eitt ord i føringane for prioritering under kapittel fire, eller andre stader i dokumentet. Samferdsletiltak må og prioriterast med bakgrunn i ringverknader, ikkje berre som isolerte einskildtiltak for avgrensa brukargrupper.

Olav Kyrres gate 11
N-5014 Bergen
Epost: firmapost@bergen-chamber.no
Web: www.bergen-chamber.no
Org.nr.: NO 961 744 776

Dette er eit svært svakt trekk ved handlingsprogrammet, og følgjer ikkje opp RTP. Bergen Næringsråd vil be om at dette perspektivet løftast tydeleg fram i prioriteringsgrunnlaget.

Vi er usikker på om Kapittel 5 gir ei tilstrekkeleg god og systematisk oversikt over investeringsprogrammet.

Det går ikkje fram av tabellar til dømes kor mykje av prosjekta som er bundne eller har bunden finansiering, og om prosjekta er starta opp eller ikkje. Vi har forståing for at ein ønskjer å syne kva som er vegformål og kva som er kollektiv, og i tillegg Miljøløftet. Men slik skiljet står frem her, er det vanskeleg å få tak i samla hovudprioritering.

Skiljet mellom veg og kollektivtiltak står ikkje frem som klårt når ein under kollektivtiltak òg har eit punkt med «ulike veg-infrastrukturtiltak». Samstundes ligg der kollektivretta og mobilitetsretta tiltak i fleire av vegtiltaka, særskilt i bompengepakkane. Dette var ei føresetnad for at dei vart godkjente.

Det er dermed viktig å presisere at inndelinga ikkje kan nyttast til å sei kor mykje fylkeskommunen satsar på veg eller kollektiv, eller som grunnlag for å prioritere det eine eller andre. Sjølv eit prosjekt som Bybanen vert framstilt fragmentert. Det skuldast sjølvsagt at einskilde deler ligger i miljøløftet og andre i fylkeskommunen sitt vanlege budsjett.

Likevel hadde det vært nyttig å framstille prosjekta slik at ein sjå prioriteringa av i handlingsprogrammet totalt. Vi vil oppmode til å inkludere alle prosjekta i ein tabell i staden for å dele dette opp. De totale økonomiske bindinga, prioriteringa og investeringa er vanskeleg å sjå i dokumentet fordi tala er framstilt så fragmentert, og der ikkje er nokon slik samla, oppsummerande oversikt.

I 5.5. er omgrepet «behov» nytta på ein slik måte at det er forvirring om dette er eit behov eller berre ei framskriving av eit behov som ikkje er dekka.

I pkt 5.6 bør det verte klårare kva som ligg i omgrepet «aktuell for oppstart». Dette er slik vi forstår det, ei bruttoliste, med andre ord ei liste med prosjekt som ***kan*** verte aktuelle.

Det er grunn til uro for ein kostnadsauke i sektoren som går ut over veksten i dei frie inntektene til fylkeskommunane. Over tid vil dette redusere evna til å investere i og drifte infrastruktur. Dette skjer og frå eit nivå som er for lågt til å ta vare på eksisterande infrastruktur og tette vedlikehaldsgapet.

Samla sett har vi ikkje store merknader til dei investeringane som er synt i handlingsprogrammet, dei er i tråd med føresetnadene.

Listene over moglege prosjekt som ligg ved, syner tydeleg at der er store udekte behov for rassikring, veg, bane og anna infrastruktur for ferdande folk.

BERGEN NÆRINGSRÅD
Bergen Chamber of Commerce and Industry

Med hilsen

Marit Warncke
Adm. Dir. Bergen næringsråd

Olav Kyrres gate 11
N-5014 Bergen

Epost: firmapost@bergen-chamber.no
Web: www.bergen-chamber.no

Org.nr.: NO 961 744 776

Botnane og Årebrot grendalag

1.4.2022

Til Vestland fylkeskommune

Innspel til Økonomisk handlingsprogram og investeringsprogram 2022 – 2033

Vi syner til vårt innspel til Regional transportplan Vestland 2022 – 2033 i fjor haust, der vi var urolege for om fylkesvegar i klasse C,D og E i det heile kjem til å verte prioriterte. Med forslaget til handlings- og investeringsprogram er vi framleis urolege, då det ikkje er sett av nokon eigen sum til å utbetre vegar i dei nemnde kategoriane. Vi kan heller ikkje sjå at det er lagt opp til å lage ein god oversikt på behovet for kva det er behov for å å gjere med desse vegane. Det meiner vi det er naudsynt å gjere, for at dei i det heile skal verte prioriterte.

Difor tek vi opp att det vi skreiv til høyringa i fjor haust:

«Uroa for ny inndeling

Vi er usikre på kva kategori Frøysjøvegen kjem i med dei nye reglane for inndeling av vegnettet i Noreg. Men vi går utifrå at det vert rekna som ein lokal veg, i kategori C, D eller E. Og ikkje ein regional veg. Difor er vi litt uroa for at det berre er dei regionale som vil verte prioriterte då det her skal lagast «standardhevingstiltak kombinert med nye investeringstiltak» medan det på dei lokale vegane skal verte «utført punktutbetring og strekningsutbetringar.» Med tronge økonomiske råmer er vi redde for at dei lokale vegane vert nedprioritert og ikkje vert gjort noko med på lang tid. Sjølv om behovet er stort. Vi meiner behov for vedlikehald og utbetring bør vere kartlagt på alle typar fylkesvegar i Vestland.

Vi er i mot utviklingstiltaket «Omklassifisering av delar av fylkesvegnettet». Føremålet er tydeleg at fleire av dei lokale vegane (klass C, D og E) skal verte kommunale vegar. Før inntektssystemet er endra og kommunane får midlar i høve tal kilometer veg vil dette vere det same som at desse vegane vil forfalle og ikkje verte utbetra.

I strategiane pkt 4.1.4 vert det lagt opp til at ÅDT (årsdøgntrafikk) skal vere eit tilleggsmoment ved prioritering av utbetring av skredpunkt. Vi vil åtvare mot dette. Og sjølv om dette ikkje gjeld Frøysjøvegen vil vi generelt gå mot å trekke inn ÅDT i samband med prioriteringar. Det er behovet for å utbetre/vedlikehalde/skredsikre som må vere grunnlaget for prioriteringane. Elles vil det vere nokon som aldri kjem til å få utbetra ein rasfarleg eller på annan måte dårleg veg.»

Med helsing

Botnane og Årebrot grendalag

Åsmund Berthelsen (leiar i styret)

93237073

FIRDA SETTEFISK ARNAFJORD AS
Org. Nr. 911 942 429
Kalvøyna 79
5870 Byrknesøy – NORWAY

Til
Vestland fylkeskommune
Postboks 7900
5020 Bergen – NORWAY

Kalvøyna 75, 01.04.2021

Firda Seafood Group – Innspill Regional transportplan for Vestland (2022-2033) (RTP): Økonomisk handlingsprogram og investeringsprogram – Rassikring av Fv.5600 Vik-Arnafjorden

Bakgrunn:

Firda Seafood Group AS ønsker med dette å komme med innspill til regional transportplan for Vestland 2022-2033 (RTP) – økonomisk handlings- og investeringsprogram. Firda sitt datterselskap, Firda Settefisk Arnafjord AS, ligger lokalisert i Arnafjorden, og er direkte berørt av den nåværende tilstanden til Fv.5600 Vik-Arnafjorden. Vi ønsker å understreke viktigheten av å snarlig få på plass en fungerende rassikring langs veistrekningen – for både næringslivet og lokalsamfunnet i Arnafjord.

Figur 1: *Firda Settefisk Arnafjord AS (A) før oppstart av modernisering og utbygging, (B) under modernisering og utbygging – etablert åtte betongkar (17,4x4,5m), (C) sin beliggenhet i Arnafjorden.*

Om Firda Seafood Group AS:
Firda Seafood Group (herunder «Firda») er et familie-eid vestlandsbasert oppdrettskonsern som ble etablert i 1986. Konsernet driver pr. i dag en fullintegrert akvakulturproduksjon, inkludert shipping og salg av regnbueørret (*Oncorhynchus mykiss*). I løpet av det siste året har vi økt antallet faste ansatte i konsernet fra 150 til 180 stk. Våre ansatte er fordelt på fire settefiskanlegg, 13 matfiskanlegg og ett pakkeri (SF 364). Vi er ute i distriktene der verdiene skapes, og vi ansetter fra lokalbefolkningen der vi er etablert.

Om Firda Settefisk Arnafjord AS:
Firda Settefisk Arnafjord er ett datterselskap av Firda, som er lokalisert i Arnafjorden, sørvest i Vik kommune. Selskapet driver landbasert settefiskproduksjon av yngel (~5g) frem til utsett på matfiskanlegg i sjø. Settefiskanlegget i Arnafjord var først etablert i 1986, hvorav Firda overtok anlegget i 2013 fra forrige eier som konkursbo. Etter eierskifte ble anlegget tørrlagt i tre år for å rette opp i mangler (bl.a. fiskesperre og avløpsrensing) iht. nåværende krav og lovgivning. Firda sin smoltproduksjon ved lokaliteten startet først i 2016. I 2020 vedtok Firda å modernisere og utvide Firda Arnafjord for å øke produksjonskapasiteten og for å kunne starte med produksjon av postsmolt (>500g). Postsmolt produksjon krever en lengre produksjonstid på land, og reduserer oppholdstiden i sjøen, noe som dermed reduserer risikoene assosiert ved produksjon i åpne merder.

Byggetrinn 1 av 2 nærmer seg ferdig (Fig. 1B), hvorav den totale investeringen i anlegget hittil har vært på over 90 mill. NOK. Dette er den største investeringen innen settefiskanlegg gjennomført av Firda i nyere tid. For å realisere dette utbyggingsprosjektet, har vi bevist gått inn for å benytte lokale bedrifter i Arnafjorden og Vik, da vi mener det er viktig å støtte det lokalsamfunnet vi driver i, og sett fra et klimaperspektiv. Firda Arnafjord har i dag en konsesjon på 2,5 millioner smolt årlig, hvorav vi er i en søknadsprosess for å øke produksjonskapasiteten vår til 4 millioner. Firda har med andre ord gått inn for å gjør Firda Arnafjord om til konsernets ledende settefiskanlegg, med ett langvarig produksjon perspektiv. Vår investeringsvilje i Arnafjord er basert både på anleggets naturlige beliggenhet nærme sjøen med god ferskvannstilgang, samt troen på lokalsamfunnets og dets utvikling. Vi er positive til fremtidige investeringer i settefiskanlegget – hvorav vi allerede har påbegynt nye spennende pilotprosjekt samt planlegging av byggetrinn 2.

Konsekvens av rasutsatt Fv.5600 Vik-Arnafjorden - Firda Settefisk Arnafjord:
Det er pr. i dag kun en vei som fører inn til Firda Settefisk Arnafjord, og det er Fv.5600. Denne strekningen har vist seg å være svært utfordrende i forhold til vår produksjon og pågående utvidelse, med hyppige ras og tilhørende stengt vei. Strekningen er preget av å være rasutsatt, hvorav den nåværende punktvise rassikringen har begrenset effekt, gitt at veien består av en ca. 6 km sammenhengende rassone (Eitrestordi). Det eksisterer ingen omkjøringsmuligheter her. Nå under byggeperioden, har vi opptil 30 lasebilder/betongbiler som kjører tur-retur daglig på Fv.5600 Vik-Arnafjorden. Totalt sett har vi siden oppstart i 2020 hatt 700-800 lastebiler inne på anlegget. Kombinasjonen av høy rasfare og stor trafikk er bekymringsfylt. Utvidelsesprosjektet har ved flere anledninger blitt forsinket grunnet ras og periodevis stengt fylkesvei da vi ikke har kunnet motta varene eller tjenestene nødvendig for progresjon (Fig. 2). Dette har i seg selv økt kostnadene ved prosjektet, da eksempelvis

innleid arbeidskraft står ledig på anlegget uten utstyr til å kunne gjør jobben som de er innleid til å gjøre.

Figur 2: *Nyhetsartikkel om skred Fv.5600 Vik-Arnafjorden, publisert i BT (Bergens Tidene) 31.03.21.*

En rasutsatt og periodevis stengt fylkesvei har derimot ikke bare konsekvenser for byggearbeidet ved Firda Settefisk Arnafjord. Som settefiskanlegg er en helt avhengig av veibasert mottak av produksjonsessensielt utstyr slik som eksempelvis fôr og oksygen til fisken, samt mottak av yngel og for ansatte å komme på jobb.

Fôrlevering: Pr. i dag har vi en fôrleveringer i uken, hvorav vi forventer at dette vil øke til minimum to leveringer etter ferdigstilling av ny avdeling og full produksjon. Ved steinskred kan den eneste veien inn til anlegget være stengt i opp til en uke. Konsekvensen av å ikke motta fôr vil være at fisken blir sultet unødvendig. Over korte perioder så er dette ikke farlig for fisken, men vi som settefiskprodusent taper både tilvekst og biomasse, noe som igjen øker produksjonstiden og produksjonskostnadene våre.

Oksygenlevering: Regnbueørret er en art som krever mye oksygen for å kunne produseres, men til gjengjeld er den rasktvoksende. For å opprettholde oksygennivået i karene våre, så er vi avhengig av å få levert flere vogntog med flytende oksygen i uken. Dersom vi ikke kan få levert oksygen ved behov grunnet en ras-stengt Fv.5600 Vik-Arnafjorden, så har det potensialet til å medføre katastrofale følger med økt dødelighet. Det verst tenkelige scenarioet vil være at fisken i anlegget dør av oksygenmangel grunnet at vi ikke får den livsnødvendige leveringen av flytende oksygen som konsekvens av stengt vei.

Yngelmottak: Dersom vi kommer i den situasjonen der vi har kjøpt yngel, og veien blir stengt grunnet steinras, vil det kunne medføre høy dødelighet og i verstefall medføre at en hel fiskegenerasjon faller bort grunnet for lang oppholdstid i transportenheten. Ved for lang oppholdstid i transportenheten blir vannkvaliteten dårlig, og kan om det får utspille seg lenge nok, ta liv av hele beholdningen.

Nøkkelpersoner: Videre så er nøkkelpersoner slik som ansatte ved Firda Settefisk Arnafjord avhengig av en trygg og sikret vei for å komme seg til og fra jobb døgnet rundt. Går det eksempelvis en alarm på anlegget midt på natten, må den som har vakt

kunne komme seg til anlegget for å utbedre feilen som utløste alarmen. Avhengig av type alarm, så kan en stengt vei kunne ha negative følger for vår produksjon.

Elektrisitet: Ved steinras på strekningen, har det vært tilfeller der strømlinjen har røket med. Dette har tatt strømforbindelsen til Arnafjorden og Firda Settefisk Arnafjord. Et settefiskanlegg trenger tilgang på elektrisitet for å fungere, i forhold til distribuering av oksygen, fôring, alarmsystemer, etc. Selv om anlegget har aggregat, så kan forbindelsen vært brutt over flere dager, noe som ikke er en gunstig situasjon for driften vår.

Mennesket: Ett annet punkt er det menneskelige. Det er ikke holdbart at våre ansatte, partnere, leverandører, samt lokalbefolkning, må benytte Fv.5600 Vik-Arnafjorden i viten om risikoen som tas når det ikke eksisterer omkjøringsveier. Strekningen bærer høy risiko for liv og helse, noe som ikke kan aksepteres.

Dette er bare noen av eksemplene på hvordan Firda Settefisk Arnafjord er produksjonsmessig avhengig av en trygg, stabil og åpen Fv.5600 Vik-Arnafjorden. Det at konkurransekraften vår blir komprimert av en næringsekstern faktor slik som en fylkesvei er ikke heldig, spesielt gitt våre investeringer i området.

På en om lag 6 km rasutsatt distanse fungerer ikke punktvise rassikringer. En slik form for sikring vil aldri kunne fungere god nok, da ras kan forekomme hvor som helst, når som helst. Da det ikke er noen form for omkjøringsvei for Arnafjorden, så er det helt essensielt at det kommer en god og trygg løsning her. Det fortjener distriktet med de som har valgt å investere, jobbe og bosette seg her. Fv.5600 Vik-Arnafjorden er ikke i akseptabel stand slik som den er nå. En bør ikke bruke kostbare løsninger som i realiteten ikke vil fungere i den grad som er nødvendig. Fylkeskommunen har etter veitrafikkloven §40a. et ansvar for å tilrå og samordne tiltak for å fremme trafikksikkerhet i fylket, og Fv.5600 Vik-Arnafjorden er absolutt en vei som må prioriteres. I RTP økonomisk handlings- og investeringsprogram, er Fv.5900 et rassikringsprosjekt vurdert for mulig oppstart i perioden 2027-2033. Gitt hyppigheten av ras i området og periodene med stengt vei, mener vi at dette må prioriteres gjennomført tidligere, til perioden 2023-2026. Med de nye satsingene som er gjort i Arnafjord, vet vi at Arnafjorden vil levere store verdier tilbake til storsamfunnet. Nysatsinger står for tur i distriktet, men skal dette lykkes fult ut, må Fv.5600 Vik-Arnafjord prioriteres nå.

Konsekvens av rasutsatt Fv.5600 Vik-Arnafjorden - lokalsamfunnet:
Arnafjorden er en fjordarm av Sognefjorden bestående av bygdene Framfjorden, Indrefjorden, og Arnafjord (Nese). Fjordarmen representerer et allsidig næringsliv, som inkluderer sand-steintak, landbruk, turisme og reiseliv, og fiskeoppdrett. Dette er næringer med store satsinger og fremdriftsplaner. Det er pr. i dag bosatt 150 mennesker i Arnafjorden, hvorav mange jobber innen de lokale næringene eller pendler tur-retur til Vik for arbeid og grunnskolegang. Det er også flere som pendler til jobb i Arnafjord fra eksempelvis Vik. Om påsken og gjennom vår-sommer halvåret mangedobler folketallet seg grunnet feriehus og utleiehytter, noe som øker trafikkbelastningen på fylkesveien betraktelig. Både innbyggere og næringsliv i Arnafjorden er helt avhengig av en trygg og stabil fylkesvei for å kunne ha et gunstig bygdesamfunn der en kan bo, leve og drive. Uforutsigbarhet og konstant rasfare i en

bebyggelse som ikke har omkjøringsmuligheter er uforsvarlig, og går på kompromiss med dem som har valgt å etablere seg her.

En av de største utfordringene i norske bygdesamfunn er kampen om arbeidskraft, samt kampen om å få ungdommen til å flytte til og etablere seg i bygda. Dette er en forutsetning for å kunne drifte og beholde samfunnene våre, samt for å kunne utvikle dem og ha en forutsigbar logistikk. Her stiller Arnafjorden seg bak i køen, dette mye grunnet at Fv.5600 Vik-Arnafjorden er dårlig, usikker og preget av å være rasutsatt. Det skal mye til å overtale noen til å flytte ut, etablere seg og drive i distriktet, spesielt når den eneste veien inn er rasutsatt med lange perioder der en er isolert grunnet at strekningen er stengt for fri ferdsel.

Det norske bygdesamfunn er i dag preget av fraflytting pga. et samfunn som ikke er tilrettelagt familiene, med nedleggelser av barnehager, skoler og arbeidsplasser. Samfunnene bærer preg av manglende utvikling og investeringsvilje. Hvorfor skal en ville bo, drive, utvikle og investere i et samfunn når kvaliteten på det mest elementære i samfunnet slik som dets eneste inngang er rasutsatt og under forfall?

Arnafjorden skole er nedlagt, hvorav lokalsamfunnets neste generasjon nå må ta risikoen ved å pendle tur-retur Fv.5600 Vik-Arnafjord daglig for å gjennomføre grunnleggende skolegang. Dette er en alvorlig risiko som barna utsettes for, for å få grunnleggende skoleopplæring. Det er dessverre flere historier om nesten-ulykker involverende pendlende skolebarn på strekningen. Våren 2021 gikk det ett steinras på fylkesveien rett før skolebussen som normalt går med skoleelever skulle passere (Fig. 3). Uken før skolestart på sensommeren 2021 var det et nytt skred på strekningen, men da i et område der det ikke har vært planlagt eler gjennomført noen form for sikring. I november 2021 ble skolebussen truffet av stein, heldigvis bare medførende materielle skader. Dette er ikke en holdbar situasjon.

Figur 3: *Nyhetsartikkel om steinras Fv.5600 Vik-Arnafjord, publisert av Sognavis publisert våren 2021.*

Steinras på denne strekningen utfordrer beredskapsnettet i området. Dette kom tydelig frem da ett av rasene tok med seg telefon- og strømlinje inn til Arnafjorden (Fig. 4). Dette isolerte Arnafjorden fra omverdenen, noe som ikke skal kunne skje i et såpass sentralt distrikt i Norge. Slike steinras koster samfunnet store summer årlig, i forhold til omfattende vedlikehold og reparasjoner, samt økonomiske tap for næringslivet. Midlene brukt til vedlikehold og reparasjoner av fylkesveien kunne blitt benyttet til andre hensiktsmessige formål enn å opprettholde en vei med hyppige skred og konstant rasfare. Skal vi tro klimaprognosene, så vil ikke forholdene legge til rette for færre steinras i fremtiden. Dersom det ikke iverksettes en god og varig løsning her, vil

samfunnet kaste bort store verdier videre inn i fremtiden, samtidig som lokalsamfunnet i Arnafjorden vil fortsette å lide.

Figur 3: *Nyhetsartikkel om steinras Fv.5600 Vik-Arnafjord, publisert av NRK (Norsk Rikskringkasting) 24.02.14.*

Dagens rassikring svarer ikke på behovet til området. Sett summen av det hele, så er det klart at noe må gjøres for å sikre Fv.5600 Vik-Arnafjorden. Vi er engstelig for hva som kan skje dersom en avventer med å gjennomføre mulige rassikringstiltak til perioden 2027-2033, slik som beskrevet i RTP økonomiske handlings- og investeringsprogram. Veien er ofte stengt, og steinras går hyppig. Venter vi fem år på tiltak, vil samfunnet lide store økonomiske tap med å rydde etter steinras på strekningen, samt som at det går på konsekvens av lokalsamfunn og bedrifter som driver i området. Det er også en overhengende risiko for liv og helse. Avventing er ett sjansespill, med en konstant risiko for at det fatale kan inntreffe når som helst. Rassikringstiltak bør prioriteres til å gjennomføres perioden 2027-2033, før innbyggerne i Arnafjorden ser seg lei av den konstante risikoen og fraflytter, og før næringslivet ikke greier å drive konkurransedyktig grunnet manglende stabilitet. Rasstyringsmidler må prioriteres til de veiene der det er stor fare, hvor innvirkningen har store konsekvenser for lokalsamfunn og næringsliv. Tiden er inne for å legge til rette for det levende bygdesamfunnet, og gi beboerne og næringslivet i Arnafjorden en trygg og forutsigbar vei og fremtid.

Best regards / Vennlig hilsen

Ola Braanaas Adm. Dir., Firda Settefisk Arnafjord AS CEO Firda Seafood Group AS	Markus F. Braanaas Biologisk controller, Firda Settefisk Arnafjord AS	Geir Otterskred Driftsleder, Firda Settefisk Arnafjord AS

FIRDA SEAFOOD GROUP AS

Passion for Firda Fjord Trout

VI SKAPER VERDIER PÅ KYSTEN

Fra: Linda Mortensen Midtbø[LindaMortensen.Midtbo@kinn.kommune.no]
Sendt: 30.03.2022 14:16:20
Til: Vestland fylkeskommune[post@vlfk.no]
Tittel: RTP - Innspel til Regional transportplan på vegne av Florø hamn Kinn kommune KF

Florø hamn KF er Kinn kommune sitt hamnefaglege organ (for den delen av Kinn kommune som før kommunesamanslåinga var Flora kommune), og skal innanfor dette geografiske virkeområdet ta hand om dei administrative og forvaltningsmessige oppgåvene som er lagt til kommunen etter hamne- og farvasslova, og føresegner gitt i medhald av lova. Florø hamn KF er eit kommunalt føretak som eig og driftar offentlege kaier i Florø inkludert rutebåtknutepunktet Fugleskjærkaia. Føretaket har fem tilsette og over ein kilometer med kailengde med tilhøyrande bakareal, infrastruktur og bygg.

Her er våre innspel til regional transportplan, :

Fugleskjærkaia, 3. ferjebru (kairelatert)
Over Fugleskjærkaia i Florø reiser det 180 000 båtpassasjerer i året, fordelt over lokalruter (øyane utanfor Florø) og regionalruter (ekspressen Bergen – Nordfjord/Sogn). I 2022 vert det ferdigstilt ein heilt ny kollektivterminal, der busstasjonen i Florø vert flytta ned på Fugleskjærkaia, og båt, buss, drosje og sykkel vert sameint i eit felles knutepunkt. Florø hamn KF er byggherre og Vestland fylkeskommune Skyss er største leigetakar. I 2023/24 kjem det nye anbodsruter, der dei lokale kombibåtane som går i øyane vert større pga mellom anna utsleppskrav og alternative energiberarar. Det er i dag tre bilførande farty, og to ferjebruer. Logistikken vert difor løyst ved at båtane roterer på dei to ferjebruene. Området på land og i hamnebassenget er trangt, og løysinga er ikkje optimal for dei reisande. Det skal folk, bilar, varer og alt det ein trenger for å leve og bo på ei øy over desse to ferjebruene. Når no båtane i tillegg vert større og vil ha behov for å lade aktualiserer ei 3. ferjebru seg på ny. Dette vil kreve forlenging/ombygging av kai, men er fysisk mogleg å løyse. Florø er eit unikt knutepunkt for hurtigbåt og kombibåt, og erfaringar herifrå vil kunne nyttast andre stader i fylket. Framlegget til RTP er først midlar til eit forprosjekt som kan sjå på fysiske moglegheiter for ei 3. ferjebru og økonomiske konskevensar, med rom for påfølgjande oppfølging etter det.

Prosjektet vil gje måloppnåing innanfor:
- Tryggleik
- Effektivitet
- Klima og miljøvennleg

Djupvasskai for fiskerirelatert verksemd i Gunhildvågen (kairelatert)
Det er tre hovudklynger for hamneaktivitet/-næring i Florø; Gunhildvågen, Botnastranda og Florø sentrum/Fugleskjærkaia. Florø hamn KF jobbar for å legge så godt som mogleg til rette for kaifront i nærleik av næringa som treng ho, så ein får mest mogleg gods frå veg til sjø. Containerhamna i Florø ligg i dag på Fugleskjærkaia i Florø sentrum. 95 % av containerane som går over kai der kjem frå Gunhildvågen (der fiskefôr og pelagisk fisk er hovudprodukt frå Cargill/Ewos og Global Fish), og vert frakta dei 3 km frå Gunhildvågen til Fugleskjærkaia via FV 445 gjennom boligstrøket i Havreneset. Florø hamn KF jobbar no for

å bygge containerhamn i Gunhildvågen (Måsholmen) som ligg tettare på næringa og skipsleia, dette i tråd med målet om å flytte gods frå veg til sjø. Ei slik utbygging krev både reguleringsendring og større økonomiske investeringar, langt større enn Florø hamn KF kan bere aleine. Vi er difor heilt avhengig av eksterne samarbeidspartar for å realisere prosjektet. Kinn kommune støttar opp om prosjektet, og jobbar no for å omregulere område gjennom rullering av ny kommunedelplan. Innspel til RTP er behovet for å bygge ny djupvasskai for fiskerirelatert verksemd, noko som vil flytte gods frå veg til sjø og avlaste FV 445.

Prosjektet vil gje måloppnåing innanfor:
• Tryggleik
• Effektivitet
• Klima og miljøvennleg
• Økonomisk berekraft

FV 445 Lindheimsvegen Florø (vegrelatert)

FV 445 Lindheimsvegen er meldt inn frå Kinn kommune. Dette er også eit viktig prosjekt for Florø hamn KF. Det er tre hovudklynger for hamneaktivitet/-næring i Florø; Gunhildvågen, Botnastranda og Florø sentrum/Fugleskjærkaia. FV 445 knyttar Gunhildvågen saman med dei to andre områda. Som nemnt under punktet om djupvasskai for fiskerrelatert verksemd i Gunhildvågen jobbar Florø hamn KF for å legge så godt som mogleg til rette for kaifront i nærleik av næringa som treng ho; så ein får mest mogleg gods frå veg til sjø. Ei kai og ei hamn er likevel eit knutepunkt mellom veg og sjø, og det vil alltid vere behov for god kommunikasjon til og frå kaia på landsida. Difor støtter vi opp om framlegget.

FV 445 Lindheimsvegen Florø. Prosjektet vil binde saman RV og FV nettet i Florø by på ein føremålstenlege måte.
Prosjektet vil gje måloppnåing innanfor:
• Tryggleik
• Effektivitet
• Klima og miljøvennleg
• Økonomisk berekraft

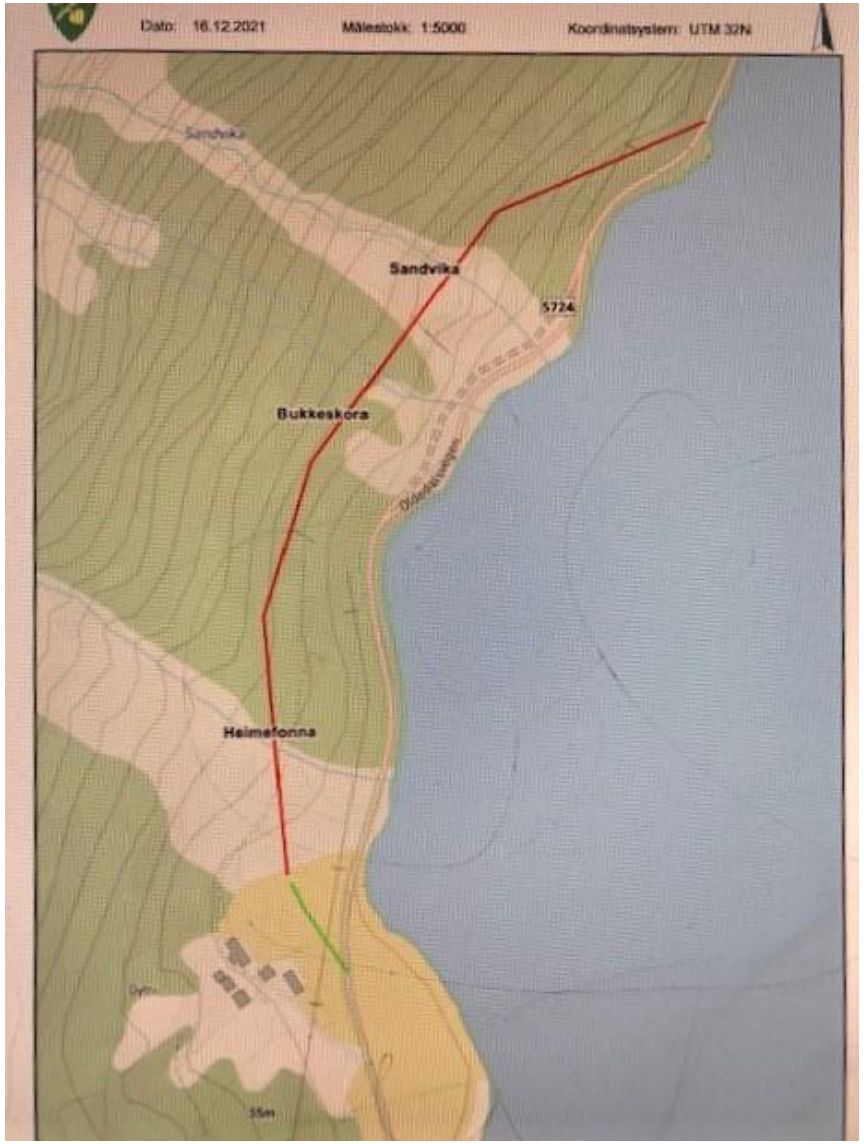
Helsing
Linda Mortensen Midtbø
Hamnesjef
Florø hamn KF/ Alden hamneområde

Telefon 909 62 284
E-post LindaMortensen.Midtbo@kinn.kommune.no
florohamn.no
Vakttelefon 24/7: 913 18 000

RASSIKRING FV 5724 OLDEN-BRIKSDAL

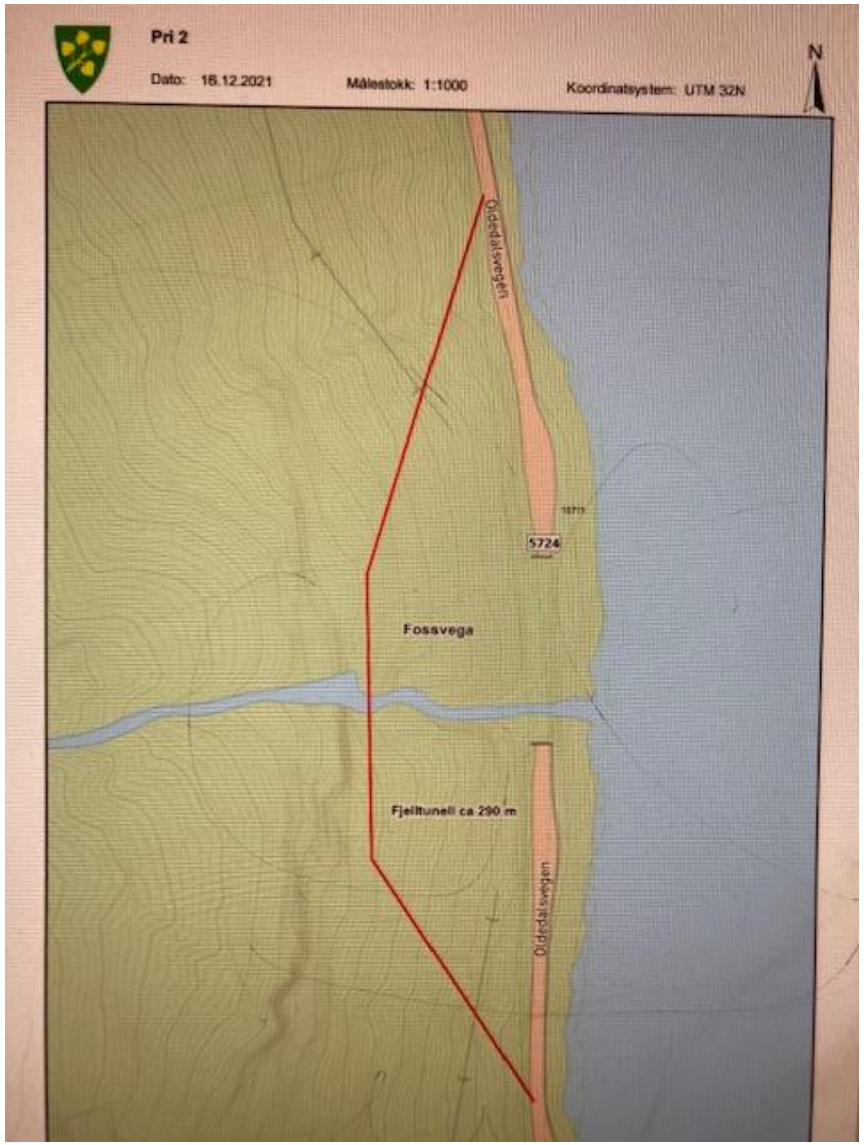
Ei oppsummering frå foreldregruppa og næringslivsgruppa i Oldedalen, Stryn.

DEI VIKTIGASTE TILTAKA FOR Å NÅ AKSEPTABEL TRYGGLEIK



Pri 1

- **Heime-fonna:** Fjellskred, jord- og stein-skred + SNØSKRED
- **Sandvika og Bukkeskora**: Hyppige snøskred. I dag sikra med trong og krokut ståltunell. Garantitida for denne er ute for 4 år sidan.
- LØYSING: 1100 m fjelltunell. Kostnad ca 280 mill (ref. nyleg opna Blaksettunell. Pris 268 mill).



Pri 2

- Fossvega
- Sikra I dag med betongoverbygg som er for kort, for smalt og for lavt.
- Løysing: ca 280 m lang fjelltunell. Kostnad ca. 80 mill ?

Strakstiltak

- Eit vanleg syn under Fossvega.
- Vegfarande har inga mogelegheit til å oppdage skredet før det deiser i vegbana.
- Forslag: Å montere lysvarsling som midlertidig strakstiltak. Anlegget kan demonterast og flyttast til andre skred når ny fjelltunell er på plass.

DEI ANDRE SKREDOMRÅDA: KROKA, BREISKRED AKSNESA OG SANDNESFONNA

Bygging av le- og lede-vollar. Dette i kombinasjon med lysvarsling vil truleg gje tilfredsstillande sikring.

Bruk av overskotsmassane

- Ca. 300 000 turistar vitjar Oldedalen og Briksdalsbreen kvart år.
- Ca. 7 km av den 21 km lange vegen er i svært dårleg stand. Noko masse bør brukast til opprusting her.
- Le- og lede-vollar.
- Det er pukkverk og asfaltverk i nærområdet som treng fjellmasser.

Følgjene av stengd veg og rasfare

- For barn: Tapt undervisning og opphald i barnehage. Stor psykisk belastning.
- Foreldre: Stor psykisk belastning. Usikkerheit for framtida.
- Landbruk: Forseinka kraftfòr-levering får store negative følgjer for høgtytande dyr.

  Dårlegare dyrevelferd (grunna fråver av veterinær og anna fagpersonell).
- Olden Brevatn: Produksjonstap ca. kr 200 000,- for kvar dag vegen er stengd, eller delvis stengd. I tillegg tap om varene kjem for seint fram til kunden.
- Reiseliv: Eksempel: 23.02.2022: 360 personar frå cruiseskip booka utflukt til Briksdal. Avlyst på grunn av rasfare. Turistar har ikkje kunnskap om skredområda, fare for reisande spesielt i skuldersesongane.
- Vi opplever ofte brot på både straum- og telesamband samstundes med stengd veg. Ingen reparatørar har tillatelse til å rykke ut når vegen er stengd på grunn av ras eller rasfare. Dette gjeld og brann og redning. Dette skapar farlege situasjonar og endå ein risiko for innbyggarane.
- *MEN VERST AV ALT:*
  PÅ GRUNN AV AT VI IKKJE HAR OMKØYRINGSVEG, ER VI ER 150 MENNESKE SOM IKKJE FÅR UTRYKKING AV AMBULANSE OM VI HAR BRUK FOR AKUTT HELSEHJELP.
  OFTE VIL DET HELLER IKKJE VERE FLY-VER FOR HELIKOPTER PÅ GRUNN AV VERFORHOLDA NÅR VEGEN ER STENGT.

Sesongutviding i reiselivet

2023:

Cruise-operatørane har booka utflukter til Briksdalen i alle 12 månader. Men i 5 månader kan utfluktene bli kansellert på grunn av rasfare.

Oppsummering

- Dei 30 siste åra har vi hatt forholdsvis lite vinternedbør(og difor minkande brear).
- Denne vinteren har vore svært nedbørsrik og ber bod om at vi er på veg inn i ny syklus med mykje vinternedbør.
- I Januar og Februar har vegen vore stengd 13 dagar/netter.
- Denne situasjonen er heilt uhaldbar. Verken barnefamiliar eller næringsliv ser ei framtid i Oldedalen om ikkje sikringsarbeidet kjem i gang rimeleg raskt.
- Dei tiltaka vi har peika på i denne presentasjonen ville hindra alle stengingar som har vore hittil denne vinteren.
- Det vil ha store økonomiske fordelar å sjå på desse tiltaka som ei samla utbygging.
- VI HAR INGEN OMKØYRINGSVEG, VERKEN TIL LAND ELLER VATN.
  DET ER DIFOR HEILT AVGJERANDE AT RASSIKRINGSTILTAKA KJEM I GANG SÅ RASKT SOM RÅD.

Innspel til regional transportplan 2022 -2033 frå HAFS regionråd saman med kommunane Sunnfjord og Høyanger

Vestland fylkeskommune ber om innspel til det økonomiske handlingsprogrammet og investeringsprogrammet til Regional transportplan (RTP) 2022 – 2033. HAFS regionråd (Askvoll kommune, Fjaler kommune, Hyllestad kommune, Gulen kommune og Solund kommune), Sunnfjord kommune og Høyanger kommune presenterer nedanfor eit felles innspel til desse programma i RTP.

Vi vil innleiingsvis presisere at vi vil støtte prinsippa som fylkestinget vedtok i samband med handsaminga av det økonomiske handlingsprogrammet 2022 – 2033 i desember 2021. RTP viser at det er behov for større rammeløyvingar til dei ulike postane.

Utvikle heile Vestland

Det er eit stort behov for opprusting av vegnettet for å auke tryggleiken for innbyggjarane våre og sikre næringslivet gode konkurransevilkår og grøne løysingar. Det er mange omsyn som skal ivaretakast for at ein skal få til utvikling både i bygd og by. Behovet for tryggleik, mobilitet og vegstandard er like viktig for dei berørte, sjølv om det er låg årsdøgntrafikk (ÅDT) eller få fastbuande i eit område.

For nokre prosjekt kan det vere vanskeleg å bruke tradisjonelle verkemiddel som bompengar, spleiselag eller forskottering for å få utløyst prosjektet til prioritering. Dette bør likevel ikkje ekskludere ein frå prioriteringslista.

Viktige prinsipp

Fylkeskommunen sine omgrep «meir veg for pengane», «god nok veg» og «spleiselag» rommar gode tiltak for raskare utbygging av vegnettet. Vi meiner det er viktig at ein tek omsyn til næringsvegar, reiselivet sine behov og trygg skuleveg når ein ser på spleiselag og strekningsvise utbetringar. Kommunar og næringsliv har ulike føresetnader for å kunne bidra til eit økonomisk spleiselag. Dette er det viktig å ta omsyn til. I samband med nasjonal transportplan (NTP) si utbygging av E39 Hafstadtunnelen og rassikring av Rv 5 bør ein planlegge for tiltak på tilgrensande fylkesvegnett for å få ei samfunnsøkonomisk utnytting av overskotsmassar. Slike synergieffektar vil gje «meir veg for pengane».

RASSIKRING:

HAFS saman med kommunane Sunnfjord og Høyanger, meiner det er avgjerande å styrke rammene til rassikring for å løyse dei store behova i Vestland. Det er trong for ei tredobling på ramma til rassikring for å få gjennomført prosjekt med høg og middels skredfaktor. Det er

eit særskilt stort behov i Vestland. Vi er glade for at Stortinget har stor merksemd på dette og at det vil bli utarbeidd ein gjennomføringsplan for rassikring.

Det er også avgjerande at Vestland fylkeskommune som utgangspunkt brukar nasjonal rassikringsfaktor i sine prioriteringar. Ras, og fare for ras, er ei stor belastning for folk som er innestengde og ikkje har tilgang til naudsynt hjelp.

Vi har tidlegare vore uroa for at fylkeskommunen ville vekte årsdøgntrafikk langt sterkare i RTP enn ein gjer nasjonalt. Samstundes har vi peika på at lang omkøyringsveg og stengd veg grunna ras eller fare for ras, synest å ha blitt vekta lågare.

FERJEAVLØYSINGSMIDLAR

HAFS saman med kommunane Sunnfjord og Høyanger, ønskjer at Vestland fylkeskommune skal vere ein aktiv pådrivar for realisering av ferjeavløysingsprosjekt, og at denne ordninga skal nyttast offensivt for å auke statlege investeringsmidlar til vegar i Vestland i åra framover. Med satsing på ferjeavløysing vil fylket få meir veg for dei pengane ein allereie set av til vegutbygging.

Vi ønskjer å halde fast ved tidlegare fylkeskommunal prioritering av slike prosjekt der Ytre Steinsund no er i gjennomføringsfasen og Atløysambandet står for tur.

STREKNINGSVISE UTBETRINGAR

Fylket sine plan om å lage ein strekningsvis plan for ein del av vegnettet i funksjonsklasse B, er fornuftig. «God nok veg» ved å lage ein tilfredsstillande standard og andre tiltak, viser at ein kan få mykje god veg for pengane på same tid som ein lagar ein tryggare veg for dei som ferdast i trafikken.

Vi meiner likevel at også einskilde tilførselsvegar til E39 må kunne omfattast av planen sjølv om dei er klassifiserte i funksjonsklasse C.

Det er vidare avgjerande at rammene til utbygging og vedlikehald av fylkesvegnettet må aukast frå 200 til minimum 500 millionar kroner årleg for å oppnå eit raskare vegløft og dermed ei enno meir positiv utvikling i heile det nye fylket.

PRIORITERINGAR I TIDLEGARE RTP

Vi ber om at prosjekta som alt ligg inne i gjeldande RTP vert prioritert i Vestland fylkeskommune.

- Det gjeld opprusting av parsellen Dale-Storehaug på Fv 57 som må behalde sin prioritet blant store prosjekt. Strekninga Dale-Osen bør vurderast som eit konkret samarbeidsprosjekt basert på spleiselag, noko som vil vere i samsvar med prinsippet om mest mogleg veg for pengane.

- Fylkesveg 57 (Sløvåg – Storehaug) ligg inne i handlingsprogrammet med behov for planleggingsmidlar på strekninga Sløvåg – Dale. Dette er omkøyringsveg for E39, og ei nødvendig opprusting vil styrke den samla transportkorridoren gjennom fylket. Vi ber difor om at det vert sett av planmidlar til nødvendige forprosjekt snarast råd.
- Vi forventar at rassikring av fylkesveg 609 med tunell forbi Hundsåna beheld sin plass i prioriteringslista og dermed blir det neste rassikringsprosjektet.

Vi viser vidare til dei konkrete tiltaka som kjem fram i den einskilde kommune sine innspel til RTP.

Ordførar i Askvoll kommune, Ole André Klausen (sign.)

Ordførar i Fjaler kommune, Kjetil Høgseth Felde (sign.)

Ordførar i Hyllestad kommune, Kjell Eide (sign.)

Ordførar i Høyanger kommune, Petter Sortland (sign.)

Ordførar i Gulen kommune, Hallvard Oppedal (sign.)

Ordførar i Solund kommune, Gunn Mongstad (sign.)

Ordførar i Sunnfjord kommune, Jenny Følling (sign.)

Hardangerrådet iks

Hardanger

Vestland fylkeskommune
Postboks 7900
5020 BERGEN
post@vlfk.no

Uttale frå HR vedr. Regional Transportplan 2022-2033, Handlingsplan og investeringsprogram

Hardangerrådet viser til tidlegare innsendte høyringsuttalar vedr. RTP 2022-2033 og peikar på nytt på følgjande prioriteringar som regionrådet samla stiller seg bak.

Plantema 1 – Fylkesvegnettet

Det viktigaste er sikre og opne vegar. Til sjukehus, skule og arbeid. Hardangerrådet meiner at det bør gjelda det same i vegpolitikken som det gjeld i sosialpolitikken. Alle må sikrast ein akseptabel standard før ein gjer det endå betre der det frå før er best. Alle skal ha brød før nokon få kake. Me krev ikkje firefeltsveg gjennom heile Hardanger. Me krev ikkje ein gong to felt eller gul stripe på alle vegane våre. Men me meiner at dei vegane me har skal vera framkomelege og trygge. Det må kunne regna og storma utan at vegane våre stengjer på grunn av rasfare. Det må kunne vera møteplassar slik at turisttilstrøyming eller omkøyring p.g.a stengd E16 ikkje fører til total stillstand og kork. Trafikkork og rasfare er ein dårleg kombinasjon

Så: Trygge og rassikre vegar er viktigast for oss og vi prioriterer dei 2 viktigaste tiltaka for regionen slik:

1. Fv 49 frå Samnanger til Norheimsund gjennom Tokagjelet og vidare innover fjorden er særs viktig for oss Det er viktig for oss at dette rassikringsprosjektet framleis har topp-prioritet hjå Vestland fylkeskommune. Dette punktet har i dag høg rasfaktor. I tillegg er vegen også truga av utrasing av sjølve vegbana. Prosjektet må verta prioritert og det må vidareførast som eit samarbeidsprosjekt i mellom Kvam herad, Vestland fylkeskommune og staten.

2. Fv 49 mellom Folgefonntunnelen og Jondaltunnelen er eit hinder for ein viktig korridor hjå oss. Aksen Norheimsund – Odda vart for nokre år sidan trekt fram av Victor Norman som den viktigaste i regionen vår. Den har stort potensial til å knyta arbeidsmarknader og næringsklynger saman. I utkast til handlingsprogram for RTP 2022-2033 står det om Fv 49 Nordrepollen – Austrepollen; *"Vegen kan verta omklassifisert til riksveg. Det kan vere grunn til å avvente vedtak om utbygging av prosjektet fram til dette er avklart".* Hardangerådet krev at planarbeidet for utbetring/sikring held fram og at fylkeskommunen ikkje utset dette prosjektet. Vegen er i dag fylkesveg, og vil mest truleg vera det i ei rekkje

år framover. Dette er òg ein av dei dårlegaste vegane fylkeskommunen har ansvar for, med stor fare for liv og helse og stadig aukande trafikk. Me forventer at prosjektet vert høgt prioritet og ikkje stoppar opp.

- Elles vil Hardangerrådet på nytt minna om kva som pregar fylkesvegnettet i vår region:
    - Betydeleg vedlikehaldsetterslep. Smale vegar der trafikken korkar seg ved stor sesongtrafikk.
    - Stor rasfare på alle regionale hovudvegar (klasse B) 48, 49 og 79. Felles for dei er tidvise store ras – og eit stort rassikringsbehov.
    - Stor rasfare også på dei fleste lokale hovudvegar og lokale samlevegar. Dette gjeld alle kommunane i Hardanger.

Kinsarvik 08.04.2022

Med fruktbar helsing
frå Hardangerrådet

Roald Aga Haug
rådsordførar
Hardangerrådet iks signerar digitalt

Jostein Eitrheim
dagleg leiar

Innspel frå Heggjabygda Grendalag ang Fv 5744 Fossebakken- Navelsaker

- Det har siste åra blitt gjort mykje arbeid på fylkesvegen. Masse er blitt skifta ut, stikkrenner renska og fornya, bergknausar har blitt sprengt vekk. I Navelsakerstranda har ein fått forhindra at vegen sig ut i Hornindalsvatnet. Frå Fossebakken til Heggja bru har det blitt lagt ny asfalt. I tillegg har fleire småstrekningar fått nytt rekkverk.

- Vegen har blitt smalare på fleire plassar som følgje av nytt toppdekke (blir lagt innanfor det gamle) samt innsnevringer etter nytt rekkverk er sett opp . Dette gjeld både for metallrekkverk og støypekantar. Ein ser at dei breiaste køyretøy har utfordring med å kome seg fram, og fleire bønder har meldt ifrå direkte til vegansvarleg og via grendalaget. Dette er kritisk for dei bøndene det gjeld. Bønder er grunna stadig ringare økonomiske vilkår nødt til å omstille seg - og for mange har dette resultert i at ein må transportere både gras og gylle over lengre avstandar. Ein er avhengige av fylkesvegen for all transport til og fra, og ein er komne til eit kritisk punkt. Per i dag får ein ikkje passere med alt utstyret, og er nødt til å finne alternative (og gjerne meir kostbare) løysingar.

- Vegen fra Navelsakerstranda inn mot Navelsaker har blitt stengt jamnleg denne vinteren grunna fare for ras, med tosifra antall stengningar. Vi i Heggjabygda er glade for at vegentreprenør ser vegen, og tek tryggleiken på alvor. Likevel skulle vi helst sett at det frå vegeigar blei gjort tilstrekkelig sikringstiltak så vegen var open året rundt. Vi har ein stor del av grenda vår buande innanfor Navelsakerstranda, som blir isolert kvar gong vegen stenger.

- No i vinter har ein og sett fleire uhell enn tidlegare som følgje av at bilhjula hamnar utfor vegen. Det er få møteplassar i vegen vår, og ein har vore vande med å kunne “legge ut” litt ekstra for å klare passeringar. Sidan vegen har blitt smalare og kanten er høg resulterer det at ein kan misse kontroll på bilen, at ein ikkje kjem seg oppatt for eiga hjelp eller i verste fall at det resulterer i ulykker.

- Etter fornyinga av vegen har fleire meldt fra om at dei er engstelige for å gå tur - der som tidlegare var passering er det no grunna høg kant og rekkverk vanskeleg å kome seg på trygg avstand frå passerande bilar.

- Vi er særs nøgd med at det blir tatt tak i, og set pris på dei midlane som har blitt brukt på vegen. Dessverre har området som har størst behov for utbetring ikkje har fått den merksemda det er behov for. Vegen inn mot Navelsaker er framleis ein av dei mest rasutsette strekninga i Noreg.. Det er heilt naudsynt at denne vegen blir prioritert.

- Heggjabygda grendalag meiner det er mange prosjekt som burde vore gjennomført.
    - Rassikring Navelsakerstranda - dette er sjølve kjernepunktet i arbeidet vårt for betre fylkesveg. Vi har ingen å miste. Navelsakerstranda må få sin rettmessige plass i arbeidet med rassikring.
    - Breiare veg, og fleire møteplassar! I dag er det mange stadar for smalt til at dei breiaste køyretøy kjem seg gjennom, og det er langt mellom møte- og snuplassar.
    - Bør ta vekk meir av fjellknausane. Det er truleg gode grunngjevingar til kvifor det blei gjort som det blei, men delar av strekningane i Lindvik burde det blitt sprengd vekk meir av fjellet.
    - Fylle igjen grøft i Åstøbakkane - Gjennom alle år har dette vore ein magnet for både bil og buss. Om ein legg grøfta i rør, og fyller på kan ein forhindre ulykker der bilane glir utfor og velter.
    - Rekkverk i Åstøbakkane - i tillegg er det fleire stadar i Åstøbakkane der det er over 1m kant. Ein kan ikkje førestille seg at dette skal vere innanfor krava, med tanke på fare for velt ved utforkøyring.
    - Rekkverk Melheimsbakkane - også i bakkane på Melheim er det fleire stadar der faren for uhell er stor og konsekvensane kan vere fatale. Ein har fått tilbakemelding frå mellom anna bussjåførar at om bil/buss slepper veggrepet så kan ein i verste fall reise på elva lengre ned.
    - Rekkverk Strand - i likheit med området i Lindvik som no har fått rekkverk er det fleire soner innover mot Strand som burde vore vurdert. Med Hornindalsvatnet som næraste nabo er det lite som skiller ein frå nord-europa sin djupaste innsjø.

Vi ser det som heilt naudsynt at ein no prioriterer skredsikring i form av tunnel inn mot Navelsaker!

Høyringsfråsegn vedr Fv 5744 Fossebakken- Navelsaker

Hjelle Krins Utviklingslag støttar hovudpoenga i innspela som er sendt inn av Heggjabygda grendalag v/Øystein Aasebø vedrørande utbetring og skredsikring av vegstrekninga Fv 5744 Fossebakken-Navelsaker.

Aurora Leivdal, leiar Hjelle Krins Utviklingslag

SOGN REGIONRÅD

Sogn regionråd
Sakshandsamar:
Karina Nerland
Tlf: 57652560
Vår ref: 2022/3326 - 4
Dykkar ref: 2022/8576
Dato: 29.03.2022

Vestland fylkeskommune

Regional transportplan for Vestland 2022-2033 - fråsegn til investeringsprogrammet

Sogn regionråd er samarbeidsorgan for kommunane Aurland, Høyanger, Luster, Lærdal, Sogndal, Vik og Årdal, og har i møtet 25. mars 2022 vedteke følgjande kommuneoverskridande innspel til investeringsprogrammet i Regional transportplan for Vestland 2022 – 33.

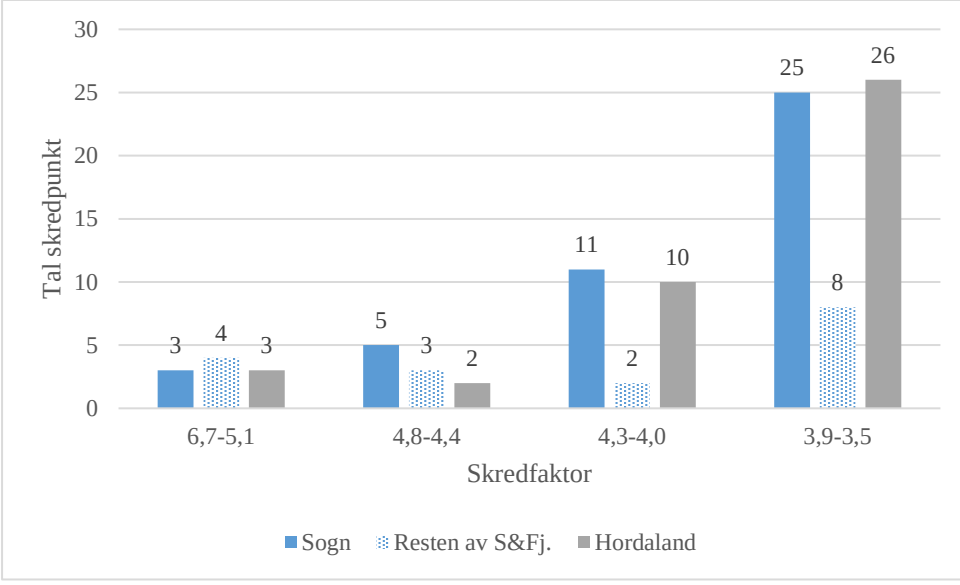
I tillegg kjem kommunane med sine innspel direkte.

Overordna
Sogn har store utfordringar innan samferdsle. Vi har mange og lange tunnelar. Vegane er av dei mest rasutsette i landet. Dei mange fjellovergangane ut og inn av regionen er krevjande, særleg på vinterstid. I tillegg gjer Sognefjorden oss ofte avhengig av båt og ferje.

Kva føremål er viktigast å prioritere?
Tryggleik og regularitet er difor heilt avgjerande for vår busetnad, vår trivsel, og vårt næringsliv. Sogn regionråd vil difor prioritere at fylkeskommunen hentar inn etterslepet i vegvedlikehaldet, oppgraderar tunnelar, sikrar mot skred/ras, og betrar regularitet/tidleg opning av fjellovergangar framfor t.d. nye vegar.

Folkesetnaden i regionen utgjer berre 5 % av folketalet i heile Vestland, men vi har likevel klårt flest tunnelar som treng oppgradering.

Og bilete er enno meir tydeleg når det gjeld trong for skredsikring:



Figur 1 Skredfaktor. Dei 102 med høg eller middels skredfaktor. Kjelde: SVV 2019.

Figuren syner skredpunkt etter SVV sin skredfaktorkartlegging frå 2019 for høg og middels skredfaktor i Vestland, fordelt på Sogn, resten av gamle Sogn og Fjordane, og Hordaland. Ikkje berre har Sogn klårt flest skredpunkt, men òg dei fleste punkta med høgast skredfaktor.

I mange høve er ÅTD på dei aktuelle strekningane lågt og nokre av tunnelane er kortare enn der tunnelføresegna gjeld. Rådet har difor i heile denne planprosessen gått imot å etablere eit alternativt kunnskapsgrunnlag med større vekt på ÅTD, folkesetnad, og mjuke trafikantar, men i stadet halde fast på SVV sin skredsikringsmodell.

Vi ser no at vårt syn har fått støtte gjennom dei politiske vedtak i planen:

> *«Den nasjonale skredfaktormodellen, kombinert med ÅDT, lokale og regionale verknader av stengt veg, geologiske vurderingar og frekvens på skred, vert lagt til grunn for vidare arbeid og prioritering. Det faglege grunnlaget blir ikkje å sjå på som ei prioriteringsliste i det vidare arbeidet.»*

Fv 613 Gaularfjellet vart tidleg i prosessen teke ut av kunnskapsgrunnlaget. Vi ber om at det no kjem inn att i tabellane.

I Sogn kan «meir veg for pengane» dessutan vere å velje litt enklare løysingar som ikkje alltid stettar alle krava i vegnormalen. Eit døme er dei oppgraderingane som SVV no gjennomfører på rv. 13 mellom Hella og Leikanger.

Konkrete samarbeidsprosjekt

Ras/skred

Arbeidet både i Nasjonal rassikringsgruppe og med den nasjonale gjennomføringsplanen for skredsikring av alle riksvegar og fylkesvegar med høg og middels skredfaktor vil kunne gje auka løyving til sikring av fylkesvegar i åra som kjem. Det vil heile samferdslesektoren i fylke nyte godt av. Vi ynskjer at Vestland fylkeskommune involverar rådet og kommunane i Sogn meir i dette arbeidet.

Rutekjøp

Rådet har dessutan i den årlege ruteendringsprosessen spelt inn ei rad tema der det er naturleg å etablere samarbeidsprosjekt. Vi viser til den uttalen og vil her trekke fram hovudpunkta:

- *«Byggje opp under den lokale knutepunkt-strukturen, slik at det vert enklare å skipe lokale løysingar*
- *Ha fleksibilitet til å gjennomføre pilotprosjekt saman med ein eller fleire av kommunane for å teste nye former for kollektiv mobilitet*
- *Bygge opp under senter-delsenter-strukturen med tettare avgangar mellom delsentera og soleis stimulere til mindre bilbruk*
- *Krevjar nullutsleppsløysingar der det er teknisk mogeleg*
- *Syte for at den digitale plattforma har opne grensesnitt som kan kommunisere med og integrerast i tredjeparts mobilitetsløysingar».*

Porteføljestyring

Rådet har merka seg at systemet med marginallister no er erstatta av ei porteføljestyring med årleg rullering. Vi har forståing for at nye Vestland må ha eitt felles system og er samd i at slik overordna styring vil kunne gje tryggleik for kva prosjekt og tiltak som skal prioriterast, kva type tiltak som skal realiserast og når dette vil kunne skje. Vidare vil det gje tydlegare signal om vegar og prosjekt som må vente til det er tilstrekkeleg med økonomiske midlar.

Føresetnaden må vere at marginallistene frå Sogn og Fjordane kjem inn i det nye systemet og at dei prioriteringane som ligg der ikkje vert endra.

Er det rette tiltak og prosjekt?

Fylkesveg

Strekningsvise utbetringar

Fv. 55 frå Vadheim til Dragsvik og frå Sogndal til grense Innlandet er den regionale hovudvegen som bitt saman Sogn aust-vest. Rådet seier seg tilfreds med at denne no ligg blant dei som får strekningsvis utgreiing. Det er samstundes viktig at planarbeidet og utbetringa skjer i god dialog med Nye Veier AS, som no har ansvaret for rv. 13 på strekninga Hella – Sogndal midt i traseen.

Samstundes vil rådet peike på at fleire aktuelle prosjekt i investeringsprogrammet er del av denne regionale hovudvegen. Det gjeld m.a.:

Fv. 55 - Brua over Esefjorden i Sogndal
Fv. 55 - Tronvik – Ulvåna i Høyanger
Fv. 55 - Høyheim – Nes i Luster
Rådet føreset at den strekningsvise utgreiinga på fv. 55 tek omsyn til desse delprosjekta og at tiltaka vert sett i samanheng.

Fv. 55 stoggar ikkje på Turtagrø, men går heilt til grense Innlandet, midt på Sognefjellet. Rådet ynskjer difor at fylkeskommunen går i dialog med Innlandet for å få fram ei KVU for Sognefjellstunnelane.

Andre regionale hovudvegar

Men vi har to andre viktige regionale hovudvegar; fv. 53 frå Fodnes til Tyin og fv. 50 Aurland – Hol. Dei syter for samkvem inn til og ut av ulike delar av Sogn.

Fv. 53 har delar som er særs rasutsett[1], delar med dårleg vinterregularitet[2] og delar med høg ÅTD[3]. Fv. 50 har låg veg- og tunnelstandard og problem med vinterregulariteten. Også her er ÅTD no slik at dei kjem inn under tunnelføresegna. Vi føreset at kunnskapsgrunnlaget vert retta opp her.

Skred og ras

I samband med handsaminga av budsjett- og økonomiplan for 2022 hadde rådet eit samrøystes innspel om bru over Esefjorden og skredsikring av Arnafjorden. Der uttalte vi at:

> *«Prioriteringa til Sogn regionråd (sidan 2014) har vore tydeleg på at fv. 55 Esefjorden kjem fyrst, og deretter fv. 5600 Arnafjorden, og denne prioriteringa står fast frå Sogn regionråd si side.*
>
> *Me føreset at fylkestinget går attende til opprinneleg plan og løyver midlar til gjennomføring av prosjektet på fv. 55 med bru over Esefjorden i 2022-24 i sak om budsjett og økonomiplan, sekundert at det vert lagt til grunn at slik løyving kjem på plass med ein gong reguleringsplanen vert godkjent.*
>
> *Når det gjeld ny RTP ber me og om at Fylkestinget vidare prioriterer fv.5600 Arnafjorden, og løyver planleggingsmidlar for raskast mogleg realisering av prosjektet. Sogn Regionråd vil no, saman med Vik kommune, sende søknad om planleggingsmidlar til prosjektet.»*

Desse prioriteringane ligg fast.

[1] Fodnes – Øvre Årdal
[2] Holsbru -Tyin
[3] Årdalstangen – Øvre Årdal

Vi viser dessutan til søknaden frå Vik kommune om planleggingsmidlar og vedtaket i SAMO 12. januar 2022 om ev. tildeling frå restpotten i samband med handsaming av programmet i fylkestinget i juni.

Tunneloppgradering
Sogn regionråd har tidlegare i prosessen støtta at tunneloppgraderingane ikkje berre skal gjelde det som er naudsynt etter føresegnene, men òg det som i tillegg er rasjonelt og økonomisk forsvarleg å gjennomføre[4].

Hurtigbåt
Rådet har merka seg at Sognebåten no vert heilelektrisk. I tillegg til dette miljøløftet er det viktig å få til utvida sommarruter og koplinga til Avinor/Haukåsen. I ein slik prosess må Skyss involverer alle dei relevante aktørane i Sogn.

Anna
Sogn regionråd vil peike på at mange av utfordringane innanfor samferdsle er kommune-overskridande. Det er difor ynskjeleg at ikkje berre kommunane, men òg dei interkommunale politiske råda kjem på høyringslista ved framtidige rulleringar.

Med helsing

Hilmar Høl
leiar i Sogn regionråd

Brevet er elektronisk og er utan handskriven underskrift

[4] A + B i sjølve planen

Arbeidsgruppa for Raundalsvegen FV 5386

HØYRINGSINNSPEL TIL RTP – ØKONOMISK HANDLINGSPROGRAM OG INVESTERINGSPROGRAM

Arbeidsgruppa for Raundalsvegen er ei samling av grunneigarar, bebuarar og hytteeigarar som arbeidar for å få utbetra og heva standarden på denne.

I innspelsutkastet kan ein ikkje sjå at denne vegen er nemnd særskilt, noko som hadde vore tryggande for at vegen kunne få heilt nødvendig opprusting. Vonar likevel at denne vegen kan få ein del strekningsvise oppgraderingar likevel. Ser at det er sett av ein sum på om lag 252 mill. til mindre utbetringar og diverse tiltak. Her bør det kunna prioriterast midlar til Raundalsvegen for strekningsvise utbetringar då vegkroppen er slik oppbygd at mindre vedlikehald ikkje er godt nok, og vil ha kort varigheit med gjentakande reparasjonar og auka kostnad på sikt.

Me har ved fleire anledningar minna Vestland fylke om tilstanden på denne vegen og kor viktig den er for mange brukarar. Noko små tiltak har vorte gjennomført, men vegen er framleis i svært dårleg

I tillegg til fastbuande og næringsliv soknar denne vegen til opp mot 1500 hytter i dalen. Dette medfører stor trafikk i helger og høgtider.

For næring blant anna skogbruk er god vegstandar med 10 t aksellast svært viktig. For denne vegen er det nedsett aksellast på om lag 25 km av vegen. Eksempel på korleis dette kan slå ut har ein ferske resultat av. I løpet av 2021 har det vorte hogge ca 4000 kbm gran. For å få transportert dette ut har ein måtta kippa med små lass til ein samle plass for vidare transport. Dette har medført direkte ein ekstra kostnad, eller lågare pris til skogeigar, på 160 000,- kr. På Fv. 5386 er det berekna at det er 138.000 m3 volum skog som soknar til vegen. Det er den av fylkesvegene i Voss, nevnt i lista, som har den største bruttonytte for skogbruk på 1,8 mill kr. Og dette er berre skognytten.

Det er òg dokumentert at slitasjen på vegsystemet er større med mange turar (8 tonn aksel, 32 totalvekt) i høve få turar (10 tonn aksel, 50/60 tonn totalvekt)

Det er fleire utbyggingar av nye hytter og andre service tiltak i dalen. Dette medfører mykje anleggstrafikk, som ikkje kan nytta kapasiteten fullt ut pga. dårleg veg og aksellast. Slike eksempel også for andre transportar finns det sikkert fleire av.

Det er òg verdt å nemna at både Bane Nor og Forsvaret er storbrukarar av vegen. Forsvaret brukar vegen som tilkomst til skytefeltet sitt i Rjoandalen ved Mjølfjell, og Bane Nor brukar vegen for tilkomst til vedlikehald av Bergensbanen. For begge desse er dette ein svært viktig veg som krev tilkomst med både lastebil og store maskiner.

Denne vegen vil vera utsett for eit villare og våtare klima. Ved flaum har det fleire gonger alt no vore stengd veg, då Raundalselva har gått over vegen. Det er òg fleire stader på vegen som er utsett for ras blant anna i Rastalia der det er registrert eit raspunkt i middels kategori i kartet for Skredpunkt Vestland. Fleire punkt på denne strekkja er òg utsette, enkelte plassar held vegen på å rasa ut og ned på jernbane linja.

Skal FV 5386 Raundalsvegen kunna tena brukarane framover må det meir midlar til, og ein bør sjå på grunnlaget for prioriteringane og korleis ein brukar midlane. Ein vil her særskilt nemna at ein ved planlegging av tiltak tidleg tek utførande entreprenørar med i planlegginga. Me trur òg at ein del lemping på standardar kan gjera at ein kan få meir veg for pengane.

Til slutt vil ein understreka at ein har hatt god kontakt med veg forvaltninga lokalt i Vestland fylke, og at me framleis kan koma med innspel og blir teke med på råd om konkrete tiltak framover.

Vegen er ikkje tenleg slik den er no. Me ber difor om at ein prioriterar noko av dei 257 mill kroner til strekningsvise utbetringar på FV 5386 Raundalsvegen.

Beste helsing for Arbeidsgruppa for Raundalsvegen FV 5386

Reimegrend vel:

Arne Larsen (sign) Truls Hauge (sign) Guttorm Fretheim (sign)

Raundalen grunneigarlag:

Jon Sindre Rødland (sign) Odd Kløve (sign)

Mjølfjell vel:

Even Nordø (sign) Erik Fausa (sign)

Vestland Fylkeskommune
Avdeling for Infrastruktur og veg
Att: Matti Torgersen
Postboks 7900
5020 Bergen

post@vlfk.no

Bergen 30. mars 2022.

INNSPILL RTP – Regional Transportplan 2022 – 2033
Oppgradering av Grimstadvegen, fase 1

Områdereguleringsplan for Dolvik – Hope marina- og boligområde på Søreidgrend i Bergen ble vedtatt av Bergen bystyre 16.06.2021, Sak 204/21.

Planen regulerer Grimstadvegen ut til snuplassen på Grimstad, og gir rammer for arealbruken langs vegen på strekningen mellom Dolvik og Hope. Planen gir omfattende rekkefølgekrav som betyr at de fleste nye byggetiltak som har adkomst til Grimstadvegen må vente til Grimstadsvegen er utbedret.

Undertegnede representerer følgende utbyggere som har interesse i at fase 1. av Grimstadvegen snarlig utbedres (ca 600 meter fra kryss til avkjørsel Hammersland)
- Grimstad Eiendomsselskap AS
- Kjapp Marina AS
- Dolviken Brygge AS
- Søreide Eiendomsutvikling AS
- Bergen Marine Eiendom AS
- Søreide Båt & Fritidspark AS

Våre mange leietakere og særskilt Bergen Marine AS og Bergen Marine Service AS har i dag store utfordringer med midlertidige primitive innendørs fasiliteter og har plassmangel som gjør at de også må leie eksterne lagerplasser både i og utenfor Bergen kommune. Dette skaper ekstra trafikk på dagens Grimstadveg og vanskeliggjør å tilfredsstille dagens miljøkrav grunnet byggestopp i området i påvente av at Grimstadvegen blir utbedret.

Ovennevnte utbyggere vil, dersom arbeidet med utbedring av Grimstadvegen kan prioriteres i RTP for snarlig igangsettelse, starte detaljregulering av næringsområdet på Vestsiden. Dette innbefatter NY nedkjørselsvei til dagens marina og næringsarealer, som vil innebære en betydelig trafikkreduksjon ved at nedkjørselen blir ca 400 meter tidligere enn dagens løsning og dette kan med dispensasjon ferdigstilles snarlig.

Vi har hatt konstruktive møter med Fylkeskommunen med bl. a Hege Løtveit og John Martin Jacobsen og allerede diskutert et mulig forprosjekt for å kartlegge økonomiske kostnader for fase 1.

Sammen med Bybo som skal bygge ca 200 leiligheter på oppsiden av Grimstadvegen vil det NYE krysset ned til Grimstadvegen være langt på vei dekket gjennom deres rekkefølgekrav til utbygging. I tillegg har vi dialog med øvrige utbyggere (Boligutbygging Hammerslandsgrenda m.fl.) samt Bergen Vann v/Hogne Hjelle som har plan om å legge nye vannrør ifm utbedring av Grimstadvegen. Samtlige er sammen med oss som utbyggere positiv til å være med å bidra gjennom et fornuftig «spleiselag» sammen med Fylkeskommunen.

Det estimeres en foreløpig kostnadsramme på ca 60 – 80 Mill for fase 1 av Grimstadvegen inkl nytt Kryss/avkjørsel fra hovedveien.

Hvis krysset estimeres til ca kr 20 Mill som Bybo dekker står det igjen ca 60 Mill til fordeling mellom Fylkeskommune, Bergen Vann og utbyggerne. I tillegg til oss som utbyggere nevnt innledningsvis, er det også eksterne utbyggere som har interesse i og forventes å bidra økonomisk til at første fase av Grimstadvegen utbedres. Det bør også være mulighet for at Bergen kommune bidrar med andel relatert til NY gang og sykkelvei gjennom midler fra byvekstavtalen.

Selv med en grov skissering av 1/3 på hver part som da blir ca Kr 20 Mill, mener vi at vi sammen NÅ har en unik mulighet til å realisere denne første fase av utbyggingen.

Hovedformålet med områdereguleringsplanen helt tilbake til den ble besluttet igangsatt i 2013 var å avklare forutsetningene for utbedring av Grimstadvegen, som igjen da ville legge til rette for en samfunnsnyttig bruk av arealer på land og i sjø. Søreide Båt & Fritidspark på Vestsiden som tilbake fra 2007 i bystyret hadde fått godkjent utbygging av sin rå tomt på ca 28 mål til marina og tilknyttet næring var pådriver for reguleringsarbeidet.

Utbyggerne lanserte i felleskap www.vestland-marina.no som var i tråd med det opprinnelige forslaget på høring i 2016, mens fagetaten lanserte sitt alternative planforslag 2. og unnlot å ferdigstille det opprinnelige planforslaget til politisk behandling.

Etter flere runder i bystyret med knappest mulig flertall og at det dessverre ble dagens vedtatte plan som er kraftig nedskalert mht. utbyggingsvolum som til slutt ble vedtatt, vil vi som mindre utbyggere likevel stille opp i dette spleiselaget for at dette viktige veiprosjektet kan bli realisert.

Dagens trafikkfarlige situasjon hvor barn og unge må ha busstransport til og fra skole gjør likevel at de ikke kan ferdes trygt når man skal besøke venner eller være aktiv på andre fritidsaktiviteter utenfor skolen. Situasjonen blir heller ikke mindre farlig når Bybo sine 200 leiligheter overfor Grimstadvegen blir ferdigstilt, hvor nærmeste sjøtilgang for bading & aktiviteter for disse familiene blir ved å benytte dagens trafikkfarlige Grimstadveg.

Det er massiv tungtransport daglig og det har vært mange ulykker og nesten ulykker på denne veistrekningen, særskilt om høst / vinter med dårlig sikt og belysning er veien livsfarlig.

Vårt innspill er derfor at Fylkeskommune prioriterer Grimstadvegen som et prosjekt som kan realiseres som et spleiselag med oss sammen med andre utbyggere, samt øvrige etater som har ansvar og økonomisk interesse i at første fase kan utbygges snarest mulig. Sammen med VLFK som byggherre vil vi gjerne bidra med å organisere «spleiselaget» av mulige bidragsytere.

For spørsmål eller om dere ønsker ytterligere opplysninger underveis, står vi med glede til disposisjon.

Vedlegg:
- Innspill til avklaringsmøte med Bergen Kommune i 2022 – Behov opp mot gjeldende områdeplan
- Utdrag fra nettside www.vestland-marina.no Beskrivelse av dagens trafikkfarlige Grimstadveg

Vennlig hilsen på vegne av samtlige utbyggere nevnt innledningsvis:

.....
Per Alvern – Tlf 480 14 390
Styreleder

.....
Jonas Gams Steine – Tlf 957 24 568
Daglig leder

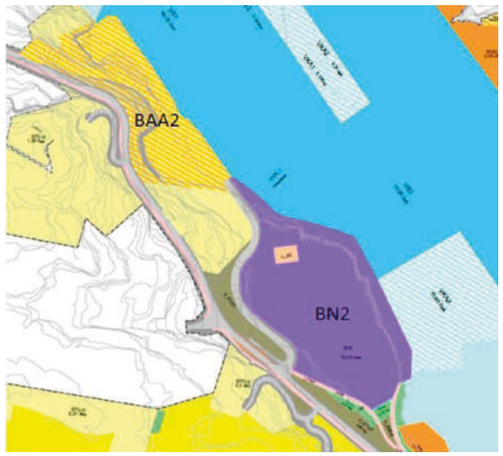
TEMA FOR MØTET:

AVKLARINGER VEDRØRENDE NØDVENDIGE TILTAK FOR EKSISTERENDE VIRKSOMHETER, OPP MOT GJELDENDE OMRÅDEPLAN

Dolviken Brygge AS
Grimstad Eiendomsselskap AS
Kjapp Marina AS &
Søreide Båt & Fritidspark AS

Møtedato: 25.02.2022

BAKGRUNN



Planforslag - 2015

Innspill til områdeplan - 2020

2000 – Vi signerer opsjonsavtale på kjøp av de første 9 mål med sjø-eiendom Dolviken

2001 – Forhandlinger med kommunen om mulig utbygging

2004 – Innspill byggeplaner til KPA

2007 – Godkjent av bystyret med 63 av 67 stemmer

2007 – Innsigelse fra Fylkesmannen

2008 – Mekling mellom byråd Lisbeth Iversen og Fylkesmannen uten å oppnå enighet

2009 – Oversendelse til Miljøverndepartementet

2010 – Departementet konkluderte positivt, forutsatte dialog mellom partene

2011 – Kjøp av tomter (28 mål) – Søreide Båt og fritidspark

2013 – Vedtak om oppstarts-melding – Områderegulering

2016 – Områdeplan med detaljregulering, godkjent av byråden og lagt ut til høring

2016 – Allmøte med fullsatt Søreide skole, «alle» positive til, få negative merknader

2016 – Innsigelse fra Fylkesmannen. Hovedsakelig begrunnet ,ed at Bergen kommune IKKE har fulgt opp med dialog underveis, ber om dialog slik at planen kan egen-godkjennes

2017 – Planavdelingen har møte i Planforum og beslutter på eget initiativ, uten forvarsel og uten politisk for ankring og fortsatt uten dialog med Fylkesmannen å «vrake» prosjektet. Fremmer på rekordtid et alternativt planforslag til ny høring uten å involvere utbyggerne.

2017 - Utbyggerne starter prosess med å fremme en justering av det opprinnelige planforslaget som Vestland Marina, basert på vesentlig å kunne bidra økonomisk til ny Grimstadveg, dette for at det skulle bli fremmet to alternative planforslag til politisk behandling (ref. byråd Tryti)

2018 – Kjøp av 9 mål (Kjapp Marina)

2019 – Fagetatens alternative planforslag 2. på høring

2021 – Byrådet fatter vedtak om at de kun ønsker å fremlegge det nye alternative forslaget fra fagetaten for bystyret

2021 – Det alternative planforslaget vedtas

2022 – Oppsigelse av leieavtale Hauglandgruppen – Kjøp av Dolviken Brygge (6 mål)

MÅLSETTING FOR MØTET:

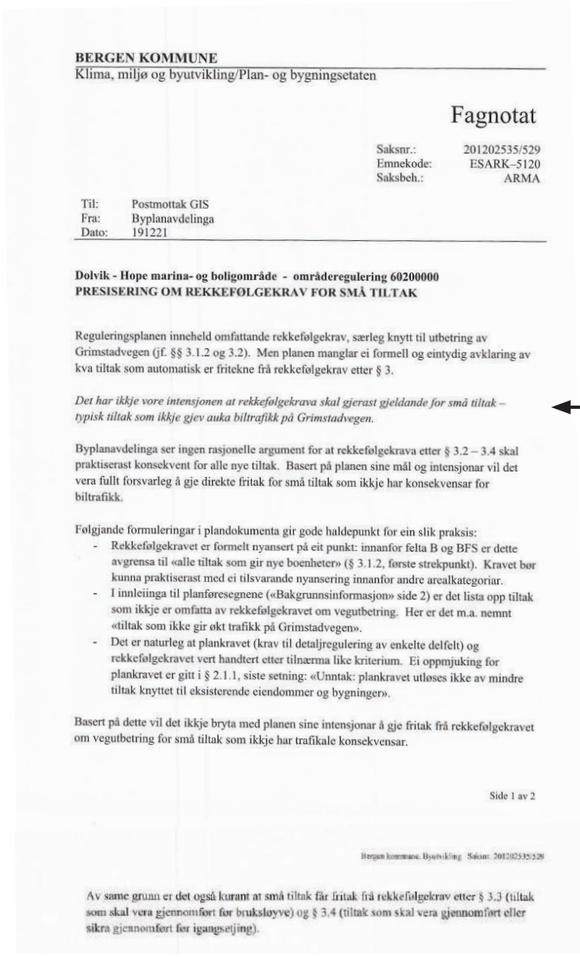
Etter oppdrag fra Bergen Marine Eiendom og Søreide Båt & Fritidspark, har UTMARK arkitektur gjort en skissemessig visualisering av behov / tiltak som er nødvendig for å bedre driftsvilkår og bruk av marina-området.

A **Avklaring og presissering for tiltak som ikke øker biltrafikk på Grimstadvegen.**

B **Avklaring om tiltakene T1 til T6 kan gjennomføres frem til og før detaljregulering igangsettes**

C **Avklaringer vedr. hvilke av de skisserte tiltakene som vil kreve dispensasjon**

D **Dialog omkring midlertidige konstruksjoner versus faste konstruksjoner som kan inngå i en helhetlig plan**



BERGEN KOMMUNE
Klima, miljø og byutvikling/Plan- og bygningsetaten

Fagnotat

Saksnr.: 201202535/529
Emnekode: ESARK–5120
Saksbeh.: ARMA

Til: Postmottak GIS
Fra: Byplanavdelinga
Dato: 191221

Dolvik - Hope marina- og boligområde - områderegulering 60200000
PRESISERING OM REKKEFØLGEKRAV FOR SMÅ TILTAK

Reguleringsplanen inneheld omfattande rekkefølgekrav, særleg knytt til utbetring av Grimstadvegen (jf. §§ 3.1.2 og 3.2). Men planen manglar ei formell og eintydig avklaring av kva tiltak som automatisk er fritekne frå rekkefølgekrav etter § 3.

Det har ikkje vore intensjonen at rekkefølgekrava skal gjerast gjeldande for små tiltak – typisk tiltak som ikkje gjev auka biltrafikk på Grimstadvegen.

Byplanavdelinga ser ingen rasjonelle argument for at rekkefølgekrava etter § 3.2 – 3.4 skal praktiserast konsekvent for alle nye tiltak. Basert på planen sine mål og intensjonar vil det vera fullt forsvarleg å gje direkte fritak for små tiltak som ikkje har konsekvensar for biltrafikk.

Følgjande formuleringar i plandokumenta gir gode haldepunkt for ein slik praksis:

- Rekkefølgekravet er formelt nyansert på eit punkt: innanfor felta B og BFS er dette avgrensa til «alle tiltak som gir nye boenheter» (§ 3.1.2, første strekpunkt). Kravet bør kunna praktiserast med ei tilsvarande nyansering innanfor andre arealkategoriar.
- I innleiinga til planføresegnene («Bakgrunnsinformasjon» side 2) er det lista opp tiltak som ikkje er omfatta av rekkefølgekravet om vegutbetring. Her er det m.a. nemnt «tiltak som ikke gir økt trafikk på Grimstadvegen».
- Det er naturleg at plankravet (krav til detaljregulering av enkelte delfelt) og rekkefølgekravet vert handtert etter tilnærma like kriterium. Ei oppmjuking for plankravet er gitt i § 2.1.1, siste setning: «Unntak: plankravet utløses ikke av mindre tiltak knyttet til eksisterende eiendommer og bygninger».

Basert på dette vil det ikkje bryta med planen sine intensjonar å gje fritak frå rekkefølgekravet om vegutbetring for små tiltak som ikkje har trafikale konsekvensar.

Side 1 av 2

Bergen kommune. Byutvikling Saksnr: 201202535/529

Av same grunn er det også kurant at små tiltak får fritak frå rekkefølgekrav etter § 3.3 (tiltak som skal vera gjennomført før bruksløyve) og § 3.4 (tiltak som skal vera gjennomført eller sikra gjennomført før igangsetjing).

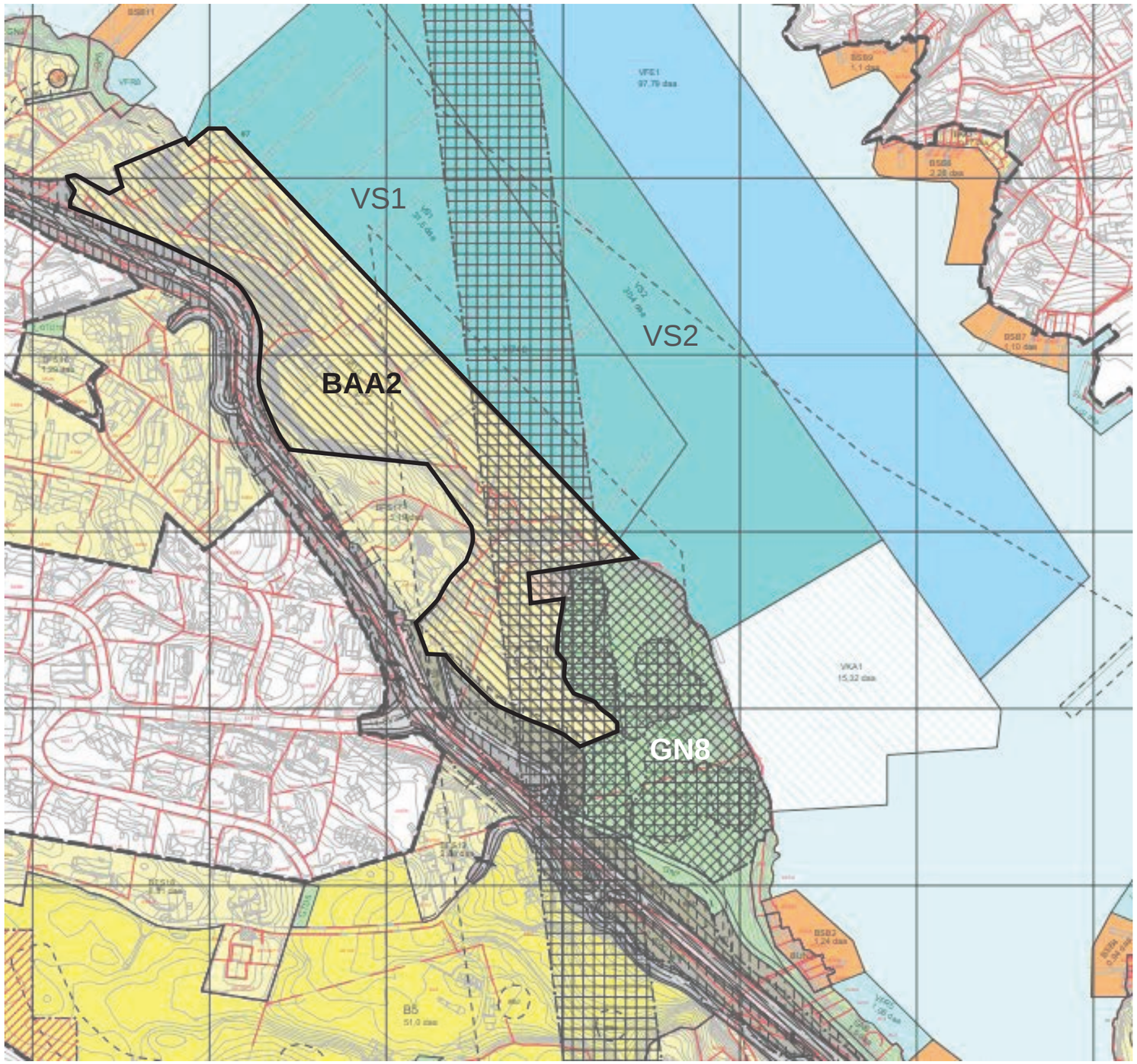
16.juni 2021 ble områdeplanen Dolvik - Hope marina- og boligområde PlanID: 60200000 vedtatt i bystyret.

På bakgrunn av rekkefølgekrav, krav om detaljregulering og noe uklare planbestemmelser ble det avholdt et informasjonsmøte den 6.jui 2021. Tilstede på møtet var representanter for byggesak, planavdelingen samt representanter for tiltakshavere / Bergen Marine Eiendom.
Målet med møtet var å få videre avklaringer på hvordan Vestland Marina best mulig kan opprettholde videre drift i perioden frem til ny detaljregulering og arbeidet med endelig verdifordeling er ferdigstillt.

Da det var behov for en konkretisering og utdyping av forholdet til unntakene fra plankravet, ble det av Byplanavdelingen utarbeidet et fagnotat angående en presisering av rekkefølgekrav for mindre tiltak (19.12.21).

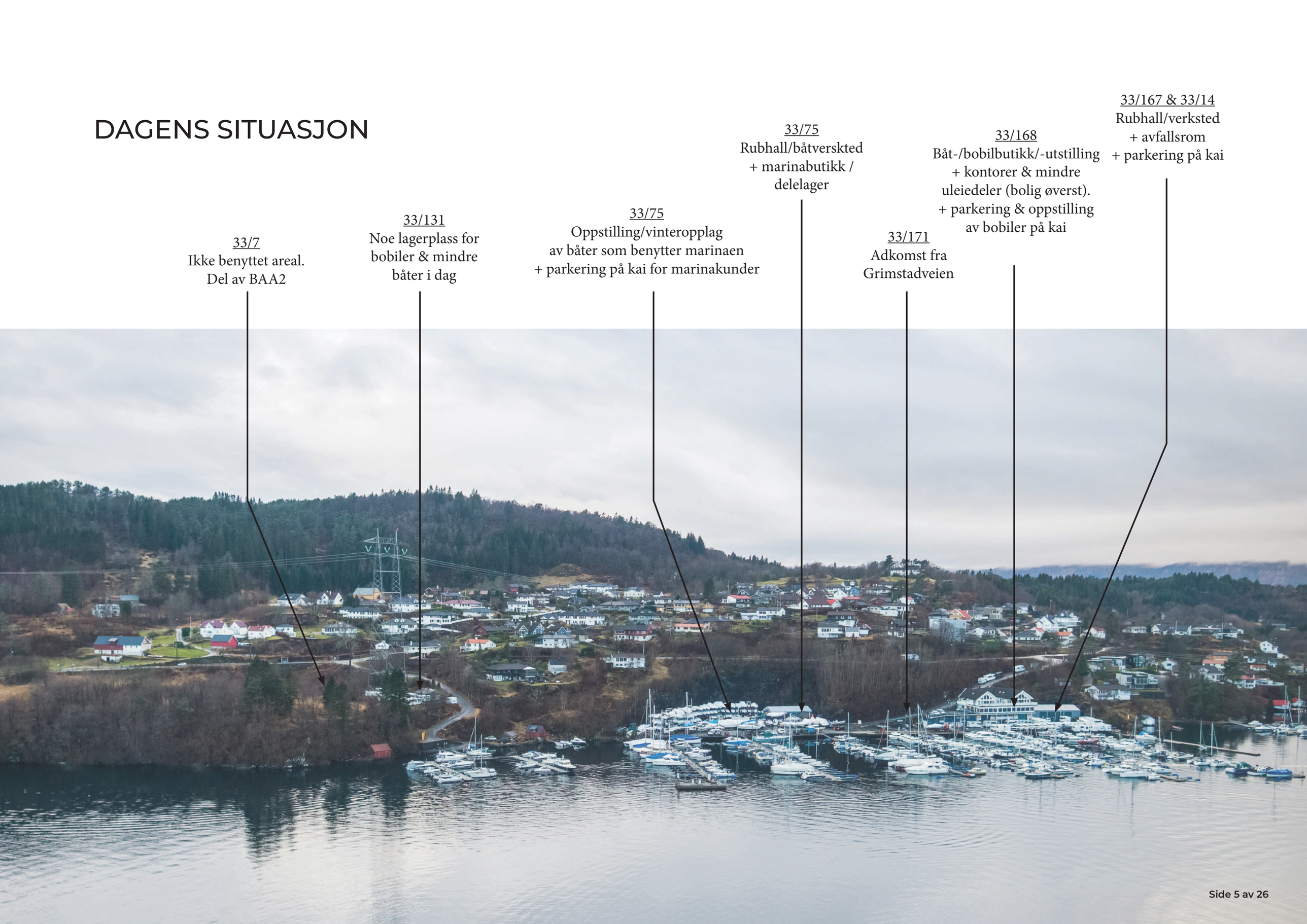
Fra fagnotatet presiseres det at intensjonen bak rekkefølgekravene ikke skal gjøres gjeldende for:

"Små tiltak som ikke gir økt biltrafikk på Grimstadvegen".



Utsnitt av gjeldende områdeplanen
Dolvik - Hope marina- og boligområde
PlanID: 60200000

DAGENS SITUASJON



UTFORDRINGER KNYTTET TIL DRIFT & BRUK AV OMRÅDET I DAG

Siden arbeidet med utvikling av eiendommen startet i 2000 har det vært en rekke behov i forhold til dagens drift og disponering av området. I tillegg til å være en stor marina med mange besøkende har eiendommen i dag følgende selskaper;

BEDRIFTER & LEIETAKERE:
- Bergen Marine
- Seilmakeren
- Redningsselskapet
- Sohome (offshore IT)
- Bergen Marine Service & Marina
- Bolig i de to øverste etasjene

- Marina med 350 båtplasser
- 110 parkeringsplasser for bil (=1 per 3. båt)

Marinaen har i dag en rekke utfordringer knyttet til logistikk og plassmangel. Det er et prekært behov for forbedrende tiltak.

MILJØHENSYN v/VEDLIKEHOLD OG OPPLAG AV BÅTER

- Behov for en mer effektiv og miljøvennlig løsning for lagring av båter. Båtene pakkes inn i plast og lagres utendørs.
- Vanskelig å tilfredsstille lovpålagte miljøkrav

TRAFIKKSEPARASJON

- Behov for tydeligere skille / separering mellom ulike brukere av området.
- Dagens bruk av uteområdet er uoversiktlig og det er behov for dedikerte skiller og arealer for:

- private brukere av båtplasser
- kundeparkering knyttet til service / forhandlere
- oppstillingsplasser for båter og bobiler på land (vedlikehold)
- manøvreringsareal for lastebiler ved henting/ levering av båter
- sjøsetting og ilandføring av båter.
- gående

Søndre del (33/75)

Vinteropplag av båter som bruker marinaen.

BEDREDE FORHOLD FOR ANSATTE / <u>BEHOLDE ARBEIDSPLASSER & KOMPETANSE</u>

- Behov for oppgraderte og hensiktsmessige fasiliteter for ansatte.

- Dagens verksted er i hovedsak ute og i uisolert rubhall.

- Skrikende behov for mer plass innvendig for å tilrettelegge for bedre arbeidsmiljø

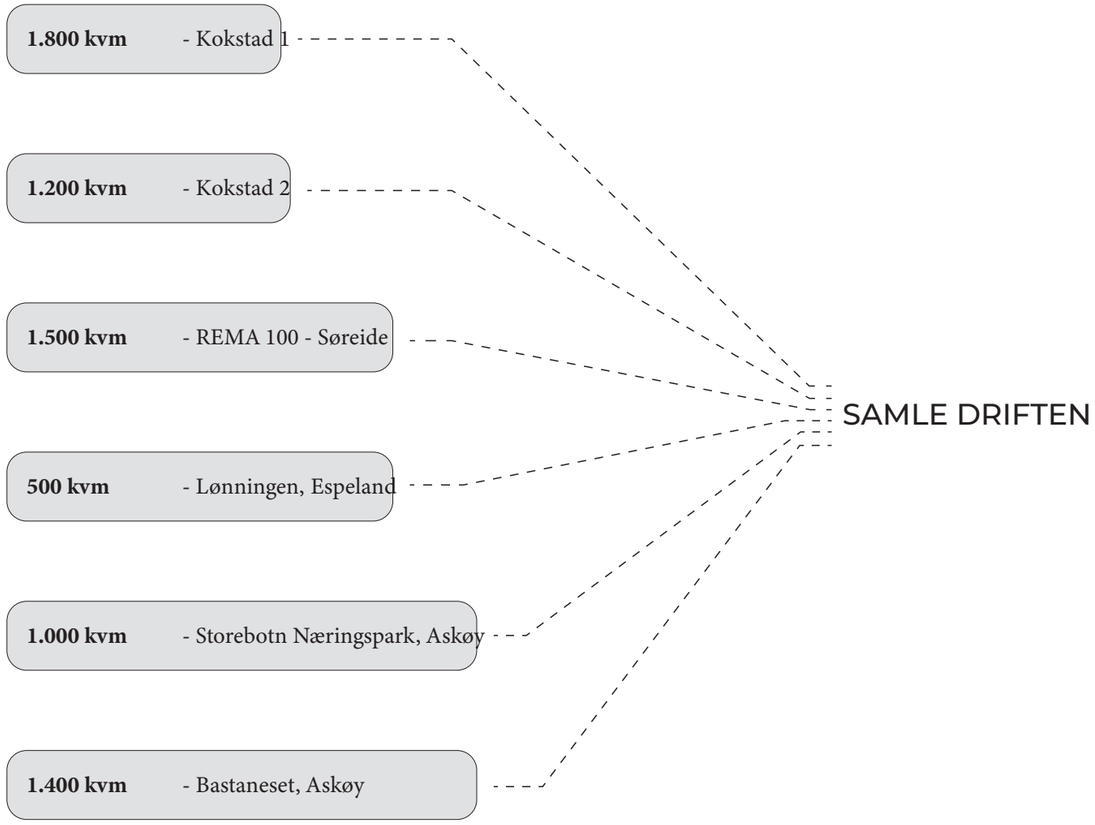
Nordre del (33/168). Båt- og bobilbutikk til høyre, oppstilling av båter og bobiler for salg til venstre

SAMLE DRIFTEN

Grunnet plassmangel har Bergen Marine i flere år leid flere eksternde tomter for å løse tomtens plassbehov. Tomtene er lokalisert i Kokstadområdet, Lønningen og på Askøy. Ved vinteropplagring av båter vil de båtene det ikke er plass til på eiendommen bli transportert til disse områdene for vinterlagring, for å så å bli kjørt tilbake for sjøsetting vår/sommerstid.

- Begrense unødvendig til og frakjøring av båter som lagres på eksterne tomter.

Ekstern lagring av båter på Kokstad



Behovsskisse for nødvendige tiltak

SKISSERTE TILTAK

I forbindelse med skisseringen er det gjort en kartlegging av dagens arealbruk og -omfang.
Det er tatt utgangspunkt i ønskede tiltak og -plasseringer. Viktig fokus; unngå økt belastning på Grimstadvegen

Det er skissert seks ulike tiltak (T):

T1. BOBIL- OG SMÅBÅT LAGRING (planering av område ved høyspentmast i sør)

T2. BÅTHALL NORD (nye båter for salg / visningshall / innendørs verksted; erstatter rubhall)

T3. UTVIDET KAIAREAL

T4. FORSKYVNING AV BÅTPLASSER (VS2)

T5. BÅTHALL SØR (lagring av båter / verksted / service / marinabutikk)

T6. BÅTHALL SØR, UTVIDELSE

AREALER - DAGENS BRUK PÅ OMRÅDET

- Størrelsene på dagens funksjonsarealer ligger til grunn for skisserte tiltak.
- For å unngå økt belastning på Grimstad-vegen, har arealballanse vært et fokus

AREAL BYGG (BRA):

Rubhall/verksted: 215 m²

Lager/avfallsrom: 112 m²

Bolig (øverste etasjer): 770 m²

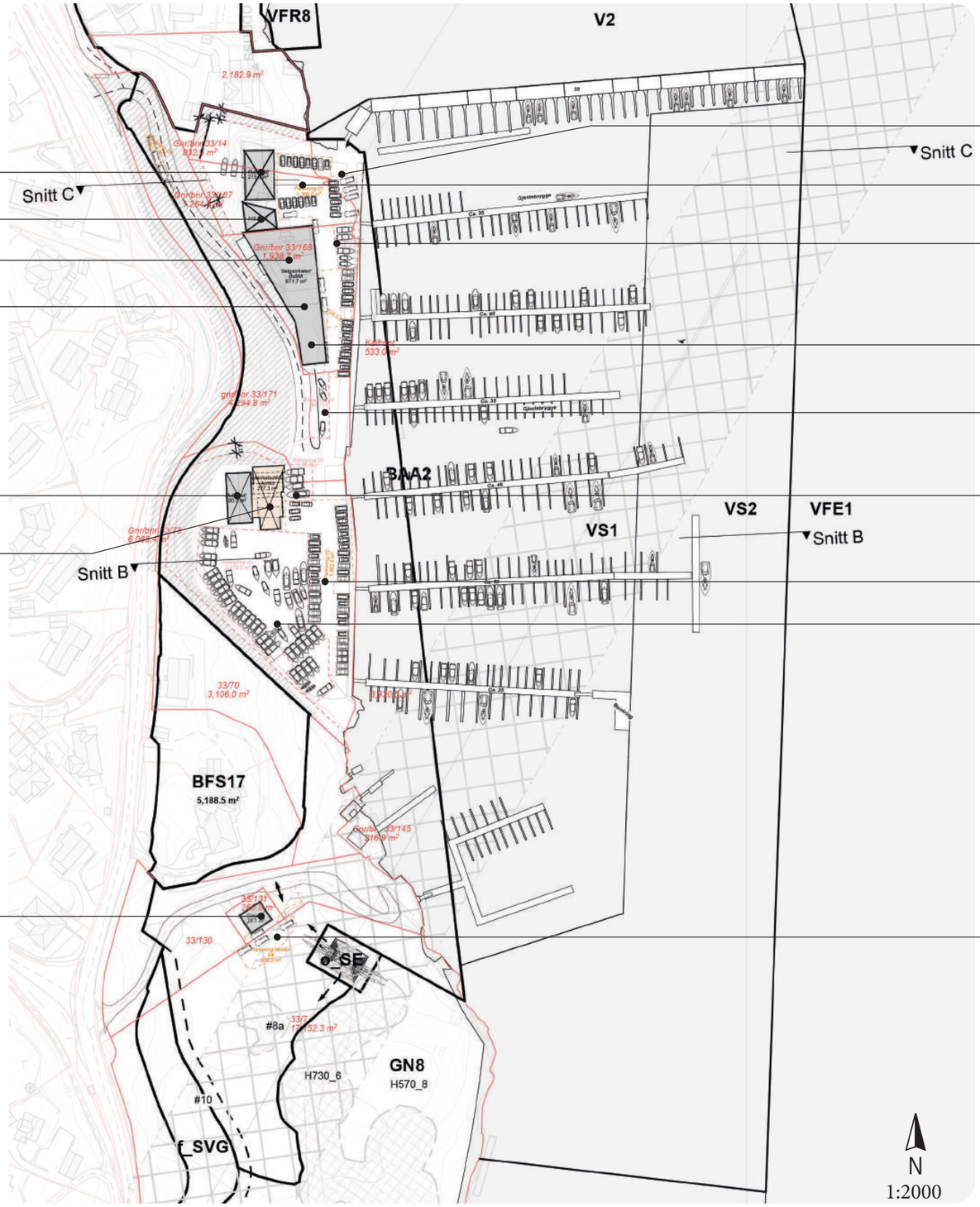
Salgslokaler / Utleie / Kontor: 1 541 m²

Rubhall / verksted: 190 m²

Marinabutikk / -kontor: 290 m²

Garasje: 75 m²

Totalt areal bygg: 3 193 m²



PROGRAMMERTE UTEAREALER:

Bobilutstilling (salg): 83 m²

Parkering marina / Kundeparkering salgslokale: 1 369 m²

Båtutstilling (salg): 152,0 m²

Parkering på dekke over kontor: 279 m²

Båtlagring: 194 m²

Båtlagring: 158 m²

Parkering marina: 1 082 m²

Vinterlagring/lagring båter: 2 076 m²

Lagring bobiler/småbåter: 370 m²

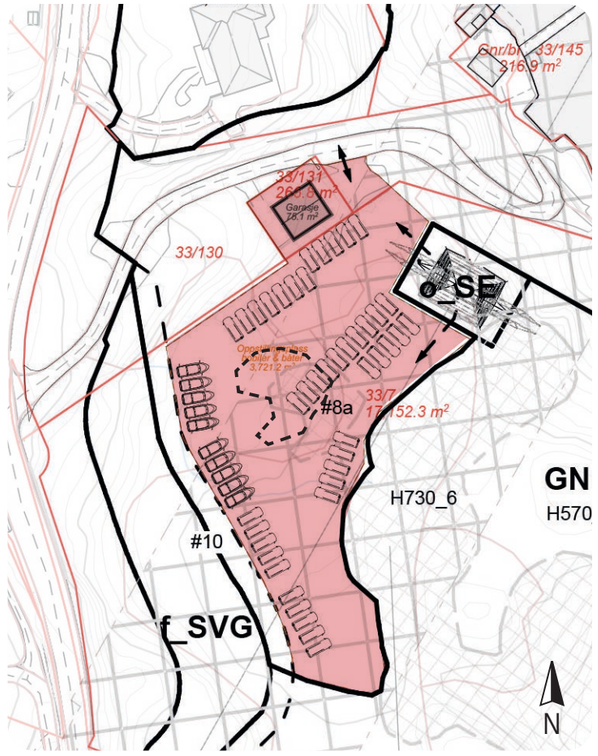
Programmert areal utendørs: 5 763 m²

AREAL BYGG + PROGR. AREAL UTENDØRS = 8 956 m²

+ EKSTERNE LEIDE AREALER = 16 356 m²

Eksterne leide arealer

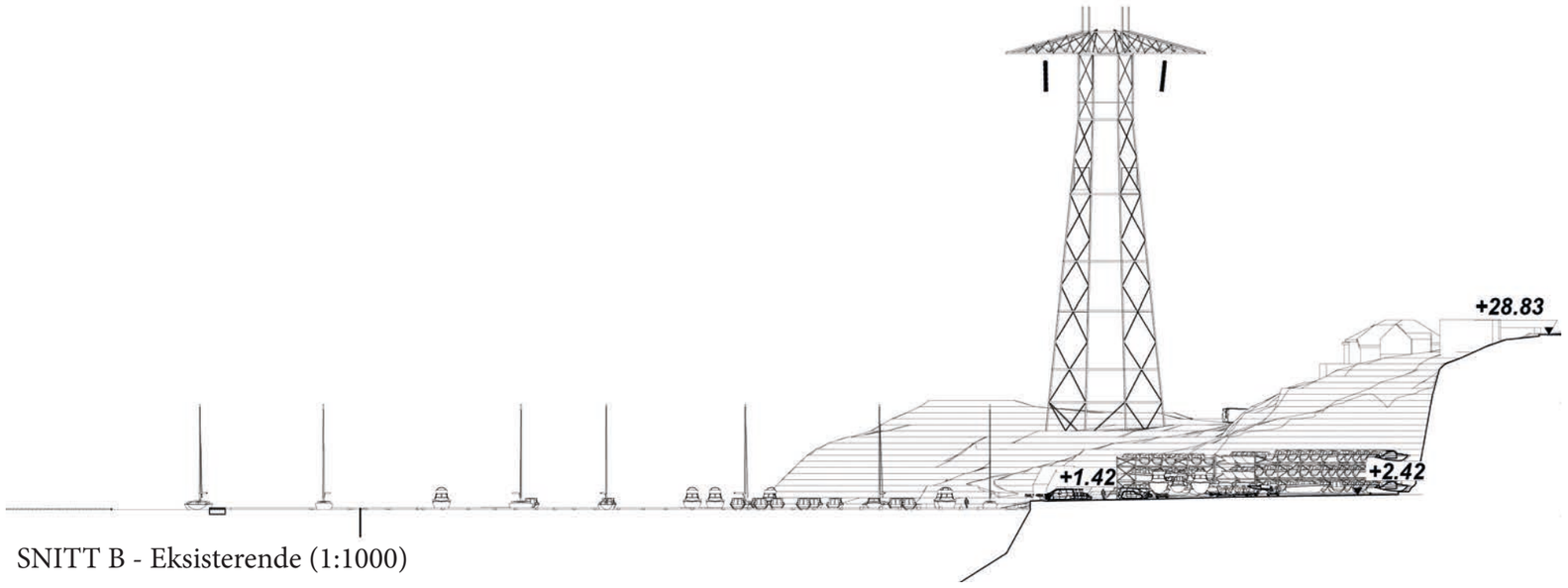
T1. BOBIL- & SMÅBÅT LAGRING



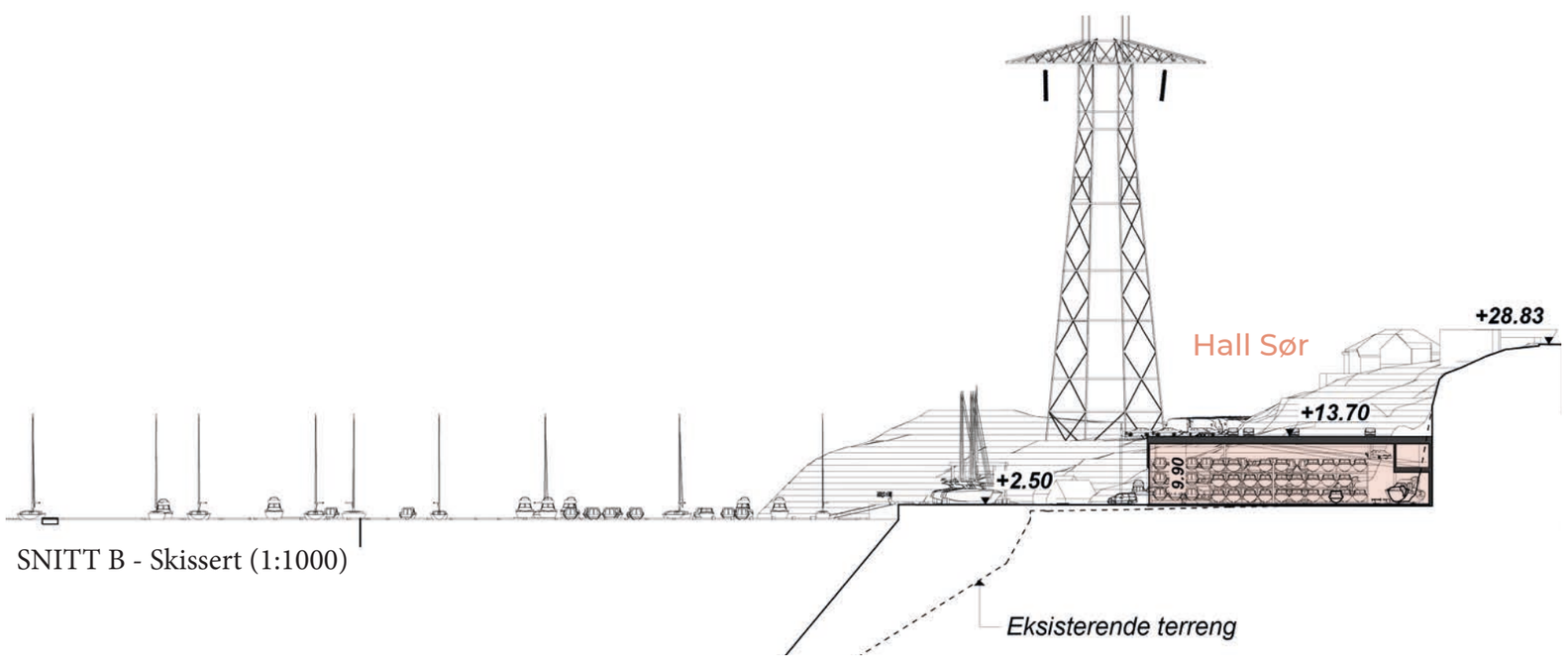
Eksisterende & leide: 3.530 m2

Skissert: 3.720 m²

- Eksisterende område bak høyspentmasten er tilnærmet flatt, hvilket vil fordre små terrenginngrep
- For å kunne tilrettelegge og benytte området, må #8a utgraves (kulturminne)
- En oppstillingsplass for bobiler og småbåter vil kunne avlaste eksisterende marinaområde v/gjennomføring av nødvendige tiltak der
- Vil samle driften på ett sted og minske kjøring til og fra eksterne leide oppstillingsplasser (Kokstad, Lønningen, Askøy)
- Adkomst vil være via eksisterende vei;

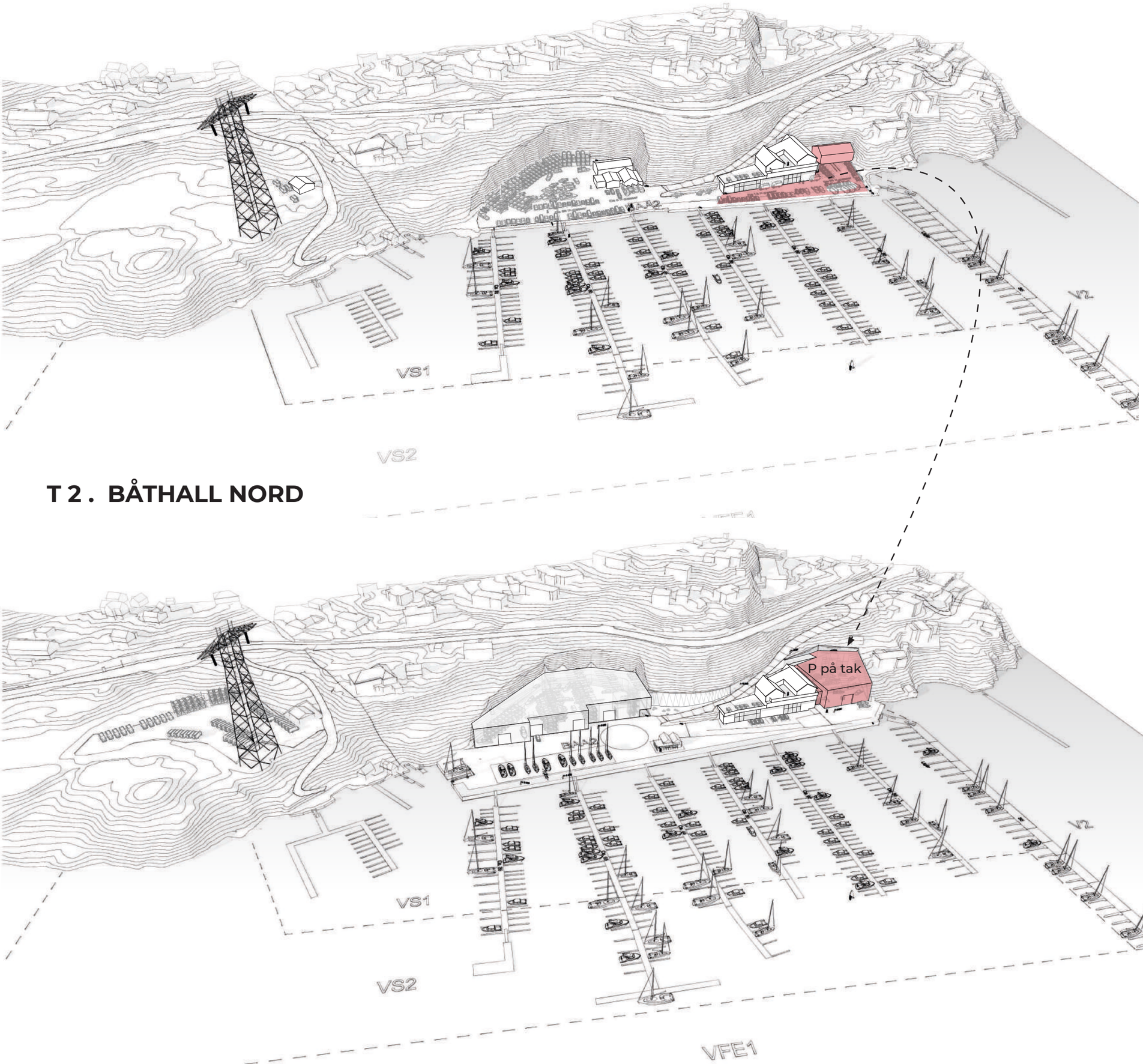


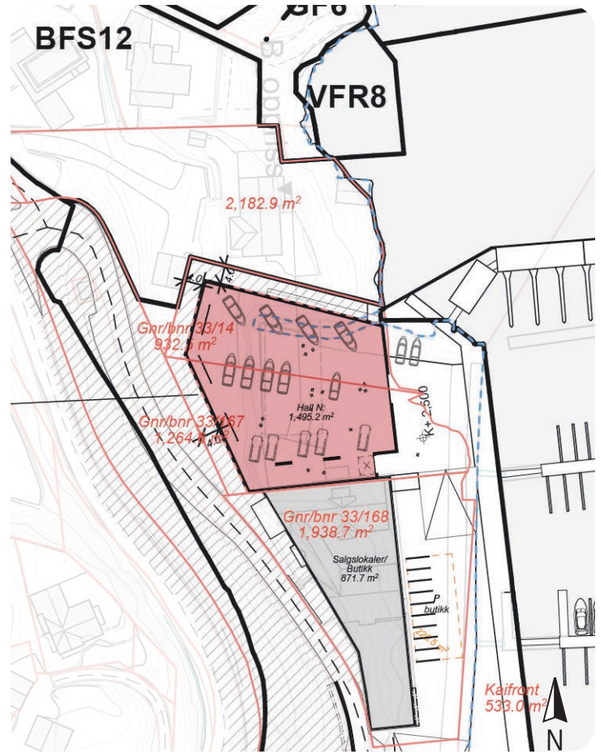
SNITT B - Eksisterende (1:1000)



SNITT B - Skissert (1:1000)

T 2 . BÅTHALL NORD





Eksisterende: 405 (bygg) + 1.521 (utv.) m²

Skissert: 1.445 (bygg) + 1.350 (utv.) m²

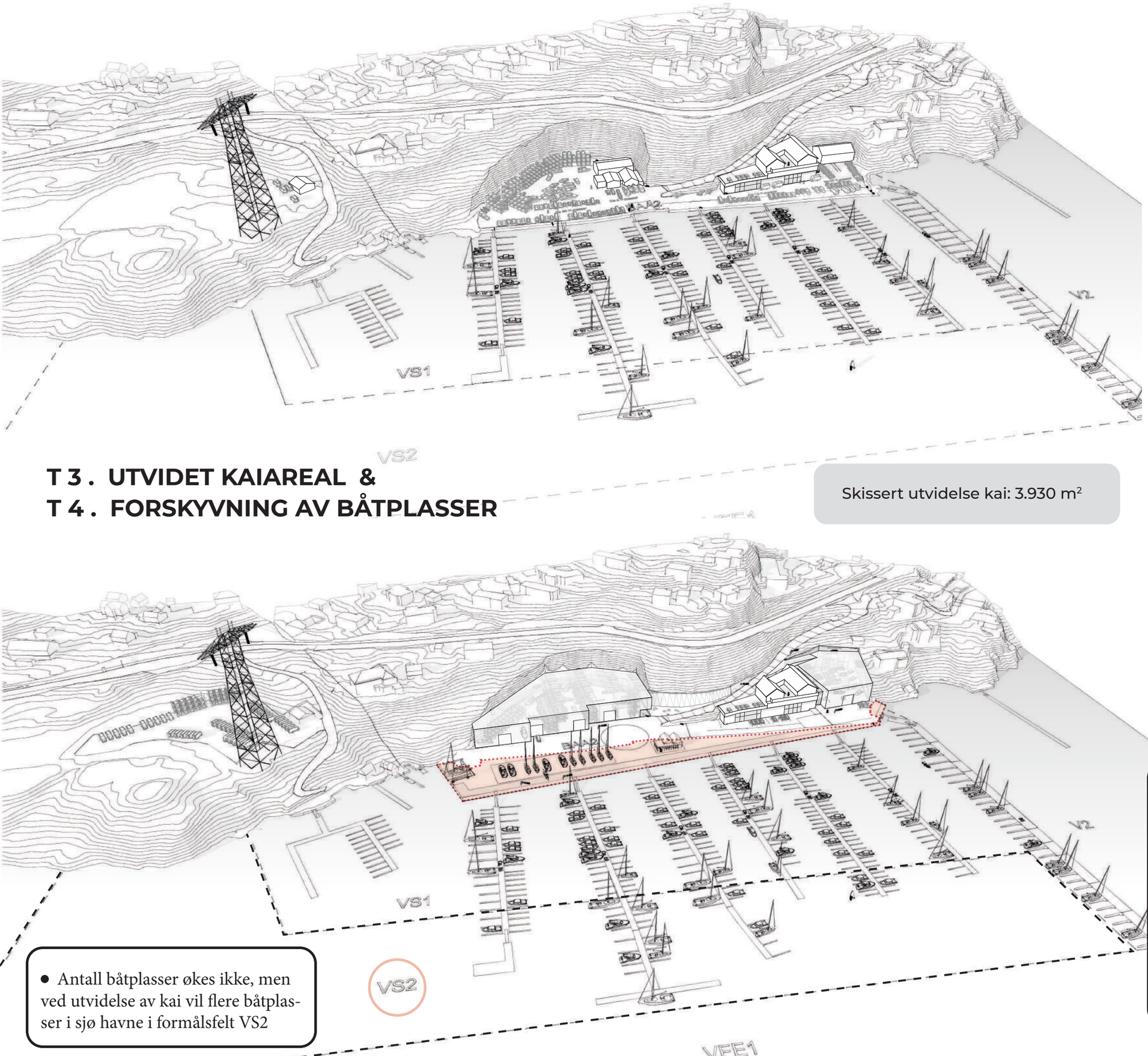
- Båthall Nord erstatter dagens rubhall & lager, og gir nødvendig areal for visnings-lokale ifm. bobil- og båtbutikk.

- Deler av dagens parkering på kaiområdet relokaliseres til hallens tak. Dette som Alternativ 1 for parkeringsløsning.
Omlag 48 p-plasser

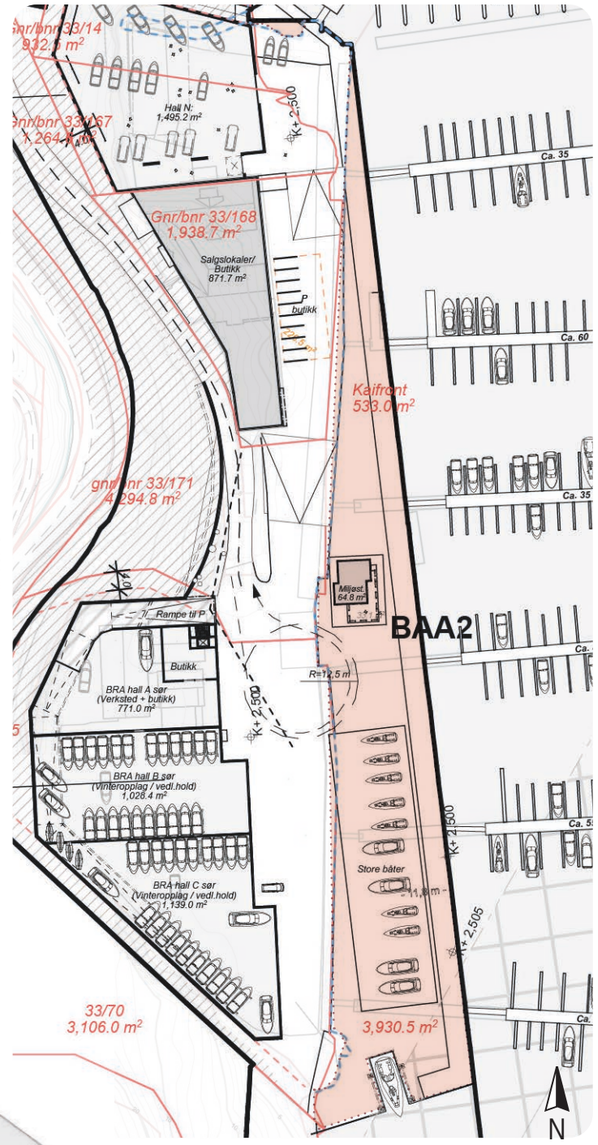
- I tillegg vil det være behov for overflate-parkering på kaien (inkl. eksisterende p på tak av kontor); 62 p-plasser

- Dersom parkering løses på annen måte kan taket på Hall Nord tekkes med sedum eller lignende

T 3 . UTVIDET KAIAREAL &
T 4 . FORSKYVNING AV BÅTPLASSER



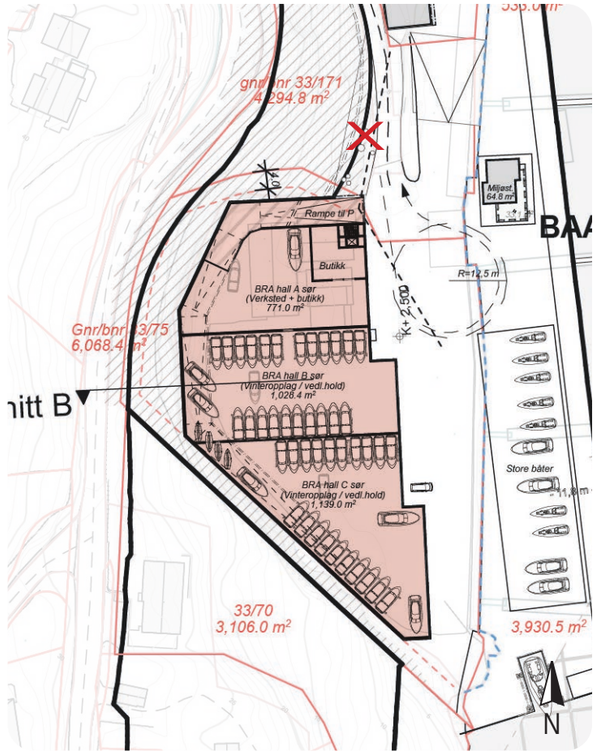
Skissert utvidelse kai: 3.930 m²



- Antall båtplasser økes ikke, men ved utvidelse av kai vil flere båtplasser i sjø havne i formålsfelt VS2

- Utvidelsen av kaiarealet er i tråd med formålsgrense BAA2
- Gir plass til å snu med større kjøretøy , trafikkseparering, trygg ferdsel for alle myke trafikkanter
- Plass for nødvendig bevegelig lift og oppstilling av de største båtene på kai
- Miljøstasjon / servicebygg på kai
- Heving av kaiområde til kote + 2,5 m

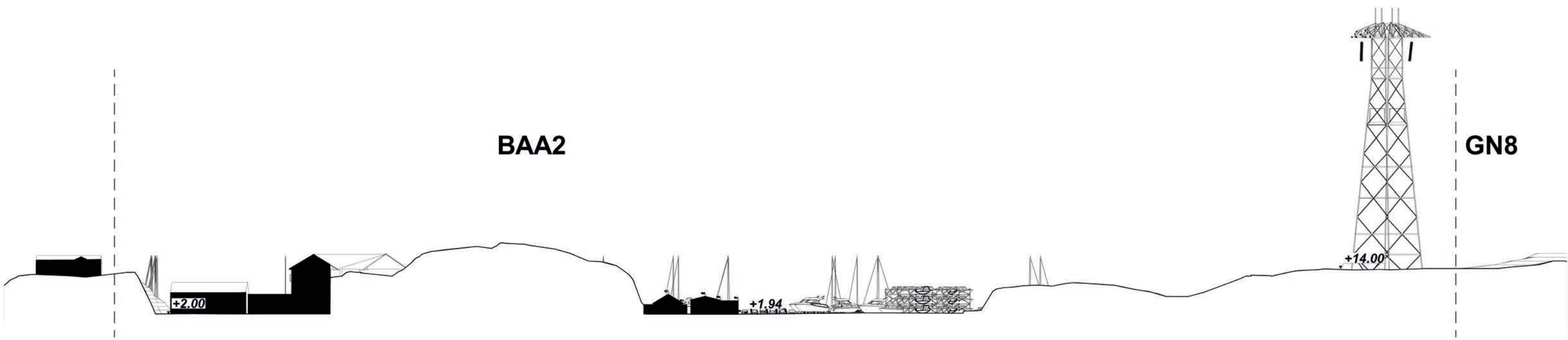
T 5 . BÅTHALL SØR



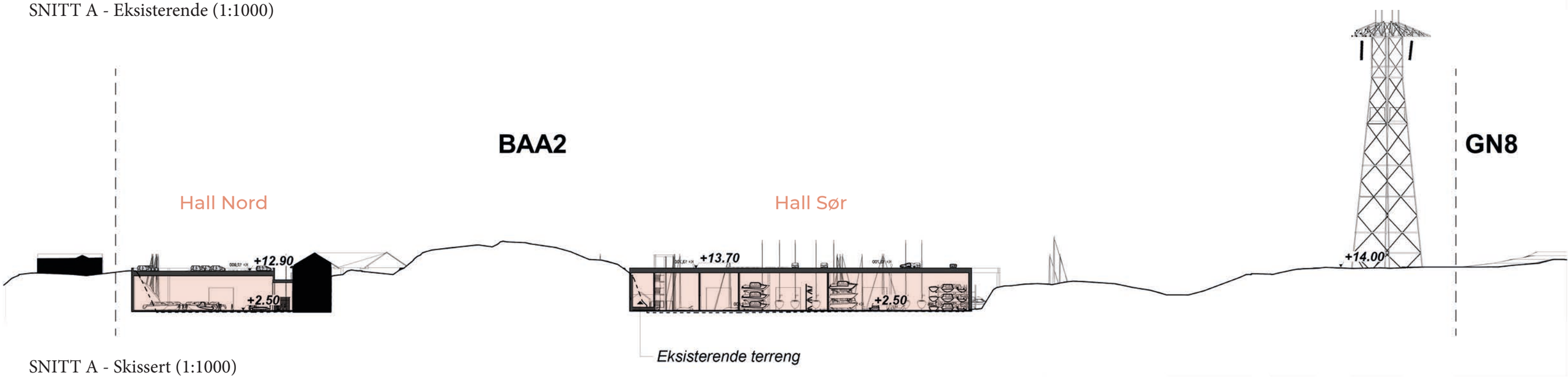
Eksisterende: 480 (bygg) + 3.316 (utv.) m²

Skissert: 2.938 (bygg) + 3.017 (utv.) m²

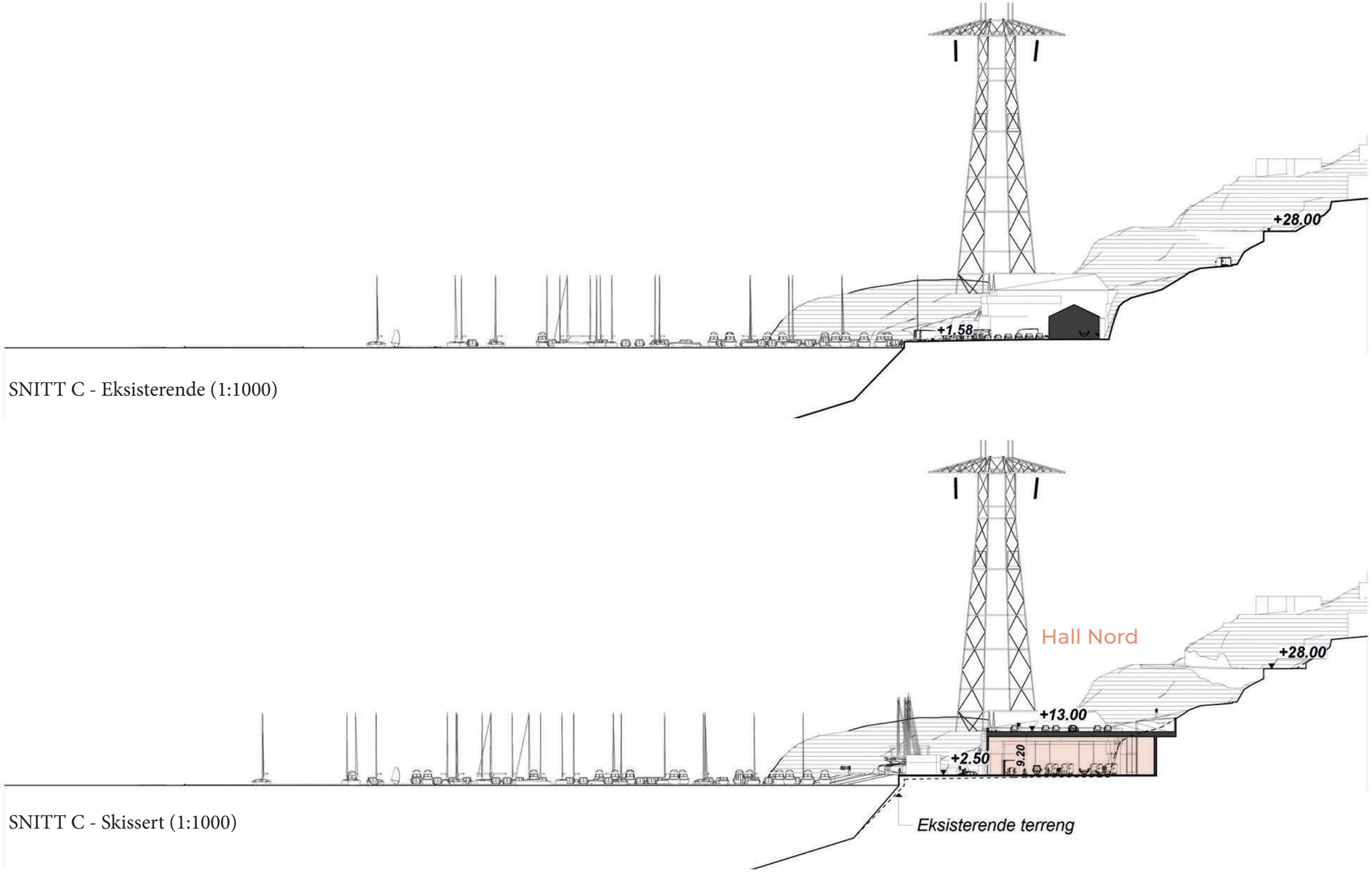
- Dagens lagring/vinteropplagsområde for båter på kaien legges innomhus, i tredelt hall
- Båtene kan med dette stå tørt over vinteren, og ved vedlikeholdsarbeid.
- Dagens verksted får en god ny lokalisasjon, med adekvat plass og fasiliteter. Varelevering / frakt vil forbedres.
- Dagens oppsykkede og 'trange' parkering på kaiområdet legges til dekket over hallen. Adkomst er foreslått via rampe i bakkant, mot fjellskjæringen. Omlag 90 p-plasser.
- Personbiltrafikk på kaiområdet vil med minimeres betraktelig
- Eksisterende skjæring "tildekkes" delvis.
- Noe av eksisterende bergnabb ved adkomstvei, er foreslått fjernet for fri sikt



SNITT A - Eksisterende (1:1000)

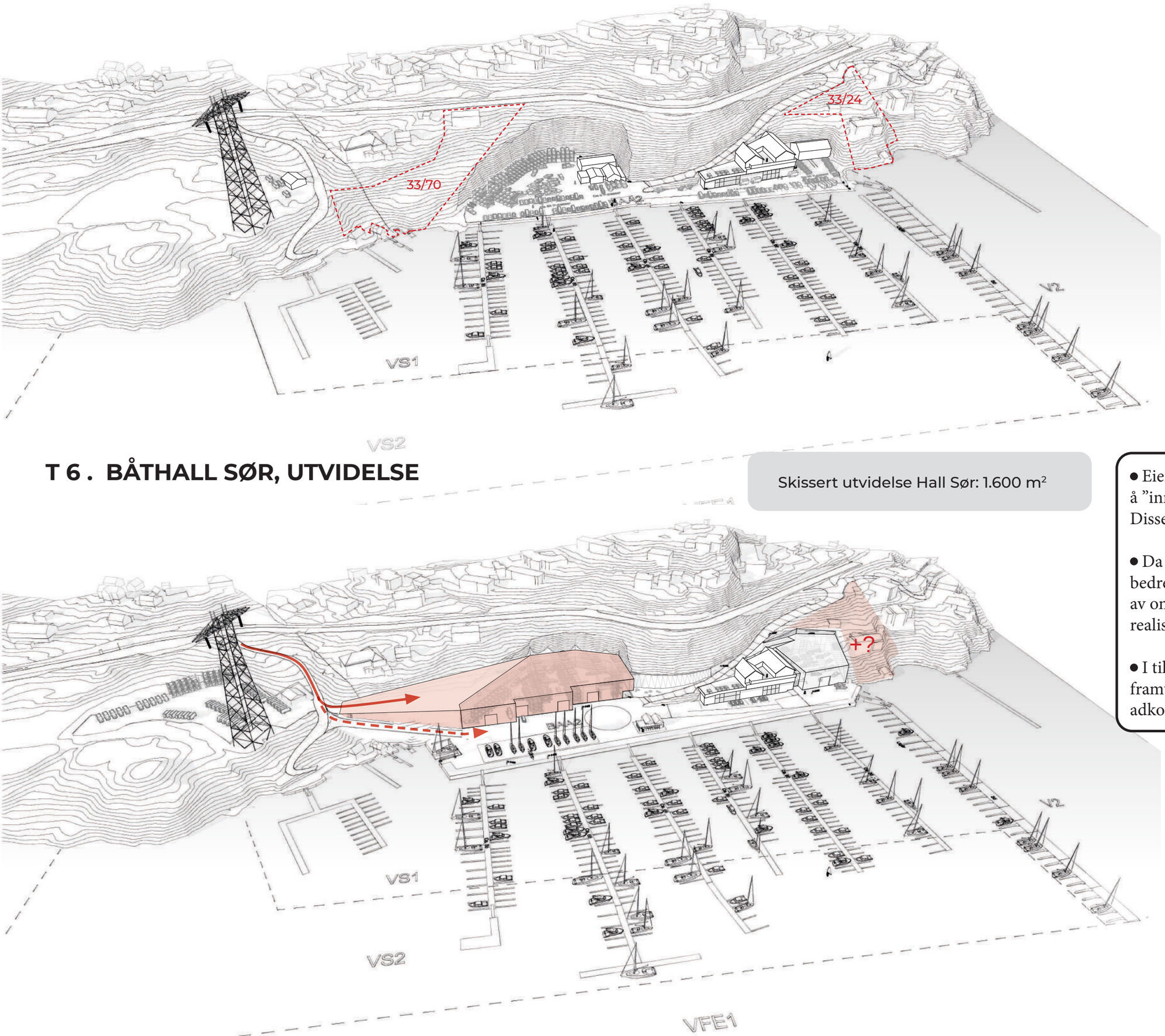


SNITT A - Skissert (1:1000)



SNITT C - Eksisterende (1:1000)

SNITT C - Skissert (1:1000)



T 6 . BÅTHALL SØR, UTVIDELSE

Skissert utvidelse Hall Sør: 1.600 m²

- Eiendom 33/70 & 33/24 vurderes kjøpt for å ”innlemmes” i marina-området.
Disse er i dag regulert til boligformål.

- Da de to eiendommene vil kunne gi et bedre helhetlig grep v/framtidig utvikling av området, er det ønskelig med dialog vedr. realiserbarheten av dette.

- I tiltak T 5, er det eksemplifisert en tenkt framtidig utvidelse av Hall Sør, inkl. adkomst.

AREALER - SKISSERT BRUK PÅ OMRÅDET

AREAL BYGG (BRA):

HALL NORD
Utstillingslokale bobiler og båter (salg): 1 495 m²

Bolig (øverste etasjer): 770 m²

Salgslokaler / Utleie / Kontor (2 etasjer): 1 541 m²

Servicebygg/Miljøstasjon: 98 m²

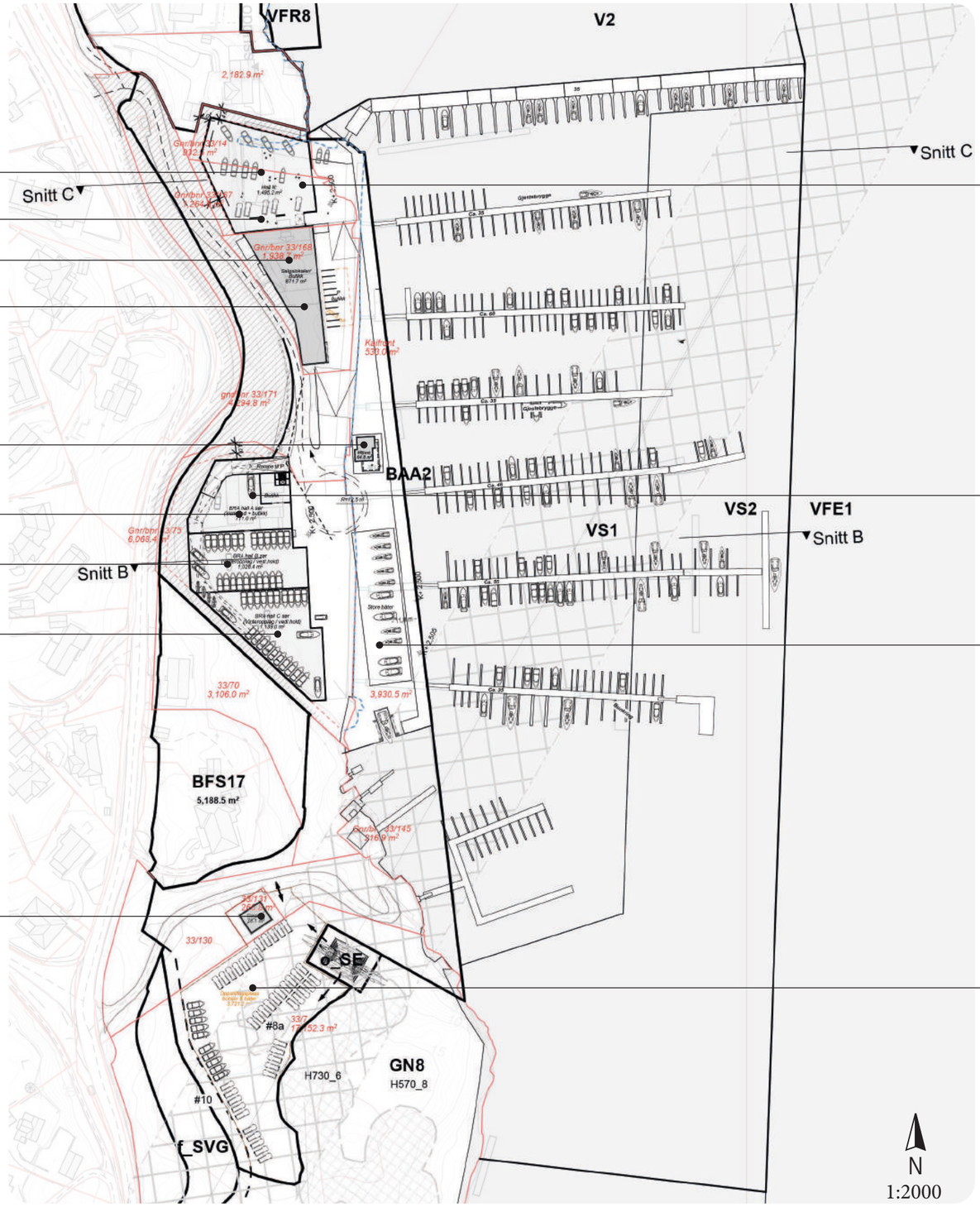
HALL SØR
Verksted & marinabutikk: 771 m²

Vinteropplag / Vedlikehold: 1 028 m²

Vinteropplag / Vedlikehold: 1 139 m²

Garasje: 75 m²

Totalt areal i bygg:
6 917 m²



PROGRAMMERTE UTEAREALER:

ALTERNATIV 1 for parkering på tak:
Parkering dekke over HALL NORD: 1 350 m²
Alt. 1 krever i tillegg overflateparkering på kai & ved butikk, samt eksisterende p på tak over kontor; ca. 2 006 m². Totalt 110 p-plasser

ALTERNATIV 2 for parkering på tak:
Parkering dekke over HALL SØR: 3 017 m²
Alt. 2 krever kun noe overflateparkering v/butikk; ca. 506 m², inkl. eksisterende p på tak. Totalt 110 p-plasser

Oppstilling store båter (vedlikehold/lagring): 1 000 m²

Lagring bobiler/småbåter: 3 721 m²

Programmert areal utendørs:
8 077 m² / 8 244 m²
ALT. 1 ALT. 2

AREAL BYGG + PROGR. AREAL UTENDØRS =
14 994 m² / 15 161 m²
ALT. 1 ALT. 2

AREALERSAMMENLIGNING - Dagens vs. skisserte

	AREAL KNYTTET TIL BOBIL	AREAL PARKERING	AREAL KNYTTET TIL BÅTLAGRING	AREAL BYGNINGSMASSE
DAGENS AREALBRUK OG PLASSERING:	Kokstad 2 1,200.0 m² Søreide 1,500.0 m² Dolviken 826.3 m²	Dolviken 2,500.0 m² Antall P-plasser: 110	Lønningen 500.0 m² Kokstad 1 1,800.0 m² Florvåg 1,400.0 m² Storebotn 1,000.0 m² Dolviken 2,460.0 m²	Dolviken 3,193.0 m²
DAGENS AREALBRUK inkl. leide eksterne tomter	Areal brukt til Bobil i dag 3,526.3 m²	Areal brukt til parkering i dag 2,500.0 m² Antall P-plasser: 110	Areal brukt til båtlagring 7,160.1 m²	Bygningsmasse; Butikk / Service / Verksted / Kontor / Bolig 3,193.0 m²
SKISSERT AREALBRUK BEHOVSSKISSE	Areal Bobil oppstilling 3,730.0 m²	**Alt 01** Parkeringsareal Båthall Nord 1,350.0 m² Antall P-plasser: 48 Overflate-parkering 2,000.0 m² Antall P-plasser: 62 **Alt 02** Parkeringsareal Båthall Nord inkl.rampe opp /heis 3,000.1 m² Antall P-plasser: 92 Overflate-parkering 486.0 m² Antall P-plasser: 18	T2 Båthall Nord inkl. visn.rom 1,500.0 m² T2 Båthall Sør inkl. service / verksted 2,938.9 m² Større båter på kai 1,000.0 m²	Annen bygningsmasse: Butikk / Service / Kontor / Bolig 2,386.2 m² Service 94.1 m²
SKISSERT UTVIDELSE AV BÅTHALL SØR	→ T6 Båthall Sør Utvidelse 1,600.0 m²			

AVKLARINGER

De skisserte tiltak synliggjør behov som er prekære for området i dag.

Målet er at dette dokumentet skal være et fundament for god dialog mellom hjemmelshaverne og Plan- og Bygningsetaten. Det er for hjemmelshaverne avgjørende for den videre daglige drift óg langsiktige planlegging/satsing, at det fremkommer tydelige og definerte rammer hva gjelder byggesak og plansak. Det er et sterkt behov for forutsigbare og realistiske premisser.

A **Avklaring og presissering for tiltak som ikke øker biltrafikk på Grimstadvegen.**

B **Avklaring om tiltakene T1 til T6 kan gjennomføres frem til og før detaljregulering igangsettes**

C **Avklaringer vedr. hvilke av de skisserte tiltakene som vil kreve dispensasjon**

D **Dialog omkring midlertidige konstruksjoner versus faste konstruksjoner som kan inngå i en helhetlig plan**

E **Vi utbyggere arbeider parallelt med å utrede grunnlaget for et evt. OPS-sammarbeid for utbedring av første del av Grimstadvegen. Følgende problemstillinger ønskes drøftet i forkant av utarbeiding og evt. gjennomføring av detaljregulering:**

E1: Områdeplanens bestemmelser;

3.2 Tiltak som skal være gjennomført før det gis igangsettingstillatelse:

3.2.0 o_SKV1 Grimstadvegen
Kan ikke igangsettes før - o_GTD11 turdrag er gjennomført

3.2.9 BAA2
Kan ikke igangsettes før - o_SKV1 Grimstadvegen med o_SF fortau er gjennomført

Her ønskes det informasjon om realiserbarhet og fremgangsmåte i forhold til gjennomføring av rekkefølgekrav av turdrag (GTD11)

Det ønskes i tillegg en avklaring på om rekkefølgekravet punkt 3.2.9 i en reguleringsprosess kan endres til å slå inn dersom tiltaket bidrar til økt trafikk på Grimstadvegen.

E2: Det ønskes en oppdatert kostnadsberegning for utbedring av Grimstadvegen for å sikre realistiske økonomiske rammer

E3: I Områdeplanens bestemmelser;

3.3 Tiltak som skal være gjennomført før bygninger og tiltak tas i bruk :

3.3.3 VS2 og VKA1 - småbåthavn kan ikke tas i bruk før gjennomføring av:
- o_SKV1 Grimstadvegen med o_SF fortau.
- Ny felles adkomstveg

samt 3.4 Tiltak som skal være gjennomført eller sikret gjennomført før igangsetting;
3.4.6 VS2 og VKA1 kan ikke igangsettes før - o_GF5 grønnstruktur Dolvik –
opparbeidelse er gjennomført eller sikret gjennomført.

Her ønskes en avklaring på om rekkefølgekravet punkt 3.3.3 samt 3.4.6 kan slå inn dersom tiltaket gir økt antall oppstillingsplasser for båter.

BERGEN NÆRINGSRÅD
Bergen Chamber of Commerce and Industry

Innspel til høyring Økonomisk handlingsprogram og investeringsprogram 2022-23

Vi syner til innspel frå Bergen Næringsråd i høyringsmøte, og frå Næringsalliansen i samband med handsaming av Regional Transportplan (hovudplan). Vi gir innspel fordi dette området er avgjerande for samfunnsutviklinga og for verdiskapinga.

Hovudpunkta i våre innspel var då:

- Støtter hovudmål:
  Tryggleik, effektivitet, framtidsretta, klima-og miljøvennleg mobilitet og berekraftig transport
- Støtter planen i at behova til næringslivet skalvektleggjast

I samband med høyringa av handlingsprogram vil vi legge vekt på desse hovudpunkta:

- Samferdsle og mobilitet som grunnlag for jobbskaping og verdiskaping står ikkje frem som eit vesentleg grunnlag for prioriteringar i dette dokumentet
- Handlingsprogrammet syner at råma til formålet er for små
- Kostnadsutviklinga er høgare enn utviklinga i rammetilskota
- Økonomisk handlingsprogram følger opp prioriteringar i RTP og Handlingsprogram innan dei rammer fylkeskommunen har.
- Det er tvilsamt om framstillinga gir eit godt og pedagogisk tilgjengeleg bilete av samla prioritering.

Vi legg til grunn at føringane som vart vedtekne i samband med Regjonal transportplan er utgangspunkt for dette handlingsprogrammet. Vi diskuterer derfor her innanfor ramma av det prinsipielle vedtaket i Regional transportplan.

Økonomisk handlingsprogram og Investeringsprogram er i all hovudsak i tråd med handlingsprogrammet frå 2021, og følger opp prioriteringane frå RTP innafor dei rammer fylkeskommunen har.

Vi vil likevel merke at ein ikkje her ser behovet til næringslivet og å leggje til rette for jobbskaping og økonomisk aktivitet tre fram som eit viktig prioriteringsgrunnlag. Dette var klarare i hovuddokumentet RTP. Det kan ha si forklaring i at en her føreset at avgjerda om å bygge, og behovskartlegginga og konsept alt valde. Likevel er vi skuffa over at slike behov ikkje er nemnt med eitt ord i føringane for prioritering under kapittel fire, eller andre stader i dokumentet. Samferdsletiltak må og prioriterast med bakgrunn i ringverknader, ikkje berre som isolerte einskildtiltak for avgrensa brukargrupper.

Olav Kyrres gate 11
N-5014 Bergen
Epost: firmapost@bergen-chamber.no
Web: www.bergen-chamber.no
Org.nr.: NO 961 744 776

Dette er eit svært svakt trekk ved handlingsprogrammet, og følgjer ikkje opp RTP. Bergen Næringsråd vil be om at dette perspektivet løftast tydeleg fram i prioriteringsgrunnlaget.

Vi er usikker på om Kapittel 5 gir ei tilstrekkeleg god og systematisk oversikt over investeringsprogrammet.

Det går ikkje fram av tabellar til dømes kor mykje av prosjekta som er bundne eller har bunden finansiering, og om prosjekta er starta opp eller ikkje. Vi har forståing for at ein ønskjer å syne kva som er vegformål og kva som er kollektiv, og i tillegg Miljøløftet. Men slik skiljet står frem her, er det vanskeleg å få tak i samla hovudprioritering.

Skiljet mellom veg og kollektivtiltak står ikkje frem som klårt når ein under kollektivtiltak òg har eit punkt med «ulike veg-infrastrukturtiltak». Samstundes ligg der kollektivretta og mobilitetsretta tiltak i fleire av vegtiltaka, særskilt i bompengepakkane. Dette var ei føresetnad for at dei vart godkjente.

Det er dermed viktig å presisere at inndelinga ikkje kan nyttast til å sei kor mykje fylkeskommunen satsar på veg eller kollektiv, eller som grunnlag for å prioritere det eine eller andre. Sjølv eit prosjekt som Bybanen vert framstilt fragmentert. Det skuldast sjølvsagt at einskilde deler ligger i miljøløftet og andre i fylkeskommunen sitt vanlege budsjett.

Likevel hadde det vært nyttig å framstille prosjekta slik at ein sjå prioriteringa av i handlingsprogrammet totalt. Vi vil oppmode til å inkludere alle prosjekta i ein tabell i staden for å dele dette opp. De totale økonomiske bindinga, prioriteringa og investeringa er vanskeleg å sjå i dokumentet fordi tala er framstilt så fragmentert, og der ikkje er nokon slik samla, oppsummerande oversikt.

I 5.5. er omgrepet «behov» nytta på ein slik måte at det er forvirring om dette er eit behov eller berre ei framskriving av eit behov som ikkje er dekka.

I pkt 5.6 bør det verte klårare kva som ligg i omgrepet «aktuell for oppstart». Dette er slik vi forstår det, ei bruttoliste, med andre ord ei liste med prosjekt som ***kan*** verte aktuelle.

Det er grunn til uro for ein kostnadsauke i sektoren som går ut over veksten i dei frie inntektene til fylkeskommunane. Over tid vil dette redusere evna til å investere i og drifte infrastruktur. Dette skjer og frå eit nivå som er for lågt til å ta vare på eksisterande infrastruktur og tette vedlikehaldsgapet.

Samla sett har vi ikkje store merknader til dei investeringane som er synt i handlingsprogrammet, dei er i tråd med føresetnadene.

Listene over moglege prosjekt som ligg ved, syner tydeleg at der er store udekte behov for rassikring, veg, bane og anna infrastruktur for ferdande folk.

BERGEN NÆRINGSRÅD
Bergen Chamber of Commerce and Industry

Med hilsen

Marit Warncke
Adm. Dir. Bergen næringsråd

Olav Kyrres gate 11
N-5014 Bergen

Epost: firmapost@bergen-chamber.no
Web: www.bergen-chamber.no

Org.nr.: NO 961 744 776

Botnane og Årebrot grendalag

1.4.2022

Til Vestland fylkeskommune

Innspel til Økonomisk handlingsprogram og investeringsprogram 2022 – 2033

Vi syner til vårt innspel til Regional transportplan Vestland 2022 – 2033 i fjor haust, der vi var urolege for om fylkesvegar i klasse C,D og E i det heile kjem til å verte prioriterte. Med forslaget til handlings- og investeringsprogram er vi framleis urolege, då det ikkje er sett av nokon eigen sum til å utbetre vegar i dei nemnde kategoriane. Vi kan heller ikkje sjå at det er lagt opp til å lage ein god oversikt på behovet for kva det er behov for å å gjere med desse vegane. Det meiner vi det er naudsynt å gjere, for at dei i det heile skal verte prioriterte.

Difor tek vi opp att det vi skreiv til høyringa i fjor haust:

«Uroa for ny inndeling

Vi er usikre på kva kategori Frøysjøvegen kjem i med dei nye reglane for inndeling av vegnettet i Noreg. Men vi går utifrå at det vert rekna som ein lokal veg, i kategori C, D eller E. Og ikkje ein regional veg. Difor er vi litt uroa for at det berre er dei regionale som vil verte prioriterte då det her skal lagast «standardhevingstiltak kombinert med nye investeringstiltak» medan det på dei lokale vegane skal verte «utført punktutbetring og strekningsutbetringar.» Med tronge økonomiske råmer er vi redde for at dei lokale vegane vert nedprioritert og ikkje vert gjort noko med på lang tid. Sjølv om behovet er stort. Vi meiner behov for vedlikehald og utbetring bør vere kartlagt på alle typar fylkesvegar i Vestland.

Vi er i mot utviklingstiltaket «Omklassifisering av delar av fylkesvegnettet». Føremålet er tydeleg at fleire av dei lokale vegane (klass C, D og E) skal verte kommunale vegar. Før inntektssystemet er endra og kommunane får midlar i høve tal kilometer veg vil dette vere det same som at desse vegane vil forfalle og ikkje verte utbetra.

I strategiane pkt 4.1.4 vert det lagt opp til at ÅDT (årsdøgntrafikk) skal vere eit tilleggsmoment ved prioritering av utbetring av skredpunkt. Vi vil åtvare mot dette. Og sjølv om dette ikkje gjeld Frøysjøvegen vil vi generelt gå mot å trekke inn ÅDT i samband med prioriteringar. Det er behovet for å utbetre/vedlikehalde/skredsikre som må vere grunnlaget for prioriteringane. Elles vil det vere nokon som aldri kjem til å få utbetra ein rasfarleg eller på annan måte dårleg veg.»

Med helsing

Botnane og Årebrot grendalag

Åsmund Berthelsen (leiar i styret)

93237073

FIRDA SETTEFISK ARNAFJORD AS
Org. Nr. 911 942 429
Kalvøyna 79
5870 Byrknesøy – NORWAY

Til
Vestland fylkeskommune
Postboks 7900
5020 Bergen – NORWAY

Kalvøyna 75, 01.04.2021

Firda Seafood Group – Innspill Regional transportplan for Vestland (2022-2033) (RTP): Økonomisk handlingsprogram og investeringsprogram – Rassikring av Fv.5600 Vik-Arnafjorden

Bakgrunn:

Firda Seafood Group AS ønsker med dette å komme med innspill til regional transportplan for Vestland 2022-2033 (RTP) – økonomisk handlings- og investeringsprogram. Firda sitt datterselskap, Firda Settefisk Arnafjord AS, ligger lokalisert i Arnafjorden, og er direkte berørt av den nåværende tilstanden til Fv.5600 Vik-Arnafjorden. Vi ønsker å understreke viktigheten av å snarlig få på plass en fungerende rassikring langs veistrekningen – for både næringslivet og lokalsamfunnet i Arnafjord.

Figur 1: *Firda Settefisk Arnafjord AS (A) før oppstart av modernisering og utbygging, (B) under modernisering og utbygging – etablert åtte betongkar (17,4x4,5m), (C) sin beliggenhet i Arnafjorden.*

Om Firda Seafood Group AS:
Firda Seafood Group (herunder «Firda») er et familie-eid vestlandsbasert oppdrettskonsern som ble etablert i 1986. Konsernet driver pr. i dag en fullintegrert akvakulturproduksjon, inkludert shipping og salg av regnbueørret (*Oncorhynchus mykiss*). I løpet av det siste året har vi økt antallet faste ansatte i konsernet fra 150 til 180 stk. Våre ansatte er fordelt på fire settefiskanlegg, 13 matfiskanlegg og ett pakkeri (SF 364). Vi er ute i distriktene der verdiene skapes, og vi ansetter fra lokalbefolkningen der vi er etablert.

Om Firda Settefisk Arnafjord AS:
Firda Settefisk Arnafjord er ett datterselskap av Firda, som er lokalisert i Arnafjorden, sørvest i Vik kommune. Selskapet driver landbasert settefiskproduksjon av yngel (~5g) frem til utsett på matfiskanlegg i sjø. Settefiskanlegget i Arnafjord var først etablert i 1986, hvorav Firda overtok anlegget i 2013 fra forrige eier som konkursbo. Etter eierskifte ble anlegget tørrlagt i tre år for å rette opp i mangler (bl.a. fiskesperre og avløpsrensing) iht. nåværende krav og lovgivning. Firda sin smoltproduksjon ved lokaliteten startet først i 2016. I 2020 vedtok Firda å modernisere og utvide Firda Arnafjord for å øke produksjonskapasiteten og for å kunne starte med produksjon av postsmolt (>500g). Postsmolt produksjon krever en lengre produksjonstid på land, og reduserer oppholdstiden i sjøen, noe som dermed reduserer risikoene assosiert ved produksjon i åpne merder.

Byggetrinn 1 av 2 nærmer seg ferdig (Fig. 1B), hvorav den totale investeringen i anlegget hittil har vært på over 90 mill. NOK. Dette er den største investeringen innen settefiskanlegg gjennomført av Firda i nyere tid. For å realisere dette utbyggingsprosjektet, har vi bevist gått inn for å benytte lokale bedrifter i Arnafjorden og Vik, da vi mener det er viktig å støtte det lokalsamfunnet vi driver i, og sett fra et klimaperspektiv. Firda Arnafjord har i dag en konsesjon på 2,5 millioner smolt årlig, hvorav vi er i en søknadsprosess for å øke produksjonskapasiteten vår til 4 millioner. Firda har med andre ord gått inn for å gjør Firda Arnafjord om til konsernets ledende settefiskanlegg, med ett langvarig produksjon perspektiv. Vår investeringsvilje i Arnafjord er basert både på anleggets naturlige beliggenhet nærme sjøen med god ferskvannstilgang, samt troen på lokalsamfunnets og dets utvikling. Vi er positive til fremtidige investeringer i settefiskanlegget – hvorav vi allerede har påbegynt nye spennende pilotprosjekt samt planlegging av byggetrinn 2.

Konsekvens av rasutsatt Fv.5600 Vik-Arnafjorden - Firda Settefisk Arnafjord:
Det er pr. i dag kun en vei som fører inn til Firda Settefisk Arnafjord, og det er Fv.5600. Denne strekningen har vist seg å være svært utfordrende i forhold til vår produksjon og pågående utvidelse, med hyppige ras og tilhørende stengt vei. Strekningen er preget av å være rasutsatt, hvorav den nåværende punktvise rassikringen har begrenset effekt, gitt at veien består av en ca. 6 km sammenhengende rassone (Eitrestordi). Det eksisterer ingen omkjøringsmuligheter her. Nå under byggeperioden, har vi opptil 30 lasebilder/betongbiler som kjører tur-retur daglig på Fv.5600 Vik-Arnafjorden. Totalt sett har vi siden oppstart i 2020 hatt 700-800 lastebiler inne på anlegget. Kombinasjonen av høy rasfare og stor trafikk er bekymringsfylt. Utvidelsesprosjektet har ved flere anledninger blitt forsinket grunnet ras og periodevis stengt fylkesvei da vi ikke har kunnet motta varene eller tjenestene nødvendig for progresjon (Fig. 2). Dette har i seg selv økt kostnadene ved prosjektet, da eksempelvis

innleid arbeidskraft står ledig på anlegget uten utstyr til å kunne gjør jobben som de er innleid til å gjøre.

Figur 2: *Nyhetsartikkel om skred Fv.5600 Vik-Arnafjorden, publisert i BT (Bergens Tidene) 31.03.21.*

En rasutsatt og periodevis stengt fylkesvei har derimot ikke bare konsekvenser for byggearbeidet ved Firda Settefisk Arnafjord. Som settefiskanlegg er en helt avhengig av veibasert mottak av produksjonsessensielt utstyr slik som eksempelvis fôr og oksygen til fisken, samt mottak av yngel og for ansatte å komme på jobb.

Fôrlevering: Pr. i dag har vi en fôrleveringer i uken, hvorav vi forventer at dette vil øke til minimum to leveringer etter ferdigstilling av ny avdeling og full produksjon. Ved steinskred kan den eneste veien inn til anlegget være stengt i opp til en uke. Konsekvensen av å ikke motta fôr vil være at fisken blir sultet unødvendig. Over korte perioder så er dette ikke farlig for fisken, men vi som settefiskprodusent taper både tilvekst og biomasse, noe som igjen øker produksjonstiden og produksjonskostnadene våre.

Oksygenlevering: Regnbueørret er en art som krever mye oksygen for å kunne produseres, men til gjengjeld er den rasktvoksende. For å opprettholde oksygennivået i karene våre, så er vi avhengig av å få levert flere vogntog med flytende oksygen i uken. Dersom vi ikke kan få levert oksygen ved behov grunnet en ras-stengt Fv.5600 Vik-Arnafjorden, så har det potensialet til å medføre katastrofale følger med økt dødelighet. Det verst tenkelige scenarioet vil være at fisken i anlegget dør av oksygenmangel grunnet at vi ikke får den livsnødvendige leveringen av flytende oksygen som konsekvens av stengt vei.

Yngelmottak: Dersom vi kommer i den situasjonen der vi har kjøpt yngel, og veien blir stengt grunnet steinras, vil det kunne medføre høy dødelighet og i verstefall medføre at en hel fiskegenerasjon faller bort grunnet for lang oppholdstid i transportenheten. Ved for lang oppholdstid i transportenheten blir vannkvaliteten dårlig, og kan om det får utspille seg lenge nok, ta liv av hele beholdningen.

Nøkkelpersoner: Videre så er nøkkelpersoner slik som ansatte ved Firda Settefisk Arnafjord avhengig av en trygg og sikret vei for å komme seg til og fra jobb døgnet rundt. Går det eksempelvis en alarm på anlegget midt på natten, må den som har vakt

kunne komme seg til anlegget for å utbedre feilen som utløste alarmen. Avhengig av type alarm, så kan en stengt vei kunne ha negative følger for vår produksjon.

Elektrisitet: Ved steinras på strekningen, har det vært tilfeller der strømlinjen har røket med. Dette har tatt strømforbindelsen til Arnafjorden og Firda Settefisk Arnafjord. Et settefiskanlegg trenger tilgang på elektrisitet for å fungere, i forhold til distribuering av oksygen, fôring, alarmsystemer, etc. Selv om anlegget har aggregat, så kan forbindelsen vært brutt over flere dager, noe som ikke er en gunstig situasjon for driften vår.

Mennesket: Ett annet punkt er det menneskelige. Det er ikke holdbart at våre ansatte, partnere, leverandører, samt lokalbefolkning, må benytte Fv.5600 Vik-Arnafjorden i viten om risikoen som tas når det ikke eksisterer omkjøringsveier. Strekningen bærer høy risiko for liv og helse, noe som ikke kan aksepteres.

Dette er bare noen av eksemplene på hvordan Firda Settefisk Arnafjord er produksjonsmessig avhengig av en trygg, stabil og åpen Fv.5600 Vik-Arnafjorden. Det at konkurransekraften vår blir komprimert av en næringsekstern faktor slik som en fylkesvei er ikke heldig, spesielt gitt våre investeringer i området.

På en om lag 6 km rasutsatt distanse fungerer ikke punktvise rassikringer. En slik form for sikring vil aldri kunne fungere god nok, da ras kan forekomme hvor som helst, når som helst. Da det ikke er noen form for omkjøringsvei for Arnafjorden, så er det helt essensielt at det kommer en god og trygg løsning her. Det fortjener distriktet med de som har valgt å investere, jobbe og bosette seg her. Fv.5600 Vik-Arnafjorden er ikke i akseptabel stand slik som den er nå. En bør ikke bruke kostbare løsninger som i realiteten ikke vil fungere i den grad som er nødvendig. Fylkeskommunen har etter veitrafikkloven §40a. et ansvar for å tilrå og samordne tiltak for å fremme trafikksikkerhet i fylket, og Fv.5600 Vik-Arnafjorden er absolutt en vei som må prioriteres. I RTP økonomisk handlings- og investeringsprogram, er Fv.5900 et rassikringsprosjekt vurdert for mulig oppstart i perioden 2027-2033. Gitt hyppigheten av ras i området og periodene med stengt vei, mener vi at dette må prioriteres gjennomført tidligere, til perioden 2023-2026. Med de nye satsingene som er gjort i Arnafjord, vet vi at Arnafjorden vil levere store verdier tilbake til storsamfunnet. Nysatsinger står for tur i distriktet, men skal dette lykkes fult ut, må Fv.5600 Vik-Arnafjord prioriteres nå.

Konsekvens av rasutsatt Fv.5600 Vik-Arnafjorden - lokalsamfunnet:
Arnafjorden er en fjordarm av Sognefjorden bestående av bygdene Framfjorden, Indrefjorden, og Arnafjord (Nese). Fjordarmen representerer et allsidig næringsliv, som inkluderer sand-steintak, landbruk, turisme og reiseliv, og fiskeoppdrett. Dette er næringer med store satsinger og fremdriftsplaner. Det er pr. i dag bosatt 150 mennesker i Arnafjorden, hvorav mange jobber innen de lokale næringene eller pendler tur-retur til Vik for arbeid og grunnskolegang. Det er også flere som pendler til jobb i Arnafjord fra eksempelvis Vik. Om påsken og gjennom vår-sommer halvåret mangedobler folketallet seg grunnet feriehus og utleiehytter, noe som øker trafikkbelastningen på fylkesveien betraktelig. Både innbyggere og næringsliv i Arnafjorden er helt avhengig av en trygg og stabil fylkesvei for å kunne ha et gunstig bygdesamfunn der en kan bo, leve og drive. Uforutsigbarhet og konstant rasfare i en

bebyggelse som ikke har omkjøringsmuligheter er uforsvarlig, og går på kompromiss med dem som har valgt å etablere seg her.

En av de største utfordringene i norske bygdesamfunn er kampen om arbeidskraft, samt kampen om å få ungdommen til å flytte til og etablere seg i bygda. Dette er en forutsetning for å kunne drifte og beholde samfunnene våre, samt for å kunne utvikle dem og ha en forutsigbar logistikk. Her stiller Arnafjorden seg bak i køen, dette mye grunnet at Fv.5600 Vik-Arnafjorden er dårlig, usikker og preget av å være rasutsatt. Det skal mye til å overtale noen til å flytte ut, etablere seg og drive i distriktet, spesielt når den eneste veien inn er rasutsatt med lange perioder der en er isolert grunnet at strekningen er stengt for fri ferdsel.

Det norske bygdesamfunn er i dag preget av fraflytting pga. et samfunn som ikke er tilrettelagt familiene, med nedleggelser av barnehager, skoler og arbeidsplasser. Samfunnene bærer preg av manglende utvikling og investeringsvilje. Hvorfor skal en ville bo, drive, utvikle og investere i et samfunn når kvaliteten på det mest elementære i samfunnet slik som dets eneste inngang er rasutsatt og under forfall?

Arnafjorden skole er nedlagt, hvorav lokalsamfunnets neste generasjon nå må ta risikoen ved å pendle tur-retur Fv.5600 Vik-Arnafjord daglig for å gjennomføre grunnleggende skolegang. Dette er en alvorlig risiko som barna utsettes for, for å få grunnleggende skoleopplæring. Det er dessverre flere historier om nesten-ulykker involverende pendlende skolebarn på strekningen. Våren 2021 gikk det ett steinras på fylkesveien rett før skolebussen som normalt går med skoleelever skulle passere (Fig. 3). Uken før skolestart på sensommeren 2021 var det et nytt skred på strekningen, men da i et område der det ikke har vært planlagt eler gjennomført noen form for sikring. I november 2021 ble skolebussen truffet av stein, heldigvis bare medførende materielle skader. Dette er ikke en holdbar situasjon.

Figur 3: *Nyhetsartikkel om steinras Fv.5600 Vik-Arnafjord, publisert av Sognavis publisert våren 2021.*

Steinras på denne strekningen utfordrer beredskapsnettet i området. Dette kom tydelig frem da ett av rasene tok med seg telefon- og strømlinje inn til Arnafjorden (Fig. 4). Dette isolerte Arnafjorden fra omverdenen, noe som ikke skal kunne skje i et såpass sentralt distrikt i Norge. Slike steinras koster samfunnet store summer årlig, i forhold til omfattende vedlikehold og reparasjoner, samt økonomiske tap for næringslivet. Midlene brukt til vedlikehold og reparasjoner av fylkesveien kunne blitt benyttet til andre hensiktsmessige formål enn å opprettholde en vei med hyppige skred og konstant rasfare. Skal vi tro klimaprognosene, så vil ikke forholdene legge til rette for færre steinras i fremtiden. Dersom det ikke iverksettes en god og varig løsning her, vil

samfunnet kaste bort store verdier videre inn i fremtiden, samtidig som lokalsamfunnet i Arnafjorden vil fortsette å lide.

Figur 3: *Nyhetsartikkel om steinras Fv.5600 Vik-Arnafjord, publisert av NRK (Norsk Rikskringkasting) 24.02.14.*

Dagens rassikring svarer ikke på behovet til området. Sett summen av det hele, så er det klart at noe må gjøres for å sikre Fv.5600 Vik-Arnafjorden. Vi er engstelig for hva som kan skje dersom en avventer med å gjennomføre mulige rassikringstiltak til perioden 2027-2033, slik som beskrevet i RTP økonomiske handlings- og investeringsprogram. Veien er ofte stengt, og steinras går hyppig. Venter vi fem år på tiltak, vil samfunnet lide store økonomiske tap med å rydde etter steinras på strekningen, samt som at det går på konsekvens av lokalsamfunn og bedrifter som driver i området. Det er også en overhengende risiko for liv og helse. Avventing er ett sjansespill, med en konstant risiko for at det fatale kan inntreffe når som helst. Rassikringstiltak bør prioriteres til å gjennomføres perioden 2027-2033, før innbyggerne i Arnafjorden ser seg lei av den konstante risikoen og fraflytter, og før næringslivet ikke greier å drive konkurransedyktig grunnet manglende stabilitet. Rasstyringsmidler må prioriteres til de veiene der det er stor fare, hvor innvirkningen har store konsekvenser for lokalsamfunn og næringsliv. Tiden er inne for å legge til rette for det levende bygdesamfunnet, og gi beboerne og næringslivet i Arnafjorden en trygg og forutsigbar vei og fremtid.

Best regards / Vennlig hilsen

Ola Braanaas Adm. Dir., Firda Settefisk Arnafjord AS CEO Firda Seafood Group AS	Markus F. Braanaas Biologisk controller, Firda Settefisk Arnafjord AS	Geir Otterskred Driftsleder, Firda Settefisk Arnafjord AS

FIRDA SEAFOOD GROUP AS

Passion for Firda Fjord Trout

VI SKAPER VERDIER PÅ KYSTEN

Fra: Linda Mortensen Midtbø[LindaMortensen.Midtbo@kinn.kommune.no]
Sendt: 30.03.2022 14:16:20
Til: Vestland fylkeskommune[post@vlfk.no]
Tittel: RTP - Innspel til Regional transportplan på vegne av Florø hamn Kinn kommune KF

Florø hamn KF er Kinn kommune sitt hamnefaglege organ (for den delen av Kinn kommune som før kommunesamanslåinga var Flora kommune), og skal innanfor dette geografiske virkeområdet ta hand om dei administrative og forvaltningsmessige oppgåvene som er lagt til kommunen etter hamne- og farvasslova, og føresegner gitt i medhald av lova. Florø hamn KF er eit kommunalt føretak som eig og driftar offentlege kaier i Florø inkludert rutebåtknutepunktet Fugleskjærkaia. Føretaket har fem tilsette og over ein kilometer med kailengde med tilhøyrande bakareal, infrastruktur og bygg.

Her er våre innspel til regional transportplan, :

Fugleskjærkaia, 3. ferjebru (kairelatert)
Over Fugleskjærkaia i Florø reiser det 180 000 båtpassasjerer i året, fordelt over lokalruter (øyane utanfor Florø) og regionalruter (ekspressen Bergen – Nordfjord/Sogn). I 2022 vert det ferdigstilt ein heilt ny kollektivterminal, der busstasjonen i Florø vert flytta ned på Fugleskjærkaia, og båt, buss, drosje og sykkel vert sameint i eit felles knutepunkt. Florø hamn KF er byggherre og Vestland fylkeskommune Skyss er største leigetakar. I 2023/24 kjem det nye anbodsruter, der dei lokale kombibåtane som går i øyane vert større pga mellom anna utsleppskrav og alternative energiberarar. Det er i dag tre bilførande farty, og to ferjebruer. Logistikken vert difor løyst ved at båtane roterer på dei to ferjebruene. Området på land og i hamnebassenget er trangt, og løysinga er ikkje optimal for dei reisande. Det skal folk, bilar, varer og alt det ein trenger for å leve og bo på ei øy over desse to ferjebruene. Når no båtane i tillegg vert større og vil ha behov for å lade aktualiserer ei 3. ferjebru seg på ny. Dette vil kreve forlenging/ombygging av kai, men er fysisk mogleg å løyse. Florø er eit unikt knutepunkt for hurtigbåt og kombibåt, og erfaringar herifrå vil kunne nyttast andre stader i fylket. Framlegget til RTP er først midlar til eit forprosjekt som kan sjå på fysiske moglegheiter for ei 3. ferjebru og økonomiske konskevensar, med rom for påfølgjande oppfølging etter det.

Prosjektet vil gje måloppnåing innanfor:
- Tryggleik
- Effektivitet
- Klima og miljøvennleg

Djupvasskai for fiskerirelatert verksemd i Gunhildvågen (kairelatert)
Det er tre hovudklynger for hamneaktivitet/-næring i Florø; Gunhildvågen, Botnastranda og Florø sentrum/Fugleskjærkaia. Florø hamn KF jobbar for å legge så godt som mogleg til rette for kaifront i nærleik av næringa som treng ho, så ein får mest mogleg gods frå veg til sjø. Containerhamna i Florø ligg i dag på Fugleskjærkaia i Florø sentrum. 95 % av containerane som går over kai der kjem frå Gunhildvågen (der fiskefôr og pelagisk fisk er hovudprodukt frå Cargill/Ewos og Global Fish), og vert frakta dei 3 km frå Gunhildvågen til Fugleskjærkaia via FV 445 gjennom boligstrøket i Havreneset. Florø hamn KF jobbar no for

å bygge containerhamn i Gunhildvågen (Måsholmen) som ligg tettare på næringa og skipsleia, dette i tråd med målet om å flytte gods frå veg til sjø. Ei slik utbygging krev både reguleringsendring og større økonomiske investeringar, langt større enn Florø hamn KF kan bere aleine. Vi er difor heilt avhengig av eksterne samarbeidspartar for å realisere prosjektet. Kinn kommune støttar opp om prosjektet, og jobbar no for å omregulere område gjennom rullering av ny kommunedelplan. Innspel til RTP er behovet for å bygge ny djupvasskai for fiskerirelatert verksemd, noko som vil flytte gods frå veg til sjø og avlaste FV 445.

Prosjektet vil gje måloppnåing innanfor:
• Tryggleik
• Effektivitet
• Klima og miljøvennleg
• Økonomisk berekraft

FV 445 Lindheimsvegen Florø (vegrelatert)

FV 445 Lindheimsvegen er meldt inn frå Kinn kommune. Dette er også eit viktig prosjekt for Florø hamn KF. Det er tre hovudklynger for hamneaktivitet/-næring i Florø; Gunhildvågen, Botnastranda og Florø sentrum/Fugleskjærkaia. FV 445 knyttar Gunhildvågen saman med dei to andre områda. Som nemnt under punktet om djupvasskai for fiskerrelatert verksemd i Gunhildvågen jobbar Florø hamn KF for å legge så godt som mogleg til rette for kaifront i nærleik av næringa som treng ho; så ein får mest mogleg gods frå veg til sjø. Ei kai og ei hamn er likevel eit knutepunkt mellom veg og sjø, og det vil alltid vere behov for god kommunikasjon til og frå kaia på landsida. Difor støtter vi opp om framlegget.

FV 445 Lindheimsvegen Florø. Prosjektet vil binde saman RV og FV nettet i Florø by på ein føremålstenlege måte.
Prosjektet vil gje måloppnåing innanfor:
• Tryggleik
• Effektivitet
• Klima og miljøvennleg
• Økonomisk berekraft

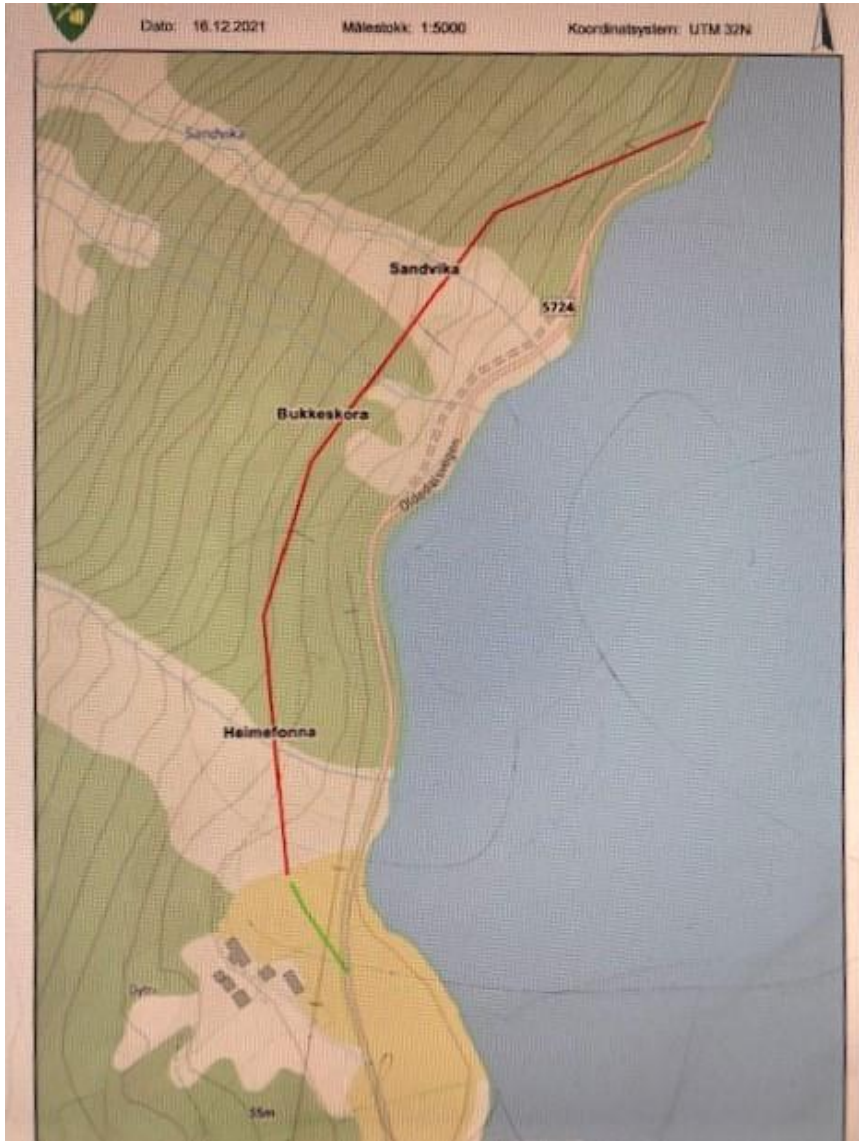
Helsing
Linda Mortensen Midtbø
Hamnesjef
Florø hamn KF/ Alden hamneområde

Telefon 909 62 284
E-post LindaMortensen.Midtbo@kinn.kommune.no
florohamn.no
Vakttelefon 24/7: 913 18 000

RASSIKRING FV 5724 OLDEN-BRIKSDAL

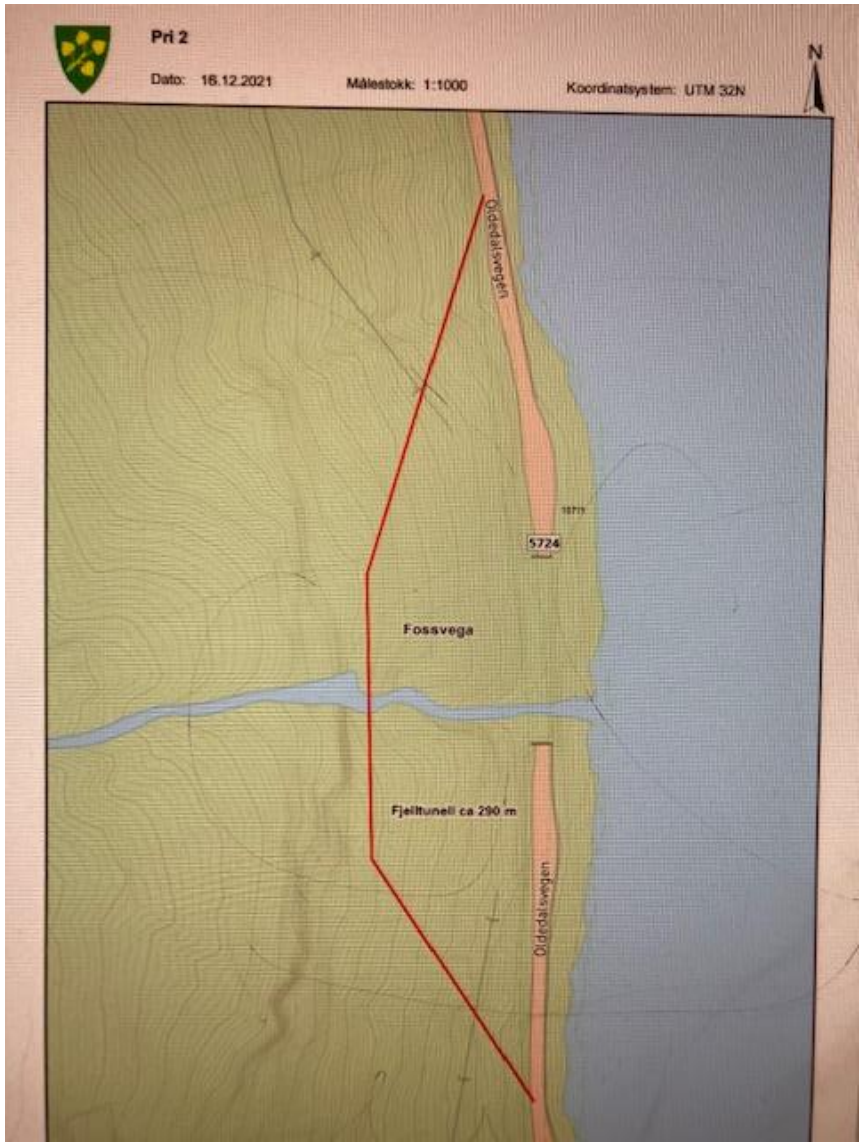
Ei oppsummering frå foreldregruppa og næringslivsgruppa i Oldedalen, Stryn.

DEI VIKTIGASTE TILTAKA FOR Å NÅ AKSEPTABEL TRYGGLEIK



Pri 1

- **Heime-fonna:** Fjellskred, jord- og stein-skred + SNØSKRED
- **Sandvika og Bukkeskora**: Hyppige snøskred. I dag sikra med trong og krokut ståltunell. Garantitida for denne er ute for 4 år sidan.
- LØYSING: 1100 m fjelltunell. Kostnad ca 280 mill (ref. nyleg opna Blaksettunell. Pris 268 mill).



Pri 2

- Fossvega
- Sikra I dag med betongoverbygg som er for kort, for smalt og for lavt.
- Løysing: ca 280 m lang fjelltunell. Kostnad ca. 80 mill ?

Strakstiltak

- Eit vanleg syn under Fossvega.
- Vegfarande har inga mogelegheit til å oppdage skredet før det deiser i vegbana.
- Forslag: Å montere lysvarsling som midlertidig strakstiltak. Anlegget kan demonterast og flyttast til andre skred når ny fjelltunell er på plass.

DEI ANDRE SKREDOMRÅDA: KROKA, BREISKRED AKSNESA OG SANDNESFONNA

Bygging av le- og lede-vollar. Dette i kombinasjon med lysvarsling vil truleg gje tilfredsstillande sikring.

Bruk av overskotsmassane

- Ca. 300 000 turistar vitjar Oldedalen og Briksdalsbreen kvart år.
- Ca. 7 km av den 21 km lange vegen er i svært dårleg stand. Noko masse bør brukast til opprusting her.
- Le- og lede-vollar.
- Det er pukkverk og asfaltverk i nærområdet som treng fjellmasser.

Følgjene av stengd veg og rasfare

- For barn: Tapt undervisning og opphald i barnehage. Stor psykisk belastning.
- Foreldre: Stor psykisk belastning. Usikkerheit for framtida.
- Landbruk: Forseinka kraftfòr-levering får store negative følgjer for høgtytande dyr.

  Dårlegare dyrevelferd (grunna fråver av veterinær og anna fagpersonell).
- Olden Brevatn: Produksjonstap ca. kr 200 000,- for kvar dag vegen er stengd, eller delvis stengd. I tillegg tap om varene kjem for seint fram til kunden.
- Reiseliv: Eksempel: 23.02.2022: 360 personar frå cruiseskip booka utflukt til Briksdal. Avlyst på grunn av rasfare. Turistar har ikkje kunnskap om skredområda, fare for reisande spesielt i skuldersesongane.
- Vi opplever ofte brot på både straum- og telesamband samstundes med stengd veg. Ingen reparatørar har tillatelse til å rykke ut når vegen er stengd på grunn av ras eller rasfare. Dette gjeld og brann og redning. Dette skapar farlege situasjonar og endå ein risiko for innbyggarane.
- *MEN VERST AV ALT:*
  PÅ GRUNN AV AT VI IKKJE HAR OMKØYRINGSVEG, ER VI ER 150 MENNESKE SOM IKKJE FÅR UTRYKKING AV AMBULANSE OM VI HAR BRUK FOR AKUTT HELSEHJELP.
  OFTE VIL DET HELLER IKKJE VERE FLY-VER FOR HELIKOPTER PÅ GRUNN AV VERFORHOLDA NÅR VEGEN ER STENGT.

Sesongutviding i reiselivet

2023:

Cruise-operatørane har booka utflukter til Briksdalen i alle 12 månader. Men i 5 månader kan utfluktene bli kansellert på grunn av rasfare.

Oppsummering

- Dei 30 siste åra har vi hatt forholdsvis lite vinternedbør(og difor minkande brear).
- Denne vinteren har vore svært nedbørsrik og ber bod om at vi er på veg inn i ny syklus med mykje vinternedbør.
- I Januar og Februar har vegen vore stengd 13 dagar/netter.
- Denne situasjonen er heilt uhaldbar. Verken barnefamiliar eller næringsliv ser ei framtid i Oldedalen om ikkje sikringsarbeidet kjem i gang rimeleg raskt.
- Dei tiltaka vi har peika på i denne presentasjonen ville hindra alle stengingar som har vore hittil denne vinteren.
- Det vil ha store økonomiske fordelar å sjå på desse tiltaka som ei samla utbygging.
- VI HAR INGEN OMKØYRINGSVEG, VERKEN TIL LAND ELLER VATN.
  DET ER DIFOR HEILT AVGJERANDE AT RASSIKRINGSTILTAKA KJEM I GANG SÅ RASKT SOM RÅD.

Innspel til regional transportplan 2022 -2033 frå HAFS regionråd saman med kommunane Sunnfjord og Høyanger

Vestland fylkeskommune ber om innspel til det økonomiske handlingsprogrammet og investeringsprogrammet til Regional transportplan (RTP) 2022 – 2033. HAFS regionråd (Askvoll kommune, Fjaler kommune, Hyllestad kommune, Gulen kommune og Solund kommune), Sunnfjord kommune og Høyanger kommune presenterer nedanfor eit felles innspel til desse programma i RTP.

Vi vil innleiingsvis presisere at vi vil støtte prinsippa som fylkestinget vedtok i samband med handsaminga av det økonomiske handlingsprogrammet 2022 – 2033 i desember 2021. RTP viser at det er behov for større rammeløyvingar til dei ulike postane.

Utvikle heile Vestland

Det er eit stort behov for opprusting av vegnettet for å auke tryggleiken for innbyggjarane våre og sikre næringslivet gode konkurransevilkår og grøne løysingar. Det er mange omsyn som skal ivaretakast for at ein skal få til utvikling både i bygd og by. Behovet for tryggleik, mobilitet og vegstandard er like viktig for dei berørte, sjølv om det er låg årsdøgntrafikk (ÅDT) eller få fastbuande i eit område.

For nokre prosjekt kan det vere vanskeleg å bruke tradisjonelle verkemiddel som bompengar, spleiselag eller forskottering for å få utløyst prosjektet til prioritering. Dette bør likevel ikkje ekskludere ein frå prioriteringslista.

Viktige prinsipp

Fylkeskommunen sine omgrep «meir veg for pengane», «god nok veg» og «spleiselag» rommar gode tiltak for raskare utbygging av vegnettet. Vi meiner det er viktig at ein tek omsyn til næringsvegar, reiselivet sine behov og trygg skuleveg når ein ser på spleiselag og strekningsvise utbetringar. Kommunar og næringsliv har ulike føresetnader for å kunne bidra til eit økonomisk spleiselag. Dette er det viktig å ta omsyn til. I samband med nasjonal transportplan (NTP) si utbygging av E39 Hafstadtunnelen og rassikring av Rv 5 bør ein planlegge for tiltak på tilgrensande fylkesvegnett for å få ei samfunnsøkonomisk utnytting av overskotsmassar. Slike synergieffektar vil gje «meir veg for pengane».

RASSIKRING:

HAFS saman med kommunane Sunnfjord og Høyanger, meiner det er avgjerande å styrke rammene til rassikring for å løyse dei store behova i Vestland. Det er trong for ei tredobling på ramma til rassikring for å få gjennomført prosjekt med høg og middels skredfaktor. Det er

eit særskilt stort behov i Vestland. Vi er glade for at Stortinget har stor merksemd på dette og at det vil bli utarbeidd ein gjennomføringsplan for rassikring.

Det er også avgjerande at Vestland fylkeskommune som utgangspunkt brukar nasjonal rassikringsfaktor i sine prioriteringar. Ras, og fare for ras, er ei stor belastning for folk som er innestengde og ikkje har tilgang til naudsynt hjelp.

Vi har tidlegare vore uroa for at fylkeskommunen ville vekte årsdøgntrafikk langt sterkare i RTP enn ein gjer nasjonalt. Samstundes har vi peika på at lang omkøyringsveg og stengd veg grunna ras eller fare for ras, synest å ha blitt vekta lågare.

FERJEAVLØYSINGSMIDLAR

HAFS saman med kommunane Sunnfjord og Høyanger, ønskjer at Vestland fylkeskommune skal vere ein aktiv pådrivar for realisering av ferjeavløysingsprosjekt, og at denne ordninga skal nyttast offensivt for å auke statlege investeringsmidlar til vegar i Vestland i åra framover. Med satsing på ferjeavløysing vil fylket få meir veg for dei pengane ein allereie set av til vegutbygging.

Vi ønskjer å halde fast ved tidlegare fylkeskommunal prioritering av slike prosjekt der Ytre Steinsund no er i gjennomføringsfasen og Atløysambandet står for tur.

STREKNINGSVISE UTBETRINGAR

Fylket sine plan om å lage ein strekningsvis plan for ein del av vegnettet i funksjonsklasse B, er fornuftig. «God nok veg» ved å lage ein tilfredsstillande standard og andre tiltak, viser at ein kan få mykje god veg for pengane på same tid som ein lagar ein tryggare veg for dei som ferdast i trafikken.

Vi meiner likevel at også einskilde tilførselsvegar til E39 må kunne omfattast av planen sjølv om dei er klassifiserte i funksjonsklasse C.

Det er vidare avgjerande at rammene til utbygging og vedlikehald av fylkesvegnettet må aukast frå 200 til minimum 500 millionar kroner årleg for å oppnå eit raskare vegløft og dermed ei enno meir positiv utvikling i heile det nye fylket.

PRIORITERINGAR I TIDLEGARE RTP

Vi ber om at prosjekta som alt ligg inne i gjeldande RTP vert prioritert i Vestland fylkeskommune.

- Det gjeld opprusting av parsellen Dale-Storehaug på Fv 57 som må behalde sin prioritet blant store prosjekt. Strekninga Dale-Osen bør vurderast som eit konkret samarbeidsprosjekt basert på spleiselag, noko som vil vere i samsvar med prinsippet om mest mogleg veg for pengane.

- Fylkesveg 57 (Sløvåg – Storehaug) ligg inne i handlingsprogrammet med behov for planleggingsmidlar på strekninga Sløvåg – Dale. Dette er omkøyringsveg for E39, og ei nødvendig opprusting vil styrke den samla transportkorridoren gjennom fylket. Vi ber difor om at det vert sett av planmidlar til nødvendige forprosjekt snarast råd.
- Vi forventar at rassikring av fylkesveg 609 med tunell forbi Hundsåna beheld sin plass i prioriteringslista og dermed blir det neste rassikringsprosjektet.

Vi viser vidare til dei konkrete tiltaka som kjem fram i den einskilde kommune sine innspel til RTP.

Ordførar i Askvoll kommune, Ole André Klausen (sign.)

Ordførar i Fjaler kommune, Kjetil Høgseth Felde (sign.)

Ordførar i Hyllestad kommune, Kjell Eide (sign.)

Ordførar i Høyanger kommune, Petter Sortland (sign.)

Ordførar i Gulen kommune, Hallvard Oppedal (sign.)

Ordførar i Solund kommune, Gunn Mongstad (sign.)

Ordførar i Sunnfjord kommune, Jenny Følling (sign.)

Hardangerrådet iks

Hardanger

Vestland fylkeskommune
Postboks 7900
5020 BERGEN
post@vlfk.no

Uttale frå HR vedr. Regional Transportplan 2022-2033, Handlingsplan og investeringsprogram

Hardangerrådet viser til tidlegare innsendte høyringsuttalar vedr. RTP 2022-2033 og peikar på nytt på følgjande prioriteringar som regionrådet samla stiller seg bak.

Plantema 1 – Fylkesvegnettet

Det viktigaste er sikre og opne vegar. Til sjukehus, skule og arbeid. Hardangerrådet meiner at det bør gjelda det same i vegpolitikken som det gjeld i sosialpolitikken. Alle må sikrast ein akseptabel standard før ein gjer det endå betre der det frå før er best. Alle skal ha brød før nokon få kake. Me krev ikkje firefeltsveg gjennom heile Hardanger. Me krev ikkje ein gong to felt eller gul stripe på alle vegane våre. Men me meiner at dei vegane me har skal vera framkomelege og trygge. Det må kunne regna og storma utan at vegane våre stengjer på grunn av rasfare. Det må kunne vera møteplassar slik at turisttilstrøyming eller omkøyring p.g.a stengd E16 ikkje fører til total stillstand og kork. Trafikkork og rasfare er ein dårleg kombinasjon

Så: Trygge og rassikre vegar er viktigast for oss og vi prioriterer dei 2 viktigaste tiltaka for regionen slik:

1. Fv 49 frå Samnanger til Norheimsund gjennom Tokagjelet og vidare innover fjorden er særs viktig for oss Det er viktig for oss at dette rassikringsprosjektet framleis har topp-prioritet hjå Vestland fylkeskommune. Dette punktet har i dag høg rasfaktor. I tillegg er vegen også truga av utrasing av sjølve vegbana. Prosjektet må verta prioritert og det må vidareførast som eit samarbeidsprosjekt i mellom Kvam herad, Vestland fylkeskommune og staten.

2. Fv 49 mellom Folgefonntunnelen og Jondaltunnelen er eit hinder for ein viktig korridor hjå oss. Aksen Norheimsund – Odda vart for nokre år sidan trekt fram av Victor Norman som den viktigaste i regionen vår. Den har stort potensial til å knyta arbeidsmarknader og næringsklynger saman. I utkast til handlingsprogram for RTP 2022-2033 står det om Fv 49 Nordrepollen – Austrepollen; *"Vegen kan verta omklassifisert til riksveg. Det kan vere grunn til å avvente vedtak om utbygging av prosjektet fram til dette er avklart".* Hardangerådet krev at planarbeidet for utbetring/sikring held fram og at fylkeskommunen ikkje utset dette prosjektet. Vegen er i dag fylkesveg, og vil mest truleg vera det i ei rekkje

år framover. Dette er òg ein av dei dårlegaste vegane fylkeskommunen har ansvar for, med stor fare for liv og helse og stadig aukande trafikk. Me forventer at prosjektet vert høgt prioritet og ikkje stoppar opp.

- Elles vil Hardangerrådet på nytt minna om kva som pregar fylkesvegnettet i vår region:
    - Betydeleg vedlikehaldsetterslep. Smale vegar der trafikken korkar seg ved stor sesongtrafikk.
    - Stor rasfare på alle regionale hovudvegar (klasse B) 48, 49 og 79. Felles for dei er tidvise store ras – og eit stort rassikringsbehov.
    - Stor rasfare også på dei fleste lokale hovudvegar og lokale samlevegar. Dette gjeld alle kommunane i Hardanger.

Kinsarvik 08.04.2022

Med fruktbar helsing
frå Hardangerrådet

Roald Aga Haug
rådsordførar
Hardangerrådet iks signerar digitalt

Jostein Eitrheim
dagleg leiar

Høyringsfråsegn vedr Fv 5744 Fossebakken- Navelsaker

Hjelle Krins Utviklingslag støttar hovudpoenga i innspela som er sendt inn av Heggjabygda grendalag v/Øystein Aasebø vedrørande utbetring og skredsikring av vegstrekninga Fv 5744 Fossebakken-Navelsaker.

Aurora Leivdal, leiar Hjelle Krins Utviklingslag

Florø, 30.3.2022

Vestland fylkeskommune

post@vlfk.no

Regional transportplan 2022 - 2033 - høyringsfråsegn

Vi viser til Vestland fylkeskommune sitt saksdokument om Regional transportplan for 2022-2033.

Kystvegen Måløy – Florø AS tilèt seg med dette å komme med innspel til det vidare arbeidet med transportplanen.

Selskapet er eigd av 37 aksjonærar, 11 kommunar og 26 private selskap. Formålet med verksemda er å få bygd ein ny og tidsmessig veg frå Måløy via Svelgen til Florø.

Det er stort behov for ein ny veg på den nemnde strekninga. Den skal gå gjennom ein sterk kystregion og har direkte relevans for over 45.000 innbyggarar, i vestleg del av Stad kommune, i Bremanger kommune, Kinn kommune og Sunnfjord kommune. Næringsaktørane i området har gitt svært klar melding om at det er påtrengande behov for ein tidsmessig veg slik at ein får stetta sine transportbehov. Det finst mange store og ekspanderande bedrifter i området som har stort behov for transport av varer og tenester til og frå lokala sine.

I dag er det stor pendlartrafikk i området som kystvegen skal gå gjennom. Vilkåra for dei reisande vil bli sterkt forbetra når det nye sambandet er ferdig utbygt. Dessutan vil ny veg binde betre saman kommunane i området, som i dag har klare hinder i samferdsla på grunn av dårleg veg og lang reisetid. Elles er det eit sjølvstendig og strekt moment for vegbygginga at trafikksikkerheita vil auke.

Når den nye og moderne vegen frå Måløy via Svelgen til Florø står ferdig, vil reisetida mellom dei to endepunkta vere meir enn halvert. Det vil representere eit svært stort og positivt omskifte for alle dei som er avhengige av og som ferdast langs strekninga.

Kystvegen Måløy – Florø AS går inn for ei etappevis utbygging av kystvegen. Dei to høgast prioriterte etappane er:

- ny fv. 614 Svelgen – Indrehus og
- bru over Ytre Nordfjord frå Tongane til Biskjelneset og tilførslevegar på sør- og nordsida av fjorden

Ny fv. 614 Svelgen - Indrehus

Vestland fylkeskommune har prosjektert bygging av ny fv. 614 Svelgen – Indrehus. Det skal lagast ein lengre tunnel frå Svelgen til Indrehus og to kortare tunnelar sør for Indrehus i tillegg til noko veg i dagen. Arbeidet er kostnadsrekna av fylkeskommunen, og saka blei behandla i fylkestinget i juni 2020.

Selskapet hadde grunn til å håpe på oppstart av anleggsarbeidet i 2021, etter at fylkestinget i desember året før la inn vesentlege midlar til prosjektet dei fire påfølgande åra. Det var derfor eit stort vonbrot i kystområda i nordre del av Vestland fylke at fleirtalet i fylkestinget utsette oppstart av arbeidet med fleire år. Eit mindretal i fylkestinget stemte for forslag om å komme i gang med anleggsarbeidet i 2021.

Kystvegen Måløy – Florø AS vil oppmode dei folkevalde om å vurdere ei framskunding av oppstarten av arbeidet på anlegget. Det vil bli svært godt motteke i opinionen.

Ny fv. 614 Svelgen – Indrehus er allereie inne i fylkeskommunale planar på samferdslesektoren. Vi minner om at anlegget blei det høgast prioriterte fylkesveganlegget i Sogn og Fjordane då fylkestinget behandla Regional transportplan for 2017-2021. Det må vege tungt når nye prioriteringar skal gjerast for fylkesvegane i den nye fylkeskommunen.

Vi reknar det som sjølvsagt at ny fv. 614 Svelgen – Indrehus blir positivt omtalt i den nye regionale transportplanen. Anlegget må ha høgaste prioritet av fylkesveganlegga i perioden som vi no går inn i.

Kryssing av Ytre Nordfjord

Vi viser til utgreiinga «Kystvegen gjennom Sogn og Fjordane» som blei utarbeidd av Statens vegvesen, region vest i februar 2017. Arbeidet blei gjort etter oppdrag frå Sogn og Fjordane fylkeskommune. I det nemnde dokumentet er kryssing av Ytre Nordfjord omtalt. Ulike alternativ er vurderte.

Kystvegen Måløy – Florø AS går inn for at det skal byggast bru frå Tongane til Biskjelneset. Dessutan må det opparbeidast tilførslevegar frå Hamnen til Tongane i Bremanger kommune og frå Biskjelneset til Almenningsfjellet i Kinn kommune. Dette er det billegate av alternativa som Statens vegvesen utgreidde. Det er også den løysinga som fagetaten tilrådde.

Vi har fått Aas-Jakobsen AS til å utarbeide skisser til korleis fjordkryssinga kan skje. Det er laga ulike illustrasjonar som viser forskjellige brualternativ. Djupneforholda i fjorden er også klargjorde i eigne

framstillingar. Dei viser at det eit godt stykke inn i fjordbassenget, særleg i sør, er lita djupne, noko som vil gjere fundamenteringsarbeidet for brua vesentleg enklare enn om djupna var stor i heile sjøområdet.

Som vedlegg til denne framstillinga følger materialet som Aas-Jakobsen AS har utarbeidd (jf. Bru over Ytre Nordfjord, skisseprosjekt). Der finn ein også kostnadsestimat, som Statens vegvesen har gjort seg nytte av.

Finansiering

Bygging av bru over Ytre Nordfjord og opparbeiding av tilførslevegar på sør- opg nordsida av brua er tenkt finansierte m.a. av ferjeavløysingsmidlar. Vi meiner at prosjektet fell inn under den nemnde ordninga. Når bru er bygd og tilførslevegar er opparbeidde, kan ferjesambandet Måløy – Oldeide leggast ned. Det vil derfor vere naturleg at ein går i dialog med staten for å få i stand ei løysing med ferjeavløysingsmidlar. Dessutann meiner vi at det skal brukast bompengar for å finansiere delar av fjordkryssinga og tilførslevegane. Det kan eventuelt vere aktuelt med eit mindre offentleg bidrag for å sikre den endelege finansieringa av prosjektet.

Siv.ing. Helge Hopen AS har vore engasjert av oss for å gjere analysar og utarbeide trafikk- og finansieringsopplegg for fjordkryssinga og tilførslevegane med basis i Statens vegvesens utgreiing. Materialet frå Helge Hopen AS følger vedlagt (jf. Trafikk- og finansieringsanalyse).

Det blei i 2014 lagt til grunn ein anleggskostnad for bygging av bru og tilførslevegar på 2,5 mrd. kr, eksklusiv meirverdiavgift.

Helge Hopen AS har i 2019 esitmert bompengebidraget til ca. 1 mrd. kr. Kystvegen Måløy – Florø AS meiner at dette bidraget gjerne kan aukast.

Vi har registrert klart positiv haldning til bompengefinansiering av utbygginga i Bremanger kommune og Kinn kommune. Saka har vore prøvd i kommunale organ tidlegare - før ein hadde så omfattande og konkrete planar som no. Det er ingen grunn til å tru at haldninga til brukarfinansiering er mindre positiv no. Saka om kommunal behandling av bompengespørsmålet vil bli fremma om heller kort tid.

Kystvegen Måløy – Florø AS meiner at bru over Ytre Nordfjord og bygging av tilførslevegar på begge sider av brua må få ei positiv og konkret omtale i den nye regionale transportplanen. Det har svært mykje å seie for den vidare framdrifta i prosjektet.

Vi ønsker lykke til med det vidare planarbeidet og står gjerne til teneste om det er behov for det.

Med helsing

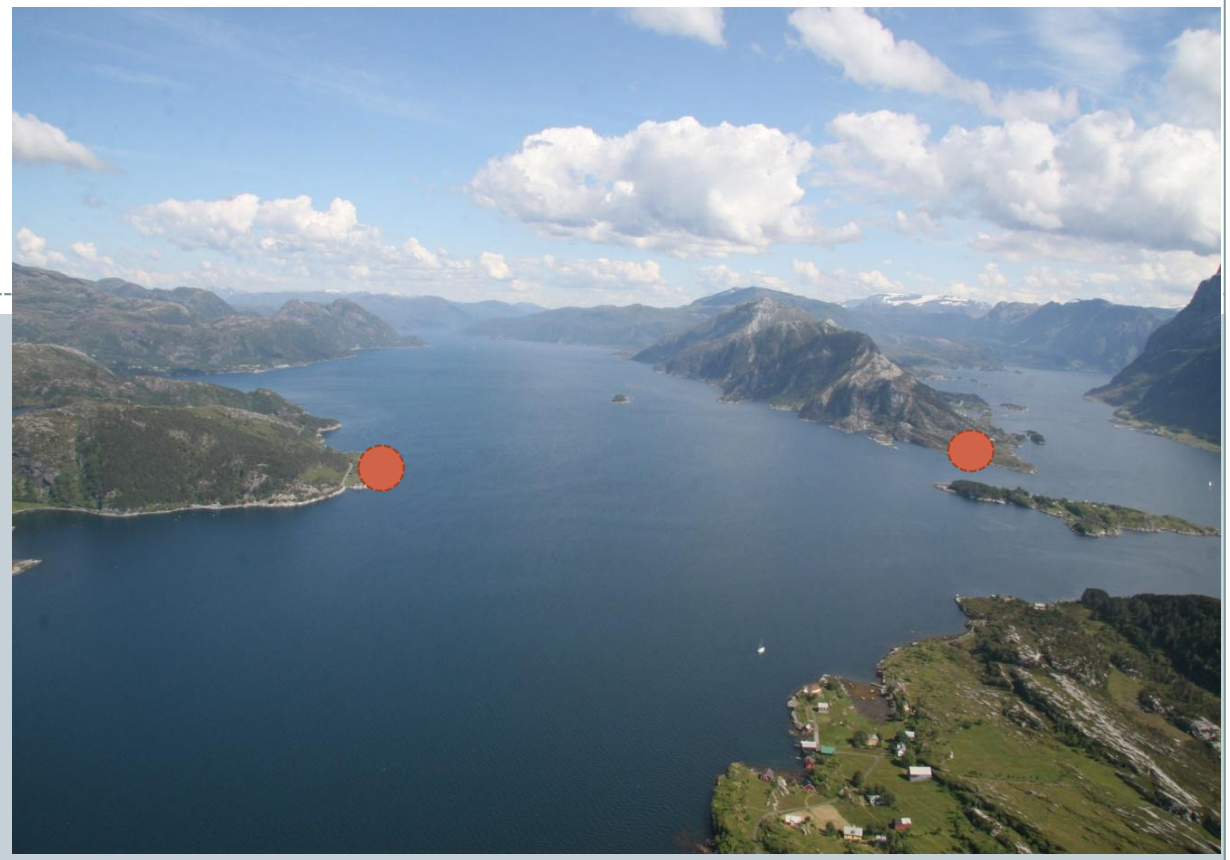
Kystvegen Måløy – Florø AS

Reidar Sandal
styreleiar

Vedlegg

- Bru over Ytre Nordfjord, skisseprosjekt utarbeidd av Aas-Jakobsen AS (januar 2014)
- Trafikk- og finansieringsanalyse utarbeidd av siv.ing. Helge Hopen AS (juni 2019)

Bru over ytre Nordfjord



SKISSEPROSJEKT
AAS-JAKOBSEN
JANUAR 2014

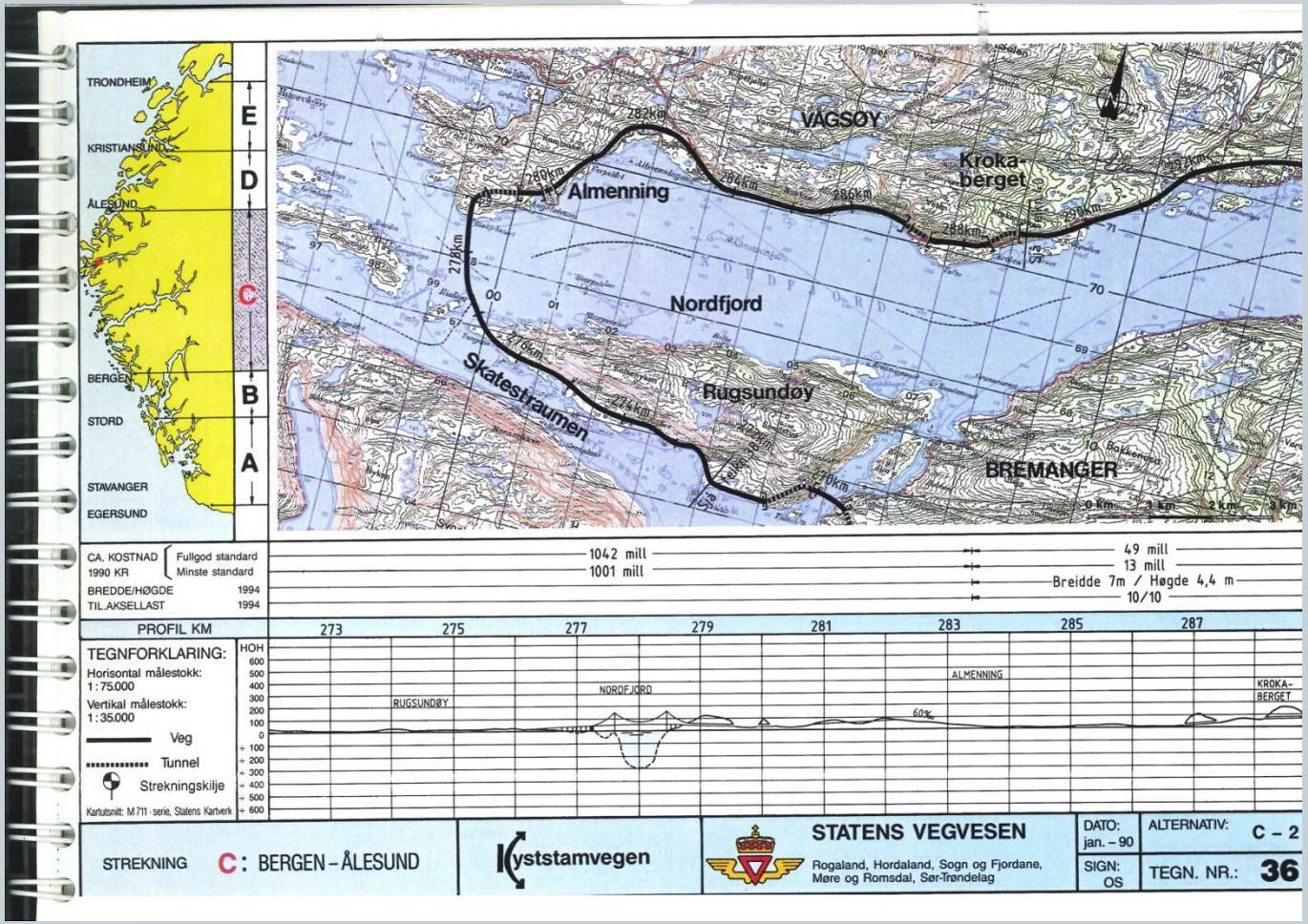
45- min. regionen
Kystvegen Måløy - Florø

- Skisseprosjekt for bru over ytre Nordfjord
- Aas- Jakobsen AS, rådg.ingeniør
- Ytre Nordfjord krysses med bru
- mellom Tongane på Rugsundøy i Bremanger
- til Biskjelneset i Vågsøy i nord
- vurderinger av rådg.ing. Ragnar Hagen

Brustedet

- Tunnel og veg til Rv 15 i Vågsøy
- Lengde ca. 3 km
- Brulengde 1840 m
- Veg til kryss FV 616 Hamnen på Rugsundøy
- Lengde ca. 2 km

Kyststamvegen ytre trase 1990, fylkestingene i M&R og S& Fj. Gikk inn for denne traseen.



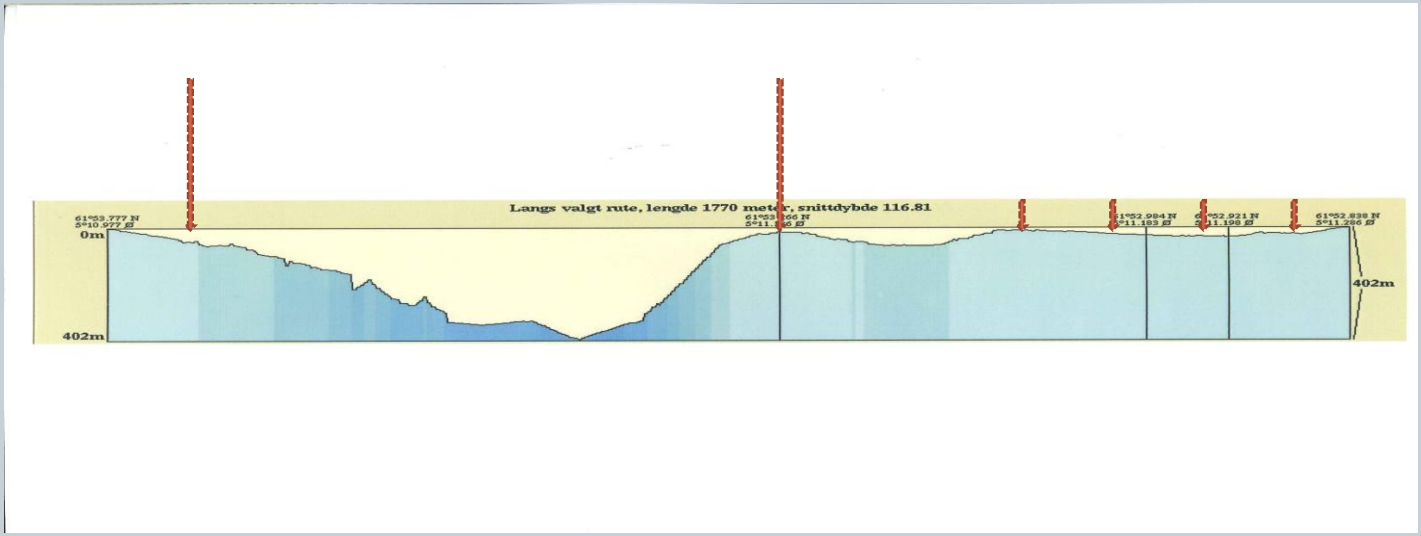
Landfester

- Biskjelneset
- Tunnel og veg til RV 15
- Lett stigende terreng
- Fjellgrunn
- Planlagt dypvannskai

- Tongane
- Veg til FV 616 ved Hamnen
- Flatt terreng
- Fjellgrunn
- Fort fra 2. verdenskrig

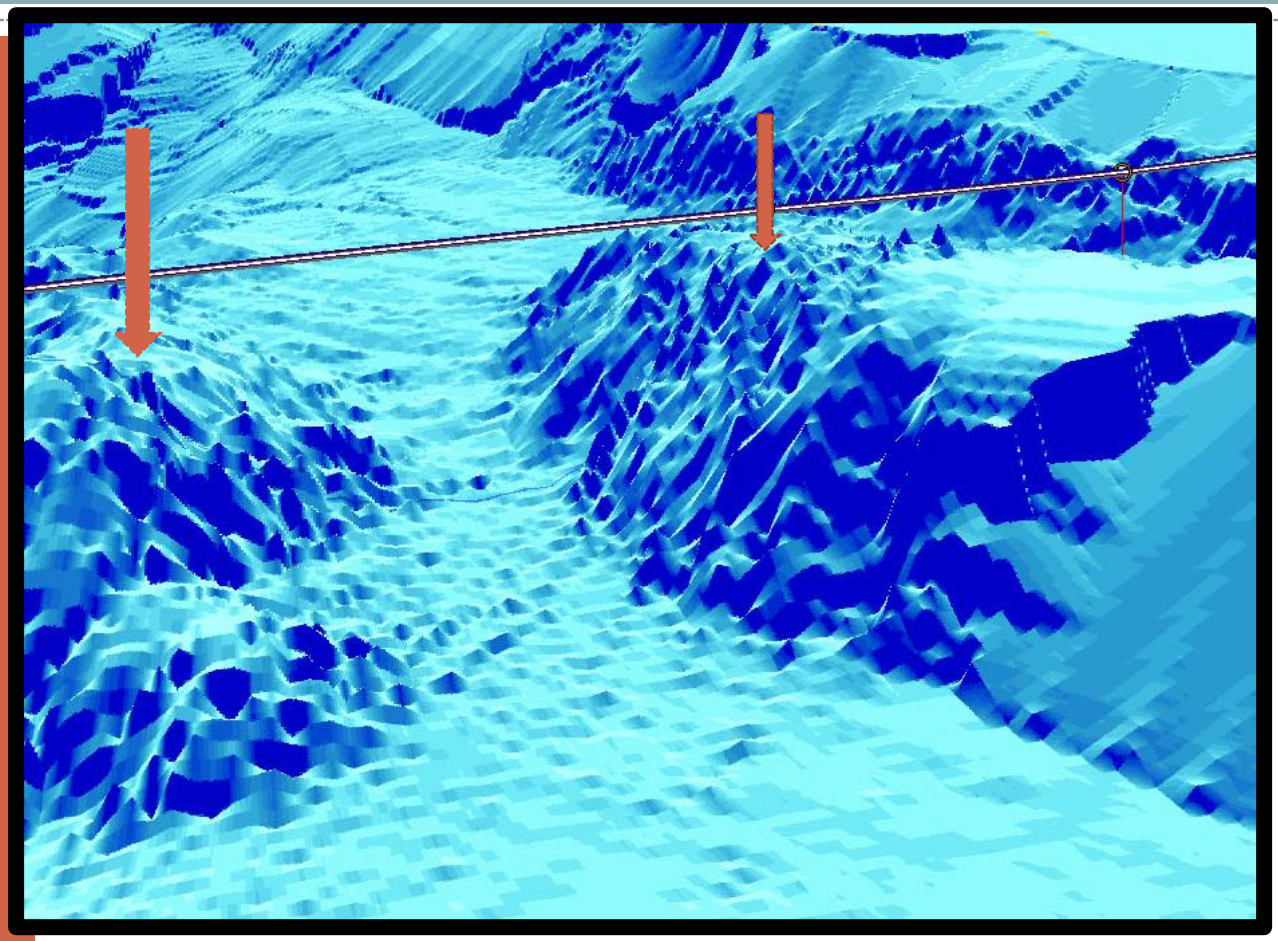
Sjøbunn

- Lengdeprofil fra detaljerte kartplottinger
- Største dyp ca. 400 m
- Grunt midtfjords med 15 m dybde til fjell
- Fra grunne og sydover til Tongane varierende dybde



Detaljert bunnkart med gode fundamenteringsforhold

West Dykkerservice



3D sjøkart, søndre del hovedsøyle til venstre

Geologi

Biskjelneset

- Gneis med foldinger
- en del oppsprekking

Tongane

- Gneis med horisontale lag og lite foldinger
- Lite oppsprukket

Veg og seilingsdata

75 m maks høyde i senter

70 m fri høyde i 300 m bredde

50 m fri høyde i 800 m bredde

Min. seilingsdyp 20 m

Seilingsdyp i senterfelt over 100 m

Innseiling Nordfjord dybde 100 m i 500 m bredde

Hardangerbrua høyde 55 m

Dalsfjordbrua høyde 35 m

- Vegklasse H2, hovedveg
- ÅDT 2000
- Dim. hastighet 80 km/t
- Atskilt gang og sykkelbane
- Vegbredde 7.5 m
- Gangvegbredde 3.0 m
- Skulderbredde 0.75 m
- Totalbredde 12.0 m
- Maksimal stigning 8 %

Alternativ med hengebru

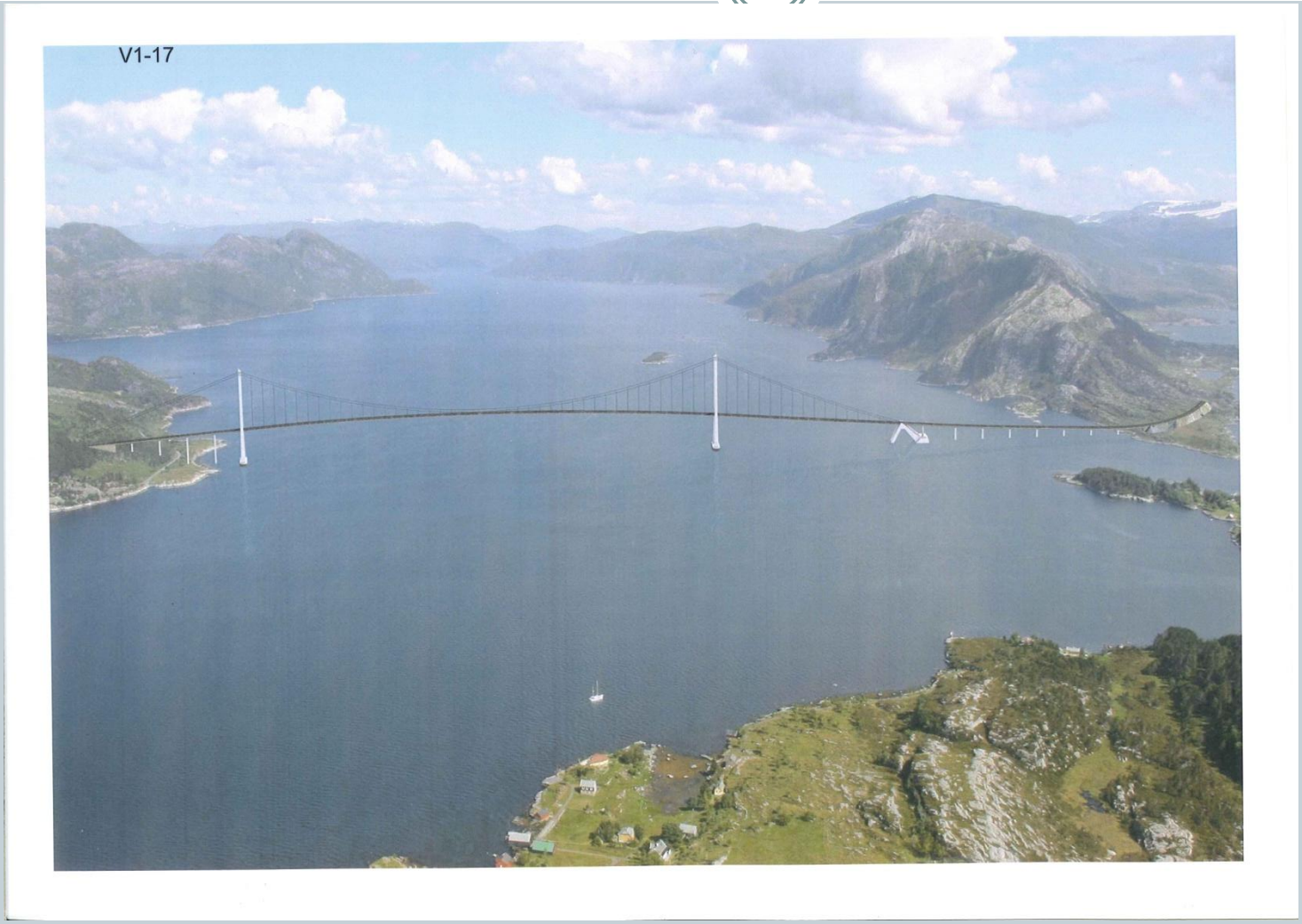
Alternativ 1

- spennvidde 860 m
- totaltallengde 1840 m
- tårnhøyde 171 m
- entreprisekostnad 1.51 mrd
- mva 0.38 mrd
- adm / reserve 0.54 mrd
- **Totalkostnad 2.43 mrd**

Alternativ 2

- spennvidde 980
- totallengde 1840 m
- tårnhøyde 183 m
- entreprisekostnad 1.51 mrd
- mva 0.38mrd
- adm / reserve 0.53 mrd
- **Totalkostnad 2.42 mrd**

Alt. 1 , hengebru 860 m spenn

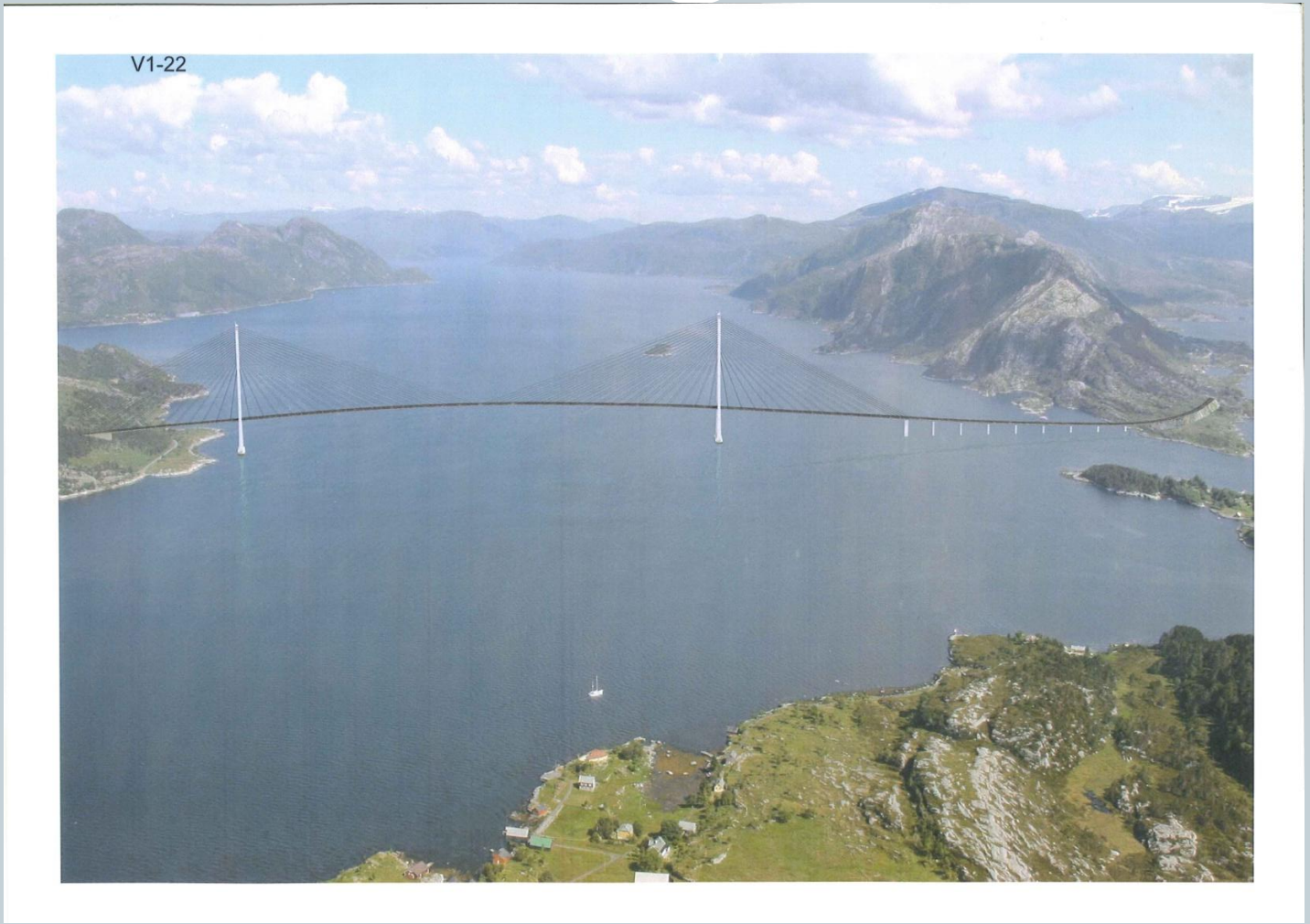


Alt. 1, hengebru 860 m spenn, 3D

Alternativ 3, skråkabelbru

- spennvidde 860
- totallengde 1840 m
- tårnhøyde 236 m
- entreprisekostnad 1.53 mrd
- mva 0.38 mrd
- adm / reserve 0.54 mrd
- **Totalkostnad** **2.45mrd**

Alt 3 : Skråkabelbru ytre Nordfjord



Alternativ 3, skråkabelbru 860 m, 3D

Felles for alle alternativ

- Ingen vesentlige kostnadsforskjeller
- Bygges med kjent teknologi
- Gode fundamenteringsforhold i sjø
- Gode fundamenteringsforhold på land
- Ingen bebyggelse ved landfester
- Kort tilknytning til hovedveg begge sider
- Gode montasjeforhold i beskyttet farvann i sjø
- Brua ligger rett innenfor hovedskipsleia langs kysten

Viadukter

Spennvidde 50 m

- Antall fund på fjell 4
- Antall fund på peler 7
- Kassehøyde 3.0 m
- Lengde 430 m
- **Kostnad 197 mill**

- Fordel :
- **lavest kostnad**
- **10 % - 20 mill**

Største spennvidde 84 m

- Antall fund på fjell 2
- Antall fund på peler 4
- Kassehøyde 4.6 m
- Lengde 430 m
- **Kostnad 217 mill**

- Fordel :
- **Mindre undervannsarbeid**
- **Mindre usikkerhet**

Sammenliknbare hengebruer hovedspenn

• Stordabrua	677 m	2001
• *Bru ytre Nordfjord*		
• *Alternativ 1*	*860 m*	
• *Alternativ 2*	*980 m*	
• Askøybrua	885 m	1992
• Hardangerbrua	1310 m	2013

Sammenliknbare skråkabelbruer

• Skarnsundbrua	530 m	1991
• *Bru ytre Nordfjord*	*860 m*	
• Normandie Bridge, Frankrike	926 m	2010
• Tatara Bridge, Japan	890 m	1999
• Russki Bridge, Russland	1104 m	2012

Videre framdrift

Tekniske planer

- Kommuneplan
- Reguleringsplan
- Trafikkanalyse
- Geologiske undersøkelser
- Nytte / kostnadsanalyse
- Bruplan
- Plan tilstøtende veger
- Plan for containerhavn

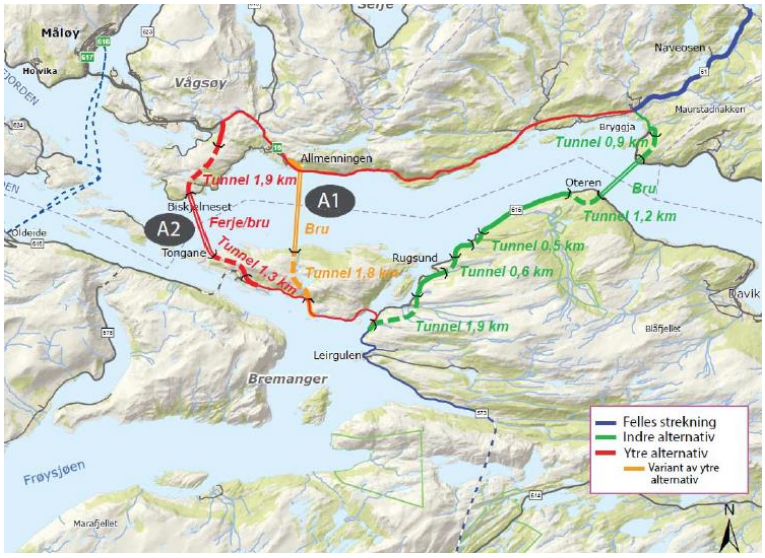
Selskapet

- Egenkapital selskapet
- Finansieringsplan
- Bompengeselskap
- Utbyggingsselskap
- Statens vegvesen bygger

Elegant brukryssing av ytre Nordfjord

Sivilingeniør Helge Hopen AS

Kystvegen Måløy – Florø



Oppdatert trafikk- og finansieringsanalyse

Bergen, 7.6.2019

INNHALD

1 INNLEIING 2

2 BAKGRUNN 3

3 LØYSING OG KOSTNADER 4

3.1 TIDLEGARE LØYSINGSALTERNATIV 4
3.2 NYE VURDERINGAR 5
3.3 OPPDATERT VURDERING 6

4 TRAFIKKGRUNNLAG 7

4.1 TIDLEGARE KALKYLAR 7
4.2 NYE UTGREIINGAR 8
4.3 OPPDATERT VURDERING 8

5 FINANSIERING 10

5.1 FINANSIERINGSMODELL 10
5.2 FERJEAVLØYSINGSMIDLAR 10
5.3 BOMPENGAR 11
5.4 SAMLA VURDERING 11

1 INNLEIING

Kystvegen Måløy – Florø AS arbeider for å realisere eit framtidsretta vegsamband langs kysten mellom Måløy og Florø. I 2014 vart det utarbeidd trafikk- og finansieringsanalyse for to hovudalternativ for Kystvegen mellom Måløy og Florø:

- ei løysing med innkorting av ferjesambandet over Ytre Nordfjord, tunnel Svelgen-Indrehus samt utbetringar på eksisterande veg
- ei løysing basert på fast vegsamband over Ytre Nordfjord.

Trafikk- og finansieringsanalysen vart utført av Sivilingeniør Helge Hopen AS i samarbeid med Rambøll Norge AS på oppdrag frå Kystvegen Måløy – Florø AS.

Oppdragsgjevar har bedt om ei oppdatering av analysen pr. 2019 med utgangspunkt i nye trafikktal og trasevurderingar i Statens vegvesen sin utgreiing av Kystvegen frå februar 2017, og endringar i rammene for bruk av ferjeavløysingsmidlar.

Denne rapporten summerer opp oppdaterte trafikk- og finansieringskalkylar.

Bergen 7.6.2019

2 BAKGRUNN

Kystvegen Måløy–Florø er basert på ein visjon om ein samanhengande bu- og arbeidsmarknadsregion for 45.000–50.000 menneske der det er ikkje meir enn 45 minutts reisetid mellom dei ulike sentra i regionen.

Utviklinga av vegsambandet mellom Måløy og Florø inneheld tiltak for innkorting av eksisterande veg og utbetring av vegstandard. På sikt er det mål om ferjefritt vegsamband ved å byggje bru over Ytre Nordfjord.

Vegtiltaka mellom Måløy og Florø ein del av samla plan for Kystvegen Ålesund–Bergen og er vurdert å vere nøkkelen til å oppnå folketalsvekst og utnytting av eit stort potensial for næringsutvikling langs kysten av Sogn og Fjordane. Visjonen er å byggje ein ny vekstregion i Sogn og Fjordane som kan trekkje til seg folk og nye næringslivssatsingar på linje med andre vekstregionar langs kysten.

Fylkestinget fatta i desember 2009 følgjande vedtak om realisering av kystvegen Måløy–Florø:

«a) Fylkestinget meiner ei rask realisering av 45-minuttarsregionen (samanhengande kystveg Måløy–Florø) vil vere svært viktig for å skape vekst og utvikling knytt til næringsliv på kysten av Sogn og Fjordane, og er ei naturleg vidareføring av Bremangersambandet del 2.

b) Fylkestinget stør kravet om ein statleg regionbyggingspakke for 45-minuttarsregionen, og vil arbeide opp mot statlege styresmakter for å få ein slik pakke realisert.

c) Fylkeskommunen vil samarbeide med berørte kommunar om å få fram eit finansieringsopplegg som syner korleis prosjektet kan realiserast i neste tiårsperiode gjennom finansiering utanom fylket sine ordinære investeringsmidlar, mellom anna gjennom utvida brukarfinansiering og statleg regionbyggingspakke.

d) Fylkestinget er innstilt på å avsette midlar til planlegging av vegparsellane i 45-minuttarsregionen i første del av planperioden (2010–13).»

Eit viktig grunnlag for å kome i posisjon i forhold til igangsetting av formelt planarbeid og sikre prioritering i nasjonale og regionale transportplanar, er å påvise realistiske finansieringsplanar.

I den samanheng er det naudsynt å dokumentere trafikkgrunnlag og vurdere alternative finansieringsmodellar, mellom anna gjennom bruk av innsparte ferjeavløysingsmidlar, momskompensasjon og alternative renteføresetnader.

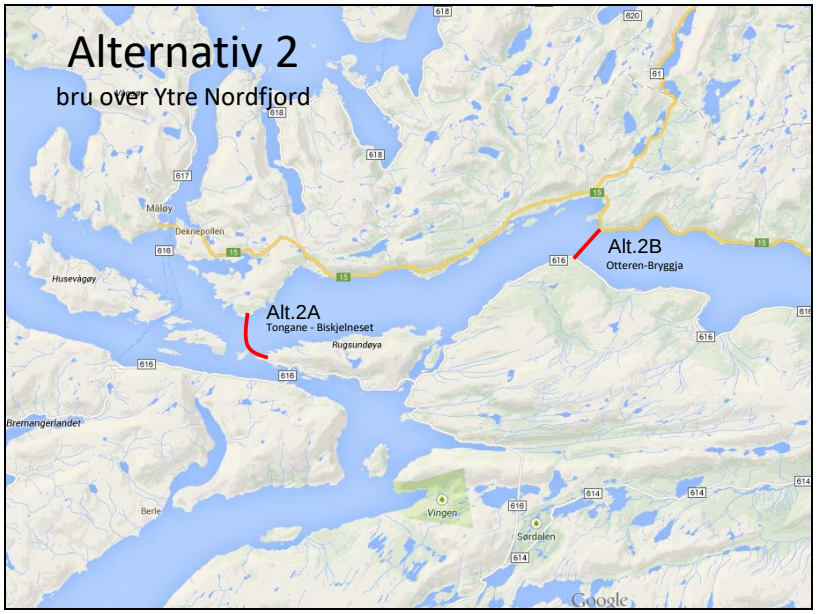
I det etterfølgjande vert det sett nærare på oppdatert trafikkgrunnlag og alternative finansieringsmodellar for bygging av fast vegsamband (bru) over Ytre Nordfjord.

3 LØYSING OG KOSTNADER

3.1 Tidlegare løysingsalternativ

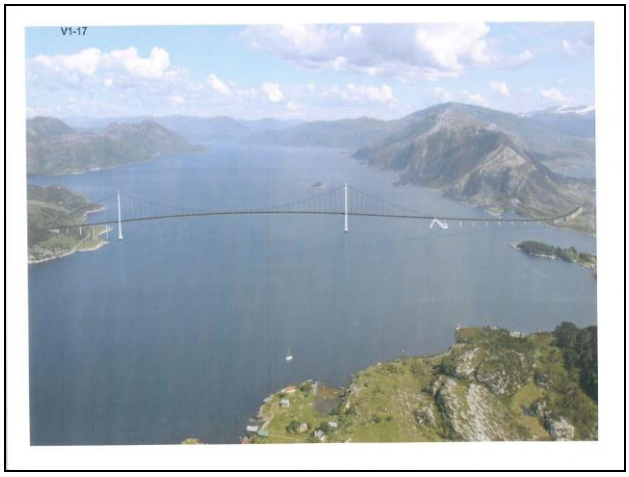
I trafikkanalysen frå 2014 vart det vurdert to ulike traséalternativ for ny bru over Ytre Nordfjord:

Alternativ 2A, Tongane - Biskjelneset (vestre trasé)
Alternativ 2B, Otteren-Bryggja (østre trasé)



Figur 1. Alternative traséar for kryssing av Ytre Nordfjord med bru (trafikkanalyse 2014).

Når det gjeld teknisk løysing og kostnadsoverslag vart det tatt utgangspunkt i skisseprosjekt/utgreiing frå Aas-Jakobsen / rådg. ing. Ragnar Hagen frå januar 2014. Her er alternativ 2A greidd ut i to variantar som hengebru med ulik spennvidde. Totalkostnaden var i 2014 estimert til ca. 2,4 mrd. kr.



Figur 2. Illustrasjon av ny hengebru over Ytre Nordfjord med spenn på 860 meter, traséalternativ 2A (Aas-Jakobsen / R. Hagen, januar 2014).

Når det gjelder tilførselsvegar til ny bru vil kostnadene vere avhengig av kva for vegløysing som vert lagt til grunn. Det er mogleg med rimelege løysingar basert på mest mogleg veg i dagen – eller dyrare variantar der mykje av tilførselsvegane går i tunnel.

Førebels kan kostnadsoverslaga for tilførselsveg estimerast til eit sted mellom 200 og 500 mill.kr. I det vidare er det tatt utgangspunkt i rimelegaste løysing.

Kostnadstal som grunnlag for finansieringsanalysen var pr. 2014 som følgjer:

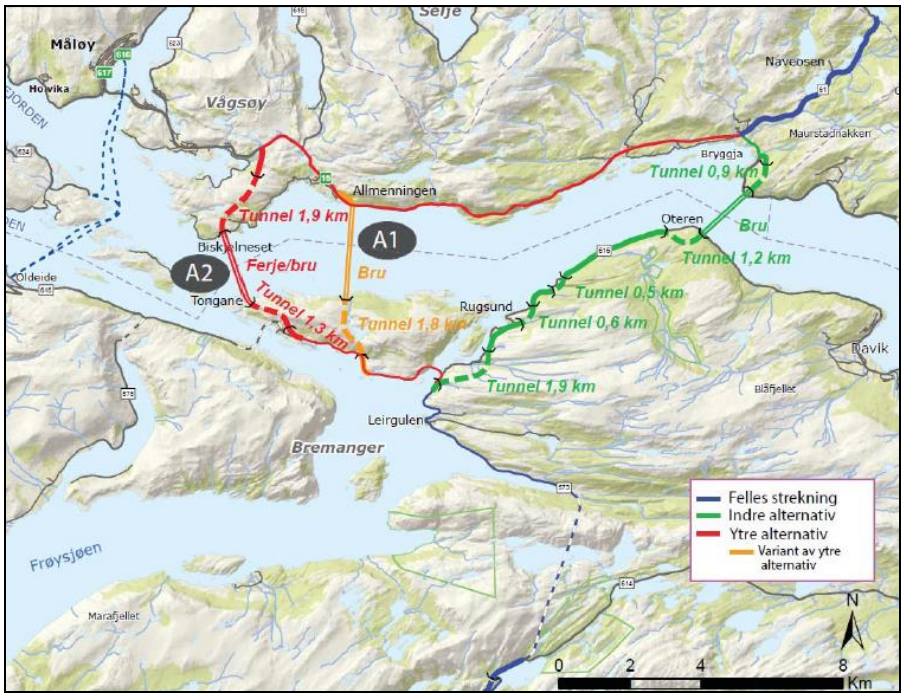
Anleggskostnader, alt 2 A	Mill.kr.
Hengebru	2 420
Tilførselsvegar	202
Sum	2 622
Sum ekskl. mva.	2 209

Alternativ 2B, Otteren-Bryggja er ikkje vurdert vidare. I notat frå Aas-Jakobsen AS datert 18.6.2014 vart det peika på utfordringar med ei spennlengde på ca. 1.600 m. Basert på ei grov vurdering er det estimert ein anleggskostnad som er 2 – 2,5 gangar kostnaden i alternativ 2A.

3.2 Nye vurderingar

Statens vegvesen har i ny utgreiing av Kystvegen frå februar 2017 vurdert alternative løysingar for kryssing av Ytre Nordfjord. Statens vegvesen tilrår ytre alternativ der fleire alternative trasear for fjordkryssing kan vere aktuelle. Vidare planlegging og avklaring av trase vil skje gjennom ein kommuneplan.

Når det gjeld variantane for kryssing i ytre alternativ, er førebels tilråding alternativ A2, Tongane - Biskjelneset



Figur 3. Alternative trasear for kryssing av Ytre Nordfjord som er vurdert i utgreiinga frå Statens vegvesen 2017. Førebels tilråding er alternativ A2.

I delrapporten frå Statens vegvesen om «Alternative trasear Kystvegen Sogn og Fjordane» frå februar 2017 vurdert alternative bruløysingar i ytre alternativ som følgjer:

«I påbyrja kommunedelpanarbeid med kryssing av Nordfjorden ved Tongane – Biskjelneset er det vurdert ulike variantar for bruplassering, ferjeleier og tilførselsvegar. I denne utgreiinga er det valt å rekne på ei av løysingane, medan kommuneplanarbeidet må ta avgjerda på kva som er den beste løysinga innanfor dette alternativet. Andre trasear er ikkje vurdert i denne utgreiinga. Det er kome innspel til ei alternativ bruløysing til Tongane – Biskjelneset. Løysinga har to kortare bruer frå Tongane, vestover via Risøya til Gangsøya. Deretter kryssar ein med lang bru over Nordfjorden til Vemmelsvika. Her er fjorden smalare enn ved Tongane-Biskjelneset. Løysinga kan gjere det mogleg å etablere fastlandssamband til Husevågøy, og soleis avløyse ferja Husevågøy – Måløy. Utfordringane med alternativet er å få stor nok seglingshøgde i Nordfjorden. Dette kan føre til ei relativt lang bru totalt sett. Lengste spenn bli noko over 900 m, mot 860 m på hengebru Tongane - Biskjelneset. I tillegg kan det vera utfordrande å få til eit kryss med veg ned til Gangsøya, då dette må ligge mellom to bruer. Alternativet er likevel interessant, då det avløyser ei ferjestrekning. Det kan difor vera interessant å vurdere denne traseen grundigare, som alternativ til Tongane – Biskjelneset, dersom det vert vedteke bru i denne korridoren.»

Statens vegvesen sitt kostnadsoverslag for brua er 2,8 mrd. kr (side 117 i utgreiinga):

Tabell 8-5: Parsellar på kystvegen som vert tilrådd utbetra på strekninga Sørdalen-Naveosen. Statens vegvesen 2017.

Parsell	Tiltak	Kostnadar
Rugsundøya – rv. 15	Byggetrinn 1 – Nytt ferjesamband	1 mrd. kr
Rugsundøya – rv. 15	Byggetrinn 2 – Bru	2,8 mrd. kr
Bryggja–Naveosen	Utbetre det dårlegaste partiet på strekninga	Ikkje rekna ut*

3.3 Oppdatert vurdering

Kostnadene for bru over Ytre Nordfjord er vanskeleg å estimere før ein har starta opp formelt planarbeid med kommunedelplan og anslags-berekning av ulike alternativ. Forprosjektet frå Aas-Jakobsen / rådg. ing. Ragnar Hagen frå januar 2014 er eit av haldepunkta pr. i dag.

Kostnadstala frå 2014 for bru og tilførselsvegar er oppjustert til 2019-kroner på grunnlag av SSB sin byggekostnadsindeks for veganlegg 2014-2019 (+ 15%). Førebels kostnadstal for ny bru over Ytre Nordfjord er med dette rekna til ca. 2.5 mrd. 2019-kr. ekskl. mva

Statens vegvesen har i utgreiinga for Kystvegen stipulert kostnadene til ca. 2.8 mrd. kr. (inkl. mva.). Dette underbygger rimeleg samsvar mellom kalkylane.

Samla vurdert vert det lagt til grunn ein stipulert anleggskostnad på 2,5 mrd. kr. ekskl. mva.

Kostnadstala må reknast som svært uvisse på dette planstadiet.

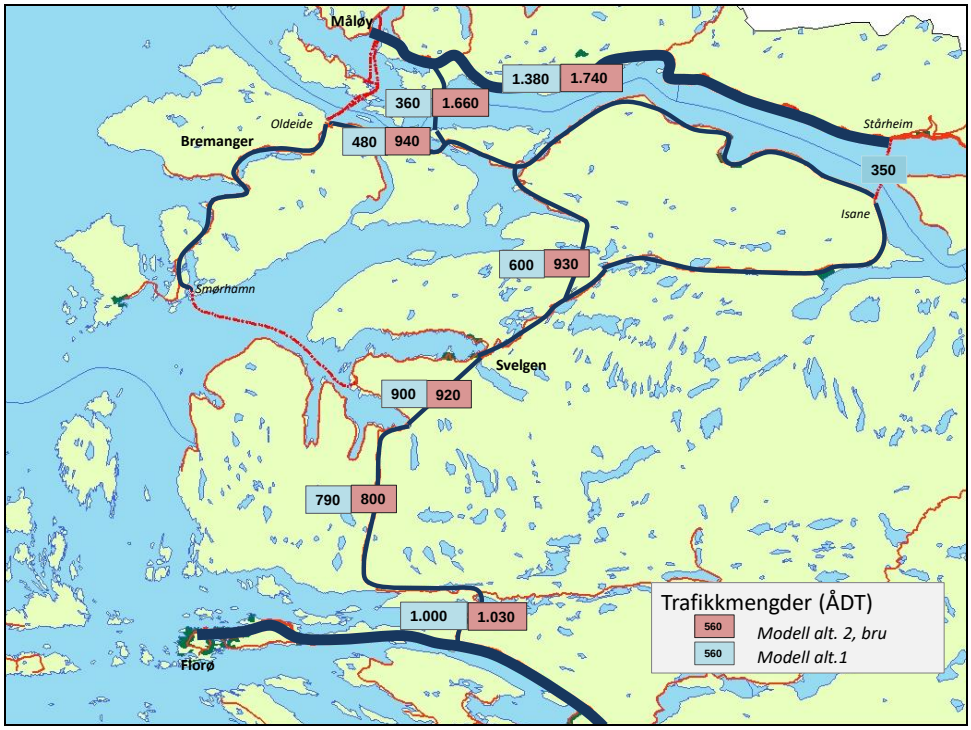
Det kan leggjast til at dersom ein kan få til ei traseløysing via Gangsøya som kan gje fast vegsamband til Husevågøy vil storleiken på ferjeavløysingsmidlane verte større enn eit samband mellom Tongane og Biskjelneset. Kostnadene for denne traseen må såleis vurderast opp mot kva dette kan gje av meirinntekter i form av ferjeavløysingsmidlar når ein startar formell planprosess.

4 TRAFIKKGRUNNLAG

4.1 Tidlegare kalkylar

Trafikkvurderingane frå 2014 var basert på trafikkteljingar og utrekningar med Statens vegvesen sin regionale transportmodell for Region Vest (RTM vest).

Trafikkprognosen for fast vegsamband over Ytre Nordfjord føresett i utgangspunktet gratis bru, dvs. ingen bompengar. Dette er ein illustrasjon på langsiktig trafikkpotensiale. I kapittel om finansiering vert det rekna på forventa trafikkavvising på grunn av bompengar.



Figur 4. Utrekna trafikkmengd på ny bru over Ytre Nordfjord (alt. 2). Trafikknivå 2013. Ingen bompengar.

Utrekningane syner eit trafikkpotensiale på 1.600 -1.700 ÅDT på brua over Ytre Nordfjord pr. 2013 (utan bompengar).

Trafikkanalysen syner at det er først om fremst lokal- og regionaltrafikken mellom Bremanger og Vågsøy (Måløy) som aukar. Den relative trafikkauken mellom Ytre Bremanger og Måløy er stor. Det er indikasjon på endring i trafikkmønster til/frå Svelgen (meir trafikk i retning Måløy, mindre i retning Florø). Dette medfører isolert sett redusert trafikk på Fv.614 sør for Svelgen. Samstundes er det venta auke i regional trafikk mellom Måløy og Florø/Førde. Ser ein desse to endringane i samanheng så kan det forklare uendra trafikknivå på Fv.614 sør for Svelgen.

Trafikkprognosen ved ny bru over Ytre Nordfjord føreset nedlegging av ferjesambandet Stårheim-Isane. Trafikkberekningane syner eit redusert trafikkgrunnlag for brua på ca. 200 ÅDT dersom Stårheim-Isane skal oppretthaldast

4.2 Nye utgreiingar

4.2.1 Statens vegvesen, utgreiinga av Kystvegen (februar 2017)

Statens vegvesen har i «Trafikknotat Kystvegen Sogn og Fjordane» av februar 2017 rekna potensielt trafikkgrunnlag for bru over Ytre Nordfjord til mellom ca.1.500 og 1.900 ÅDT med dagens trafikknivå, avhengig av traseval og føresetnader for resten av Kystvegprosjektet. Berekningane gjeld utan bompengar og trafikkprognose frå 2024, og utan nedlegging av Stårheim - Isane.

Berekningane underbyggjer at tidlegare kalkyle på ca. 1.660 ÅDT pr. 2013 med nedlegging av Stårheim-Isane er eit rimeleg anslag, og det kan konkluderast med at dei nye utrekningane støtter opp om tidlegare kalkylar.

4.2.2 Utgreiing av Rovdefjordsambandet (Norconsult 2018)

Utgreiinga av Rovdefjordsambandet (Norconsult 2018) gir ikkje direkte resultat knytt til ringverknader for kryssing av Ytre Nordfjord, men underbyggjer at bygging av Kystvegen har potensiale for sterk regional utvikling, mellom anna vekst i lengre reiser. Dette kan betraktast som ein støtte til den trafikkveksten som er rekna for kryssinga av Ytre Nordfjord og dei prognosane som ein her legg til grunn. Utdrag frå rapportens hovudkonklusjonar:

«En realisering av Rovdefjordsambandet har i seg et potensial for lokal utvikling. Da ligger vekst i trafikk som en effekt av dette. Dette bekreftes gjennom modellberegningene og understrekes gjennom den kvalitative diskusjonen. Analyseområdet blir et «nytt/endret og mer attraktivt område» for bosetting, for næringslivsaktivitet og for positiv vekst i samfunnet generelt. Men i hovedsak lokalt. En realisering av Rovdefjordsambandet sammen med de andre tiltakene i analysen har derimot i seg et potensial for også større regional utvikling. Her ser man stor vekst i trafikk, spesielt lengre reiser. Dette viser at fv. 61 kan bli en attraktiv regional reiserute, som også medfører større aktivitet langs denne ruten. Med potensial for bosetting og næringsutvikling som søre Sunnmøre ikke opplever med dagens infrastruktur.»

4.3 Oppdatert vurdering

Tidlegare utrekning av trafikkgrunnlag pr. 2013 vert lagt til grunn for oppdaterte trafikkføresetnader pr. 2018 ved å justere tala med registrert trafikkvekst 2013-2018.

Trafikktal frå Nasjonal vegdatabank syner følgjande trafikkutvikling i perioden 2013-18:

Trafikkvekst 2013-2018	Prosent vekst
rv.15 Måløybrua	6 %
rv.15 Totland	9 %
fv.616, Bortnetunnelen	16 %
fv.616, Måløy-Oldeide	14 %

På bakgrunn av ei samla vurdering av desse registreringane ver trafikktala pr. 2013 oppjusterte til 2018- nivå med 10%.

Forventa trafikkgrunnlag for ny bru over Ytre Nordfjord pr. 2018 vert med dette ca. 1.800 ÅDT (utan bompengar og med nedlegging av Stårheim-Isane).

Trafikkgrunnlag med bompengar vert justert tilsvarande:

Alt. låg: ca. 1.300 ÅDT
Alt. høg: ca. 900 ÅDT

Alternativ høg og låg vert lagt til grunn i ulike rekneeksempel med alternative takstnivå for bompengane.

5 FINANSIERING

5.1 Finansieringsmodell

Det vert lagt til grunn tilsvarande finansieringsmodell som for prosjektet fv.659 Nordøyvegen i Møre og Romsdal. Utgangspunktet er at prosjektet er eit fylkesveganlegg som vert finansiert med:

- Fylkeskommunale midlar
- Bompengar

Det er lagt til grunn at eit bompengeselskap vil stå for låneopptak av det som vil vere bompengebidraget i finansieringa. Resten av finansieringa vert dekka av fylkeskommunen.

Kostnadene for fylkeskommunen må sjåast i samanheng med at fylkeskommunen vil få refundert mva.-kostnadene av staten, samt motta ferjeavløysingsmidlar i opp til 40 år.

Fylkeskommunen vil vere ansvarleg for nødvendige låneopptak for å finansiere prosjektet, uavhengig av storleiken på framtidige ferjeavløysingsmidlar.

5.2 Ferjeavløysingsmidlar

Det vert lagt til grunn at prosjektet fell inn under ordninga med ferjeavløysingsmidlar. Storleiken på midlane er ikkje avklart. Førebels utrekning av ferjeavløysingsmidlane kan ein få ved at fylkeskommunen rettar ein førespurnad om dette til Kommunal- og Moderniseringsdepartementet.

Det er fleire faktorar som er avgjerande for utrekning av normerte ferjekostnader som vil danne grunnlaget for avklaring av aktuelle beløp:
- ferjestrekninga sin lengde
- trafikkgrunnlag
- om heile eller delar av sambandet vert nedlagt
- om fleire ferjesamband vert nedlagde (t.d. Stårheim-Isane)
- kalkulerte vedlikehaldskostnader på veg- og bruanlegget som vil erstatte ferja

Departementet har også reglar knytt til bruk av midlane:
- dei kan ikkje nyttast til å dekkje finansieringskostnader for t.d. bompengelån
- dei kan ikkje utgjere meir enn akkumulerte anleggskostnader for ny bru (med fradrag for mva. og bompengedel av finansieringa)

Det er på denne bakgrunn ikkje mogleg å stipulere storleiken på ferjeavløysingsmidlane før det er retta ein formell førespurnad om dette til departementet.

Basert på andre ferjeavløysingsprosjekt og ei grov vurdering av kriteria for ferjeavløysing kan ein som rekneeksempel leggje til grunn eit årleg bidrag på mellom 20 og 30 mill.kr.

Det vert understreka at dette er svært uvisst og berre eit rekneeksempel.

5.3 Bompengar

Basert på oppdatert trafikkprognose og alternative føresetnader omkring takstnivå er det rekna ut at prosjektet kan levere eit bompengebidrag på ca. 1,0 mrd. kr.

Kalkyla er baserte på følgjande føresetnader i to berekningsalternativ:

Føresetnad	Alt. 1	Alt. 2
Takstnivå	Som dagens ferjetakst	Dagens ferjetakst + 40%
Trafikkgrunnlag (2018-nivå)	1.300 ÅDT	900 ÅDT

Kalkylane har følgjande felles føresetnader:

Byggjetid:	2026-2029
Opning:	2030
Årleg trafikkvekst:	0,5% 2019-2029, 1,5% etter opning fram til 2040, deretter 0%
Lånerente:	5,5% første 10 år, deretter 6,5%
Nedbetalingstid:	15 år

Finansieringsberekningane syner at med desse føresetnadene vil bompengebidraget vere:

- 950 mill. kr. i alt. 1
- 1.050 mill.kr. i alt. 2

Kalkylane syner at potensiell redusert trafikkgrunnlag på grunn av høge takstar kan gje stor trafikkavvising slik at netto bompengebidrag ikkje aukar vesentleg sjølv om takstane aukar samanlikna med ferjetaksen. Dette kan indikere at det kan vere fornuftig å leggje opp til å halde takstane om lag på same nivå som noverande ferjetakst.

Samla vurdert kan bompengebidraget på denne bakgrunn estimerast til ca. 1,0 mrd kr.

5.4 Samla vurdering

Oppsummering av mogleg finansieringsplan vert som følgjer:

Førebels kostnadsoverslag:	2,5 mrd kr. (ekskl. mva)
Bompengebidrag:	1,0 mrd. kr.
Fylkeskommunal finansiering:	1,5 mrd. kr.

Tala er grove og inneheld stor uvisse.

Fylkeskommunen må i tillegg forskottere mva. kostnadene, men får disse refundert av staten.

Den fylkeskommunale finansieringa på 1,5 mrd. kr. må sjåast i lys av potensielle ferjeavløysingsmidlar som vil bli tilført årleg i inntil 40 år. Rekneeksempel basert på eit bidrag på mellom 20 og 30 mill.kr. årleg syner at fylkeskommunen kan betene eit lån på ca. 400 -500 mill.kr. med ein låneperiode på 20 år og eit rentenivå på 4,0%.

Dette indikerer at fylkeskommunens netto kostnad i finansieringsopplegget vert om lag 1,0 mrd. kr. med dei føresetnadene for anleggskostnader og ferjeavløysingsmidlar som her er vist. Aktuell finansieringskjelde for dette vil vere ordinere fylkesmidlar i regional transportplan.

Kystvegen Måløy-Florø må realiserast

Dette innspelet er på vegne av 102 verksemder i kommunane Kinn og Bremanger, med totalt 3767 tilsette og ein årleg omsetnad på mellom 13 og 15 milliardar kroner

For utviklinga av næringslivet langs kysten og vidare vekst i våre verksemder, så er det heilt avgjerande at kystvegen frå Måløy, via Svelgen, til Florø, vert realisert; og at ein no kjem i gang med realiseringa av første prosjekt som er fv 614 Svelgen-Indrehus. I tillegg må ein starte arbeidet med planlegginga av ferjeavløysingsprosjektet mellom Tongane og Biskjelsneset i ytre Nordfjord.

Ein styrka infrastruktur langs kysten vil betre tilgangen til arbeidskraft, knyte saman fagmiljø, sikre lågare transport- og produksjonskostnader, auke veksten og lønnsemda i bærekraftige framtidsnæringar, samt bidra til lågare utslepp gjennom betra tilgang til hamner for å få gods over frå veg til sjø.

Kystvegen Måløy-Florø knyter saman kommunane Stad, Kinn, Bremanger og Sunnfjord til ein felles bu- og arbeidsmarknad på ca 50.000 innbyggjarar. Det er det enkeltprosjektet i tidlegare Sogn og Fjordane som har desidert størst effekt på utvikling av større bu- og arbeidsmarknader, då det knyt saman nær halvparten av alle innbyggjarane i det tidlegare fylket.

Næringslivet langs kysten har i mange år framheva viktigheita av Kystvegen, og kva det betyr for vidare vekst og utvikling. Vi ber no om at dette vert teken på alvor av Fylkestinget, og at ein kjem i gang med realiseringa.

Vi vil peike på «Regional strategisk plan for kysten», som Fylkestinget i Sogn og Fjordane vedtok i juni 2018. Planen sitt hovudmål er å skape «ein kystregion som er attraktiv, med folkevekst, vekst og berekraft i næringslivet og fleire gjestande». Planen inneheld fire satsingsområder, blant anna «knyte saman kysten med betre infrastruktur» og «auka skaparkrafta og evna til nyskaping». Dette er målsettingar som bør forplikte politikarane til å handle, og bidra til den utviklinga dei sjølv har vedteke at dei ynskjer.

Vi har ei forventning til at Vestland fylke løfter kommunikasjon langs kysten høgare i prioriteringane i åra framover, då kysten frå Bergen og nordover i liten grad får positive lokale og regionale effektar av riksveginvesteringar. Dette vil være heilt avgjerande for konkurransekrafta til næringslivet, og sikre vekst og verdiskaping i åra framover.

Med helsing

Net Partner AS
Easyform AS
Skipskompetanse AS
Fjord Services AS
Baug Boats AS
Fjord Marin Invest AS
Flora Industri og Næringsforening
Fjord Offshore AS
Skibenes & søn AS
Sætren AS

Fjord Shipping AS
Local Host AS
Vest-Norges Fiskesalslag
Selstad AS
Sea Technology AS
Måløy Verft AS
CENS AS
Baatbygg
Coast Seafood AS
Måløy Treningssenter
Måløy Vekst
Stadyard AS
Verlo AS
Babord Group AS
Havstjerna AS
Havstjerna Eigedom AS
Iglandsvik b&b
Tømrerfirma Lågeide & Nesbakk AS
Havfront
Ferstad installasjon
Spar Bremanger
Byggtorget Ytrehus Sag
Bremanger Bygg AS
Hydraulikk og Motor AS
Dimeq AS
Pro Ocean Crew AS
Per Arild Frøyen
Regnskapsoptimisten AS
Kaia Mat og Service AS
Pelagia avd Kalvåg, Fiskeindustrien på Kalvøya Kalvåg
A til Å Grafisk Design og Media AS
AB Eiendom AS
Accountor Førde AS
Advokatfirmaet Blikra, Slotterøy & Fonn avd Florø AS
Allbygg Florø
Auto 8 8 Forum . Avd Florø
Avinor Florø Lufthamn
BB Servicesystem AS
Byggservice AS
Deloitte AS
DK Ferdigbetong AS
Ecit Sogn og Fjordane As
Equinor ASA
Ewos AS
Fanevik Bygg AS
Fjord 1 AS
Flora Hamn KF
Florø Rør AS
Fokus Elektro AS
Folkeuniversitetet Vestlandet

Grind AS
GS Maskin AS
HippHipp Flora
INC Invest AS
IOS Tubular Management
iVest Consult AS
Jon Strømsnes AS
K. Jansen AS
Kinn Regnskap AS
Kruse AS
Kvartal 28 Florø AS
Local Host AS
LP Trading AS
Marø Havbruk AS
Multi Maritime AS
NAV Flora
NCC Norge AS
Neptun Energy Norge AS
Niprox Technology AS
Nor Tekstil AS
Norblikk AS
Norwell
Novaform Førde As
Origod AS
Petroleum Services AS
PWC AS
Proffpartner Florø/Snorre Jernvare AS
Quality Hotell Florø
Ramco Norway AS
Ramsdal Maskin AS
SAR AS
SFE Nett AS / Linja
Slakteriet AS
Solvens AS
Sparebanken Sogn & Fjordane
Sparebanken Vest
Tess Nord AS
Trygve Ullaland AS
Vestlandshus Florø AS
Vestnes Ocean AS
Victoria Hotell Florø AS
Walcon Maritime AS
Westcon Yards Florø AS

Masfjorden Arbeidarparti
V/ Leiar Britt Inger Myhr
Austfjordvegen 2700
5981 Masfjordnes

Masfjordnes, 29.03.22

Vestland fylkeskommune
Postboks 7900
5020 Bergen

HØYRINGSINNSPEL TIL RTP- ØKONOMISK HANDLINGSPROGRAM OG INVESTERINGSPROGRAM.

Vi viser til høyringsbrev vedkommande økonomisk handlingsprogram og investeringsprogram for Regional transportplan 2022 – 2033.

Masfjorden Arbeidarparti vil med dette påpeike:

1. Bruprosjektet «Masfjordsambandet» er verken tatt inn som «nye veganlegg» i tabell for investeringar s. 13 eller i tekst «nye veganlegg» s. 15. Prosjektet bør også omtalast i pkt. 5.7.4 s. 32 «Ferjeavløysingsprosjekt», då prosjektet er vedtatt støtta i fylkestinget 12.12.2017.

   I tekst for «andre store vegprosjekt» s. 27 -28 med mogleg oppstart i perioden 2023 -2027 og fram til 2033, er prosjektet til 1,2 milliard heller ikkje omtala. Prosjektet bør takast med, då ein kan forvente ei handsaming av saka i departement/ Storting for inneverande planperiode.

2. Bompengefinansieringa av «Masfjordsambandet» er ikkje tatt inn som mogleg framtidig bompengeprosjekt under avsnitt «Veg- og bompengepakkar», s. 14. Dette må det også rettast på, med bakgrunn i same sak og vedtak frå 2017.

3. Vi ser svært positivt på at utbetring av Risnes bru er komen med i 1. investeringsperiode.

Både Masfjordbrua og Risnesbrua er svært sentrale prosjekt for utviklinga av regionen mellom Fensfjorden og Sognefjorden. I ytre deler av Gulen (Sløvåg og Skipavik), finn ein to store næringsområde med rask vekst. Til dømes er lokal hjørnesteinsbedrift med i satsinga på havvindprosjekt, eit viktig ledd i å nå klimamåla, og her med oppstart allereie i 2022. Masfjordsambandet er eit nødvendig samband med effektiv tilknyting til E39 mot Bergen heile døgnet og heile året, og serdeles viktig for å møte denne veksten og satsinga. Ved ulykke, ras eller liknande, som dessverre hender ved jamlege mellomrom, ser også at Masfjordsambandet vil vere eit godt alternativ som omkøyringsveg.

Beredskap i kommunen og internkommunikasjon er i tillegg eit viktig argument for å få realisert Masfjordbrua. Aktørar i kulturlivet og den kommunale drifta av heimetenester, skular og barnehagar, er særs hemma av at det berre er ferjeoverfart 1 gong i timen. Dette motverkar utviklinga av kommunen, og all innsats for å hindre folketalsnedgang og reduksjon i det allereie låge barnetalet.

Eit viktig og gjennomarbeidd regionalt prosjekt har "forsvunne" frå RTP, og Masfjorden Arbeidarparti påpeikar at dette «gryteklare» ferjeavløysingsprosjektet **må** synleggjerast i økonomisk handlingsprogram og investeringsprogram for RTP.

Vi oppmodar samstundes fylkesordførar, og andre fylkespolitikarar, til å vere pådrivar og etterspørje sakhandsaminga av bompengesøknad og ferjeavløysingsprosjektet i departement og Storting.

Vi imøteser endring av planen på bakgrunn av høyringsinnspelet vårt og tidlegare vedtak i fylkestinget 12.12.2017 om etablering av Masfjordsambandet.

Med vennleg helsing

Masfjorden Arbeidarparti

Britt Inger Myhr
Leiar

Vestland Fylkeskommune

HØYRINGSUTTALE RTP VESTLAND 2022-2033. 31.08.2021

Næringslivet i Gulen og Masfjorden er i positiv og sterk utvikling. Ved tilrettelegging av sjønære næringsareal som Byrknes, Skipavika, Sløvåg, Hosteland, Masfjordnes og Kvingo har det skjedd ei vekst i etableringar innafor mange viktige bransjar. Årleg omsetning for næringslivet på aksen Byrknes – Kvingo utgjer nærare 5 mrd. kroner. Det er god inntjening og skattegrunnlaget gir eit ikkje uvesentleg bidrag til storsamfunnet. Like fullt, og kanskje vel så viktig er framtidsplanane.
Det føreligg mange store investeringsplanar som allereie er igangsatt eller som ventar på arealavklaringar i kommunal regi.
Vidare utbygging av fiskeforedling på Byrknesøy, elektrifisering av havbruksanlegg, oppdrett/rasanlegg på Mjømna, landbasert oppdrett i Skipavika, treforedling i Skipavika, terminalar for havvind montering, dokk og bunkersanlegg i Sløvåg, pukkverk både i Sløvåg og Skipavika, service og handelsbygg i Sløvåg, Hosteland og Masfjordnes. Til saman utgjer dette 2-sifra mrd. beløp.

Havbruk og foredling for eksport, pukk- og grus eksport, olje- vind- og maritim service, avfallshandtering, bygg- og maskinentreprenørar samt varehandel retta mot det regionale næringslivet. 2 av dei største lakseslakteria i Vestland fylke ligg her i Gulen.
Vidare er reiselivsnæringa godt utbygd, med fleire godt etablerte verksemder m.a. Skjerjehamn og Nautesund camping. Tilrettelegging for bubilar fleire stader er også med å trekke opp tilreisande til desse 2 kommunane på nordsida av Fensfjorden.

Dessverre har regulariteten på dei 2 ferjene over hhv, Fensfjorden og Masfjorden vore eit hinder for effektiv kommunikasjon til og frå marknadane våre. Særleg fisk som skal fraktast vidare til Europa treng rask og forutsigbar kommunikasjon. Uvarsla innstillingar av ferja Leirvåg – Sløvåg og liten kapasitet på kabelferja Duesund - Masfjordnes gjer at vogntog ofte må dirigerast rundt E-39 Romarheimsdalen med både lengre køyretid, høgare dieselforbruk og fare for å misse viktige avgangar eller oppdrag. I tillegg får konsekvensar for arbeidstakarar til og frå arbeid.
Vi er glad for dei tiltaka som alt er på plass på Fv-570 Kvingo – Einestrand men det trengs framleis oppgraderast feire flaskehalsar her. Det same gjer det på strekninga Byrknes – Sløvåg på Fv-5582.
For vår del er det avgjerande at fylkeskommunen gir løyve til bruk av modulvogntog ettersom slike vil i større grad brukast på dei vdare transportetappane ut i Europa.

Næringslivet her har ved fleire høve sendt brev til hhv. Hordaland og Sogn og Fjordane Fylkeskommunar om at den prosjekterte Masfjordbrua må startast opp, ikkje minst etter at det vart kjent i 2017 at sambandet hadde fått tilsagn om statlege ferjeavløysingsmidlar, ca. 1 mrd. kr.
No er det svært avgjerande for den vidare veksten i Gulen og Masfjorden at denne brua vert prioritert i RTP for Vestland i perioden 2022-2033. Det same gjeld regional næringsplan for Vestland.

Hovudmåla i den nye RTP-en for Vestland utgjer m.a. effektivitet, tryggleik og bærekraft samt å vere framtidsretta. For næringslivet i vår region, som ikkje er heilt uvesentleg i fylkessamanheng heller, ja så gjeld det å tilretteleggje. Vi som næringsaktørar skal byggje og utvikle regionale arbeidsplassar og ivareta arbeidskrafta vår. Kommunane må ta ansvar for tilrettelegging med areal, bustadetableringar

og offentleg tenestetilbud. Fylkeskommunen er vegeigar og må ta ansvar for effektiviseringa og trykkleiken på desse.

Våre høyringsmerknader til RTP for Vestland 2022-2033 vert slik:

- Prioritere Masfjordsambandet med rask oppstart for å nytte ferjeavløysingsmidlane som alt er gitt tilsagn om.
- Betre regulariteten på ferjesambandet Leirvåg – Sløvåg, helst ved ei ekstra ferje.
- Utbetre flaskehalsar på strekningane Byrknes – Duesund, Kringla – Duesund og Masfjordnes – Andåskrysset, E-39 og at desse strekningane vert sett på som viktige næringsvegar inn mot Fv-57 og E-39.

Med helsing
Næringslivsaktørar i Gulen og Masfjorden

Ola Braanaas
Firda Seafood as

Kenneth Birkeland
Norva 24 Vest as

Lars Hellandsjø
Skipavika Næringspark as / Skipavika Terminal as
Kvantum as

Irene K. Wergeland
Gulen og Masfjorden Næringsråd

Trygve Wergeland
Wergelandgruppen

Jan-Øyvind Jørgensen
DC Halvik Aggregates as

Håkon Birkeland
Birkeland Entr.forretning as

Bjørnar Birkeland
Entreprenør A. Birkeland as

Lars Narverud
Alexela Sløvåg as

Torgeir Eide
Eidsbotn Handel as

Marianne Ulvatn
Nordbygda Senter as

Egil Sagstad
Reknes Byggevarer L/L

Bjarte Andvik
Sandnesbutikken as

Frode Haugsvær
Frode Haugvær Maskin as

Kariann Ekren
Kvingo Nærkjøp as

Svein Eivind Gilje
Engesund Fiskeopdrett as

Mowi, avd. Kvingo

og offentleg tenestetilbud. Fylkeskommunen er vegeigar og må ta ansvar for effektiviseringa og trykkleiken på desse.

Våre høyringsmerknader til RTP for Vestland 2022-2033 vert slik:

- Prioritere Masfjordsambandet med rask oppstart for å nytte ferjeavløysingsmidlane som alt er gitt tilsagn om.
- Betre regulariteten på ferjesambandet Leirvåg – Sløvåg, helst ved ei ekstra ferje.
- Utbetre flaskehalsar på strekningane Byrknes – Duesund, Kringla – Duesund og Masfjordnes – Andåskrysset, E-39 og at desse strekningane vert sett på som viktige næringsvegar inn mot Fv-57 og E-39.

Med helsing
Næringslivsaktørar i Gulen og Masfjorden

Ola Braanaas
Firda Seafood as

Kenneth Birkeland
Norva 24 Vest as

Lars Hellandsjø
Skipavika Næringspark as / Skipavika Terminal as
Kvantum as

Irene K. Wergeland
Gulen og Masfjorden Næringsråd

Trygve Wergeland
Wergelandgruppen

Jan-Øyvind Jørgensen
DC Halvik Aggregates as

Håkon Birkeland
Birkeland Entr.forretning as

Bjørnar Birkeland
Entreprenør A. Birkeland as

Lars Narverud
Alexela Sløvåg as

Torgeir Eide
Eidsbotn Handel as

Marianne Ulvatn
Nordbygda Senter as

Egil Sagstad
Reknes Byggevarer L/L

Bjarte Andvik
Sandnesbutikken as

Frode Haugsvær
Frode Haugvær Maskin as

Kariann Ekren
Kvingo Nærkjøp as

Svein Eivind Gilje
Engesund Fiskeopdrett as

Mowi, avd. Kvingo

Kopi: Gulen kommune, Masfjorden kommune

Fra: John Torsvik[john.torsvik@kvantum.as]
Sendt: 30.03.2022 22:12:59
Til: Vestland fylkeskommune[post@vlfk.no]
Tittel: Innspel til økonomisk handlingsplan og investeringsprogram 2022-2033, RTP for Vestland Fylkeskommune

---

Masfjorden Høgre viser til heimesida til Vestland Fylkeskommune om innspel til utkastet for økonomisk handlingsprogram og investeringsprogram RTP 2022-2033.

Søkjer ferjemidlar til Masfjordbrua - Hordaland fylkeskommune

Hordaland Fylkesting vedtok 12.12.2017 å sende søknad om ferjeavløysingsmidlar i tråd med tilsagn same året frå KMD samt vedtak om å sende bompengesøknad for Masfjordbrua.

Når no Vestland Fylkeskommune skal vedta ny RTP for hhv. sine game fylker Hordaland og Sogn og Fjordane, er det å forventa at vedtak frå 2017 i Hordaland Fylkesting vert tatt med vidare i nytt handlingsprogram og investeringsprogram for 2022-2033
på same som frå Sogn og Fjordane fylkesting. Masfjorden Høgre viser til at det er gjort fylkespolitiske vedtak om hhv. bompengefinansiering av Masfjordbrua og ferjeavløysing for sambandet Duesundøy – Masfjordnes på FV-570.
Prosjektet er ferdig regulert og har vore gjennom KS2 handsaming.

Masfjorden Høgre viser til at det føreligg eit samrøystes vedtak i Masfjorden kommune om å medfinansiere prosjektet gjennom kommunal fondsavsetjing samt å sende bompengesøknad ved å forlenge ferjebilletteringa ein periode for å
få eit meir forutsigbart samband over sundet i Masfjorden.
Sidan Hordaland fylkeskommune gjorde sitt vedtak i 2017 har det også vore ein stor vekst i næringsutviklinga i denne regionen, og næringslivet i Gulen og Masfjorden har sendt innspel om Masfjordbrua til RTP planarbeidet for 2022-2033.

Masfjorden Høgre undrar seg over at Masfjordbrua ikkje er nevnt hverken under bompengeprosjekt eller ferjeavløysingsprosjekt i utkastet, sjølv om prosjektet har vore gjennom fleire kvalifiserande prosessar som KS2
og godkjenning i departementet, allereie i 2017.
Sidan den gong har Stortinget vedtatt fleire forbedringar rundt finansieringa av ferjeavløysingsprosjekt i fylkeskommunal samanheng slik at det skulle liggje til rette for eit investeringsprogram for eit så viktig regionalt prosjekt som Masfjordbrua er.

Under her utdrag frå vedtak i Hordaland Fylkesting i 2017, samt vedlagt bompengesøknad og innspel til RTP frå næringslivet i Gulen og Masfjorden.

Vi håper på tilslutning av Fylkestinget i Vestland.

Med helsing
Masfjorden Høgre
John Torsvik, leiar

Hordaland fylkesting vedtok 12. desember å søkja om ferjeavløysingsmidlar til Masfjordbrua. Vedtaket vart gjort med 50 (Ap, H, Frp, KrF, Sp, V) mot 7 (SV, MDG, Raudt) røyster.

Publisert 12.12.2017, 17:56 av KommunikasjonEndra 12.12.2017, 18:02

Fylkestinget sitt vedtak:

1. Fylkestinget støttar Masfjorden kommune sitt ønske om å byggja prosjektet Fv570 Masfjordsambandet/Masfjordbrua.

2. Fylkestinget vedtek å senda søknad om ferjeavløysingstilskott.

3. Fylkestinget merkar seg at fleirtalspartia på Stortinget har tinga ein gjennomgang av ordninga ved budsjettforliket november 2017. Fv570 Masfjordsambandet/Masfjordbrua må fullfinansierast inkludert kapitalkostnader, av ferjeavløysingsmidlar, bompengar og kommunale tilskott.

4. Fylkestinget vedtek å senda bompengesøknad for Fv570 Masfjordsambandet/Masfjordbrua, datert 16.11.2017, med følgjande bompengeopplegg:

4.1 Fylkestinget vedtar at Hordaland fylkeskommune gir sin tilslutnad til at prosjektet Masfjordsambandet blir delfinansiert med bompenger og syner til Masfjorden kommune har slutta seg til forslaget frå Statens vegvesen.

4.2 Det vert lagt til grunn ei styringsramme for prosjektet på 1 200 mill. 2017-kr og ei kostnadsramme på 1 400 mill. 2017-kr. Rammene er fastsett etter ekstern kvalitetssikring (KS2). Bompengebidraget er førebels rekna til om lag 180 mill. kr. Masfjorden kommune bidrar med totalt 40 mill. 2017-kr. Hordaland fylkeskommune finansierer resten av beløpet, om lag 980 mill. kr inkl. mva-kompensasjon. Fylkestinget føreset at det fylkeskommunale bidraget inkludert kapitalkostnader, vert finansiert av ferjeavløysingsmidlane.

4.7 Kostnadsauke utover prisstiginga opp til kostnadsramma for prosjektet skal dekkast med fylkeskommunale midlar og bompengar etter same

prosentvise fordeling som innanfor styringsramma. Eventuelle overskridingar ut over kostnadsramma er fylkeskommunen sitt ansvar.
4.8 Om inntektene vert høgare og/eller finansieringskostnadene lågare enn føresett, skal bompengetaksten reduserast eller bompengeperioden kortast ned. Endeleg takst- og rabattsystem skal leggast fram for lokalpolitisk handsaming i god tid før innkrevinga tek til.
4.9 Om det etter at innkrevinga er igangsett viser seg at bompengeselskapet sin økonomiske situasjon gjer det naudsynt, kan bompengeselskapet, etter avtale med Vegdirektoratet, auka gjennomsnittstaksten med inntil 20 pst. ut over prisstigninga og/eller forlenga innkrevingsperioden med inntil 5 år.
4.10 Hordaland fylkeskommune garanterer med sjølvskuldnarkausjon for nødvendige bompengelån 250 mill. kr for utbygging av Masfjordsambandet gjeve dei føresetnadane og vilkåra som er omtala i saka.

5. Endeleg vedtak om prosjektet og finansiering vert å koma tilbake til utan at fylkeskommunen forpliktar seg ved oversending av søknad om ferjeavløysingstilskott og bompengesøknad.

6. Fylkestinget meiner at auke i klimagassutslepp skal kompenserast i framtidige klimabudsjett for å ivareta fylkets ambisjonar om kutt i klimagassutsleppa.»

I saksutgreiinga vert det vist til at Masfjordbrua ikkje er forankra i Regional planstrategi 2016 - 2020 eller i Regional Transportplan 2018 -2029. Prosjektet er først og fremst aktualisert grunna Stortinget sitt vedtak i 2016 om alternativ bruk av ferjetilskot for fylkesvegferjer, omlegginga av kostnadsnøklane for ferje frå 2018 og eit sterkt lokalt engasjement for å byggja bru over Masfjorden.

Fv. 570 Masfjordnes – Duesund
Masfjordsambandet

Forslag til delfinansiering med bompenger

Grunnlag for lokalpolitisk behandling

Illustrasjon: Masfjordsambandet sett fra Skarvetangen

Statens vegvesen Region vest

Bergen 16.11.2017

Innhold

1. Innledning 3
2. Omtale av prosjektet 4
   2.1 Masfjordsambandet 4
   2.2 Tilkomstveier 5
   2.3 Prosjektkostnader 5
3 Planer og vedtak 5
4. Trafikkgrunnlag 6
   4.1 Forprosjekt fra 2012 6
   4.2 Oppdatert regional transportmodell (RTM 2016) 6
   4.3 Oppdatert trafikkgrunnlag 7
   4.4 Trafikkvekst etter bruåpning 9
5 Bompengeopplegg 9
   5.1 Nytteprinsippet 9
   5.2 Innkrevingsformer 9
   5.3 Bomstasjonsplassering 9
   5.4 Bompengetakster 11
6. Finansieringsplan 12
   6.1 Bompenger 13
   6.2 Kommunale midler 14
   6.3 Fylkeskommunale midler 14
7. Utbyggingsplan 15
8. Håndtering av usikkerhet – følsomhetsberegninger 15
9. Vurdering av privat ferjedrift 16
10. Tilrådning 16

1. Innledning

Masfjorden kommune ligger på nordøstsiden av Fensfjorden/Austfjorden nord i Hordaland fylke, og grenser til kommunene Gulen og Høyanger i Sogn og Fjordane fylke, samt Modalen og Lindås kommuner i Hordaland fylke. Kommunen ligger på begge sider av den 24 km lange *Masfjorden* som deler kommunen i to. Kommunen er relativt spredt befolket, og bosetningen finnes hovedsakelig langs Fensfjorden/Austfjorden ved Masfjordnes og Kvingo, samt områdene ved Matre i øst og Hosteland i nord. Første kvartal 2017 var det 1 709 innbyggere i kommunen.

E39 går gjennom Matre og binder den østre delen av kommunen til Lindås og Bergen. Fylkesveg 570 går langs Fensfjorden/Austfjorden og binder kommunen sammen med Gulen kommune samt Lindås kommune gjennom ferjesambandet fv. 57 Leirvåg – Sløvåg.

Kommunehuset ligger på Masfjordnes ved fjordens munning, der kabelferjen Fjon-M ble satt i drift på ferjesambandet fv. 570 Masfjordnes-Duesund våren 2002. Ferjen kan frakte 21 personbiler, evt. to vogntog og 14 personbiler. I 2016 fraktet ferjen 158 kjøretøy per døgn over Masfjorden.

Figur 1: Kabelferjen Fjon-M på veg over Masfjorden. Foto: Erling Grønsdal

Planene for et ferjefritt vegsamband over Masfjorden har vært på dagsorden i mange tiår. En ferjefri fjordkryssing ble vurdert allerede i forbindelse med linjevalg for E39 (Romarheimslinjen / Austfjordlinjen).

Det nåværende vegnettet med ferje fra Masfjordnes til Duesund har vært som det er i dag siden siste del av 1980-tallet, men dagens løsning med kabelferje er ikke tjenlig på sikt. Masfjorden og ferjesambandet er en barriere som deler kommunen i to, og som

vanskeliggjør effektive kommunale tjenester og kommunal utvikling. Mange aktiviteter innen arbeidsliv, kultur og fritid må tilpasses ferjeavgangene, som setter grenser for gjennomføring av aktivitetene.

På regionalt nivå er Masfjorden og Fensfjorden/Austfjorden en barriere for effektiv kommunikasjon mellom Masfjorden og Gulen kommuner og Bergensområdet. Barrieren er hemmende for videre næringsutvikling i kommunene. Et samlet næringsliv i Gulen og Masfjorden peker på viktigheten av å få etablert en ferjefri kryssing av Masfjorden.

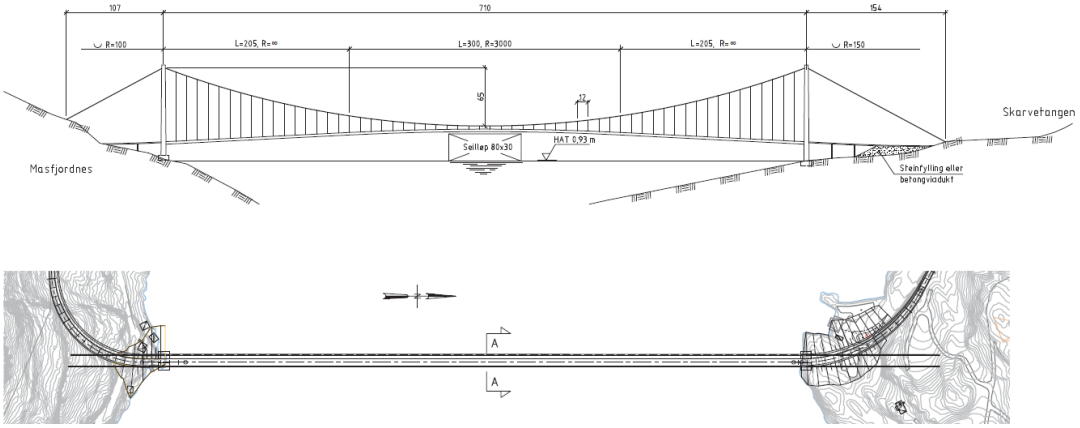
Fv. 570 fungerer som omkjøringsveg for E39 ved midlertidige stenginger mellom Eikefettunnelen og fylkesgrensa mot Sogn og Fjordane. Ferjesambandet er ikke dimensjonert for større trafikkmengder. Det er også på denne bakgrunn arbeidet fram planer for fast samband over Masfjorden med bru fra Masfjordnes til Duesund.

Masfjordsambandet vil binde sammen Masfjorden kommune og bidra til videre utvikling og vekst i kommunen og regionen. Gjennom sambandet blir det etablert en ferjefri forbindelse mellom Ytre Sogn og Lindås/Bergensområdet. Denne vil også fungere som avlasting og omkjøringsveg for E39 og på den måten redusere sårbarheten i transportnettet.

2. Omtale av prosjektet

2.1 Masfjordsambandet

Foretaket ABO Plan & Arkitektur AS har på vegne av Masfjorden kommune utarbeidet et forslag til reguleringsplan for Masfjordsambandet. Planarbeidet er gjort i samarbeid med Statens vegvesen. I planforslaget er fjordkryssingen vist som hengebru. Brua har et hovedspenn på 710 meter, i tillegg er det viadukter på hver side som gir en total lengde på til sammen ca. 830 meter. Brua har to kjørefelt med total bredde på 7,5 meter, samt adskilt gang- og sykkelveg på 3 meter. Samlet bredde på brukassen blir 14,4 meter og brutårnene er ca. 110 meter høye. Seilløpet under brua vil ha en seilingshøyde på 30 meter over en bredde på 80 meter.



Figur 2: Tegning Masfjordbrua

Brukonstruksjonen er beregnet å ha en byggeperiode på ca. 3 år. Før byggestart er det beregnet to år med prosjektering og kvalitetssikring.

2.2 Tilkomstveier

Planforslaget viser at brua kommer i land på Masfjordnes ca. 250 meter øst for ferjekaien. Tilkobling til fv. 570 blir via ny veg i dobbeltsidig skjæring fra brua og gjennom ny rundkjøring plassert like ved dagens ferjekai. Løsningen tar høyde for at det senere kan bygges en tunnel fra brua som kommer ut sør for Sandnes. Tunnelen inngår ikke i reguleringsplanen, og er ikke en del av bompengeprosjektet.

På Duesundøy viser planen at brua kommer i land ved Skarvetangen, like øst for dagens ferjekai. Her vil tilknytning til dagens veg bli en videreføring av tilførselsvegen til ferjekaien.

Reguleringsplanen legger til rette for en oppgradering av fv. 570 gjennom Sandnes. Det er et rekkefølgekrav i planen at vegen skal opprustes med fortau gjennom Sandnes samtidig som brua blir bygget.

2.3 Prosjektkostnader

Det er gjennomført kostnadsberegning for prosjektet etter anslag-metoden på reguleringsplanforslaget. Etter anslag utført i september 2017 er det lagt til grunn en samlet kostnad for bru og tilkomstveier på 1 067 mill. kroner. Det er gjennomført KS2 av prosjektet der anbefalt styringsramme (p50) er på 1 200 mill. 2017-kroner. Dette er i tråd med tilbakemelding etter kvalitetssikring i Vegdirektoratet om at noen enhetspriser er satt for lave. Statens vegvesen anbefaler derfor at det legges til grunn en styringsramme for prosjekt på 1 200 mill. 2017-kroner. I tråd med KS2 anbefales det videre at det legges til grunn en kostnadsramme for prosjektet på 1 430 mill. 2017-kr.

Reguleringsplan skal godkjennes i desember 2017, jf. kap. 3. Kostnadsberegningene har ikke tatt hensyn til eventuelle nye forutsetninger eller endringer som kan komme i eller etter behandlingen av reguleringsplanen.

3 Planer og vedtak

Masfjorden kommune er tiltakshaver for reguleringsplanlegging for fjordkryssingen over Masfjorden. Planforslaget er til offentlig ettersyn i før endelig vedtak er venta i kommunen i desember 2017.

I kommuneplanens samfunnsdel for Masfjorden 2012-2024, vedtatt i kommunestyret i 2012, er bru over Masfjorden definert som et viktig hovedmål. I kommuneplanens arealdel for 2012-2024 er brutraseen vist på plankartet, og i vedtektene er det satt krav om reguleringsplan.

4. Trafikkgrunnlag

Det er gjennomført beregninger og vurderinger av trafikken etter bygging av nytt Masfjordsamband og innføring av bompenger på prosjektet. Trafikkgrunnlaget er regnet ut på grunnlag av resultater fra den regionale transportmodellen (RTM) og tilleggsanalyser utarbeidet av Sivilingeniør Helge Hopen AS (heretter Hopen) for Masfjorden kommune fra 2012. Det er gjennomført KS2 på trafikkgrunnlaget av Atkins, Sweco og osloeconomics.

4.1 Forprosjekt fra 2012

I forprosjektet fra 2012 utarbeidet for Masfjorden kommune gjorde Hopen trafikkberegninger for Masfjordsambandet basert på resultatet av en kjøring med RTM uten bompenger. I analysen ble antatt bortfall av trafikk som følge av innføring av bompenger på brua og overført trafikk fra ferjesambandet fv. 57 Leirvåg – Sløvåg og E39 hensyntatt. I tillegg ble nyskapt interntrafikk i kommunen som følge av fast samband lagt til trafikktallene.

Tilleggsanalysen viser et anslag for trafikk over brua uten bompenger på 920 ÅDT. Nyskapt trafikk som følge av fast samband utgjør 380 ÅDT, overført trafikk fra fv. 57 Leirvåg – Sløvåg 190 ÅDT og overført trafikk fra E39 200 ÅDT. Etter avvisning som følge av bompengeinnkreving er trafikkgrunnlaget anslått til 613 ÅDT, som gir en avvisningseffekt som følge av innføring av bompenger på om lag 33 pst.

I analysen fra 2012 ble det lagt til grunn årlig trafikkvekst på 2,5 pst. etter åpning av sambandet og bompengetakster som ville gitt 80 2011-kroner i gjennomsnittlig inntekt per passering. Dette tilsvarer 91 kroner i 2017-prisnivå.

4.2 Oppdatert regional transportmodell (RTM 2016)

Det er kjørt nye transportmodellberegninger med oppdatert regional transportmodell (RTM 2016).

RTM er et modellverktøy for persontransport, som er bygd opp rundt firestegs-metodikken. Firestegs-metodikken tar utgangspunkt i fire ulike valg av reise som den reisende må ta stilling til:

1. Skal jeg gjennomføre en reise?
2. Hvor skal reisen gå?
3. Hvilket reisemiddel skal jeg reise med?
4. Hvilken reiserute skal jeg velge?

RTM tar utgangspunkt i disse valgsituasjonene for å beregne turer i modellområdet. Modellen beregner persontransportturer som er inntil 100 km. For reiser over 100 km finnes

det en egen nasjonal modell (NTM5) som beregner dette, og turer som skal til, fra eller gjennom modellområdet til RTM blir overført inn i RTM og behandlet videre der.

RTM er en bostedsbasert modell som beregner turer som starter og slutter i eget hjem. Eksempel på dette er hjem -> besøk -> hjem eller hjem -> arbeid -> innkjøp -> hjem. For å beregne dette er det behov for følgende inngangsdata:

- Informasjon om vegnett med lengde, fartsgrenser, bompenger, kapasitet, ferjer m.m.)
- Informasjon om kollektivruter (trasé, kjøretid mellom holdeplasser, ventetid, billettpriser m.m.)
- Demografiske data for hver grunnkrets
- Antall og type arbeidsplasser i hver grunnkrets
- Økonomisk utvikling
- Utgifter til parkering

RESULTATER FRA RTM 2016

Tabell 2 viser resultat av kjøring med RTM 2016 der ferjetrafikken på dagens ferje på fv. 570 Masfjordnes – Duesund og på fv. 57 Leirvåg – Sløvåg er underestimert i forhold til faktisk trafikkmengde. Den nye transportmodellkjøringen gir også lavere trafikk over et gratis Masfjordsamband enn det som ble lagt til grunn for analysen i 2012.

Trafikkavvising som følge av innføring av bompenger er om lag på nivå med analysen gjort i forprosjektet, og synes å være rimelig.

Tabell 1: Resultat fra RTM 2016

	Ferjedata-banken 2016	RTM 2016				
		Ferje	Gratis bru	Gjennomsnittstakst		
				60 kr	80 kr	100 kr
ÅDT Masfjordsambandet	158	36	613	398	370	341
Trafikkavvisning				-35 %	-40 %	-44 %
Andel gods	7 %	7 %	8 %	11 %	11 %	11 %
ÅDT Fv. 57 Leirvåg – Sløvåg	557	256	154	156	158	163

4.3 Oppdatert trafikkgrunnlag

Statens vegvesen og Hopen har gjennomgått grunnlaget for trafikkprognosene for Masfjordsambandet. Hensikten med gjennomgangen var å foreta en samlet vurdering av de trafikkberegningene som foreligger, for å kunne gi en trafikkprognose som kan legges til grunn for finansiering av Masfjordsambandet.

Statens vegvesen og Hopen er enige om hovedprinsippene for fastsettelse av endelig trafikkprognose:

- Det er ønskelig med en trafikkprognose som bygger både på trafikkmodellberegninger og en framskrivningsanalyse basert på vurdering av nyskapt trafikk, overført trafikk og generell trafikkutvikling.
- Trafikkvurderingene fra Hopen i notat av 17.08.2017 (oppdatert trafikkanalyse basert på forprosjekt 2012) bygger på en slik samlet vurdering, men har sin svakhet ved at prognosen bygger på RTM-beregninger som senere er oppdatert og viser lavere trafikktall enn beregningen fra 2012.
- Oppdaterte RTM-beregninger fra 2017 bør tillegges vekt i en ny, helhetlig vurdering. Samtidig bør vektingen av de nye tallene tillegges noe lavere vekt, da de inneholder usikre resultater knyttet til simulering av eksisterende ferjetrafikk. I trafikkanalysene utarbeidet av Hopen er nivået på overført trafikk vurdert høyrere basert blant annet på reisetidsanalyse, veistandard/veivalg og forutsigbarhet ved fast vegsamband.

Oppdatert trafikkvurdering fra Hopen fra 2017 viser en forventet trafikkmengde for Masfjordbrua med bompenger på brua på ca. 650 ÅDT. Nye RTM-beregninger gir tilsvarende nivå på 400 ÅDT. Ut fra dette var Statens vegvesens anbefaling å legge til grunn en ÅDT i åpningsåret på 550 kjøretøy i grunnlaget som vart sendt til KS2

KS2 av trafikkgrunnlaget

Konsulentene har vurdert om sammenhengen mellom endrede transportkostnader og trafikknivå fra transportmodellen synes rimelig. De har tatt utgangspunkt i empiriske elastisiteter fra sammenlignbare prosjekter. I denne sammenheng tolkes elastisiteten som prosentvis endring i ÅDT som følger av prosentvis endring i generaliserte transportkostnader. Resultater fra transportmodellen (gitt ein gjennomsnittstakst på 86,5 kr) gir en engangsøkning i ÅDT på i underkant av 120 prosent, mens Statens vegvesens anbefalte ÅDT for Masfjordsambandet innebærer en økning på nesten 250 prosent. Konsulenten påpeker at det er utfordrende å finne sammenlignbare fergeavløsningsprosjekter med samme karakteristika som Masfjordbrua, og erfaringsdata de har funnet er fra prosjekter med en betydelig høyere ÅDT.

Konsulentene anslår at ÅDT i åpningsåret vil være 380. Til sammenligning ville Statens vegvesens anbefaling være 630 i åpningsåret.

Konsulentene legger til grunn en trafikkvekst i tråd med NTP-prognoser.

Anbefaling

Statens vegvesen vurderer foreløpig RTM-analysen med en ÅDT i åpningsåret på 400 (2017-tall) kjøretøy som et tryggere tall å basere finansieringsplanen på. Det er et konservativt tall. Det vil fremdeles være en del usikkerhet i tallet, men sensitivitetsberegninger viser at bomselskapet nå kan tåle noe levere trafikktall og høyere prosjektkostnader, og likevel kunne betjene forutsatt lån med en forlenging av innkrevingstiden på 5 år og en takstøkning på 20 pst.

4.4 Trafikkvekst etter bruåpning

Årlig trafikkvekst var i forprosjektet forutsatt å være, 1,45 pst fra 2017, 1,00 pst fra 2022 og 0,87 % fra 2030. Dette er tall for trafikkvekst som er i tråd med framskriving for persontransport i Hordaland etter rapport av Transportøkonomisk institutt.

5 Bompengeopplegg

5.1 Nytteprinsippet

I ferjeavløsningsprosjekt har bompenger tradisjonelt bidratt med delfinansiering. Et viktig prinsipp som er førende for alle bompengeprosjekt er *nytteprinsippet;* sammenhengen mellom betaling av bompenger og nytten av bompengene. I St. meld. nr. 26 (2012-2013) kap. 6.4.1.2 omtales nytteprinsippet. Det innebærer at de som betaler bompenger skal ha nytte av prosjektet bompenge finansierer. På samme måte skal de som har nytte av prosjektet være med å betale bompenger. Fra nytteprinsippet kan vi utlede et bompengesystem som vil oppfylle kravene til sammenheng mellom nytte og betaling.

5.2 Innkrevingsformer

For ferjeavløsningsprosjekter som innkorter eller avløser ferjesamband er det aktuelt med tre former for innkreving av bompenger.

i) ***Forhåndsinnkreving***
Innkreving av bompenger på ferje fra det tidspunkt det foreligger Stortingsvedtak om ferjeavløsningsprosjektet.

ii) ***Parallellinnkreving***
Innkreving på ferjesambandet under byggeperioden for fastlandssambandet.

iii) ***Etterskuddsinnkreving***
Innkreving på veg-/bruprosjektet etter vegåpning.

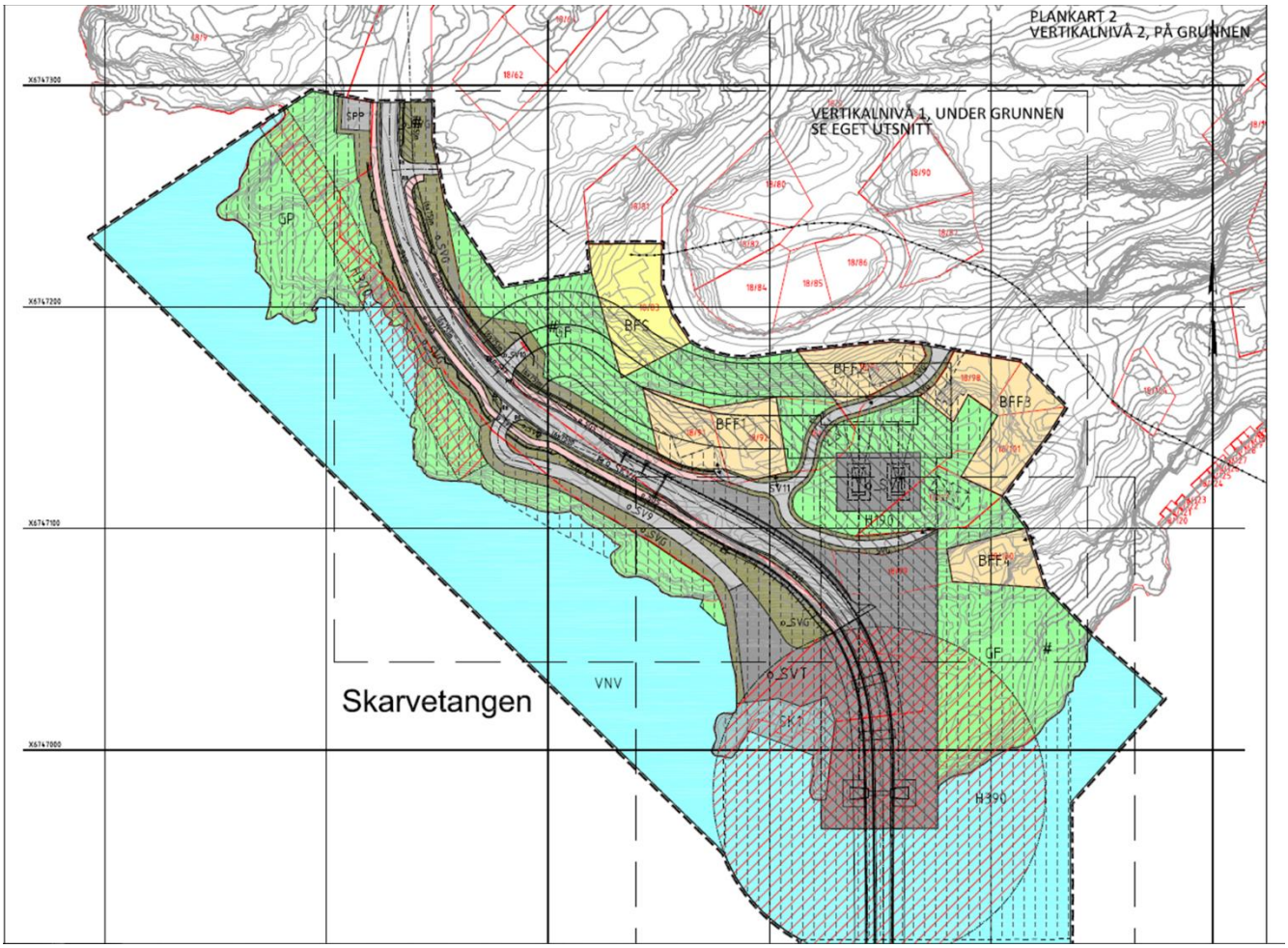
For Masfjordsambandet legges det kun til grunn etterskuddsinnkreving av bompenger i 20 år.

5.3 Bomstasjonsplassering

Det legges til grunn etablering av én bomstasjon med tovegs innkreving på nordsiden av brua. Plasseringen medfører at nytteprinsippet blir godt oppfylt ved at de trafikantene som

passerer over brua vil betale bompenger. Det vil ikke være noen trafikanter som betaler bompenger som ikke har nytte av prosjektet.

Bomstasjonen blir regulert som en del av reguleringsplanen for prosjektet og det blir fattet endelig vedtak om plassering som del av reguleringsplanvedtaket. Den politiske behandlingen av det faglige grunnlaget for bompengesøknaden (dette dokumentet) vil låse plasseringen av bomstasjonen, og søknaden må oppdateres før endelig vedtak dersom bomstasjonen får en annen plassering enn i forslaget til reguleringsplan. I planforslaget ligger bomstasjonen plassert slik som i kartet under.



Figur 3: Ilandføring Duesundøy og bomstasjon ved Skarvetangen. Bomstasjonen er markert med tre svarte strek.

Reguleringsplanforslaget gir rom for å justere plassering og type bomstasjoner. På grunn av knappe tidsfrister i reguleringsplanfase og arbeidet med det faglige grunnlaget for bompengeinnkrevingen foreligger det ikke dokumentasjon på at plasseringen er teknisk mulig. Det er arbeidd inn tilstrekkelig areal til stasjon og teknisk bod i samråd med faglig kompetanse i planforslaget. Bomstasjonene er plassert ut fra krav til trafikksikkerhet i forhold til kurvatur. Det er gjort nylige vurderinger av trafikksikkerhet der konklusjonen er at busslommen må flyttes noe i forhold til bomstasjonene. Dette arbeides det med å få justert i

planforslaget. Nødvendig dokumentasjon skal foreligge innen behandling av reguleringsplan.

5.4 Bompengetakster

Gjennom Stortingets behandling av Prop. 1 S Tillegg 2 (2015-2016) er det gitt nye retningslinjer for takst- og rabattsystemet og inndeling i takstgrupper. For å gi insentiver til økt brikkebruk vil alle kjøretøy med gyldig AutoPASS-brikke og -avtale i takstgruppe 1 få 20 pst. rabatt. For takstgruppe 2 er det innført obligatorisk brikke. Det blir ikke gitt rabatt til kjøretøy i denne takstgruppen.

Stortinget har åpnet for at det kan innføres bompenger for nullutslippskjøretøy. Gjennom behandlingen av Meld. St. 1/Innst. 2 S (2016-2017) er det åpnet for at fritak for nullutslippskjøretøy kan avgjøres lokalt. Stortinget har bedt regjeringen etablere en nasjonal bindende regel om at nullutslippskjøretøy ikke skal betale mer enn maksimalt 50 pst. av takstene for konvensjonelle kjøretøy. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til Stortinget med egen sak om dette. I beregningene for Masfjordsambandet er det lagt til grunn at nullutslippskjøretøy betaler 50 pst. av taksten til takstgruppe 1 før rabatt.

Det er lagt til grunn at tunge kjøretøy i takstgruppe 2 vil utgjøre 10 pst. av trafikken over nytt samband. Videre er det ventet at 10 pst. av kjøretøyene i takstgruppe 1 vil passere uten AutoPASS-brikke og -avtale. Det er ventet at 10 pst. av trafikken er nullutslippskjøretøy, og at den nasjonale regelen om 50 pst. av taksten for takstgruppe 1 er trådt i kraft. Det er lagt opp til at 5 pst. av passeringene ikke blir betalt som følge av mangelfull identifisering av kjøretøy, teknisk svikt, etc.

Med disse forutsetningene og trafikkforutsetningene som omtalt i kap. 4, er gjennomsnittlig bompengetakst pr passering beregnet til 90-95 kr for at bomselskapet skal kunne betale sin forutsatte andel av investeringskostnaden på om lag 180 mill. kr. Det er foreløpig beregnet at dette vil gi takster i 2017-prisnivå på 104-110 kr for takstgruppe 1 og 208-220 kr for takstgruppe 2. Dersom nullutslippskjøretøy ikke skal betale, er takstspennet foreløpig beregnet til å være 110-116 kr for takstgruppe 1 og 220-232 kr for takstgruppe 2.

Før saken kan legges fram for Stortinget, skal det gjennomføres en statlig KS2 av finansieringsopplegget for Masfjordsambandet. For å ta høyde for at denne KS2-behandlingen kan innebære at blir lagt til grunn mer pessimistiske forutsetninger enn i dette saksframlegget er beregnede gjennomsnittstakster oppgitt som et spenn. Dette gir større sikkerhet for at endringer i forutsetningene ikke fører at det blir behov for ny lokalpolitisk behandling sav saken.

Den beregnede taksten avviker fra det som har vært hovedregelen for fergeavløsningsprosjekter. Regelen sier at bompengetaksten ikke kan være høyere enn fergetaksten med et tillegg på inntil 40 pst. Ferjesambandet Masfjordnes – Duesund tilhører takstsone 1. I riksregulativet for ferjetakster for 2017 utgjør ferjetaksten for sone 1 63 kroner for kjøretøy tom. 6 meter (klasse B2). Med bompengetakst tilsvarende ferjetakst pluss 40 pst. blir bompengetaksten om lag 88 kr for takstgruppe 1. Bompengetakst for

takstgruppe 2 har normalt vært en faktor av takstgruppe 1. Det kan legges til grunn 2, 2,5 eller 3 ganger takst for takstgruppe 2.

	Persontakster:		Takster for kjøretøy inkl. fører etter kjøretøyets totale lengde, inkl. last:									Mot.sykl.,
		Honnør	T.o.m.	6,01 –	7,01 –	8,01 –	10,01 –	12,01 –	14,01 –	17,01 –	19,01 –	mopeder
Sone	Voksne	Barn	6,0 m	7,0 m	8,0 m	10,0 m	12,0 m	14,0 m	17,0 m	19,0 m	22,0 m	inkl. fører
nr:	A1:	A2:	B2:	B3:	B4:	B5:	B6:	B7:	B8:	B9:	B10:	C:
1	29	14	63	160	191	262	329	396	497	578	680	50

Tabell 2: Takstsone Masfjordnes – Duesund

Et takstsystem med takst på 88 for takstgruppe 1 vil gi om lag 76,12 kroner i gjennomsnittlig inntekt per passering med dobbel takst for takstgruppe 2, og en beregnet årlig brutto bompengeinntekt på 15 millioner 2017-kroner (forutsatt trafikk på 550 ÅDT).

Det er gjort unntak fra denne regelen i proposisjonen for bl.a. prosjektet Ryfast. Regelen ble fraveket med bakgrunn i lokalpolitisk tilslutning til bompengeopplegget og forslaget til takster og rabattsystem, jf. Prop. 109 S (2011-2012).

Det er forutsatt at takstene blir justert i samsvar med prisutviklingen. I tråd med Prop. 1 S (2016-2017) vil beregnet gjennomsnittstakst bli brukt som grunnlag for justering av takstene. Før innkreving av bompenger starter opp vil gjennomsnittstaksten bli vurdert ut fra kjente faktorer som låneopptak, faktisk oppnådd lånerente og utbyggingskostnader. Forslag til justering av takstene ut fra dette krever tilslutning fra fylkeskommunen som garantist for bompengelånet.

6. Finansieringsplan

Masfjordsambandet skal i hovedsak finansieres med fylkeskommunale midler. Totalt skal fylkeskommunen bevilge om lag 980 mill. kr til prosjektet, der omlag 760 mill. kr er ordinære fylkeskommunale midler og om lag 220 mill. kr er kompensasjon for merverdiavgift. I tillegg bidrar Masfjorden kommune med 40 mill. kr. Bompengebidraget er beregnet til om lag 180 mill. kr.

	Mill. 2017-kr.	
	Sum	Andel
Fylkeskommunale midler	978,7	81,6 %
Kommunale midler	40	3,3 %
Bompenger	180,3	15,1 %
Sum	1200	100 %

Tabell 3: Finansieringsplan for Masfjordsambandet

6.1 Bompenger

I tråd med Håndbok V718 Bompengeprosjekter og føringer for finansiering av bompengeprosjekter legges det til grunn følgende forutsetninger for finansieringsberegningene:

6.1.1 Innkrevingsperiode

I St.meld. nr. 32 (1988–89) *Norsk veg- og vegtrafikkplan 1990–93* og St.meld. nr. 46 (1990–91) *Om endring i rammebetingelser for* bompengeprosjekter er bompengeperioden for ferjeavløsningsprosjekt avgrenset til 15 år. For flere ferjeavløsningsprosjekt er det likevel åpnet for 20 års nedbetalingstid[1]. Alternativet er i realiteten å betale bompenger i form av ferjebilletter så lenge sambandet blir opprettholdt. Det legges på denne bakgrunn til grunn 20 års etterskuddsinnkreving av bompenger i Masfjordsambandet.

6.1.2 Rente

I tråd med retningslinjer fra Samferdselsdepartementet fra 2016 er det benyttet en beregningsteknisk lånerente for bompengeprosjektet på 5,5 pst. de første 10 årene etter første låneopptak, så 6,5 pst. rente. Innskuddsrente er satt til 1,5 pst. fra 2015 og 2,5 pst. fra 2027. Første låneopptak er forutsett i 2022.

6.1.3 Innkrevingskostnader

Innkrevingskostnader er bompengeselskapets kostnader forbundet med innkrevingen, inkl. godtgjørelse til driftsoperatør. Det legges til grunn at Masfjordsambandet vil få om lag samme kostnadsnivå som sammenlignbare prosjekt. For sammenlignbare prosjekt i regionen er årlige innkrevingskostnader om lag 3 mill. kroner per bomstasjon per år.

6.1.4 Bompengebidrag

Det er ventet at etterskuddsinnkreving av bompenger, under gjeldende forutsetninger, vil gi om lag 300 mill. kroner i brutto bompengeinntekter. Av dette er det beregnet at om lag 60 mill. kroner gå til å dekke finansieringskostnader og 60 mill. kroner til å dekke innkrevingskostnader. Følgelig er det lagt til grunn at bompengeselskapet vil kunne bidra med om lag 180 mill. kroner eller om lag 15 pst. av prosjektkostnaden til finansiering av prosjektet.

[1] Se Prop. 140 S (2016–2017) *Finansiering av prosjektet fv 659 Nordøyvegen i Møre og Romsdal*, Prop. 105 S (2016–2017) *Utbygging og finansiering av E39 Rogfast i Rogaland.*

6.2 Kommunale midler

Masfjorden kommune gjorde i 2012 i sak KS-045/12 vedtak om å bidra med 40 mill. kroner i egenfinansiering i Masfjordsambandet. Det er lagt til grunn at midlene blir utbetalt med 10 mill. 2017-kroner hvert år i byggeperioden fra 2020-2023. Beløpet er i faste kroner og skal indeksreguleres.

6.3 Fylkeskommunale midler

Det er lagt til grunn at fylkeskommunen bidrar med totalt om lag 980 mill. 2017-kr for å fullfinansiere prosjektet inkludert merverdiavgift.

Fylkeskommunen vil få refundert merverdiavgift. Det er lagt til grunn at merverdiavgiften utgjør 22 pst. av anleggskostnadene til prosjektet. Med prosjektkostnad på 1 200 mill. kr vil mva-kompensasjonen utgjøre om lag 220 mill. kroner med gjeldende forutsetninger.

Prosjekter som innkorter eller erstatter ferjesamband på fylkesveg kan søke Kommunal- og moderniseringsdepartementet (KMD) om midler fra ordningen om alternativ bruk av fergetilskudd for fylkesvegferjer. Fra 2018 legges ordningen med ferjeavløsningsmidler om ved at sambandene skal motta tilskudd etter faktisk størrelse på ferjetilskuddet. KMD har meddelt at fylkeskommunen kan få ferjeavløsningsmidler til finansiering av Masfjordsambandet etter gjeldende ordning dersom en liste med kriterier er oppfylt innen utløpet av 2017 (ref. brev fra KMD av 13.06.2017).

Fylkeskommunen skal i sum ikke få mer i kompensasjon enn fylkeskommunens andel av utbyggingskostnadene for vegprosjektet. Renteutgifter til eventuelle fylkeskommunale lån for å finansiere utbyggingen blir ikke dekket av ordningen. Merverdiavgiftskompensasjonen blir trukket fra utbyggingskostnadene ved fastsetting av beregningsgrunnlaget (om lag 220 mill. kr). Finansieringsbidraget fra bompenger blir også trukket fra utbyggingskostnadene ved fastsetting av beregningsgrunnlaget (om lag 180 mill. kr.

Fylkeskommunen er varslet å kunne få 18,3 mill. kr i årlige fergeavløsningsmidler med dagens kostnadsnøkkel. Det er presisert at dette er bare foreløpige overslag i samband med forhåndsavklaring av prosjekt som kommer inn under ordningen. Det faktiske beløpet og lengden på utbetalingsperioden blir regnet ut når fylkeskommunen har sendt endelig søknad.

Midlene blir prisjustert med 2,5 pst. Forutsett at tilskuddet blir 18,3 mill. kr i året, kan tilbakebetalingstiden for fergetilskuddet være 28 år.

6.3.1 Fylkeskommunal garanti

Det forutsettes at fylkeskommunen stiller selvskyldnergaranti for et maksimalt bompengelån på 250 mill. kroner.

7. Utbyggingsplan

Det er lagt til grunn byggestart i 2020 og åpning av broen i 2024. Det legges foreløpig til grunn følgende utbyggings- og finansieringsplan:

(mill. 2017-kr)	2020	2021	2022	2023	2020-2023
Fylkeskommunale midlar	346,0	346,0	262,9	23,8	978,7
Kommunale tilskot	10,0	10,0	10,0	10,0	40,0
Bompengar			83,1	98,2	181,3
Totale kostnader	356	356	356	132	1200

8. Håndtering av usikkerhet – følsomhetsberegninger

Eventuell kostnadsøkning i prosjektet ut over prisstigning skal dekkes i samsvar med gjeldende retningslinjer for bompengeprosjekt. Kostnadsøkning opp til kostnadsrammen skal dekkes med bompenger, fylkeskommunale og kommunale midler etter samme prosentvise fordeling som innenfor styringsrammen. Eventuell økning utover kostnadsrammen er fylkeskommunen sitt ansvar og blir dekket av Hordaland fylkeskommune.

Eventuelle kostnadsreduksjoner på inntil 10 pst. skal fordeles mellom kommunen, fylkeskommunen og bompengeselskapet etter samme prosentvise fordeling som innenfor styringsrammen. Kostnadsreduksjoner utover 10 pst. tilfaller fylkeskommunen.

Dersom økonomien til bompengeselskapet blir dårligere enn forutsett, kan bompengeselskapet etter avtale med Vegdirektoratet øke gjennomsnittstaksten med inntil 20 pst. ut over prisstigningen og forlenge innkrevingsperioden med inntil 5 år.

Det er gjort regneeksempler for et optimistisk og et pessimistisk alternativ for å synliggjøre robustheten i finansieringsplanen.

Det optimistiske alternativet har følgende forutsetninger:

- Årsdøgntrafikken i åpningsåret øker med 5 pst.
- Lånerenten blir redusert til 4,5 pst. i hele innkrevingsperioden.

Med disse forutsetningene vil prosjektet være nedbetalt på 17 år, dvs. en reduksjon på 3 år.

Det pessimistiske alternativet er beregnet med følgende forutsetninger:

- Kostnadsøkning opp til kostnadsrammen
- Årlig trafikkvekst halveres i forhold til basisalternativet
- ÅDT i åpningsåret redusert med 5 pst
- Takstøkning på 20 pst. utover prisstigning etter to år med innkreving

- Lånerenten 6,5 pst. De første 10 årene, deretter 7,5 pst

Med disse forutsetningene er innkrevingsperioden beregnet til om lag 25 år. Det er forutsatt at fylkeskommunens og kommunens løyvinger til prosjektet økes i tråd med deres andel av finansieringsplanen innenfor styringsrammen.

9. Vurdering av privat ferjedrift

Det er ikke foretatt faglige utredninger knytt til mulighetene for privat fergedrift etter at prosjektet er ferdigstilt. Dette er foreløpig vurdert som lite sannsynlig da trafikken er lav i dag og broen er regulert ved dagens fergekaier.

10. Tilrådning

Etter initiativ fra Masfjorden kommune om delfinansiering av Masfjordsambandet med bompenger tilrår Statens vegvesen at Masfjorden kommune legger til grunn forutsetningene i denne bompengesøknaden, og fatter følgende vedtak:

1. Masfjorden kommune gir sin tilslutning til at prosjektet Masfjordsambandet blir delfinansiert med bompenger
2. Det legges til grunn en styringsramme for prosjektet på 1 200 mill. 2017-kr og en kostnadsramme på 1 400 mill. 2017-kr. Rammene er fastsett etter ekstern kvalitetssikring (KS2). Bompengebidraget er foreløpig beregnet til om lag 180 mill. kr. Masfjorden kommune bidrar med totalt 40 mill. 2017-kr. Hordaland fylkeskommune finansierer resten av beløpet, om lag 980 mill. kr inkl. mva-kompensasjon.
3. Innkrevingen skjer i begge retninger i en automatisk bomstasjon som plasseres på Skarvetangen.
4. Bompengeperioden er avgrenset til 20 år.
5. Masfjorden kommune aksepterer at gjennomsnittlig bompengetakst settes til 90-95 2017-kr. Med gjeldende forutsetninger tilsvarer dette 104-110 kr per passering for kjøretøy i takstgruppe 1 og 208-220 kr for kjøretøy i takstgruppe 2. Nullutslippskjøretøy skal betale 50 pst av takstgruppe 1.
6. I tråd med nye takstretningslinjer legges det til grunn at trafikanter i takstgruppe 1 som betaler med elektronisk brikke oppnår 20 prosent rabatt. Det gis ingen rabatt for kjøretøy i takstgruppe 2. Det er forutsett at bompengetakstene blir justert i samsvar med prisutviklingen.
7. Kostnadsøkning utover prisstigningen opp til kostnadsrammen for prosjektet skal dekkes med fylkeskommunale midler og bompenger etter samme prosentvise fordeling som innenfor styringsrammen. Eventuelle overskridelser ut over kostnadsrammen er fylkeskommunens ansvar.
8. Dersom inntektene blir høyere og/eller finansieringskostnadene lavere enn forutsatt, skal bompengetaksten reduseres eller bompengeperioden kortes ned. Endelig takst-

og rabattsystem skal legges frem for lokalpolitisk behandling i god tid før innkrevingen tar til.

9. Dersom det etter at innkrevingen er igangsatt viser seg at bompengeselskapets økonomiske situasjon gjør det nødvendig, kan bompengeselskapet, etter avtale med Vegdirektoratet, øke gjennomsnittstaksten med inntil 20 pst. ut over prisstigningen og/eller forlenge innkrevingsperioden med inntil 5 år.
10. Masfjorden kommune ber om at Hordaland fylkeskommune garanterer for nødvendige bompengelån for utbygging av Masfjordsambandet

Statens vegvesen ber om at Hordaland fylkeskommune gjør følgende vedtak:

1. Fylkestinget vedtar at Hordaland fylkeskommune gir sin tilslutning til at prosjektet Masfjordsambandet blir delfinansiert med bompenger, under forutsetning av at de berørte kommunene fatter vedtak i henhold til forslaget som er oversendt fra Statens vegvesen.
2. Det legges til grunn en styringsramme for prosjektet på 1 200 mill. 2017-kr og en kostnadsramme på 1 400 mill. 2017-kr. Rammene er fastsett etter ekstern kvalitetssikring (KS2). Bompengebidraget er foreløpig beregnet til om lag 180 mill. kr. Masfjorden kommune bidrar med totalt 40 mill. 2017-kr. Hordaland fylkeskommune finansierer resten av beløpet, om lag 980 mill. kr inkl. mva-kompensasjon.
3. Innkrevingen skjer i begge retninger i en automatisk bomstasjon som plasseres på Skarvetangen.
4. Bompengeperioden er avgrenset til 20 år.
5. Hordaland fylkeskommune aksepterer at gjennomsnittlig bompengetakst settes til 90-95 2017-kr. Med gjeldende forutsetninger tilsvarer dette 104-110 kr per passering for kjøretøy i takstgruppe 1 og 208-220 kr for kjøretøy i takstgruppe 2. Nullutslippskjøretøy skal betale 50 pst av takstgruppe 1.
6. I tråd med nye takstretningslinjer legges det til grunn at trafikanter i takstgruppe 1 som betaler med elektronisk brikke oppnår 20 prosent rabatt. Det gis ingen rabatt for kjøretøy i takstgruppe 2. Det er forutsatt at bompengetakstene blir justert i samsvar med prisutviklingen.
7. Kostnadsøkningen utover prisstigningen opp til kostnadsrammen for prosjektet skal dekkes med fylkeskommunale midler og bompenger etter samme prosentvise fordeling som innenfor styringsrammen. Eventuelle overskridelser ut over kostnadsrammen er fylkeskommunens ansvar.
8. Dersom inntektene blir høyere og/eller finansieringskostnadene lavere enn forutsatt, skal bompengetaksten reduseres eller bompengeperioden kortes ned. Endelig takst- og rabattsystem skal legges frem for lokalpolitisk behandling i god tid før innkrevingen tar til.
9. Dersom det etter at innkrevingen er igangsatt viser seg at bompengeselskapets økonomiske situasjon gjør det nødvendig, kan bompengeselskapet, etter avtale med Vegdirektoratet, øke gjennomsnittstaksten med inntil 20 pst. ut over prisstigningen og/eller forlenge innkrevingsperioden med inntil 5 år.

10. Hordaland fylkeskommune garanterer med selvskyldnerkausjon for nødvendige bompengelån 250 mill. kr for utbygging av Masfjordsambandet under forutsetninger og betingelser nevnt i saken.

Masfjorden KrF v/ leiar Siri T. Kratzmeier
Tangedalsvegen 13
5986 Hosteland

Frøyset 30.03.22

Vestland fylkeskommune
Postboks 7900
5020 Bergen

HØYRINGSINNSPEL TIL RTP- ØKONOMISK HANDLINGSPROGRAM OG INVESTERINGSPROGRAM.

Vi viser til høyringsbrev vedkommande økonomisk handlingsprogram og investeringsprogram for Regional transportplan 2022 – 2033.

Masfjorden KrF vil med dette påpeike:

1. Bruprosjektet «Masfjordsambandet» er verken tatt inn som «nye veganlegg» i tabell for investeringar s. 13 eller i tekst «nye veganlegg» s. 15. Prosjektet bør også omtalast i pkt. 5.7.4 s. 32 «Ferjeavløysingsprosjekt», då prosjektet er vedtatt støtta i fylkestinget 12.12.2017.

   I tekst for «andre store vegprosjekt» s. 27 -28 med mogleg oppstart i perioden 2023 -2027 og fram til 2033, er prosjektet til 1,2 milliard heller ikkje omtala. Prosjektet bør takast med, då ein kan forvente ei handsaming av saka i departement/ Storting for inneverande planperiode.

2. Bompengefinansieringa av «Masfjordsambandet» må og inn som mogleg framtidig bompengeprosjekt under avsnitt «Veg- og bompengepakkar», s. 14, med bakgrunn i same sak og vedtak frå 2017.

Eit viktig og gjennomarbeidd regionalt prosjekt har "forsvunne" frå RTP, og Masfjorden KrF påpeikar at dette «gryteklare» ferjeavløysingsprosjektet **må** synleggjerast i økonomisk handlingsprogram og investeringsprogram for RTP.

Vi oppmodar samstundes fylkesordførar, og andre fylkespolitikarar, til å vere pådrivar og etterspørje sakshandsaminga av bompengesøknad og ferjeavløysingsprosjektet i departement og Storting.

Vi imøteser endring av planen på bakgrunn av høyringsinnspelet vårt og tidlegare vedtak i fylkestinget 12.12.2017 om etablering av Masfjordsambandet.

Med helsing

Masfjorden KrF

Siri T. Kratzmeier

Leiar

MIDTVEGEN615

BIND SOGN OG FJORDANE SAMAN

Hyen-Storebru

Noregs nest verste veg

Org. nr. 912 681 963 midtvegen615as@gmail.com 31.03.2022

Høyringsinnspel til RTP – økonomisk handlingsprogram og investeringsprogram

Vi viser til tidlegare innspel i innspelsmøte 10.02.2021, dokument oversendt 28.02.2021, innspel i høyringsmøte på Skei 25.08.2021 og skriftleg høyringsinnspel 11.09.2021.

3 viktige prosjekt det hastar med å få utført på fylkesveg 615

1 Mjuke trafikantar

Vi stiller oss bak Gloppen kommunestyre sitt vedtak i saka:

Gang og sykkelveg på Fylkesveg 615 Sandane - Fitje er på topp i Gloppen kommune si prioritering til RTP. Denne vegen stod øvst på marginallista til Sogn og Fjordane fylkeskommune. Kommunestyret forventar no at denne vegen kjem i prioritet for gjennomføring i neste RTP.

- Gang- og sykkelveg Sandane - Fitje samsvarer godt med fylkeskommunen sine mål og kriterium for prioritering av gang- og sykkelvegar.

- Vegen er svært trafikkfarleg for mjuke trafikkantar (delmål 3)

- 54 skulebarn har buss på strekninga sjølv om skulevegen er under 4km (delmål 2 og kriterium 3)

- Vegen er gjennomgangsveg Sandane - Hyen - Florø med mykje tungtrafikk. Det er stor trafikk på strekninga, 2500 ÅDT. (kriterium 6 og 7)

- Vegen er tilkomst til nye store bustadfelt Elvaneset og Søreide (kriterium 2) - Gloppen kommune satsar på sentrumsutvikling for Sandane der syklande og gåande er prioritert. (delmål 1)

- Det er stor miljøgevinst ved å flytte trafikk frå bil til gåande og syklande - Vegen er arbeidsveg for SFE, ei av kommunen si største bedrifter, og tilkomst til Gloppen Camping med over 5000 bilar, campingvogner og bubilar i året.

- Gang- og sykkelvegar rundt tettstadane er avgjerande for å nå målet i fylkeskommunen sin strategi for mjuke trafikkantar. 80 prosent av elevane utan ordinær skuleskyss skal gå eller sykle til skulen. (delmål 3)

Kommunestyret viser til at denne gang og sykkelvegen har ein arbeidd med i lang tid, og fylkeskommunen har laga eit forprosjekt for anlegget. Heile strekninga må no detaljregulerast, men gjennomføringa kan skje etappevis der første etappe må vere Sandane - Storebrua, slik kommunen tidlegare har gitt tilbakemelding på.

MIDTVEGEN615

BIND SOGN OG FJORDANE SAMAN

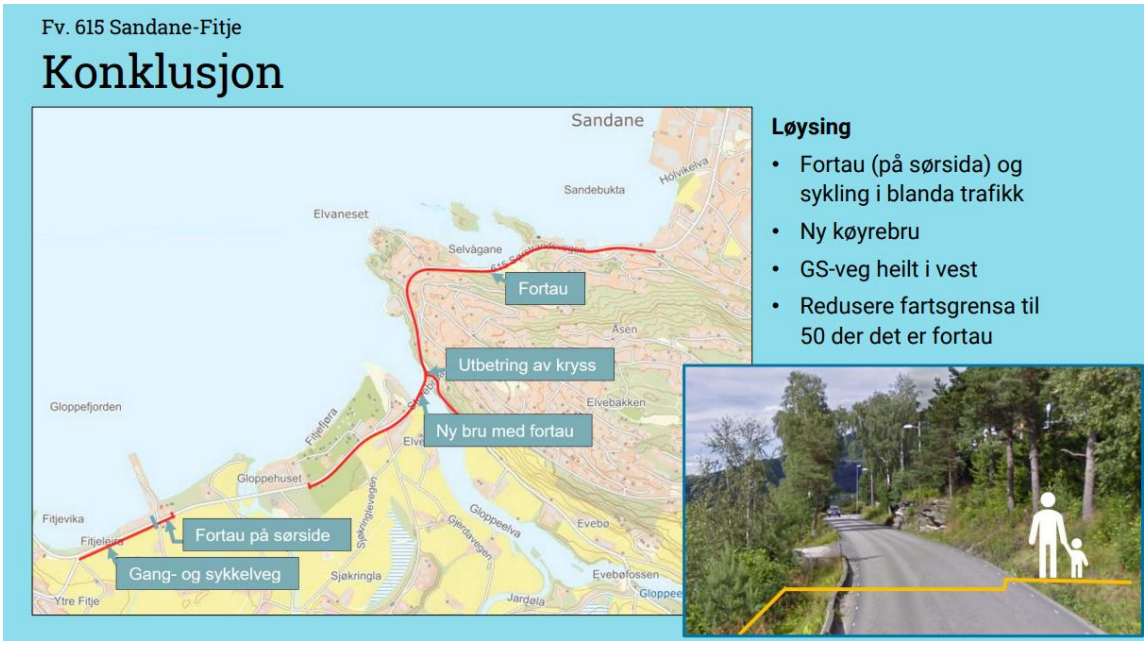
Hyen-Storebru

Noregs nest verste veg

Org. nr. 912 681 963 midtvegen615as@gmail.com 31.03.2022

Stort behov for å fullføre gang- og sykkelveg Sandane – Fitje (over - bilete frå internett)

Utklipp frå VLFK sin presentasjon (under)



MIDTVEGEN615
BIND SOGN OG FJORDANE SAMAN

Hyen-Storebru
Noregs nest verste veg

Org. nr. 912 681 963 midtvegen615as@gmail.com 31.03.2022

2 Skredsikring av Hopsstranda

Alle vegfarande (gåande, syklande, skulelevar, arbeidspendlarar, bilistar og tunge køyretøy) ser fram til å reise på trygg veg til og frå Hyen.

- Hopsstranda kom inn på prioriteringslista ved førre RTP og vi forventar og krev at vi minst held plassen vår på prioriteringslista i RTP 2022-2033.
- Lunefull vegparsell der ingen veit kva tid neste stein kjem dundrande ned i vegbana
- Smal og gamal veg (om lag 100 år).
- Fleire, som har flytta frå Hyen, har brukt farleg skule- og arbeidsveg som grunngjeving.
- Viktig pendlarveg for arbeid i Nordfjord eller Sunnfjord
- Svært lang omkøyringsveg

FOTO: ARILD STRAUME

Avisoppslag i Firda (Førde) 2.mars 2021 (over) og 15.april 2021 (under)

Det fekk familien til å flytte frå Hyen

DÅRLEG SKULE OG VEG: - Eg hugsar kor dårleg skulen var då eg sjølv gjekk der. Eg ville ikkje sende ungane mine til den same skulen på ein rasutsett skuleveg, seier Ragni Marita Willis. Difor valde ho og familien på fire å flytte frå Hyen til Florø då skulestart nærma seg for eldstemann. SIDE 4

MIDTVEGEN615
BIND SOGN OG FJORDANE SAMAN

Hyen-Storebru
Noregs nest verste veg

Org. nr. 912 681 963 midtvegen615as@gmail.com 31.03.2022

3 Standardheving av vegen mellom Hyen og Storebru

Vi er svært takksam for dei 7 punkttiltaka (totalt ca. 1,4 km) som er utført dei siste åra,

men svært mykje gjenstår. Det er behov for opprusting og/eller ny veg på heile strekninga.

- Utrygg skuleveg
- Farleg og krevjande veg for dei som pendlar dagleg
- Stadig eksempel på næringstransportørar som køyrer seg fast og vegen vert stengd
- Viktig veg som knyter Sunnfjord og Nordfjord saman på midten
- Viktig omkøyringsveg dersom E39 eller Kysvegen er stengd (berre 3 vegar nord-sør)
- Smal veg, minimalt med grøftebredde og tett på fjellskjeringar mange stader (sjå bilete)
- Uoffisielt kåra til «Noregs nest verste veg» i 2018

Biletet over treng ingen tekst! Foto: Olav Klungre Utklipp frå Firda 23.februar 2022 (under)

KINN GLOPPEN TRAFIKK

Fylkesveg 615 stengd. Skal berge vogntog

Av Øystein Silde Frønsdal Publisert: 23.02.22 15:56

Vi tek også med vedtaka frå Gloppen og Kinn kommunar;

Gloppen kommune:
3. *Det er stort behov for standardheving av Fylkesveg 615 for forhold som vegbreidde, kurvatur og sideterreng.Det strekningsvise prosjektet for Fylkesveg 615 bør innehalde ein tiltaksplan for alle farlege punkt, inkludert skredsikring i Hopshammaren.*

MIDTVEGEN615

BIND SOGN OG FJORDANE SAMAN

Hyen-Storebru

Noregs nest verste veg

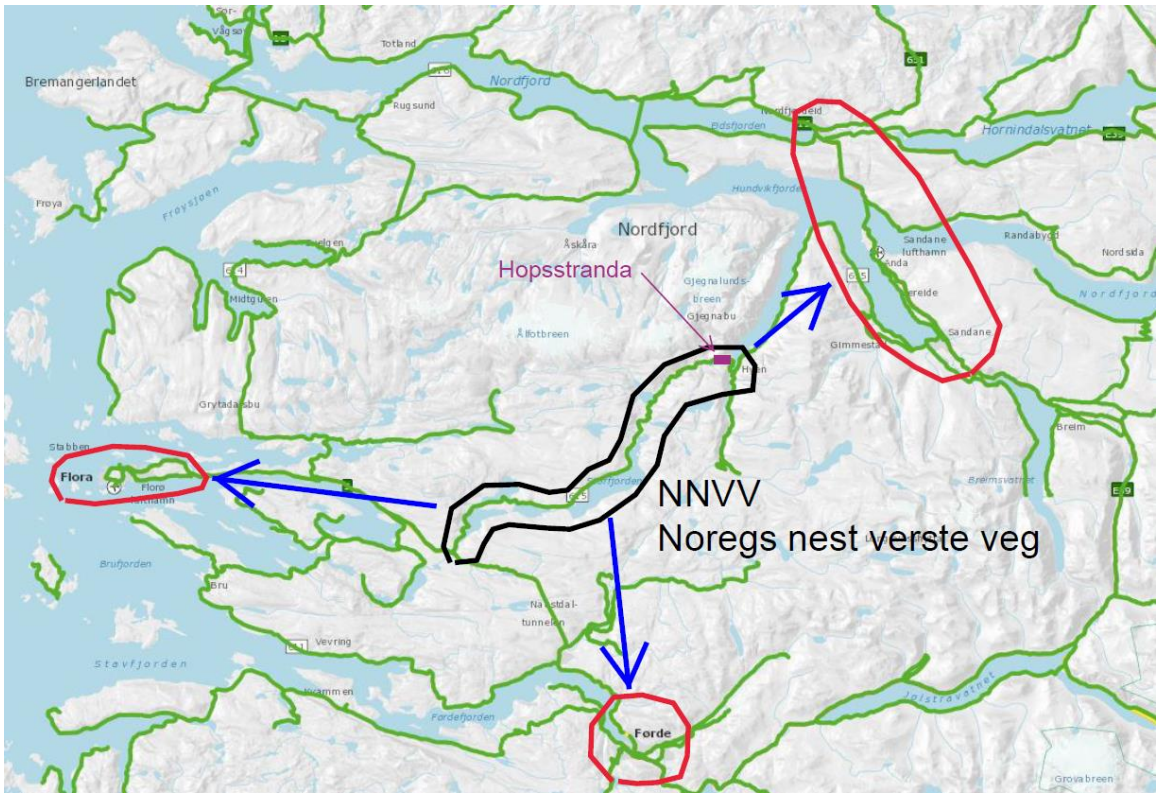
Org. nr. 912 681 963 midtvegen615as@gmail.com 31.03.2022

Kinn kommune:

7) Midtvegen FV 615 – «Norges nest verste veg»

Prosjektet vil gje tryggleik reise for dei som pendlar mellom Florø/Eikefjord og Hyen/Sandane. Vegen er og mykje brukt som omkjøringsveg ved stenging av hovedferdselsårer som E39 Mellom Førde og Sandane. Det er stort behov for standardheving av Fylkesveg 615 for forhold som vegbreidde, kurvatur og sideterreng.Det strekningsvise prosjektet for Fylkesveg 615 bør innehalde ein tiltaksplan for alle farlege punkt, inkludert skredsikring i Hopshammaren

Midtvegen 615 har, med støtte frå nærliggande kommunar, fått konsulentselskapet Rambøll til å greie ut 6 ulike alternativ til å knytte midtre Nordfjord tettare på aksen Florø – Naustdal – Førde. Rapporten omfatta trafikkmengde, kostnader og potensiale for brukarfinansiering. Det er innleia samtaler på styreleiarnivå med både Kystvegen og Nordfjordbrua Anda-Lote for mulig samarbeid om bompengepakke.



For styret i Midtvegen 615 AS

Olav Klungre

Olav Klungre

styreleiar

Hjelmeland, 24.03.2022

Innspill til regional transportplan - Vestland fylkeskommune

Mowi region Sør har 3 matfiskanlegg, 2 stamfisklokaliteter og ett settefiskanlegg i Kvinnherad kommune. Vi har rundt 25 ansatte på disse anleggene og en del av disse er bosatt på Varaldsøy.

Vi har godkjent reguleringsplan til utbygging av settefiskanlegget vårt på Øyerhamn. Det pågår en utredning hos oss, hvor vi vurderer å etablere et høyteknologisk RAS anlegg til postsmoltproduksjon ved Øyerhamn på Varaldsøy. Vi vil om dette prosjektet realiseres, ha behov for å øke antall ansatte på dette anlegget fra 6 til 24 for å kunne drifte et slik anlegget.

En forutsetning for at en utbygging av denne størrelse skal kunne realiseres, avhenger av flere faktorer, hvor en av dem er samferdsel og muligheten til å kunne tiltrekke seg kompetent arbeidskraft som ønsker å bosette seg i nærheten av arbeidssted. Med hensyn til beredskap på anlegget, vil kort responstid fra bosted til arbeidssted være et krav fra vår side.

For både våre ansatte som allerede bor på Varaldsøy, samt fremtidige ansatte og beboere, har det vært et ønske om å bedre kommunikasjonen med fastlandet gjennom å øke frekvensen på ferjeanløp. Dette vil øke attraktiviteten til Varaldsøy som bosted og forhåpentligvis tiltrekke seg nye innbyggere.

Mowi region Sør støtter derfor innspill fra Varaldsøy bygdelag datert 19.12.2013, hvor det fremmes ønsker om å flytte ferjekai til Skjelnesodden. Vi håper at Vestland fylkeskommune vurderer de positive synergiene dette samferdselstiltaket vil bety både for innbyggerne på Varaldsøy og for næringsutviklingen i regionen.

Med hilsen

Mona Bue
SAMFUNNSKONTAKT
MOWI ASA
REGION SØR

› Mowi ASA
OFFICE
Sandvikboder 77AB
5035 Bergen
POSTAL
4102
Sandviken 5035 Bergen
PHONE
+47 926 37 406
FAX
MAIL
Mona.bue@mowi.com
WEB
http://mowi.com

›Mowi ASA	OFFICE Sandvikboder 77AB 5035 Bergen	PHONE +47 926 37 406	FAX
		MAIL Mona.bue@mowi.com	
	POSTAL 4102 Sandviken 5035 Bergen		
		WEB http://mowi.com	

Varaldsøy bygdelag 19.12.2013

5636 VARALDSØY

Kvinnherad Kommune

v/ Anbjørn Høivik

5470 ROSENDAL

Utale med omsyn på : kommunedelplan for ferjekai på Varaldsøy – planident 20120026

Varaldsøy bygdelag har arbeida på vegne av eit stort fleirtal av fastbuande på Varaldsøy for ny ferjekai i Skjelnesodden. Me vil derfor argumentera for vårt syn, for å få fram viktige punkt som me meiner ein må drøfta politisk og vektleggja særskilt ved val for nytt ferjeleie.

Varaldsøy bygdelag har ingen direkte merknader ("feil") til sjølve kommunedelplanen som no ligg ute til høyring (forventa). Planarbeidet ser ut for oss å vera grundig og korrekt ut frå dei føringane som ein her må arbeida etter, men me er av den meining at denne delplanen ikkje kan leggjast til grunn som konklusjon for kva alternativ som er best eigna som ferjestø.

Varaldsøy bygdelag vurderer konklusjonen i denne planen til å "forenkla" omhandla to hovudpunkt på fylgjande måte :

1. Pris-satt kostnad : Ein vel billegaste alternativ, noko som isolert sett gjev best økonomi ut frå dei berekningar som her er gjort (handbok – Statens vegvesen)
2. Ikkje pris-satte kostnader : Ein vel utbygging alternativ 1, dvs ein gjer berre inngrep i tidlegare utbygd område.

Varaldsøy bygdelag vil då ut frå hovudpunkta som me nemner her, hevda at pris-satte kostnader vert alt for høge og at ikkje pris-satte kostnader i denne delplanen berre kan nyttast som informasjon i vidare arbeid med ny ferjekai for Varaldsøy.
Varaldsøy bygdelag vil og kort argumentere for flytting av ferjekai, med omsyn på korleis ein vil at eit bygdesamfunn skal få ta del i samfunnsutvikling.

1 . Pris-satt kostnad

Varaldsøy bygdelag har nytta Entreprenør Arve Kjærland og G & H Skjelnes Entreprenør AS i vårt arbeid med å få ei oversikt over kostnader, som me meiner må vektleggjast.
Desse berekningane vert ettersendt etter avtale med prosjektleiar Anbjørn Høivik.

- Tilkomstveg alternativ 2a og 2b. I Skjelnesodden er det bygd skogsbilveg som har høgare standard enn eksisterande vegar på Varaldsøy (byggeår 2003). Varaldsøy bygdelag vil hevda at ein her kan utbetra skogsbilvegen og bygga resterande veg til ferjekai, til ein svært redusert kostnad, utan at det vil føra til t.d. auka ulykkesfare. Kostnaden for alternativ 2a og 2b vil bli tilnærma lik (litt dyrare for 2b).
  Me vil og visa til større prosjekt der utbygging ikkje medfører (har medført) særskilt utbetring av tilkomstvegar for å starta prosjektet, dvs ein "set utbetringar på vent" (delvis utbetring). Døme: Folgefonntunnelen (Mauranger – Årsnes), Jondalstunnelen (austre – nordre podlen) og Årsnes ferjekai (Løfallstrand).
- Kostnad med bygging av ferjekai alternativ 1 er i fylgje kostnadane ca 2,4 mill dyrare, me kan ikkje sjå at bortsprenging av flu (ved innsseglinga) er kome med i dette kostnadsoverslaget – er beskreve i konsekvensutgreiingane.

2. Ikkje pris-satt kostnad

Varaldsøy bygdelag kan ikkje sjå at delplanen får fram godt nok dei konsekvensar val av ferjekai vil ha. Dvs. emnet lokal/regional utviklig har ein utelatt og konsekvensar bygger åleine på området (arealet) som dei ulike alternativa spesifikt vil påvirka (fysiske endringar).

- Delplanen viser ikkje kva ein vil oppnå ved å flytte ferjeleie – alternativ 2a el 2b.
  Me har nytta fonnakart, for å synleggjera kva ein vil oppnå med flytting.
  Avstandar med ferjeleie som i dag :
  Gjermundshamn – Årsnes = ca 6 100 m
  Gjermundshamn – Varaldsøy – Årsnes = ca 9 700 m.
  Ved å flytte ferjeleie til skjelnesodden :
  Gjermundshamn – V.øy/skjelnesodden – Årsnes = ca 6 500 m
  Varaldsøy bygdelag meiner at ved å sjå på desse tala som avstandsmålinga syner, så er det einaste rette å flytta ferjekaien til skjelnesodden på Varaldsøy. Ein reduserer avstanden til Varaldsøy med ein tredjedel av dagens seglingsrute for ferja, dvs dette utløyser moglegheiter for effektivisering i sambandet (inkl Varaldsøy) som er framtidsretta, vil også gje betydeleg økonomisk gevinst (lokalt, regionalt).
  Kart over ferjesamband, sjå vedlegg 1.
- Me vil peika på at Skjelnesodden ikkje er eit "freda naturreservoat". Det betyr ikkje at fastbuande på Varaldsøy ikkje har vurdert dei ulemper det måtte medføre, men me er ikkje i tvil om at dette vil vera akseptabelt, dersom Varaldsøy skal overleva som samfunn. Me vil og peika på at det er vegar i Skjelnesodden (ny skogsbilveg, traktor-

vegar) og ein god del hytter (aust-sida), noko me meiner ein ”underdimensjonerar” i delplanen – Skjelnesodden er ikkje urørt !

- Varaldsøy bygdelag vil og peika på at ein i delplanen med omsyn på plassering av ferjekai i Skjelnesodden, har plassert ferjekaiane (2a og 2b) i område som ligg utanfor dei stadene som har særskilt biologisk mangfald. Vegtrase fylgjer same lina som eksisterande skogsbilveg og vil derfor ikkje medføra noko vesentleg endring/skade for natur / miljø i området.

Me vonar at ein frå politisk hald vil vektleggja/drøfta dei lokale og regionale konsekvensane ut over det delplanen får fram, for å få eit framtidsretta ferjesamband som er teneleg for oss kvinnheringar (Varaldsøy spes) samstundes som det vil gje regional gevinst (effektiviseringa i sambandet) .

Varaldsøy bygdelag ynskjer derfor å nemna / understreka nokre punkt som me meiner ein må vektlegga særskilt med omsyn på ferjekai i Skjelnesodden.

- Ferja er ”livsnerva” for Varaldsøy og den skal fungere som beredskap for oss 24 t i døgeret (td sjuketransport), å me ser det derfor som heilt avgjerande at me kjem så nær hovudsambandet som me kan.
- Dersom ein vel å bygga ny ferjekai, alternativ 1. Kva utfordringar med omsyn på ferjedrift og anbod vil ein ha i framtida ? - hovudsamband (riksveg) og fylkes-samband (Varaldsøy)
- Det er avgjerande for eksisterande og ev. ny næringsvirksomheit å ha god infrastruktur. Oppdrett er ei stor næring ved / på Varaldsøy, jordbruk – her er det invistert for mange millionar dei siste åra av yngre folk som vil satsa innan jordbruk (nye driftsbyggningar, hønsehus mm). Turisme med hytteutleige.
- Tidlegare analyser tilrår flytting av ferjekai (effektivisering av sambandet)
- Ny ferjekai, alternativ 1. Dette er i ”tettbebygd strok” (små private eigedomar) og rekna som senteret på Varaldsøy, noko som me meiner må takast særskilt omsyn til i vurderinga med omsyn på at området då vil bli ”redusert til ein stor oppstillingsplass”. Me kan ikkje finna andre døme, der ein i dag vel å leggja ”hovudtrafikken” i sentrumsområde ved utbetring av infrastukturen. Me meiner og at bebyggelse / kulturlandskap i sentrum har stor verdi.
- Fastbuande på Varaldsøy vil vere avhengig av pendling i ulike samanhengar (arbeid, kulturtilbod i vår eigen kommune, div fritidstilbod osv.). Med ferjekaien plassert som i dag, så kan ikkje me sjå at me skal kunna få noko betring i infrastrukturen.

- Varaldsøy bygdelag er av den meining at ein må sjå særskilt på lokalsamfunnet på Varaldsøy (levande bygdesamfunn, kulturlandskap mm) mot dei lokale konsekvens-utgreiingane for Skjelnesodden.

Varaldsøy Bygdelag vil og nytte høvet til å presisere at alle fastbuande på Varaldsøy er glad i naturen, men me meiner at gevinsten ved å flytte ferjekaien gjer at dette er akseptabelt. Nokon vil hevde at dette vil medføre store naturinngrep og at dette får stor fjernverknad mot Hardangerfjorden. Me meiner dei argumenta fell på si eiga urimlegheit, dvs Årsnes ferjekai "ligg i same område" (anna industri) og me kan nemna andre døme som Hardangerfjordbru, "monstermaster" osv.. Me vonar at det ikkje er slik at ein "skal freda" små samfunn (inga utviklig ?), samstundes som ein bygger ut store prosjekt andre stader fordi det då tener "storsamfunnet" ?
Varaldsøy bygdelag har ikkje tatt stilling til kva alternativ som bør velgast i Skjelnesodden, her meiner me fagmiljøa bør vurdera kva for eit alternativ som er best – 2a el. 2b.
Ny ferjekai i Skjelnesodden vil totalt sett vera mest framtidsretta og det beste for miljøet.

Varaldsøy bygdelag legg og ved lister over fastbuande / postadresse Varaldsøy som har skreve under på at dei støttar flytting av ferjekaien til Skjelnesodden – underskriftslista er kun nytta for myndige personar (fyllte 18 år) – ut frå det me då har funne ut så støttar ca 85 % av fastbuande på Varaldsøy dette arbeidet. Sjå underskriftslister, vedlegg 2-10 (9 sider)

Varaldsøy bygdelag vonar kommunestyret i kvinnherad vil støtta oss på Varaldsøy og vidareføra eit samrøystes vedtak frå 1997 – flytting av ferjekai til Skjelnesodden.

Varaldsøy bygdalag

V/ Øystein Kårstad

Leiar

Måløy Vekst

INNSPEL TIL PRIORITERINGAR I REGIONAL TRANSPORTPLAN FOR VESTLAND

Innleiing
Måløy Vekst kjem her med sine innspel til prioriteringane i Regional Transportplan. Planen er svært viktig for næringsutvikling, mobilitet, folketalsutvikling og vekst, og vi ser fram til å samarbeide med Vestland fylkeskommune om å realisere målsettingane i åra framover. Vi vil skryte av prosessen som sikrar brei involvering, og høve til å påverke planen på både overordna og konkret nivå.

Om Måløy Vekst
Måløy Vekst er næringslivet og kommunen sitt felles organ for langsiktig samfunns- og næringsutvikling. Selskapet har som formål å fremje vekst i næringslivet og skape bulyst i kommunen. Næringslivet i regionen, representert ved ca. 90 verksemder, og Kinn kommune er aksjonærar/medlemmar i selskapet. Eigarane har mellom 3 og 4 tusen tilsette både lokalt, nasjonalt og globalt, og har ei årleg omsetting på over 15 milliardar kroner årleg. Måløy Vekst er eit serviceselskap for næringslivet, som skal informere og legge til rette for ny verksemd og infrastruktur, og vere ein møteplass for næringslivet og kommunen.

Overordna betraktningar til prioriteringane

Vekstkraftig region

Kystregionen på Vestlandet har potensialet til å verte den mest vekstkraftige regionen i landet. Å utnytte potensialet for bærekraftig vekst og utvikling langs kysten føreset ei tydeleg prioritering og satsing på å byggje sterkare bu-, arbeids-, og serviceregionar. Fragmenterte miljø, samt små byar og tettstader utan eit omland innan akseptabel reisetid, er kanskje det største hinderet for å utnytte det vekstpotensialet vi har innan framtidas vekstnæringar.

Vi tilet oss her å nemne blant anna fiskeri, havbruk, energiproduksjon, transport, skipsdesign og konstruksjon, industri, foredling, produktutvikling, teknologi, samt bærekraftig reiseliv som nokre eksempel på næringar som har eit enormt potensiale for bærekraftig vekst og velstandsproduksjon i åra framover, der dei naturgitte føresetnadane, samt kompetansen, erfaringa og innovasjonskrafta allereie ligg i etablerte miljø og lokalsamfunn langs kysten.

Mykje av dette kan løysast med ei tydeleg prioritering av vegsamband og kommunikasjonsløysingar for å knytte kystsamfunna tettare saman. Her vil vi konkret trekke fram Kystvegen Måløy-Florø som eit heilt avgjerande prosjekt, som vil binde saman viktige kompetansemiljø og byggje ein framtidsretta og vekstkraftig bu-, arbeids-, og serviceregion på kysten i nordre del av Vestland.

Måløy Vekst

Effektive båtruter med rutetider, prisar, og fart som gjer det funksjonelt og effektivt å nytte båten til pendling, vil og sikre at ein kan utnytte kompetansen og arbeidskrafta i eit større geografisk område, til å utvikle og skape vekst i dei bærekraftige næringane langs kysten. Fart på fartøy, rutetider og prisar må difor tilpassast behovet for effektive og attraktive pendlarruter, spesielt mellom Måløy, Bremanger, Florø og Selje, som trafikkerast av Nordfjordekspressen og Kystvegekspressen.

Konkrete innspel til prioriteringar

Fylkesveg 617 Kapellneset-Raudeberg

Opprusting av vegen mellom Kapellneset og Raudeberg er heilt avgjerande for vidare utvikling på Raudeberg. Vegen er i dag i svært dårleg forfatning, trafikkfarleg, og lite framkomeleg. Vegen har ein ÅDT på 3000. Vegen er dagleg skuleveg for mange born og unge, viktig pendlarveg mellom Raudeberg og Måløy, og det er ein betydeleg mengde transport til og frå næringsbedrifter langs vegen. Raudeberg er eit levande næringsområde med fleire sjømatselskap og tre skipsverft som ligg langs fylkesvegen. På Raudeberg er det planlagt store investeringar og etableringar i årene framover. I samband med Stad skipstunnel vil området få tilført store mengder med stein, noko som betyr vesentleg utviding av næringsverksemd. Noko som igjen betyr auka behov for transport/tilkomst for både gåande, syklande, bilar og tungtransport. Omsetning for bedriftene i området er på godt over 2 mrd. I dag jobbar det ca. 300 menneske innan marin og maritim industri på Raudeberg. Dette talet kan nesten doble seg dersom planane til næringsaktørane blir realitet.

Babord Group planlegg ei større satsing på slakting og bearbeiding av torsk, samt bearbeiding av laks, og ser for seg ein auke i tall tilsette med 60-100 personar innan 5 år. Sjømatselskapet Domstein vil også samle ei større del av verksemda si på Raudeberg, og planlegg utviding av anlegget for bearbeiding av fisk og sjømat. Domstein ser føre seg 50-100 nye arbeidsplassar på Raudeberg. Det er også ein stor satsing på landbasert oppdrett med slakteri- og prosessanlegg, samt kompetansesenter i Barstadvika, på industriområdet mellom Måløy og Raudeberg. Her planlegges det for 25-50 nye arbeidsplassar.

Alle næringsaktørane nemnde over, samt hjørnesteinsbedrifta og skipsverftet Båtbygg, har søkt om steinmasse frå Stad skipstunnel for å utvide industriarealet sitt. Også stadig aukande turisttrafikk i området gjer at vegen sin kapasitet blir utfordra. Møteproblematikken langs denne vegen er betydeleg da møteplassane er både smale og altfor korte. For å nå turistmåla Refviksanden og Kråkenes fyr må ein passere Raudeberg og bruke FV617 frå Måløy. Teljingar viser at trafikken doblar seg om sommaren.

Opprusting av vegen er kostnadsrekna til ca. kr 100 millionar, men Kinn kommune og fleire næringsaktørar syner stor vilje til å realisere strekninga som eit spleiselag saman med fylkeskommunen. Kommunen planleggar å oppruste VA-anlegget på strekninga, medan fleire næringsaktørar har planar for både utviding av eksisterande verksemder, samt nye

verksemder. Videre utvikling av industrien og 300 nye arbeidsplassar på Raudeberg vil gje stor auke i trafikken.

Fylkesveg 5715 Måløy-Vågsvåg

Vegen mellom Måløy og Vågsvåg er ein svært trafikkert veg, og trafikken aukar, både grunna auka bustadbygging, auka næringsaktivitet, og ikkje minst auka trafikk frå besøkande og turistar. Måløy Vekst vil minne om at Statens Vegvesen allereie i 2012 utarbeida ein rapport som synte behov for punktutbetring av fv621 (no fv5715) Måløy-Vågsvåg. I rapporten vert det peika på redusert framkomst og høge avstandskostnader pga. dårleg vegstandard (smal, svingete, ujamn veg), behov for sikring av mjuke trafikkantar, ulykker, spesielt utforkjøringsulykker og generelt forfall på vegen. SVV foreslo i 2017 å gjennomføre punktutbetringar på vegen, men dette er førebels ikkje følgt opp i investeringsplanane.

Kommunen har utarbeida ei liste med 15 utbetringspunkt i prioritert rekkefølge, og meiner at ein vil kunne monaleg betre trafikktryggleiken og framkommeligheit for dei vegfarande med investeringsmidlar i størrelses orden 5-10 millionar kroner. Måløy Vekst syner til Vestland fylkeskommune sitt prosjekt «meir veg for pengane», og meiner at her vil ein med relativt små investeringsmidlar få store gevinstar i form av betring av trafikktryggleik og auka framkome.

Kystvegen Måløy-Florø

Næringslivet og innbyggjarane langs kysten har ei klar forventning om at fylkeskommunen føl opp tidlegare lovnader om realisering av kystvegen Måløy-Florø. Som første prosjekt må Svelgen-Indrehus inn i investeringsplanen allereie frå 2023, og deretter må ein planlegge og prosjektere ferjeavløysingsprosjektet i ytre Nordfjord. Denne vegen er heilt avgjerande for å oppnå den vekstkrafta ein har i næringslivet og kystsamfunna i åra framover.

Dagens fylkesveg mellom Myklebust/ Indrehus og Svelgen er smal og svingete, og gjev dårleg framkome særskild for tyngre køyretøy. Lengda på strekninga er på kring 16 km, målt mellom krysset på Myklebust og Svelgen sentrum. Ein ny tunnel mellom Indrehus og Svelgen vil korte ned køyrelengda med om lag 7 km. Prosjektet er neste parsell i realiseringa av Kystvegen Florø-Måløy, som skal etablere ein samla bu- og arbeidsmarknadsregion for over 50.000 menneske i kystkommunane Stad, Bremanger, Kinn og Sunnfjord.

For utviklinga av næringslivet langs kysten, er det heilt avgjerande at kystvegen frå Måløy, via Svelgen, til Florø, vert realisert. Ein styrka infrastruktur langs kysten vil betre tilgangen til arbeidskraft, knyte saman fagmiljø, sikre lågare transport- og produksjonskostnader, auke veksten og lønnsemda i bærekraftige framtidsnæringar, samt bidra til lågare utslepp gjennom betra tilgang til hamner for å få gods over frå veg til sjø.

I tillegg til at Svelgen-Indrehus må prioriterast i investeringsprogrammet, er det viktig at fylkeskommunen startar arbeidet med å utgreie løysing og finansiering av fjordkryssinga

mellom Biskjelsneset og Tongane, samt tilførselsvegar. Dette er eit prosjekt som er tenkt finansiert med bruk av ferjeavløysingsmidlar og bompengar, men vi saknar framdrift i prosjektet både frå det etablerte bompengeselskapet 45-minuttsregionen og fylkeskommunen. Her må ein snarast starte arbeidet med å få godkjent prosjektet som eit ferjeavløysingsprosjekt.

Med helsing

Måløy Vekst

RANDI HUMBORSTAD
Dagleg leiar

+47 97 75 73 94
randi@maloyvekst.no

www.maloyvekst.no

Norges Automobil-Forbund
NAF Avd. Fjordane og Ytre Sogn

Medlem av:

Vestland Fylkeskommune
post@vlfk.no
[Poststed]

Dale i Sunnfjord den 30.03.2022

Innspel til økonomisk handlingsprogram og investeringsprogram til Regional Transportplan 2022–2033.

Kva føremål er viktigast å prioritere i investeringsprogrammet, er det rammeløyvingar til trafikktryggleik og mindre utbetringar, gang- og sykkeltiltak, kollektivtiltak, oppgradering av kai, bru og tunnel eller midlar til store vegprosjekt?

- For NAF vil trafikktryggleik alltid kome først. Særleg viktig er det at barn og unge har ein trygg skuleveg, og det må vere ei målsetjing at skulevegen er så trygg at barna kan gå eller sykle til skulen. Det er mange døme på dårlege skulevegar, men vi vil trekke fram fv 57 og tilkomsten til Bygstad, der skulevegen er så dårleg at borna må ha ekstra skuleskyss.

Vidare er rassikring særleg viktig for Vestland, med dei utfordringane vi har med rasutsette vegar. Midlane til rassikring må aukast monaleg. Ikkje minst gjeld dette på fv 609 forbi ”Hundsåna”. I byar og tettbygde strok er det ei målsetjing at trafikkveksten skal takast av kollektivtrafikk, sykkel og gange. Då må forholda leggast til rette for dette. NAF ynskjer at ein skal få meir veg for pengane, og at meir av vegkronene går til vedlikehald av veg. Fylkesvegane forfell, og mange av våre medlemmar seier at vedlikehald av veg er det viktigaste for dei i kvardagen. Nokre stader er ikkje vegvedlikehald nok. For å få til god kommunikasjon og infrastruktur i Vestland og knyte fylket skikkeleg saman, vil nybygging og fornying vere heilt naudsynt. Ut frå ÅDT bør ein sjå på kostnadsbesparande tiltak som ikkje går ut over trafikktryggleiken.

Det er føreslått å avsetje 200 mill. kr. årleg til strekningsvise utbetringar av regionale hovudvegar (vegar i funksjonsklasse B), samt å setje i gang minst to større gang- og sykkeltiltak utanom Miljøløftet årleg. Det er også føreslått eigne løyvingar til rekkverk, vegljos og til ei ordning med spleiselag for mindre prosjekt. Vi vil be om synspunkt på dette.

- Vi meinar den avsette potten til strekningsvise utbetringar er for låg, og at denne bør aukast til minst 500 mill. kr årleg. Regionale hovudvegar i

Postadresse:
Fjærevegen 2
6800 FØRDE

Gateadresse:
Fjærevegen 2
Førde

Telefon:

Bankkonto:
Bankadresse:
08 505

Foretak:
Drift: 3705.01.58110

Medlem: 5005.06.20007

Sparebanken Sogn og Fjordane
Pb. 113
6801 FØRDE

NO 992 242 051 MVA

funksjonsklasse B er av særleg betydning for dei regionale bu- og arbeidsområda, og må ha prioritet. Eit særskilt døme er fv 57 Dale – Storehaug. Her har trafikkmengda auka som følgje av Dalsfjordsambandet, i tillegg til at ny tømmerkai på Setenes med auka tungbiltransport gjer at vegfundamentet er for dårleg. Fv 57 forbi Saltkjelen er eit særleg vanskeleg og smalt parti der fleire trailarar har stått fast og måtte ha hjelp av bergingsbil for å kome seg laus. Her er det også stor fare for isnedfall vinterstid. Vi vil elles vise til dei prioriteringane Sogn og Fjordane Fylkeskommune hadde for fylkesvegane i vårt område, der fv 614 Svelgen – Indrehus vart prioritert som nr 1 og Dale – Storehaug som nr 2. Vi opplevde at det var brei semje om denne prioriteringa i fylkestinget.

- Gang- og sykkeltiltak som kan bidra til at fleire kan gå eller sykle til skule, jobb eller til fritidsaktivitetar er miljøvennleg, gjev auka trafikktryggleik og betre folkehelse. VI er elles positive til at det vert sett av eigne løyvingar til rekkverk og vegljos, då dette er med på å auke trafikktryggleiken. Vi er usikre på kva som ligg i spleiselag for mindre prosjekt, men bompengar på strekningar med liten ÅDT kan fort verte kostbart for dei som skal passere, og hindre mobiliteten til folk fordi det ikkje finst gode nok kollektivløysingar til å erstatte bilen som transportmiddel og kvardagsreisa vert for dyr.

Vestland fylkeskommune ber kommunane gjere ei vurdering av moglege konkrete samarbeidsprosjekt med framlegg til spleiselag for finansiering. Vidare ber vi om innspel til korleis ein kan få mest mogleg for pengane for konkrete framlegg til prosjekt.

Som vi har nemnd tidlegare, meiner vi at der det kan vere aktuelt med spleiselag for finansiering må det vere tilstrekkeleg høg ÅDT. Ein må og sjå på fejeavløysingsprosjekt der det er mogeleg å få ferjeavløysingsmidlar.

Vi ber om synspunkt på om det er dei rette tiltak og prosjekt som er lagt inn i investeringsprogrammet, og kva som er viktigast å prioritere.

Vi meinar det er mange og gode prioriteringar i investeringsprogrammet, men vil særleg trekke fram dei punkta vi har nemnt over.

Med vennlig hilsen,

Bente Liabø Thorsen
styreleiar
NAF avd. Fjordane og ytre Sogn

fjordaneogytresogn@lokal.naf.no
mobil 913 11 107
adr: Fjærevegen 2, 6800 FØRDE

NAF avd. Bergen og Omegn
www.naf.no/bergen

Vestland fylkeskommune

Bergen 22. mars 2022

Innspill til økonomisk handlingsprogram og investeringsprogram RTP

Behovet for og nødvendigheten av å prioritere veivedlikehold er prekær. Utfordringene som fremvises under 2. økonomiske handlingsprogram, forteller viktigheten av å få på plass stortingets vedtatte belønningsordning for vedlikehold av fylkesveier.

Likebehandlingsprinsippet for fylkesfergene må innføres i RTP, slik at like PBE tall gir likt tilbud. Det er svært viktig at fergetilbudet i kommuner som ikke har omkjøringsmuligheter får et rutetilbud som er i tråd med transportbehovet for innbyggerne og næringslivet. På lik linje med riksveifergene må årsdøgnstrafikk (ÅDT) være en viktig faktor. Fergesambandene Hufthamar – Krokeide og Husavik - Sandvikvåg må begge blir utvidet med minst en ny rundtur på kveld/natt slik at Austevoll kan være «landfast» på nattestid, senest fra 01.01.2023

Liv Røssland
Daglig leder
NAF avd. Bergen og Omegn

Mob: 901 81 062
liv.rossland@naf.no
Kokstaddalen 5
5257 Kokstad

Innspel frå Nordfjordrådet til Regional transportplan Vestland 2022-2033

Nordfjordrådet, bestående av kommunane Stryn, Stad, Gloppen, Kinn og Bremanger vil saman komme med innspel til Vestland fylkeskommune og Regional Transportplan (RTP) Vestland.

Mjuketrafikkantar

Nordfjordrådet meiner at det er viktig å prioritere gang og sykkelveg i kommunar og kommunesenter utan sykkelbyavtale. Kommunane er opptekne av og legge til rette for gåande og syklande. Dette med tanke på folkehelse, få ned klimautslepp og trafikktryggleik. Utbygging av gang og sykkelsti langs innfartsårene bør prioriterast høgt i Vestland fylke.

Vår region har mange prosjekt knytt til mjuke trafikkantar. Fylkeskommunen bør ha som ambisjon å få gjennomført desse gjennom sine tiltak «meir veg for pengane», «god nok veg for fylket» og samarbeid med kommunane.

Det er fleire prosjekt som er omtala frå vår region og vi vil komme med ei prioritering frå Nordfjordrådet. Vår høgste prioritet til mjuke trafikantar er **gang og sykkelveg langs Fv. 615 Sandane- Fitje**. Dette er ei viktig tilrettelegging for at fleire skal kunne gå eller sykle til skule og jobb. Prosjektet er godt forankra i strategien til fylkeskommunen har knytt til mjuke trafikantar, sentrum og bustadutvikling.

Store viktige vegprosjekt

Sogn og Fjordane sin høgste RTP prioritet var Fv. 614 Svelgen -Indrehus. Dette er eit prosjekt som vil bidra til vesentleg auka trafikktryggleik og ha viktige samfunnsmessige effektar. Strekninga går gjennom ein kystregion som bidreg til å knyte saman ein bu og arbeidsregion for 45.000 innbyggjarar. Næringslivet har gitt klare signal om det er eit påtrengande behov for å få tidsmessig og trygg transport for si næring.

Nordfjordrådet meiner at ein må halde på prioriteringa **av Fv. 614 Svelgen- Indrehus** når det gjeld store vegprosjekt.

Viktige næringsvegar

Nordfjordrådet meiner det er viktig med ei opprusting av dei viktige næringsvegane av fylkesvegnettet. Fylkeskommunen må utfordre staten til å få til eit felles løft for å få gjennom eit opprustningsløft av vegar med høg næringstrafikk.

Nordfjordrådet vil løfte fram eit prosjekt knytt til eit framtidsretta og tilrettelegging for meir næringsverksemd **fv. 617 Raudeberg-Kapellneset.** Denne vegstrekka står ikkje på RTP i dag, men Nordfjordrådet finn det likevel viktig å prioritere dette høgt. Dette grunna næringspotensialet for utvikling i området. Prosjektet må sjåast i samanheng med tilførsel av store steinmassar frå Stad skipstunnel. Vi vil oppfordre fylkeskommunen til samarbeid mellom viktige aktørar for å få til ei oppgradering av fylkesvegen.

Strekningsvise utbetringar av regionale vegar

I vår region er det fleire vegar som har trong for akutt utbetring. Ramma for utbygging av strekningsvise utbetringar bør doblast for å få gjennomført nødvendig løft for heile Vestland.

Nordfjordrådet si høgste prioritering på strekningsvise utbetringar er **fv 620 Kjøde-Sandvik.** Denne strekninga har mange stader svært dårleg standard og smal vegbane, med mykje tungtrafikk og

aukande trafikkmengde frå år til år på grunn av stor nærings- og byggjeaktivitet på Stadlandet og vekst i reiselivet. Vestland fylkeskommune har på budsjettet for 2021 sett av eit mindre beløp (50.000 NOK) til å starte planlegging av utbetringar på Fv 620 Kjøde-Sandvik.

Nordfjordrådet vil sterkt oppmode om at arbeidet med opprusting av fv 620 Kjøde-Sandvik vert forsert og prioritert, slik at tilrådde flaskehalsutbetringar blir gjennomførte i 2022/23 parallelt med arbeidet med Stad Skipstunnel. For å hente ut synergieffektane av det parallelle arbeidet er naudsynt å prioritere fram dette prosjektet. Dette er både samfunnsnyttig og følger fylkeskommunen sin ambisjon om å få meir veg for pengane.

Skredsikring

Det er behov for ein oppdatert skredsikringsplan for Vestland. Haust og vinterhalvåret er stengde på grunn av skred eller skredfare og ei stor utfordring for næringslivet. Dette gjeld særleg for den eksportretta industrien som har behov for å levere «on time». Den kontinuerlege skredfaren er ei belastning for innbyggjarar, som anten køyrer på desse vegane til jobb eller dagleg sender ungane sine på desse vegane i skulebuss. Derfor vil vi vere tydleg på at fylkeskommunen gjer ein jobb knytt til NTP og skredsikringsplan for å få gjennomført prosjekt som stod på marginallista til Sogn og Fjordane.

Fylkeskommunen bør vere meir tydlege i kriteria sine og vektlegge omsyn til innbyggjarar som ikkje har omkøyringsveg når det går ras. Det er ei høg belastning for dei det gjeld at ein i periodar er isolert frå omverden og naudsynte tenester.

Nordfjordrådet meiner at ein må gjere prioriteringar knytt til **Oldedalen med fjelltunnel Heimefonna/Bukkeskora/Sandvika på Fv. 5724** og strekningsvis utbetring. Det er viktig at ein kjem i gong i fyrste planperiode. Grunna tryggleik til innbyggjarar og reiseliv bør det prioriterast i fordeling av disponible midlar til fordeling.

Mobilitet og kollektivtransport

Nordfjordrådet meiner at det er viktig å leggje til rette og utvikle eit velfungerande og berekraftig mobilitetssystem for innbyggjarar og samfunn i heile Vestland.

Kollektivtilbodet i fylket er i dag svært dårleg og fragmentert. I hovudsak handlar kollektivtilbodet om skuleskyss, hurtigbåt og nokre få kommersielle ekspressruter i privat regi. Det manglar ein heilskapleg plan for eit samla kollektivtilbod. Dagens tilbod gjer det vanskeleg for folk å velje kollektivtransport til jobb og fritid.

Vi etterlyser synleggjering av hurtigbåttilbod frå Bergen til Ålesund. Denne burde vere ein del av RTP for 2022-2033. Behovet for ombygging, utbetring og utviding av hurtigbåtkaier er eit viktig for å utvikle eit berekraftig kollektivtilbodet på kysten. «Teknologiløysingane er ikkje avklart, og tala er difor førebelse…» Hurtigbåttilbodet på kysten er eit viktig bindeledd for dei innbyggjarane som ikkje har vegsamband eller må køyre store omvegar for å nå reisemåla sine.

Nordfjordrådet ynskjer å samarbeide med Vestland fylke om ein samla strategi om framtidas grøne transport utan klimautslepp i Nordfjord. Ein må utarbeide eit «stamrutenett» på veg, sjø og luft mellom tettstadar og mellom regionane.

Oldedalen utviklingslag
6791 Oldedalen 12.09.21.

Innspel til Høyringsdokumenta til Regional transportplan 2022-2033 for Vestland.

Oldedalen utviklingslag representerer innbyggarane i Oldedalen i Stryn kommune. Oldedalen er ei livskraftig bygd omkransa av breen, der livsgrunnlaget i fleire generasjonar har vore landbruk og turisme. Det er no fleire næringar, og fleire har sitt arbeid utanfor dalen. Både arbeidspendlarane og alle barnehage- og skuleborna er avhengig av å reise Oldedalsvegen dagleg. Vegen har stor turisttrafikk sommarhalvåret, i tillegg til transport knytt til landbruket.

Utbetring av Oldedalsvegen, både rassikring og generell utviding, har derfor i fleire år, vore ei viktig sak for innbyggarane. Vi vil derfor kome med innspel til høyringsdokumentet.

Vi viser til dokumentet: «Skredsikring – kunnskapsgrunnlag for RTP 2022-2033»
Vi reagerer på at vekting av delfaktorane i kunnskapsgrunnlaget er endra i prioriteringslista til «Prosjektgruppa si tilråding av rangering av sikringstiltak etter risikovurdering», samanlikna med «Behovsliste Vestland, Statens vegvesen 2019»
I den nye tilrådinga får årsdøgntrafikk meir vekt. Dette fører til at vegar med låg ÅDT vert nedprioritert.

For Oldedalsvegen, Fv.5724 betyr det at Heimefonna som står på 5. plass etter den nasjonale modellen, blir nedprioritert til 19. plass etter Prosjektgruppa si prioritering.
I tillegg omfattar sikring av Heimefonna etter SVV si tilråding, også Sandvika og Bukkeskora. Desse er etter nye kriterieforslag, nedprioritert til 57. plass.
Fossvega er nedprioritert frå 11. til 57. plass.

Viss forslaget til ny vekting av delfaktorane i kunnskapsgrunnlaget blir følgde, vil det føre til at sikring av rasutsette vegar med liten ÅDT vert skyvd langt ut i tid.
Det er ei stor belastning å dagleg måtte reise på ein rasfarleg veg, spesielt belastande er det for foreldre som må sende borna til barnehage og skule.
Vi er uroa for folketalsutviklinga og framtida til Oldedalen viss det ikkje snarleg kjem rassikring på plass.

Derfor vil vi på det sterkaste be Vestland fylkeskommune halde på Statens vegvesen sin modell.

Oldedalen utviklingslag
Jon Olav Kvamme
-leiar-

Fra: Janne Hjelmeland[janne@rosendalutvikling.no]
Sendt: 31.03.2022 12:43:57
Til: Vestland fylkeskommune[post@vlfk.no]
Tittel: RTP

Rosendal Utvikling meiner ein må sjå på forbetring av vegen frå Kvinnherad til Bergen. Der er fleire strekningar som er som flaskehalsar for vanlege bilar og ikkje minst for tungtransporten. Det er daglege leveringar til fleire aktørar i Kvinnherad og bygdene langs vegen frå Bergen. Det er store køyretøy og fleire stadar er det ikkje mogleg å passere to samtidig. Strekninga opp Mundheims dalen med bakkar på kvar side vil ikkje krevje dei store økonomiske investeringane men vil gjere stor forskjell for køyringa om ein kan passerer to og to utan at den eine må stoppa. Strekninga Kilen – Holdhus er og ei strekning som bør forbetrast, den er smal, svingete og lite oversikteleg, her er ikkje plass til to og to bilar eller trailerar å passera samtidig

Med venleg helsing
Janne Hjelmeland
Dagleg Leiar
janne@rosendalutvikling.no
Tlf: 958 24 652

Vestland Fylkeskommune
Avdeling for Infrastruktur og veg (INV)

Stadlandet 30.mars 2022

Høyringsuttale til økonomisk handlings- og investeringsprogram.

Endring av planperiode for fylkesveg 620 Sandvik- Kjøde i Stad kommune, Nordfjord.

Simona Stadpipe AS er ei bedrift lokalisert på Leikanger på Stadlandet. På berre få år har vi auka antal tilsette frå ca 20 til over 50 og er stadig i vekst. Vi produserer og monterer rørsystem til landbaserte oppdrettsanlegg over heile Noreg. For å produsere treng vi råvarer i form av bl.a. plastrør. Fortrinnsvis ynskjer vi dei i lange lengder for å halde nede transportkostnader. Dette blir i dag hindra av vegstandarden på FV 620 som ikkje taklar trailer med ekstra lengd. Det same gjeld når ferdige deler skal sendast frå oss.

FV 620 er den einaste tilkomstvegen til Stadlandet med stor lastebil. Vegen er smal og stadvis veldig uoversiktleg med få møteplassar. Vi får varer kvar vekedag, opptil 3 lastebilar pr dag, i tillegg til det vi sender i frå oss.

Vi får også ein del varer frå utlandet og dei to siste vintrane har vi ved fleire høve opplevd at utanlandske transportselskap nektar å køyre FV620.

Vi opplever at flaskehalsen som FV620 er, gjer at veksten blant vår og andre bedrifter på Stadlandet blir bremsa. **Vi vil at utbetring av vegen vert flytta fram til første planperiode 2022-2026.**

Med venleg helsing

Stig Arild L. Reksnes
SIMONA STADPIPE AS

Vestland fylkeskommune
Postboks 7900
5020 Bergen

HØYRINGSINNSPEL TIL REGIONAL TRANSPORTPLAN 2022-2033 OG HANDLINGSPROGRAMMET FRÅ SOGN OG FJORDANE NÆRINGSRÅD.

Sogn og Fjordane Næringsråd har som målsetting å jobbe målretta og aktivt for mest mogeleg vegbygging og anna viktig infrastruktur gjennom heile NTP/RTP prosessen med fokus på næringslivet i Sogn og Fjordane sine behov. (vedtak i styre 20. januar 2020)

Sogn og Fjordane Næringsråd skal jobbe med:
- Departement/Storting for å prioritere og løyve midlar.
- Vestland fylkeskommunen for å prioritere til næringslivet sitt beste.
- Lokale styresmakter for å få vedtatt planar.

Fokus skal vere at flest mogelege trasear skal ha godkjende planar (kommunedelplanar/reguleringsplanar) slik at dei er i posisjon til å få løyvingar.

Det er ein viktig samanheng mellom Nasjonal Transportplan som staten har ansvaret for og Regional Transportplan som fylkeskommunen har ansvaret for og det er viktig å sjå desse planane i samanheng. Sogn og Fjordane Næringsråd har jobba mykje med Nasjonal Transportplan fram til handsaminga i Stortinget i juni i år. Her er noko av dei prioriteringane SFN har i Nasjonal Transportplan og utheva skrift på dei prosjekta som er nemnde i NTP.

Aust-Vest (RV5/RV52)
- Tunnel Hemsedalsfjellet. (Rv 52 Bjøberg – Borlaug)

Ferjefri E39
1. Storehaug - Førde **OPPSTART I FØRSTE PLANPERIODE OG FULLFINANSIERT**
2. Byrkjelo – Svarstad. Tunnel Utvikfjellet og bru i indre Nordfjord
3. Vadheim – Sunnfjord grense.

Andre strekningar:
Rv 15 Strynefjellet med arm til Geiranger **OPPSTART I 1. PLANPERIODE OG FULLFINANSIERT.**
Rv 13 Vikafjellet **OVERFØRT NYE VEIER**

I Stortingshandsaminga av NTP vart det ikkje gjort vedtak på enkeltprosjekt. Det er derfor viktigare enn nokon gong å følgje opp fleirtalsmerknadane om dei av «våre» prosjekt som har fått oppstartløyving i første planperiode. Det er også ekstra viktig å følgje opp den nye ordninga med prosjektstyring som det no skal jobbast etter. Då er stikkordet ferdige godkjende planar.

Sogn og Fjordane Næringsråd ønskjer eit tett og godt samarbeid med fylkeskommunen i dette arbeidet og ein ønskjer også eit tett og godt samarbeid inn mot neste rullering av NTP i 2025.

Merknader og kommentarar til hovuddokumentet og handlingsprogrammet i Regional Transportplan 2022-2033:

Sogn og Fjordane Næringsråd meiner at næringslivet sitt behov for trygge, effektive og opne samband må vege tungt i prioriteringane av fylkeskommunale midlar til samferdsle og anna viktig infrastruktur knytt til dette. I fylkeskommunale plandokument og høyringsdokumenta blir det vist til mange gode målsettingar men dei må konkretiserast og prioriterast i det vidare arbeidet med handlingsprogrammet.

- Vestland som det leiande verdiskapingsfylket og nasjonal pådrivar for eit regionalisert og desentralisert Noreg. (frå Utviklingsplan for Vestland). Vestland skal ha eit trafikksikkert og framtidsretta transportsystem som legg til rette for bærekraftig mobilitet og samfunnsutvikling. (frå Planprogrammet)

Frå høyringsutkastet:

- Legge til rette for å betre konkurranseevne til næringslivet i utviklinga av vegnettet. **Få oversyn over kva for vegar som er viktige for næringslivet** for å kunne få eit meir effektivt og framtidsretta transportnett for næringslivet.
- For fylkesvegnettet inneberer desse føringane at infrastrukturen må legge til rette for god mobilitet, og at **næringslivet sine behov må vere ein del av planlegginga**.
- **Reduserte avstandskostnader og auka pålitelegheit** er viktig for både godstransporten og for konkurransekrafta til næringslivet
- Legge til rette for å **betre konkurranseevne** til næringslivet i utviklinga av vegnettet.
- Sikre utvikling og innovasjon knytt til dei regionale flyrutene fram til ny kontrakt i 2028.

Sogn og Fjordane Næringsråd forventar at desse klare føringane blir konkretisert og at næringslivet sitt behov blir ein viktig del av planlegginga slik det står i høyringsutkastet. Fylkestinget må prioritere midlar til vegbygging og anna infrastruktur høgt og ein må arbeide for å auke løyvingane til vegvedlikehald for å redusere vedlikehaldsetterslepet.

- Vestland fylkeskommune må prioritere høgt samferdsletiltak som styrker næringsutvikling, vekstkraft og bu- og arbeidsområde.
- Mange bedrifter ligg langs ein fylkesveg. Transport inn og ut til bedrifter. Råvare inn og ferdige produkt ut. Vegnettet er svært avgjerande for lønsemda og arbeidsplassane.
- Sikker eksportveg for å kunne halde leveringstider.
- Framkome for tungtransport. Samanhengande strekningar for modulvogntog.
- Utbetring av flaskehalsar. Låge tunnelar og smale og svingete vegar.
- Ferjeavløysingsprosjekt. Fylkeskommunen må utnytte ordninga fullt ut.
- Rassikring. Nasjonalt ansvarsområde. Felles innsats for mest mogeleg rassikringsmidlar til vegnettet i Sogn og Fjordane. Arbeide for å auke den nasjonale rassikringspotten.
- Handlingsplanen må synleggjere sterkare konsekvensar av rassutsett og dårleg vegstandar for næringslivet.
- ÅDT kan ikkje vere viktigaste kriterium i alle samanhengar.
- Rasutsett veg er også til hinder for næringsutvikling. Arbeidspendling, nøkkelpersonell som ikkje kjem seg på jobb og busetnad m.m.
- Mindre investeringstiltak kan løyse mange utfordringar.

Det er mange bedrifter som treng betre vegstandard og trygg veg. Her er nokre døme på kvifor dette er viktig. Dette er henta frå innspel som har kome frå bedrifter til SFN.

Elkem Bremanger. (Svelgen-Indrehus)
Elkem Bremanger i Svelgen er det mest spesialiserte verket i Elkem-familien. Dei har to verdikjeder; Inokulanter og Silgrain med leveransar til elektronikk, vindmøller, sol, bil-industri og batteri.

Elkem Bremanger har om lag 220 tilsette, og ein stor del av arbeidsstokken er operatørar i døgn-kontinuerleg skift-turnus. Med den vegstandard ein har i dag freistar det ikkje med dag-pendling frå til dømes Florø og Førde. Enkelte gjer det, men det er ikkje ei løysing som er god, særleg for skiftgåande personell.

Eit grovt overslag viser at Elkem Bremanger fraktar verdiar for ca. 300 millionar kroner i året langs denne vegen. Det er både inn- og utgåande trafikk. Elkem Bremanger har inne ca. 1000 tyngre køyretøy i året som køyrer rundt på desse vegane under alle forhold og alle årstider. Dette utgjer ein stor risiko på ei allereie ulykkesutsett strekning, Det gjeld også for pendlarane til Elkem Bremanger og alle andre som pendlar til og frå Svelgen 5 dagar i veka heile året gjennom.

Brødrene Aa. Hyen-Storebru.
Brødrene Aa er verdsleiande på bygging av raske ferjer og hurtigbåtar laga av karbonfiberkompositt. Verftet ligg i Hyen og har 170 fagarbeidarar. I tillegg har bedrifta ein fabrikk i Eikefjord med om lag 50 tilsette. Det betyr at strekninga mellom Hyen og Storebru er svært viktig for den daglege drifta av Brødrene Aa både med pendling og varetransport. Dagens standar på denne vegen er svært utfordrande og ein kritisk faktor for lønsemda i bedrifta.

Brødrene Aa leverer om lag halvparten av produksjonen til eksport. Før pandemien hadde bedrifta ei omsetning på meir enn 500 millionar kroner. Frå 2016-2020 eksporterte Brødrene Aa for over 750 millionar kroner til Kina. Kommunikasjon og infrastruktur er svært viktig for at bedrifta skal være konkurransedyktige.

Rassikring av «Hopsstranda» med ein tunnel på ca. 200 meter og utbetring av nokre smale strekningar kunne gjort situasjonen betydeleg betre. Møteplassar for større bilar for å kunne fjerne ned-klassifiseringa er også veldig viktig.

Reiselivsbedrifter i Oldedalen. Fv 5724
Briksdalsbreen er eit svært viktig reisemål både på Vestlandet og nasjonalt. I eit normal-år reiser om lag 300 000 turistar til og frå Briksdalsbreen. I tillegg opplever campingplassane i dalføret ei auka tilstrøyming i sommar-sesongen. Omsetninga i bedriftene i Oldedalen er på bortimot 150 millionar kroner i eit normalår. Det passerer fleire hundre store og små køyretøy dagleg. Det blir også frakta varer til og frå Olden Brevatn heile året.

Om lag 7 km av vegen er ikkje opprusta. I turistsesongen fører dette mykje «kork», forseinkingar for turoperatørar og frustrasjon for gjester og fastbuande. Prognosane for dei komande åra syner av vi vil få ein sterk auke i både i tal bussar, privatbilar og bubilar. Meir enn 3000 turistar kan vere på besøk på same tid. Vegen er også mykje nytta av syklande m.a. frå cruise-skipa.

Oldedalsvegen er lokalveg for om lag 300 menneske og det bur om lag 60 familiar langs den ras-utsette delen av vegen. Det er svært stor frustrasjon over forslaget frå Vestland fylkeskommune der ein endrar kriteria for prioritering av rastruga strekningar. Det å blindt bruke ÅDT på vegar med svært ulik trafikkbelastning gjennom året blir heilt feil.
Tidlegare Sogn og Fjordane fylke overtok vegen vederlagsfritt mot at den skulle ras-sikrast.

Strekningsvis utbygging.
Sogn og Fjordane Næringsråd er svært positiv til det arbeid som blir gjort med fagleg grunnlag for strekningsvis utbygging. Det vil vere ein viktig føresetnad for å få til effektiv utbygging og meir veg for pengane. Det vil vere eit godt grunnlag for dei prioriteringane som skal gjerast både administrativt og politisk.
Dei strekningsvise utgreiinga som det vert arbeidd no i Sogn og Fjordane er følgjande:
- Fv.55 Sognefjellet – Vadheim
- Fv.57 Knarvik - Storehaug
- Fv.609 Førde – Askvoll - Dale
- Fv.615 Sandane – Storebru
- Kystvegen (nytt nord – sør-samband i fylket)

Sogn og Fjordane Næringsråd viser til prioriteringar i gjeldande RTP frå Sogn og Fjordane fylkeskommune som vart vedteke i fylkestinget 5.12.2017 og ber om at ein jobbar vidare med å få oppstart og realisert flest mogeleg av desse strekningane/tiltaka i RTP 2022-2033.

Kystvegen gjennom Sogn og Fjordane.
Det vart gjort endeleg vedtak på traseval for strekningane frå Gulen i sør til fylkesgrensa mot Møre og Romsdal i fylkestinget i Sogn og Fjordane i 5. desember 2017. Kystvegen er svært avgjerande for å få eit effektivt samband for næringslivet på kysten av Sogn og Fjordane. Ein viktig næringskorridor som vil auke verdiskapinga, styrke næringslivet og legge til rette auka sysselsetting i Sogn og Fjordane.

Det vart laga følgjande finansieringsplan for realisering av Svelgen – Indrehus som skal vere første byggesteg på Kystvegen Måløy-Florø:
2020 : oppstart 15 mill .
2021 : 150 mill .
Prosjektet vert fullfinansiert i åra 2022 – 2024

Dette er marginallista for prioritering av ikkje oppstarta prosjekt i Sogn og Fjordane i gjeldande RTP:
Store investeringar:
1. Fv 57 Nishammaren – Storehaug m/bru over Svesundet
2. Kryssing Nordfjorden, Tongane - Biskjelsneset
3. Fv 55 Høyheimsvik – Nes
4. Fv 614 Haukå - Myklebust
5. Fv 55 Dale sentrum i Luster
6. Fv 615 Sandane – Storebru
7. Fv 13 Røyrvikfjellet (tunnel)

Flytilbod i Sogn og Fjordane.
For næringslivet er det heilt avgjerande å ha eit godt og stabilt flytilbod til fornuftige prisar for å kunne vere konkurransedyktige med næringslivet i andre deler av landet.
Sogn og Fjordane Næringsråd ber om at ein legg til rette for å vidareutvikle rutetilbodet på dei 4 flyplassane i Sogn og Fjordane og at det skal vere FOT ruter på alle rutene på alle flyplassane.

Sogn og Fjordane Næringsråd ber om at fylkeskommunen legg til rette for pilotprosjekt på El-fly til og frå Sogn og Fjordane og at fylkeskommunen arbeider aktivt for at El-fly skal kunne nyttast frå flyplassane i Sogn og Fjordane.

Rask utbygging av forsterka energikapasitet og infrastruktur.
Sogn og Fjordane Næringsråd ber om at fylkeskommunen i samarbeid med kommunane og næringslivet legg til rette for forsterka energikapasitet- og infrastruktur for å kunne nå målsettingane om meir miljøvenlege transportløysingar. Det gjeld både for landtransport og sjøtransport. Særleg gjeld dette i viktige trafikk-knutepunkt.

Samandrag/Konklusjon
Sogn og Fjordane Næringsråd ber om at dei kommentarane og punkta som er nemnde i denne uttalen blir vektlagde i det vidare arbeidet med Regional Transportplan 2022-2033 i Vestland fylkeskommune. Sogn og Fjordane Næringsråd viser også til høyringsinnspelet som er sendt inn tidlegare.

Sogn og Fjordane Næringsråd ønskjer å bidra til at det blir mest mogeleg samferdslemidlar til prosjekta i Sogn og Fjordane og vi vil arbeide aktivt for at Sogn og Fjordane og Vestland får auka dei statlege midlane til rassikring og andre statlege løyvingar.

Sogndal/Hornindal 31. mars 2022

Yngve Hallèn
Styreleiar

Bjørn Lødemel
Dagleg leiar

Stad kystbygg AS
Nedre Sjåstad 26
6750 Stadlandet
Dagleg leiar
Raymond E. Myren

21.03.22

Vestland fylkeskommune

Høyringsfråsegn RTP

Stad kystbygg AS vil med dette melde at tida er inne for å framskunde ei kraftig oppgradering av vegstrekninga på FV 620 Sandvik-Kjøde. Denne vegen er med si elendige forfatning ei formidabel propp i utviklinga av Stad kommune ytre del. Eitt køyrefelt utgjer heile køyrebana og er ikkje eigna for tungtransport. Skal to trailarar vere uheldige å møtest må ein rygge langt. Dette er svært krevjande særskilt vinterstid. Næringslivet har utvikla seg raskt dei siste åra, og vegen er høgt belasta med stadig meir tungtrafikk.
I samband med utbygginga av Stad skipstunnell vil dette prosjektet lande inn i kategorien «meir veg for pengane». Å kople desse prosjekta vil føre til ein god synergi. Tiltaket vil syne seg å vere heilt naudsynt med tanke på den utviklinga som vil kome med vesentleg høgre belastning på vegnettet.

Stad kystbygg AS er ei bedrift som satsar på foredling/tilverking av materialar frå innlandet. Ferdige produkt vert så skipa ut med båt til lokasjjonar langs kysten. Pr. Dags dato har vi kontrakt på over 60 dagsturhytter til Vestland og Rogaland fylkeskommunar. Ein bør få til eit vegnett som kan tillate modulvogntog heilt ut til Leikanger på Stadlandet.

Industriområdet på Leikanger Stadlandet treng eit skikkelig kaianlegg. Då vil ein kunne sluse ut mykje gods til sjø. Denne kaia er ferdig regulert inn i reguleringsplanen for industriområdet. Den må også realiserast med steinmassar frå skipstunnellen. Dette er også planlagt slik vi forstår.

Med satsing på desse områda kan vi få eit Kinderegg:

- Meir veg for pengane.
- Meir gods på kjøl.
- Meir effektiv transport og kopling mellom veg/sjø.

Ein bør også legge meir til rette for gods på hurtiggåande fartøy langs kysten.

Vestland fylkeskommune
Avdeling for infrastruktur og veg Stadlandet 12.03.2022

Høyringsuttale til økonomisk handlingsprogram- og investeringsprogram.

Endring av planperiode for fylkesveg 620 Sandvik- Kjøde i Stad kommune, Nordfjord.

Stadlandet bedriftsforening representerer 44 bedrifter i Stad kommune i Nordfjord, i tidlegare Sogn og Fjordane. Næringsliv og befolkninga i Nordfjord har ei stor utfordring med fylkesveg 620 Sandvik-Kjøde ei strekning på berre 18 km men med svært trafikkfarleg standard!

Denne vegstrekninga har ein standard som ikkje er forsvarleg med dagens trafikkgrunnlag. **Vegen gjev store hindringar for næringslivet.** Stadlandet er ein turistdestinasjon i verda og det oppstår mange farlege situasjonar på strekninga dagleg. Vegen har som kjent berre ei kjøyrebane, mange stader manglande sikt og få møteplassar.

Vegvesenet har for lengst starta opp med planlegging av vegstrekninga. Eigen rapport er laga av Vegvesenet vinter 2022.

I Dykkar handlingsprogram og investeringsprogram er denne vegstrekninga plassert **i kap. 5 Andre Store Vegprosjekt, ref.punkt 5.6.6.** prosjekt med mogleg oppstart i perioden 2027-2033. Dette er ikkje eit fornuftig alternativ å nytte siste planperiode for denne vegstrekninga. **620 må flyttast fram til fyrste planperiode 2022- 2026.**

Det haster med å få gjort noko med denne vegstrekninga og det er nyled vedteke nye store offentlege forutsetningar som gjev rom for endra prioritet i planperiode for fylkesveg 620.

Kvifor skal vegstrekninga flyttast fram til oppstart i 1. planperiode:

- **Pkt. 5.8 Porteføljgjestyring gjennom investeringsprogrammet : Forhold som tilseier at det bør gjerast endringar i rekkjefølgja på prioriteringane:**
- **Endringar i ytre rammeføresetjingar som t.d. utbygging av ny statleg infrastruktur som Stad skipstunell med tiltakshavar/byggherre Kystverket (statleg direktorat).**
- Stad Skipstunell vil bli bygd i umiddelbar nærleik av fylkesveg 620.
- Arbeidet med oppstart av skipstunellen er 2023/ 2024 og byggeperiode med ferdig tunell 2026.
- Arbeidet med ny statlig infrastruktur gir Vegvesenet tilgang på gratis steinmasse i umiddelbar nærleik av trase 620 i byggeperioden.
- **Mer veg for pengane** vil kunne bli resultatet med oppstart i 1. planperiode.
- Store reduserte kostnader i vegprosjektet ved tidlegare oppstart og framdrift.
- Planlegging er kome svært langt i dette prosjektet, vegen har vore under planlegging i tidlegare Sogn og Fjordane i over 20 år.
- **Vegen er svært trafikkfarleg for biltrafikk og for mjuke trafikantar som nyttar vegen dagleg.**
- Skuleveg.
- **Vegen har dei siste 10 åra fått ei stor auke i trafikkgrunnlaget.**
- Ingen andre tilkomstvegar til Stadlandet / Ytre Nordfjord for buss/lastebil.
- Uråd for trailer (ekstra lengd) å kjøyre strekninga.
- Stadlandet er ein viktig turistdestinasjon.
- Heilårsturisme.

- Skipstunellen vil vere ei verdsnyheit og prosjektet har alt skapt stor internasjonal interesse - vil bli eit stort turistmål. Auka trafikk på strekninga
- **Hindrar utvikling av næringslivet redusert tilkomst import/eksport av varer**

Vestland fylkeskommune må bruke moglegheita bygging av Stad skipstunell gir for tilgang til gratis steinmasse og sjå desse viktige prosjekta i naturleg samanheng. Mer veg for pengane til fylkeskommunen vil bli resultatet av ei endring av planperiode for FV. 620 fram til 2022-2026.

Kystverket, Stad kommune og Fylkeskommunen hadde i november 2021 møte i saka og ved ei endring av prioritering, vil prosjektet stå sentralt for ei utbygging med reduserte kostnader. Ei slik endring vil medføre store Miljømessige reduksjonar i utslepp (mindre transport av masse) gjenbruk av steinmasse og samfunnsnytte i utbyggingsprosjektet. Alt dette til stor fordel for miljøet, staten/byggherre og fylkeskommunen.

Felles utbygging av desse viktige samfunnsprosjekta vil såleis vere ein «vinn vinn situasjon» for alle parter ikkje minst næringslivet og befolkninga i Nordfjord.

Stadlandet bedriftsforening
styret
12.03.2022

Fra: Rolf Kristian Jacobsen[ro-kri-j@online.no]
Sendt: 21.03.2022 20:20:29
Til: Vestland fylkeskommune[post@vlfk.no]
Tittel: RTP

Høringsuttalelse til økonomisk handlingsprogram-og investeringsprogram

Stadlandet Pensjonistlag, med over 80 medlemmer, anbefaler på det sterkeste at fylkesveg 620 endres fra planperiode 2022 – 2027. Vi har kviet oss i over 50 år til å kjøre den farlige vegen.
Selje kommune har utarbeidet en plan som delvis følger eksisterende veg. Denne planen viser også en forholdsvis dyr tunnel. Vi mener at man kan unngå å opparbeide tunnelen ved å heve vegbanen over de ekstremt vanskelige parsellene ved Stokkeneset. På denne måten vil man få redusert grunnerverv og mest mulig veg for pengene. Vegen Kjøde Sandvik starter ved skipstunnelen, det er klart at man må benytte gratis steinmasse til oppbygging av vegen. Det må snarest meldes inn behov for steinmasser til Kystverket. På den måten vil det spare miljøet ved å unngå å sprenge ut store mengder fjell på strekningen.

Å.d.t vil helt sikkert øke betraktelig når tunnelen åpner. Turist trafikken er også sterkt økende. Vårt behov for endelig å få en brukbar veg er avgjørende for vår trygghet.

Med vennlig hilsen

Stadlandet Pensjonistlag

Fra: Liv Astrid Myhre Ytrøy[livastrid15@gmail.com]
Sendt: 26.03.2022 09:02:44
Til: Vestland fylkeskommune[post@vlfk.no]
Kopi: Guri Finne Sognnæs[Guri.Finne.Sognnes@vlfk.no];Terje Vidar Hoel[Terje.Vidar.Hoel@vlfk.no];
Tittel: Regional transportplan 2022-2023

Til Vestland Fylkeskommune.

Uskedal utvikling-trafikksikringsgruppa.

Vi er ei nyetablert gruppe som arbeider for trafikksikring i bygda. Gruppa har 6 medlemmer, desse er:
Egil Myhre, repr.frå Uskedal utvikling.
Magne Eik
Anne Karin Myhre
Helge Nævdal
Astrid Kristoffersen Berli
Liv Astrid Myhre

Vårt innspel
til regional transportplan gjeld FV 500 Uskedal bru til svingen sør for Børnes Industriområde

Gruppa meiner att denne vegstrekningen svarer til både mål og delmål for Vestland Fylkeskommune sin regionale transportplan og strategi for mjuke trafikanter.

Gruppa har tidligare hatt møte med Kvinnherad Kommune og Vestland Fylkeskommune og legg ved referat frå dette møtet, der kjem det fram att alle er enige om att dette er ein svært farlig vegstrekning. Ber derfor om att dette blir tatt med og prioritert i planen.

Legg også ved ett brev, samt kartutsnitt som vi har sendt til Kvinnherad Kommune der vi har presisert dei farligaste punkta på strekningen.

Liv Astrid Myhre
for Uskedal Utvikling, trafikksikringsgruppa.

Referat frå møte om trafikktrygging Uskedal bru - Mørkevågen

Regional transportplan 2022-2033 Vestland fylkeskommune
post@vlfk.no

Dale 01.04.2022

Vaksdal Næringsselskap AS
post@vnsas.no
Vaksdal Næringsråd
boris.groth@gmail.com

Fråsegn Vaksdal Næringsselskap AS og Vaksdal Næringsråd RTP 2022-2033

Vaksdal Næringsselskap AS har Vaksdal kommune som majoritetseigar og jobbar med næringsutvikling i Vaksdal kommune. Vaksdal Næringsråd er omlag femti verksemder med kring femhundre tilsette i Vaksdal kommune.

Næringsinteressene i Vaksdal kommune er nøgde med jobben fylkeskommunen gjer med å setja K5 høgast oppe på prioriteringslista over statlege samferdsleprosjekt i fylket. Me ser at dette forpliktar fylkeskommunen sjølve som vegeigar i Vaksdal kommune. Skal næringslivet i Vaksdal kommune få fullt utbytte av K5 Arna-Stanghelle så treng me næringsareal og det har kommunen lite av forutan langs med fylkesvegane. Då må infrastrukturen frå fylkeskommunen utbetrast!

Næringane stør framlegget til Vaksdal kommune om å prioritere fylkesveg 569, men òg oppjustere tunellhøgder på fylkesveg 5400 Dale-Bergsdalen. Samstundes vil me vektleggje fylkesveg 5408 frå E16-Vaksdal Mølle. Tungtransporten som må gå på vegen er gjennom bustadområde og har dessverre vist seg å vera trafikkfarleg. Her igjen vil knutepunktutvikling med ny trasé for jernbane og stasjon vera viktig at infrastrukturen fylgjer med, og det er Vestland fylkeskommune sitt ansvar.

Næringsliv i Vaksdal vil halda fram at K5 Arna-Stanghelle er stipulert å ha kostnad på kr 26,4 mrd og det er 60 gonger eit årleg kommunebudsjett for Vaksdal. Skal ein få mest mogleg ut av klimavenleg transport som Bergensbanen utgjer må ein bygga ut tilstøytande infrastruktur, og dei einaste me kan støtta oss på er Vestland fylkeskommune. Me vil halda fram at utbetring av fylkesvegane i Vaksdal ikkje vil føra til trafikkvekst i Bergen, men bidra til lokal utvikling. Til Bergen drar me med tog!

Boris Groth (s)
Vaksdal Næringsråd

Vidar Skeie (s)
Vaksdal Næringsselskap AS

Varaldsøy Bygdelag 30. mars 2022

Til

Vestland fylkeskommune

Vestland Fylkeskommune arbeider no med Regional Transportplan og har då i samband med dette arbeidet bede om å få innspel til det økonomiske handlingsprogrammet – utklipp under frå Vestland fylkeskommune si nettside

- Vestland fylkeskommune ber kommunane gjere ei vurdering av moglege konkrete samarbeidsprosjekt med framlegg til spleiselag for finansiering. Vidare ber vi om innspel til korleis ein kan få mest mogleg for pengane for konkrete framlegg til prosjekt.

Varaldsøy bygdelag i Kvinnherad kommune har jobba for å få nytt ferjstø på Varaldsøy til sørspissen av øya (skjelnesodden) i over 30 år og i samband med det ein av pådrivarane for å å få flytta ferjestøet på Løfall inn til Årsnes. Dette for å få eit framtidsretta ferjesamband – *få eit trekantsamband på 'ei rett linje'*: ***Gjermundshamn – Varaldsøy – Årsnes.***

Me har dessverre ikkje opplevd noko særskilt hjelp frå kommune eller fylkeskommune for å få dette prosjektet realisert, sjølv om kommunestyre godkjende kommunedelplanen i kommunestyret 20.03.2014 – sjå vedlegg 2 (kommunikasjon mellom kommune og bygdelaget). Vart også sagt ja frå KURE-utvalet (dåverande HFK) som var på synfaring i februar 2014.

Etter at kommunedelplanen vart godkjent mars 2014, så opplever me at kvinnherad kommune og fylkeskommune ikkje har kome til einigheit med omsyn på å få realisert dette prosjektet. **Me vil berre kort nemna kor viktig dette er, ikkje berre for Varaldsøy men også for heile sambandet ved at ein får ei betydeleg effektivisering av sambandet med kortare seglingsrute (ca 30 % innkorting når ferja skal krysse fjorden med stopp på Varaldsøy) – spes viktig no når ein går over til eletriske ferjer og når ferja skal fungere som beredskap for oss på Varaldsøy. PS ! Ferjestøet på Varaldsøy er pr. i dag for lite for nye store ferjer**

Varaldsøy bygdelag vonar at fylkeskommunen kan vera ein pådrivar for dette prosjektet då det også vil vera eit viktig ferjesamband i lang tid for riksvegnettet mellom Bergen og Odda//Haukelivegen.

Helsing

Varaldsøy Bygdelag

Styret

1.

Fra: Trond Sætereng[trond.saetereng@kvinnherad.kommune.no]
Dato: 16.09.2014 13:04:39
Til: post[post@kvinnherad.kommune.no]
Tittel: FW: Reguleringsplan for ny ferjekai i Skjelnesodden

Til registrering. Tormod som saksbehandlar

Med helsing
Trond Sætereng
Rådmann
Tlf +47 916 67 062

Fra: Åkre, Per A [mailto:Per.Arne.Akre@marineharvest.com]
Sendt: 15. september 2014 17:32
Til: Synnøve Solbakken; Trond Sætereng
Kopi: Kårstad, Øystein
Emne: Reguleringsplan for ny ferjekai i Skjelnesodden

Hei !

Slik det kan sjå ut no er saka om kven som skal utføra reguleringsplan for ny ferjekai i Skjelnesodden blitt ein kasteball mellom
Kvinnherad kommune og Fylket. Kvinnherad kommune skulle løyva 200 000 kr i tillegg til dei midlane som var til overs etter at
Kommunedelplanen var ferdig. Desse pengane skulle så over til Fylket som skulle utføra reguleringsplanen og kosta det som manglar av pengar
for fullfinansiering av planen.
No uttalar Fylkesdirektør Håkon Rasmussen at det er Kvinnherad kommune som skal stå for planarbeidet og i tillegg få inn analyse for vind og straum.

Varaldsøy bygdelag ynskjer informasjon om kva Kvinnherad kommune har gjort og vil gjera med denne saka.
Tilbodet frå Varaldsøy bygdelag om forskotering av inntil kr 500 000 står fortsatt ved lag. Det er svært viktig at me kjem vidare med denne saka og
at planarbeidet kjem i gang så fort som råd.

Mvh
Varaldsøy bygdelag
v/Per Arne Åkre

This e-mail sent from the company specified above and any attachment are confidential and may be privileged or otherwise protected from disclosure. It is solely intended for the person(s) named above. If you are not the intended recipient, any reading, use, disclosure, copying or distribution of all or parts of this e-mail or associated attachments is strictly prohibited. If you are not an intended recipient, please notify the sender immediately by replying to this message or by telephone and delete this e-mail and any attachments permanently from your system. It is not guaranteed that emails or attachments are secure or error or virus free.

2.

Kvinnherad kommune
Rådmannen
Samfunnsutvikling

Rosendalsvegen 10
5470 ROSENDAL
Tel: 53483100
Fax: 53483130
Org. nr: 964 967 636
Bankgiro: 3460.07.00083
post@kvinnherad.kommune.no
www. kvinnherad.kommune.no
facebook.com/kvinnherad

Hordaland fylkeskommune
Postboks 7900

5020 Bergen

MOT

Saksbehandlar	Tlf. direkte innval	Vår ref.	Dykkar ref.	Dato
Tormod Fossheim	**53483266**	**2013/252-85**		**28.09.2014**

Reguleringsplan for ny ferjekai Varaldsøy m.fl.

Kvinnherad kommunestyre godkjende den 20.03.2014 kommunedelplan for ny ferjekai Varaldsøy med følgjande vedtak:

Kvinnherad kommunestyre vedtek med heimel i plan- og bygningslova § 11-15 kommunedelplan for ferjekai Varaldsøy. Det er ikkje varsla motsegn til noko del av planforslaget slik det ligg føre og kommunestyret kan såleis eigengodkjenna planen.
Vedtaket vert gjort på følgjande vilkår:
1. Alternativ 2 med begge variantar (2a og 2b) vert gjort gjeldande. Alternativ 1 går ut av planen.
2. Ved utarbeiding av reguleringsplan for tiltaket skal det avgjerast om det er alternativ 2a eller 2b som er mest tenleg.
3. I detaljreguleringsplan for tiltaket kan kommunen godta forenkla tekniske løysingar så lenge tryggleik, miljøomsyn og kapasitet får tilfredsstillande kvalitet.
4. I reguleringsplanen skal det leggjast vekt på avbøtande tiltak og å dempe konflikt med dokumenterte naturverdiar, friluftsinteresser og næringsinteresser. Eit større areal enn det som er bandlagt i kommunedelplanen kan gå inn i reguleringsplanen for å sikra dette.
5. Ved endeleg vedtak av reguleringsplan skal kommunedelplanen si bandlegging av areal opphevast.
6. Finansiering av reguleringsplanarbeidet skal vurderast ved budsjettrevisjonen våren 2014, og rådmannen skal starta arbeidet med utarbeiding av reguleringsplan snarast mogleg etter at dette arbeidet er fullfinansiert.

Vedtaket vart formelt oversend dykk i brev av 16.09.2014.

I fylkesutvalet 28.08.2014, svara fylkesordføraren følgjande på spørsmål frå Bente Bondhus vedkomande reguleringsplan for ny ferjekai Varaldsøy:

«Det er Kvinnherad kommune som er planmynde for ferjeleie på Varaldsøy, kommunen vil difor gjera vedtak om plan.»

Rådmannen i Kvinnherad er samd med fylkesordføraren i at kommunen er planmynde og skal gjera planvedtak for ein reguleringsplan, men er av den oppfatning at det er vegeigar, Hordaland fylkeskommune, som bør stå for *utarbeidinga* av reguleringsplanen.

I tråd med dette, og pkt 6 i godkjenningsvedtak til kommunedelplanen ovanfor, vedtok Kvinnherad kommunestyre i budsjettrevisjonen 2014 å løyva kr 200.000 som *tilskott* til planarbeidet.

Varaldsøy bygdalag har i tillegg vedteke å forskottera kr 500.000 til planarbeid for ny ferjekai Varaldsøy. Denne tilsegna står framleis unytta.

Kvinnherad kommunestyre godkjende vidare den 20.03.2014 kommunedelplan for Fv48, kote 70, Løfallstrand. Også her meiner rådmannen at reguleringsplanarbeidet bør styrast av Hordaland fylkeskommune som vegeigar, og kommunestyret har løyvd tilsvarande tilskott stort kr 200.00.

I samsvar med Kvinnherad kommunestyret sitt budsjettvedtak og løyvingar, oppmodar rådmannen med dette fylkeskommunen om å be Hordaland vegkontor utarbeida reguleringsplan for ny Varaldsøy ferjekai og ny fv 48 på kote 70, Løfallstrand.

Vi bed om ei rask tilbakemelding slik at rådmannen eventuelt kan leggja inn i sitt budsjettframlegg for 2015, at tilskottsmidlane til dei 2 prosjekta vert vidareførte!

Med helsing

Tormod Fossheim
verksemdsleiar

Brevet er godkjent elektronisk og har derfor inga underskrift.

Kopi til:
Rådmannen v/Kjell Odd Nygård

3.

Varaldsøy Bygdelag bed Rådmannen om ferjehjelp

Tysdag 14. oktober las me i grenda eit interessant referat frå eit møte kommuneleiinga hadde med statnett. Kvinnherad kommune jobbar hardt for ei betre tilknyting til E39 og spør derfor Statnett om hjelp. Varaldsøy Bygdelag støttar dette arbeidet og meiner at ein her kjem med kreative innspel for å få fortgang i denne viktige samferdselssaka.

Med omsyn på det me les i referatet frå dette møtet, så ynskjer Varaldsøy bygdelag å spørja rådmannen/politisk leiing om hjelp med å få fortgang i arbeidet med ferjesambandet nord i kommunen. Me vil gjerne visa til nokre korte sitat frå avisinnlegget, fordi rådmannen kjem med betraktningar som dei aller fleste i distrikts-norge vil vera samde i. Sitat 1 *: Av og til opplever vi som vertskommune for storsamfunnet sine behov, at vi yter og yter og får lite igjen*. Sitat 2 *: ...., men viss vi berre står og bukkar når storsamfunnet kjem og legg beslag på ressursane våre, så blir det det litt feil det òg*. Sitat 3 : *For 10-15 år sidan var det viktig for kvinnherad å bli den største oppdrettskommunen i landet, men no er ikkje det så stas lenger, meiner rådmann Trond Sætereng.*

Kan me tenkja desse tankane på eit lokalt nivå òg ? Kan me tenkja tanken "vertsbygd" vs kommunen "sentralt" ? Me trur at mange i "utkantbygdene" kanskje får den same kjensla når det kjem til korleis ein prioriterer i ulike samanhengar kommunalt. Me vonar "kommunen" ser at me ynskjer å bidra, men me ynskjer òg å få "litt attende".

Me vil tru at dei aller fleste av oss vil vera einig i at ein kommune td burde få meir at for å leggja til rette for oppdrettsnæringa (td arealavgift). Men me må ikkje gløyma at oppdrettsnæringa er den største eksportnæringa Norge har når ein ser bort frå oljenæringa, slik at me får tilbakeført midlar over statsbudsjettet. Kanskje ein burde fått meir (lang debatt), men me har i Norge lang og god tradisjon for å dela godene i landet. Dette spørsmålet er vel og ei oppgåve for lokalpolitikarar å ta med sine leiarar sentralt, kva som er "rett fordelingsnøkkel" ? Me vil tru at rådmannen, tross alt, er glad for dei arb.plassane ein har og dei ringverknadane som oppdrettsnæringa gjev oss lokalt ? Eit mangfold av ulike bedrifter og næringsverksemder er vel med på å styrka økonomien og gjer kommunen meir robust for å klara å oppretthalda dagens tenestenivå/ få til ev. vekst ?

Varaldsøy Bygdelag vil derfor "utfordra" og spørja rådmannen / politisk leiing om hjelp til å få fortgang i arbeidet med reguleringplan for ny ferjekai på Varaldsøy. Slik det no ser ut for oss (lite har skjedd etter godkjenning av kommunedelplan for eit halvt år sidan), så er me redd at saka berre vert ein "kasteball" mellom kommune og fylke (dårleg resursbruk). Slik me forstår vedtak (pkt. 6) i kommunestyre 20.03.2014, så skal rådmannen starta arbeidet med reguleringsplan snarast mogleg etter full-finansiering.

Kanskje me skulle tenkja litt på mottoet "by og land, hand i hand".....kanskje det ville gje den avsluttande "kommentaren" nederst på ark/dok i skriv frå kommunen "nytt liv". Sitat : *-fellesskap og trivsel – utvikling og vekst.*

Varaldsøy Bygdelag, V/ Øystein Kårstad

19.10.2014

4.

Varaldsøy Bygdalag v/Øystein Kårstad

Viser til epost dagsett 19.10.2014. De har interessante betraktningar og vi er samde med dykk i at vi må akta oss slik at saka om reguleringsplanen ikkje vert ein kasteball!
Som de er kjende med, har vi sendt brev til fylkeskommunen og bede om ei avklaring frå dei kven som skal driva reguleringsplanarbeidet. Vi har purra på svar, og forventar dette snart.
Vi vil også leggja brevet dykkar fram for *Komite for næring og samferdsle* som kommunestyret har oppnemnd som arbeidsgruppe for Kvinnheradsspakken. (Sjå behandling i Kvinnherad kommunestyre 25.09.2014). I løpet av våren 2015 skal komiteen leggja fram sak for kommunestyret vedkomande prioritering og finansiering av vegprosjekt i Kvinnherad. Ferjekai Varaldsøy vil få ein sentral plass i dette arbeidet!

Med helsing
Tormod Fossheim
Verksemd for samfunnsutvikling
leiar

19.11.2014

Fra: Atle Nygård[atnygaa2@varehuset-rosendal.no]
Sendt: 31.03.2022 17:21:19
Til: Vestland fylkeskommune[post@vlfk.no]
Tittel: RTP

Hei!

Ynskjer å koma med eit innspel til regional transportplan.

Føreslår at det vert sett av midlar til utbedring av parseller på vegen mellom Kvinnherad og Bergen. Nærare bestemt ynskjer vi at strekningen Gjermundshamn til Holdus skal prioriterast i forhold til punktvis utbedring. Det er ynskjeleg at hovedfokus vert sett på Mundheimsdalen der vegen er smal og ein kan få mange meter utbetra veg for pengane.
Dette fordi ei utbetring der vil innebera lite fjerning av fjell, men heller utfylling.

Håpar dette kan prioriterast.

Med venleg helsing
Varehuset Rosendal
Atle Nygård

Arbeidsgruppa for Raundalsvegen FV 5386

HØYRINGSINNSPEL TIL RTP – ØKONOMISK HANDLINGSPROGRAM OG INVESTERINGSPROGRAM

Arbeidsgruppa for Raundalsvegen er ei samling av grunneigarar, bebuarar og hytteeigarar som arbeidar for å få utbetra og heva standarden på denne.

I innspelsutkastet kan ein ikkje sjå at denne vegen er nemnd særskilt, noko som hadde vore tryggande for at vegen kunne få heilt nødvendig opprusting. Vonar likevel at denne vegen kan få ein del strekningsvise oppgraderingar likevel. Ser at det er sett av ein sum på om lag 252 mill. til mindre utbetringar og diverse tiltak. Her bør det kunna prioriterast midlar til Raundalsvegen for strekningsvise utbetringar då vegkroppen er slik oppbygd at mindre vedlikehald ikkje er godt nok, og vil ha kort varigheit med gjentakande reparasjonar og auka kostnad på sikt.

Me har ved fleire anledningar minna Vestland fylke om tilstanden på denne vegen og kor viktig den er for mange brukarar. Noko små tiltak har vorte gjennomført, men vegen er framleis i svært dårleg

I tillegg til fastbuande og næringsliv soknar denne vegen til opp mot 1500 hytter i dalen. Dette medfører stor trafikk i helger og høgtider.

For næring blant anna skogbruk er god vegstandar med 10 t aksellast svært viktig. For denne vegen er det nedsett aksellast på om lag 25 km av vegen. Eksempel på korleis dette kan slå ut har ein ferske resultat av. I løpet av 2021 har det vorte hogge ca 4000 kbm gran. For å få transportert dette ut har ein måtta kippa med små lass til ein samle plass for vidare transport. Dette har medført direkte ein ekstra kostnad, eller lågare pris til skogeigar, på 160 000,- kr. På Fv. 5386 er det berekna at det er 138.000 m3 volum skog som soknar til vegen. Det er den av fylkesvegene i Voss, nevnt i lista, som har den største bruttonytte for skogbruk på 1,8 mill kr. Og dette er berre skognytten.

Det er òg dokumentert at slitasjen på vegsystemet er større med mange turar (8 tonn aksel, 32 totalvekt) i høve få turar (10 tonn aksel, 50/60 tonn totalvekt)

Det er fleire utbyggingar av nye hytter og andre service tiltak i dalen. Dette medfører mykje anleggstrafikk, som ikkje kan nytta kapasiteten fullt ut pga. dårleg veg og aksellast. Slike eksempel også for andre transportar finns det sikkert fleire av.

Det er òg verdt å nemna at både Bane Nor og Forsvaret er storbrukarar av vegen. Forsvaret brukar vegen som tilkomst til skytefeltet sitt i Rjoandalen ved Mjølfjell, og Bane Nor brukar vegen for tilkomst til vedlikehald av Bergensbanen. For begge desse er dette ein svært viktig veg som krev tilkomst med både lastebil og store maskiner.

Denne vegen vil vera utsett for eit villare og våtare klima. Ved flaum har det fleire gonger alt no vore stengd veg, då Raundalselva har gått over vegen. Det er òg fleire stader på vegen som er utsett for ras blant anna i Rastalia der det er registrert eit raspunkt i middels kategori i kartet for Skredpunkt Vestland. Fleire punkt på denne strekkja er òg utsette, enkelte plassar held vegen på å rasa ut og ned på jernbane linja.

Skal FV 5386 Raundalsvegen kunna tena brukarane framover må det meir midlar til, og ein bør sjå på grunnlaget for prioriteringane og korleis ein brukar midlane. Ein vil her særskilt nemna at ein ved planlegging av tiltak tidleg tek utførande entreprenørar med i planlegginga. Me trur òg at ein del lemping på standardar kan gjera at ein kan få meir veg for pengane.

Til slutt vil ein understreka at ein har hatt god kontakt med veg forvaltninga lokalt i Vestland fylke, og at me framleis kan koma med innspel og blir teke med på råd om konkrete tiltak framover.

Vegen er ikkje tenleg slik den er no. Me ber difor om at ein prioriterar noko av dei 257 mill kroner til strekningsvise utbetringar på FV 5386 Raundalsvegen.

Beste helsing for Arbeidsgruppa for Raundalsvegen FV 5386

Reimegrend vel:

Arne Larsen (sign) Truls Hauge (sign) Guttorm Fretheim (sign)

Raundalen grunneigarlag:

Jon Sindre Rødland (sign) Odd Kløve (sign)

Mjølfjell vel:

Even Nordø (sign) Erik Fausa (sign)

Vestland Fylkeskommune
Avdeling for Infrastruktur og veg
Att: Matti Torgersen
Postboks 7900
5020 Bergen

post@vlfk.no

Bergen 30. mars 2022.

INNSPILL RTP – Regional Transportplan 2022 – 2033
Oppgradering av Grimstadvegen, fase 1

Områdereguleringsplan for Dolvik – Hope marina- og boligområde på Søreidgrend i Bergen ble vedtatt av Bergen bystyre 16.06.2021, Sak 204/21.

Planen regulerer Grimstadvegen ut til snuplassen på Grimstad, og gir rammer for arealbruken langs vegen på strekningen mellom Dolvik og Hope. Planen gir omfattende rekkefølgekrav som betyr at de fleste nye byggetiltak som har adkomst til Grimstadvegen må vente til Grimstadsvegen er utbedret.

Undertegnede representerer følgende utbyggere som har interesse i at fase 1. av Grimstadvegen snarlig utbedres (ca 600 meter fra kryss til avkjørsel Hammersland)
- Grimstad Eiendomsselskap AS
- Kjapp Marina AS
- Dolviken Brygge AS
- Søreide Eiendomsutvikling AS
- Bergen Marine Eiendom AS
- Søreide Båt & Fritidspark AS

Våre mange leietakere og særskilt Bergen Marine AS og Bergen Marine Service AS har i dag store utfordringer med midlertidige primitive innendørs fasiliteter og har plassmangel som gjør at de også må leie eksterne lagerplasser både i og utenfor Bergen kommune. Dette skaper ekstra trafikk på dagens Grimstadveg og vanskeliggjør å tilfredsstille dagens miljøkrav grunnet byggestopp i området i påvente av at Grimstadvegen blir utbedret.

Ovennevnte utbyggere vil, dersom arbeidet med utbedring av Grimstadvegen kan prioriteres i RTP for snarlig igangsettelse, starte detaljregulering av næringsområdet på Vestsiden. Dette innbefatter NY nedkjørselsvei til dagens marina og næringsarealer, som vil innebære en betydelig trafikkreduksjon ved at nedkjørselen blir ca 400 meter tidligere enn dagens løsning og dette kan med dispensasjon ferdigstilles snarlig.

Vi har hatt konstruktive møter med Fylkeskommunen med bl. a Hege Løtveit og John Martin Jacobsen og allerede diskutert et mulig forprosjekt for å kartlegge økonomiske kostnader for fase 1.

Sammen med Bybo som skal bygge ca 200 leiligheter på oppsiden av Grimstadvegen vil det NYE krysset ned til Grimstadvegen være langt på vei dekket gjennom deres rekkefølgekrav til utbygging. I tillegg har vi dialog med øvrige utbyggere (Boligutbygging Hammerslandsgrenda m.fl.) samt Bergen Vann v/Hogne Hjelle som har plan om å legge nye vannrør ifm utbedring av Grimstadvegen. Samtlige er sammen med oss som utbyggere positiv til å være med å bidra gjennom et fornuftig «spleiselag» sammen med Fylkeskommunen.

Det estimeres en foreløpig kostnadsramme på ca 60 – 80 Mill for fase 1 av Grimstadvegen inkl nytt Kryss/avkjørsel fra hovedveien.

Hvis krysset estimeres til ca kr 20 Mill som Bybo dekker står det igjen ca 60 Mill til fordeling mellom Fylkeskommune, Bergen Vann og utbyggerne. I tillegg til oss som utbyggere nevnt innledningsvis, er det også eksterne utbyggere som har interesse i og forventes å bidra økonomisk til at første fase av Grimstadvegen utbedres. Det bør også være mulighet for at Bergen kommune bidrar med andel relatert til NY gang og sykkelvei gjennom midler fra byvekstavtalen.

Selv med en grov skissering av 1/3 på hver part som da blir ca Kr 20 Mill, mener vi at vi sammen NÅ har en unik mulighet til å realisere denne første fase av utbyggingen.

Hovedformålet med områdereguleringsplanen helt tilbake til den ble besluttet igangsatt i 2013 var å avklare forutsetningene for utbedring av Grimstadvegen, som igjen da ville legge til rette for en samfunnsnyttig bruk av arealer på land og i sjø. Søreide Båt & Fritidspark på Vestsiden som tilbake fra 2007 i bystyret hadde fått godkjent utbygging av sin rå tomt på ca 28 mål til marina og tilknyttet næring var pådriver for reguleringsarbeidet.

Utbyggerne lanserte i felleskap www.vestland-marina.no som var i tråd med det opprinnelige forslaget på høring i 2016, mens fagetaten lanserte sitt alternative planforslag 2. og unnlot å ferdigstille det opprinnelige planforslaget til politisk behandling.

Etter flere runder i bystyret med knappest mulig flertall og at det dessverre ble dagens vedtatte plan som er kraftig nedskalert mht. utbyggingsvolum som til slutt ble vedtatt, vil vi som mindre utbyggere likevel stille opp i dette spleiselaget for at dette viktige veiprosjektet kan bli realisert.

Dagens trafikkfarlige situasjon hvor barn og unge må ha busstransport til og fra skole gjør likevel at de ikke kan ferdes trygt når man skal besøke venner eller være aktiv på andre fritidsaktiviteter utenfor skolen. Situasjonen blir heller ikke mindre farlig når Bybo sine 200 leiligheter overfor Grimstadvegen blir ferdigstilt, hvor nærmeste sjøtilgang for bading & aktiviteter for disse familiene blir ved å benytte dagens trafikkfarlige Grimstadveg.

Det er massiv tungtransport daglig og det har vært mange ulykker og nesten ulykker på denne veistrekningen, særskilt om høst / vinter med dårlig sikt og belysning er veien livsfarlig.

Vårt innspill er derfor at Fylkeskommune prioriterer Grimstadvegen som et prosjekt som kan realiseres som et spleiselag med oss sammen med andre utbyggere, samt øvrige etater som har ansvar og økonomisk interesse i at første fase kan utbygges snarest mulig. Sammen med VLFK som byggherre vil vi gjerne bidra med å organisere «spleiselaget» av mulige bidragsytere.

For spørsmål eller om dere ønsker ytterligere opplysninger underveis, står vi med glede til disposisjon.

Vedlegg:
- Innspill til avklaringsmøte med Bergen Kommune i 2022 – Behov opp mot gjeldende områdeplan
- Utdrag fra nettside www.vestland-marina.no Beskrivelse av dagens trafikkfarlige Grimstadveg

Vennlig hilsen på vegne av samtlige utbyggere nevnt innledningsvis:

.....
Per Alvern – Tlf 480 14 390
Styreleder

.....
Jonas Gams Steine – Tlf 957 24 568
Daglig leder

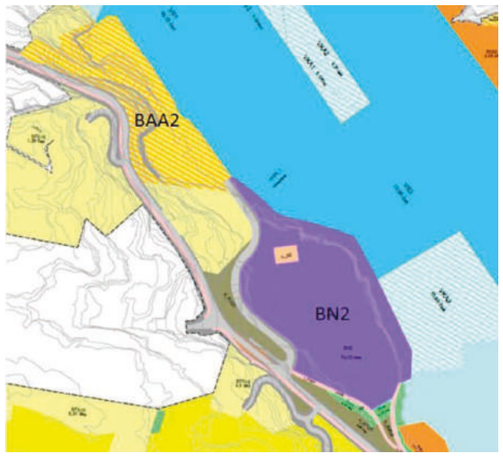
TEMA FOR MØTET:

AVKLARINGER VEDRØRENDE NØDVENDIGE TILTAK FOR EKSISTERENDE VIRKSOMHETER, OPP MOT GJELDENDE OMRÅDEPLAN

Dolviken Brygge AS
Grimstad Eiendomsselskap AS
Kjapp Marina AS &
Søreide Båt & Fritidspark AS

Møtedato: 25.02.2022

BAKGRUNN



Planforslag - 2015

Innspill til områdeplan - 2020

2000 – Vi signerer opsjonsavtale på kjøp av de første 9 mål med sjø-eiendom Dolviken

2001 – Forhandlinger med kommunen om mulig utbygging

2004 – Innspill byggeplaner til KPA

2007 – Godkjent av bystyret med 63 av 67 stemmer

2007 – Innsigelse fra Fylkesmannen

2008 – Mekling mellom byråd Lisbeth Iversen og Fylkesmannen uten å oppnå enighet

2009 – Oversendelse til Miljøverndepartementet

2010 – Departementet konkluderte positivt, forutsatte dialog mellom partene

2011 – Kjøp av tomter (28 mål) – Søreide Båt og fritidspark

2013 – Vedtak om oppstarts-melding – Områderegulering

2016 – Områdeplan med detaljregulering, godkjent av byråden og lagt ut til høring

2016 – Allmøte med fullsatt Søreide skole, «alle» positive til, få negative merknader

2016 – Innsigelse fra Fylkesmannen. Hovedsakelig begrunnet ,ed at Bergen kommune IKKE har fulgt opp med dialog underveis, ber om dialog slik at planen kan egen-godkjennes

2017 – Planavdelingen har møte i Planforum og beslutter på eget initiativ, uten forvarsel og uten politisk for ankring og fortsatt uten dialog med Fylkesmannen å «vrake» prosjektet. Fremmer på rekordtid et alternativt planforslag til ny høring uten å involvere utbyggerne.

2017 - Utbyggerne starter prosess med å fremme en justering av det opprinnelige planforslaget som Vestland Marina, basert på vesentlig å kunne bidra økonomisk til ny Grimstadveg, dette for at det skulle bli fremmet to alternative planforslag til politisk behandling (ref. byråd Tryti)

2018 – Kjøp av 9 mål (Kjapp Marina)

2019 – Fagetatens alternative planforslag 2. på høring

2021 – Byrådet fatter vedtak om at de kun ønsker å fremlegge det nye alternative forslaget fra fagetaten for bystyret

2021 – Det alternative planforslaget vedtas

2022 – Oppsigelse av leieavtale Hauglandgruppen – Kjøp av Dolviken Brygge (6 mål)

MÅLSETTING FOR MØTET:

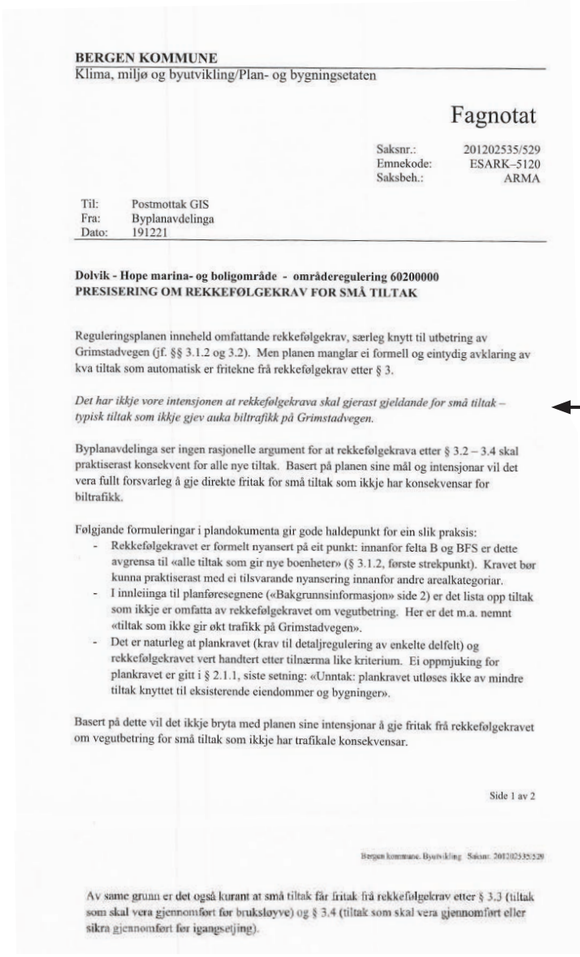
Etter oppdrag fra Bergen Marine Eiendom og Søreide Båt & Fritidspark, har UTMARK arkitektur gjort en skissemessig visualisering av behov / tiltak som er nødvendig for å bedre driftsvilkår og bruk av marina-området.

A **Avklaring og presissering for tiltak som ikke øker biltrafikk på Grimstadvegen.**

B **Avklaring om tiltakene T1 til T6 kan gjennomføres frem til og før detaljregulering igangsettes**

C **Avklaringer vedr. hvilke av de skisserte tiltakene som vil kreve dispensasjon**

D **Dialog omkring midlertidige konstruksjoner versus faste konstruksjoner som kan inngå i en helhetlig plan**



BERGEN KOMMUNE
Klima, miljø og byutvikling/Plan- og bygningsetaten

Fagnotat

Saksnr.: 201202535/529
Emnekode: ESARK–5120
Saksbeh.: ARMA

Til: Postmottak GIS
Fra: Byplanavdelinga
Dato: 191221

Dolvik - Hope marina- og boligområde - områderegulering 60200000
PRESISERING OM REKKEFØLGEKRAV FOR SMÅ TILTAK

Reguleringsplanen inneheld omfattande rekkefølgekrav, særleg knytt til utbetring av Grimstadvegen (jf. §§ 3.1.2 og 3.2). Men planen manglar ei formell og eintydig avklaring av kva tiltak som automatisk er fritekne frå rekkefølgekrav etter § 3.

Det har ikkje vore intensjonen at rekkefølgekrava skal gjerast gjeldande for små tiltak – typisk tiltak som ikkje gjev auka biltrafikk på Grimstadvegen.

Byplanavdelinga ser ingen rasjonelle argument for at rekkefølgekrava etter § 3.2 – 3.4 skal praktiserast konsekvent for alle nye tiltak. Basert på planen sine mål og intensjonar vil det vera fullt forsvarleg å gje direkte fritak for små tiltak som ikkje har konsekvensar for biltrafikk.

Følgjande formuleringar i plandokumenta gir gode haldepunkt for ein slik praksis:

- Rekkefølgekravet er formelt nyansert på eit punkt: innanfor felta B og BFS er dette avgrensa til «alle tiltak som gir nye boenheter» (§ 3.1.2, første strekpunkt). Kravet bør kunna praktiserast med ei tilsvarande nyansering innanfor andre arealkategoriar.
- I innleiinga til planføresegnene («Bakgrunnsinformasjon» side 2) er det lista opp tiltak som ikkje er omfatta av rekkefølgekravet om vegutbetring. Her er det m.a. nemnt «tiltak som ikke gir økt trafikk på Grimstadvegen».
- Det er naturleg at plankravet (krav til detaljregulering av enkelte delfelt) og rekkefølgekravet vert handtert etter tilnærma like kriterium. Ei oppmjuking for plankravet er gitt i § 2.1.1, siste setning: «Unntak: plankravet utløses ikke av mindre tiltak knyttet til eksisterende eiendommer og bygninger».

Basert på dette vil det ikkje bryta med planen sine intensjonar å gje fritak frå rekkefølgekravet om vegutbetring for små tiltak som ikkje har trafikale konsekvensar.

Side 1 av 2

Bergen kommune. Byutvikling Saksnr: 201202535/529

Av same grunn er det også kurant at små tiltak får fritak frå rekkefølgekrav etter § 3.3 (tiltak som skal vera gjennomført før bruksløyve) og § 3.4 (tiltak som skal vera gjennomført eller sikra gjennomført før igangsetjing).

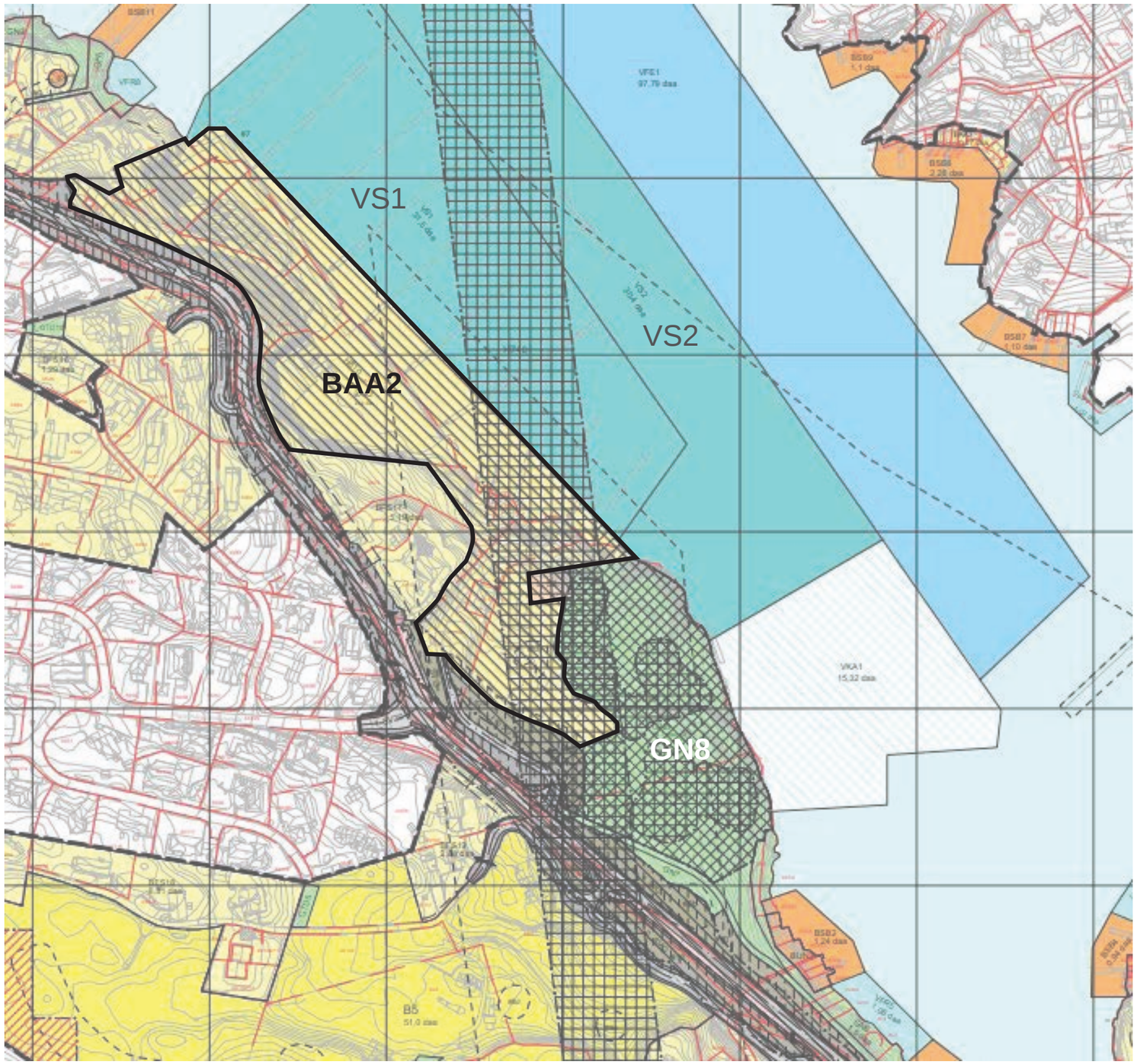
16.juni 2021 ble områdeplanen Dolvik - Hope marina- og boligområde PlanID: 60200000 vedtatt i bystyret.

På bakgrunn av rekkefølgekrav, krav om detaljregulering og noe uklare planbestemmelser ble det avholdt et informasjonsmøte den 6.jui 2021. Tilstede på møtet var representanter for byggesak, planavdelingen samt representanter for tiltakshavere / Bergen Marine Eiendom.
Målet med møtet var å få videre avklaringer på hvordan Vestland Marina best mulig kan opprettholde videre drift i perioden frem til ny detaljregulering og arbeidet med endelig verdifordeling er ferdigstillt.

Da det var behov for en konkretisering og utdyping av forholdet til unntakene fra plankravet, ble det av Byplanavdelingen utarbeidet et fagnotat angående en presisering av rekkefølgekrav for mindre tiltak (19.12.21).

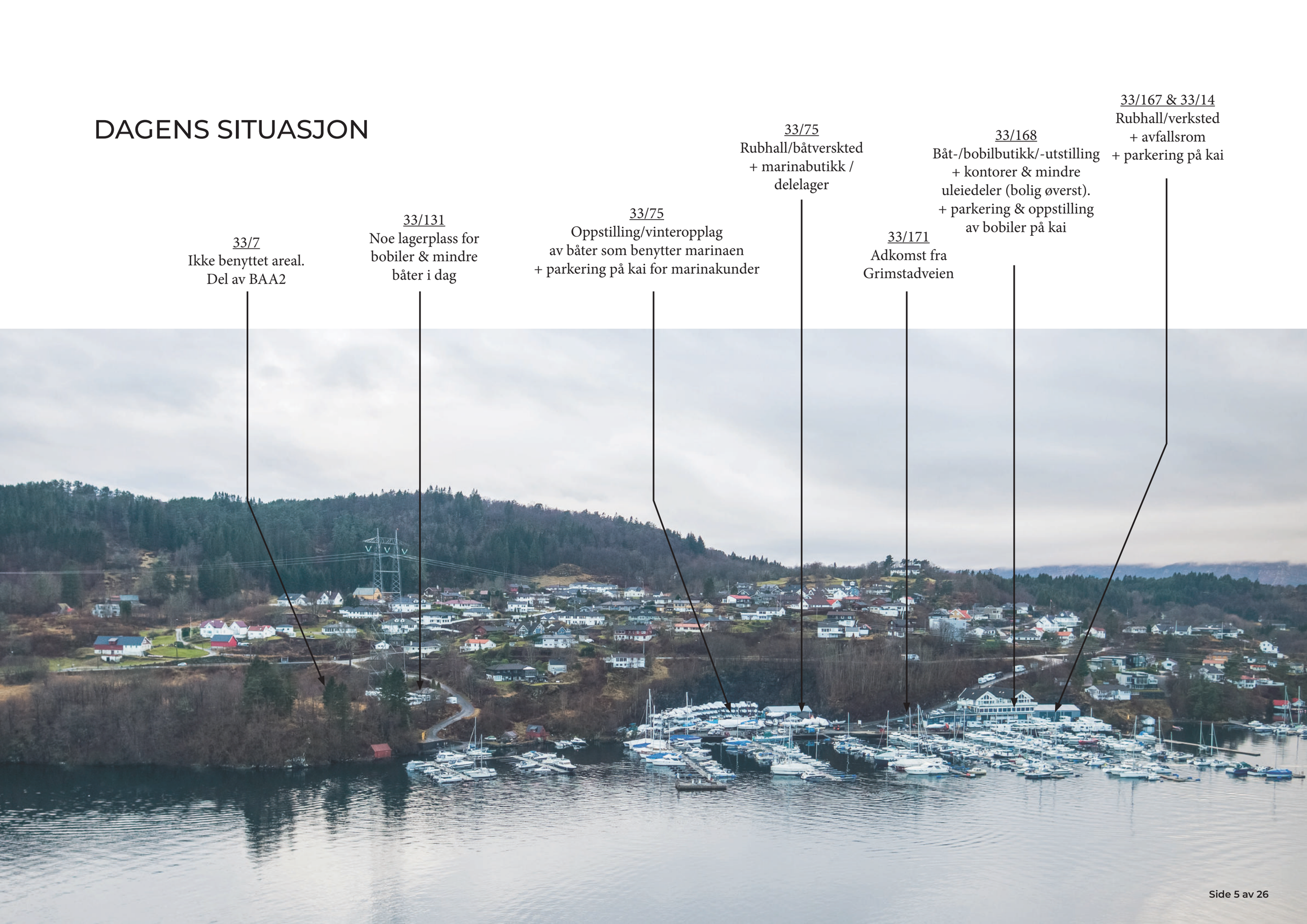
Fra fagnotatet presiseres det at intensjonen bak rekkefølgekravene ikke skal gjøres gjeldende for:

"Små tiltak som ikke gir økt biltrafikk på Grimstadvegen".



Utsnitt av gjeldende områdeplanen
Dolvik - Hope marina- og boligområde
PlanID: 60200000

DAGENS SITUASJON



UTFORDRINGER KNYTTET TIL DRIFT & BRUK AV OMRÅDET I DAG

Siden arbeidet med utvikling av eiendommen startet i 2000 har det vært en rekke behov i forhold til dagens drift og disponering av området. I tillegg til å være en stor marina med mange besøkende har eiendommen i dag følgende selskaper;

BEDRIFTER & LEIETAKERE:
- Bergen Marine
- Seilmakeren
- Redningsselskapet
- Sohome (offshore IT)
- Bergen Marine Service & Marina
- Bolig i de to øverste etasjene

- Marina med 350 båtplasser
- 110 parkeringsplasser for bil (=1 per 3. båt)

Marinaen har i dag en rekke utfordringer knyttet til logistikk og plassmangel. Det er et prekært behov for forbedrende tiltak.

MILJØHENSYN v/VEDLIKEHOLD OG OPPLAG AV BÅTER

- Behov for en mer effektiv og miljøvennlig løsning for lagring av båter. Båtene pakkes inn i plast og lagres utendørs.
- Vanskelig å tilfredsstille lovpålagte miljøkrav

TRAFIKKSEPARASJON

- Behov for tydeligere skille / separering mellom ulike brukere av området.
- Dagens bruk av uteområdet er uoversiktlig og det er behov for dedikerte skiller og arealer for:

- private brukere av båtplasser
- kundeparkering knyttet til service / forhandlere
- oppstillingsplasser for båter og bobiler på land (vedlikehold)
- manøvreringsareal for lastebiler ved henting/ levering av båter
- sjøsetting og ilandføring av båter.
- gående

Søndre del (33/75)

Vinteropplag av båter som bruker marinaen.

BEDREDE FORHOLD FOR ANSATTE / <u>BEHOLDE ARBEIDSPLASSER & KOMPETANSE</u>

- Behov for oppgraderte og hensiktsmessige fasiliteter for ansatte.

- Dagens verksted er i hovedsak ute og i uisolert rubhall.

- Skrikende behov for mer plass innvendig for å tilrettelegge for bedre arbeidsmiljø

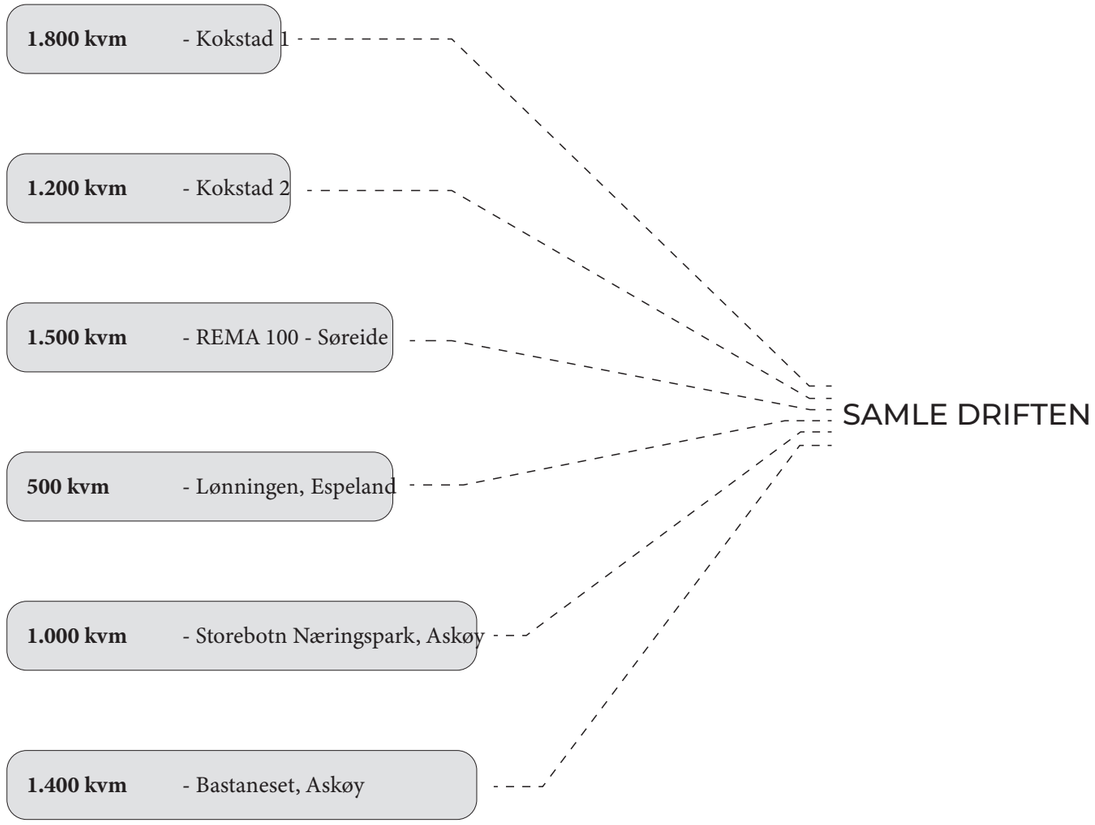
Nordre del (33/168). Båt- og bobilbutikk til høyre, oppstilling av båter og bobiler for salg til venstre

SAMLE DRIFTEN

Grunnet plassmangel har Bergen Marine i flere år leid flere eksternde tomter for å løse tomtens plassbehov. Tomtene er lokalisert i Kokstadområdet, Lønningen og på Askøy. Ved vinteropplagring av båter vil de båtene det ikke er plass til på eiendommen bli transportert til disse områdene for vinterlagring, for å så å bli kjørt tilbake for sjøsetting vår/sommerstid.

- Begrense unødvendig til og frakjøring av båter som lagres på eksterne tomter.

Ekstern lagring av båter på Kokstad



Behovsskisse for nødvendige tiltak

SKISSERTE TILTAK

I forbindelse med skisseringen er det gjort en kartlegging av dagens arealbruk og -omfang.
Det er tatt utgangspunkt i ønskede tiltak og -plasseringer. Viktig fokus; unngå økt belastning på Grimstadvegen

Det er skissert seks ulike tiltak (T):

T1. BOBIL- OG SMÅBÅT LAGRING (planering av område ved høyspentmast i sør)

T2. BÅTHALL NORD (nye båter for salg / visningshall / innendørs verksted; erstatter rubhall)

T3. UTVIDET KAIAREAL

T4. FORSKYVNING AV BÅTPLASSER (VS2)

T5. BÅTHALL SØR (lagring av båter / verksted / service / marinabutikk)

T6. BÅTHALL SØR, UTVIDELSE

AREALER - DAGENS BRUK PÅ OMRÅDET

- Størrelsene på dagens funksjonsarealer ligger til grunn for skisserte tiltak.
- For å unngå økt belastning på Grimstad-vegen, har arealballanse vært et fokus

AREAL BYGG (BRA):

Rubhall/verksted: 215 m²

Lager/avfallsrom: 112 m²

Bolig (øverste etasjer): 770 m²

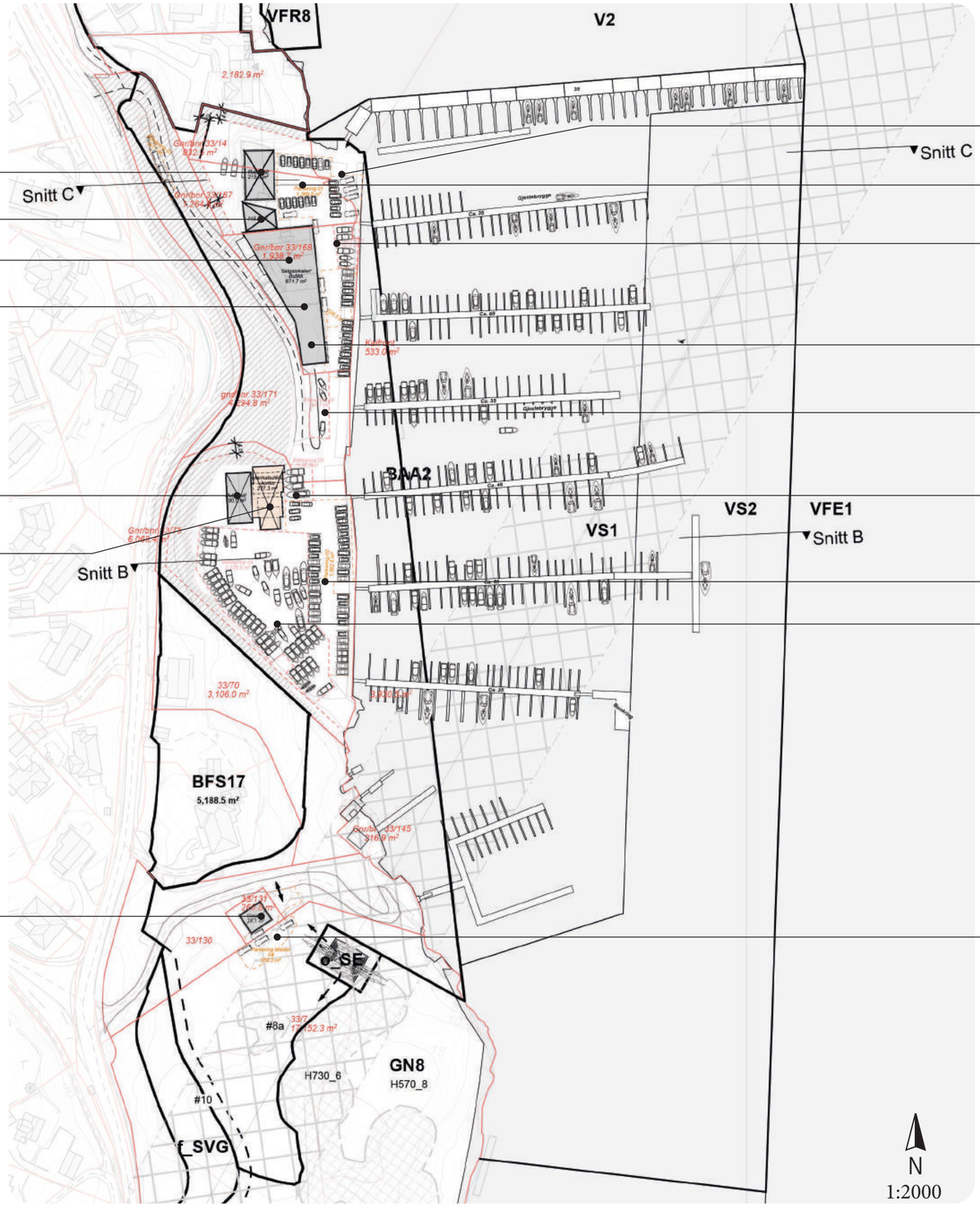
Salgslokaler / Utleie / Kontor: 1 541 m²

Rubhall / verksted: 190 m²

Marinabutikk / -kontor: 290 m²

Garasje: 75 m²

Totalt areal bygg: 3 193 m²



PROGRAMMERTE UTEAREALER:

Bobilutstilling (salg): 83 m²

Parkering marina / Kundeparkering salgslokale: 1 369 m²

Båtutstilling (salg): 152,0 m²

Parkering på dekke over kontor: 279 m²

Båtlagring: 194 m²

Båtlagring: 158 m²

Parkering marina: 1 082 m²

Vinterlagring/lagring båter: 2 076 m²

Lagring bobiler/småbåter: 370 m²

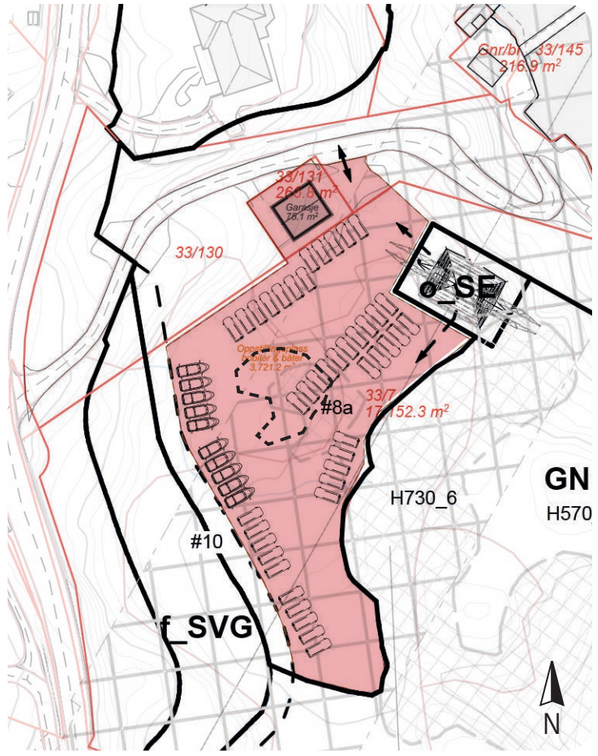
Programmert areal utendørs: 5 763 m²

AREAL BYGG + PROGR. AREAL UTENDØRS = 8 956 m²

+ EKSTERNE LEIDE AREALER = 16 356 m²

Eksterne leide arealer

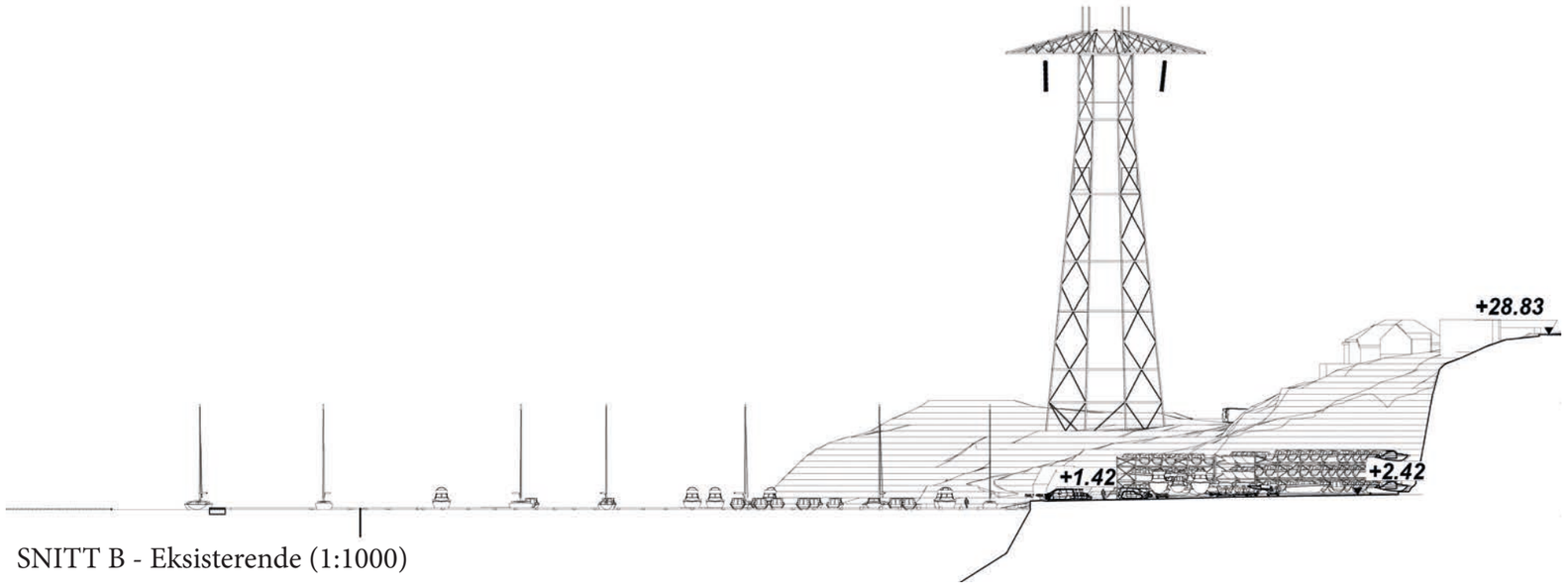
T1. BOBIL- & SMÅBÅT LAGRING



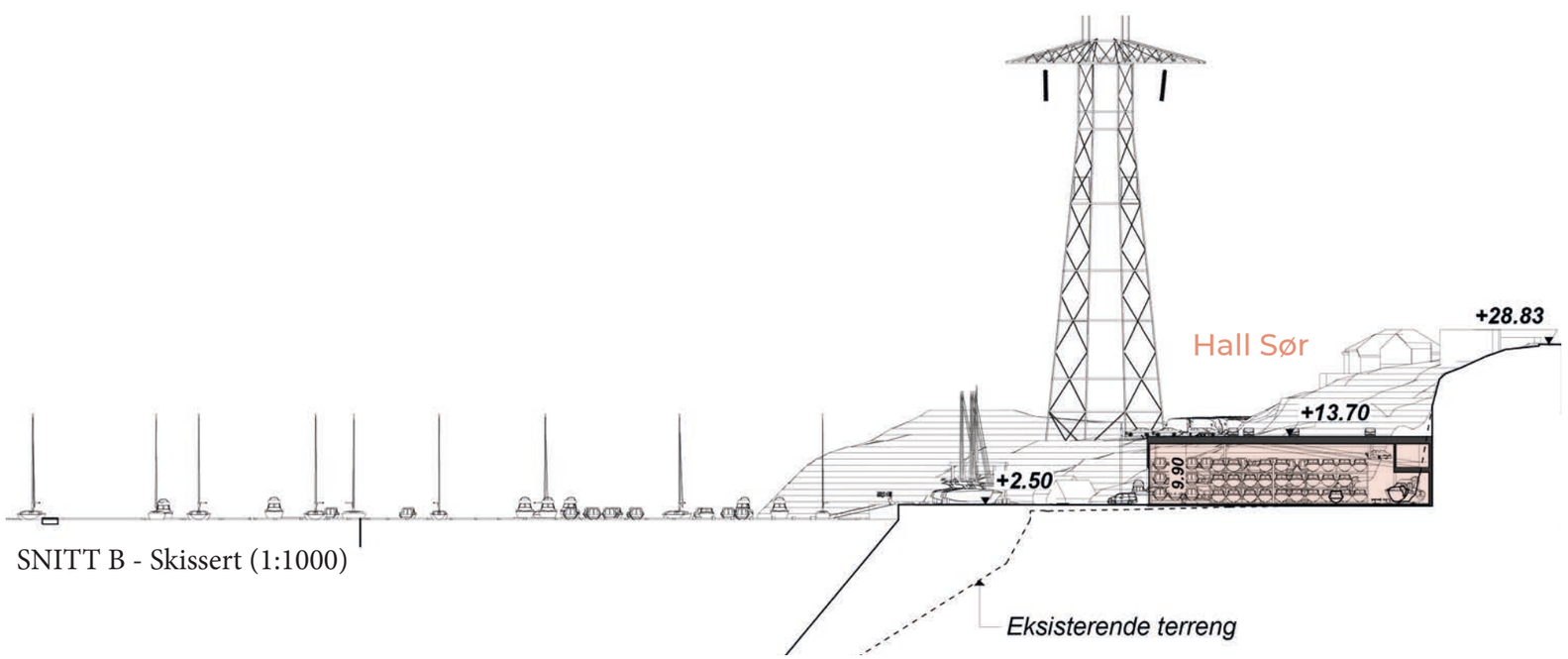
Eksisterende & leide: 3.530 m2

Skissert: 3.720 m²

- Eksisterende område bak høyspentmasten er tilnærmet flatt, hvilket vil fordre små terrenginngrep
- For å kunne tilrettelegge og benytte området, må #8a utgraves (kulturminne)
- En oppstillingsplass for bobiler og småbåter vil kunne avlaste eksisterende marinaområde v/gjennomføring av nødvendige tiltak der
- Vil samle driften på ett sted og minske kjøring til og fra eksterne leide oppstillingsplasser (Kokstad, Lønningen, Askøy)
- Adkomst vil være via eksisterende vei;

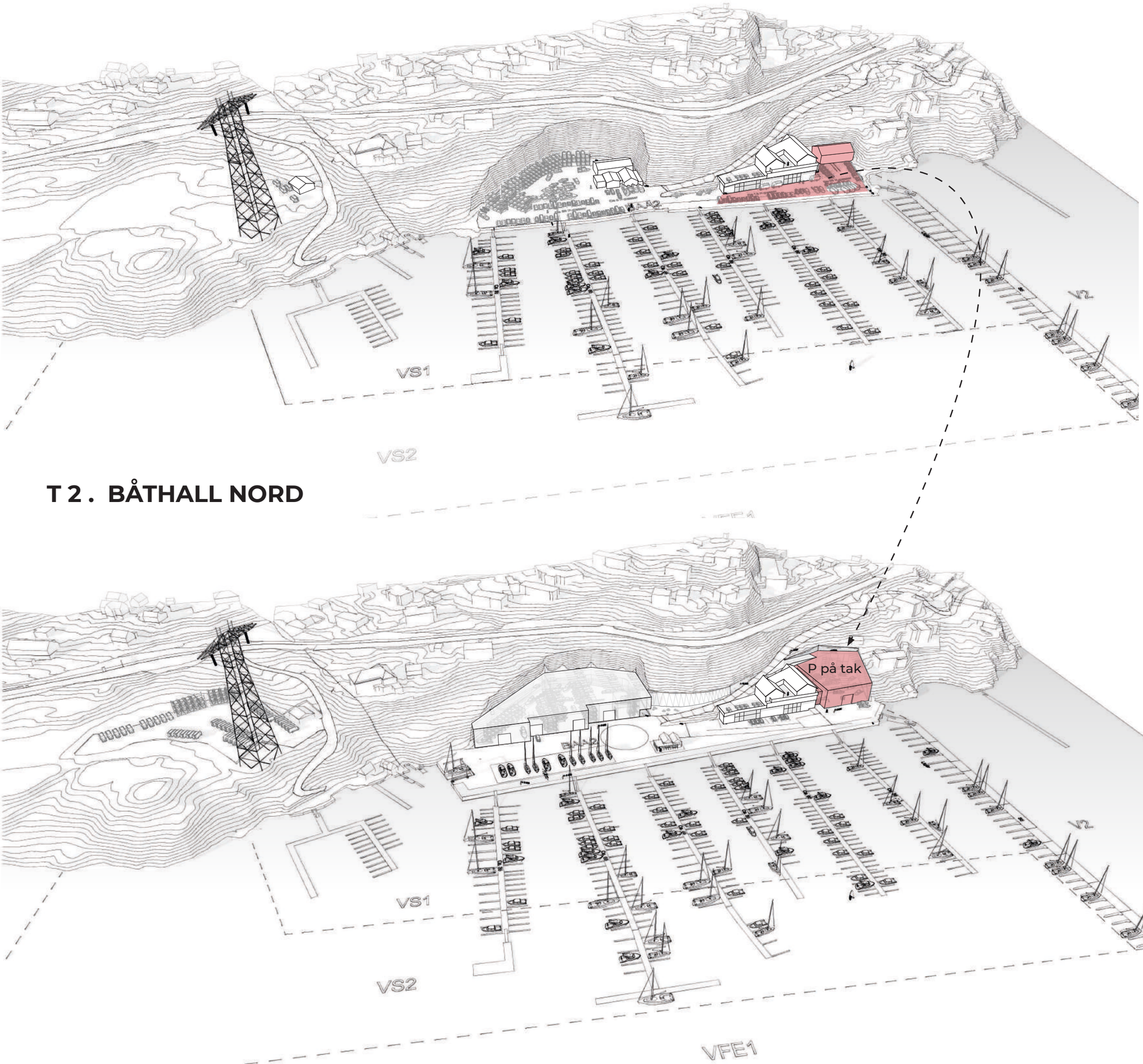


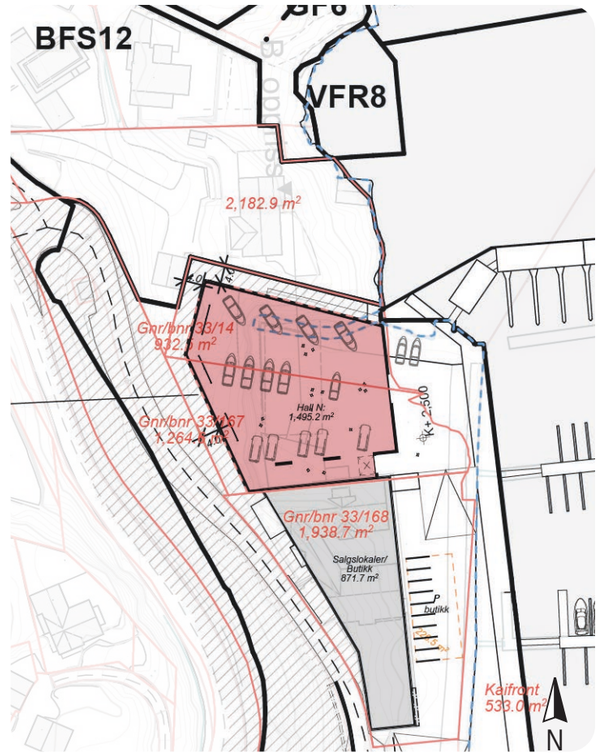
SNITT B - Eksisterende (1:1000)



SNITT B - Skissert (1:1000)

T 2 . BÅTHALL NORD





Eksisterende: 405 (bygg) + 1.521 (utv.) m²

Skissert: 1.445 (bygg) + 1.350 (utv.) m²

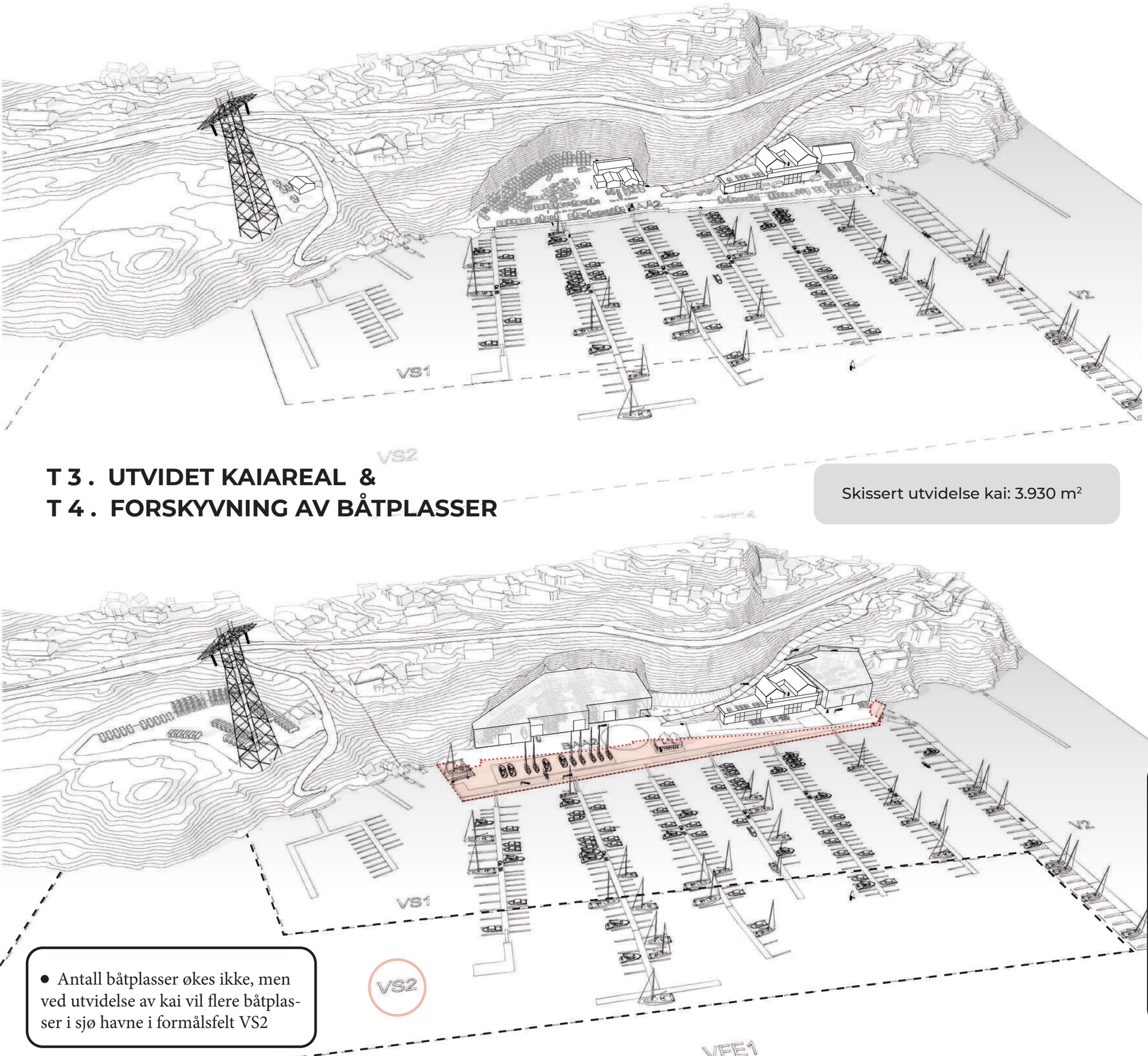
- Båthall Nord erstatter dagens rubhall & lager, og gir nødvendig areal for visnings-lokale ifm. bobil- og båtbutikk.

- Deler av dagens parkering på kaiområdet relokaliseres til hallens tak. Dette som Alternativ 1 for parkeringsløsning.
Omlag 48 p-plasser

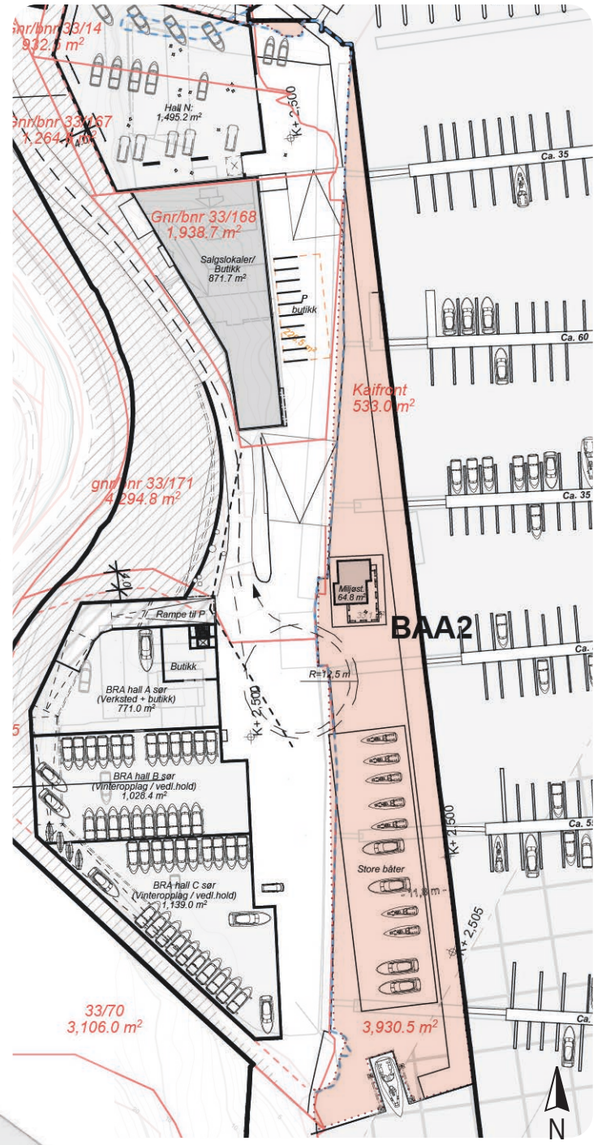
- I tillegg vil det være behov for overflate-parkering på kaien (inkl. eksisterende p på tak av kontor); 62 p-plasser

- Dersom parkering løses på annen måte kan taket på Hall Nord tekkes med sedum eller lignende

T 3 . UTVIDET KAIAREAL &
T 4 . FORSKYVNING AV BÅTPLASSER



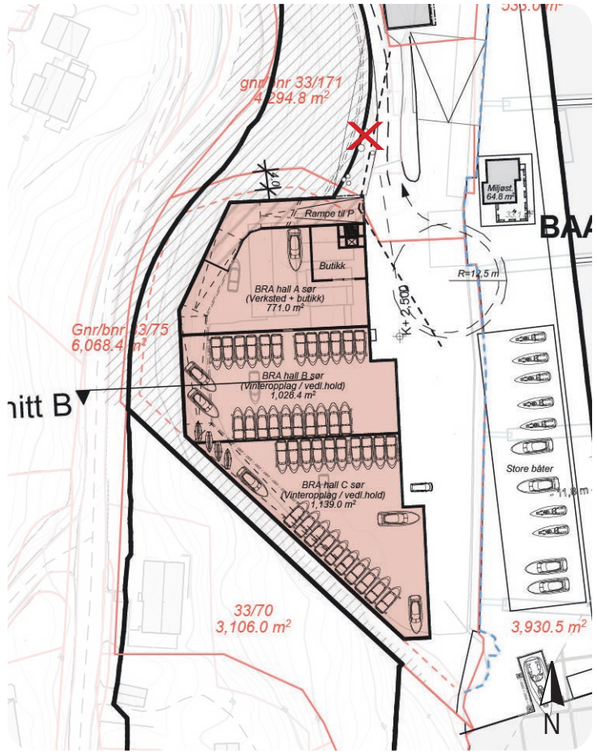
Skissert utvidelse kai: 3.930 m²



- Antall båtplasser økes ikke, men ved utvidelse av kai vil flere båtplasser i sjø havne i formålsfelt VS2

- Utvidelsen av kaiarealet er i tråd med formålsgrense BAA2
- Gir plass til å snu med større kjøretøy , trafikkseparering, trygg ferdsel for alle myke trafikkanter
- Plass for nødvendig bevegelig lift og oppstilling av de største båtene på kai
- Miljøstasjon / servicebygg på kai
- Heving av kaiområde til kote + 2,5 m

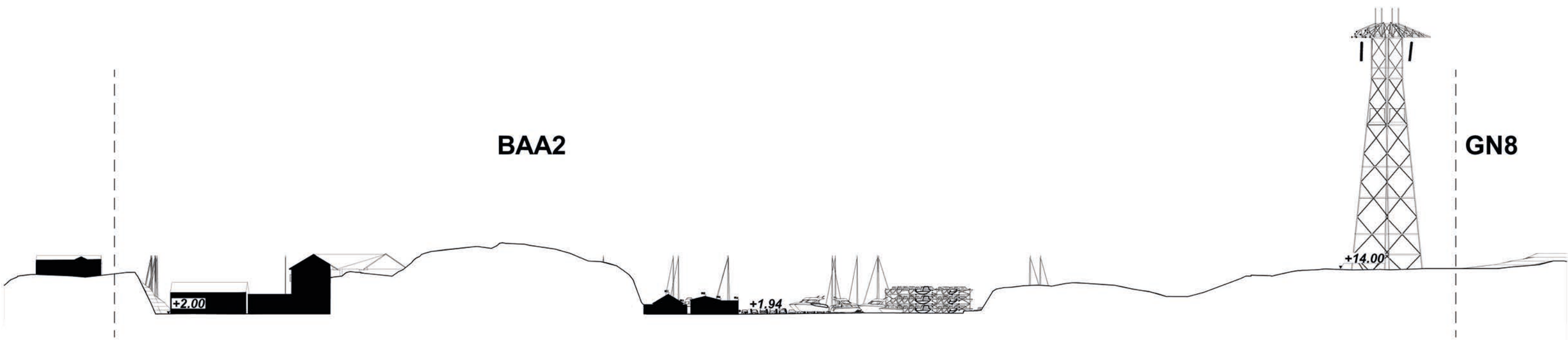
T 5 . BÅTHALL SØR



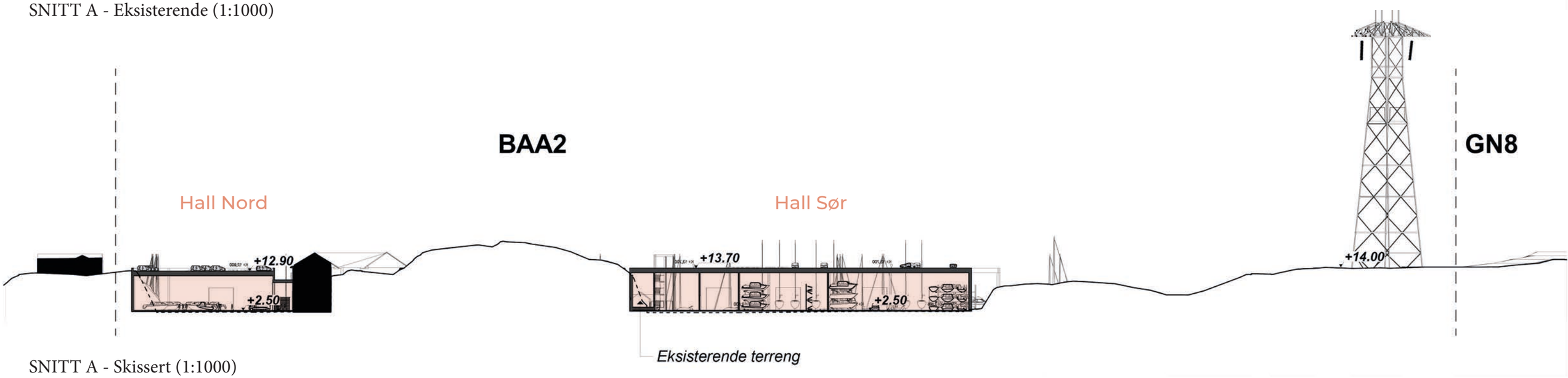
Eksisterende: 480 (bygg) + 3.316 (utv.) m²

Skissert: 2.938 (bygg) + 3.017 (utv.) m²

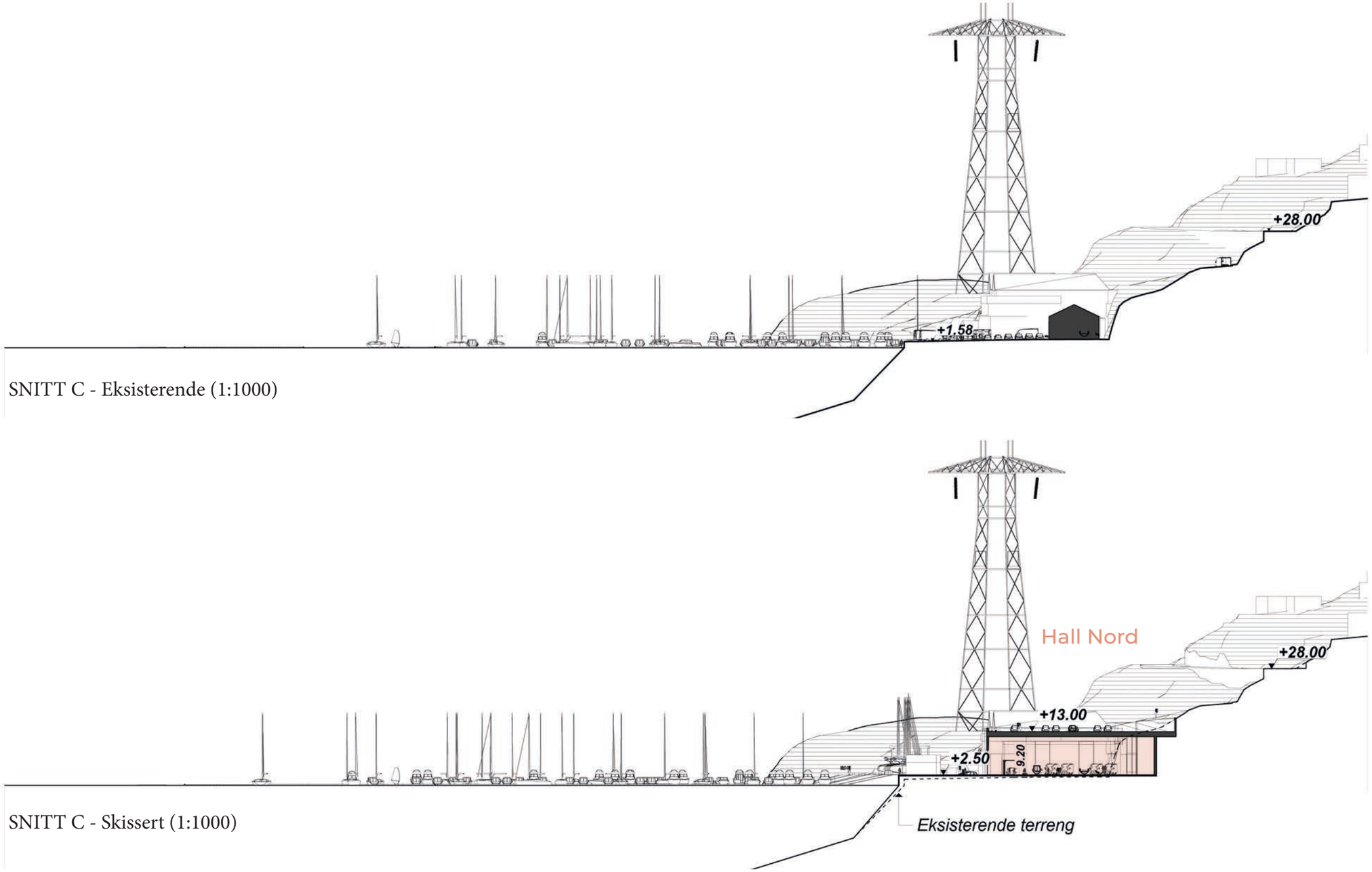
- Dagens lagring/vinteropplagsområde for båter på kaien legges innomhus, i tredelt hall
- Båtene kan med dette stå tørt over vinteren, og ved vedlikeholdsarbeid.
- Dagens verksted får en god ny lokalisasjon, med adekvat plass og fasiliteter. Varelevering / frakt vil forbedres.
- Dagens oppsykkede og 'trange' parkering på kaiområdet legges til dekket over hallen. Adkomst er foreslått via rampe i bakkant, mot fjellskjæringen. Omlag 90 p-plasser.
- Personbiltrafikk på kaiområdet vil med minimeres betraktelig
- Eksisterende skjæring "tildekkes" delvis.
- Noe av eksisterende bergnabb ved adkomstvei, er foreslått fjernet for fri sikt



SNITT A - Eksisterende (1:1000)

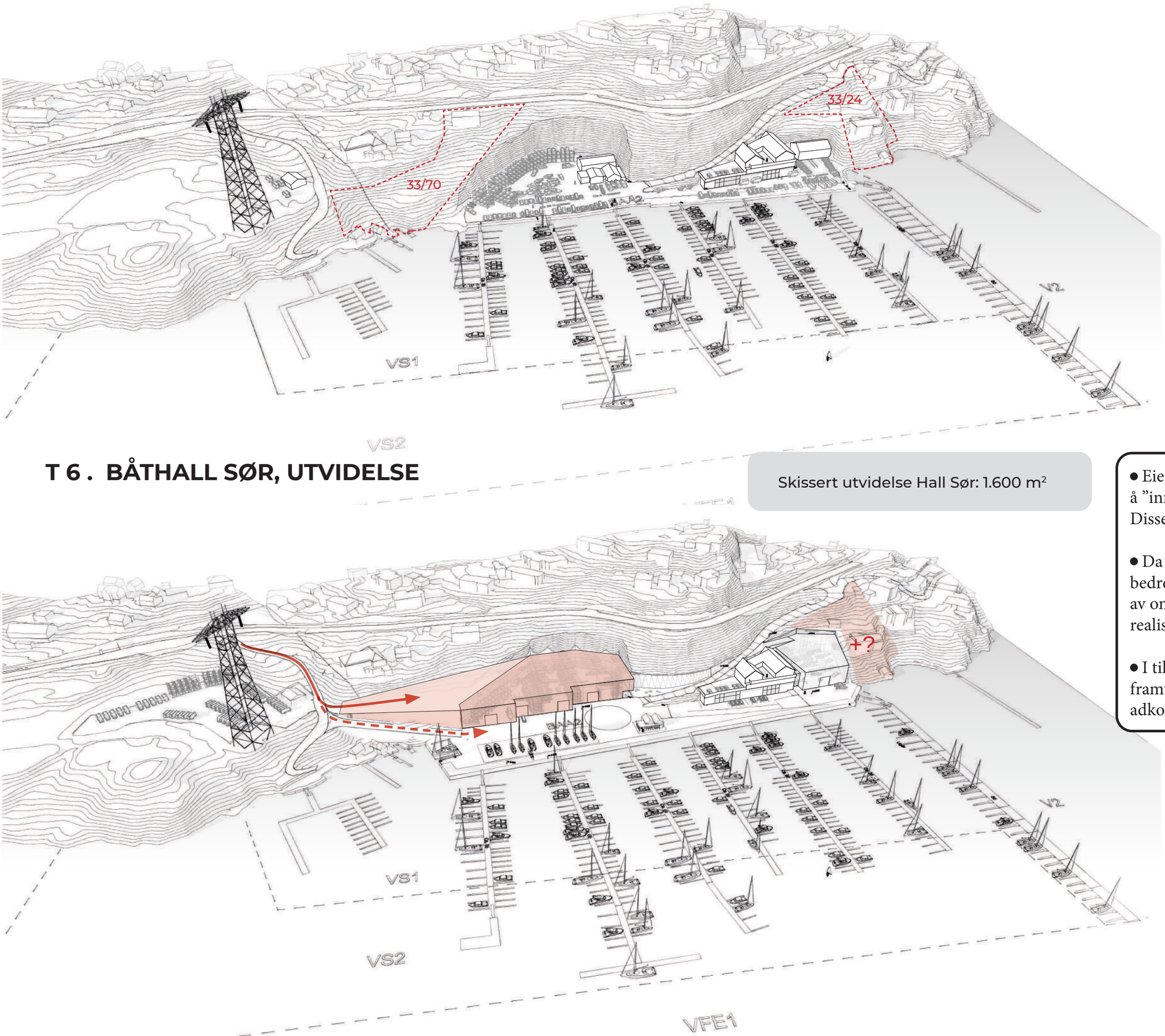


SNITT A - Skissert (1:1000)



SNITT C - Eksisterende (1:1000)

SNITT C - Skissert (1:1000)



T 6 . BÅTHALL SØR, UTVIDELSE

Skissert utvidelse Hall Sør: 1.600 m²

- Eiendom 33/70 & 33/24 vurderes kjøpt for å ”innlemmes” i marina-området.
Disse er i dag regulert til boligformål.

- Da de to eiendommene vil kunne gi et bedre helhetlig grep v/framtidig utvikling av området, er det ønskelig med dialog vedr. realiserbarheten av dette.

- I tiltak T 5, er det eksemplifisert en tenkt framtidig utvidelse av Hall Sør, inkl. adkomst.

AREALER - SKISSERT BRUK PÅ OMRÅDET

AREAL BYGG (BRA):

HALL NORD
Utstillingslokale bobiler og båter (salg): 1 495 m²

Bolig (øverste etasjer): 770 m²

Salgslokaler / Utleie / Kontor (2 etasjer): 1 541 m²

Servicebygg/Miljøstasjon: 98 m²

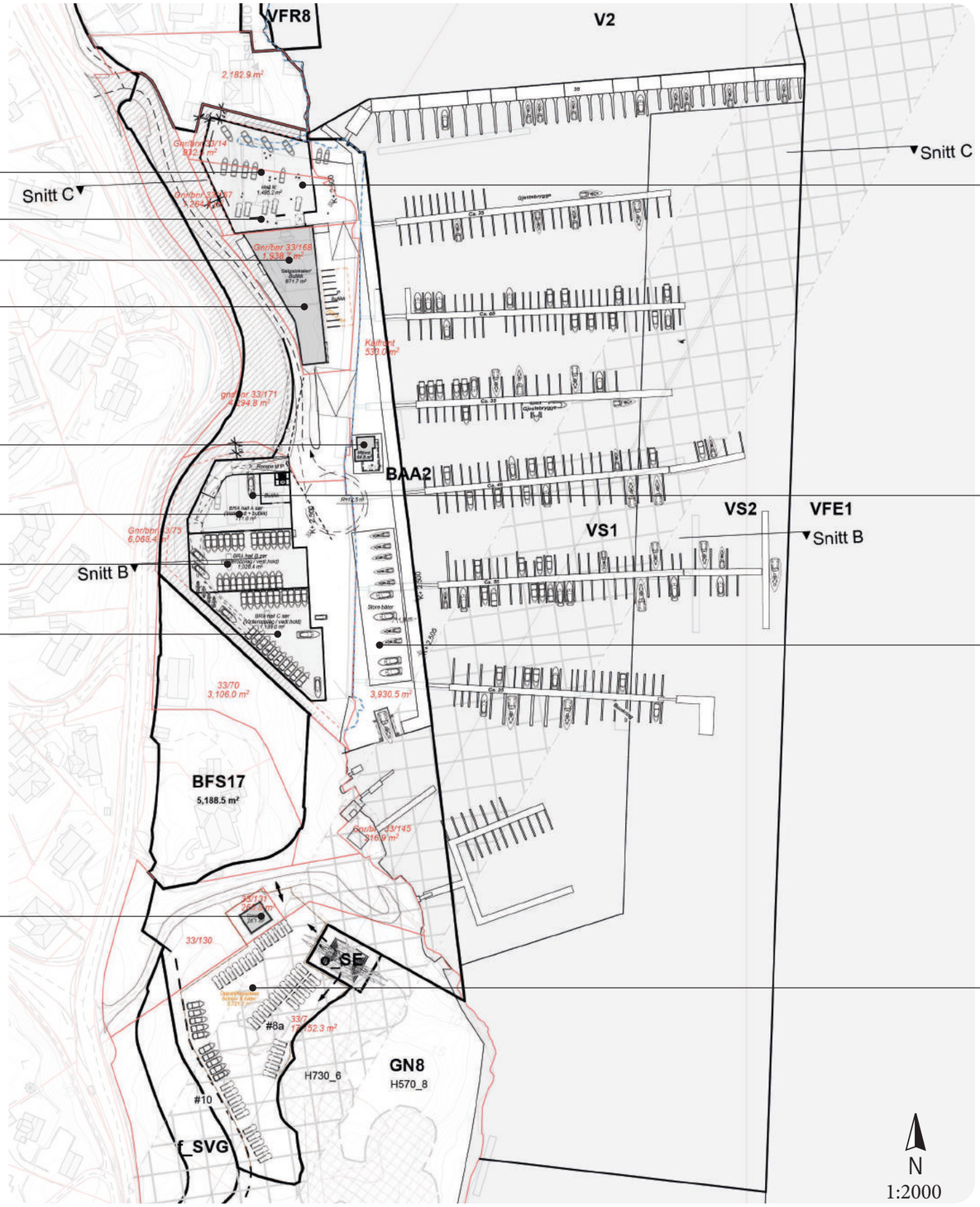
HALL SØR
Verksted & marinabutikk: 771 m²

Vinteropplag / Vedlikehold: 1 028 m²

Vinteropplag / Vedlikehold: 1 139 m²

Garasje: 75 m²

Totalt areal i bygg:
6 917 m²



PROGRAMMERTE UTEAREALER:

ALTERNATIV 1 for parkering på tak:
Parkering dekke over HALL NORD: 1 350 m²
Alt. 1 krever i tillegg overflateparkering på kai & ved butikk, samt eksisterende p på tak over kontor; ca. 2 006 m². Totalt 110 p-plasser

ALTERNATIV 2 for parkering på tak:
Parkering dekke over HALL SØR: 3 017 m²
Alt. 2 krever kun noe overflateparkering v/butikk; ca. 506 m², inkl. eksisterende p på tak. Totalt 110 p-plasser

Oppstilling store båter (vedlikehold/lagring): 1 000 m²

Lagring bobiler/småbåter: 3 721 m²

Programmert areal utendørs:
8 077 m² / 8 244 m²
ALT. 1 ALT. 2

AREAL BYGG + PROGR. AREAL UTENDØRS =
14 994 m² / 15 161 m²
ALT. 1 ALT. 2

AREALERSAMMENLIGNING - Dagens vs. skisserte

	AREAL KNYTTET TIL BOBIL	AREAL PARKERING	AREAL KNYTTET TIL BÅTLAGRING	AREAL BYGNINGSMASSE
DAGENS AREALBRUK OG PLASSERING:	Kokstad 2 1,200.0 m² Søreide 1,500.0 m² Dolviken 826.3 m²	Dolviken 2,500.0 m² Antall P-plasser: 110	Lønningen 500.0 m² Kokstad 1 1,800.0 m² Florvåg 1,400.0 m² Storebotn 1,000.0 m² Dolviken 2,460.0 m²	Dolviken 3,193.0 m²
DAGENS AREALBRUK inkl. leide eksterne tomter	Areal brukt til Bobil i dag 3,526.3 m²	Areal brukt til parkering i dag 2,500.0 m² Antall P-plasser: 110	Areal brukt til båtlagring 7,160.1 m²	Bygningsmasse; Butikk / Service / Verksted / Kontor / Bolig 3,193.0 m²
SKISSERT AREALBRUK BEHOVSSKISSE	Areal Bobil oppstilling 3,730.0 m²	**Alt 01** Parkeringsareal Båthall Nord 1,350.0 m² Antall P-plasser: 48 Overflate-parkering 2,000.0 m² Antall P-plasser: 62 **Alt 02** Parkeringsareal Båthall Nord inkl.rampe opp /heis 3,000.1 m² Antall P-plasser: 92 Overflate-parkering 486.0 m² Antall P-plasser: 18	T2 Båthall Nord inkl. visn.rom 1,500.0 m² T2 Båthall Sør inkl. service / verksted 2,938.9 m² Større båter på kai 1,000.0 m²	Annen bygningsmasse: Butikk / Service / Kontor / Bolig 2,386.2 m² Service 94.1 m²
SKISSERT UTVIDELSE AV BÅTHALL SØR	→ T6 Båthall Sør Utvidelse 1,600.0 m²			

AVKLARINGER

De skisserte tiltak synliggjør behov som er prekære for området i dag.

Målet er at dette dokumentet skal være et fundament for god dialog mellom hjemmelshaverne og Plan- og Bygningsetaten. Det er for hjemmelshaverne avgjørende for den videre daglige drift óg langsiktige planlegging/satsing, at det fremkommer tydelige og definerte rammer hva gjelder byggesak og plansak. Det er et sterkt behov for forutsigbare og realistiske premisser.

A **Avklaring og presissering for tiltak som ikke øker biltrafikk på Grimstadvegen.**

B **Avklaring om tiltakene T1 til T6 kan gjennomføres frem til og før detaljregulering igangsettes**

C **Avklaringer vedr. hvilke av de skisserte tiltakene som vil kreve dispensasjon**

D **Dialog omkring midlertidige konstruksjoner versus faste konstruksjoner som kan inngå i en helhetlig plan**

E **Vi utbyggere arbeider parallelt med å utrede grunnlaget for et evt. OPS-sammarbeid for utbedring av første del av Grimstadvegen. Følgende problemstillinger ønskes drøftet i forkant av utarbeiding og evt. gjennomføring av detaljregulering:**

E1: Områdeplanens bestemmelser;

3.2 Tiltak som skal være gjennomført før det gis igangsettingstillatelse:

3.2.0 o_SKV1 Grimstadvegen
Kan ikke igangsettes før - o_GTD11 turdrag er gjennomført

3.2.9 BAA2
Kan ikke igangsettes før - o_SKV1 Grimstadvegen med o_SF fortau er gjennomført

Her ønskes det informasjon om realiserbarhet og fremgangsmåte i forhold til gjennomføring av rekkefølgekrav av turdrag (GTD11)

Det ønskes i tillegg en avklaring på om rekkefølgekravet punkt 3.2.9 i en reguleringsprosess kan endres til å slå inn dersom tiltaket bidrar til økt trafikk på Grimstadvegen.

E2: Det ønskes en oppdatert kostnadsberegning for utbedring av Grimstadvegen for å sikre realistiske økonomiske rammer

E3: I Områdeplanens bestemmelser;

3.3 Tiltak som skal være gjennomført før bygninger og tiltak tas i bruk :

3.3.3 VS2 og VKA1 - småbåthavn kan ikke tas i bruk før gjennomføring av:
- o_SKV1 Grimstadvegen med o_SF fortau.
- Ny felles adkomstveg

samt 3.4 Tiltak som skal være gjennomført eller sikret gjennomført før igangsetting;
3.4.6 VS2 og VKA1 kan ikke igangsettes før - o_GF5 grønnstruktur Dolvik –
opparbeidelse er gjennomført eller sikret gjennomført.

Her ønskes en avklaring på om rekkefølgekravet punkt 3.3.3 samt 3.4.6 kan slå inn dersom tiltaket gir økt antall oppstillingsplasser for båter.

BERGEN NÆRINGSRÅD
Bergen Chamber of Commerce and Industry

Innspel til høyring Økonomisk handlingsprogram og investeringsprogram 2022-23

Vi syner til innspel frå Bergen Næringsråd i høyringsmøte, og frå Næringsalliansen i samband med handsaming av Regional Transportplan (hovudplan). Vi gir innspel fordi dette området er avgjerande for samfunnsutviklinga og for verdiskapinga.

Hovudpunkta i våre innspel var då:

- Støtter hovudmål:
  Tryggleik, effektivitet, framtidsretta, klima-og miljøvennleg mobilitet og berekraftig transport
- Støtter planen i at behova til næringslivet skalvektleggjast

I samband med høyringa av handlingsprogram vil vi legge vekt på desse hovudpunkta:

- Samferdsle og mobilitet som grunnlag for jobbskaping og verdiskaping står ikkje frem som eit vesentleg grunnlag for prioriteringar i dette dokumentet
- Handlingsprogrammet syner at råma til formålet er for små
- Kostnadsutviklinga er høgare enn utviklinga i rammetilskota
- Økonomisk handlingsprogram følger opp prioriteringar i RTP og Handlingsprogram innan dei rammer fylkeskommunen har.
- Det er tvilsamt om framstillinga gir eit godt og pedagogisk tilgjengeleg bilete av samla prioritering.

Vi legg til grunn at føringane som vart vedtekne i samband med Regjonal transportplan er utgangspunkt for dette handlingsprogrammet. Vi diskuterer derfor her innanfor ramma av det prinsipielle vedtaket i Regional transportplan.

Økonomisk handlingsprogram og Investeringsprogram er i all hovudsak i tråd med handlingsprogrammet frå 2021, og følger opp prioriteringane frå RTP innafor dei rammer fylkeskommunen har.

Vi vil likevel merke at ein ikkje her ser behovet til næringslivet og å leggje til rette for jobbskaping og økonomisk aktivitet tre fram som eit viktig prioriteringsgrunnlag. Dette var klarare i hovuddokumentet RTP. Det kan ha si forklaring i at en her føreset at avgjerda om å bygge, og behovskartlegginga og konsept alt valde. Likevel er vi skuffa over at slike behov ikkje er nemnt med eitt ord i føringane for prioritering under kapittel fire, eller andre stader i dokumentet. Samferdsletiltak må og prioriterast med bakgrunn i ringverknader, ikkje berre som isolerte einskildtiltak for avgrensa brukargrupper.

Olav Kyrres gate 11
N-5014 Bergen
Epost: firmapost@bergen-chamber.no
Web: www.bergen-chamber.no
Org.nr.: NO 961 744 776

Dette er eit svært svakt trekk ved handlingsprogrammet, og følgjer ikkje opp RTP. Bergen Næringsråd vil be om at dette perspektivet løftast tydeleg fram i prioriteringsgrunnlaget.

Vi er usikker på om Kapittel 5 gir ei tilstrekkeleg god og systematisk oversikt over investeringsprogrammet.

Det går ikkje fram av tabellar til dømes kor mykje av prosjekta som er bundne eller har bunden finansiering, og om prosjekta er starta opp eller ikkje. Vi har forståing for at ein ønskjer å syne kva som er vegformål og kva som er kollektiv, og i tillegg Miljøløftet. Men slik skiljet står frem her, er det vanskeleg å få tak i samla hovudprioritering.

Skiljet mellom veg og kollektivtiltak står ikkje frem som klårt når ein under kollektivtiltak òg har eit punkt med «ulike veg-infrastrukturtiltak». Samstundes ligg der kollektivretta og mobilitetsretta tiltak i fleire av vegtiltaka, særskilt i bompengepakkane. Dette var ei føresetnad for at dei vart godkjente.

Det er dermed viktig å presisere at inndelinga ikkje kan nyttast til å sei kor mykje fylkeskommunen satsar på veg eller kollektiv, eller som grunnlag for å prioritere det eine eller andre. Sjølv eit prosjekt som Bybanen vert framstilt fragmentert. Det skuldast sjølvsagt at einskilde deler ligger i miljøløftet og andre i fylkeskommunen sitt vanlege budsjett.

Likevel hadde det vært nyttig å framstille prosjekta slik at ein sjå prioriteringa av i handlingsprogrammet totalt. Vi vil oppmode til å inkludere alle prosjekta i ein tabell i staden for å dele dette opp. De totale økonomiske bindinga, prioriteringa og investeringa er vanskeleg å sjå i dokumentet fordi tala er framstilt så fragmentert, og der ikkje er nokon slik samla, oppsummerande oversikt.

I 5.5. er omgrepet «behov» nytta på ein slik måte at det er forvirring om dette er eit behov eller berre ei framskriving av eit behov som ikkje er dekka.

I pkt 5.6 bør det verte klårare kva som ligg i omgrepet «aktuell for oppstart». Dette er slik vi forstår det, ei bruttoliste, med andre ord ei liste med prosjekt som ***kan*** verte aktuelle.

Det er grunn til uro for ein kostnadsauke i sektoren som går ut over veksten i dei frie inntektene til fylkeskommunane. Over tid vil dette redusere evna til å investere i og drifte infrastruktur. Dette skjer og frå eit nivå som er for lågt til å ta vare på eksisterande infrastruktur og tette vedlikehaldsgapet.

Samla sett har vi ikkje store merknader til dei investeringane som er synt i handlingsprogrammet, dei er i tråd med føresetnadene.

Listene over moglege prosjekt som ligg ved, syner tydeleg at der er store udekte behov for rassikring, veg, bane og anna infrastruktur for ferdande folk.

BERGEN NÆRINGSRÅD
Bergen Chamber of Commerce and Industry

Med hilsen

Marit Warncke
Adm. Dir. Bergen næringsråd

Olav Kyrres gate 11
N-5014 Bergen

Epost: firmapost@bergen-chamber.no
Web: www.bergen-chamber.no

Org.nr.: NO 961 744 776

Botnane og Årebrot grendalag

1.4.2022

Til Vestland fylkeskommune

Innspel til Økonomisk handlingsprogram og investeringsprogram 2022 – 2033

Vi syner til vårt innspel til Regional transportplan Vestland 2022 – 2033 i fjor haust, der vi var urolege for om fylkesvegar i klasse C,D og E i det heile kjem til å verte prioriterte. Med forslaget til handlings- og investeringsprogram er vi framleis urolege, då det ikkje er sett av nokon eigen sum til å utbetre vegar i dei nemnde kategoriane. Vi kan heller ikkje sjå at det er lagt opp til å lage ein god oversikt på behovet for kva det er behov for å å gjere med desse vegane. Det meiner vi det er naudsynt å gjere, for at dei i det heile skal verte prioriterte.

Difor tek vi opp att det vi skreiv til høyringa i fjor haust:

«Uroa for ny inndeling

Vi er usikre på kva kategori Frøysjøvegen kjem i med dei nye reglane for inndeling av vegnettet i Noreg. Men vi går utifrå at det vert rekna som ein lokal veg, i kategori C, D eller E. Og ikkje ein regional veg. Difor er vi litt uroa for at det berre er dei regionale som vil verte prioriterte då det her skal lagast «standardhevingstiltak kombinert med nye investeringstiltak» medan det på dei lokale vegane skal verte «utført punktutbetring og strekningsutbetringar.» Med tronge økonomiske råmer er vi redde for at dei lokale vegane vert nedprioritert og ikkje vert gjort noko med på lang tid. Sjølv om behovet er stort. Vi meiner behov for vedlikehald og utbetring bør vere kartlagt på alle typar fylkesvegar i Vestland.

Vi er i mot utviklingstiltaket «Omklassifisering av delar av fylkesvegnettet». Føremålet er tydeleg at fleire av dei lokale vegane (klass C, D og E) skal verte kommunale vegar. Før inntektssystemet er endra og kommunane får midlar i høve tal kilometer veg vil dette vere det same som at desse vegane vil forfalle og ikkje verte utbetra.

I strategiane pkt 4.1.4 vert det lagt opp til at ÅDT (årsdøgntrafikk) skal vere eit tilleggsmoment ved prioritering av utbetring av skredpunkt. Vi vil åtvare mot dette. Og sjølv om dette ikkje gjeld Frøysjøvegen vil vi generelt gå mot å trekke inn ÅDT i samband med prioriteringar. Det er behovet for å utbetre/vedlikehalde/skredsikre som må vere grunnlaget for prioriteringane. Elles vil det vere nokon som aldri kjem til å få utbetra ein rasfarleg eller på annan måte dårleg veg.»

Med helsing

Botnane og Årebrot grendalag

Åsmund Berthelsen (leiar i styret)

93237073

FIRDA SETTEFISK ARNAFJORD AS
Org. Nr. 911 942 429
Kalvøyna 79
5870 Byrknesøy – NORWAY

Til
Vestland fylkeskommune
Postboks 7900
5020 Bergen – NORWAY

Kalvøyna 75, 01.04.2021

Firda Seafood Group – Innspill Regional transportplan for Vestland (2022-2033) (RTP): Økonomisk handlingsprogram og investeringsprogram – Rassikring av Fv.5600 Vik-Arnafjorden

Bakgrunn:

Firda Seafood Group AS ønsker med dette å komme med innspill til regional transportplan for Vestland 2022-2033 (RTP) – økonomisk handlings- og investeringsprogram. Firda sitt datterselskap, Firda Settefisk Arnafjord AS, ligger lokalisert i Arnafjorden, og er direkte berørt av den nåværende tilstanden til Fv.5600 Vik-Arnafjorden. Vi ønsker å understreke viktigheten av å snarlig få på plass en fungerende rassikring langs veistrekningen – for både næringslivet og lokalsamfunnet i Arnafjord.

Figur 1: *Firda Settefisk Arnafjord AS (A) før oppstart av modernisering og utbygging, (B) under modernisering og utbygging – etablert åtte betongkar (17,4x4,5m), (C) sin beliggenhet i Arnafjorden.*

Om Firda Seafood Group AS:
Firda Seafood Group (herunder «Firda») er et familie-eid vestlandsbasert oppdrettskonsern som ble etablert i 1986. Konsernet driver pr. i dag en fullintegrert akvakulturproduksjon, inkludert shipping og salg av regnbueørret (*Oncorhynchus mykiss*). I løpet av det siste året har vi økt antallet faste ansatte i konsernet fra 150 til 180 stk. Våre ansatte er fordelt på fire settefiskanlegg, 13 matfiskanlegg og ett pakkeri (SF 364). Vi er ute i distriktene der verdiene skapes, og vi ansetter fra lokalbefolkningen der vi er etablert.

Om Firda Settefisk Arnafjord AS:
Firda Settefisk Arnafjord er ett datterselskap av Firda, som er lokalisert i Arnafjorden, sørvest i Vik kommune. Selskapet driver landbasert settefiskproduksjon av yngel (~5g) frem til utsett på matfiskanlegg i sjø. Settefiskanlegget i Arnafjord var først etablert i 1986, hvorav Firda overtok anlegget i 2013 fra forrige eier som konkursbo. Etter eierskifte ble anlegget tørrlagt i tre år for å rette opp i mangler (bl.a. fiskesperre og avløpsrensing) iht. nåværende krav og lovgivning. Firda sin smoltproduksjon ved lokaliteten startet først i 2016. I 2020 vedtok Firda å modernisere og utvide Firda Arnafjord for å øke produksjonskapasiteten og for å kunne starte med produksjon av postsmolt (>500g). Postsmolt produksjon krever en lengre produksjonstid på land, og reduserer oppholdstiden i sjøen, noe som dermed reduserer risikoene assosiert ved produksjon i åpne merder.

Byggetrinn 1 av 2 nærmer seg ferdig (Fig. 1B), hvorav den totale investeringen i anlegget hittil har vært på over 90 mill. NOK. Dette er den største investeringen innen settefiskanlegg gjennomført av Firda i nyere tid. For å realisere dette utbyggingsprosjektet, har vi bevist gått inn for å benytte lokale bedrifter i Arnafjorden og Vik, da vi mener det er viktig å støtte det lokalsamfunnet vi driver i, og sett fra et klimaperspektiv. Firda Arnafjord har i dag en konsesjon på 2,5 millioner smolt årlig, hvorav vi er i en søknadsprosess for å øke produksjonskapasiteten vår til 4 millioner. Firda har med andre ord gått inn for å gjør Firda Arnafjord om til konsernets ledende settefiskanlegg, med ett langvarig produksjon perspektiv. Vår investeringsvilje i Arnafjord er basert både på anleggets naturlige beliggenhet nærme sjøen med god ferskvannstilgang, samt troen på lokalsamfunnets og dets utvikling. Vi er positive til fremtidige investeringer i settefiskanlegget – hvorav vi allerede har påbegynt nye spennende pilotprosjekt samt planlegging av byggetrinn 2.

Konsekvens av rasutsatt Fv.5600 Vik-Arnafjorden - Firda Settefisk Arnafjord:
Det er pr. i dag kun en vei som fører inn til Firda Settefisk Arnafjord, og det er Fv.5600. Denne strekningen har vist seg å være svært utfordrende i forhold til vår produksjon og pågående utvidelse, med hyppige ras og tilhørende stengt vei. Strekningen er preget av å være rasutsatt, hvorav den nåværende punktvise rassikringen har begrenset effekt, gitt at veien består av en ca. 6 km sammenhengende rassone (Eitrestordi). Det eksisterer ingen omkjøringsmuligheter her. Nå under byggeperioden, har vi opptil 30 lasebilder/betongbiler som kjører tur-retur daglig på Fv.5600 Vik-Arnafjorden. Totalt sett har vi siden oppstart i 2020 hatt 700-800 lastebiler inne på anlegget. Kombinasjonen av høy rasfare og stor trafikk er bekymringsfylt. Utvidelsesprosjektet har ved flere anledninger blitt forsinket grunnet ras og periodevis stengt fylkesvei da vi ikke har kunnet motta varene eller tjenestene nødvendig for progresjon (Fig. 2). Dette har i seg selv økt kostnadene ved prosjektet, da eksempelvis

innleid arbeidskraft står ledig på anlegget uten utstyr til å kunne gjør jobben som de er innleid til å gjøre.

Figur 2: *Nyhetsartikkel om skred Fv.5600 Vik-Arnafjorden, publisert i BT (Bergens Tidene) 31.03.21.*

En rasutsatt og periodevis stengt fylkesvei har derimot ikke bare konsekvenser for byggearbeidet ved Firda Settefisk Arnafjord. Som settefiskanlegg er en helt avhengig av veibasert mottak av produksjonsessensielt utstyr slik som eksempelvis fôr og oksygen til fisken, samt mottak av yngel og for ansatte å komme på jobb.

Fôrlevering: Pr. i dag har vi en fôrleveringer i uken, hvorav vi forventer at dette vil øke til minimum to leveringer etter ferdigstilling av ny avdeling og full produksjon. Ved steinskred kan den eneste veien inn til anlegget være stengt i opp til en uke. Konsekvensen av å ikke motta fôr vil være at fisken blir sultet unødvendig. Over korte perioder så er dette ikke farlig for fisken, men vi som settefiskprodusent taper både tilvekst og biomasse, noe som igjen øker produksjonstiden og produksjonskostnadene våre.

Oksygenlevering: Regnbueørret er en art som krever mye oksygen for å kunne produseres, men til gjengjeld er den rasktvoksende. For å opprettholde oksygennivået i karene våre, så er vi avhengig av å få levert flere vogntog med flytende oksygen i uken. Dersom vi ikke kan få levert oksygen ved behov grunnet en ras-stengt Fv.5600 Vik-Arnafjorden, så har det potensialet til å medføre katastrofale følger med økt dødelighet. Det verst tenkelige scenarioet vil være at fisken i anlegget dør av oksygenmangel grunnet at vi ikke får den livsnødvendige leveringen av flytende oksygen som konsekvens av stengt vei.

Yngelmottak: Dersom vi kommer i den situasjonen der vi har kjøpt yngel, og veien blir stengt grunnet steinras, vil det kunne medføre høy dødelighet og i verstefall medføre at en hel fiskegenerasjon faller bort grunnet for lang oppholdstid i transportenheten. Ved for lang oppholdstid i transportenheten blir vannkvaliteten dårlig, og kan om det får utspille seg lenge nok, ta liv av hele beholdningen.

Nøkkelpersoner: Videre så er nøkkelpersoner slik som ansatte ved Firda Settefisk Arnafjord avhengig av en trygg og sikret vei for å komme seg til og fra jobb døgnet rundt. Går det eksempelvis en alarm på anlegget midt på natten, må den som har vakt

kunne komme seg til anlegget for å utbedre feilen som utløste alarmen. Avhengig av type alarm, så kan en stengt vei kunne ha negative følger for vår produksjon.

Elektrisitet: Ved steinras på strekningen, har det vært tilfeller der strømlinjen har røket med. Dette har tatt strømforbindelsen til Arnafjorden og Firda Settefisk Arnafjord. Et settefiskanlegg trenger tilgang på elektrisitet for å fungere, i forhold til distribuering av oksygen, fôring, alarmsystemer, etc. Selv om anlegget har aggregat, så kan forbindelsen vært brutt over flere dager, noe som ikke er en gunstig situasjon for driften vår.

Mennesket: Ett annet punkt er det menneskelige. Det er ikke holdbart at våre ansatte, partnere, leverandører, samt lokalbefolkning, må benytte Fv.5600 Vik-Arnafjorden i viten om risikoen som tas når det ikke eksisterer omkjøringsveier. Strekningen bærer høy risiko for liv og helse, noe som ikke kan aksepteres.

Dette er bare noen av eksemplene på hvordan Firda Settefisk Arnafjord er produksjonsmessig avhengig av en trygg, stabil og åpen Fv.5600 Vik-Arnafjorden. Det at konkurransekraften vår blir komprimert av en næringsekstern faktor slik som en fylkesvei er ikke heldig, spesielt gitt våre investeringer i området.

På en om lag 6 km rasutsatt distanse fungerer ikke punktvise rassikringer. En slik form for sikring vil aldri kunne fungere god nok, da ras kan forekomme hvor som helst, når som helst. Da det ikke er noen form for omkjøringsvei for Arnafjorden, så er det helt essensielt at det kommer en god og trygg løsning her. Det fortjener distriktet med de som har valgt å investere, jobbe og bosette seg her. Fv.5600 Vik-Arnafjorden er ikke i akseptabel stand slik som den er nå. En bør ikke bruke kostbare løsninger som i realiteten ikke vil fungere i den grad som er nødvendig. Fylkeskommunen har etter veitrafikkloven §40a. et ansvar for å tilrå og samordne tiltak for å fremme trafikksikkerhet i fylket, og Fv.5600 Vik-Arnafjorden er absolutt en vei som må prioriteres. I RTP økonomisk handlings- og investeringsprogram, er Fv.5900 et rassikringsprosjekt vurdert for mulig oppstart i perioden 2027-2033. Gitt hyppigheten av ras i området og periodene med stengt vei, mener vi at dette må prioriteres gjennomført tidligere, til perioden 2023-2026. Med de nye satsingene som er gjort i Arnafjord, vet vi at Arnafjorden vil levere store verdier tilbake til storsamfunnet. Nysatsinger står for tur i distriktet, men skal dette lykkes fult ut, må Fv.5600 Vik-Arnafjord prioriteres nå.

Konsekvens av rasutsatt Fv.5600 Vik-Arnafjorden - lokalsamfunnet:
Arnafjorden er en fjordarm av Sognefjorden bestående av bygdene Framfjorden, Indrefjorden, og Arnafjord (Nese). Fjordarmen representerer et allsidig næringsliv, som inkluderer sand-steintak, landbruk, turisme og reiseliv, og fiskeoppdrett. Dette er næringer med store satsinger og fremdriftsplaner. Det er pr. i dag bosatt 150 mennesker i Arnafjorden, hvorav mange jobber innen de lokale næringene eller pendler tur-retur til Vik for arbeid og grunnskolegang. Det er også flere som pendler til jobb i Arnafjord fra eksempelvis Vik. Om påsken og gjennom vår-sommer halvåret mangedobler folketallet seg grunnet feriehus og utleiehytter, noe som øker trafikkbelastningen på fylkesveien betraktelig. Både innbyggere og næringsliv i Arnafjorden er helt avhengig av en trygg og stabil fylkesvei for å kunne ha et gunstig bygdesamfunn der en kan bo, leve og drive. Uforutsigbarhet og konstant rasfare i en

bebyggelse som ikke har omkjøringsmuligheter er uforsvarlig, og går på kompromiss med dem som har valgt å etablere seg her.

En av de største utfordringene i norske bygdesamfunn er kampen om arbeidskraft, samt kampen om å få ungdommen til å flytte til og etablere seg i bygda. Dette er en forutsetning for å kunne drifte og beholde samfunnene våre, samt for å kunne utvikle dem og ha en forutsigbar logistikk. Her stiller Arnafjorden seg bak i køen, dette mye grunnet at Fv.5600 Vik-Arnafjorden er dårlig, usikker og preget av å være rasutsatt. Det skal mye til å overtale noen til å flytte ut, etablere seg og drive i distriktet, spesielt når den eneste veien inn er rasutsatt med lange perioder der en er isolert grunnet at strekningen er stengt for fri ferdsel.

Det norske bygdesamfunn er i dag preget av fraflytting pga. et samfunn som ikke er tilrettelagt familiene, med nedleggelser av barnehager, skoler og arbeidsplasser. Samfunnene bærer preg av manglende utvikling og investeringsvilje. Hvorfor skal en ville bo, drive, utvikle og investere i et samfunn når kvaliteten på det mest elementære i samfunnet slik som dets eneste inngang er rasutsatt og under forfall?

Arnafjorden skole er nedlagt, hvorav lokalsamfunnets neste generasjon nå må ta risikoen ved å pendle tur-retur Fv.5600 Vik-Arnafjord daglig for å gjennomføre grunnleggende skolegang. Dette er en alvorlig risiko som barna utsettes for, for å få grunnleggende skoleopplæring. Det er dessverre flere historier om nesten-ulykker involverende pendlende skolebarn på strekningen. Våren 2021 gikk det ett steinras på fylkesveien rett før skolebussen som normalt går med skoleelever skulle passere (Fig. 3). Uken før skolestart på sensommeren 2021 var det et nytt skred på strekningen, men da i et område der det ikke har vært planlagt eler gjennomført noen form for sikring. I november 2021 ble skolebussen truffet av stein, heldigvis bare medførende materielle skader. Dette er ikke en holdbar situasjon.

Figur 3: *Nyhetsartikkel om steinras Fv.5600 Vik-Arnafjord, publisert av Sognavis publisert våren 2021.*

Steinras på denne strekningen utfordrer beredskapsnettet i området. Dette kom tydelig frem da ett av rasene tok med seg telefon- og strømlinje inn til Arnafjorden (Fig. 4). Dette isolerte Arnafjorden fra omverdenen, noe som ikke skal kunne skje i et såpass sentralt distrikt i Norge. Slike steinras koster samfunnet store summer årlig, i forhold til omfattende vedlikehold og reparasjoner, samt økonomiske tap for næringslivet. Midlene brukt til vedlikehold og reparasjoner av fylkesveien kunne blitt benyttet til andre hensiktsmessige formål enn å opprettholde en vei med hyppige skred og konstant rasfare. Skal vi tro klimaprognosene, så vil ikke forholdene legge til rette for færre steinras i fremtiden. Dersom det ikke iverksettes en god og varig løsning her, vil

samfunnet kaste bort store verdier videre inn i fremtiden, samtidig som lokalsamfunnet i Arnafjorden vil fortsette å lide.

Figur 3: *Nyhetsartikkel om steinras Fv.5600 Vik-Arnafjord, publisert av NRK (Norsk Rikskringkasting) 24.02.14.*

Dagens rassikring svarer ikke på behovet til området. Sett summen av det hele, så er det klart at noe må gjøres for å sikre Fv.5600 Vik-Arnafjorden. Vi er engstelig for hva som kan skje dersom en avventer med å gjennomføre mulige rassikringstiltak til perioden 2027-2033, slik som beskrevet i RTP økonomiske handlings- og investeringsprogram. Veien er ofte stengt, og steinras går hyppig. Venter vi fem år på tiltak, vil samfunnet lide store økonomiske tap med å rydde etter steinras på strekningen, samt som at det går på konsekvens av lokalsamfunn og bedrifter som driver i området. Det er også en overhengende risiko for liv og helse. Avventing er ett sjansespill, med en konstant risiko for at det fatale kan inntreffe når som helst. Rassikringstiltak bør prioriteres til å gjennomføres perioden 2027-2033, før innbyggerne i Arnafjorden ser seg lei av den konstante risikoen og fraflytter, og før næringslivet ikke greier å drive konkurransedyktig grunnet manglende stabilitet. Rasstyringsmidler må prioriteres til de veiene der det er stor fare, hvor innvirkningen har store konsekvenser for lokalsamfunn og næringsliv. Tiden er inne for å legge til rette for det levende bygdesamfunnet, og gi beboerne og næringslivet i Arnafjorden en trygg og forutsigbar vei og fremtid.

Best regards / Vennlig hilsen

Ola Braanaas Adm. Dir., Firda Settefisk Arnafjord AS CEO Firda Seafood Group AS	Markus F. Braanaas Biologisk controller, Firda Settefisk Arnafjord AS	Geir Otterskred Driftsleder, Firda Settefisk Arnafjord AS

FIRDA SEAFOOD GROUP AS

Passion for Firda Fjord Trout

VI SKAPER VERDIER PÅ KYSTEN

Fra: Linda Mortensen Midtbø[LindaMortensen.Midtbo@kinn.kommune.no]
Sendt: 30.03.2022 14:16:20
Til: Vestland fylkeskommune[post@vlfk.no]
Tittel: RTP - Innspel til Regional transportplan på vegne av Florø hamn Kinn kommune KF

Florø hamn KF er Kinn kommune sitt hamnefaglege organ (for den delen av Kinn kommune som før kommunesamanslåinga var Flora kommune), og skal innanfor dette geografiske virkeområdet ta hand om dei administrative og forvaltningsmessige oppgåvene som er lagt til kommunen etter hamne- og farvasslova, og føresegner gitt i medhald av lova. Florø hamn KF er eit kommunalt føretak som eig og driftar offentlege kaier i Florø inkludert rutebåtknutepunktet Fugleskjærkaia. Føretaket har fem tilsette og over ein kilometer med kailengde med tilhøyrande bakareal, infrastruktur og bygg.

Her er våre innspel til regional transportplan, :

Fugleskjærkaia, 3. ferjebru (kairelatert)
Over Fugleskjærkaia i Florø reiser det 180 000 båtpassasjerer i året, fordelt over lokalruter (øyane utanfor Florø) og regionalruter (ekspressen Bergen – Nordfjord/Sogn). I 2022 vert det ferdigstilt ein heilt ny kollektivterminal, der busstasjonen i Florø vert flytta ned på Fugleskjærkaia, og båt, buss, drosje og sykkel vert sameint i eit felles knutepunkt. Florø hamn KF er byggherre og Vestland fylkeskommune Skyss er største leigetakar. I 2023/24 kjem det nye anbodsruter, der dei lokale kombibåtane som går i øyane vert større pga mellom anna utsleppskrav og alternative energiberarar. Det er i dag tre bilførande farty, og to ferjebruer. Logistikken vert difor løyst ved at båtane roterer på dei to ferjebruene. Området på land og i hamnebassenget er trangt, og løysinga er ikkje optimal for dei reisande. Det skal folk, bilar, varer og alt det ein trenger for å leve og bo på ei øy over desse to ferjebruene. Når no båtane i tillegg vert større og vil ha behov for å lade aktualiserer ei 3. ferjebru seg på ny. Dette vil kreve forlenging/ombygging av kai, men er fysisk mogleg å løyse. Florø er eit unikt knutepunkt for hurtigbåt og kombibåt, og erfaringar herifrå vil kunne nyttast andre stader i fylket. Framlegget til RTP er først midlar til eit forprosjekt som kan sjå på fysiske moglegheiter for ei 3. ferjebru og økonomiske konskevensar, med rom for påfølgjande oppfølging etter det.

Prosjektet vil gje måloppnåing innanfor:
- Tryggleik
- Effektivitet
- Klima og miljøvennleg

Djupvasskai for fiskerirelatert verksemd i Gunhildvågen (kairelatert)
Det er tre hovudklynger for hamneaktivitet/-næring i Florø; Gunhildvågen, Botnastranda og Florø sentrum/Fugleskjærkaia. Florø hamn KF jobbar for å legge så godt som mogleg til rette for kaifront i nærleik av næringa som treng ho, så ein får mest mogleg gods frå veg til sjø. Containerhamna i Florø ligg i dag på Fugleskjærkaia i Florø sentrum. 95 % av containerane som går over kai der kjem frå Gunhildvågen (der fiskefôr og pelagisk fisk er hovudprodukt frå Cargill/Ewos og Global Fish), og vert frakta dei 3 km frå Gunhildvågen til Fugleskjærkaia via FV 445 gjennom boligstrøket i Havreneset. Florø hamn KF jobbar no for

å bygge containerhamn i Gunhildvågen (Måsholmen) som ligg tettare på næringa og skipsleia, dette i tråd med målet om å flytte gods frå veg til sjø. Ei slik utbygging krev både reguleringsendring og større økonomiske investeringar, langt større enn Florø hamn KF kan bere aleine. Vi er difor heilt avhengig av eksterne samarbeidspartar for å realisere prosjektet. Kinn kommune støttar opp om prosjektet, og jobbar no for å omregulere område gjennom rullering av ny kommunedelplan. Innspel til RTP er behovet for å bygge ny djupvasskai for fiskerirelatert verksemd, noko som vil flytte gods frå veg til sjø og avlaste FV 445.

Prosjektet vil gje måloppnåing innanfor:
• Tryggleik
• Effektivitet
• Klima og miljøvennleg
• Økonomisk berekraft

FV 445 Lindheimsvegen Florø (vegrelatert)

FV 445 Lindheimsvegen er meldt inn frå Kinn kommune. Dette er også eit viktig prosjekt for Florø hamn KF. Det er tre hovudklynger for hamneaktivitet/-næring i Florø; Gunhildvågen, Botnastranda og Florø sentrum/Fugleskjærkaia. FV 445 knyttar Gunhildvågen saman med dei to andre områda. Som nemnt under punktet om djupvasskai for fiskerrelatert verksemd i Gunhildvågen jobbar Florø hamn KF for å legge så godt som mogleg til rette for kaifront i nærleik av næringa som treng ho; så ein får mest mogleg gods frå veg til sjø. Ei kai og ei hamn er likevel eit knutepunkt mellom veg og sjø, og det vil alltid vere behov for god kommunikasjon til og frå kaia på landsida. Difor støtter vi opp om framlegget.

FV 445 Lindheimsvegen Florø. Prosjektet vil binde saman RV og FV nettet i Florø by på ein føremålstenlege måte.
Prosjektet vil gje måloppnåing innanfor:
• Tryggleik
• Effektivitet
• Klima og miljøvennleg
• Økonomisk berekraft

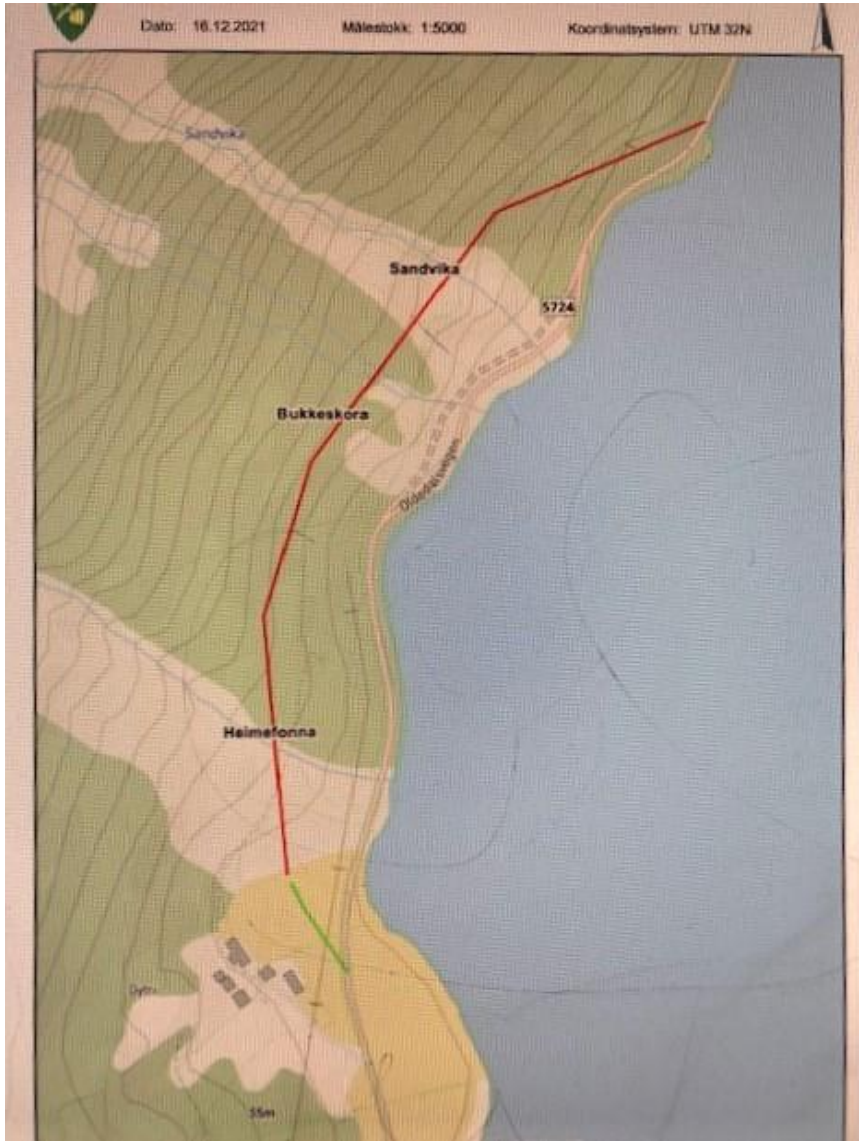
Helsing
Linda Mortensen Midtbø
Hamnesjef
Florø hamn KF/ Alden hamneområde

Telefon 909 62 284
E-post LindaMortensen.Midtbo@kinn.kommune.no
florohamn.no
Vakttelefon 24/7: 913 18 000

RASSIKRING FV 5724 OLDEN-BRIKSDAL

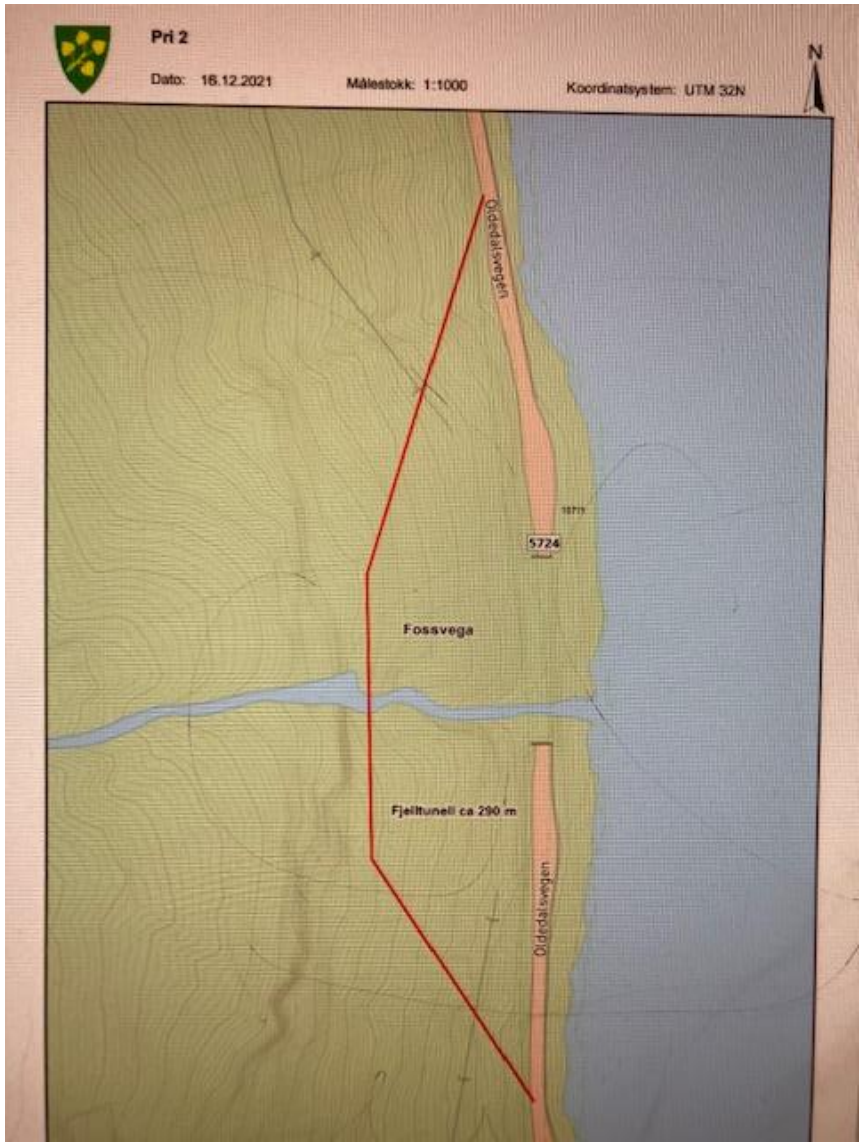
Ei oppsummering frå foreldregruppa og næringslivsgruppa i Oldedalen, Stryn.

DEI VIKTIGASTE TILTAKA FOR Å NÅ AKSEPTABEL TRYGGLEIK



Pri 1

- **Heime-fonna:** Fjellskred, jord- og stein-skred + SNØSKRED
- **Sandvika og Bukkeskora**: Hyppige snøskred. I dag sikra med trong og krokut ståltunell. Garantitida for denne er ute for 4 år sidan.
- LØYSING: 1100 m fjelltunell. Kostnad ca 280 mill (ref. nyleg opna Blaksettunell. Pris 268 mill).



Pri 2

- Fossvega
- Sikra I dag med betongoverbygg som er for kort, for smalt og for lavt.
- Løysing: ca 280 m lang fjelltunell. Kostnad ca. 80 mill ?

Strakstiltak

- Eit vanleg syn under Fossvega.
- Vegfarande har inga mogelegheit til å oppdage skredet før det deiser i vegbana.
- Forslag: Å montere lysvarsling som midlertidig strakstiltak. Anlegget kan demonterast og flyttast til andre skred når ny fjelltunell er på plass.

DEI ANDRE SKREDOMRÅDA: KROKA, BREISKRED AKSNESA OG SANDNESFONNA

Bygging av le- og lede-vollar. Dette i kombinasjon med lysvarsling vil truleg gje tilfredsstillande sikring.

Bruk av overskotsmassane

- Ca. 300 000 turistar vitjar Oldedalen og Briksdalsbreen kvart år.
- Ca. 7 km av den 21 km lange vegen er i svært dårleg stand. Noko masse bør brukast til opprusting her.
- Le- og lede-vollar.
- Det er pukkverk og asfaltverk i nærområdet som treng fjellmasser.

Følgjene av stengd veg og rasfare

- For barn: Tapt undervisning og opphald i barnehage. Stor psykisk belastning.
- Foreldre: Stor psykisk belastning. Usikkerheit for framtida.
- Landbruk: Forseinka kraftfòr-levering får store negative følgjer for høgtytande dyr.

  Dårlegare dyrevelferd (grunna fråver av veterinær og anna fagpersonell).
- Olden Brevatn: Produksjonstap ca. kr 200 000,- for kvar dag vegen er stengd, eller delvis stengd. I tillegg tap om varene kjem for seint fram til kunden.
- Reiseliv: Eksempel: 23.02.2022: 360 personar frå cruiseskip booka utflukt til Briksdal. Avlyst på grunn av rasfare. Turistar har ikkje kunnskap om skredområda, fare for reisande spesielt i skuldersesongane.
- Vi opplever ofte brot på både straum- og telesamband samstundes med stengd veg. Ingen reparatørar har tillatelse til å rykke ut når vegen er stengd på grunn av ras eller rasfare. Dette gjeld og brann og redning. Dette skapar farlege situasjonar og endå ein risiko for innbyggarane.
- *MEN VERST AV ALT:*
  PÅ GRUNN AV AT VI IKKJE HAR OMKØYRINGSVEG, ER VI ER 150 MENNESKE SOM IKKJE FÅR UTRYKKING AV AMBULANSE OM VI HAR BRUK FOR AKUTT HELSEHJELP.
  OFTE VIL DET HELLER IKKJE VERE FLY-VER FOR HELIKOPTER PÅ GRUNN AV VERFORHOLDA NÅR VEGEN ER STENGT.

Sesongutviding i reiselivet

2023:

Cruise-operatørane har booka utflukter til Briksdalen i alle 12 månader. Men i 5 månader kan utfluktene bli kansellert på grunn av rasfare.

Oppsummering

- Dei 30 siste åra har vi hatt forholdsvis lite vinternedbør(og difor minkande brear).
- Denne vinteren har vore svært nedbørsrik og ber bod om at vi er på veg inn i ny syklus med mykje vinternedbør.
- I Januar og Februar har vegen vore stengd 13 dagar/netter.
- Denne situasjonen er heilt uhaldbar. Verken barnefamiliar eller næringsliv ser ei framtid i Oldedalen om ikkje sikringsarbeidet kjem i gang rimeleg raskt.
- Dei tiltaka vi har peika på i denne presentasjonen ville hindra alle stengingar som har vore hittil denne vinteren.
- Det vil ha store økonomiske fordelar å sjå på desse tiltaka som ei samla utbygging.
- VI HAR INGEN OMKØYRINGSVEG, VERKEN TIL LAND ELLER VATN.
  DET ER DIFOR HEILT AVGJERANDE AT RASSIKRINGSTILTAKA KJEM I GANG SÅ RASKT SOM RÅD.

Innspel til regional transportplan 2022 -2033 frå HAFS regionråd saman med kommunane Sunnfjord og Høyanger

Vestland fylkeskommune ber om innspel til det økonomiske handlingsprogrammet og investeringsprogrammet til Regional transportplan (RTP) 2022 – 2033. HAFS regionråd (Askvoll kommune, Fjaler kommune, Hyllestad kommune, Gulen kommune og Solund kommune), Sunnfjord kommune og Høyanger kommune presenterer nedanfor eit felles innspel til desse programma i RTP.

Vi vil innleiingsvis presisere at vi vil støtte prinsippa som fylkestinget vedtok i samband med handsaminga av det økonomiske handlingsprogrammet 2022 – 2033 i desember 2021. RTP viser at det er behov for større rammeløyvingar til dei ulike postane.

Utvikle heile Vestland

Det er eit stort behov for opprusting av vegnettet for å auke tryggleiken for innbyggjarane våre og sikre næringslivet gode konkurransevilkår og grøne løysingar. Det er mange omsyn som skal ivaretakast for at ein skal få til utvikling både i bygd og by. Behovet for tryggleik, mobilitet og vegstandard er like viktig for dei berørte, sjølv om det er låg årsdøgntrafikk (ÅDT) eller få fastbuande i eit område.

For nokre prosjekt kan det vere vanskeleg å bruke tradisjonelle verkemiddel som bompengar, spleiselag eller forskottering for å få utløyst prosjektet til prioritering. Dette bør likevel ikkje ekskludere ein frå prioriteringslista.

Viktige prinsipp

Fylkeskommunen sine omgrep «meir veg for pengane», «god nok veg» og «spleiselag» rommar gode tiltak for raskare utbygging av vegnettet. Vi meiner det er viktig at ein tek omsyn til næringsvegar, reiselivet sine behov og trygg skuleveg når ein ser på spleiselag og strekningsvise utbetringar. Kommunar og næringsliv har ulike føresetnader for å kunne bidra til eit økonomisk spleiselag. Dette er det viktig å ta omsyn til. I samband med nasjonal transportplan (NTP) si utbygging av E39 Hafstadtunnelen og rassikring av Rv 5 bør ein planlegge for tiltak på tilgrensande fylkesvegnett for å få ei samfunnsøkonomisk utnytting av overskotsmassar. Slike synergieffektar vil gje «meir veg for pengane».

RASSIKRING:

HAFS saman med kommunane Sunnfjord og Høyanger, meiner det er avgjerande å styrke rammene til rassikring for å løyse dei store behova i Vestland. Det er trong for ei tredobling på ramma til rassikring for å få gjennomført prosjekt med høg og middels skredfaktor. Det er

eit særskilt stort behov i Vestland. Vi er glade for at Stortinget har stor merksemd på dette og at det vil bli utarbeidd ein gjennomføringsplan for rassikring.

Det er også avgjerande at Vestland fylkeskommune som utgangspunkt brukar nasjonal rassikringsfaktor i sine prioriteringar. Ras, og fare for ras, er ei stor belastning for folk som er innestengde og ikkje har tilgang til naudsynt hjelp.

Vi har tidlegare vore uroa for at fylkeskommunen ville vekte årsdøgntrafikk langt sterkare i RTP enn ein gjer nasjonalt. Samstundes har vi peika på at lang omkøyringsveg og stengd veg grunna ras eller fare for ras, synest å ha blitt vekta lågare.

FERJEAVLØYSINGSMIDLAR

HAFS saman med kommunane Sunnfjord og Høyanger, ønskjer at Vestland fylkeskommune skal vere ein aktiv pådrivar for realisering av ferjeavløysingsprosjekt, og at denne ordninga skal nyttast offensivt for å auke statlege investeringsmidlar til vegar i Vestland i åra framover. Med satsing på ferjeavløysing vil fylket få meir veg for dei pengane ein allereie set av til vegutbygging.

Vi ønskjer å halde fast ved tidlegare fylkeskommunal prioritering av slike prosjekt der Ytre Steinsund no er i gjennomføringsfasen og Atløysambandet står for tur.

STREKNINGSVISE UTBETRINGAR

Fylket sine plan om å lage ein strekningsvis plan for ein del av vegnettet i funksjonsklasse B, er fornuftig. «God nok veg» ved å lage ein tilfredsstillande standard og andre tiltak, viser at ein kan få mykje god veg for pengane på same tid som ein lagar ein tryggare veg for dei som ferdast i trafikken.

Vi meiner likevel at også einskilde tilførselsvegar til E39 må kunne omfattast av planen sjølv om dei er klassifiserte i funksjonsklasse C.

Det er vidare avgjerande at rammene til utbygging og vedlikehald av fylkesvegnettet må aukast frå 200 til minimum 500 millionar kroner årleg for å oppnå eit raskare vegløft og dermed ei enno meir positiv utvikling i heile det nye fylket.

PRIORITERINGAR I TIDLEGARE RTP

Vi ber om at prosjekta som alt ligg inne i gjeldande RTP vert prioritert i Vestland fylkeskommune.

- Det gjeld opprusting av parsellen Dale-Storehaug på Fv 57 som må behalde sin prioritet blant store prosjekt. Strekninga Dale-Osen bør vurderast som eit konkret samarbeidsprosjekt basert på spleiselag, noko som vil vere i samsvar med prinsippet om mest mogleg veg for pengane.

- Fylkesveg 57 (Sløvåg – Storehaug) ligg inne i handlingsprogrammet med behov for planleggingsmidlar på strekninga Sløvåg – Dale. Dette er omkøyringsveg for E39, og ei nødvendig opprusting vil styrke den samla transportkorridoren gjennom fylket. Vi ber difor om at det vert sett av planmidlar til nødvendige forprosjekt snarast råd.
- Vi forventar at rassikring av fylkesveg 609 med tunell forbi Hundsåna beheld sin plass i prioriteringslista og dermed blir det neste rassikringsprosjektet.

Vi viser vidare til dei konkrete tiltaka som kjem fram i den einskilde kommune sine innspel til RTP.

Ordførar i Askvoll kommune, Ole André Klausen (sign.)

Ordførar i Fjaler kommune, Kjetil Høgseth Felde (sign.)

Ordførar i Hyllestad kommune, Kjell Eide (sign.)

Ordførar i Høyanger kommune, Petter Sortland (sign.)

Ordførar i Gulen kommune, Hallvard Oppedal (sign.)

Ordførar i Solund kommune, Gunn Mongstad (sign.)

Ordførar i Sunnfjord kommune, Jenny Følling (sign.)

Hardangerrådet iks

Hardanger

Vestland fylkeskommune
Postboks 7900
5020 BERGEN
post@vlfk.no

Uttale frå HR vedr. Regional Transportplan 2022-2033, Handlingsplan og investeringsprogram

Hardangerrådet viser til tidlegare innsendte høyringsuttalar vedr. RTP 2022-2033 og peikar på nytt på følgjande prioriteringar som regionrådet samla stiller seg bak.

Plantema 1 – Fylkesvegnettet

Det viktigaste er sikre og opne vegar. Til sjukehus, skule og arbeid. Hardangerrådet meiner at det bør gjelda det same i vegpolitikken som det gjeld i sosialpolitikken. Alle må sikrast ein akseptabel standard før ein gjer det endå betre der det frå før er best. Alle skal ha brød før nokon få kake. Me krev ikkje firefeltsveg gjennom heile Hardanger. Me krev ikkje ein gong to felt eller gul stripe på alle vegane våre. Men me meiner at dei vegane me har skal vera framkomelege og trygge. Det må kunne regna og storma utan at vegane våre stengjer på grunn av rasfare. Det må kunne vera møteplassar slik at turisttilstrøyming eller omkøyring p.g.a stengd E16 ikkje fører til total stillstand og kork. Trafikkork og rasfare er ein dårleg kombinasjon

Så: Trygge og rassikre vegar er viktigast for oss og vi prioriterer dei 2 viktigaste tiltaka for regionen slik:

1. Fv 49 frå Samnanger til Norheimsund gjennom Tokagjelet og vidare innover fjorden er særs viktig for oss Det er viktig for oss at dette rassikringsprosjektet framleis har topp-prioritet hjå Vestland fylkeskommune. Dette punktet har i dag høg rasfaktor. I tillegg er vegen også truga av utrasing av sjølve vegbana. Prosjektet må verta prioritert og det må vidareførast som eit samarbeidsprosjekt i mellom Kvam herad, Vestland fylkeskommune og staten.

2. Fv 49 mellom Folgefonntunnelen og Jondaltunnelen er eit hinder for ein viktig korridor hjå oss. Aksen Norheimsund – Odda vart for nokre år sidan trekt fram av Victor Norman som den viktigaste i regionen vår. Den har stort potensial til å knyta arbeidsmarknader og næringsklynger saman. I utkast til handlingsprogram for RTP 2022-2033 står det om Fv 49 Nordrepollen – Austrepollen; *"Vegen kan verta omklassifisert til riksveg. Det kan vere grunn til å avvente vedtak om utbygging av prosjektet fram til dette er avklart".* Hardangerådet krev at planarbeidet for utbetring/sikring held fram og at fylkeskommunen ikkje utset dette prosjektet. Vegen er i dag fylkesveg, og vil mest truleg vera det i ei rekkje

år framover. Dette er òg ein av dei dårlegaste vegane fylkeskommunen har ansvar for, med stor fare for liv og helse og stadig aukande trafikk. Me forventer at prosjektet vert høgt prioritet og ikkje stoppar opp.

- Elles vil Hardangerrådet på nytt minna om kva som pregar fylkesvegnettet i vår region:
    - Betydeleg vedlikehaldsetterslep. Smale vegar der trafikken korkar seg ved stor sesongtrafikk.
    - Stor rasfare på alle regionale hovudvegar (klasse B) 48, 49 og 79. Felles for dei er tidvise store ras – og eit stort rassikringsbehov.
    - Stor rasfare også på dei fleste lokale hovudvegar og lokale samlevegar. Dette gjeld alle kommunane i Hardanger.

Kinsarvik 08.04.2022

Med fruktbar helsing
frå Hardangerrådet

Roald Aga Haug
rådsordførar
Hardangerrådet iks signerar digitalt

Jostein Eitrheim
dagleg leiar

Høyringsfråsegn vedr Fv 5744 Fossebakken- Navelsaker

Hjelle Krins Utviklingslag støttar hovudpoenga i innspela som er sendt inn av Heggjabygda grendalag v/Øystein Aasebø vedrørande utbetring og skredsikring av vegstrekninga Fv 5744 Fossebakken-Navelsaker.

Aurora Leivdal, leiar Hjelle Krins Utviklingslag

SOGN REGIONRÅD

Sogn regionråd
Sakshandsamar:
Karina Nerland
Tlf: 57652560
Vår ref: 2022/3326 - 4
Dykkar ref: 2022/8576
Dato: 29.03.2022

Vestland fylkeskommune

Regional transportplan for Vestland 2022-2033 - fråsegn til investeringsprogrammet

Sogn regionråd er samarbeidsorgan for kommunane Aurland, Høyanger, Luster, Lærdal, Sogndal, Vik og Årdal, og har i møtet 25. mars 2022 vedteke følgjande kommuneoverskridande innspel til investeringsprogrammet i Regional transportplan for Vestland 2022 – 33.

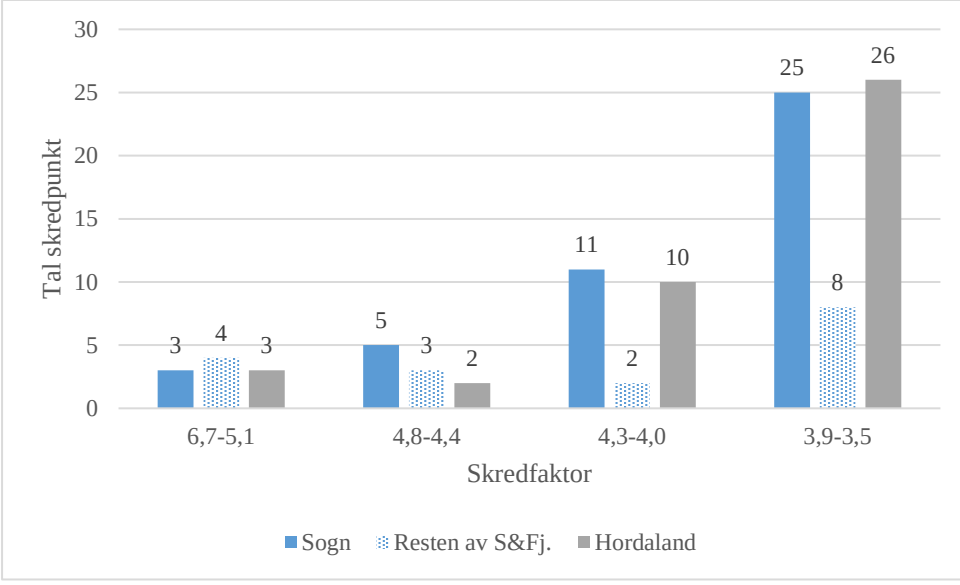
I tillegg kjem kommunane med sine innspel direkte.

Overordna
Sogn har store utfordringar innan samferdsle. Vi har mange og lange tunnelar. Vegane er av dei mest rasutsette i landet. Dei mange fjellovergangane ut og inn av regionen er krevjande, særleg på vinterstid. I tillegg gjer Sognefjorden oss ofte avhengig av båt og ferje.

Kva føremål er viktigast å prioritere?
Tryggleik og regularitet er difor heilt avgjerande for vår busetnad, vår trivsel, og vårt næringsliv. Sogn regionråd vil difor prioritere at fylkeskommunen hentar inn etterslepet i vegvedlikehaldet, oppgraderar tunnelar, sikrar mot skred/ras, og betrar regularitet/tidleg opning av fjellovergangar framfor t.d. nye vegar.

Folkesetnaden i regionen utgjer berre 5 % av folketalet i heile Vestland, men vi har likevel klårt flest tunnelar som treng oppgradering.

Og bilete er enno meir tydeleg når det gjeld trong for skredsikring:



Figur 1 Skredfaktor. Dei 102 med høg eller middels skredfaktor. Kjelde: SVV 2019.

Figuren syner skredpunkt etter SVV sin skredfaktorkartlegging frå 2019 for høg og middels skredfaktor i Vestland, fordelt på Sogn, resten av gamle Sogn og Fjordane, og Hordaland. Ikkje berre har Sogn klårt flest skredpunkt, men òg dei fleste punkta med høgast skredfaktor.

I mange høve er ÅTD på dei aktuelle strekningane lågt og nokre av tunnelane er kortare enn der tunnelføresegna gjeld. Rådet har difor i heile denne planprosessen gått imot å etablere eit alternativt kunnskapsgrunnlag med større vekt på ÅTD, folkesetnad, og mjuke trafikantar, men i stadet halde fast på SVV sin skredsikringsmodell.

Vi ser no at vårt syn har fått støtte gjennom dei politiske vedtak i planen:

> *«Den nasjonale skredfaktormodellen, kombinert med ÅDT, lokale og regionale verknader av stengt veg, geologiske vurderingar og frekvens på skred, vert lagt til grunn for vidare arbeid og prioritering. Det faglege grunnlaget blir ikkje å sjå på som ei prioriteringsliste i det vidare arbeidet.»*

Fv 613 Gaularfjellet vart tidleg i prosessen teke ut av kunnskapsgrunnlaget. Vi ber om at det no kjem inn att i tabellane.

I Sogn kan «meir veg for pengane» dessutan vere å velje litt enklare løysingar som ikkje alltid stettar alle krava i vegnormalen. Eit døme er dei oppgraderingane som SVV no gjennomfører på rv. 13 mellom Hella og Leikanger.

Konkrete samarbeidsprosjekt

Ras/skred

Arbeidet både i Nasjonal rassikringsgruppe og med den nasjonale gjennomføringsplanen for skredsikring av alle riksvegar og fylkesvegar med høg og middels skredfaktor vil kunne gje auka løyving til sikring av fylkesvegar i åra som kjem. Det vil heile samferdslesektoren i fylke nyte godt av. Vi ynskjer at Vestland fylkeskommune involverar rådet og kommunane i Sogn meir i dette arbeidet.

Rutekjøp

Rådet har dessutan i den årlege ruteendringsprosessen spelt inn ei rad tema der det er naturleg å etablere samarbeidsprosjekt. Vi viser til den uttalen og vil her trekke fram hovudpunkta:

- *«Byggje opp under den lokale knutepunkt-strukturen, slik at det vert enklare å skipe lokale løysingar*
- *Ha fleksibilitet til å gjennomføre pilotprosjekt saman med ein eller fleire av kommunane for å teste nye former for kollektiv mobilitet*
- *Bygge opp under senter-delsenter-strukturen med tettare avgangar mellom delsentera og soleis stimulere til mindre bilbruk*
- *Krevjar nullutsleppsløysingar der det er teknisk mogeleg*
- *Syte for at den digitale plattforma har opne grensesnitt som kan kommunisere med og integrerast i tredjeparts mobilitetsløysingar».*

Porteføljestyring

Rådet har merka seg at systemet med marginallister no er erstatta av ei porteføljestyring med årleg rullering. Vi har forståing for at nye Vestland må ha eitt felles system og er samd i at slik overordna styring vil kunne gje tryggleik for kva prosjekt og tiltak som skal prioriterast, kva type tiltak som skal realiserast og når dette vil kunne skje. Vidare vil det gje tydlegare signal om vegar og prosjekt som må vente til det er tilstrekkeleg med økonomiske midlar.

Føresetnaden må vere at marginallistene frå Sogn og Fjordane kjem inn i det nye systemet og at dei prioriteringane som ligg der ikkje vert endra.

Er det rette tiltak og prosjekt?

Fylkesveg

Strekningsvise utbetringar

Fv. 55 frå Vadheim til Dragsvik og frå Sogndal til grense Innlandet er den regionale hovudvegen som bitt saman Sogn aust-vest. Rådet seier seg tilfreds med at denne no ligg blant dei som får strekningsvis utgreiing. Det er samstundes viktig at planarbeidet og utbetringa skjer i god dialog med Nye Veier AS, som no har ansvaret for rv. 13 på strekninga Hella – Sogndal midt i traseen.

Samstundes vil rådet peike på at fleire aktuelle prosjekt i investeringsprogrammet er del av denne regionale hovudvegen. Det gjeld m.a.:

Fv. 55 - Brua over Esefjorden i Sogndal
Fv. 55 - Tronvik – Ulvåna i Høyanger
Fv. 55 - Høyheim – Nes i Luster
Rådet føreset at den strekningsvise utgreiinga på fv. 55 tek omsyn til desse delprosjekta og at tiltaka vert sett i samanheng.

Fv. 55 stoggar ikkje på Turtagrø, men går heilt til grense Innlandet, midt på Sognefjellet. Rådet ynskjer difor at fylkeskommunen går i dialog med Innlandet for å få fram ei KVU for Sognefjellstunnelane.

Andre regionale hovudvegar

Men vi har to andre viktige regionale hovudvegar; fv. 53 frå Fodnes til Tyin og fv. 50 Aurland – Hol. Dei syter for samkvem inn til og ut av ulike delar av Sogn.

Fv. 53 har delar som er særs rasutsett[1], delar med dårleg vinterregularitet[2] og delar med høg ÅTD[3]. Fv. 50 har låg veg- og tunnelstandard og problem med vinterregulariteten. Også her er ÅTD no slik at dei kjem inn under tunnelføresegna. Vi føreset at kunnskapsgrunnlaget vert retta opp her.

Skred og ras

I samband med handsaminga av budsjett- og økonomiplan for 2022 hadde rådet eit samrøystes innspel om bru over Esefjorden og skredsikring av Arnafjorden. Der uttalte vi at:

> *«Prioriteringa til Sogn regionråd (sidan 2014) har vore tydeleg på at fv. 55 Esefjorden kjem fyrst, og deretter fv. 5600 Arnafjorden, og denne prioriteringa står fast frå Sogn regionråd si side.*
>
> *Me føreset at fylkestinget går attende til opprinneleg plan og løyver midlar til gjennomføring av prosjektet på fv. 55 med bru over Esefjorden i 2022-24 i sak om budsjett og økonomiplan, sekundert at det vert lagt til grunn at slik løyving kjem på plass med ein gong reguleringsplanen vert godkjent.*
>
> *Når det gjeld ny RTP ber me og om at Fylkestinget vidare prioriterer fv.5600 Arnafjorden, og løyver planleggingsmidlar for raskast mogleg realisering av prosjektet. Sogn Regionråd vil no, saman med Vik kommune, sende søknad om planleggingsmidlar til prosjektet.»*

Desse prioriteringane ligg fast.

[1] Fodnes – Øvre Årdal
[2] Holsbru -Tyin
[3] Årdalstangen – Øvre Årdal

Vi viser dessutan til søknaden frå Vik kommune om planleggingsmidlar og vedtaket i SAMO 12. januar 2022 om ev. tildeling frå restpotten i samband med handsaming av programmet i fylkestinget i juni.

Tunneloppgradering
Sogn regionråd har tidlegare i prosessen støtta at tunneloppgraderingane ikkje berre skal gjelde det som er naudsynt etter føresegnene, men òg det som i tillegg er rasjonelt og økonomisk forsvarleg å gjennomføre[4].

Hurtigbåt
Rådet har merka seg at Sognebåten no vert heilelektrisk. I tillegg til dette miljøløftet er det viktig å få til utvida sommarruter og koplinga til Avinor/Haukåsen. I ein slik prosess må Skyss involverer alle dei relevante aktørane i Sogn.

Anna
Sogn regionråd vil peike på at mange av utfordringane innanfor samferdsle er kommune-overskridande. Det er difor ynskjeleg at ikkje berre kommunane, men òg dei interkommunale politiske råda kjem på høyringslista ved framtidige rulleringar.

Med helsing

Hilmar Høl
leiar i Sogn regionråd

Brevet er elektronisk og er utan handskriven underskrift

[4] A + B i sjølve planen

Arbeidsgruppa for Raundalsvegen FV 5386

HØYRINGSINNSPEL TIL RTP – ØKONOMISK HANDLINGSPROGRAM OG INVESTERINGSPROGRAM

Arbeidsgruppa for Raundalsvegen er ei samling av grunneigarar, bebuarar og hytteeigarar som arbeidar for å få utbetra og heva standarden på denne.

I innspelsutkastet kan ein ikkje sjå at denne vegen er nemnd særskilt, noko som hadde vore tryggande for at vegen kunne få heilt nødvendig opprusting. Vonar likevel at denne vegen kan få ein del strekningsvise oppgraderingar likevel. Ser at det er sett av ein sum på om lag 252 mill. til mindre utbetringar og diverse tiltak. Her bør det kunna prioriterast midlar til Raundalsvegen for strekningsvise utbetringar då vegkroppen er slik oppbygd at mindre vedlikehald ikkje er godt nok, og vil ha kort varigheit med gjentakande reparasjonar og auka kostnad på sikt.

Me har ved fleire anledningar minna Vestland fylke om tilstanden på denne vegen og kor viktig den er for mange brukarar. Noko små tiltak har vorte gjennomført, men vegen er framleis i svært dårleg

I tillegg til fastbuande og næringsliv soknar denne vegen til opp mot 1500 hytter i dalen. Dette medfører stor trafikk i helger og høgtider.

For næring blant anna skogbruk er god vegstandar med 10 t aksellast svært viktig. For denne vegen er det nedsett aksellast på om lag 25 km av vegen. Eksempel på korleis dette kan slå ut har ein ferske resultat av. I løpet av 2021 har det vorte hogge ca 4000 kbm gran. For å få transportert dette ut har ein måtta kippa med små lass til ein samle plass for vidare transport. Dette har medført direkte ein ekstra kostnad, eller lågare pris til skogeigar, på 160 000,- kr. På Fv. 5386 er det berekna at det er 138.000 m3 volum skog som soknar til vegen. Det er den av fylkesvegene i Voss, nevnt i lista, som har den største bruttonytte for skogbruk på 1,8 mill kr. Og dette er berre skognytten.

Det er òg dokumentert at slitasjen på vegsystemet er større med mange turar (8 tonn aksel, 32 totalvekt) i høve få turar (10 tonn aksel, 50/60 tonn totalvekt)

Det er fleire utbyggingar av nye hytter og andre service tiltak i dalen. Dette medfører mykje anleggstrafikk, som ikkje kan nytta kapasiteten fullt ut pga. dårleg veg og aksellast. Slike eksempel også for andre transportar finns det sikkert fleire av.

Det er òg verdt å nemna at både Bane Nor og Forsvaret er storbrukarar av vegen. Forsvaret brukar vegen som tilkomst til skytefeltet sitt i Rjoandalen ved Mjølfjell, og Bane Nor brukar vegen for tilkomst til vedlikehald av Bergensbanen. For begge desse er dette ein svært viktig veg som krev tilkomst med både lastebil og store maskiner.

Denne vegen vil vera utsett for eit villare og våtare klima. Ved flaum har det fleire gonger alt no vore stengd veg, då Raundalselva har gått over vegen. Det er òg fleire stader på vegen som er utsett for ras blant anna i Rastalia der det er registrert eit raspunkt i middels kategori i kartet for Skredpunkt Vestland. Fleire punkt på denne strekkja er òg utsette, enkelte plassar held vegen på å rasa ut og ned på jernbane linja.

Skal FV 5386 Raundalsvegen kunna tena brukarane framover må det meir midlar til, og ein bør sjå på grunnlaget for prioriteringane og korleis ein brukar midlane. Ein vil her særskilt nemna at ein ved planlegging av tiltak tidleg tek utførande entreprenørar med i planlegginga. Me trur òg at ein del lemping på standardar kan gjera at ein kan få meir veg for pengane.

Til slutt vil ein understreka at ein har hatt god kontakt med veg forvaltninga lokalt i Vestland fylke, og at me framleis kan koma med innspel og blir teke med på råd om konkrete tiltak framover.

Vegen er ikkje tenleg slik den er no. Me ber difor om at ein prioriterar noko av dei 257 mill kroner til strekningsvise utbetringar på FV 5386 Raundalsvegen.

Beste helsing for Arbeidsgruppa for Raundalsvegen FV 5386

Reimegrend vel:

Arne Larsen (sign) Truls Hauge (sign) Guttorm Fretheim (sign)

Raundalen grunneigarlag:

Jon Sindre Rødland (sign) Odd Kløve (sign)

Mjølfjell vel:

Even Nordø (sign) Erik Fausa (sign)

Vestland Fylkeskommune
Avdeling for Infrastruktur og veg
Att: Matti Torgersen
Postboks 7900
5020 Bergen

post@vlfk.no

Bergen 30. mars 2022.

INNSPILL RTP – Regional Transportplan 2022 – 2033
Oppgradering av Grimstadvegen, fase 1

Områdereguleringsplan for Dolvik – Hope marina- og boligområde på Søreidgrend i Bergen ble vedtatt av Bergen bystyre 16.06.2021, Sak 204/21.

Planen regulerer Grimstadvegen ut til snuplassen på Grimstad, og gir rammer for arealbruken langs vegen på strekningen mellom Dolvik og Hope. Planen gir omfattende rekkefølgekrav som betyr at de fleste nye byggetiltak som har adkomst til Grimstadvegen må vente til Grimstadsvegen er utbedret.

Undertegnede representerer følgende utbyggere som har interesse i at fase 1. av Grimstadvegen snarlig utbedres (ca 600 meter fra kryss til avkjørsel Hammersland)
- Grimstad Eiendomsselskap AS
- Kjapp Marina AS
- Dolviken Brygge AS
- Søreide Eiendomsutvikling AS
- Bergen Marine Eiendom AS
- Søreide Båt & Fritidspark AS

Våre mange leietakere og særskilt Bergen Marine AS og Bergen Marine Service AS har i dag store utfordringer med midlertidige primitive innendørs fasiliteter og har plassmangel som gjør at de også må leie eksterne lagerplasser både i og utenfor Bergen kommune. Dette skaper ekstra trafikk på dagens Grimstadveg og vanskeliggjør å tilfredsstille dagens miljøkrav grunnet byggestopp i området i påvente av at Grimstadvegen blir utbedret.

Ovennevnte utbyggere vil, dersom arbeidet med utbedring av Grimstadvegen kan prioriteres i RTP for snarlig igangsettelse, starte detaljregulering av næringsområdet på Vestsiden. Dette innbefatter NY nedkjørselsvei til dagens marina og næringsarealer, som vil innebære en betydelig trafikkreduksjon ved at nedkjørselen blir ca 400 meter tidligere enn dagens løsning og dette kan med dispensasjon ferdigstilles snarlig.

Vi har hatt konstruktive møter med Fylkeskommunen med bl. a Hege Løtveit og John Martin Jacobsen og allerede diskutert et mulig forprosjekt for å kartlegge økonomiske kostnader for fase 1.

Sammen med Bybo som skal bygge ca 200 leiligheter på oppsiden av Grimstadvegen vil det NYE krysset ned til Grimstadvegen være langt på vei dekket gjennom deres rekkefølgekrav til utbygging. I tillegg har vi dialog med øvrige utbyggere (Boligutbygging Hammerslandsgrenda m.fl.) samt Bergen Vann v/Hogne Hjelle som har plan om å legge nye vannrør ifm utbedring av Grimstadvegen. Samtlige er sammen med oss som utbyggere positiv til å være med å bidra gjennom et fornuftig «spleiselag» sammen med Fylkeskommunen.

Det estimeres en foreløpig kostnadsramme på ca 60 – 80 Mill for fase 1 av Grimstadvegen inkl nytt Kryss/avkjørsel fra hovedveien.

Hvis krysset estimeres til ca kr 20 Mill som Bybo dekker står det igjen ca 60 Mill til fordeling mellom Fylkeskommune, Bergen Vann og utbyggerne. I tillegg til oss som utbyggere nevnt innledningsvis, er det også eksterne utbyggere som har interesse i og forventes å bidra økonomisk til at første fase av Grimstadvegen utbedres. Det bør også være mulighet for at Bergen kommune bidrar med andel relatert til NY gang og sykkelvei gjennom midler fra byvekstavtalen.

Selv med en grov skissering av 1/3 på hver part som da blir ca Kr 20 Mill, mener vi at vi sammen NÅ har en unik mulighet til å realisere denne første fase av utbyggingen.

Hovedformålet med områdereguleringsplanen helt tilbake til den ble besluttet igangsatt i 2013 var å avklare forutsetningene for utbedring av Grimstadvegen, som igjen da ville legge til rette for en samfunnsnyttig bruk av arealer på land og i sjø. Søreide Båt & Fritidspark på Vestsiden som tilbake fra 2007 i bystyret hadde fått godkjent utbygging av sin rå tomt på ca 28 mål til marina og tilknyttet næring var pådriver for reguleringsarbeidet.

Utbyggerne lanserte i felleskap www.vestland-marina.no som var i tråd med det opprinnelige forslaget på høring i 2016, mens fagetaten lanserte sitt alternative planforslag 2. og unnlot å ferdigstille det opprinnelige planforslaget til politisk behandling.

Etter flere runder i bystyret med knappest mulig flertall og at det dessverre ble dagens vedtatte plan som er kraftig nedskalert mht. utbyggingsvolum som til slutt ble vedtatt, vil vi som mindre utbyggere likevel stille opp i dette spleiselaget for at dette viktige veiprosjektet kan bli realisert.

Dagens trafikkfarlige situasjon hvor barn og unge må ha busstransport til og fra skole gjør likevel at de ikke kan ferdes trygt når man skal besøke venner eller være aktiv på andre fritidsaktiviteter utenfor skolen. Situasjonen blir heller ikke mindre farlig når Bybo sine 200 leiligheter overfor Grimstadvegen blir ferdigstilt, hvor nærmeste sjøtilgang for bading & aktiviteter for disse familiene blir ved å benytte dagens trafikkfarlige Grimstadveg.

Det er massiv tungtransport daglig og det har vært mange ulykker og nesten ulykker på denne veistrekningen, særskilt om høst / vinter med dårlig sikt og belysning er veien livsfarlig.

Vårt innspill er derfor at Fylkeskommune prioriterer Grimstadvegen som et prosjekt som kan realiseres som et spleiselag med oss sammen med andre utbyggere, samt øvrige etater som har ansvar og økonomisk interesse i at første fase kan utbygges snarest mulig. Sammen med VLFK som byggherre vil vi gjerne bidra med å organisere «spleiselaget» av mulige bidragsytere.

For spørsmål eller om dere ønsker ytterligere opplysninger underveis, står vi med glede til disposisjon.

Vedlegg:
- Innspill til avklaringsmøte med Bergen Kommune i 2022 – Behov opp mot gjeldende områdeplan
- Utdrag fra nettside www.vestland-marina.no Beskrivelse av dagens trafikkfarlige Grimstadveg

Vennlig hilsen på vegne av samtlige utbyggere nevnt innledningsvis:

.....
Per Alvern – Tlf 480 14 390
Styreleder

.....
Jonas Gams Steine – Tlf 957 24 568
Daglig leder

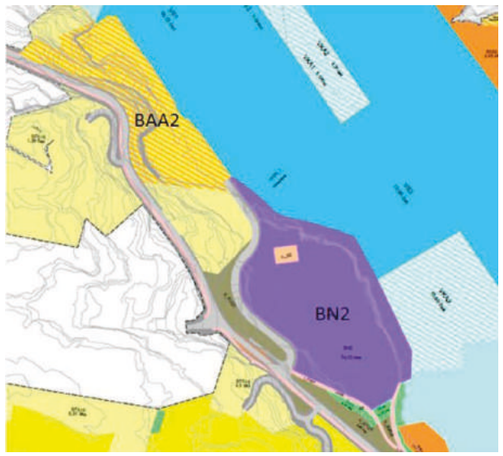
TEMA FOR MØTET:

AVKLARINGER VEDRØRENDE NØDVENDIGE TILTAK FOR EKSISTERENDE VIRKSOMHETER, OPP MOT GJELDENDE OMRÅDEPLAN

Dolviken Brygge AS
Grimstad Eiendomsselskap AS
Kjapp Marina AS &
Søreide Båt & Fritidspark AS

Møtedato: 25.02.2022

BAKGRUNN



Planforslag - 2015

Innspill til områdeplan - 2020

2000 – Vi signerer opsjonsavtale på kjøp av de første 9 mål med sjø-eiendom Dolviken

2001 – Forhandlinger med kommunen om mulig utbygging

2004 – Innspill byggeplaner til KPA

2007 – Godkjent av bystyret med 63 av 67 stemmer

2007 – Innsigelse fra Fylkesmannen

2008 – Mekling mellom byråd Lisbeth Iversen og Fylkesmannen uten å oppnå enighet

2009 – Oversendelse til Miljøverndepartementet

2010 – Departementet konkluderte positivt, forutsatte dialog mellom partene

2011 – Kjøp av tomter (28 mål) – Søreide Båt og fritidspark

2013 – Vedtak om oppstarts-melding – Områderegulering

2016 – Områdeplan med detaljregulering, godkjent av byråden og lagt ut til høring

2016 – Allmøte med fullsatt Søreide skole, «alle» positive til, få negative merknader

2016 – Innsigelse fra Fylkesmannen. Hovedsakelig begrunnet ,ed at Bergen kommune IKKE har fulgt opp med dialog underveis, ber om dialog slik at planen kan egen-godkjennes

2017 – Planavdelingen har møte i Planforum og beslutter på eget initiativ, uten forvarsel og uten politisk for ankring og fortsatt uten dialog med Fylkesmannen å «vrake» prosjektet. Fremmer på rekordtid et alternativt planforslag til ny høring uten å involvere utbyggerne.

2017 - Utbyggerne starter prosess med å fremme en justering av det opprinnelige planforslaget som Vestland Marina, basert på vesentlig å kunne bidra økonomisk til ny Grimstadveg, dette for at det skulle bli fremmet to alternative planforslag til politisk behandling (ref. byråd Tryti)

2018 – Kjøp av 9 mål (Kjapp Marina)

2019 – Fagetatens alternative planforslag 2. på høring

2021 – Byrådet fatter vedtak om at de kun ønsker å fremlegge det nye alternative forslaget fra fagetaten for bystyret

2021 – Det alternative planforslaget vedtas

2022 – Oppsigelse av leieavtale Hauglandgruppen – Kjøp av Dolviken Brygge (6 mål)

MÅLSETTING FOR MØTET:

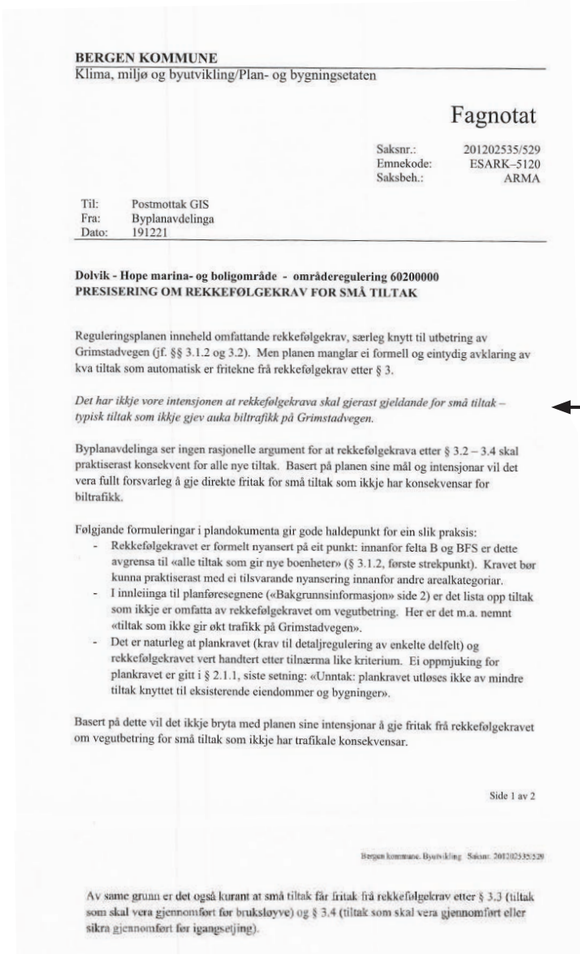
Etter oppdrag fra Bergen Marine Eiendom og Søreide Båt & Fritidspark, har UTMARK arkitektur gjort en skissemessig visualisering av behov / tiltak som er nødvendig for å bedre driftsvilkår og bruk av marina-området.

A **Avklaring og presissering for tiltak som ikke øker biltrafikk på Grimstadvegen.**

B **Avklaring om tiltakene T1 til T6 kan gjennomføres frem til og før detaljregulering igangsettes**

C **Avklaringer vedr. hvilke av de skisserte tiltakene som vil kreve dispensasjon**

D **Dialog omkring midlertidige konstruksjoner versus faste konstruksjoner som kan inngå i en helhetlig plan**



BERGEN KOMMUNE
Klima, miljø og byutvikling/Plan- og bygningsetaten

Fagnotat

Saksnr.: 201202535/529
Emnekode: ESARK–5120
Saksbeh.: ARMA

Til: Postmottak GIS
Fra: Byplanavdelinga
Dato: 191221

Dolvik - Hope marina- og boligområde - områderegulering 60200000
PRESISERING OM REKKEFØLGEKRAV FOR SMÅ TILTAK

Reguleringsplanen inneheld omfattande rekkefølgekrav, særleg knytt til utbetring av Grimstadvegen (jf. §§ 3.1.2 og 3.2). Men planen manglar ei formell og eintydig avklaring av kva tiltak som automatisk er fritekne frå rekkefølgekrav etter § 3.

Det har ikkje vore intensjonen at rekkefølgekrava skal gjerast gjeldande for små tiltak – typisk tiltak som ikkje gjev auka biltrafikk på Grimstadvegen.

Byplanavdelinga ser ingen rasjonelle argument for at rekkefølgekrava etter § 3.2 – 3.4 skal praktiserast konsekvent for alle nye tiltak. Basert på planen sine mål og intensjonar vil det vera fullt forsvarleg å gje direkte fritak for små tiltak som ikkje har konsekvensar for biltrafikk.

Følgjande formuleringar i plandokumenta gir gode haldepunkt for ein slik praksis:

- Rekkefølgekravet er formelt nyansert på eit punkt: innanfor felta B og BFS er dette avgrensa til «alle tiltak som gir nye boenheter» (§ 3.1.2, første strekpunkt). Kravet bør kunna praktiserast med ei tilsvarande nyansering innanfor andre arealkategoriar.
- I innleiinga til planføresegnene («Bakgrunnsinformasjon» side 2) er det lista opp tiltak som ikkje er omfatta av rekkefølgekravet om vegutbetring. Her er det m.a. nemnt «tiltak som ikke gir økt trafikk på Grimstadvegen».
- Det er naturleg at plankravet (krav til detaljregulering av enkelte delfelt) og rekkefølgekravet vert handtert etter tilnærma like kriterium. Ei oppmjuking for plankravet er gitt i § 2.1.1, siste setning: «Unntak: plankravet utløses ikke av mindre tiltak knyttet til eksisterende eiendommer og bygninger».

Basert på dette vil det ikkje bryta med planen sine intensjonar å gje fritak frå rekkefølgekravet om vegutbetring for små tiltak som ikkje har trafikale konsekvensar.

Side 1 av 2

Bergen kommune. Byutvikling Saksnr: 201202535/529

Av same grunn er det også kurant at små tiltak får fritak frå rekkefølgekrav etter § 3.3 (tiltak som skal vera gjennomført før bruksløyve) og § 3.4 (tiltak som skal vera gjennomført eller sikra gjennomført før igangsetjing).

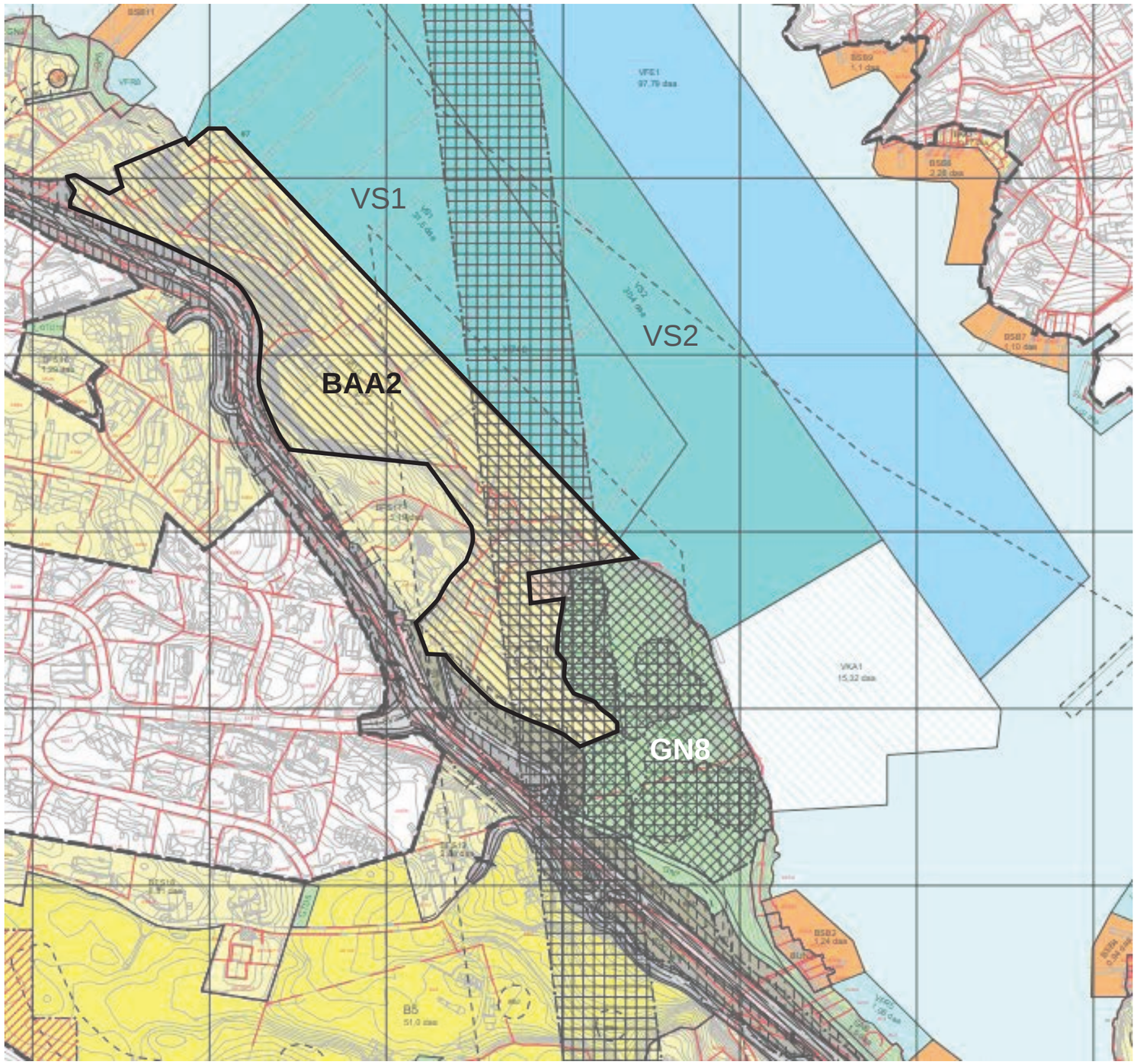
16.juni 2021 ble områdeplanen Dolvik - Hope marina- og boligområde PlanID: 60200000 vedtatt i bystyret.

På bakgrunn av rekkefølgekrav, krav om detaljregulering og noe uklare planbestemmelser ble det avholdt et informasjonsmøte den 6.jui 2021. Tilstede på møtet var representanter for byggesak, planavdelingen samt representanter for tiltakshavere / Bergen Marine Eiendom.
Målet med møtet var å få videre avklaringer på hvordan Vestland Marina best mulig kan opprettholde videre drift i perioden frem til ny detaljregulering og arbeidet med endelig verdifordeling er ferdigstillt.

Da det var behov for en konkretisering og utdyping av forholdet til unntakene fra plankravet, ble det av Byplanavdelingen utarbeidet et fagnotat angående en presisering av rekkefølgekrav for mindre tiltak (19.12.21).

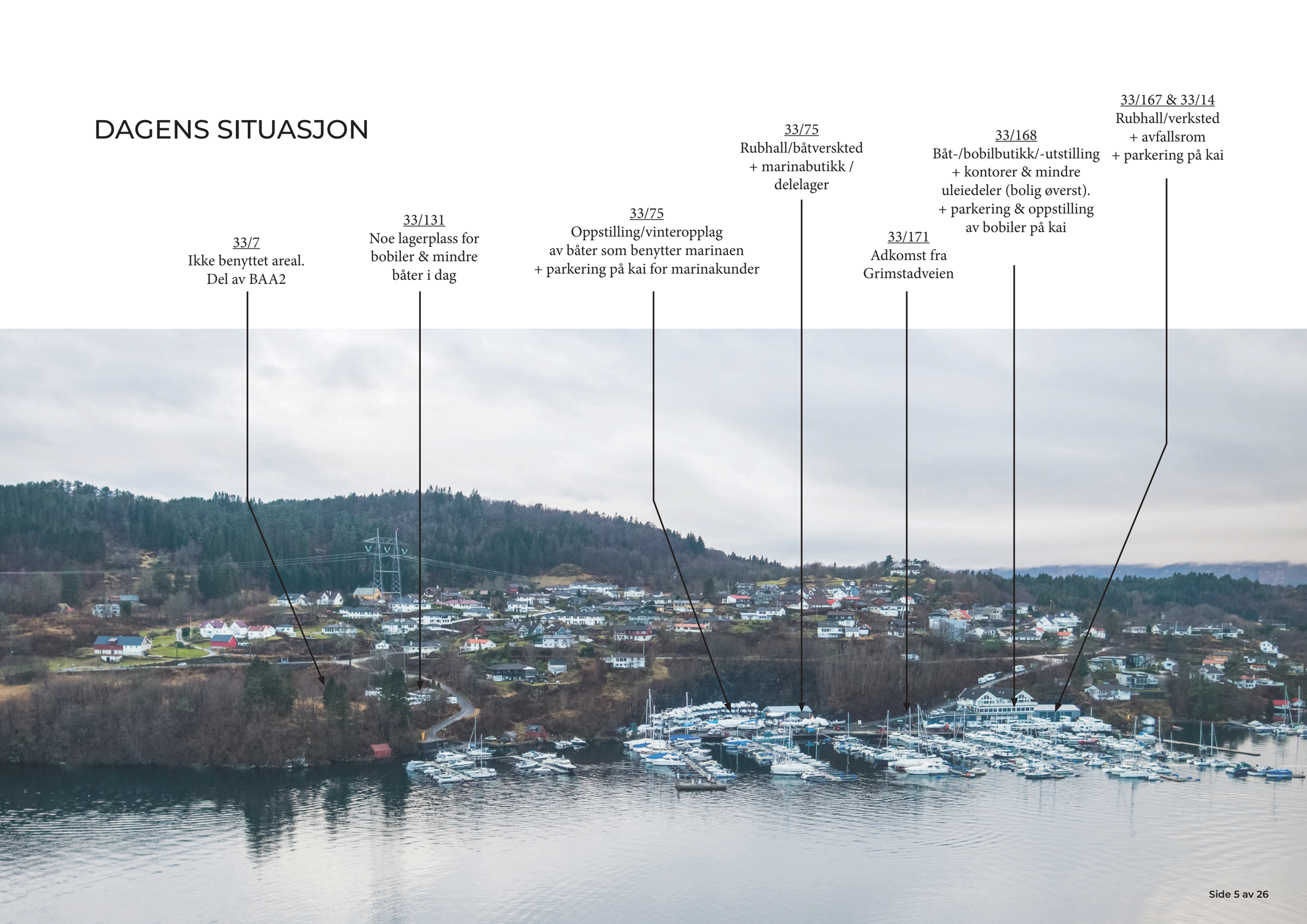
Fra fagnotatet presiseres det at intensjonen bak rekkefølgekravene ikke skal gjøres gjeldende for:

"Små tiltak som ikke gir økt biltrafikk på Grimstadvegen".



Utsnitt av gjeldende områdeplanen
Dolvik - Hope marina- og boligområde
PlanID: 60200000

DAGENS SITUASJON



UTFORDRINGER KNYTTET TIL DRIFT & BRUK AV OMRÅDET I DAG

Siden arbeidet med utvikling av eiendommen startet i 2000 har det vært en rekke behov i forhold til dagens drift og disponering av området. I tillegg til å være en stor marina med mange besøkende har eiendommen i dag følgende selskaper;

BEDRIFTER & LEIETAKERE:
- Bergen Marine
- Seilmakeren
- Redningsselskapet
- Sohome (offshore IT)
- Bergen Marine Service & Marina
- Bolig i de to øverste etasjene

- Marina med 350 båtplasser
- 110 parkeringsplasser for bil (=1 per 3. båt)

Marinaen har i dag en rekke utfordringer knyttet til logistikk og plassmangel. Det er et prekært behov for forbedrende tiltak.

MILJØHENSYN v/VEDLIKEHOLD OG OPPLAG AV BÅTER

- Behov for en mer effektiv og miljøvennlig løsning for lagring av båter. Båtene pakkes inn i plast og lagres utendørs.
- Vanskelig å tilfredsstille lovpålagte miljøkrav

TRAFIKKSEPARASJON

- Behov for tydeligere skille / separering mellom ulike brukere av området.
- Dagens bruk av uteområdet er uoversiktlig og det er behov for dedikerte skiller og arealer for:

- private brukere av båtplasser
- kundeparkering knyttet til service / forhandlere
- oppstillingsplasser for båter og bobiler på land (vedlikehold)
- manøvreringsareal for lastebiler ved henting/ levering av båter
- sjøsetting og ilandføring av båter.
- gående

Søndre del (33/75)

Vinteropplag av båter som bruker marinaen.

BEDREDE FORHOLD FOR ANSATTE / <u>BEHOLDE ARBEIDSPLASSER & KOMPETANSE</u>

- Behov for oppgraderte og hensiktsmessige fasiliteter for ansatte.

- Dagens verksted er i hovedsak ute og i uisolert rubhall.

- Skrikende behov for mer plass innvendig for å tilrettelegge for bedre arbeidsmiljø

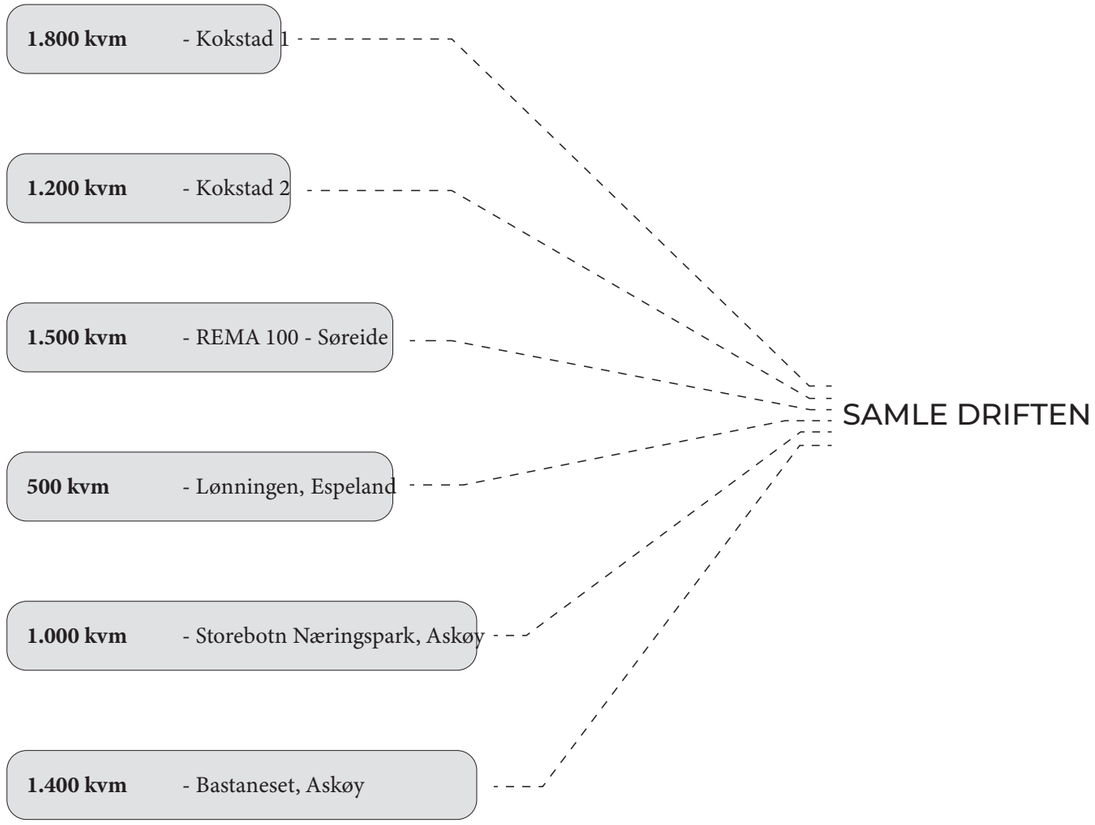
Nordre del (33/168). Båt- og bobilbutikk til høyre, oppstilling av båter og bobiler for salg til venstre

SAMLE DRIFTEN

Grunnet plassmangel har Bergen Marine i flere år leid flere eksternde tomter for å løse tomtens plassbehov. Tomtene er lokalisert i Kokstadområdet, Lønningen og på Askøy. Ved vinteropplagring av båter vil de båtene det ikke er plass til på eiendommen bli transportert til disse områdene for vinterlagring, for å så å bli kjørt tilbake for sjøsetting vår/sommerstid.

- Begrense unødvendig til og frakjøring av båter som lagres på eksterne tomter.

Ekstern lagring av båter på Kokstad



Behovsskisse for nødvendige tiltak

SKISSERTE TILTAK

I forbindelse med skisseringen er det gjort en kartlegging av dagens arealbruk og -omfang.
Det er tatt utgangspunkt i ønskede tiltak og -plasseringer. Viktig fokus; unngå økt belastning på Grimstadvegen

Det er skissert seks ulike tiltak (T):

T1. BOBIL- OG SMÅBÅT LAGRING (planering av område ved høyspentmast i sør)

T2. BÅTHALL NORD (nye båter for salg / visningshall / innendørs verksted; erstatter rubhall)

T3. UTVIDET KAIAREAL

T4. FORSKYVNING AV BÅTPLASSER (VS2)

T5. BÅTHALL SØR (lagring av båter / verksted / service / marinabutikk)

T6. BÅTHALL SØR, UTVIDELSE

AREALER - DAGENS BRUK PÅ OMRÅDET

- Størrelsene på dagens funksjonsarealer ligger til grunn for skisserte tiltak.
- For å unngå økt belastning på Grimstad-vegen, har arealballanse vært et fokus

AREAL BYGG (BRA):

Rubhall/verksted: 215 m²

Lager/avfallsrom: 112 m²

Bolig (øverste etasjer): 770 m²

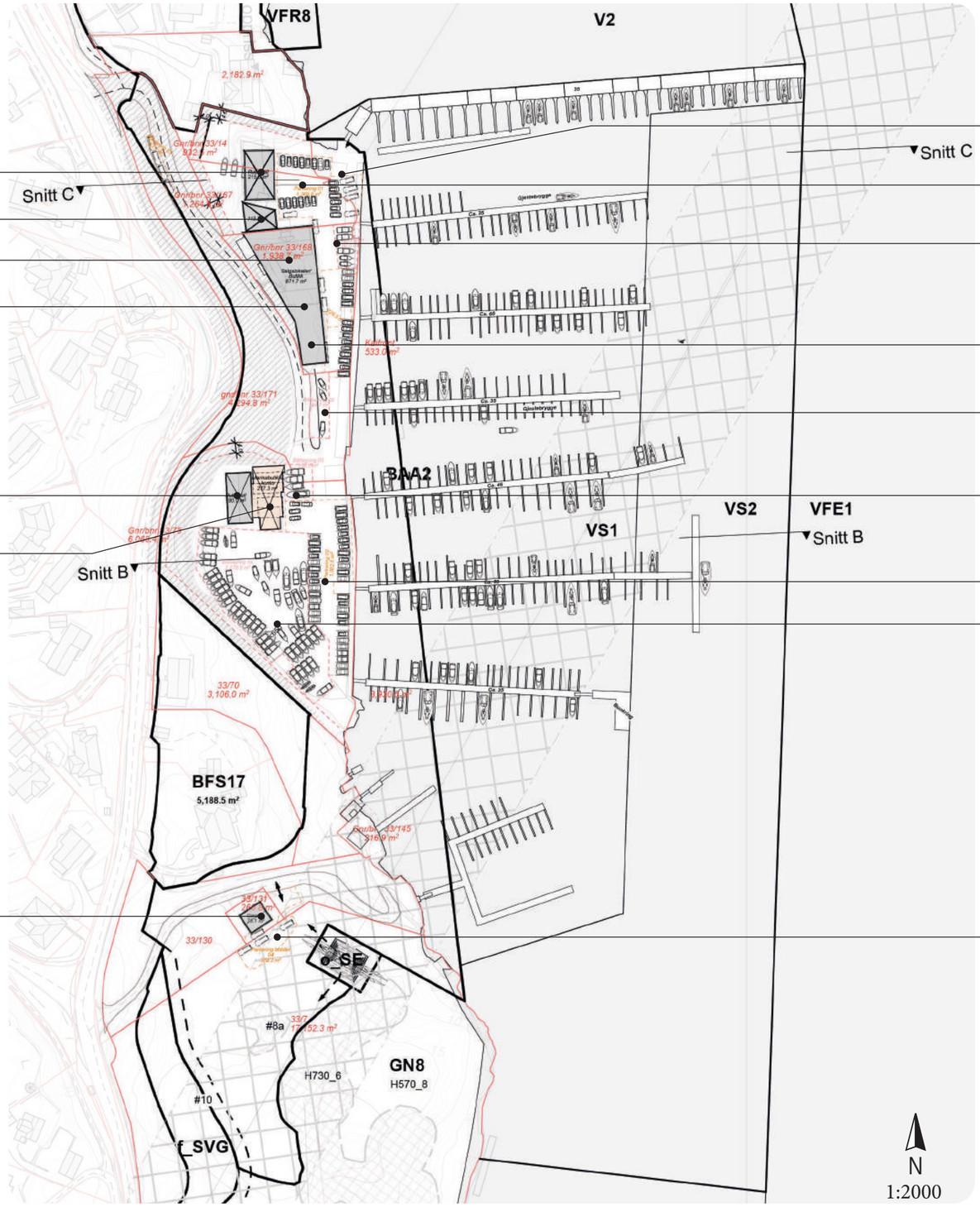
Salgslokaler / Utleie / Kontor: 1 541 m²

Rubhall / verksted: 190 m²

Marinabutikk / -kontor: 290 m²

Garasje: 75 m²

Totalt areal bygg: 3 193 m²



PROGRAMMERTE UTEAREALER:

Bobilutstilling (salg): 83 m²

Parkering marina / Kundeparkering salgslokale: 1 369 m²

Båtutstilling (salg): 152,0 m²

Parkering på dekke over kontor: 279 m²

Båtlagring: 194 m²

Båtlagring: 158 m²

Parkering marina: 1 082 m²

Vinterlagring/lagring båter: 2 076 m²

Lagring bobiler/småbåter: 370 m²

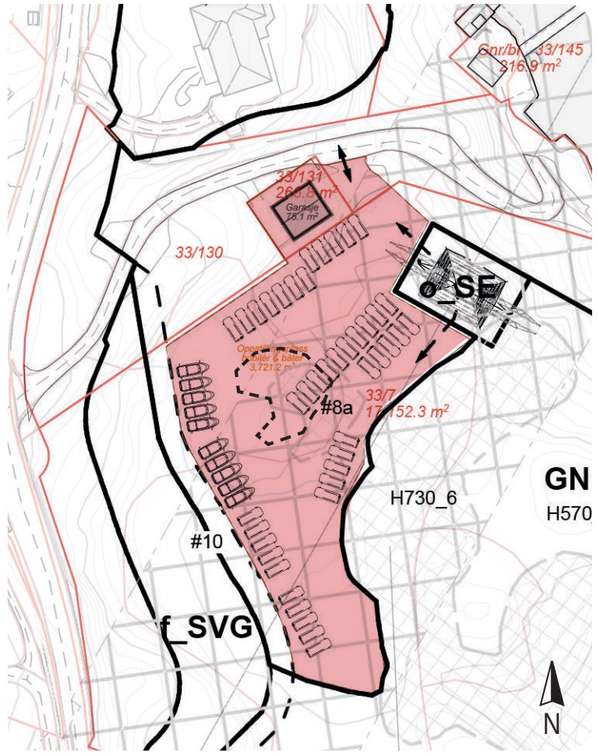
Programmert areal utendørs: 5 763 m²

AREAL BYGG + PROGR. AREAL UTENDØRS = 8 956 m²

+ EKSTERNE LEIDE AREALER = 16 356 m²

Eksterne leide arealer

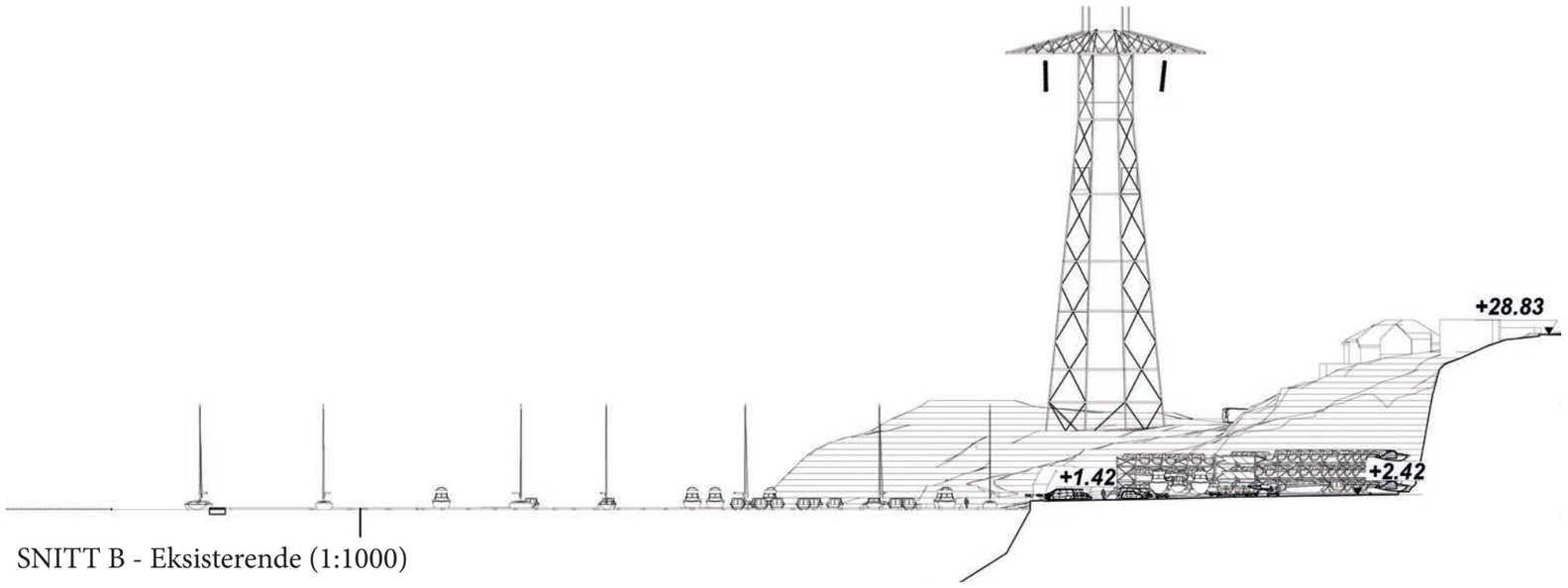
T1. BOBIL- & SMÅBÅT LAGRING



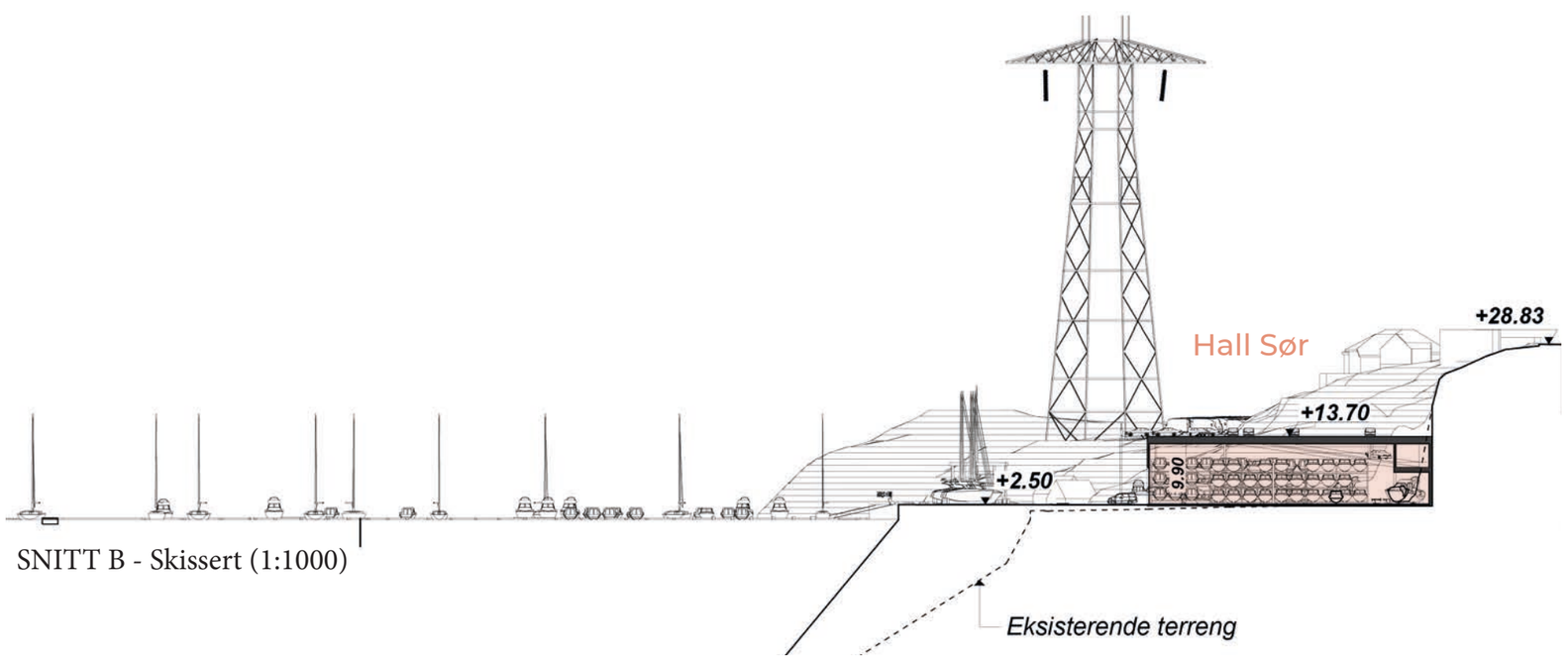
Eksisterende & leide: 3.530 m2

Skissert: 3.720 m²

- Eksisterende område bak høyspentmasten er tilnærmet flatt, hvilket vil fordre små terrenginngrep
- For å kunne tilrettelegge og benytte området, må #8a utgraves (kulturminne)
- En oppstillingsplass for bobiler og småbåter vil kunne avlaste eksisterende marinaområde v/gjennomføring av nødvendige tiltak der
- Vil samle driften på ett sted og minske kjøring til og fra eksterne leide oppstillingsplasser (Kokstad, Lønningen, Askøy)
- Adkomst vil være via eksisterende vei;

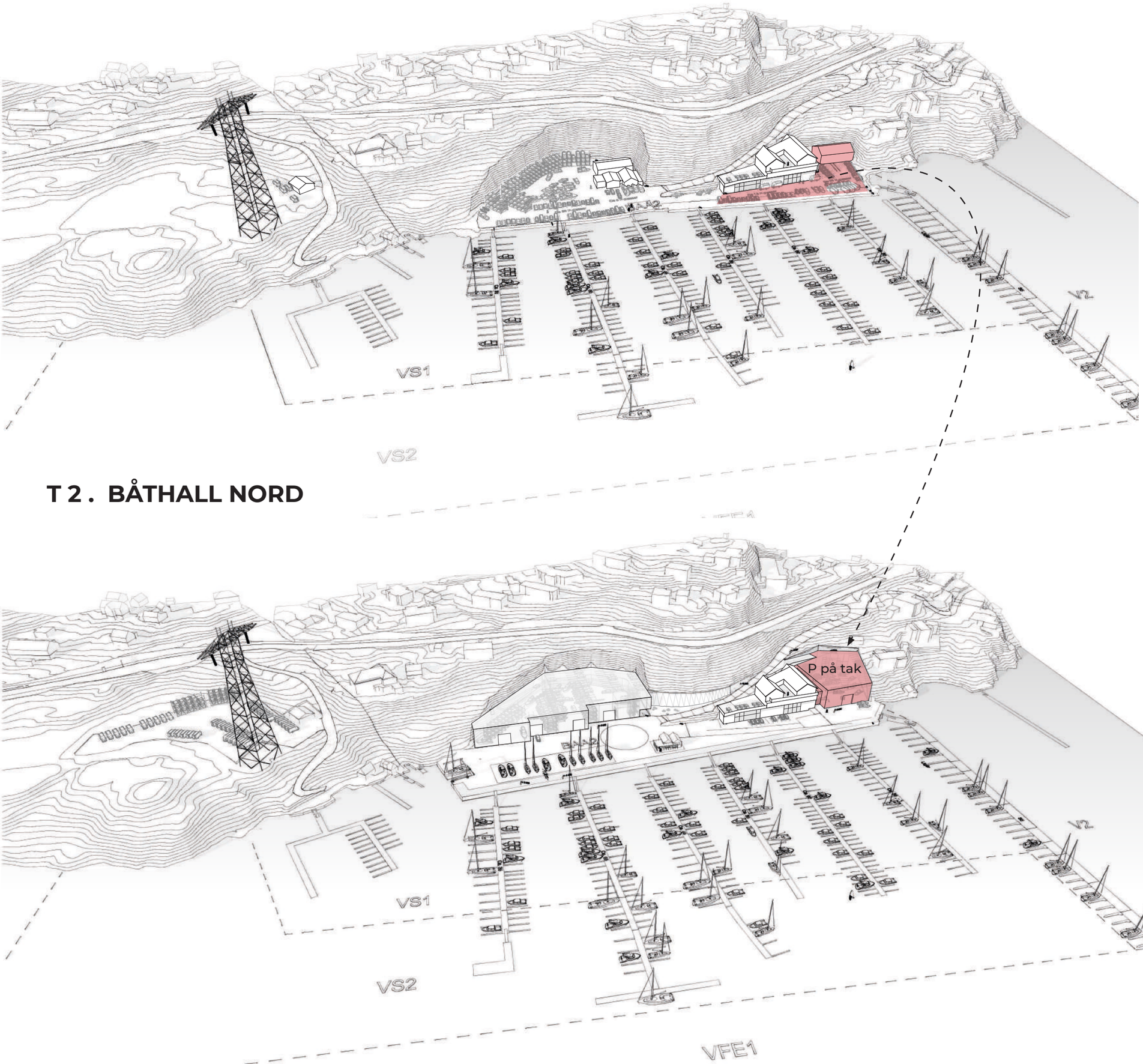


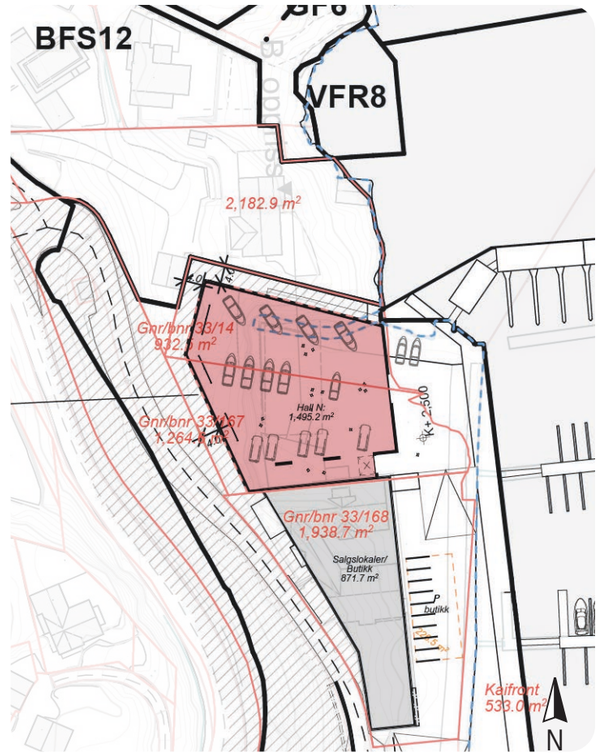
SNITT B - Eksisterende (1:1000)



SNITT B - Skissert (1:1000)

T 2 . BÅTHALL NORD





Eksisterende: 405 (bygg) + 1.521 (utv.) m²

Skissert: 1.445 (bygg) + 1.350 (utv.) m²

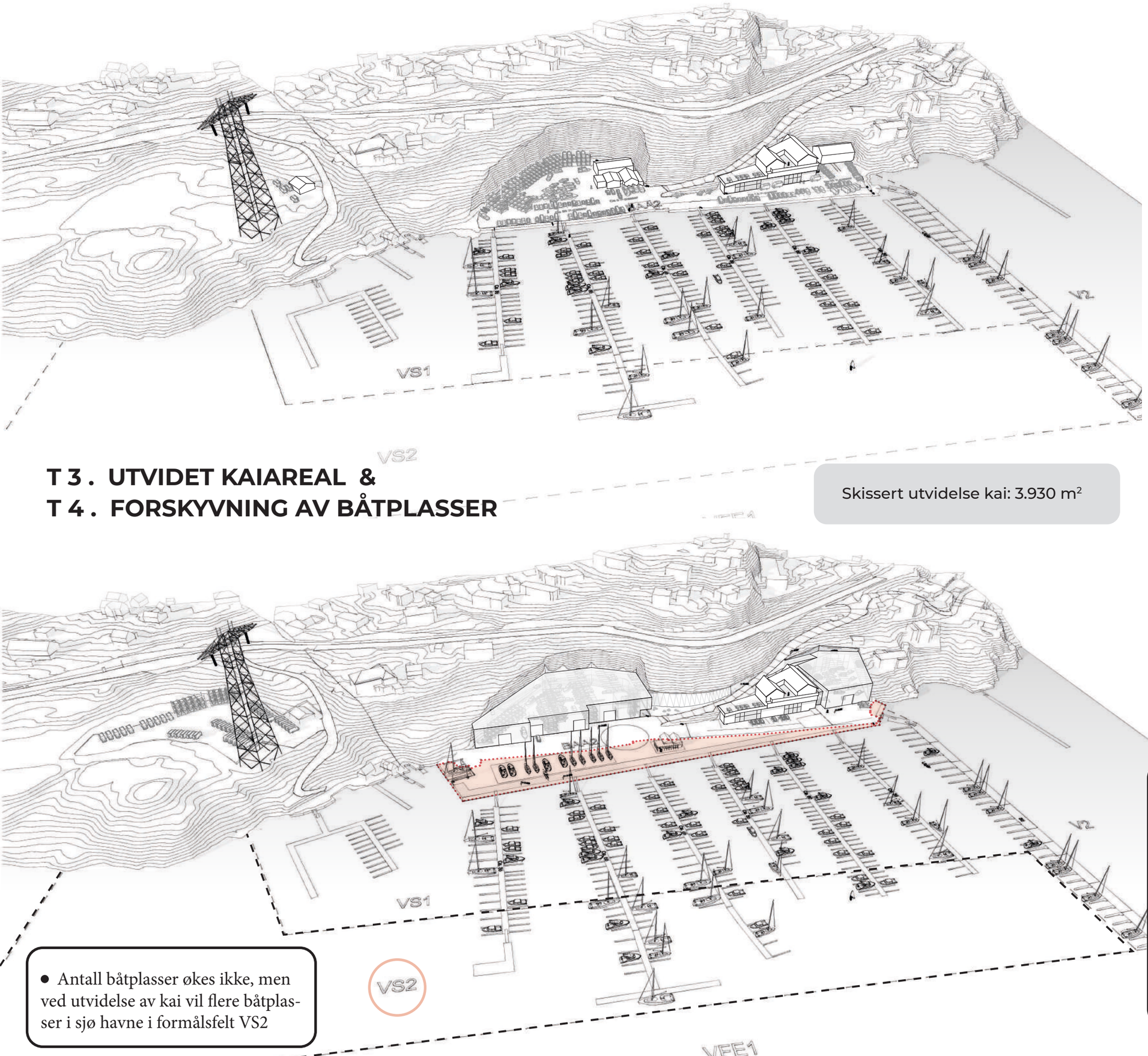
- Båthall Nord erstatter dagens rubhall & lager, og gir nødvendig areal for visnings-lokale ifm. bobil- og båtbutikk.

- Deler av dagens parkering på kaiområdet relokaliseres til hallens tak. Dette som Alternativ 1 for parkeringsløsning.
Omlag 48 p-plasser

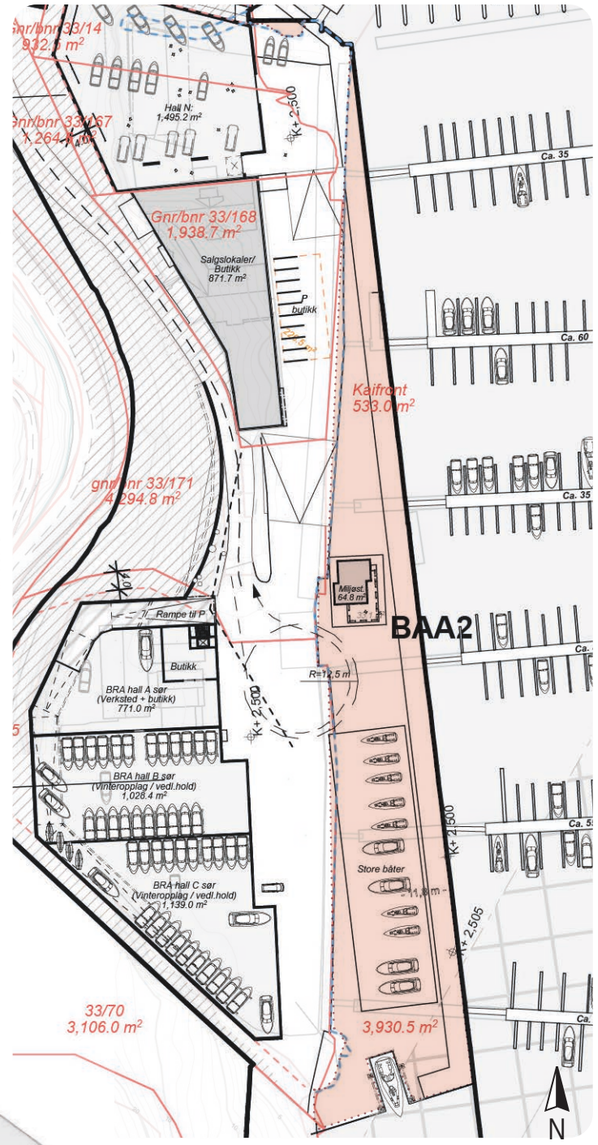
- I tillegg vil det være behov for overflate-parkering på kaien (inkl. eksisterende p på tak av kontor); 62 p-plasser

- Dersom parkering løses på annen måte kan taket på Hall Nord tekkes med sedum eller lignende

T 3 . UTVIDET KAIAREAL &
T 4 . FORSKYVNING AV BÅTPLASSER



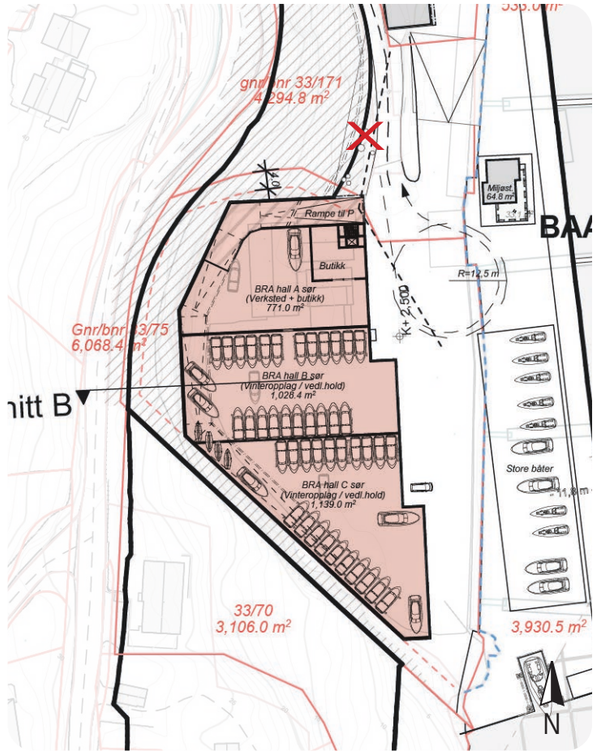
Skissert utvidelse kai: 3.930 m²



- Antall båtplasser økes ikke, men ved utvidelse av kai vil flere båtplasser i sjø havne i formålsfelt VS2

- Utvidelsen av kaiarealet er i tråd med formålsgrense BAA2
- Gir plass til å snu med større kjøretøy , trafikkseparering, trygg ferdsel for alle myke trafikkanter
- Plass for nødvendig bevegelig lift og oppstilling av de største båtene på kai
- Miljøstasjon / servicebygg på kai
- Heving av kaiområde til kote + 2,5 m

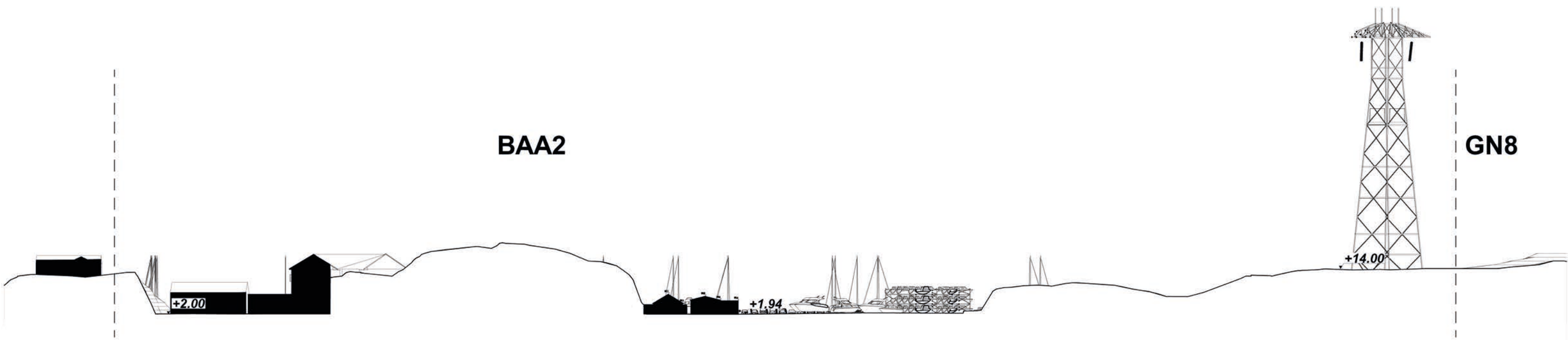
T 5 . BÅTHALL SØR



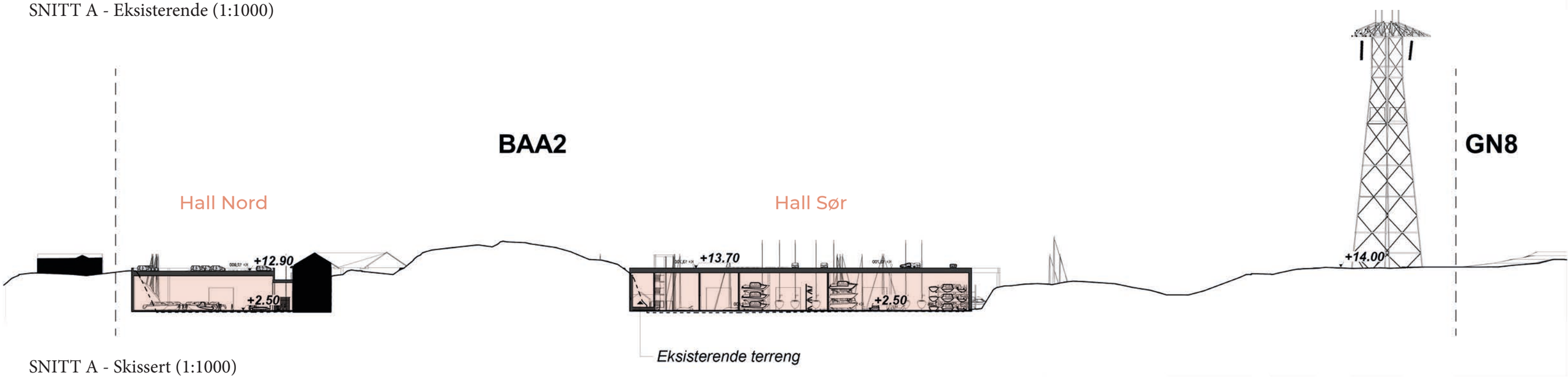
Eksisterende: 480 (bygg) + 3.316 (utv.) m²

Skissert: 2.938 (bygg) + 3.017 (utv.) m²

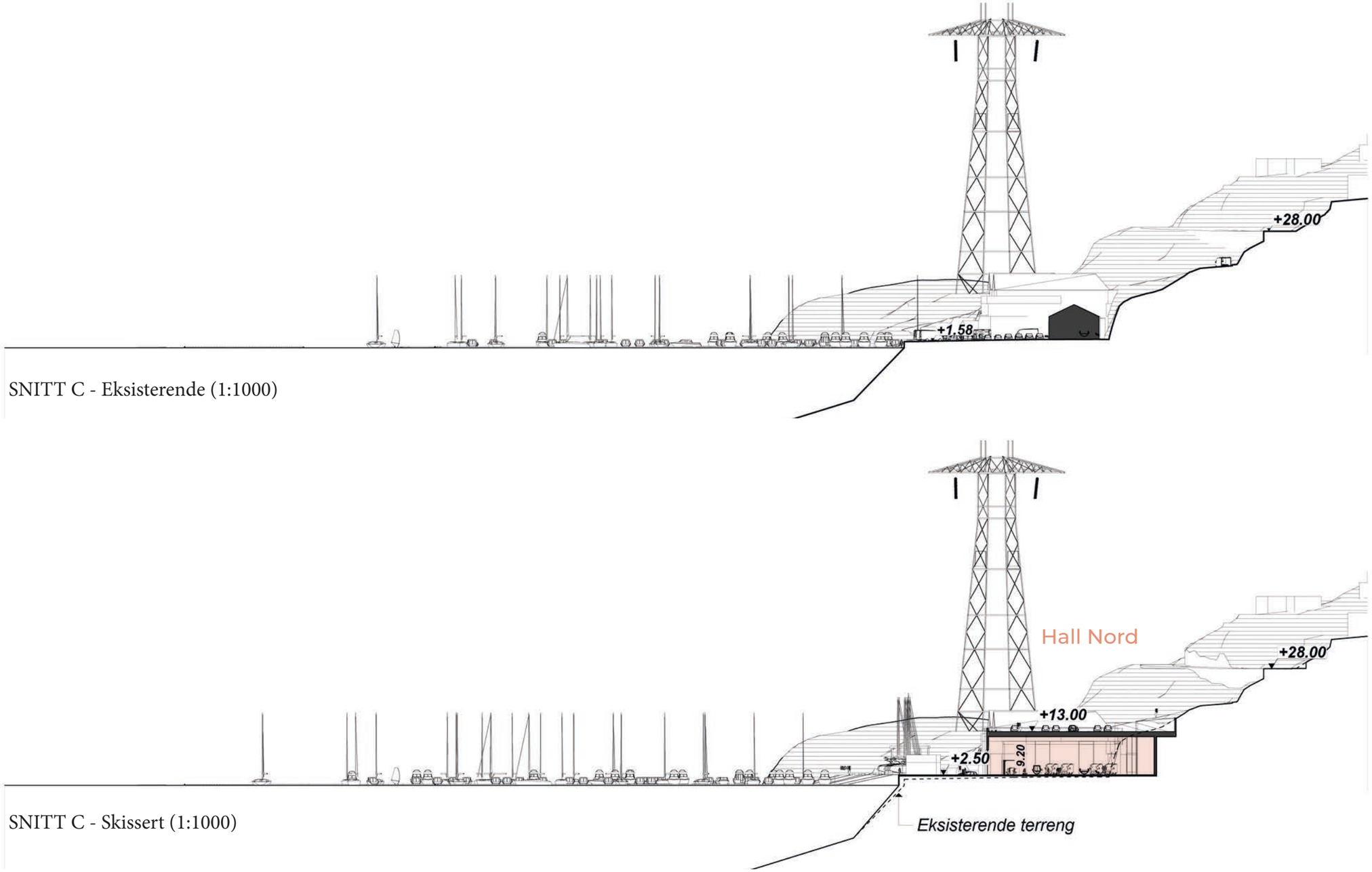
- Dagens lagring/vinteropplagsområde for båter på kaien legges innomhus, i tredelt hall
- Båtene kan med dette stå tørt over vinteren, og ved vedlikeholdsarbeid.
- Dagens verksted får en god ny lokalisasjon, med adekvat plass og fasiliteter. Varelevering / frakt vil forbedres.
- Dagens oppsykkede og 'trange' parkering på kaiområdet legges til dekket over hallen. Adkomst er foreslått via rampe i bakkant, mot fjellskjæringen. Omlag 90 p-plasser.
- Personbiltrafikk på kaiområdet vil med minimeres betraktelig
- Eksisterende skjæring "tildekkes" delvis.
- Noe av eksisterende bergnabb ved adkomstvei, er foreslått fjernet for fri sikt



SNITT A - Eksisterende (1:1000)

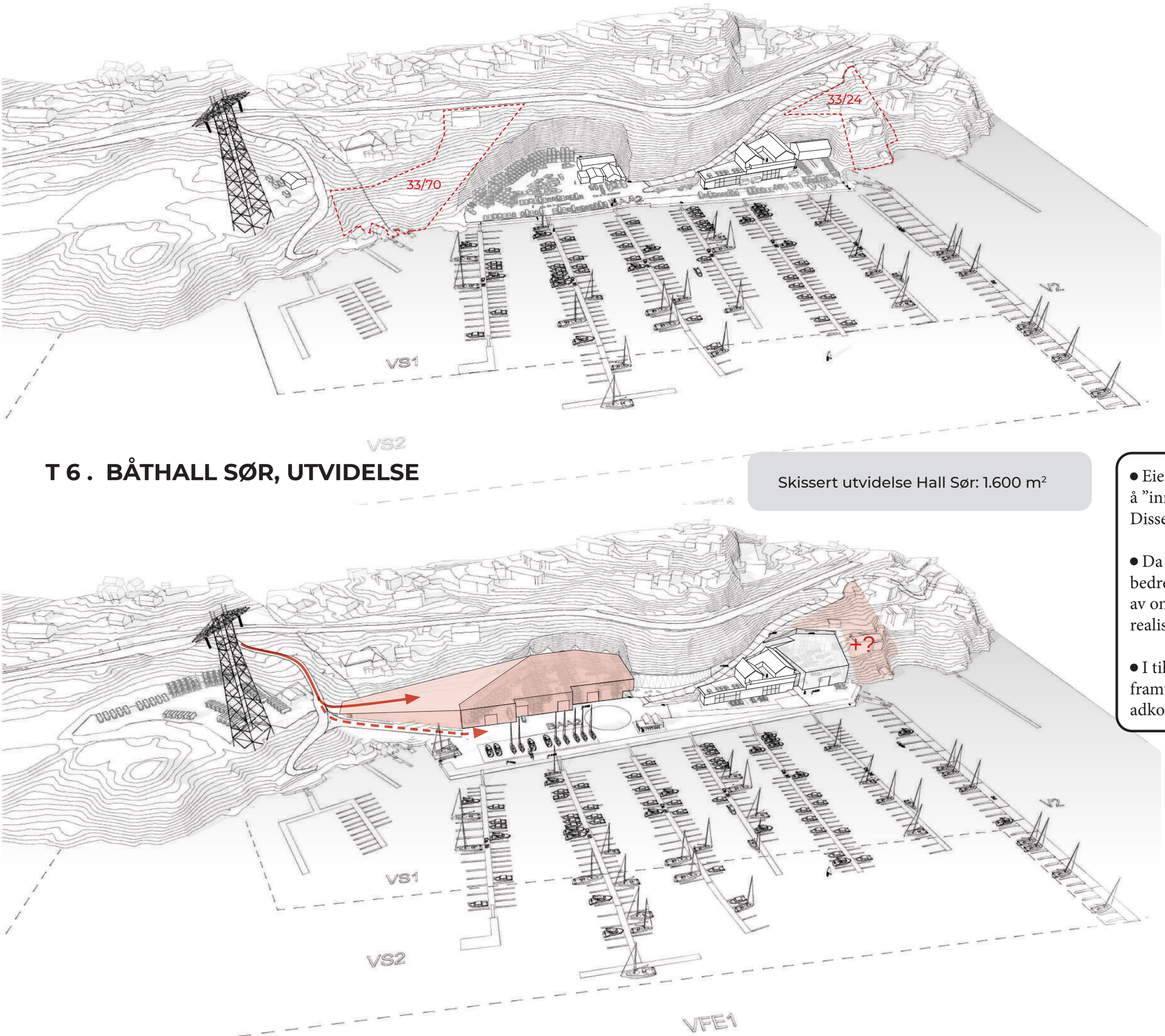


SNITT A - Skissert (1:1000)



SNITT C - Eksisterende (1:1000)

SNITT C - Skissert (1:1000)



T 6 . BÅTHALL SØR, UTVIDELSE

Skissert utvidelse Hall Sør: 1.600 m²

- Eiendom 33/70 & 33/24 vurderes kjøpt for å ”innlemmes” i marina-området.
Disse er i dag regulert til boligformål.

- Da de to eiendommene vil kunne gi et bedre helhetlig grep v/framtidig utvikling av området, er det ønskelig med dialog vedr. realiserbarheten av dette.

- I tiltak T 5, er det eksemplifisert en tenkt framtidig utvidelse av Hall Sør, inkl. adkomst.

AREALER - SKISSERT BRUK PÅ OMRÅDET

AREAL BYGG (BRA):

HALL NORD
Utstillingslokale bobiler og båter (salg): 1 495 m²

Bolig (øverste etasjer): 770 m²

Salgslokaler / Utleie / Kontor (2 etasjer): 1 541 m²

Servicebygg/Miljøstasjon: 98 m²

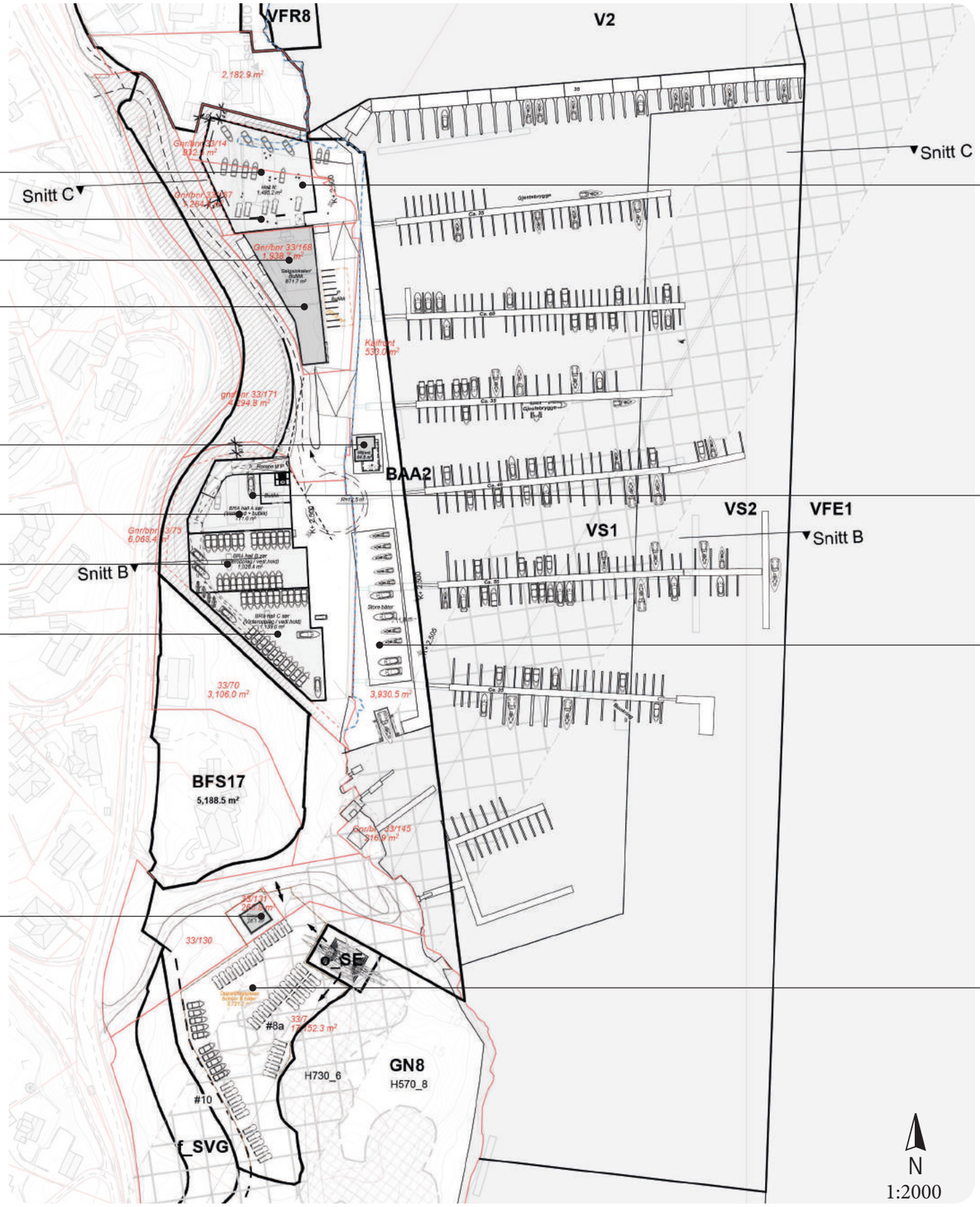
HALL SØR
Verksted & marinabutikk: 771 m²

Vinteropplag / Vedlikehold: 1 028 m²

Vinteropplag / Vedlikehold: 1 139 m²

Garasje: 75 m²

Totalt areal i bygg:
6 917 m²



PROGRAMMERTE UTEAREALER:

ALTERNATIV 1 for parkering på tak:
Parkering dekke over HALL NORD: 1 350 m²
Alt. 1 krever i tillegg overflateparkering på kai & ved butikk, samt eksisterende p på tak over kontor; ca. 2 006 m². Totalt 110 p-plasser

ALTERNATIV 2 for parkering på tak:
Parkering dekke over HALL SØR: 3 017 m²
Alt. 2 krever kun noe overflateparkering v/butikk; ca. 506 m², inkl. eksisterende p på tak. Totalt 110 p-plasser

Oppstilling store båter (vedlikehold/lagring): 1 000 m²

Lagring bobiler/småbåter: 3 721 m²

Programmert areal utendørs:
8 077 m² / 8 244 m²
ALT. 1 ALT. 2

AREAL BYGG + PROGR. AREAL UTENDØRS =
14 994 m² / 15 161 m²
ALT. 1 ALT. 2

AREALERSAMMENLIGNING - Dagens vs. skisserte

	AREAL KNYTTET TIL BOBIL	AREAL PARKERING	AREAL KNYTTET TIL BÅTLAGRING	AREAL BYGNINGSMASSE
DAGENS AREALBRUK OG PLASSERING:	Kokstad 2 1,200.0 m² Søreide 1,500.0 m² Dolviken 826.3 m²	Dolviken 2,500.0 m² Antall P-plasser: 110	Lønningen 500.0 m² Kokstad 1 1,800.0 m² Florvåg 1,400.0 m² Storebotn 1,000.0 m² Dolviken 2,460.0 m²	Dolviken 3,193.0 m²
DAGENS AREALBRUK inkl. leide eksterne tomter	Areal brukt til Bobil i dag 3,526.3 m²	Areal brukt til parkering i dag 2,500.0 m² Antall P-plasser: 110	Areal brukt til båtlagring 7,160.1 m²	Bygningsmasse; Butikk / Service / Verksted / Kontor / Bolig 3,193.0 m²
SKISSERT AREALBRUK BEHOVSSKISSE	Areal Bobil oppstilling 3,730.0 m²	**Alt 01** Parkeringsareal Båthall Nord 1,350.0 m² Antall P-plasser: 48 Overflate-parkering 2,000.0 m² Antall P-plasser: 62 **Alt 02** Parkeringsareal Båthall Nord inkl.rampe opp /heis 3,000.1 m² Antall P-plasser: 92 Overflate-parkering 486.0 m² Antall P-plasser: 18	T2 Båthall Nord inkl. visn.rom 1,500.0 m² T2 Båthall Sør inkl. service / verksted 2,938.9 m² Større båter på kai 1,000.0 m²	Annen bygningsmasse: Butikk / Service / Kontor / Bolig 2,386.2 m² Service 94.1 m²
SKISSERT UTVIDELSE AV BÅTHALL SØR	→ T6 Båthall Sør Utvidelse 1,600.0 m²			

AVKLARINGER

De skisserte tiltak synliggjør behov som er prekære for området i dag.

Målet er at dette dokumentet skal være et fundament for god dialog mellom hjemmelshaverne og Plan- og Bygningsetaten. Det er for hjemmelshaverne avgjørende for den videre daglige drift óg langsiktige planlegging/satsing, at det fremkommer tydelige og definerte rammer hva gjelder byggesak og plansak. Det er et sterkt behov for forutsigbare og realistiske premisser.

A **Avklaring og presissering for tiltak som ikke øker biltrafikk på Grimstadvegen.**

B **Avklaring om tiltakene T1 til T6 kan gjennomføres frem til og før detaljregulering igangsettes**

C **Avklaringer vedr. hvilke av de skisserte tiltakene som vil kreve dispensasjon**

D **Dialog omkring midlertidige konstruksjoner versus faste konstruksjoner som kan inngå i en helhetlig plan**

E **Vi utbyggere arbeider parallelt med å utrede grunnlaget for et evt. OPS-sammarbeid for utbedring av første del av Grimstadvegen. Følgende problemstillinger ønskes drøftet i forkant av utarbeiding og evt. gjennomføring av detaljregulering:**

E1: Områdeplanens bestemmelser;

3.2 Tiltak som skal være gjennomført før det gis igangsettingstillatelse:

3.2.0 o_SKV1 Grimstadvegen
Kan ikke igangsettes før - o_GTD11 turdrag er gjennomført

3.2.9 BAA2
Kan ikke igangsettes før - o_SKV1 Grimstadvegen med o_SF fortau er gjennomført

Her ønskes det informasjon om realiserbarhet og fremgangsmåte i forhold til gjennomføring av rekkefølgekrav av turdrag (GTD11)

Det ønskes i tillegg en avklaring på om rekkefølgekravet punkt 3.2.9 i en reguleringsprosess kan endres til å slå inn dersom tiltaket bidrar til økt trafikk på Grimstadvegen.

E2: Det ønskes en oppdatert kostnadsberegning for utbedring av Grimstadvegen for å sikre realistiske økonomiske rammer

E3: I Områdeplanens bestemmelser;

3.3 Tiltak som skal være gjennomført før bygninger og tiltak tas i bruk :

3.3.3 VS2 og VKA1 - småbåthavn kan ikke tas i bruk før gjennomføring av:
- o_SKV1 Grimstadvegen med o_SF fortau.
- Ny felles adkomstveg

samt 3.4 Tiltak som skal være gjennomført eller sikret gjennomført før igangsetting;
3.4.6 VS2 og VKA1 kan ikke igangsettes før - o_GF5 grønnstruktur Dolvik –
opparbeidelse er gjennomført eller sikret gjennomført.

Her ønskes en avklaring på om rekkefølgekravet punkt 3.3.3 samt 3.4.6 kan slå inn dersom tiltaket gir økt antall oppstillingsplasser for båter.

BERGEN NÆRINGSRÅD
Bergen Chamber of Commerce and Industry

Innspel til høyring Økonomisk handlingsprogram og investeringsprogram 2022-23

Vi syner til innspel frå Bergen Næringsråd i høyringsmøte, og frå Næringsalliansen i samband med handsaming av Regional Transportplan (hovudplan). Vi gir innspel fordi dette området er avgjerande for samfunnsutviklinga og for verdiskapinga.

Hovudpunkta i våre innspel var då:

- Støtter hovudmål:
  Tryggleik, effektivitet, framtidsretta, klima-og miljøvennleg mobilitet og berekraftig transport
- Støtter planen i at behova til næringslivet skalvektleggjast

I samband med høyringa av handlingsprogram vil vi legge vekt på desse hovudpunkta:

- Samferdsle og mobilitet som grunnlag for jobbskaping og verdiskaping står ikkje frem som eit vesentleg grunnlag for prioriteringar i dette dokumentet
- Handlingsprogrammet syner at råma til formålet er for små
- Kostnadsutviklinga er høgare enn utviklinga i rammetilskota
- Økonomisk handlingsprogram følger opp prioriteringar i RTP og Handlingsprogram innan dei rammer fylkeskommunen har.
- Det er tvilsamt om framstillinga gir eit godt og pedagogisk tilgjengeleg bilete av samla prioritering.

Vi legg til grunn at føringane som vart vedtekne i samband med Regjonal transportplan er utgangspunkt for dette handlingsprogrammet. Vi diskuterer derfor her innanfor ramma av det prinsipielle vedtaket i Regional transportplan.

Økonomisk handlingsprogram og Investeringsprogram er i all hovudsak i tråd med handlingsprogrammet frå 2021, og følger opp prioriteringane frå RTP innafor dei rammer fylkeskommunen har.

Vi vil likevel merke at ein ikkje her ser behovet til næringslivet og å leggje til rette for jobbskaping og økonomisk aktivitet tre fram som eit viktig prioriteringsgrunnlag. Dette var klarare i hovuddokumentet RTP. Det kan ha si forklaring i at en her føreset at avgjerda om å bygge, og behovskartlegginga og konsept alt valde. Likevel er vi skuffa over at slike behov ikkje er nemnt med eitt ord i føringane for prioritering under kapittel fire, eller andre stader i dokumentet. Samferdsletiltak må og prioriterast med bakgrunn i ringverknader, ikkje berre som isolerte einskildtiltak for avgrensa brukargrupper.

Olav Kyrres gate 11
N-5014 Bergen
Epost: firmapost@bergen-chamber.no
Web: www.bergen-chamber.no
Org.nr.: NO 961 744 776

Dette er eit svært svakt trekk ved handlingsprogrammet, og følgjer ikkje opp RTP. Bergen Næringsråd vil be om at dette perspektivet løftast tydeleg fram i prioriteringsgrunnlaget.

Vi er usikker på om Kapittel 5 gir ei tilstrekkeleg god og systematisk oversikt over investeringsprogrammet.

Det går ikkje fram av tabellar til dømes kor mykje av prosjekta som er bundne eller har bunden finansiering, og om prosjekta er starta opp eller ikkje. Vi har forståing for at ein ønskjer å syne kva som er vegformål og kva som er kollektiv, og i tillegg Miljøløftet. Men slik skiljet står frem her, er det vanskeleg å få tak i samla hovudprioritering.

Skiljet mellom veg og kollektivtiltak står ikkje frem som klårt når ein under kollektivtiltak òg har eit punkt med «ulike veg-infrastrukturtiltak». Samstundes ligg der kollektivretta og mobilitetsretta tiltak i fleire av vegtiltaka, særskilt i bompengepakkane. Dette var ei føresetnad for at dei vart godkjente.

Det er dermed viktig å presisere at inndelinga ikkje kan nyttast til å sei kor mykje fylkeskommunen satsar på veg eller kollektiv, eller som grunnlag for å prioritere det eine eller andre. Sjølv eit prosjekt som Bybanen vert framstilt fragmentert. Det skuldast sjølvsagt at einskilde deler ligger i miljøløftet og andre i fylkeskommunen sitt vanlege budsjett.

Likevel hadde det vært nyttig å framstille prosjekta slik at ein sjå prioriteringa av i handlingsprogrammet totalt. Vi vil oppmode til å inkludere alle prosjekta i ein tabell i staden for å dele dette opp. De totale økonomiske bindinga, prioriteringa og investeringa er vanskeleg å sjå i dokumentet fordi tala er framstilt så fragmentert, og der ikkje er nokon slik samla, oppsummerande oversikt.

I 5.5. er omgrepet «behov» nytta på ein slik måte at det er forvirring om dette er eit behov eller berre ei framskriving av eit behov som ikkje er dekka.

I pkt 5.6 bør det verte klårare kva som ligg i omgrepet «aktuell for oppstart». Dette er slik vi forstår det, ei bruttoliste, med andre ord ei liste med prosjekt som ***kan*** verte aktuelle.

Det er grunn til uro for ein kostnadsauke i sektoren som går ut over veksten i dei frie inntektene til fylkeskommunane. Over tid vil dette redusere evna til å investere i og drifte infrastruktur. Dette skjer og frå eit nivå som er for lågt til å ta vare på eksisterande infrastruktur og tette vedlikehaldsgapet.

Samla sett har vi ikkje store merknader til dei investeringane som er synt i handlingsprogrammet, dei er i tråd med føresetnadene.

Listene over moglege prosjekt som ligg ved, syner tydeleg at der er store udekte behov for rassikring, veg, bane og anna infrastruktur for ferdande folk.

BERGEN NÆRINGSRÅD
Bergen Chamber of Commerce and Industry

Med hilsen

Marit Warncke
Adm. Dir. Bergen næringsråd

Olav Kyrres gate 11
N-5014 Bergen

Epost: firmapost@bergen-chamber.no
Web: www.bergen-chamber.no

Org.nr.: NO 961 744 776

Botnane og Årebrot grendalag

1.4.2022

Til Vestland fylkeskommune

Innspel til Økonomisk handlingsprogram og investeringsprogram 2022 – 2033

Vi syner til vårt innspel til Regional transportplan Vestland 2022 – 2033 i fjor haust, der vi var urolege for om fylkesvegar i klasse C,D og E i det heile kjem til å verte prioriterte. Med forslaget til handlings- og investeringsprogram er vi framleis urolege, då det ikkje er sett av nokon eigen sum til å utbetre vegar i dei nemnde kategoriane. Vi kan heller ikkje sjå at det er lagt opp til å lage ein god oversikt på behovet for kva det er behov for å å gjere med desse vegane. Det meiner vi det er naudsynt å gjere, for at dei i det heile skal verte prioriterte.

Difor tek vi opp att det vi skreiv til høyringa i fjor haust:

«Uroa for ny inndeling

Vi er usikre på kva kategori Frøysjøvegen kjem i med dei nye reglane for inndeling av vegnettet i Noreg. Men vi går utifrå at det vert rekna som ein lokal veg, i kategori C, D eller E. Og ikkje ein regional veg. Difor er vi litt uroa for at det berre er dei regionale som vil verte prioriterte då det her skal lagast «standardhevingstiltak kombinert med nye investeringstiltak» medan det på dei lokale vegane skal verte «utført punktutbetring og strekningsutbetringar.» Med tronge økonomiske råmer er vi redde for at dei lokale vegane vert nedprioritert og ikkje vert gjort noko med på lang tid. Sjølv om behovet er stort. Vi meiner behov for vedlikehald og utbetring bør vere kartlagt på alle typar fylkesvegar i Vestland.

Vi er i mot utviklingstiltaket «Omklassifisering av delar av fylkesvegnettet». Føremålet er tydeleg at fleire av dei lokale vegane (klass C, D og E) skal verte kommunale vegar. Før inntektssystemet er endra og kommunane får midlar i høve tal kilometer veg vil dette vere det same som at desse vegane vil forfalle og ikkje verte utbetra.

I strategiane pkt 4.1.4 vert det lagt opp til at ÅDT (årsdøgntrafikk) skal vere eit tilleggsmoment ved prioritering av utbetring av skredpunkt. Vi vil åtvare mot dette. Og sjølv om dette ikkje gjeld Frøysjøvegen vil vi generelt gå mot å trekke inn ÅDT i samband med prioriteringar. Det er behovet for å utbetre/vedlikehalde/skredsikre som må vere grunnlaget for prioriteringane. Elles vil det vere nokon som aldri kjem til å få utbetra ein rasfarleg eller på annan måte dårleg veg.»

Med helsing

Botnane og Årebrot grendalag

Åsmund Berthelsen (leiar i styret)

93237073

FIRDA SETTEFISK ARNAFJORD AS
Org. Nr. 911 942 429
Kalvøyna 79
5870 Byrknesøy – NORWAY

Til
Vestland fylkeskommune
Postboks 7900
5020 Bergen – NORWAY

Kalvøyna 75, 01.04.2021

Firda Seafood Group – Innspill Regional transportplan for Vestland (2022-2033) (RTP): Økonomisk handlingsprogram og investeringsprogram – Rassikring av Fv.5600 Vik-Arnafjorden

Bakgrunn:

Firda Seafood Group AS ønsker med dette å komme med innspill til regional transportplan for Vestland 2022-2033 (RTP) – økonomisk handlings- og investeringsprogram. Firda sitt datterselskap, Firda Settefisk Arnafjord AS, ligger lokalisert i Arnafjorden, og er direkte berørt av den nåværende tilstanden til Fv.5600 Vik-Arnafjorden. Vi ønsker å understreke viktigheten av å snarlig få på plass en fungerende rassikring langs veistrekningen – for både næringslivet og lokalsamfunnet i Arnafjord.

Figur 1: *Firda Settefisk Arnafjord AS (A) før oppstart av modernisering og utbygging, (B) under modernisering og utbygging – etablert åtte betongkar (17,4x4,5m), (C) sin beliggenhet i Arnafjorden.*

Om Firda Seafood Group AS:
Firda Seafood Group (herunder «Firda») er et familie-eid vestlandsbasert oppdrettskonsern som ble etablert i 1986. Konsernet driver pr. i dag en fullintegrert akvakulturproduksjon, inkludert shipping og salg av regnbueørret (*Oncorhynchus mykiss*). I løpet av det siste året har vi økt antallet faste ansatte i konsernet fra 150 til 180 stk. Våre ansatte er fordelt på fire settefiskanlegg, 13 matfiskanlegg og ett pakkeri (SF 364). Vi er ute i distriktene der verdiene skapes, og vi ansetter fra lokalbefolkningen der vi er etablert.

Om Firda Settefisk Arnafjord AS:
Firda Settefisk Arnafjord er ett datterselskap av Firda, som er lokalisert i Arnafjorden, sørvest i Vik kommune. Selskapet driver landbasert settefiskproduksjon av yngel (~5g) frem til utsett på matfiskanlegg i sjø. Settefiskanlegget i Arnafjord var først etablert i 1986, hvorav Firda overtok anlegget i 2013 fra forrige eier som konkursbo. Etter eierskifte ble anlegget tørrlagt i tre år for å rette opp i mangler (bl.a. fiskesperre og avløpsrensing) iht. nåværende krav og lovgivning. Firda sin smoltproduksjon ved lokaliteten startet først i 2016. I 2020 vedtok Firda å modernisere og utvide Firda Arnafjord for å øke produksjonskapasiteten og for å kunne starte med produksjon av postsmolt (>500g). Postsmolt produksjon krever en lengre produksjonstid på land, og reduserer oppholdstiden i sjøen, noe som dermed reduserer risikoene assosiert ved produksjon i åpne merder.

Byggetrinn 1 av 2 nærmer seg ferdig (Fig. 1B), hvorav den totale investeringen i anlegget hittil har vært på over 90 mill. NOK. Dette er den største investeringen innen settefiskanlegg gjennomført av Firda i nyere tid. For å realisere dette utbyggingsprosjektet, har vi bevist gått inn for å benytte lokale bedrifter i Arnafjorden og Vik, da vi mener det er viktig å støtte det lokalsamfunnet vi driver i, og sett fra et klimaperspektiv. Firda Arnafjord har i dag en konsesjon på 2,5 millioner smolt årlig, hvorav vi er i en søknadsprosess for å øke produksjonskapasiteten vår til 4 millioner. Firda har med andre ord gått inn for å gjør Firda Arnafjord om til konsernets ledende settefiskanlegg, med ett langvarig produksjon perspektiv. Vår investeringsvilje i Arnafjord er basert både på anleggets naturlige beliggenhet nærme sjøen med god ferskvannstilgang, samt troen på lokalsamfunnets og dets utvikling. Vi er positive til fremtidige investeringer i settefiskanlegget – hvorav vi allerede har påbegynt nye spennende pilotprosjekt samt planlegging av byggetrinn 2.

Konsekvens av rasutsatt Fv.5600 Vik-Arnafjorden - Firda Settefisk Arnafjord:
Det er pr. i dag kun en vei som fører inn til Firda Settefisk Arnafjord, og det er Fv.5600. Denne strekningen har vist seg å være svært utfordrende i forhold til vår produksjon og pågående utvidelse, med hyppige ras og tilhørende stengt vei. Strekningen er preget av å være rasutsatt, hvorav den nåværende punktvise rassikringen har begrenset effekt, gitt at veien består av en ca. 6 km sammenhengende rassone (Eitrestordi). Det eksisterer ingen omkjøringsmuligheter her. Nå under byggeperioden, har vi opptil 30 lasebilder/betongbiler som kjører tur-retur daglig på Fv.5600 Vik-Arnafjorden. Totalt sett har vi siden oppstart i 2020 hatt 700-800 lastebiler inne på anlegget. Kombinasjonen av høy rasfare og stor trafikk er bekymringsfylt. Utvidelsesprosjektet har ved flere anledninger blitt forsinket grunnet ras og periodevis stengt fylkesvei da vi ikke har kunnet motta varene eller tjenestene nødvendig for progresjon (Fig. 2). Dette har i seg selv økt kostnadene ved prosjektet, da eksempelvis

innleid arbeidskraft står ledig på anlegget uten utstyr til å kunne gjør jobben som de er innleid til å gjøre.

Figur 2: *Nyhetsartikkel om skred Fv.5600 Vik-Arnafjorden, publisert i BT (Bergens Tidene) 31.03.21.*

En rasutsatt og periodevis stengt fylkesvei har derimot ikke bare konsekvenser for byggearbeidet ved Firda Settefisk Arnafjord. Som settefiskanlegg er en helt avhengig av veibasert mottak av produksjonsessensielt utstyr slik som eksempelvis fôr og oksygen til fisken, samt mottak av yngel og for ansatte å komme på jobb.

Fôrlevering: Pr. i dag har vi en fôrleveringer i uken, hvorav vi forventer at dette vil øke til minimum to leveringer etter ferdigstilling av ny avdeling og full produksjon. Ved steinskred kan den eneste veien inn til anlegget være stengt i opp til en uke. Konsekvensen av å ikke motta fôr vil være at fisken blir sultet unødvendig. Over korte perioder så er dette ikke farlig for fisken, men vi som settefiskprodusent taper både tilvekst og biomasse, noe som igjen øker produksjonstiden og produksjonskostnadene våre.

Oksygenlevering: Regnbueørret er en art som krever mye oksygen for å kunne produseres, men til gjengjeld er den rasktvoksende. For å opprettholde oksygennivået i karene våre, så er vi avhengig av å få levert flere vogntog med flytende oksygen i uken. Dersom vi ikke kan få levert oksygen ved behov grunnet en ras-stengt Fv.5600 Vik-Arnafjorden, så har det potensialet til å medføre katastrofale følger med økt dødelighet. Det verst tenkelige scenarioet vil være at fisken i anlegget dør av oksygenmangel grunnet at vi ikke får den livsnødvendige leveringen av flytende oksygen som konsekvens av stengt vei.

Yngelmottak: Dersom vi kommer i den situasjonen der vi har kjøpt yngel, og veien blir stengt grunnet steinras, vil det kunne medføre høy dødelighet og i verstefall medføre at en hel fiskegenerasjon faller bort grunnet for lang oppholdstid i transportenheten. Ved for lang oppholdstid i transportenheten blir vannkvaliteten dårlig, og kan om det får utspille seg lenge nok, ta liv av hele beholdningen.

Nøkkelpersoner: Videre så er nøkkelpersoner slik som ansatte ved Firda Settefisk Arnafjord avhengig av en trygg og sikret vei for å komme seg til og fra jobb døgnet rundt. Går det eksempelvis en alarm på anlegget midt på natten, må den som har vakt

kunne komme seg til anlegget for å utbedre feilen som utløste alarmen. Avhengig av type alarm, så kan en stengt vei kunne ha negative følger for vår produksjon.

Elektrisitet: Ved steinras på strekningen, har det vært tilfeller der strømlinjen har røket med. Dette har tatt strømforbindelsen til Arnafjorden og Firda Settefisk Arnafjord. Et settefiskanlegg trenger tilgang på elektrisitet for å fungere, i forhold til distribuering av oksygen, fôring, alarmsystemer, etc. Selv om anlegget har aggregat, så kan forbindelsen vært brutt over flere dager, noe som ikke er en gunstig situasjon for driften vår.

Mennesket: Ett annet punkt er det menneskelige. Det er ikke holdbart at våre ansatte, partnere, leverandører, samt lokalbefolkning, må benytte Fv.5600 Vik-Arnafjorden i viten om risikoen som tas når det ikke eksisterer omkjøringsveier. Strekningen bærer høy risiko for liv og helse, noe som ikke kan aksepteres.

Dette er bare noen av eksemplene på hvordan Firda Settefisk Arnafjord er produksjonsmessig avhengig av en trygg, stabil og åpen Fv.5600 Vik-Arnafjorden. Det at konkurransekraften vår blir komprimert av en næringsekstern faktor slik som en fylkesvei er ikke heldig, spesielt gitt våre investeringer i området.

På en om lag 6 km rasutsatt distanse fungerer ikke punktvise rassikringer. En slik form for sikring vil aldri kunne fungere god nok, da ras kan forekomme hvor som helst, når som helst. Da det ikke er noen form for omkjøringsvei for Arnafjorden, så er det helt essensielt at det kommer en god og trygg løsning her. Det fortjener distriktet med de som har valgt å investere, jobbe og bosette seg her. Fv.5600 Vik-Arnafjorden er ikke i akseptabel stand slik som den er nå. En bør ikke bruke kostbare løsninger som i realiteten ikke vil fungere i den grad som er nødvendig. Fylkeskommunen har etter veitrafikkloven §40a. et ansvar for å tilrå og samordne tiltak for å fremme trafikksikkerhet i fylket, og Fv.5600 Vik-Arnafjorden er absolutt en vei som må prioriteres. I RTP økonomisk handlings- og investeringsprogram, er Fv.5900 et rassikringsprosjekt vurdert for mulig oppstart i perioden 2027-2033. Gitt hyppigheten av ras i området og periodene med stengt vei, mener vi at dette må prioriteres gjennomført tidligere, til perioden 2023-2026. Med de nye satsingene som er gjort i Arnafjord, vet vi at Arnafjorden vil levere store verdier tilbake til storsamfunnet. Nysatsinger står for tur i distriktet, men skal dette lykkes fult ut, må Fv.5600 Vik-Arnafjord prioriteres nå.

Konsekvens av rasutsatt Fv.5600 Vik-Arnafjorden - lokalsamfunnet:
Arnafjorden er en fjordarm av Sognefjorden bestående av bygdene Framfjorden, Indrefjorden, og Arnafjord (Nese). Fjordarmen representerer et allsidig næringsliv, som inkluderer sand-steintak, landbruk, turisme og reiseliv, og fiskeoppdrett. Dette er næringer med store satsinger og fremdriftsplaner. Det er pr. i dag bosatt 150 mennesker i Arnafjorden, hvorav mange jobber innen de lokale næringene eller pendler tur-retur til Vik for arbeid og grunnskolegang. Det er også flere som pendler til jobb i Arnafjord fra eksempelvis Vik. Om påsken og gjennom vår-sommer halvåret mangedobler folketallet seg grunnet feriehus og utleiehytter, noe som øker trafikkbelastningen på fylkesveien betraktelig. Både innbyggere og næringsliv i Arnafjorden er helt avhengig av en trygg og stabil fylkesvei for å kunne ha et gunstig bygdesamfunn der en kan bo, leve og drive. Uforutsigbarhet og konstant rasfare i en

bebyggelse som ikke har omkjøringsmuligheter er uforsvarlig, og går på kompromiss med dem som har valgt å etablere seg her.

En av de største utfordringene i norske bygdesamfunn er kampen om arbeidskraft, samt kampen om å få ungdommen til å flytte til og etablere seg i bygda. Dette er en forutsetning for å kunne drifte og beholde samfunnene våre, samt for å kunne utvikle dem og ha en forutsigbar logistikk. Her stiller Arnafjorden seg bak i køen, dette mye grunnet at Fv.5600 Vik-Arnafjorden er dårlig, usikker og preget av å være rasutsatt. Det skal mye til å overtale noen til å flytte ut, etablere seg og drive i distriktet, spesielt når den eneste veien inn er rasutsatt med lange perioder der en er isolert grunnet at strekningen er stengt for fri ferdsel.

Det norske bygdesamfunn er i dag preget av fraflytting pga. et samfunn som ikke er tilrettelagt familiene, med nedleggelser av barnehager, skoler og arbeidsplasser. Samfunnene bærer preg av manglende utvikling og investeringsvilje. Hvorfor skal en ville bo, drive, utvikle og investere i et samfunn når kvaliteten på det mest elementære i samfunnet slik som dets eneste inngang er rasutsatt og under forfall?

Arnafjorden skole er nedlagt, hvorav lokalsamfunnets neste generasjon nå må ta risikoen ved å pendle tur-retur Fv.5600 Vik-Arnafjord daglig for å gjennomføre grunnleggende skolegang. Dette er en alvorlig risiko som barna utsettes for, for å få grunnleggende skoleopplæring. Det er dessverre flere historier om nesten-ulykker involverende pendlende skolebarn på strekningen. Våren 2021 gikk det ett steinras på fylkesveien rett før skolebussen som normalt går med skoleelever skulle passere (Fig. 3). Uken før skolestart på sensommeren 2021 var det et nytt skred på strekningen, men da i et område der det ikke har vært planlagt eler gjennomført noen form for sikring. I november 2021 ble skolebussen truffet av stein, heldigvis bare medførende materielle skader. Dette er ikke en holdbar situasjon.

Figur 3: *Nyhetsartikkel om steinras Fv.5600 Vik-Arnafjord, publisert av Sognavis publisert våren 2021.*

Steinras på denne strekningen utfordrer beredskapsnettet i området. Dette kom tydelig frem da ett av rasene tok med seg telefon- og strømlinje inn til Arnafjorden (Fig. 4). Dette isolerte Arnafjorden fra omverdenen, noe som ikke skal kunne skje i et såpass sentralt distrikt i Norge. Slike steinras koster samfunnet store summer årlig, i forhold til omfattende vedlikehold og reparasjoner, samt økonomiske tap for næringslivet. Midlene brukt til vedlikehold og reparasjoner av fylkesveien kunne blitt benyttet til andre hensiktsmessige formål enn å opprettholde en vei med hyppige skred og konstant rasfare. Skal vi tro klimaprognosene, så vil ikke forholdene legge til rette for færre steinras i fremtiden. Dersom det ikke iverksettes en god og varig løsning her, vil

samfunnet kaste bort store verdier videre inn i fremtiden, samtidig som lokalsamfunnet i Arnafjorden vil fortsette å lide.

Figur 3: *Nyhetsartikkel om steinras Fv.5600 Vik-Arnafjord, publisert av NRK (Norsk Rikskringkasting) 24.02.14.*

Dagens rassikring svarer ikke på behovet til området. Sett summen av det hele, så er det klart at noe må gjøres for å sikre Fv.5600 Vik-Arnafjorden. Vi er engstelig for hva som kan skje dersom en avventer med å gjennomføre mulige rassikringstiltak til perioden 2027-2033, slik som beskrevet i RTP økonomiske handlings- og investeringsprogram. Veien er ofte stengt, og steinras går hyppig. Venter vi fem år på tiltak, vil samfunnet lide store økonomiske tap med å rydde etter steinras på strekningen, samt som at det går på konsekvens av lokalsamfunn og bedrifter som driver i området. Det er også en overhengende risiko for liv og helse. Avventing er ett sjansespill, med en konstant risiko for at det fatale kan inntreffe når som helst. Rassikringstiltak bør prioriteres til å gjennomføres perioden 2027-2033, før innbyggerne i Arnafjorden ser seg lei av den konstante risikoen og fraflytter, og før næringslivet ikke greier å drive konkurransedyktig grunnet manglende stabilitet. Rasstyringsmidler må prioriteres til de veiene der det er stor fare, hvor innvirkningen har store konsekvenser for lokalsamfunn og næringsliv. Tiden er inne for å legge til rette for det levende bygdesamfunnet, og gi beboerne og næringslivet i Arnafjorden en trygg og forutsigbar vei og fremtid.

Best regards / Vennlig hilsen

Ola Braanaas Adm. Dir., Firda Settefisk Arnafjord AS CEO Firda Seafood Group AS	Markus F. Braanaas Biologisk controller, Firda Settefisk Arnafjord AS	Geir Otterskred Driftsleder, Firda Settefisk Arnafjord AS

FIRDA SEAFOOD GROUP AS

Passion for Firda Fjord Trout

VI SKAPER VERDIER PÅ KYSTEN

Fra: Linda Mortensen Midtbø[LindaMortensen.Midtbo@kinn.kommune.no]
Sendt: 30.03.2022 14:16:20
Til: Vestland fylkeskommune[post@vlfk.no]
Tittel: RTP - Innspel til Regional transportplan på vegne av Florø hamn Kinn kommune KF

Florø hamn KF er Kinn kommune sitt hamnefaglege organ (for den delen av Kinn kommune som før kommunesamanslåinga var Flora kommune), og skal innanfor dette geografiske virkeområdet ta hand om dei administrative og forvaltningsmessige oppgåvene som er lagt til kommunen etter hamne- og farvasslova, og føresegner gitt i medhald av lova. Florø hamn KF er eit kommunalt føretak som eig og driftar offentlege kaier i Florø inkludert rutebåtknutepunktet Fugleskjærkaia. Føretaket har fem tilsette og over ein kilometer med kailengde med tilhøyrande bakareal, infrastruktur og bygg.

Her er våre innspel til regional transportplan, :

Fugleskjærkaia, 3. ferjebru (kairelatert)
Over Fugleskjærkaia i Florø reiser det 180 000 båtpassasjerer i året, fordelt over lokalruter (øyane utanfor Florø) og regionalruter (ekspressen Bergen – Nordfjord/Sogn). I 2022 vert det ferdigstilt ein heilt ny kollektivterminal, der busstasjonen i Florø vert flytta ned på Fugleskjærkaia, og båt, buss, drosje og sykkel vert sameint i eit felles knutepunkt. Florø hamn KF er byggherre og Vestland fylkeskommune Skyss er største leigetakar. I 2023/24 kjem det nye anbodsruter, der dei lokale kombibåtane som går i øyane vert større pga mellom anna utsleppskrav og alternative energiberarar. Det er i dag tre bilførande farty, og to ferjebruer. Logistikken vert difor løyst ved at båtane roterer på dei to ferjebruene. Området på land og i hamnebassenget er trangt, og løysinga er ikkje optimal for dei reisande. Det skal folk, bilar, varer og alt det ein trenger for å leve og bo på ei øy over desse to ferjebruene. Når no båtane i tillegg vert større og vil ha behov for å lade aktualiserer ei 3. ferjebru seg på ny. Dette vil kreve forlenging/ombygging av kai, men er fysisk mogleg å løyse. Florø er eit unikt knutepunkt for hurtigbåt og kombibåt, og erfaringar herifrå vil kunne nyttast andre stader i fylket. Framlegget til RTP er først midlar til eit forprosjekt som kan sjå på fysiske moglegheiter for ei 3. ferjebru og økonomiske konskevensar, med rom for påfølgjande oppfølging etter det.

Prosjektet vil gje måloppnåing innanfor:
- Tryggleik
- Effektivitet
- Klima og miljøvennleg

Djupvasskai for fiskerirelatert verksemd i Gunhildvågen (kairelatert)
Det er tre hovudklynger for hamneaktivitet/-næring i Florø; Gunhildvågen, Botnastranda og Florø sentrum/Fugleskjærkaia. Florø hamn KF jobbar for å legge så godt som mogleg til rette for kaifront i nærleik av næringa som treng ho, så ein får mest mogleg gods frå veg til sjø. Containerhamna i Florø ligg i dag på Fugleskjærkaia i Florø sentrum. 95 % av containerane som går over kai der kjem frå Gunhildvågen (der fiskefôr og pelagisk fisk er hovudprodukt frå Cargill/Ewos og Global Fish), og vert frakta dei 3 km frå Gunhildvågen til Fugleskjærkaia via FV 445 gjennom boligstrøket i Havreneset. Florø hamn KF jobbar no for

å bygge containerhamn i Gunhildvågen (Måsholmen) som ligg tettare på næringa og skipsleia, dette i tråd med målet om å flytte gods frå veg til sjø. Ei slik utbygging krev både reguleringsendring og større økonomiske investeringar, langt større enn Florø hamn KF kan bere aleine. Vi er difor heilt avhengig av eksterne samarbeidspartar for å realisere prosjektet. Kinn kommune støttar opp om prosjektet, og jobbar no for å omregulere område gjennom rullering av ny kommunedelplan. Innspel til RTP er behovet for å bygge ny djupvasskai for fiskerirelatert verksemd, noko som vil flytte gods frå veg til sjø og avlaste FV 445.

Prosjektet vil gje måloppnåing innanfor:
• Tryggleik
• Effektivitet
• Klima og miljøvennleg
• Økonomisk berekraft

FV 445 Lindheimsvegen Florø (vegrelatert)

FV 445 Lindheimsvegen er meldt inn frå Kinn kommune. Dette er også eit viktig prosjekt for Florø hamn KF. Det er tre hovudklynger for hamneaktivitet/-næring i Florø; Gunhildvågen, Botnastranda og Florø sentrum/Fugleskjærkaia. FV 445 knyttar Gunhildvågen saman med dei to andre områda. Som nemnt under punktet om djupvasskai for fiskerrelatert verksemd i Gunhildvågen jobbar Florø hamn KF for å legge så godt som mogleg til rette for kaifront i nærleik av næringa som treng ho; så ein får mest mogleg gods frå veg til sjø. Ei kai og ei hamn er likevel eit knutepunkt mellom veg og sjø, og det vil alltid vere behov for god kommunikasjon til og frå kaia på landsida. Difor støtter vi opp om framlegget.

FV 445 Lindheimsvegen Florø. Prosjektet vil binde saman RV og FV nettet i Florø by på ein føremålstenlege måte.
Prosjektet vil gje måloppnåing innanfor:
• Tryggleik
• Effektivitet
• Klima og miljøvennleg
• Økonomisk berekraft

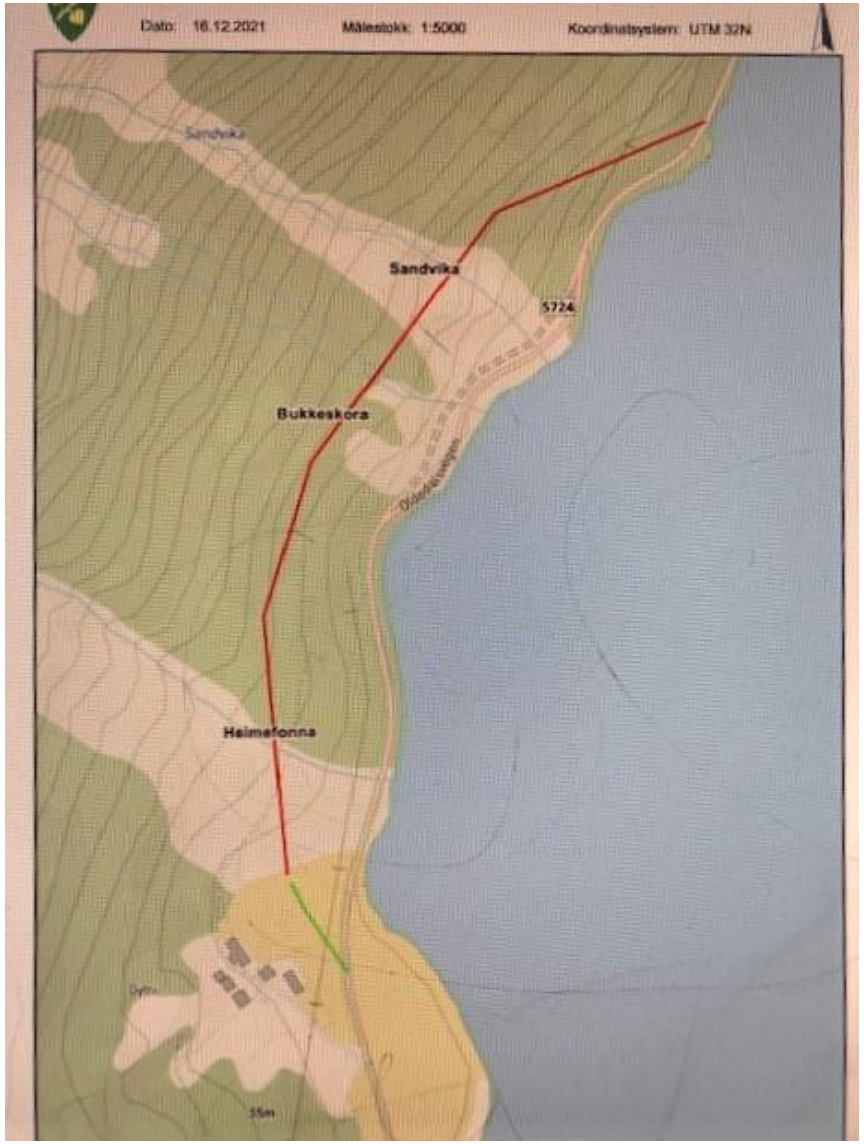
Helsing
Linda Mortensen Midtbø
Hamnesjef
Florø hamn KF/ Alden hamneområde

Telefon 909 62 284
E-post LindaMortensen.Midtbo@kinn.kommune.no
florohamn.no
Vakttelefon 24/7: 913 18 000

RASSIKRING FV 5724 OLDEN-BRIKSDAL

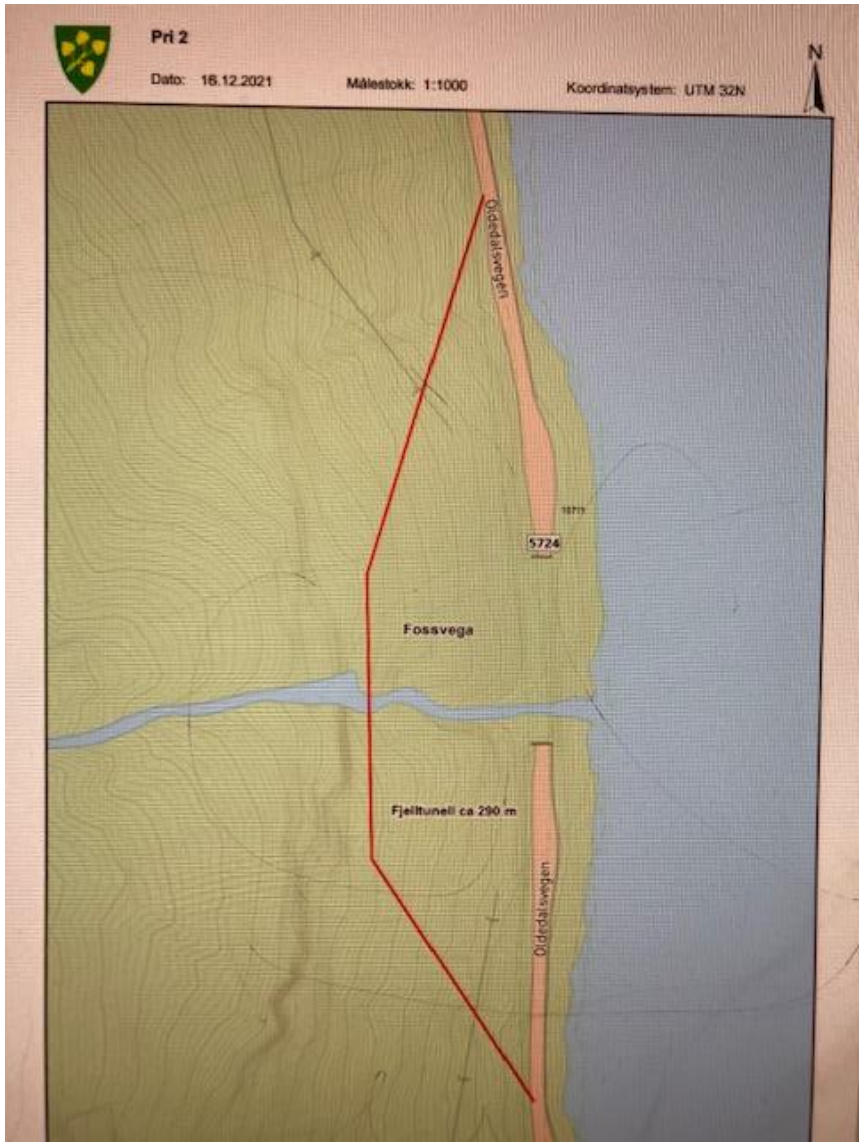
Ei oppsummering frå foreldregruppa og næringslivsgruppa i Oldedalen, Stryn.

DEI VIKTIGASTE TILTAKA FOR Å NÅ AKSEPTABEL TRYGGLEIK



Pri 1

- **Heime-fonna:** Fjellskred, jord- og stein-skred + SNØSKRED
- **Sandvika og Bukkeskora**: Hyppige snøskred. I dag sikra med trong og krokut ståltunell. Garantitida for denne er ute for 4 år sidan.
- LØYSING: 1100 m fjelltunell. Kostnad ca 280 mill (ref. nyleg opna Blaksettunell. Pris 268 mill).



Pri 2

- Fossvega
- Sikra I dag med betongoverbygg som er for kort, for smalt og for lavt.
- Løysing: ca 280 m lang fjelltunell. Kostnad ca. 80 mill ?

Strakstiltak

- Eit vanleg syn under Fossvega.
- Vegfarande har inga mogelegheit til å oppdage skredet før det deiser i vegbana.
- Forslag: Å montere lysvarsling som midlertidig strakstiltak. Anlegget kan demonterast og flyttast til andre skred når ny fjelltunell er på plass.

DEI ANDRE SKREDOMRÅDA: KROKA, BREISKRED AKSNESA OG SANDNESFONNA

Bygging av le- og lede-vollar. Dette i kombinasjon med lysvarsling vil truleg gje tilfredsstillande sikring.

Bruk av overskotsmassane

- Ca. 300 000 turistar vitjar Oldedalen og Briksdalsbreen kvart år.
- Ca. 7 km av den 21 km lange vegen er i svært dårleg stand. Noko masse bør brukast til opprusting her.
- Le- og lede-vollar.
- Det er pukkverk og asfaltverk i nærområdet som treng fjellmasser.

Følgjene av stengd veg og rasfare

- For barn: Tapt undervisning og opphald i barnehage. Stor psykisk belastning.
- Foreldre: Stor psykisk belastning. Usikkerheit for framtida.
- Landbruk: Forseinka kraftfòr-levering får store negative følgjer for høgtytande dyr.

  Dårlegare dyrevelferd (grunna fråver av veterinær og anna fagpersonell).
- Olden Brevatn: Produksjonstap ca. kr 200 000,- for kvar dag vegen er stengd, eller delvis stengd. I tillegg tap om varene kjem for seint fram til kunden.
- Reiseliv: Eksempel: 23.02.2022: 360 personar frå cruiseskip booka utflukt til Briksdal. Avlyst på grunn av rasfare. Turistar har ikkje kunnskap om skredområda, fare for reisande spesielt i skuldersesongane.
- Vi opplever ofte brot på både straum- og telesamband samstundes med stengd veg. Ingen reparatørar har tillatelse til å rykke ut når vegen er stengd på grunn av ras eller rasfare. Dette gjeld og brann og redning. Dette skapar farlege situasjonar og endå ein risiko for innbyggarane.
- *MEN VERST AV ALT:*
  PÅ GRUNN AV AT VI IKKJE HAR OMKØYRINGSVEG, ER VI ER 150 MENNESKE SOM IKKJE FÅR UTRYKKING AV AMBULANSE OM VI HAR BRUK FOR AKUTT HELSEHJELP.
  OFTE VIL DET HELLER IKKJE VERE FLY-VER FOR HELIKOPTER PÅ GRUNN AV VERFORHOLDA NÅR VEGEN ER STENGT.

Sesongutviding i reiselivet

2023:

Cruise-operatørane har booka utflukter til Briksdalen i alle 12 månader. Men i 5 månader kan utfluktene bli kansellert på grunn av rasfare.

Oppsummering

- Dei 30 siste åra har vi hatt forholdsvis lite vinternedbør(og difor minkande brear).
- Denne vinteren har vore svært nedbørsrik og ber bod om at vi er på veg inn i ny syklus med mykje vinternedbør.
- I Januar og Februar har vegen vore stengd 13 dagar/netter.
- Denne situasjonen er heilt uhaldbar. Verken barnefamiliar eller næringsliv ser ei framtid i Oldedalen om ikkje sikringsarbeidet kjem i gang rimeleg raskt.
- Dei tiltaka vi har peika på i denne presentasjonen ville hindra alle stengingar som har vore hittil denne vinteren.
- Det vil ha store økonomiske fordelar å sjå på desse tiltaka som ei samla utbygging.
- VI HAR INGEN OMKØYRINGSVEG, VERKEN TIL LAND ELLER VATN.
  DET ER DIFOR HEILT AVGJERANDE AT RASSIKRINGSTILTAKA KJEM I GANG SÅ RASKT SOM RÅD.

Innspel til regional transportplan 2022 -2033 frå HAFS regionråd saman med kommunane Sunnfjord og Høyanger

Vestland fylkeskommune ber om innspel til det økonomiske handlingsprogrammet og investeringsprogrammet til Regional transportplan (RTP) 2022 – 2033. HAFS regionråd (Askvoll kommune, Fjaler kommune, Hyllestad kommune, Gulen kommune og Solund kommune), Sunnfjord kommune og Høyanger kommune presenterer nedanfor eit felles innspel til desse programma i RTP.

Vi vil innleiingsvis presisere at vi vil støtte prinsippa som fylkestinget vedtok i samband med handsaminga av det økonomiske handlingsprogrammet 2022 – 2033 i desember 2021. RTP viser at det er behov for større rammeløyvingar til dei ulike postane.

Utvikle heile Vestland

Det er eit stort behov for opprusting av vegnettet for å auke tryggleiken for innbyggjarane våre og sikre næringslivet gode konkurransevilkår og grøne løysingar. Det er mange omsyn som skal ivaretakast for at ein skal få til utvikling både i bygd og by. Behovet for tryggleik, mobilitet og vegstandard er like viktig for dei berørte, sjølv om det er låg årsdøgntrafikk (ÅDT) eller få fastbuande i eit område.

For nokre prosjekt kan det vere vanskeleg å bruke tradisjonelle verkemiddel som bompengar, spleiselag eller forskottering for å få utløyst prosjektet til prioritering. Dette bør likevel ikkje ekskludere ein frå prioriteringslista.

Viktige prinsipp

Fylkeskommunen sine omgrep «meir veg for pengane», «god nok veg» og «spleiselag» rommar gode tiltak for raskare utbygging av vegnettet. Vi meiner det er viktig at ein tek omsyn til næringsvegar, reiselivet sine behov og trygg skuleveg når ein ser på spleiselag og strekningsvise utbetringar. Kommunar og næringsliv har ulike føresetnader for å kunne bidra til eit økonomisk spleiselag. Dette er det viktig å ta omsyn til. I samband med nasjonal transportplan (NTP) si utbygging av E39 Hafstadtunnelen og rassikring av Rv 5 bør ein planlegge for tiltak på tilgrensande fylkesvegnett for å få ei samfunnsøkonomisk utnytting av overskotsmassar. Slike synergieffektar vil gje «meir veg for pengane».

RASSIKRING:

HAFS saman med kommunane Sunnfjord og Høyanger, meiner det er avgjerande å styrke rammene til rassikring for å løyse dei store behova i Vestland. Det er trong for ei tredobling på ramma til rassikring for å få gjennomført prosjekt med høg og middels skredfaktor. Det er

eit særskilt stort behov i Vestland. Vi er glade for at Stortinget har stor merksemd på dette og at det vil bli utarbeidd ein gjennomføringsplan for rassikring.

Det er også avgjerande at Vestland fylkeskommune som utgangspunkt brukar nasjonal rassikringsfaktor i sine prioriteringar. Ras, og fare for ras, er ei stor belastning for folk som er innestengde og ikkje har tilgang til naudsynt hjelp.

Vi har tidlegare vore uroa for at fylkeskommunen ville vekte årsdøgntrafikk langt sterkare i RTP enn ein gjer nasjonalt. Samstundes har vi peika på at lang omkøyringsveg og stengd veg grunna ras eller fare for ras, synest å ha blitt vekta lågare.

FERJEAVLØYSINGSMIDLAR

HAFS saman med kommunane Sunnfjord og Høyanger, ønskjer at Vestland fylkeskommune skal vere ein aktiv pådrivar for realisering av ferjeavløysingsprosjekt, og at denne ordninga skal nyttast offensivt for å auke statlege investeringsmidlar til vegar i Vestland i åra framover. Med satsing på ferjeavløysing vil fylket få meir veg for dei pengane ein allereie set av til vegutbygging.

Vi ønskjer å halde fast ved tidlegare fylkeskommunal prioritering av slike prosjekt der Ytre Steinsund no er i gjennomføringsfasen og Atløysambandet står for tur.

STREKNINGSVISE UTBETRINGAR

Fylket sine plan om å lage ein strekningsvis plan for ein del av vegnettet i funksjonsklasse B, er fornuftig. «God nok veg» ved å lage ein tilfredsstillande standard og andre tiltak, viser at ein kan få mykje god veg for pengane på same tid som ein lagar ein tryggare veg for dei som ferdast i trafikken.

Vi meiner likevel at også einskilde tilførselsvegar til E39 må kunne omfattast av planen sjølv om dei er klassifiserte i funksjonsklasse C.

Det er vidare avgjerande at rammene til utbygging og vedlikehald av fylkesvegnettet må aukast frå 200 til minimum 500 millionar kroner årleg for å oppnå eit raskare vegløft og dermed ei enno meir positiv utvikling i heile det nye fylket.

PRIORITERINGAR I TIDLEGARE RTP

Vi ber om at prosjekta som alt ligg inne i gjeldande RTP vert prioritert i Vestland fylkeskommune.

- Det gjeld opprusting av parsellen Dale-Storehaug på Fv 57 som må behalde sin prioritet blant store prosjekt. Strekninga Dale-Osen bør vurderast som eit konkret samarbeidsprosjekt basert på spleiselag, noko som vil vere i samsvar med prinsippet om mest mogleg veg for pengane.

- Fylkesveg 57 (Sløvåg – Storehaug) ligg inne i handlingsprogrammet med behov for planleggingsmidlar på strekninga Sløvåg – Dale. Dette er omkøyringsveg for E39, og ei nødvendig opprusting vil styrke den samla transportkorridoren gjennom fylket. Vi ber difor om at det vert sett av planmidlar til nødvendige forprosjekt snarast råd.
- Vi forventar at rassikring av fylkesveg 609 med tunell forbi Hundsåna beheld sin plass i prioriteringslista og dermed blir det neste rassikringsprosjektet.

Vi viser vidare til dei konkrete tiltaka som kjem fram i den einskilde kommune sine innspel til RTP.

Ordførar i Askvoll kommune, Ole André Klausen (sign.)

Ordførar i Fjaler kommune, Kjetil Høgseth Felde (sign.)

Ordførar i Hyllestad kommune, Kjell Eide (sign.)

Ordførar i Høyanger kommune, Petter Sortland (sign.)

Ordførar i Gulen kommune, Hallvard Oppedal (sign.)

Ordførar i Solund kommune, Gunn Mongstad (sign.)

Ordførar i Sunnfjord kommune, Jenny Følling (sign.)

Hardangerrådet iks

Hardanger

Vestland fylkeskommune
Postboks 7900
5020 BERGEN
post@vlfk.no

Uttale frå HR vedr. Regional Transportplan 2022-2033, Handlingsplan og investeringsprogram

Hardangerrådet viser til tidlegare innsendte høyringsuttalar vedr. RTP 2022-2033 og peikar på nytt på følgjande prioriteringar som regionrådet samla stiller seg bak.

Plantema 1 – Fylkesvegnettet

Det viktigaste er sikre og opne vegar. Til sjukehus, skule og arbeid. Hardangerrådet meiner at det bør gjelda det same i vegpolitikken som det gjeld i sosialpolitikken. Alle må sikrast ein akseptabel standard før ein gjer det endå betre der det frå før er best. Alle skal ha brød før nokon få kake. Me krev ikkje firefeltsveg gjennom heile Hardanger. Me krev ikkje ein gong to felt eller gul stripe på alle vegane våre. Men me meiner at dei vegane me har skal vera framkomelege og trygge. Det må kunne regna og storma utan at vegane våre stengjer på grunn av rasfare. Det må kunne vera møteplassar slik at turisttilstrøyming eller omkøyring p.g.a stengd E16 ikkje fører til total stillstand og kork. Trafikkork og rasfare er ein dårleg kombinasjon

Så: Trygge og rassikre vegar er viktigast for oss og vi prioriterer dei 2 viktigaste tiltaka for regionen slik:

1. Fv 49 frå Samnanger til Norheimsund gjennom Tokagjelet og vidare innover fjorden er særs viktig for oss Det er viktig for oss at dette rassikringsprosjektet framleis har topp-prioritet hjå Vestland fylkeskommune. Dette punktet har i dag høg rasfaktor. I tillegg er vegen også truga av utrasing av sjølve vegbana. Prosjektet må verta prioritert og det må vidareførast som eit samarbeidsprosjekt i mellom Kvam herad, Vestland fylkeskommune og staten.

2. Fv 49 mellom Folgefonntunnelen og Jondaltunnelen er eit hinder for ein viktig korridor hjå oss. Aksen Norheimsund – Odda vart for nokre år sidan trekt fram av Victor Norman som den viktigaste i regionen vår. Den har stort potensial til å knyta arbeidsmarknader og næringsklynger saman. I utkast til handlingsprogram for RTP 2022-2033 står det om Fv 49 Nordrepollen – Austrepollen; *"Vegen kan verta omklassifisert til riksveg. Det kan vere grunn til å avvente vedtak om utbygging av prosjektet fram til dette er avklart".* Hardangerådet krev at planarbeidet for utbetring/sikring held fram og at fylkeskommunen ikkje utset dette prosjektet. Vegen er i dag fylkesveg, og vil mest truleg vera det i ei rekkje

år framover. Dette er òg ein av dei dårlegaste vegane fylkeskommunen har ansvar for, med stor fare for liv og helse og stadig aukande trafikk. Me forventer at prosjektet vert høgt prioritet og ikkje stoppar opp.

- Elles vil Hardangerrådet på nytt minna om kva som pregar fylkesvegnettet i vår region:
    - Betydeleg vedlikehaldsetterslep. Smale vegar der trafikken korkar seg ved stor sesongtrafikk.
    - Stor rasfare på alle regionale hovudvegar (klasse B) 48, 49 og 79. Felles for dei er tidvise store ras – og eit stort rassikringsbehov.
    - Stor rasfare også på dei fleste lokale hovudvegar og lokale samlevegar. Dette gjeld alle kommunane i Hardanger.

Kinsarvik 08.04.2022

Med fruktbar helsing
frå Hardangerrådet

Roald Aga Haug
rådsordførar
Hardangerrådet iks signerar digitalt

Jostein Eitrheim
dagleg leiar

Høyringsfråsegn vedr Fv 5744 Fossebakken- Navelsaker

Hjelle Krins Utviklingslag støttar hovudpoenga i innspela som er sendt inn av Heggjabygda grendalag v/Øystein Aasebø vedrørande utbetring og skredsikring av vegstrekninga Fv 5744 Fossebakken-Navelsaker.

Aurora Leivdal, leiar Hjelle Krins Utviklingslag

Florø, 30.3.2022

Vestland fylkeskommune

post@vlfk.no

Regional transportplan 2022 - 2033 - høyringsfråsegn

Vi viser til Vestland fylkeskommune sitt saksdokument om Regional transportplan for 2022-2033.

Kystvegen Måløy – Florø AS tilèt seg med dette å komme med innspel til det vidare arbeidet med transportplanen.

Selskapet er eigd av 37 aksjonærar, 11 kommunar og 26 private selskap. Formålet med verksemda er å få bygd ein ny og tidsmessig veg frå Måløy via Svelgen til Florø.

Det er stort behov for ein ny veg på den nemnde strekninga. Den skal gå gjennom ein sterk kystregion og har direkte relevans for over 45.000 innbyggarar, i vestleg del av Stad kommune, i Bremanger kommune, Kinn kommune og Sunnfjord kommune. Næringsaktørane i området har gitt svært klar melding om at det er påtrengande behov for ein tidsmessig veg slik at ein får stetta sine transportbehov. Det finst mange store og ekspanderande bedrifter i området som har stort behov for transport av varer og tenester til og frå lokala sine.

I dag er det stor pendlartrafikk i området som kystvegen skal gå gjennom. Vilkåra for dei reisande vil bli sterkt forbetra når det nye sambandet er ferdig utbygt. Dessutan vil ny veg binde betre saman kommunane i området, som i dag har klare hinder i samferdsla på grunn av dårleg veg og lang reisetid. Elles er det eit sjølvstendig og strekt moment for vegbygginga at trafikksikkerheita vil auke.

Når den nye og moderne vegen frå Måløy via Svelgen til Florø står ferdig, vil reisetida mellom dei to endepunkta vere meir enn halvert. Det vil representere eit svært stort og positivt omskifte for alle dei som er avhengige av og som ferdast langs strekninga.

Kystvegen Måløy – Florø AS går inn for ei etappevis utbygging av kystvegen. Dei to høgast prioriterte etappane er:

- ny fv. 614 Svelgen – Indrehus og
- bru over Ytre Nordfjord frå Tongane til Biskjelneset og tilførslevegar på sør- og nordsida av fjorden

Ny fv. 614 Svelgen - Indrehus

Vestland fylkeskommune har prosjektert bygging av ny fv. 614 Svelgen – Indrehus. Det skal lagast ein lengre tunnel frå Svelgen til Indrehus og to kortare tunnelar sør for Indrehus i tillegg til noko veg i dagen. Arbeidet er kostnadsrekna av fylkeskommunen, og saka blei behandla i fylkestinget i juni 2020.

Selskapet hadde grunn til å håpe på oppstart av anleggsarbeidet i 2021, etter at fylkestinget i desember året før la inn vesentlege midlar til prosjektet dei fire påfølgande åra. Det var derfor eit stort vonbrot i kystområda i nordre del av Vestland fylke at fleirtalet i fylkestinget utsette oppstart av arbeidet med fleire år. Eit mindretal i fylkestinget stemte for forslag om å komme i gang med anleggsarbeidet i 2021.

Kystvegen Måløy – Florø AS vil oppmode dei folkevalde om å vurdere ei framskunding av oppstarten av arbeidet på anlegget. Det vil bli svært godt motteke i opinionen.

Ny fv. 614 Svelgen – Indrehus er allereie inne i fylkeskommunale planar på samferdslesektoren. Vi minner om at anlegget blei det høgast prioriterte fylkesveganlegget i Sogn og Fjordane då fylkestinget behandla Regional transportplan for 2017-2021. Det må vege tungt når nye prioriteringar skal gjerast for fylkesvegane i den nye fylkeskommunen.

Vi reknar det som sjølvsagt at ny fv. 614 Svelgen – Indrehus blir positivt omtalt i den nye regionale transportplanen. Anlegget må ha høgaste prioritet av fylkesveganlegga i perioden som vi no går inn i.

Kryssing av Ytre Nordfjord

Vi viser til utgreiinga «Kystvegen gjennom Sogn og Fjordane» som blei utarbeidd av Statens vegvesen, region vest i februar 2017. Arbeidet blei gjort etter oppdrag frå Sogn og Fjordane fylkeskommune. I det nemnde dokumentet er kryssing av Ytre Nordfjord omtalt. Ulike alternativ er vurderte.

Kystvegen Måløy – Florø AS går inn for at det skal byggast bru frå Tongane til Biskjelneset. Dessutan må det opparbeidast tilførslevegar frå Hamnen til Tongane i Bremanger kommune og frå Biskjelneset til Almenningsfjellet i Kinn kommune. Dette er det billegate av alternativa som Statens vegvesen utgreidde. Det er også den løysinga som fagetaten tilrådde.

Vi har fått Aas-Jakobsen AS til å utarbeide skisser til korleis fjordkryssinga kan skje. Det er laga ulike illustrasjonar som viser forskjellige brualternativ. Djupneforholda i fjorden er også klargjorde i eigne

framstillingar. Dei viser at det eit godt stykke inn i fjordbassenget, særleg i sør, er lita djupne, noko som vil gjere fundamenteringsarbeidet for brua vesentleg enklare enn om djupna var stor i heile sjøområdet.

Som vedlegg til denne framstillinga følger materialet som Aas-Jakobsen AS har utarbeidd (jf. Bru over Ytre Nordfjord, skisseprosjekt). Der finn ein også kostnadsestimat, som Statens vegvesen har gjort seg nytte av.

Finansiering

Bygging av bru over Ytre Nordfjord og opparbeiding av tilførslevegar på sør- opg nordsida av brua er tenkt finansierte m.a. av ferjeavløysingsmidlar. Vi meiner at prosjektet fell inn under den nemnde ordninga. Når bru er bygd og tilførslevegar er opparbeidde, kan ferjesambandet Måløy – Oldeide leggast ned. Det vil derfor vere naturleg at ein går i dialog med staten for å få i stand ei løysing med ferjeavløysingsmidlar. Dessutann meiner vi at det skal brukast bompengar for å finansiere delar av fjordkryssinga og tilførslevegane. Det kan eventuelt vere aktuelt med eit mindre offentleg bidrag for å sikre den endelege finansieringa av prosjektet.

Siv.ing. Helge Hopen AS har vore engasjert av oss for å gjere analysar og utarbeide trafikk- og finansieringsopplegg for fjordkryssinga og tilførslevegane med basis i Statens vegvesens utgreiing. Materialet frå Helge Hopen AS følger vedlagt (jf. Trafikk- og finansieringsanalyse).

Det blei i 2014 lagt til grunn ein anleggskostnad for bygging av bru og tilførslevegar på 2,5 mrd. kr, eksklusiv meirverdiavgift.

Helge Hopen AS har i 2019 esitmert bompengebidraget til ca. 1 mrd. kr. Kystvegen Måløy – Florø AS meiner at dette bidraget gjerne kan aukast.

Vi har registrert klart positiv haldning til bompengefinansiering av utbygginga i Bremanger kommune og Kinn kommune. Saka har vore prøvd i kommunale organ tidlegare - før ein hadde så omfattande og konkrete planar som no. Det er ingen grunn til å tru at haldninga til brukarfinansiering er mindre positiv no. Saka om kommunal behandling av bompengespørsmålet vil bli fremma om heller kort tid.

Kystvegen Måløy – Florø AS meiner at bru over Ytre Nordfjord og bygging av tilførslevegar på begge sider av brua må få ei positiv og konkret omtale i den nye regionale transportplanen. Det har svært mykje å seie for den vidare framdrifta i prosjektet.

Vi ønsker lykke til med det vidare planarbeidet og står gjerne til teneste om det er behov for det.

Med helsing

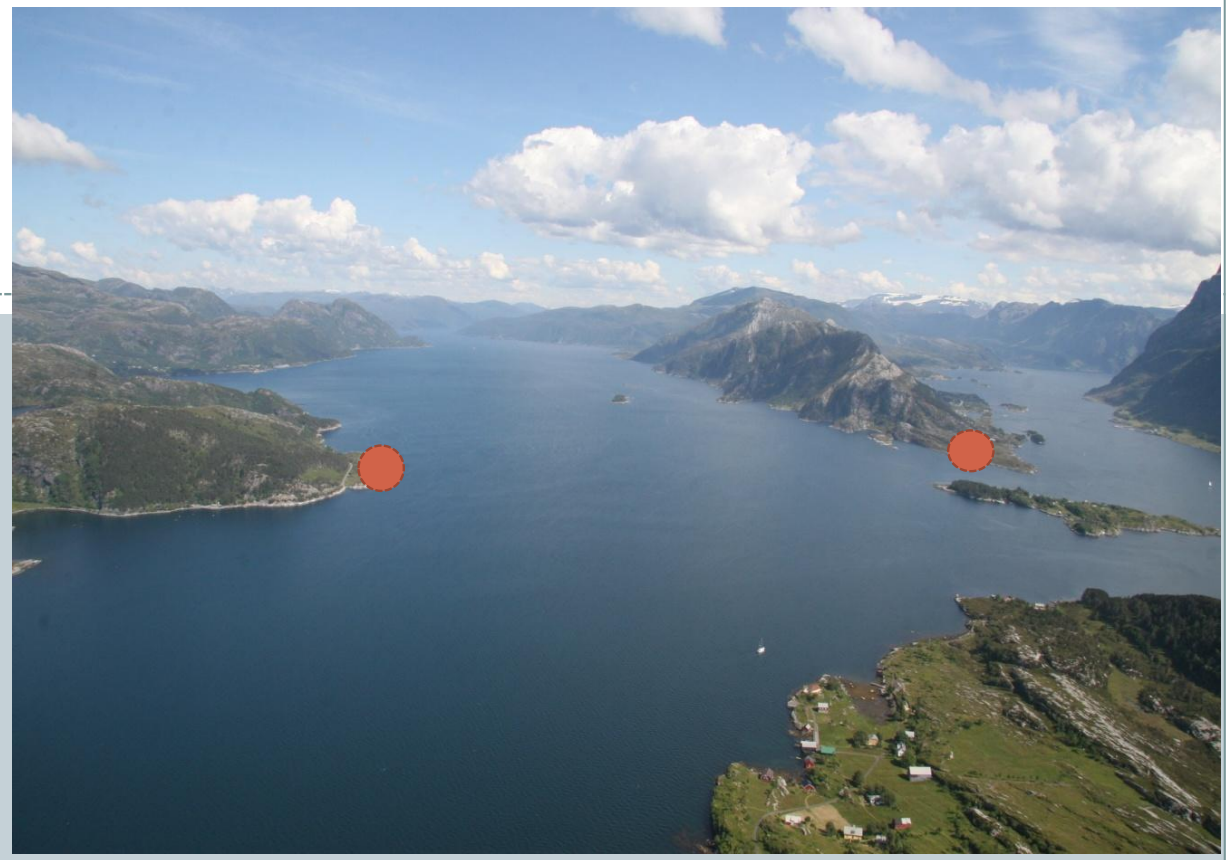
Kystvegen Måløy – Florø AS

Reidar Sandal
styreleiar

Vedlegg

- Bru over Ytre Nordfjord, skisseprosjekt utarbeidd av Aas-Jakobsen AS (januar 2014)
- Trafikk- og finansieringsanalyse utarbeidd av siv.ing. Helge Hopen AS (juni 2019)

Bru over ytre Nordfjord



SKISSEPROSJEKT
AAS-JAKOBSEN
JANUAR 2014

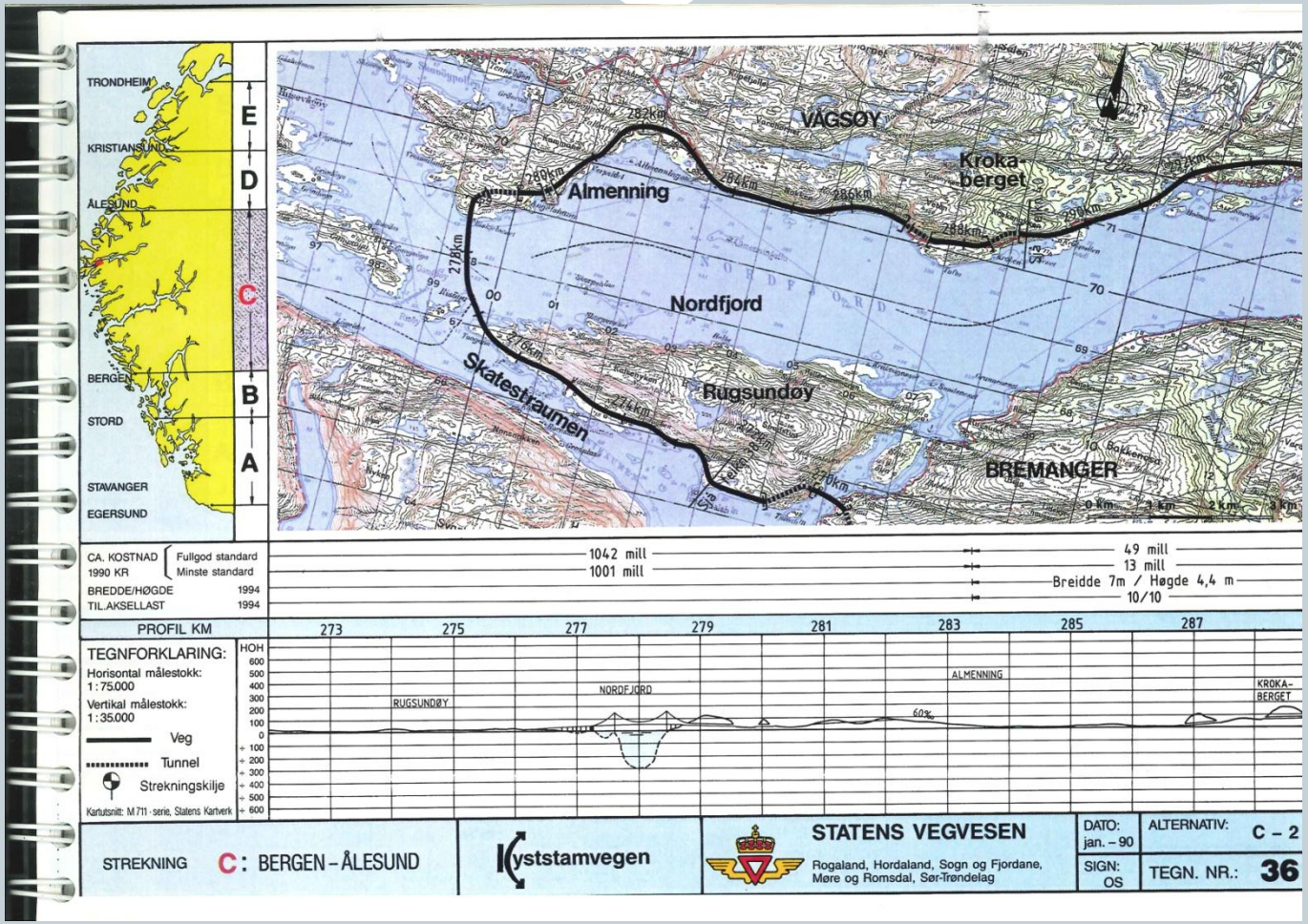
45- min. regionen
Kystvegen Måløy - Florø

- Skisseprosjekt for bru over ytre Nordfjord
- Aas- Jakobsen AS, rådg.ingeniør
- Ytre Nordfjord krysses med bru
- mellom Tongane på Rugsundøy i Bremanger
- til Biskjelneset i Vågsøy i nord
- vurderinger av rådg.ing. Ragnar Hagen

Brustedet

- Tunnel og veg til Rv 15 i Vågsøy
- Lengde ca. 3 km
- Brulengde 1840 m
- Veg til kryss FV 616 Hamnen på Rugsundøy
- Lengde ca. 2 km

Kyststamvegen ytre trase 1990, fylkestingene i M&R og S& Fj. Gikk inn for denne traseen.



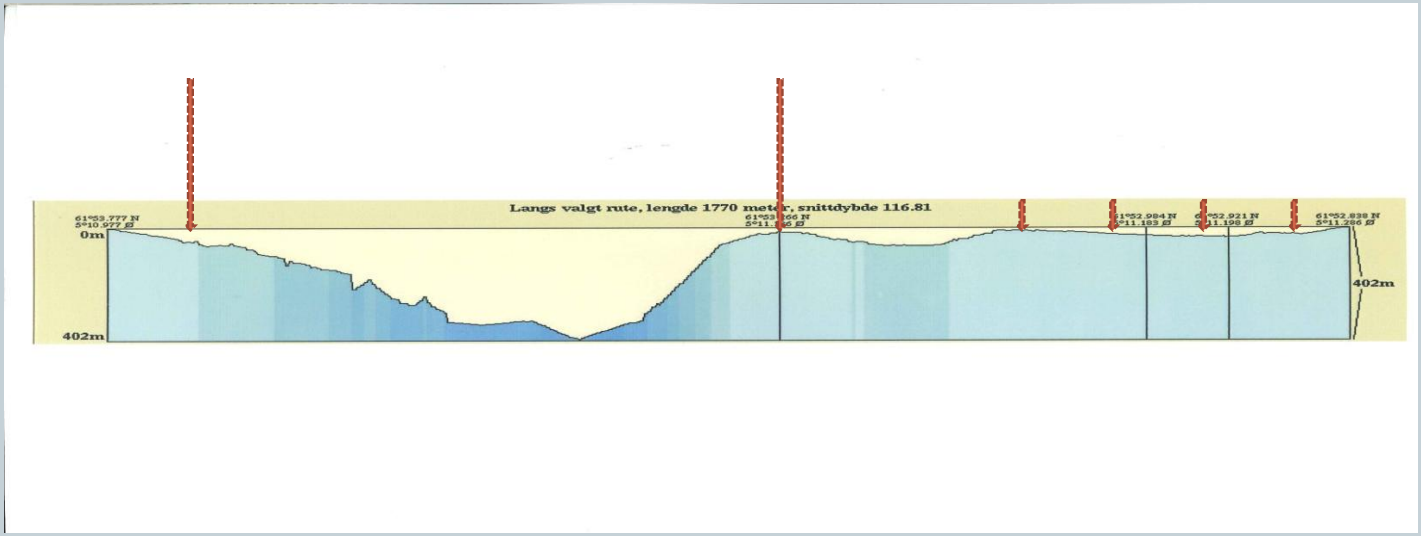
Landfester

- Biskjelneset
- Tunnel og veg til RV 15
- Lett stigende terreng
- Fjellgrunn
- Planlagt dypvannskai

- Tongane
- Veg til FV 616 ved Hamnen
- Flatt terreng
- Fjellgrunn
- Fort fra 2. verdenskrig

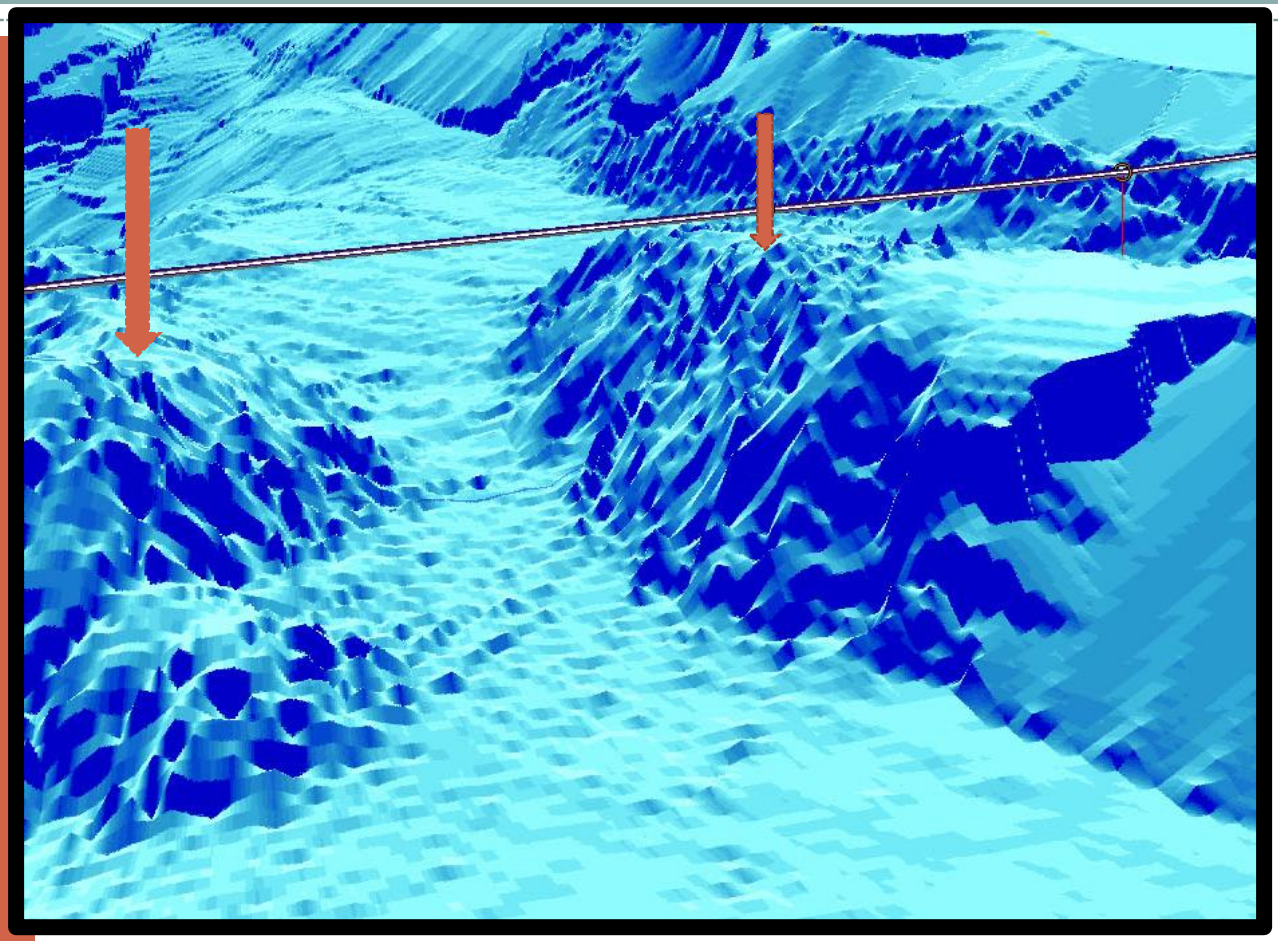
Sjøbunn

- Lengdeprofil fra detaljerte kartplottinger
- Største dyp ca. 400 m
- Grunt midtfjords med 15 m dybde til fjell
- Fra grunne og sydover til Tongane varierende dybde



Detaljert bunnkart med gode fundamenteringsforhold

West Dykkerservice



3D sjøkart, søndre del hovedsøyle til venstre

Geologi

Biskjelneset

- Gneis med foldinger
- en del oppsprekking

Tongane

- Gneis med horisontale lag og lite foldinger
- Lite oppsprukket

Veg og seilingsdata

75 m maks høyde i senter

70 m fri høyde i 300 m bredde

50 m fri høyde i 800 m bredde

Min. seilingsdyp 20 m

Seilingsdyp i senterfelt over 100 m

Innseiling Nordfjord dybde 100 m i 500 m bredde

Hardangerbrua høyde 55 m

Dalsfjordbrua høyde 35 m

- Vegklasse H2, hovedveg
- ÅDT 2000
- Dim. hastighet 80 km/t
- Atskilt gang og sykkelbane
- Vegbredde 7.5 m
- Gangvegbredde 3.0 m
- Skulderbredde 0.75 m
- Totalbredde 12.0 m
- Maksimal stigning 8 %

Alternativ med hengebru

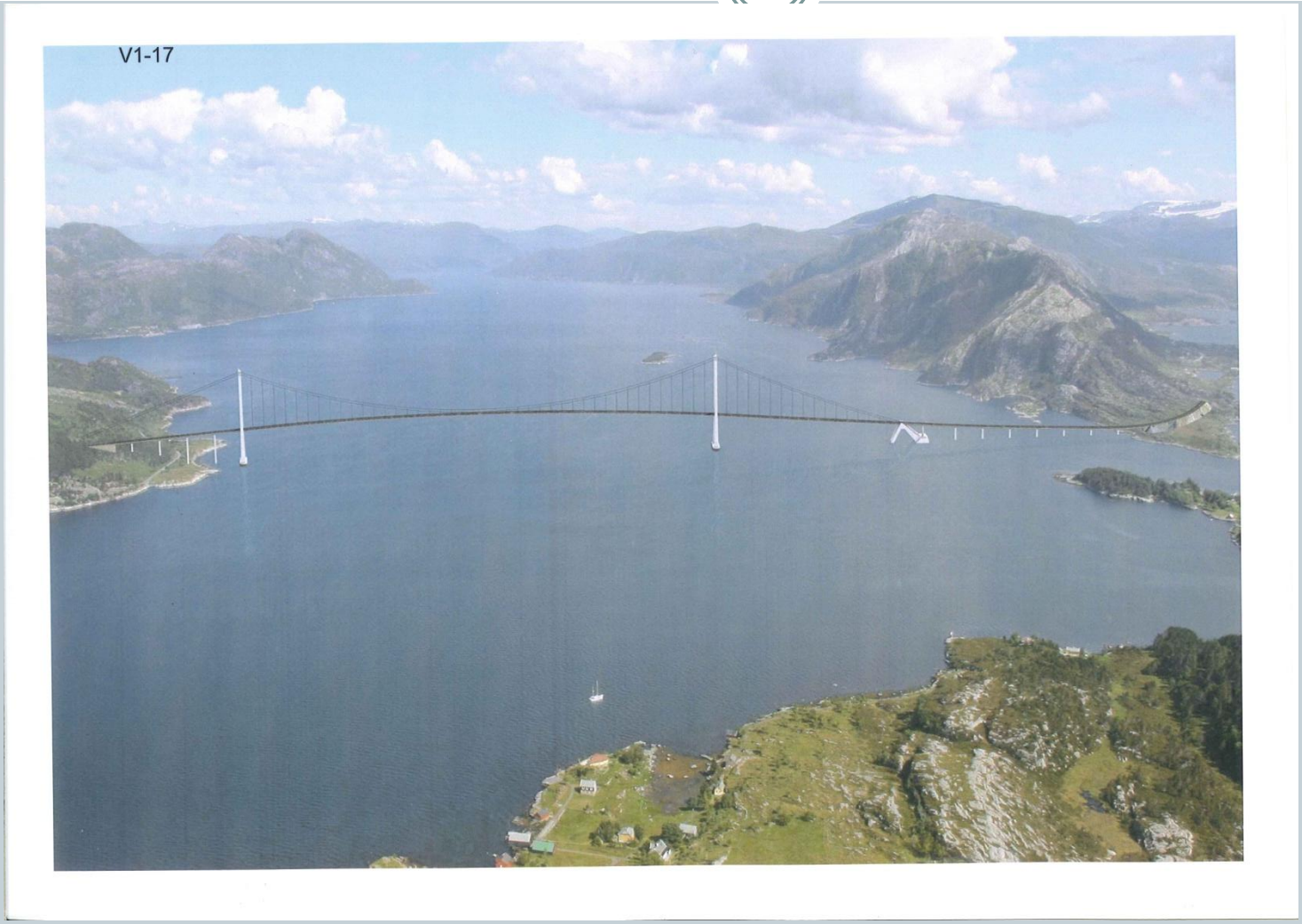
Alternativ 1

- spennvidde 860 m
- totaltallengde 1840 m
- tårnhøyde 171 m
- entreprisekostnad 1.51 mrd
- mva 0.38 mrd
- adm / reserve 0.54 mrd
- **Totalkostnad 2.43 mrd**

Alternativ 2

- spennvidde 980
- totallengde 1840 m
- tårnhøyde 183 m
- entreprisekostnad 1.51 mrd
- mva 0.38mrd
- adm / reserve 0.53 mrd
- **Totalkostnad 2.42 mrd**

Alt. 1 , hengebru 860 m spenn

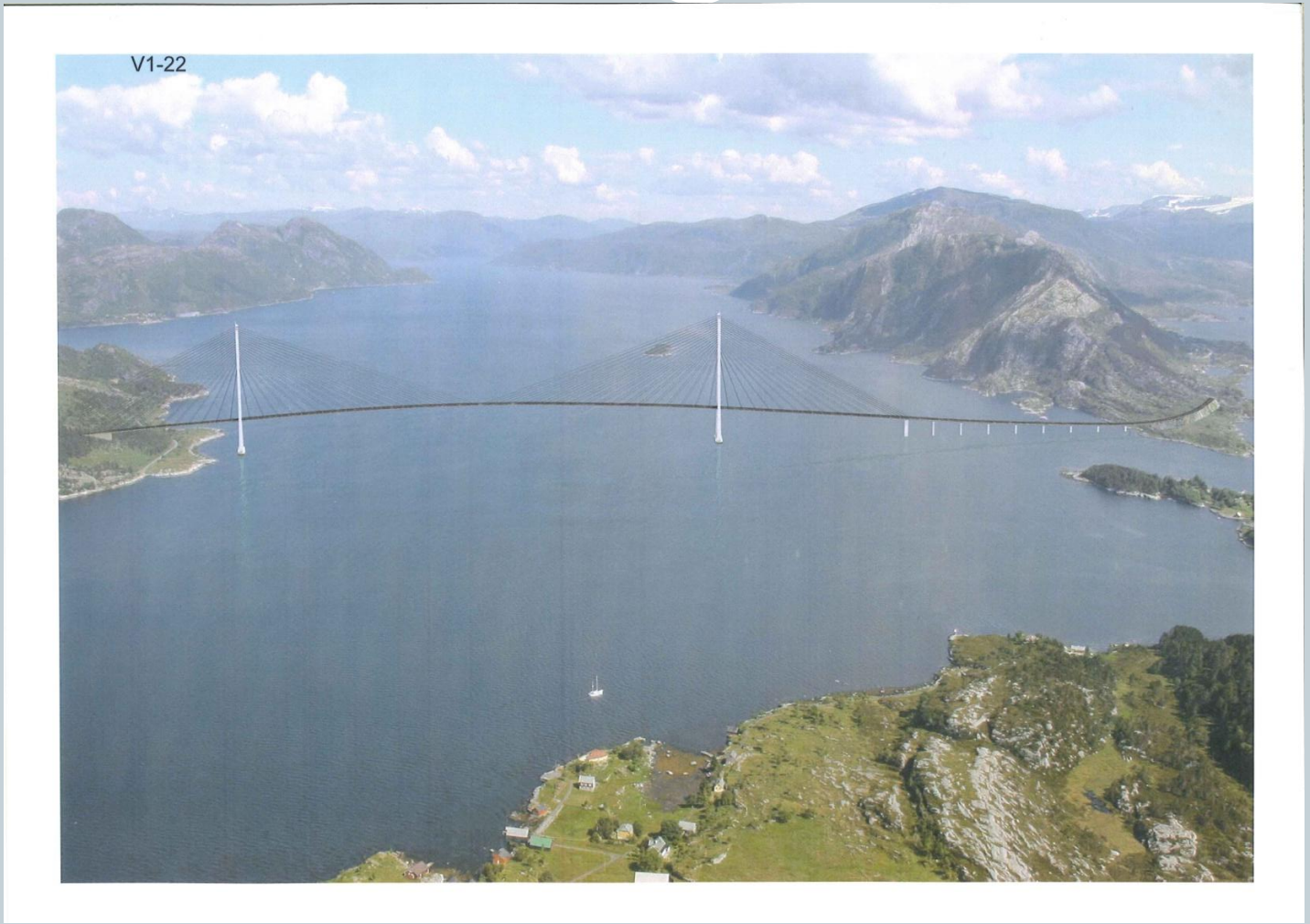


Alt. 1, hengebru 860 m spenn, 3D

Alternativ 3, skråkabelbru

- spennvidde 860
- totallengde 1840 m
- tårnhøyde 236 m
- entreprisekostnad 1.53 mrd
- mva 0.38 mrd
- adm / reserve 0.54 mrd
- **Totalkostnad** **2.45mrd**

Alt 3 : Skråkabelbru ytre Nordfjord



Alternativ 3, skråkabelbru 860 m, 3D

Felles for alle alternativ

- Ingen vesentlige kostnadsforskjeller
- Bygges med kjent teknologi
- Gode fundamenteringsforhold i sjø
- Gode fundamenteringsforhold på land
- Ingen bebyggelse ved landfester
- Kort tilknytning til hovedveg begge sider
- Gode montasjeforhold i beskyttet farvann i sjø
- Brua ligger rett innenfor hovedskipsleia langs kysten

Viadukter

Spennvidde 50 m

- Antall fund på fjell 4
- Antall fund på peler 7
- Kassehøyde 3.0 m
- Lengde 430 m
- **Kostnad 197 mill**

- Fordel :
- **lavest kostnad**
- **10 % - 20 mill**

Største spennvidde 84 m

- Antall fund på fjell 2
- Antall fund på peler 4
- Kassehøyde 4.6 m
- Lengde 430 m
- **Kostnad 217 mill**

- Fordel :
- **Mindre undervannsarbeid**
- **Mindre usikkerhet**

Sammenliknbare hengebruer hovedspenn

• Stordabrua	677 m	2001
• *Bru ytre Nordfjord*		
• *Alternativ 1*	*860 m*	
• *Alternativ 2*	*980 m*	
• Askøybrua	885 m	1992
• Hardangerbrua	1310 m	2013

Sammenliknbare skråkabelbruer

• Skarnsundbrua	530 m	1991
• *Bru ytre Nordfjord*	*860 m*	
• Normandie Bridge, Frankrike	926 m	2010
• Tatara Bridge, Japan	890 m	1999
• Russki Bridge, Russland	1104 m	2012

Videre framdrift

Tekniske planer

- Kommuneplan
- Reguleringsplan
- Trafikkanalyse
- Geologiske undersøkelser
- Nytte / kostnadsanalyse
- Bruplan
- Plan tilstøtende veger
- Plan for containerhavn

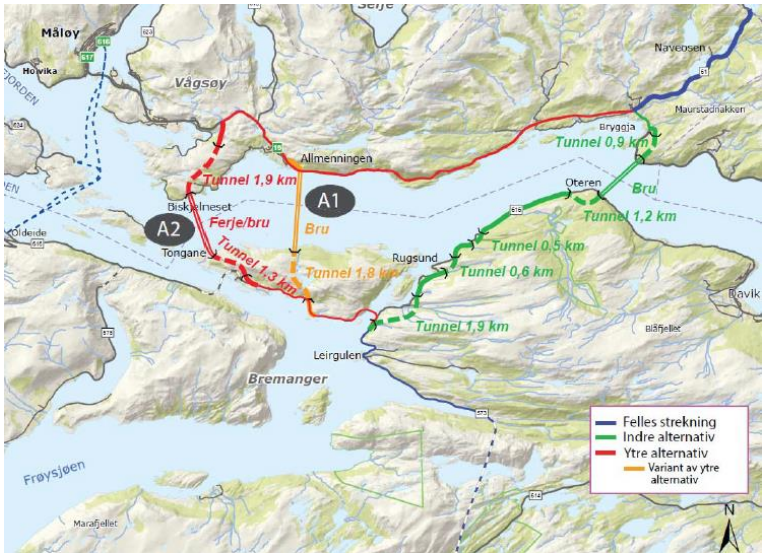
Selskapet

- Egenkapital selskapet
- Finansieringsplan
- Bompengeselskap
- Utbyggingsselskap
- Statens vegvesen bygger

Elegant brukryssing av ytre Nordfjord

Sivilingeniør Helge Hopen AS

Kystvegen Måløy – Florø



Oppdatert trafikk- og finansieringsanalyse

Bergen, 7.6.2019

INNHALD

1 INNLEIING 2

2 BAKGRUNN 3

3 LØYSING OG KOSTNADER 4

3.1 TIDLEGARE LØYSINGSALTERNATIV 4
3.2 NYE VURDERINGAR 5
3.3 OPPDATERT VURDERING 6

4 TRAFIKKGRUNNLAG 7

4.1 TIDLEGARE KALKYLAR 7
4.2 NYE UTGREIINGAR 8
4.3 OPPDATERT VURDERING 8

5 FINANSIERING 10

5.1 FINANSIERINGSMODELL 10
5.2 FERJEAVLØYSINGSMIDLAR 10
5.3 BOMPENGAR 11
5.4 SAMLA VURDERING 11

1 INNLEIING

Kystvegen Måløy – Florø AS arbeider for å realisere eit framtidsretta vegsamband langs kysten mellom Måløy og Florø. I 2014 vart det utarbeidd trafikk- og finansieringsanalyse for to hovudalternativ for Kystvegen mellom Måløy og Florø:

- ei løysing med innkorting av ferjesambandet over Ytre Nordfjord, tunnel Svelgen-Indrehus samt utbetringar på eksisterande veg
- ei løysing basert på fast vegsamband over Ytre Nordfjord.

Trafikk- og finansieringsanalysen vart utført av Sivilingeniør Helge Hopen AS i samarbeid med Rambøll Norge AS på oppdrag frå Kystvegen Måløy – Florø AS.

Oppdragsgjevar har bedt om ei oppdatering av analysen pr. 2019 med utgangspunkt i nye trafikktal og trasevurderingar i Statens vegvesen sin utgreiing av Kystvegen frå februar 2017, og endringar i rammene for bruk av ferjeavløysingsmidlar.

Denne rapporten summerer opp oppdaterte trafikk- og finansieringskalkylar.

Bergen 7.6.2019

2 BAKGRUNN

Kystvegen Måløy–Florø er basert på ein visjon om ein samanhengande bu- og arbeidsmarknadsregion for 45.000–50.000 menneske der det er ikkje meir enn 45 minutts reisetid mellom dei ulike sentra i regionen.

Utviklinga av vegsambandet mellom Måløy og Florø inneheld tiltak for innkorting av eksisterande veg og utbetring av vegstandard. På sikt er det mål om ferjefritt vegsamband ved å byggje bru over Ytre Nordfjord.

Vegtiltaka mellom Måløy og Florø ein del av samla plan for Kystvegen Ålesund–Bergen og er vurdert å vere nøkkelen til å oppnå folketalsvekst og utnytting av eit stort potensial for næringsutvikling langs kysten av Sogn og Fjordane. Visjonen er å byggje ein ny vekstregion i Sogn og Fjordane som kan trekkje til seg folk og nye næringslivssatsingar på linje med andre vekstregionar langs kysten.

Fylkestinget fatta i desember 2009 følgjande vedtak om realisering av kystvegen Måløy–Florø:

«a) Fylkestinget meiner ei rask realisering av 45-minuttarsregionen (samanhengande kystveg Måløy–Florø) vil vere svært viktig for å skape vekst og utvikling knytt til næringsliv på kysten av Sogn og Fjordane, og er ei naturleg vidareføring av Bremangersambandet del 2.

b) Fylkestinget stør kravet om ein statleg regionbyggingspakke for 45-minuttarsregionen, og vil arbeide opp mot statlege styresmakter for å få ein slik pakke realisert.

c) Fylkeskommunen vil samarbeide med berørte kommunar om å få fram eit finansieringsopplegg som syner korleis prosjektet kan realiserast i neste tiårsperiode gjennom finansiering utanom fylket sine ordinære investeringsmidlar, mellom anna gjennom utvida brukarfinansiering og statleg regionbyggingspakke.

d) Fylkestinget er innstilt på å avsette midlar til planlegging av vegparsellane i 45-minuttarsregionen i første del av planperioden (2010–13).»

Eit viktig grunnlag for å kome i posisjon i forhold til igangsetting av formelt planarbeid og sikre prioritering i nasjonale og regionale transportplanar, er å påvise realistiske finansieringsplanar.

I den samanheng er det naudsynt å dokumentere trafikkgrunnlag og vurdere alternative finansieringsmodellar, mellom anna gjennom bruk av innsparte ferjeavløysingsmidlar, momskompensasjon og alternative renteføresetnader.

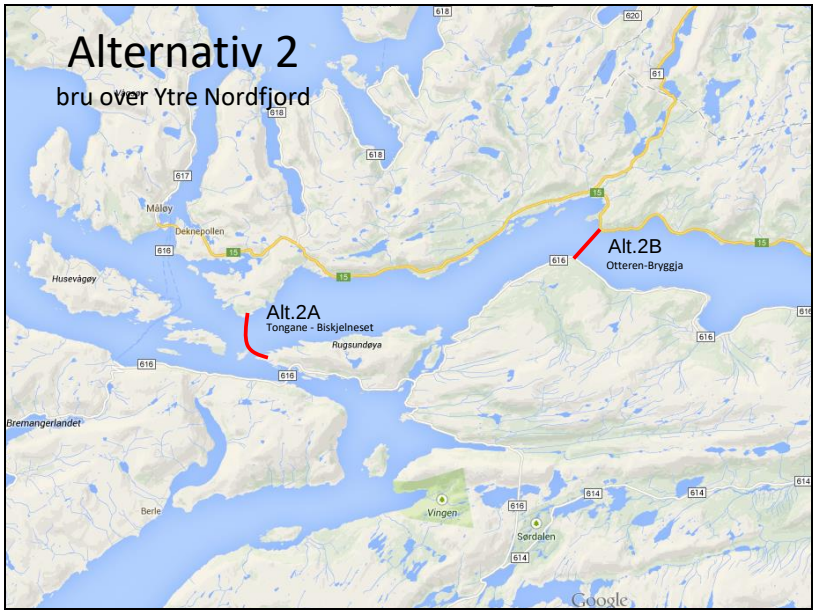
I det etterfølgjande vert det sett nærare på oppdatert trafikkgrunnlag og alternative finansieringsmodellar for bygging av fast vegsamband (bru) over Ytre Nordfjord.

3 LØYSING OG KOSTNADER

3.1 Tidlegare løysingsalternativ

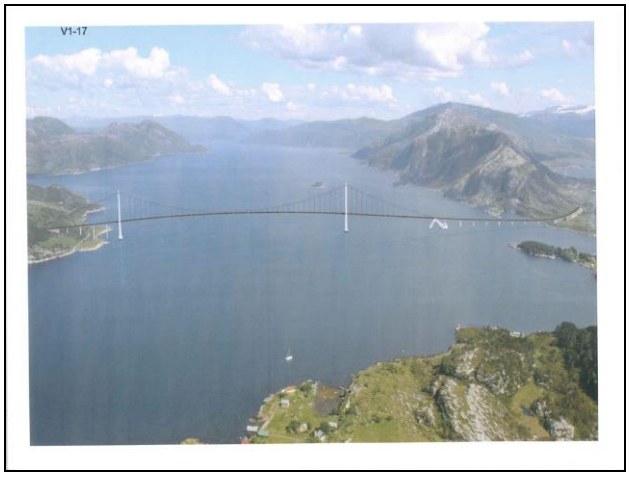
I trafikkanalysen frå 2014 vart det vurdert to ulike traséalternativ for ny bru over Ytre Nordfjord:

Alternativ 2A, Tongane - Biskjelneset (vestre trasé)
Alternativ 2B, Otteren-Bryggja (østre trasé)



Figur 1. Alternative traséar for kryssing av Ytre Nordfjord med bru (trafikkanalyse 2014).

Når det gjeld teknisk løysing og kostnadsoverslag vart det tatt utgangspunkt i skisseprosjekt/utgreiing frå Aas-Jakobsen / rådg. ing. Ragnar Hagen frå januar 2014. Her er alternativ 2A greidd ut i to variantar som hengebru med ulik spennvidde. Totalkostnaden var i 2014 estimert til ca. 2,4 mrd. kr.



Figur 2. Illustrasjon av ny hengebru over Ytre Nordfjord med spenn på 860 meter, traséalternativ 2A (Aas-Jakobsen / R. Hagen, januar 2014).

Når det gjelder tilførselsvegar til ny bru vil kostnadene vere avhengig av kva for vegløysing som vert lagt til grunn. Det er mogleg med rimelege løysingar basert på mest mogleg veg i dagen – eller dyrare variantar der mykje av tilførselsvegane går i tunnel.

Førebels kan kostnadsoverslaga for tilførselsveg estimerast til eit sted mellom 200 og 500 mill.kr. I det vidare er det tatt utgangspunkt i rimelegaste løysing.

Kostnadstal som grunnlag for finansieringsanalysen var pr. 2014 som følgjer:

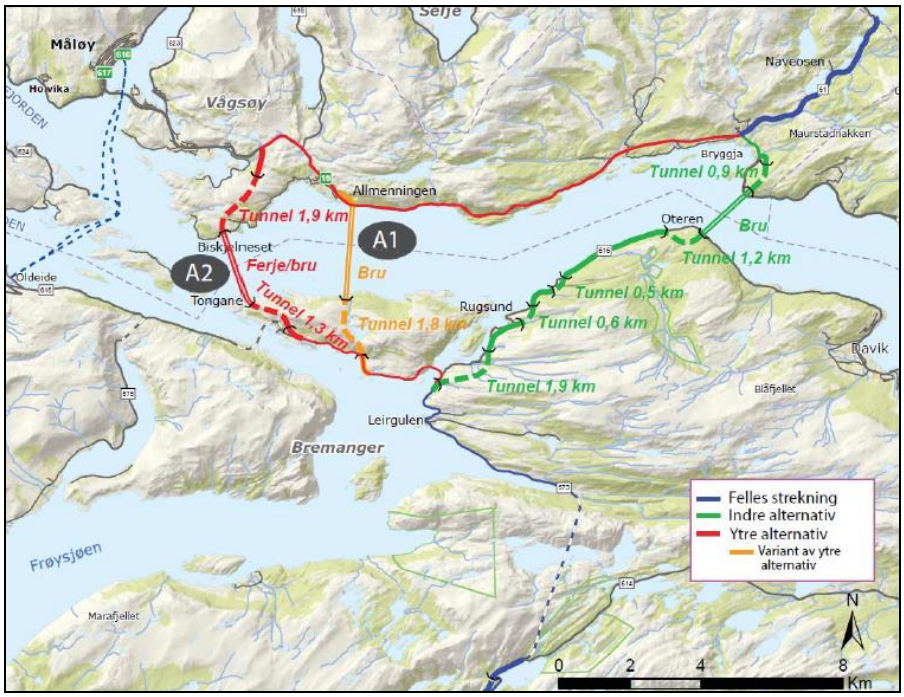
Anleggskostnader, alt 2 A	Mill.kr.
Hengebru	2 420
Tilførselsvegar	202
Sum	2 622
Sum ekskl. mva.	2 209

Alternativ 2B, Otteren-Bryggja er ikkje vurdert vidare. I notat frå Aas-Jakobsen AS datert 18.6.2014 vart det peika på utfordringar med ei spennlengde på ca. 1.600 m. Basert på ei grov vurdering er det estimert ein anleggskostnad som er 2 – 2,5 gangar kostnaden i alternativ 2A.

3.2 Nye vurderingar

Statens vegvesen har i ny utgreiing av Kystvegen frå februar 2017 vurdert alternative løysingar for kryssing av Ytre Nordfjord. Statens vegvesen tilrår ytre alternativ der fleire alternative trasear for fjordkryssing kan vere aktuelle. Vidare planlegging og avklaring av trase vil skje gjennom ein kommuneplan.

Når det gjeld variantane for kryssing i ytre alternativ, er førebels tilråding alternativ A2, Tongane - Biskjelneset



Figur 3. Alternative trasear for kryssing av Ytre Nordfjord som er vurdert i utgreiinga frå Statens vegvesen 2017. Førebels tilråding er alternativ A2.

I delrapporten frå Statens vegvesen om «Alternative trasear Kystvegen Sogn og Fjordane» frå februar 2017 vurdert alternative bruløysingar i ytre alternativ som følgjer:

«I påbyrja kommunedelpanarbeid med kryssing av Nordfjorden ved Tongane – Biskjelneset er det vurdert ulike variantar for bruplassering, ferjeleier og tilførselsvegar. I denne utgreiinga er det valt å rekne på ei av løysingane, medan kommuneplanarbeidet må ta avgjerda på kva som er den beste løysinga innanfor dette alternativet. Andre trasear er ikkje vurdert i denne utgreiinga. Det er kome innspel til ei alternativ bruløysing til Tongane – Biskjelneset. Løysinga har to kortare bruer frå Tongane, vestover via Risøya til Gangsøya. Deretter kryssar ein med lang bru over Nordfjorden til Vemmelsvika. Her er fjorden smalare enn ved Tongane-Biskjelneset. Løysinga kan gjere det mogleg å etablere fastlandssamband til Husevågøy, og soleis avløyse ferja Husevågøy – Måløy. Utfordringane med alternativet er å få stor nok seglingshøgde i Nordfjorden. Dette kan føre til ei relativt lang bru totalt sett. Lengste spenn bli noko over 900 m, mot 860 m på hengebru Tongane - Biskjelneset. I tillegg kan det vera utfordrande å få til eit kryss med veg ned til Gangsøya, då dette må ligge mellom to bruer. Alternativet er likevel interessant, då det avløyser ei ferjestrekning. Det kan difor vera interessant å vurdere denne traseen grundigare, som alternativ til Tongane – Biskjelneset, dersom det vert vedteke bru i denne korridoren.»

Statens vegvesen sitt kostnadsoverslag for brua er 2,8 mrd. kr (side 117 i utgreiinga):

Tabell 8-5: Parsellar på kystvegen som vert tilrådd utbetra på strekninga Sørdalen-Naveosen. Statens vegvesen 2017.

Parsell	Tiltak	Kostnadar
Rugsundøya – rv. 15	Byggetrinn 1 – Nytt ferjesamband	1 mrd. kr
Rugsundøya – rv. 15	Byggetrinn 2 – Bru	2,8 mrd. kr
Bryggja–Naveosen	Utbetre det dårlegaste partiet på strekninga	Ikkje rekna ut*

3.3 Oppdatert vurdering

Kostnadene for bru over Ytre Nordfjord er vanskeleg å estimere før ein har starta opp formelt planarbeid med kommunedelplan og anslags-berekning av ulike alternativ. Forprosjektet frå Aas-Jakobsen / rådg. ing. Ragnar Hagen frå januar 2014 er eit av haldepunkta pr. i dag.

Kostnadstala frå 2014 for bru og tilførselsvegar er oppjustert til 2019-kroner på grunnlag av SSB sin byggekostnadsindeks for veganlegg 2014-2019 (+ 15%). Førebels kostnadstal for ny bru over Ytre Nordfjord er med dette rekna til ca. 2.5 mrd. 2019-kr. ekskl. mva

Statens vegvesen har i utgreiinga for Kystvegen stipulert kostnadene til ca. 2.8 mrd. kr. (inkl. mva.). Dette underbygger rimeleg samsvar mellom kalkylane.

Samla vurdert vert det lagt til grunn ein stipulert anleggskostnad på 2,5 mrd. kr. ekskl. mva.

Kostnadstala må reknast som svært uvisse på dette planstadiet.

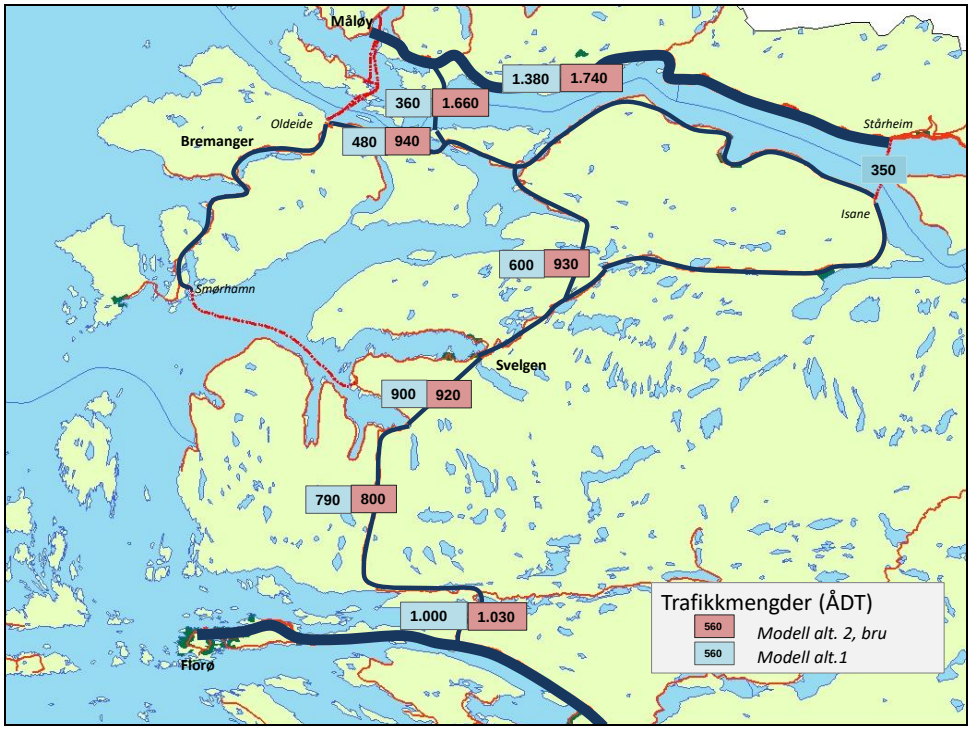
Det kan leggjast til at dersom ein kan få til ei traseløysing via Gangsøya som kan gje fast vegsamband til Husevågøy vil storleiken på ferjeavløysingsmidlane verte større enn eit samband mellom Tongane og Biskjelneset. Kostnadene for denne traseen må såleis vurderast opp mot kva dette kan gje av meirinntekter i form av ferjeavløysingsmidlar når ein startar formell planprosess.

4 TRAFIKKGRUNNLAG

4.1 Tidlegare kalkylar

Trafikkvurderingane frå 2014 var basert på trafikkteljingar og utrekningar med Statens vegvesen sin regionale transportmodell for Region Vest (RTM vest).

Trafikkprognosen for fast vegsamband over Ytre Nordfjord føresett i utgangspunktet gratis bru, dvs. ingen bompengar. Dette er ein illustrasjon på langsiktig trafikkpotensiale. I kapittel om finansiering vert det rekna på forventa trafikkavvising på grunn av bompengar.



Figur 4. Utrekna trafikkmengd på ny bru over Ytre Nordfjord (alt. 2). Trafikknivå 2013. Ingen bompengar.

Utrekningane syner eit trafikkpotensiale på 1.600 -1.700 ÅDT på brua over Ytre Nordfjord pr. 2013 (utan bompengar).

Trafikkanalysen syner at det er først om fremst lokal- og regionaltrafikken mellom Bremanger og Vågsøy (Måløy) som aukar. Den relative trafikkauken mellom Ytre Bremanger og Måløy er stor. Det er indikasjon på endring i trafikkmønster til/frå Svelgen (meir trafikk i retning Måløy, mindre i retning Florø). Dette medfører isolert sett redusert trafikk på Fv.614 sør for Svelgen. Samstundes er det venta auke i regional trafikk mellom Måløy og Florø/Førde. Ser ein desse to endringane i samanheng så kan det forklare uendra trafikknivå på Fv.614 sør for Svelgen.

Trafikkprognosen ved ny bru over Ytre Nordfjord føreset nedlegging av ferjesambandet Stårheim-Isane. Trafikkberekningane syner eit redusert trafikkgrunnlag for brua på ca. 200 ÅDT dersom Stårheim-Isane skal oppretthaldast

4.2 Nye utgreiingar

4.2.1 Statens vegvesen, utgreiinga av Kystvegen (februar 2017)

Statens vegvesen har i «Trafikknotat Kystvegen Sogn og Fjordane» av februar 2017 rekna potensielt trafikkgrunnlag for bru over Ytre Nordfjord til mellom ca.1.500 og 1.900 ÅDT med dagens trafikknivå, avhengig av traseval og føresetnader for resten av Kystvegprosjektet. Berekningane gjeld utan bompengar og trafikkprognose frå 2024, og utan nedlegging av Stårheim - Isane.

Berekningane underbyggjer at tidlegare kalkyle på ca. 1.660 ÅDT pr. 2013 med nedlegging av Stårheim-Isane er eit rimeleg anslag, og det kan konkluderast med at dei nye utrekningane støtter opp om tidlegare kalkylar.

4.2.2 Utgreiing av Rovdefjordsambandet (Norconsult 2018)

Utgreiinga av Rovdefjordsambandet (Norconsult 2018) gir ikkje direkte resultat knytt til ringverknader for kryssing av Ytre Nordfjord, men underbyggjer at bygging av Kystvegen har potensiale for sterk regional utvikling, mellom anna vekst i lengre reiser. Dette kan betraktast som ein støtte til den trafikkveksten som er rekna for kryssinga av Ytre Nordfjord og dei prognosane som ein her legg til grunn. Utdrag frå rapportens hovudkonklusjonar:

«En realisering av Rovdefjordsambandet har i seg et potensial for lokal utvikling. Da ligger vekst i trafikk som en effekt av dette. Dette bekreftes gjennom modellberegningene og understrekes gjennom den kvalitative diskusjonen. Analyseområdet blir et «nytt/endret og mer attraktivt område» for bosetting, for næringslivsaktivitet og for positiv vekst i samfunnet generelt. Men i hovedsak lokalt. En realisering av Rovdefjordsambandet sammen med de andre tiltakene i analysen har derimot i seg et potensial for også større regional utvikling. Her ser man stor vekst i trafikk, spesielt lengre reiser. Dette viser at fv. 61 kan bli en attraktiv regional reiserute, som også medfører større aktivitet langs denne ruten. Med potensial for bosetting og næringsutvikling som søre Sunnmøre ikke opplever med dagens infrastruktur.»

4.3 Oppdatert vurdering

Tidlegare utrekning av trafikkgrunnlag pr. 2013 vert lagt til grunn for oppdaterte trafikkføresetnader pr. 2018 ved å justere tala med registrert trafikkvekst 2013-2018.

Trafikktal frå Nasjonal vegdatabank syner følgjande trafikkutvikling i perioden 2013-18:

Trafikkvekst 2013-2018	Prosent vekst
rv.15 Måløybrua	6 %
rv.15 Totland	9 %
fv.616, Bortnetunnelen	16 %
fv.616, Måløy-Oldeide	14 %

På bakgrunn av ei samla vurdering av desse registreringane ver trafikktala pr. 2013 oppjusterte til 2018- nivå med 10%.

Forventa trafikkgrunnlag for ny bru over Ytre Nordfjord pr. 2018 vert med dette ca. 1.800 ÅDT (utan bompengar og med nedlegging av Stårheim-Isane).

Trafikkgrunnlag med bompengar vert justert tilsvarande:

Alt. låg: ca. 1.300 ÅDT
Alt. høg: ca. 900 ÅDT

Alternativ høg og låg vert lagt til grunn i ulike rekneeksempel med alternative takstnivå for bompengane.

5 FINANSIERING

5.1 Finansieringsmodell

Det vert lagt til grunn tilsvarande finansieringsmodell som for prosjektet fv.659 Nordøyvegen i Møre og Romsdal. Utgangspunktet er at prosjektet er eit fylkesveganlegg som vert finansiert med:

- Fylkeskommunale midlar
- Bompengar

Det er lagt til grunn at eit bompengeselskap vil stå for låneopptak av det som vil vere bompengebidraget i finansieringa. Resten av finansieringa vert dekka av fylkeskommunen.

Kostnadene for fylkeskommunen må sjåast i samanheng med at fylkeskommunen vil få refundert mva.-kostnadene av staten, samt motta ferjeavløysingsmidlar i opp til 40 år.

Fylkeskommunen vil vere ansvarleg for nødvendige låneopptak for å finansiere prosjektet, uavhengig av storleiken på framtidige ferjeavløysingsmidlar.

5.2 Ferjeavløysingsmidlar

Det vert lagt til grunn at prosjektet fell inn under ordninga med ferjeavløysingsmidlar. Storleiken på midlane er ikkje avklart. Førebels utrekning av ferjeavløysingsmidlane kan ein få ved at fylkeskommunen rettar ein førespurnad om dette til Kommunal- og Moderniseringsdepartementet.

Det er fleire faktorar som er avgjerande for utrekning av normerte ferjekostnader som vil danne grunnlaget for avklaring av aktuelle beløp:
- ferjestrekninga sin lengde
- trafikkgrunnlag
- om heile eller delar av sambandet vert nedlagt
- om fleire ferjesamband vert nedlagde (t.d. Stårheim-Isane)
- kalkulerte vedlikehaldskostnader på veg- og bruanlegget som vil erstatte ferja

Departementet har også reglar knytt til bruk av midlane:
- dei kan ikkje nyttast til å dekkje finansieringskostnader for t.d. bompengelån
- dei kan ikkje utgjere meir enn akkumulerte anleggskostnader for ny bru (med fradrag for mva. og bompengedel av finansieringa)

Det er på denne bakgrunn ikkje mogleg å stipulere storleiken på ferjeavløysingsmidlane før det er retta ein formell førespurnad om dette til departementet.

Basert på andre ferjeavløysingsprosjekt og ei grov vurdering av kriteria for ferjeavløysing kan ein som rekneeksempel leggje til grunn eit årleg bidrag på mellom 20 og 30 mill.kr.

Det vert understreka at dette er svært uvisst og berre eit rekneeksempel.

5.3 Bompengar

Basert på oppdatert trafikkprognose og alternative føresetnader omkring takstnivå er det rekna ut at prosjektet kan levere eit bompengebidrag på ca. 1,0 mrd. kr.

Kalkyla er baserte på følgjande føresetnader i to berekningsalternativ:

Føresetnad	Alt. 1	Alt. 2
Takstnivå	Som dagens ferjetakst	Dagens ferjetakst + 40%
Trafikkgrunnlag (2018-nivå)	1.300 ÅDT	900 ÅDT

Kalkylane har følgjande felles føresetnader:

Byggjetid:	2026-2029
Opning:	2030
Årleg trafikkvekst:	0,5% 2019-2029, 1,5% etter opning fram til 2040, deretter 0%
Lånerente:	5,5% første 10 år, deretter 6,5%
Nedbetalingstid:	15 år

Finansieringsberekningane syner at med desse føresetnadene vil bompengebidraget vere:

- 950 mill. kr. i alt. 1
- 1.050 mill.kr. i alt. 2

Kalkylane syner at potensiell redusert trafikkgrunnlag på grunn av høge takstar kan gje stor trafikkavvising slik at netto bompengebidrag ikkje aukar vesentleg sjølv om takstane aukar samanlikna med ferjetaksen. Dette kan indikere at det kan vere fornuftig å leggje opp til å halde takstane om lag på same nivå som noverande ferjetakst.

Samla vurdert kan bompengebidraget på denne bakgrunn estimerast til ca. 1,0 mrd kr.

5.4 Samla vurdering

Oppsummering av mogleg finansieringsplan vert som følgjer:

Førebels kostnadsoverslag:	2,5 mrd kr. (ekskl. mva)
Bompengebidrag:	1,0 mrd. kr.
Fylkeskommunal finansiering:	1,5 mrd. kr.

Tala er grove og inneheld stor uvisse.

Fylkeskommunen må i tillegg forskottere mva. kostnadene, men får disse refundert av staten.

Den fylkeskommunale finansieringa på 1,5 mrd. kr. må sjåast i lys av potensielle ferjeavløysingsmidlar som vil bli tilført årleg i inntil 40 år. Rekneeksempel basert på eit bidrag på mellom 20 og 30 mill.kr. årleg syner at fylkeskommunen kan betene eit lån på ca. 400 -500 mill.kr. med ein låneperiode på 20 år og eit rentenivå på 4,0%.

Dette indikerer at fylkeskommunens netto kostnad i finansieringsopplegget vert om lag 1,0 mrd. kr. med dei føresetnadene for anleggskostnader og ferjeavløysingsmidlar som her er vist. Aktuell finansieringskjelde for dette vil vere ordinere fylkesmidlar i regional transportplan.

Kystvegen Måløy-Florø må realiserast

Dette innspelet er på vegne av 102 verksemder i kommunane Kinn og Bremanger, med totalt 3767 tilsette og ein årleg omsetnad på mellom 13 og 15 milliardar kroner

For utviklinga av næringslivet langs kysten og vidare vekst i våre verksemder, så er det heilt avgjerande at kystvegen frå Måløy, via Svelgen, til Florø, vert realisert; og at ein no kjem i gang med realiseringa av første prosjekt som er fv 614 Svelgen-Indrehus. I tillegg må ein starte arbeidet med planlegginga av ferjeavløysingsprosjektet mellom Tongane og Biskjelsneset i ytre Nordfjord.

Ein styrka infrastruktur langs kysten vil betre tilgangen til arbeidskraft, knyte saman fagmiljø, sikre lågare transport- og produksjonskostnader, auke veksten og lønnsemda i bærekraftige framtidsnæringar, samt bidra til lågare utslepp gjennom betra tilgang til hamner for å få gods over frå veg til sjø.

Kystvegen Måløy-Florø knyter saman kommunane Stad, Kinn, Bremanger og Sunnfjord til ein felles bu- og arbeidsmarknad på ca 50.000 innbyggjarar. Det er det enkeltprosjektet i tidlegare Sogn og Fjordane som har desidert størst effekt på utvikling av større bu- og arbeidsmarknader, då det knyt saman nær halvparten av alle innbyggjarane i det tidlegare fylket.

Næringslivet langs kysten har i mange år framheva viktigheita av Kystvegen, og kva det betyr for vidare vekst og utvikling. Vi ber no om at dette vert teken på alvor av Fylkestinget, og at ein kjem i gang med realiseringa.

Vi vil peike på «Regional strategisk plan for kysten», som Fylkestinget i Sogn og Fjordane vedtok i juni 2018. Planen sitt hovudmål er å skape «ein kystregion som er attraktiv, med folkevekst, vekst og berekraft i næringslivet og fleire gjestande». Planen inneheld fire satsingsområder, blant anna «knyte saman kysten med betre infrastruktur» og «auka skaparkrafta og evna til nyskaping». Dette er målsettingar som bør forplikte politikarane til å handle, og bidra til den utviklinga dei sjølv har vedteke at dei ynskjer.

Vi har ei forventning til at Vestland fylke løfter kommunikasjon langs kysten høgare i prioriteringane i åra framover, då kysten frå Bergen og nordover i liten grad får positive lokale og regionale effektar av riksveginvesteringar. Dette vil være heilt avgjerande for konkurransekrafta til næringslivet, og sikre vekst og verdiskaping i åra framover.

Med helsing

Net Partner AS
Easyform AS
Skipskompetanse AS
Fjord Services AS
Baug Boats AS
Fjord Marin Invest AS
Flora Industri og Næringsforening
Fjord Offshore AS
Skibenes & søn AS
Sætren AS

Fjord Shipping AS
Local Host AS
Vest-Norges Fiskesalslag
Selstad AS
Sea Technology AS
Måløy Verft AS
CENS AS
Baatbygg
Coast Seafood AS
Måløy Treningssenter
Måløy Vekst
Stadyard AS
Verlo AS
Babord Group AS
Havstjerna AS
Havstjerna Eigedom AS
Iglandsvik b&b
Tømrerfirma Lågeide & Nesbakk AS
Havfront
Ferstad installasjon
Spar Bremanger
Byggtorget Ytrehus Sag
Bremanger Bygg AS
Hydraulikk og Motor AS
Dimeq AS
Pro Ocean Crew AS
Per Arild Frøyen
Regnskapsoptimisten AS
Kaia Mat og Service AS
Pelagia avd Kalvåg, Fiskeindustrien på Kalvøya Kalvåg
A til Å Grafisk Design og Media AS
AB Eiendom AS
Accountor Førde AS
Advokatfirmaet Blikra, Slotterøy & Fonn avd Florø AS
Allbygg Florø
Auto 8 8 Forum . Avd Florø
Avinor Florø Lufthamn
BB Servicesystem AS
Byggservice AS
Deloitte AS
DK Ferdigbetong AS
Ecit Sogn og Fjordane As
Equinor ASA
Ewos AS
Fanevik Bygg AS
Fjord 1 AS
Flora Hamn KF
Florø Rør AS
Fokus Elektro AS
Folkeuniversitetet Vestlandet

Grind AS
GS Maskin AS
HippHipp Flora
INC Invest AS
IOS Tubular Management
iVest Consult AS
Jon Strømsnes AS
K. Jansen AS
Kinn Regnskap AS
Kruse AS
Kvartal 28 Florø AS
Local Host AS
LP Trading AS
Marø Havbruk AS
Multi Maritime AS
NAV Flora
NCC Norge AS
Neptun Energy Norge AS
Niprox Technology AS
Nor Tekstil AS
Norblikk AS
Norwell
Novaform Førde As
Origod AS
Petroleum Services AS
PWC AS
Proffpartner Florø/Snorre Jernvare AS
Quality Hotell Florø
Ramco Norway AS
Ramsdal Maskin AS
SAR AS
SFE Nett AS / Linja
Slakteriet AS
Solvens AS
Sparebanken Sogn & Fjordane
Sparebanken Vest
Tess Nord AS
Trygve Ullaland AS
Vestlandshus Florø AS
Vestnes Ocean AS
Victoria Hotell Florø AS
Walcon Maritime AS
Westcon Yards Florø AS

Masfjorden Arbeidarparti
V/ Leiar Britt Inger Myhr
Austfjordvegen 2700
5981 Masfjordnes

Masfjordnes, 29.03.22

Vestland fylkeskommune
Postboks 7900
5020 Bergen

HØYRINGSINNSPEL TIL RTP- ØKONOMISK HANDLINGSPROGRAM OG INVESTERINGSPROGRAM.

Vi viser til høyringsbrev vedkommande økonomisk handlingsprogram og investeringsprogram for Regional transportplan 2022 – 2033.

Masfjorden Arbeidarparti vil med dette påpeike:

1. Bruprosjektet «Masfjordsambandet» er verken tatt inn som «nye veganlegg» i tabell for investeringar s. 13 eller i tekst «nye veganlegg» s. 15. Prosjektet bør også omtalast i pkt. 5.7.4 s. 32 «Ferjeavløysingsprosjekt», då prosjektet er vedtatt støtta i fylkestinget 12.12.2017.

   I tekst for «andre store vegprosjekt» s. 27 -28 med mogleg oppstart i perioden 2023 -2027 og fram til 2033, er prosjektet til 1,2 milliard heller ikkje omtala. Prosjektet bør takast med, då ein kan forvente ei handsaming av saka i departement/ Storting for inneverande planperiode.

2. Bompengefinansieringa av «Masfjordsambandet» er ikkje tatt inn som mogleg framtidig bompengeprosjekt under avsnitt «Veg- og bompengepakkar», s. 14. Dette må det også rettast på, med bakgrunn i same sak og vedtak frå 2017.

3. Vi ser svært positivt på at utbetring av Risnes bru er komen med i 1. investeringsperiode.

Både Masfjordbrua og Risnesbrua er svært sentrale prosjekt for utviklinga av regionen mellom Fensfjorden og Sognefjorden. I ytre deler av Gulen (Sløvåg og Skipavik), finn ein to store næringsområde med rask vekst. Til dømes er lokal hjørnesteinsbedrift med i satsinga på havvindprosjekt, eit viktig ledd i å nå klimamåla, og her med oppstart allereie i 2022. Masfjordsambandet er eit nødvendig samband med effektiv tilknyting til E39 mot Bergen heile døgnet og heile året, og serdeles viktig for å møte denne veksten og satsinga. Ved ulykke, ras eller liknande, som dessverre hender ved jamlege mellomrom, ser også at Masfjordsambandet vil vere eit godt alternativ som omkøyringsveg.

Beredskap i kommunen og internkommunikasjon er i tillegg eit viktig argument for å få realisert Masfjordbrua. Aktørar i kulturlivet og den kommunale drifta av heimetenester, skular og barnehagar, er særs hemma av at det berre er ferjeoverfart 1 gong i timen. Dette motverkar utviklinga av kommunen, og all innsats for å hindre folketalsnedgang og reduksjon i det allereie låge barnetalet.

Eit viktig og gjennomarbeidd regionalt prosjekt har "forsvunne" frå RTP, og Masfjorden Arbeidarparti påpeikar at dette «gryteklare» ferjeavløysingsprosjektet **må** synleggjerast i økonomisk handlingsprogram og investeringsprogram for RTP.

Vi oppmodar samstundes fylkesordførar, og andre fylkespolitikarar, til å vere pådrivar og etterspørje sakhandsaminga av bompengesøknad og ferjeavløysingsprosjektet i departement og Storting.

Vi imøteser endring av planen på bakgrunn av høyringsinnspelet vårt og tidlegare vedtak i fylkestinget 12.12.2017 om etablering av Masfjordsambandet.

Med vennleg helsing

Masfjorden Arbeidarparti

Britt Inger Myhr
Leiar

Vestland Fylkeskommune

HØYRINGSUTTALE RTP VESTLAND 2022-2033. 31.08.2021

Næringslivet i Gulen og Masfjorden er i positiv og sterk utvikling. Ved tilrettelegging av sjønære næringsareal som Byrknes, Skipavika, Sløvåg, Hosteland, Masfjordnes og Kvingo har det skjedd ei vekst i etableringar innafor mange viktige bransjar. Årleg omsetning for næringslivet på aksen Byrknes – Kvingo utgjer nærare 5 mrd. kroner. Det er god inntjening og skattegrunnlaget gir eit ikkje uvesentleg bidrag til storsamfunnet. Like fullt, og kanskje vel så viktig er framtidsplanane.
Det føreligg mange store investeringsplanar som allereie er igangsatt eller som ventar på arealavklaringar i kommunal regi.
Vidare utbygging av fiskeforedling på Byrknesøy, elektrifisering av havbruksanlegg, oppdrett/rasanlegg på Mjømna, landbasert oppdrett i Skipavika, treforedling i Skipavika, terminalar for havvind montering, dokk og bunkersanlegg i Sløvåg, pukkverk både i Sløvåg og Skipavika, service og handelsbygg i Sløvåg, Hosteland og Masfjordnes. Til saman utgjer dette 2-sifra mrd. beløp.

Havbruk og foredling for eksport, pukk- og grus eksport, olje- vind- og maritim service, avfallshandtering, bygg- og maskinentreprenørar samt varehandel retta mot det regionale næringslivet. 2 av dei største lakseslakteria i Vestland fylke ligg her i Gulen.
Vidare er reiselivsnæringa godt utbygd, med fleire godt etablerte verksemder m.a. Skjerjehamn og Nautesund camping. Tilrettelegging for bubilar fleire stader er også med å trekke opp tilreisande til desse 2 kommunane på nordsida av Fensfjorden.

Dessverre har regulariteten på dei 2 ferjene over hhv, Fensfjorden og Masfjorden vore eit hinder for effektiv kommunikasjon til og frå marknadane våre. Særleg fisk som skal fraktast vidare til Europa treng rask og forutsigbar kommunikasjon. Uvarsla innstillingar av ferja Leirvåg – Sløvåg og liten kapasitet på kabelferja Duesund - Masfjordnes gjer at vogntog ofte må dirigerast rundt E-39 Romarheimsdalen med både lengre køyretid, høgare dieselforbruk og fare for å misse viktige avgangar eller oppdrag. I tillegg får konsekvensar for arbeidstakarar til og frå arbeid.
Vi er glad for dei tiltaka som alt er på plass på Fv-570 Kvingo – Einestrand men det trengs framleis oppgraderast feire flaskehalsar her. Det same gjer det på strekninga Byrknes – Sløvåg på Fv-5582.
For vår del er det avgjerande at fylkeskommunen gir løyve til bruk av modulvogntog ettersom slike vil i større grad brukast på dei vdare transportetappane ut i Europa.

Næringslivet her har ved fleire høve sendt brev til hhv. Hordaland og Sogn og Fjordane Fylkeskommunar om at den prosjekterte Masfjordbrua må startast opp, ikkje minst etter at det vart kjent i 2017 at sambandet hadde fått tilsagn om statlege ferjeavløysingsmidlar, ca. 1 mrd. kr.
No er det svært avgjerande for den vidare veksten i Gulen og Masfjorden at denne brua vert prioritert i RTP for Vestland i perioden 2022-2033. Det same gjeld regional næringsplan for Vestland.

Hovudmåla i den nye RTP-en for Vestland utgjer m.a. effektivitet, tryggleik og bærekraft samt å vere framtidsretta. For næringslivet i vår region, som ikkje er heilt uvesentleg i fylkessamanheng heller, ja så gjeld det å tilretteleggje. Vi som næringsaktørar skal byggje og utvikle regionale arbeidsplassar og ivareta arbeidskrafta vår. Kommunane må ta ansvar for tilrettelegging med areal, bustadetableringar

og offentleg tenestetilbud. Fylkeskommunen er vegeigar og må ta ansvar for effektiviseringa og trykkleiken på desse.

Våre høyringsmerknader til RTP for Vestland 2022-2033 vert slik:

- Prioritere Masfjordsambandet med rask oppstart for å nytte ferjeavløysingsmidlane som alt er gitt tilsagn om.
- Betre regulariteten på ferjesambandet Leirvåg – Sløvåg, helst ved ei ekstra ferje.
- Utbetre flaskehalsar på strekningane Byrknes – Duesund, Kringla – Duesund og Masfjordnes – Andåskrysset, E-39 og at desse strekningane vert sett på som viktige næringsvegar inn mot Fv-57 og E-39.

Med helsing
Næringslivsaktørar i Gulen og Masfjorden

Ola Braanaas
Firda Seafood as

Kenneth Birkeland
Norva 24 Vest as

Lars Hellandsjø
Skipavika Næringspark as / Skipavika Terminal as
Kvantum as

Irene K. Wergeland
Gulen og Masfjorden Næringsråd

Trygve Wergeland
Wergelandgruppen

Jan-Øyvind Jørgensen
DC Halvik Aggregates as

Håkon Birkeland
Birkeland Entr.forretning as

Bjørnar Birkeland
Entreprenør A. Birkeland as

Lars Narverud
Alexela Sløvåg as

Torgeir Eide
Eidsbotn Handel as

Marianne Ulvatn
Nordbygda Senter as

Egil Sagstad
Reknes Byggevarer L/L

Bjarte Andvik
Sandnesbutikken as

Frode Haugsvær
Frode Haugvær Maskin as

Kariann Ekren
Kvingo Nærkjøp as

Svein Eivind Gilje
Engesund Fiskeopdrett as

Mowi, avd. Kvingo

og offentleg tenestetilbud. Fylkeskommunen er vegeigar og må ta ansvar for effektiviseringa og trykkleiken på desse.

Våre høyringsmerknader til RTP for Vestland 2022-2033 vert slik:

- Prioritere Masfjordsambandet med rask oppstart for å nytte ferjeavløysingsmidlane som alt er gitt tilsagn om.
- Betre regulariteten på ferjesambandet Leirvåg – Sløvåg, helst ved ei ekstra ferje.
- Utbetre flaskehalsar på strekningane Byrknes – Duesund, Kringla – Duesund og Masfjordnes – Andåskrysset, E-39 og at desse strekningane vert sett på som viktige næringsvegar inn mot Fv-57 og E-39.

Med helsing
Næringslivsaktørar i Gulen og Masfjorden

Ola Braanaas
Firda Seafood as

Kenneth Birkeland
Norva 24 Vest as

Lars Hellandsjø
Skipavika Næringspark as / Skipavika Terminal as
Kvantum as

Irene K. Wergeland
Gulen og Masfjorden Næringsråd

Trygve Wergeland
Wergelandgruppen

Jan-Øyvind Jørgensen
DC Halvik Aggregates as

Håkon Birkeland
Birkeland Entr.forretning as

Bjørnar Birkeland
Entreprenør A. Birkeland as

Lars Narverud
Alexela Sløvåg as

Torgeir Eide
Eidsbotn Handel as

Marianne Ulvatn
Nordbygda Senter as

Egil Sagstad
Reknes Byggevarer L/L

Bjarte Andvik
Sandnesbutikken as

Frode Haugsvær
Frode Haugvær Maskin as

Kariann Ekren
Kvingo Nærkjøp as

Svein Eivind Gilje
Engesund Fiskeopdrett as

Mowi, avd. Kvingo

Kopi: Gulen kommune, Masfjorden kommune

Fra: John Torsvik[john.torsvik@kvantum.as]
Sendt: 30.03.2022 22:12:59
Til: Vestland fylkeskommune[post@vlfk.no]
Tittel: Innspel til økonomisk handlingsplan og investeringsprogram 2022-2033, RTP for Vestland Fylkeskommune

---

Masfjorden Høgre viser til heimesida til Vestland Fylkeskommune om innspel til utkastet for økonomisk handlingsprogram og investeringsprogram RTP 2022-2033.

Søkjer ferjemidlar til Masfjordbrua - Hordaland fylkeskommune

Hordaland Fylkesting vedtok 12.12.2017 å sende søknad om ferjeavløysingsmidlar i tråd med tilsagn same året frå KMD samt vedtak om å sende bompengesøknad for Masfjordbrua.

Når no Vestland Fylkeskommune skal vedta ny RTP for hhv. sine game fylker Hordaland og Sogn og Fjordane, er det å forventa at vedtak frå 2017 i Hordaland Fylkesting vert tatt med vidare i nytt handlingsprogram og investeringsprogram for 2022-2033
på same som frå Sogn og Fjordane fylkesting. Masfjorden Høgre viser til at det er gjort fylkespolitiske vedtak om hhv. bompengefinansiering av Masfjordbrua og ferjeavløysing for sambandet Duesundøy – Masfjordnes på FV-570.
Prosjektet er ferdig regulert og har vore gjennom KS2 handsaming.

Masfjorden Høgre viser til at det føreligg eit samrøystes vedtak i Masfjorden kommune om å medfinansiere prosjektet gjennom kommunal fondsavsetjing samt å sende bompengesøknad ved å forlenge ferjebilletteringa ein periode for å
få eit meir forutsigbart samband over sundet i Masfjorden.
Sidan Hordaland fylkeskommune gjorde sitt vedtak i 2017 har det også vore ein stor vekst i næringsutviklinga i denne regionen, og næringslivet i Gulen og Masfjorden har sendt innspel om Masfjordbrua til RTP planarbeidet for 2022-2033.

Masfjorden Høgre undrar seg over at Masfjordbrua ikkje er nevnt hverken under bompengeprosjekt eller ferjeavløysingsprosjekt i utkastet, sjølv om prosjektet har vore gjennom fleire kvalifiserande prosessar som KS2
og godkjenning i departementet, allereie i 2017.
Sidan den gong har Stortinget vedtatt fleire forbedringar rundt finansieringa av ferjeavløysingsprosjekt i fylkeskommunal samanheng slik at det skulle liggje til rette for eit investeringsprogram for eit så viktig regionalt prosjekt som Masfjordbrua er.

Under her utdrag frå vedtak i Hordaland Fylkesting i 2017, samt vedlagt bompengesøknad og innspel til RTP frå næringslivet i Gulen og Masfjorden.

Vi håper på tilslutning av Fylkestinget i Vestland.

Med helsing
Masfjorden Høgre
John Torsvik, leiar

Hordaland fylkesting vedtok 12. desember å søkja om ferjeavløysingsmidlar til Masfjordbrua. Vedtaket vart gjort med 50 (Ap, H, Frp, KrF, Sp, V) mot 7 (SV, MDG, Raudt) røyster.

Publisert 12.12.2017, 17:56 av KommunikasjonEndra 12.12.2017, 18:02

Fylkestinget sitt vedtak:

1. Fylkestinget støttar Masfjorden kommune sitt ønske om å byggja prosjektet Fv570 Masfjordsambandet/Masfjordbrua.

2. Fylkestinget vedtek å senda søknad om ferjeavløysingstilskott.

3. Fylkestinget merkar seg at fleirtalspartia på Stortinget har tinga ein gjennomgang av ordninga ved budsjettforliket november 2017. Fv570 Masfjordsambandet/Masfjordbrua må fullfinansierast inkludert kapitalkostnader, av ferjeavløysingsmidlar, bompengar og kommunale tilskott.

4. Fylkestinget vedtek å senda bompengesøknad for Fv570 Masfjordsambandet/Masfjordbrua, datert 16.11.2017, med følgjande bompengeopplegg:

4.1 Fylkestinget vedtar at Hordaland fylkeskommune gir sin tilslutnad til at prosjektet Masfjordsambandet blir delfinansiert med bompenger og syner til Masfjorden kommune har slutta seg til forslaget frå Statens vegvesen.

4.2 Det vert lagt til grunn ei styringsramme for prosjektet på 1 200 mill. 2017-kr og ei kostnadsramme på 1 400 mill. 2017-kr. Rammene er fastsett etter ekstern kvalitetssikring (KS2). Bompengebidraget er førebels rekna til om lag 180 mill. kr. Masfjorden kommune bidrar med totalt 40 mill. 2017-kr. Hordaland fylkeskommune finansierer resten av beløpet, om lag 980 mill. kr inkl. mva-kompensasjon. Fylkestinget føreset at det fylkeskommunale bidraget inkludert kapitalkostnader, vert finansiert av ferjeavløysingsmidlane.

4.7 Kostnadsauke utover prisstiginga opp til kostnadsramma for prosjektet skal dekkast med fylkeskommunale midlar og bompengar etter same

prosentvise fordeling som innanfor styringsramma. Eventuelle overskridingar ut over kostnadsramma er fylkeskommunen sitt ansvar.
4.8 Om inntektene vert høgare og/eller finansieringskostnadene lågare enn føresett, skal bompengetaksten reduserast eller bompengeperioden kortast ned. Endeleg takst- og rabattsystem skal leggast fram for lokalpolitisk handsaming i god tid før innkrevinga tek til.
4.9 Om det etter at innkrevinga er igangsett viser seg at bompengeselskapet sin økonomiske situasjon gjer det naudsynt, kan bompengeselskapet, etter avtale med Vegdirektoratet, auka gjennomsnittstaksten med inntil 20 pst. ut over prisstigninga og/eller forlenga innkrevingsperioden med inntil 5 år.
4.10 Hordaland fylkeskommune garanterer med sjølvskuldnarkausjon for nødvendige bompengelån 250 mill. kr for utbygging av Masfjordsambandet gjeve dei føresetnadane og vilkåra som er omtala i saka.

5. Endeleg vedtak om prosjektet og finansiering vert å koma tilbake til utan at fylkeskommunen forpliktar seg ved oversending av søknad om ferjeavløysingstilskott og bompengesøknad.

6. Fylkestinget meiner at auke i klimagassutslepp skal kompenserast i framtidige klimabudsjett for å ivareta fylkets ambisjonar om kutt i klimagassutsleppa.»

I saksutgreiinga vert det vist til at Masfjordbrua ikkje er forankra i Regional planstrategi 2016 - 2020 eller i Regional Transportplan 2018 -2029. Prosjektet er først og fremst aktualisert grunna Stortinget sitt vedtak i 2016 om alternativ bruk av ferjetilskot for fylkesvegferjer, omlegginga av kostnadsnøklane for ferje frå 2018 og eit sterkt lokalt engasjement for å byggja bru over Masfjorden.

Fv. 570 Masfjordnes – Duesund
Masfjordsambandet

Forslag til delfinansiering med bompenger

Grunnlag for lokalpolitisk behandling

Illustrasjon: Masfjordsambandet sett fra Skarvetangen

Statens vegvesen Region vest

Bergen 16.11.2017

Innhold

1. Innledning 3
2. Omtale av prosjektet 4
   2.1 Masfjordsambandet 4
   2.2 Tilkomstveier 5
   2.3 Prosjektkostnader 5
3 Planer og vedtak 5
4. Trafikkgrunnlag 6
   4.1 Forprosjekt fra 2012 6
   4.2 Oppdatert regional transportmodell (RTM 2016) 6
   4.3 Oppdatert trafikkgrunnlag 7
   4.4 Trafikkvekst etter bruåpning 9
5 Bompengeopplegg 9
   5.1 Nytteprinsippet 9
   5.2 Innkrevingsformer 9
   5.3 Bomstasjonsplassering 9
   5.4 Bompengetakster 11
6. Finansieringsplan 12
   6.1 Bompenger 13
   6.2 Kommunale midler 14
   6.3 Fylkeskommunale midler 14
7. Utbyggingsplan 15
8. Håndtering av usikkerhet – følsomhetsberegninger 15
9. Vurdering av privat ferjedrift 16
10. Tilrådning 16

1. Innledning

Masfjorden kommune ligger på nordøstsiden av Fensfjorden/Austfjorden nord i Hordaland fylke, og grenser til kommunene Gulen og Høyanger i Sogn og Fjordane fylke, samt Modalen og Lindås kommuner i Hordaland fylke. Kommunen ligger på begge sider av den 24 km lange *Masfjorden* som deler kommunen i to. Kommunen er relativt spredt befolket, og bosetningen finnes hovedsakelig langs Fensfjorden/Austfjorden ved Masfjordnes og Kvingo, samt områdene ved Matre i øst og Hosteland i nord. Første kvartal 2017 var det 1 709 innbyggere i kommunen.

E39 går gjennom Matre og binder den østre delen av kommunen til Lindås og Bergen. Fylkesveg 570 går langs Fensfjorden/Austfjorden og binder kommunen sammen med Gulen kommune samt Lindås kommune gjennom ferjesambandet fv. 57 Leirvåg – Sløvåg.

Kommunehuset ligger på Masfjordnes ved fjordens munning, der kabelferjen Fjon-M ble satt i drift på ferjesambandet fv. 570 Masfjordnes-Duesund våren 2002. Ferjen kan frakte 21 personbiler, evt. to vogntog og 14 personbiler. I 2016 fraktet ferjen 158 kjøretøy per døgn over Masfjorden.

Figur 1: Kabelferjen Fjon-M på veg over Masfjorden. Foto: Erling Grønsdal

Planene for et ferjefritt vegsamband over Masfjorden har vært på dagsorden i mange tiår. En ferjefri fjordkryssing ble vurdert allerede i forbindelse med linjevalg for E39 (Romarheimslinjen / Austfjordlinjen).

Det nåværende vegnettet med ferje fra Masfjordnes til Duesund har vært som det er i dag siden siste del av 1980-tallet, men dagens løsning med kabelferje er ikke tjenlig på sikt. Masfjorden og ferjesambandet er en barriere som deler kommunen i to, og som

vanskeliggjør effektive kommunale tjenester og kommunal utvikling. Mange aktiviteter innen arbeidsliv, kultur og fritid må tilpasses ferjeavgangene, som setter grenser for gjennomføring av aktivitetene.

På regionalt nivå er Masfjorden og Fensfjorden/Austfjorden en barriere for effektiv kommunikasjon mellom Masfjorden og Gulen kommuner og Bergensområdet. Barrieren er hemmende for videre næringsutvikling i kommunene. Et samlet næringsliv i Gulen og Masfjorden peker på viktigheten av å få etablert en ferjefri kryssing av Masfjorden.

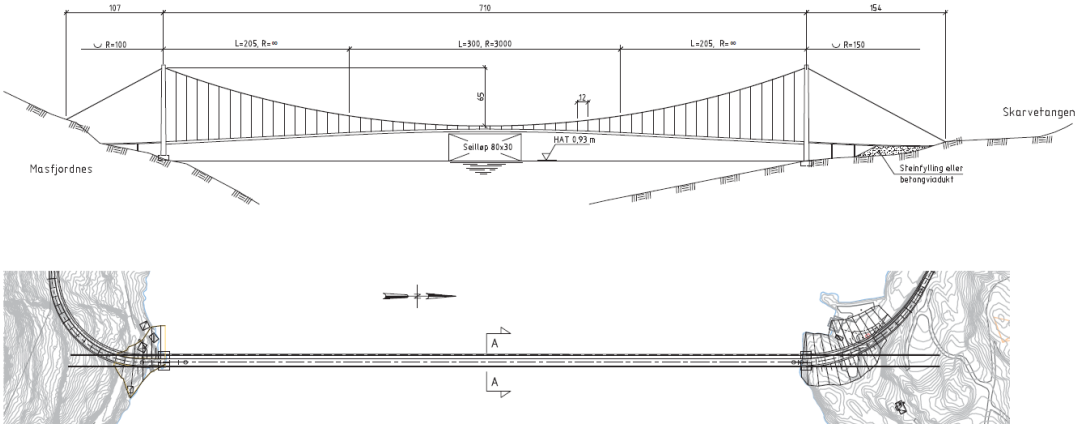
Fv. 570 fungerer som omkjøringsveg for E39 ved midlertidige stenginger mellom Eikefettunnelen og fylkesgrensa mot Sogn og Fjordane. Ferjesambandet er ikke dimensjonert for større trafikkmengder. Det er også på denne bakgrunn arbeidet fram planer for fast samband over Masfjorden med bru fra Masfjordnes til Duesund.

Masfjordsambandet vil binde sammen Masfjorden kommune og bidra til videre utvikling og vekst i kommunen og regionen. Gjennom sambandet blir det etablert en ferjefri forbindelse mellom Ytre Sogn og Lindås/Bergensområdet. Denne vil også fungere som avlasting og omkjøringsveg for E39 og på den måten redusere sårbarheten i transportnettet.

2. Omtale av prosjektet

2.1 Masfjordsambandet

Foretaket ABO Plan & Arkitektur AS har på vegne av Masfjorden kommune utarbeidet et forslag til reguleringsplan for Masfjordsambandet. Planarbeidet er gjort i samarbeid med Statens vegvesen. I planforslaget er fjordkryssingen vist som hengebru. Brua har et hovedspenn på 710 meter, i tillegg er det viadukter på hver side som gir en total lengde på til sammen ca. 830 meter. Brua har to kjørefelt med total bredde på 7,5 meter, samt adskilt gang- og sykkelveg på 3 meter. Samlet bredde på brukassen blir 14,4 meter og brutårnene er ca. 110 meter høye. Seilløpet under brua vil ha en seilingshøyde på 30 meter over en bredde på 80 meter.



Figur 2: Tegning Masfjordbrua

Brukonstruksjonen er beregnet å ha en byggeperiode på ca. 3 år. Før byggestart er det beregnet to år med prosjektering og kvalitetssikring.

2.2 Tilkomstveier

Planforslaget viser at brua kommer i land på Masfjordnes ca. 250 meter øst for ferjekaien. Tilkobling til fv. 570 blir via ny veg i dobbeltsidig skjæring fra brua og gjennom ny rundkjøring plassert like ved dagens ferjekai. Løsningen tar høyde for at det senere kan bygges en tunnel fra brua som kommer ut sør for Sandnes. Tunnelen inngår ikke i reguleringsplanen, og er ikke en del av bompengeprosjektet.

På Duesundøy viser planen at brua kommer i land ved Skarvetangen, like øst for dagens ferjekai. Her vil tilknytning til dagens veg bli en videreføring av tilførselsvegen til ferjekaien.

Reguleringsplanen legger til rette for en oppgradering av fv. 570 gjennom Sandnes. Det er et rekkefølgekrav i planen at vegen skal opprustes med fortau gjennom Sandnes samtidig som brua blir bygget.

2.3 Prosjektkostnader

Det er gjennomført kostnadsberegning for prosjektet etter anslag-metoden på reguleringsplanforslaget. Etter anslag utført i september 2017 er det lagt til grunn en samlet kostnad for bru og tilkomstveier på 1 067 mill. kroner. Det er gjennomført KS2 av prosjektet der anbefalt styringsramme (p50) er på 1 200 mill. 2017-kroner. Dette er i tråd med tilbakemelding etter kvalitetssikring i Vegdirektoratet om at noen enhetspriser er satt for lave. Statens vegvesen anbefaler derfor at det legges til grunn en styringsramme for prosjekt på 1 200 mill. 2017-kroner. I tråd med KS2 anbefales det videre at det legges til grunn en kostnadsramme for prosjektet på 1 430 mill. 2017-kr.

Reguleringsplan skal godkjennes i desember 2017, jf. kap. 3. Kostnadsberegningene har ikke tatt hensyn til eventuelle nye forutsetninger eller endringer som kan komme i eller etter behandlingen av reguleringsplanen.

3 Planer og vedtak

Masfjorden kommune er tiltakshaver for reguleringsplanlegging for fjordkryssingen over Masfjorden. Planforslaget er til offentlig ettersyn i før endelig vedtak er venta i kommunen i desember 2017.

I kommuneplanens samfunnsdel for Masfjorden 2012-2024, vedtatt i kommunestyret i 2012, er bru over Masfjorden definert som et viktig hovedmål. I kommuneplanens arealdel for 2012-2024 er brutraseen vist på plankartet, og i vedtektene er det satt krav om reguleringsplan.

4. Trafikkgrunnlag

Det er gjennomført beregninger og vurderinger av trafikken etter bygging av nytt Masfjordsamband og innføring av bompenger på prosjektet. Trafikkgrunnlaget er regnet ut på grunnlag av resultater fra den regionale transportmodellen (RTM) og tilleggsanalyser utarbeidet av Sivilingeniør Helge Hopen AS (heretter Hopen) for Masfjorden kommune fra 2012. Det er gjennomført KS2 på trafikkgrunnlaget av Atkins, Sweco og osloeconomics.

4.1 Forprosjekt fra 2012

I forprosjektet fra 2012 utarbeidet for Masfjorden kommune gjorde Hopen trafikkberegninger for Masfjordsambandet basert på resultatet av en kjøring med RTM uten bompenger. I analysen ble antatt bortfall av trafikk som følge av innføring av bompenger på brua og overført trafikk fra ferjesambandet fv. 57 Leirvåg – Sløvåg og E39 hensyntatt. I tillegg ble nyskapt interntrafikk i kommunen som følge av fast samband lagt til trafikktallene.

Tilleggsanalysen viser et anslag for trafikk over brua uten bompenger på 920 ÅDT. Nyskapt trafikk som følge av fast samband utgjør 380 ÅDT, overført trafikk fra fv. 57 Leirvåg – Sløvåg 190 ÅDT og overført trafikk fra E39 200 ÅDT. Etter avvisning som følge av bompengeinnkreving er trafikkgrunnlaget anslått til 613 ÅDT, som gir en avvisningseffekt som følge av innføring av bompenger på om lag 33 pst.

I analysen fra 2012 ble det lagt til grunn årlig trafikkvekst på 2,5 pst. etter åpning av sambandet og bompengetakster som ville gitt 80 2011-kroner i gjennomsnittlig inntekt per passering. Dette tilsvarer 91 kroner i 2017-prisnivå.

4.2 Oppdatert regional transportmodell (RTM 2016)

Det er kjørt nye transportmodellberegninger med oppdatert regional transportmodell (RTM 2016).

RTM er et modellverktøy for persontransport, som er bygd opp rundt firestegs-metodikken. Firestegs-metodikken tar utgangspunkt i fire ulike valg av reise som den reisende må ta stilling til:

1. Skal jeg gjennomføre en reise?
2. Hvor skal reisen gå?
3. Hvilket reisemiddel skal jeg reise med?
4. Hvilken reiserute skal jeg velge?

RTM tar utgangspunkt i disse valgsituasjonene for å beregne turer i modellområdet. Modellen beregner persontransportturer som er inntil 100 km. For reiser over 100 km finnes

det en egen nasjonal modell (NTM5) som beregner dette, og turer som skal til, fra eller gjennom modellområdet til RTM blir overført inn i RTM og behandlet videre der.

RTM er en bostedsbasert modell som beregner turer som starter og slutter i eget hjem. Eksempel på dette er hjem -> besøk -> hjem eller hjem -> arbeid -> innkjøp -> hjem. For å beregne dette er det behov for følgende inngangsdata:

- Informasjon om vegnett med lengde, fartsgrenser, bompenger, kapasitet, ferjer m.m.)
- Informasjon om kollektivruter (trasé, kjøretid mellom holdeplasser, ventetid, billettpriser m.m.)
- Demografiske data for hver grunnkrets
- Antall og type arbeidsplasser i hver grunnkrets
- Økonomisk utvikling
- Utgifter til parkering

RESULTATER FRA RTM 2016

Tabell 2 viser resultat av kjøring med RTM 2016 der ferjetrafikken på dagens ferje på fv. 570 Masfjordnes – Duesund og på fv. 57 Leirvåg – Sløvåg er underestimert i forhold til faktisk trafikkmengde. Den nye transportmodellkjøringen gir også lavere trafikk over et gratis Masfjordsamband enn det som ble lagt til grunn for analysen i 2012.

Trafikkavvising som følge av innføring av bompenger er om lag på nivå med analysen gjort i forprosjektet, og synes å være rimelig.

Tabell 1: Resultat fra RTM 2016

	Ferjedata-banken 2016	RTM 2016				
		Ferje	Gratis bru	Gjennomsnittstakst		
				60 kr	80 kr	100 kr
ÅDT Masfjordsambandet	158	36	613	398	370	341
Trafikkavvisning				-35 %	-40 %	-44 %
Andel gods	7 %	7 %	8 %	11 %	11 %	11 %
ÅDT Fv. 57 Leirvåg – Sløvåg	557	256	154	156	158	163

4.3 Oppdatert trafikkgrunnlag

Statens vegvesen og Hopen har gjennomgått grunnlaget for trafikkprognosene for Masfjordsambandet. Hensikten med gjennomgangen var å foreta en samlet vurdering av de trafikkberegningene som foreligger, for å kunne gi en trafikkprognose som kan legges til grunn for finansiering av Masfjordsambandet.

Statens vegvesen og Hopen er enige om hovedprinsippene for fastsettelse av endelig trafikkprognose:

- Det er ønskelig med en trafikkprognose som bygger både på trafikkmodellberegninger og en framskrivningsanalyse basert på vurdering av nyskapt trafikk, overført trafikk og generell trafikkutvikling.
- Trafikkvurderingene fra Hopen i notat av 17.08.2017 (oppdatert trafikkanalyse basert på forprosjekt 2012) bygger på en slik samlet vurdering, men har sin svakhet ved at prognosen bygger på RTM-beregninger som senere er oppdatert og viser lavere trafikktall enn beregningen fra 2012.
- Oppdaterte RTM-beregninger fra 2017 bør tillegges vekt i en ny, helhetlig vurdering. Samtidig bør vektingen av de nye tallene tillegges noe lavere vekt, da de inneholder usikre resultater knyttet til simulering av eksisterende ferjetrafikk. I trafikkanalysene utarbeidet av Hopen er nivået på overført trafikk vurdert høyrere basert blant annet på reisetidsanalyse, veistandard/veivalg og forutsigbarhet ved fast vegsamband.

Oppdatert trafikkvurdering fra Hopen fra 2017 viser en forventet trafikkmengde for Masfjordbrua med bompenger på brua på ca. 650 ÅDT. Nye RTM-beregninger gir tilsvarende nivå på 400 ÅDT. Ut fra dette var Statens vegvesens anbefaling å legge til grunn en ÅDT i åpningsåret på 550 kjøretøy i grunnlaget som vart sendt til KS2

KS2 av trafikkgrunnlaget

Konsulentene har vurdert om sammenhengen mellom endrede transportkostnader og trafikknivå fra transportmodellen synes rimelig. De har tatt utgangspunkt i empiriske elastisiteter fra sammenlignbare prosjekter. I denne sammenheng tolkes elastisiteten som prosentvis endring i ÅDT som følger av prosentvis endring i generaliserte transportkostnader. Resultater fra transportmodellen (gitt ein gjennomsnittstakst på 86,5 kr) gir en engangsøkning i ÅDT på i underkant av 120 prosent, mens Statens vegvesens anbefalte ÅDT for Masfjordsambandet innebærer en økning på nesten 250 prosent. Konsulenten påpeker at det er utfordrende å finne sammenlignbare fergeavløsningsprosjekter med samme karakteristika som Masfjordbrua, og erfaringsdata de har funnet er fra prosjekter med en betydelig høyere ÅDT.

Konsulentene anslår at ÅDT i åpningsåret vil være 380. Til sammenligning ville Statens vegvesens anbefaling være 630 i åpningsåret.

Konsulentene legger til grunn en trafikkvekst i tråd med NTP-prognoser.

Anbefaling

Statens vegvesen vurderer foreløpig RTM-analysen med en ÅDT i åpningsåret på 400 (2017-tall) kjøretøy som et tryggere tall å basere finansieringsplanen på. Det er et konservativt tall. Det vil fremdeles være en del usikkerhet i tallet, men sensitivitetsberegninger viser at bomselskapet nå kan tåle noe levere trafikktall og høyere prosjektkostnader, og likevel kunne betjene forutsatt lån med en forlenging av innkrevingstiden på 5 år og en takstøkning på 20 pst.

4.4 Trafikkvekst etter bruåpning

Årlig trafikkvekst var i forprosjektet forutsatt å være, 1,45 pst fra 2017, 1,00 pst fra 2022 og 0,87 % fra 2030. Dette er tall for trafikkvekst som er i tråd med framskriving for persontransport i Hordaland etter rapport av Transportøkonomisk institutt.

5 Bompengeopplegg

5.1 Nytteprinsippet

I ferjeavløsningsprosjekt har bompenger tradisjonelt bidratt med delfinansiering. Et viktig prinsipp som er førende for alle bompengeprosjekt er *nytteprinsippet;* sammenhengen mellom betaling av bompenger og nytten av bompengene. I St. meld. nr. 26 (2012-2013) kap. 6.4.1.2 omtales nytteprinsippet. Det innebærer at de som betaler bompenger skal ha nytte av prosjektet bompenge finansierer. På samme måte skal de som har nytte av prosjektet være med å betale bompenger. Fra nytteprinsippet kan vi utlede et bompengesystem som vil oppfylle kravene til sammenheng mellom nytte og betaling.

5.2 Innkrevingsformer

For ferjeavløsningsprosjekter som innkorter eller avløser ferjesamband er det aktuelt med tre former for innkreving av bompenger.

i) ***Forhåndsinnkreving***
Innkreving av bompenger på ferje fra det tidspunkt det foreligger Stortingsvedtak om ferjeavløsningsprosjektet.

ii) ***Parallellinnkreving***
Innkreving på ferjesambandet under byggeperioden for fastlandssambandet.

iii) ***Etterskuddsinnkreving***
Innkreving på veg-/bruprosjektet etter vegåpning.

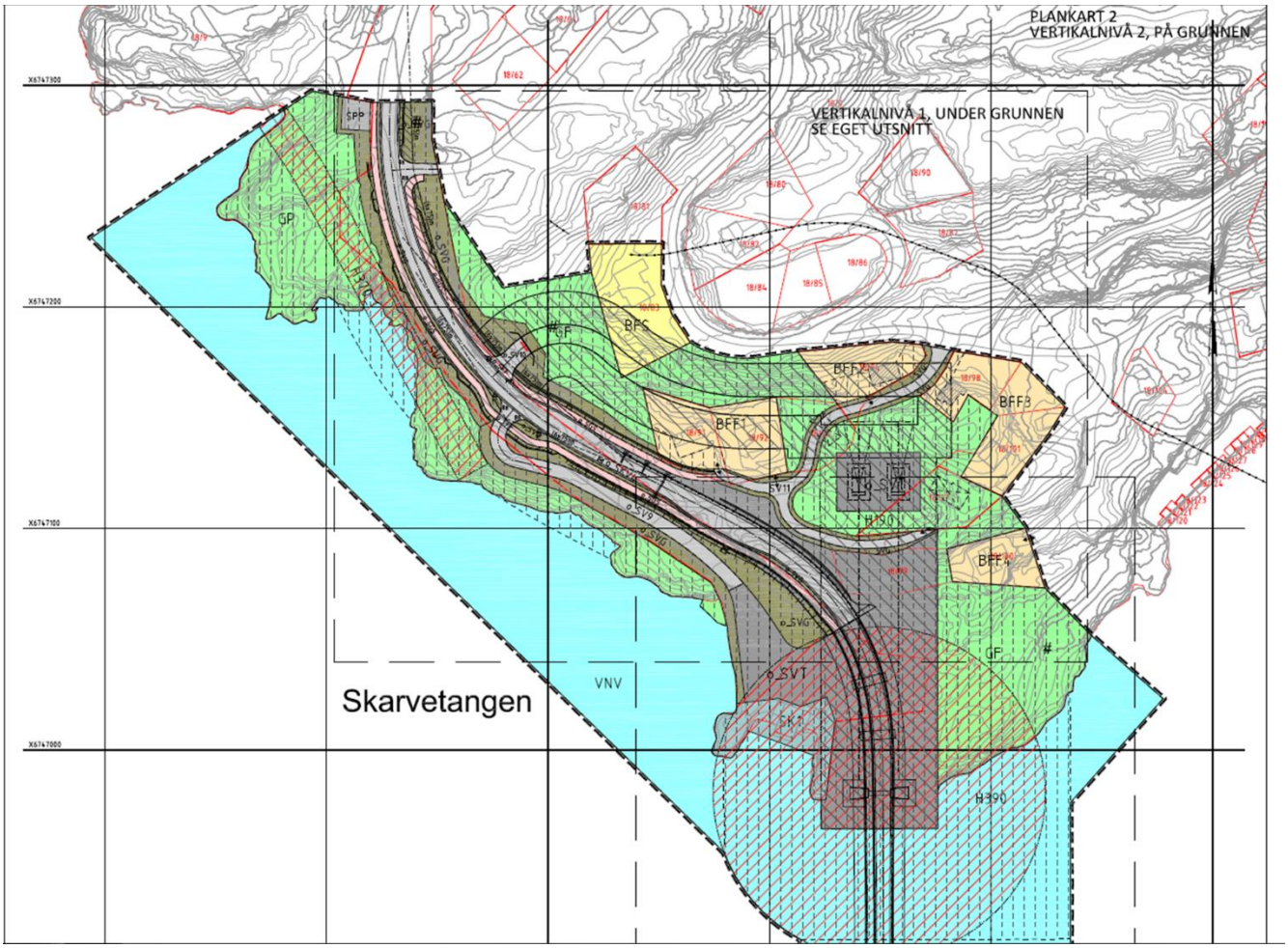
For Masfjordsambandet legges det kun til grunn etterskuddsinnkreving av bompenger i 20 år.

5.3 Bomstasjonsplassering

Det legges til grunn etablering av én bomstasjon med tovegs innkreving på nordsiden av brua. Plasseringen medfører at nytteprinsippet blir godt oppfylt ved at de trafikantene som

passerer over brua vil betale bompenger. Det vil ikke være noen trafikanter som betaler bompenger som ikke har nytte av prosjektet.

Bomstasjonen blir regulert som en del av reguleringsplanen for prosjektet og det blir fattet endelig vedtak om plassering som del av reguleringsplanvedtaket. Den politiske behandlingen av det faglige grunnlaget for bompengesøknaden (dette dokumentet) vil låse plasseringen av bomstasjonen, og søknaden må oppdateres før endelig vedtak dersom bomstasjonen får en annen plassering enn i forslaget til reguleringsplan. I planforslaget ligger bomstasjonen plassert slik som i kartet under.



Figur 3: Ilandføring Duesundøy og bomstasjon ved Skarvetangen. Bomstasjonen er markert med tre svarte strek.

Reguleringsplanforslaget gir rom for å justere plassering og type bomstasjoner. På grunn av knappe tidsfrister i reguleringsplanfase og arbeidet med det faglige grunnlaget for bompengeinnkrevingen foreligger det ikke dokumentasjon på at plasseringen er teknisk mulig. Det er arbeidd inn tilstrekkelig areal til stasjon og teknisk bod i samråd med faglig kompetanse i planforslaget. Bomstasjonene er plassert ut fra krav til trafikksikkerhet i forhold til kurvatur. Det er gjort nylige vurderinger av trafikksikkerhet der konklusjonen er at busslommen må flyttes noe i forhold til bomstasjonene. Dette arbeides det med å få justert i

planforslaget. Nødvendig dokumentasjon skal foreligge innen behandling av reguleringsplan.

5.4 Bompengetakster

Gjennom Stortingets behandling av Prop. 1 S Tillegg 2 (2015-2016) er det gitt nye retningslinjer for takst- og rabattsystemet og inndeling i takstgrupper. For å gi insentiver til økt brikkebruk vil alle kjøretøy med gyldig AutoPASS-brikke og -avtale i takstgruppe 1 få 20 pst. rabatt. For takstgruppe 2 er det innført obligatorisk brikke. Det blir ikke gitt rabatt til kjøretøy i denne takstgruppen.

Stortinget har åpnet for at det kan innføres bompenger for nullutslippskjøretøy. Gjennom behandlingen av Meld. St. 1/Innst. 2 S (2016-2017) er det åpnet for at fritak for nullutslippskjøretøy kan avgjøres lokalt. Stortinget har bedt regjeringen etablere en nasjonal bindende regel om at nullutslippskjøretøy ikke skal betale mer enn maksimalt 50 pst. av takstene for konvensjonelle kjøretøy. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til Stortinget med egen sak om dette. I beregningene for Masfjordsambandet er det lagt til grunn at nullutslippskjøretøy betaler 50 pst. av taksten til takstgruppe 1 før rabatt.

Det er lagt til grunn at tunge kjøretøy i takstgruppe 2 vil utgjøre 10 pst. av trafikken over nytt samband. Videre er det ventet at 10 pst. av kjøretøyene i takstgruppe 1 vil passere uten AutoPASS-brikke og -avtale. Det er ventet at 10 pst. av trafikken er nullutslippskjøretøy, og at den nasjonale regelen om 50 pst. av taksten for takstgruppe 1 er trådt i kraft. Det er lagt opp til at 5 pst. av passeringene ikke blir betalt som følge av mangelfull identifisering av kjøretøy, teknisk svikt, etc.

Med disse forutsetningene og trafikkforutsetningene som omtalt i kap. 4, er gjennomsnittlig bompengetakst pr passering beregnet til 90-95 kr for at bomselskapet skal kunne betale sin forutsatte andel av investeringskostnaden på om lag 180 mill. kr. Det er foreløpig beregnet at dette vil gi takster i 2017-prisnivå på 104-110 kr for takstgruppe 1 og 208-220 kr for takstgruppe 2. Dersom nullutslippskjøretøy ikke skal betale, er takstspennet foreløpig beregnet til å være 110-116 kr for takstgruppe 1 og 220-232 kr for takstgruppe 2.

Før saken kan legges fram for Stortinget, skal det gjennomføres en statlig KS2 av finansieringsopplegget for Masfjordsambandet. For å ta høyde for at denne KS2-behandlingen kan innebære at blir lagt til grunn mer pessimistiske forutsetninger enn i dette saksframlegget er beregnede gjennomsnittstakster oppgitt som et spenn. Dette gir større sikkerhet for at endringer i forutsetningene ikke fører at det blir behov for ny lokalpolitisk behandling sav saken.

Den beregnede taksten avviker fra det som har vært hovedregelen for fergeavløsningsprosjekter. Regelen sier at bompengetaksten ikke kan være høyere enn fergetaksten med et tillegg på inntil 40 pst. Ferjesambandet Masfjordnes – Duesund tilhører takstsone 1. I riksregulativet for ferjetakster for 2017 utgjør ferjetaksten for sone 1 63 kroner for kjøretøy tom. 6 meter (klasse B2). Med bompengetakst tilsvarende ferjetakst pluss 40 pst. blir bompengetaksten om lag 88 kr for takstgruppe 1. Bompengetakst for

takstgruppe 2 har normalt vært en faktor av takstgruppe 1. Det kan legges til grunn 2, 2,5 eller 3 ganger takst for takstgruppe 2.

	Persontakster:		Takster for kjøretøy inkl. fører etter kjøretøyets totale lengde, inkl. last:									Mot.sykl.,
		Honnør	T.o.m.	6,01 –	7,01 –	8,01 –	10,01 –	12,01 –	14,01 –	17,01 –	19,01 –	mopeder
Sone	Voksne	Barn	6,0 m	7,0 m	8,0 m	10,0 m	12,0 m	14,0 m	17,0 m	19,0 m	22,0 m	inkl. fører
nr:	A1:	A2:	B2:	B3:	B4:	B5:	B6:	B7:	B8:	B9:	B10:	C:
1	29	14	63	160	191	262	329	396	497	578	680	50

Tabell 2: Takstsone Masfjordnes – Duesund

Et takstsystem med takst på 88 for takstgruppe 1 vil gi om lag 76,12 kroner i gjennomsnittlig inntekt per passering med dobbel takst for takstgruppe 2, og en beregnet årlig brutto bompengeinntekt på 15 millioner 2017-kroner (forutsatt trafikk på 550 ÅDT).

Det er gjort unntak fra denne regelen i proposisjonen for bl.a. prosjektet Ryfast. Regelen ble fraveket med bakgrunn i lokalpolitisk tilslutning til bompengeopplegget og forslaget til takster og rabattsystem, jf. Prop. 109 S (2011-2012).

Det er forutsatt at takstene blir justert i samsvar med prisutviklingen. I tråd med Prop. 1 S (2016-2017) vil beregnet gjennomsnittstakst bli brukt som grunnlag for justering av takstene. Før innkreving av bompenger starter opp vil gjennomsnittstaksten bli vurdert ut fra kjente faktorer som låneopptak, faktisk oppnådd lånerente og utbyggingskostnader. Forslag til justering av takstene ut fra dette krever tilslutning fra fylkeskommunen som garantist for bompengelånet.

6. Finansieringsplan

Masfjordsambandet skal i hovedsak finansieres med fylkeskommunale midler. Totalt skal fylkeskommunen bevilge om lag 980 mill. kr til prosjektet, der omlag 760 mill. kr er ordinære fylkeskommunale midler og om lag 220 mill. kr er kompensasjon for merverdiavgift. I tillegg bidrar Masfjorden kommune med 40 mill. kr. Bompengebidraget er beregnet til om lag 180 mill. kr.

	Mill. 2017-kr.	
	Sum	Andel
Fylkeskommunale midler	978,7	81,6 %
Kommunale midler	40	3,3 %
Bompenger	180,3	15,1 %
Sum	1200	100 %

Tabell 3: Finansieringsplan for Masfjordsambandet

6.1 Bompenger

I tråd med Håndbok V718 Bompengeprosjekter og føringer for finansiering av bompengeprosjekter legges det til grunn følgende forutsetninger for finansieringsberegningene:

6.1.1 Innkrevingsperiode

I St.meld. nr. 32 (1988–89) *Norsk veg- og vegtrafikkplan 1990–93* og St.meld. nr. 46 (1990–91) *Om endring i rammebetingelser for* bompengeprosjekter er bompengeperioden for ferjeavløsningsprosjekt avgrenset til 15 år. For flere ferjeavløsningsprosjekt er det likevel åpnet for 20 års nedbetalingstid[1]. Alternativet er i realiteten å betale bompenger i form av ferjebilletter så lenge sambandet blir opprettholdt. Det legges på denne bakgrunn til grunn 20 års etterskuddsinnkreving av bompenger i Masfjordsambandet.

6.1.2 Rente

I tråd med retningslinjer fra Samferdselsdepartementet fra 2016 er det benyttet en beregningsteknisk lånerente for bompengeprosjektet på 5,5 pst. de første 10 årene etter første låneopptak, så 6,5 pst. rente. Innskuddsrente er satt til 1,5 pst. fra 2015 og 2,5 pst. fra 2027. Første låneopptak er forutsett i 2022.

6.1.3 Innkrevingskostnader

Innkrevingskostnader er bompengeselskapets kostnader forbundet med innkrevingen, inkl. godtgjørelse til driftsoperatør. Det legges til grunn at Masfjordsambandet vil få om lag samme kostnadsnivå som sammenlignbare prosjekt. For sammenlignbare prosjekt i regionen er årlige innkrevingskostnader om lag 3 mill. kroner per bomstasjon per år.

6.1.4 Bompengebidrag

Det er ventet at etterskuddsinnkreving av bompenger, under gjeldende forutsetninger, vil gi om lag 300 mill. kroner i brutto bompengeinntekter. Av dette er det beregnet at om lag 60 mill. kroner gå til å dekke finansieringskostnader og 60 mill. kroner til å dekke innkrevingskostnader. Følgelig er det lagt til grunn at bompengeselskapet vil kunne bidra med om lag 180 mill. kroner eller om lag 15 pst. av prosjektkostnaden til finansiering av prosjektet.

[1] Se Prop. 140 S (2016–2017) *Finansiering av prosjektet fv 659 Nordøyvegen i Møre og Romsdal*, Prop. 105 S (2016–2017) *Utbygging og finansiering av E39 Rogfast i Rogaland.*

6.2 Kommunale midler

Masfjorden kommune gjorde i 2012 i sak KS-045/12 vedtak om å bidra med 40 mill. kroner i egenfinansiering i Masfjordsambandet. Det er lagt til grunn at midlene blir utbetalt med 10 mill. 2017-kroner hvert år i byggeperioden fra 2020-2023. Beløpet er i faste kroner og skal indeksreguleres.

6.3 Fylkeskommunale midler

Det er lagt til grunn at fylkeskommunen bidrar med totalt om lag 980 mill. 2017-kr for å fullfinansiere prosjektet inkludert merverdiavgift.

Fylkeskommunen vil få refundert merverdiavgift. Det er lagt til grunn at merverdiavgiften utgjør 22 pst. av anleggskostnadene til prosjektet. Med prosjektkostnad på 1 200 mill. kr vil mva-kompensasjonen utgjøre om lag 220 mill. kroner med gjeldende forutsetninger.

Prosjekter som innkorter eller erstatter ferjesamband på fylkesveg kan søke Kommunal- og moderniseringsdepartementet (KMD) om midler fra ordningen om alternativ bruk av fergetilskudd for fylkesvegferjer. Fra 2018 legges ordningen med ferjeavløsningsmidler om ved at sambandene skal motta tilskudd etter faktisk størrelse på ferjetilskuddet. KMD har meddelt at fylkeskommunen kan få ferjeavløsningsmidler til finansiering av Masfjordsambandet etter gjeldende ordning dersom en liste med kriterier er oppfylt innen utløpet av 2017 (ref. brev fra KMD av 13.06.2017).

Fylkeskommunen skal i sum ikke få mer i kompensasjon enn fylkeskommunens andel av utbyggingskostnadene for vegprosjektet. Renteutgifter til eventuelle fylkeskommunale lån for å finansiere utbyggingen blir ikke dekket av ordningen. Merverdiavgiftskompensasjonen blir trukket fra utbyggingskostnadene ved fastsetting av beregningsgrunnlaget (om lag 220 mill. kr). Finansieringsbidraget fra bompenger blir også trukket fra utbyggingskostnadene ved fastsetting av beregningsgrunnlaget (om lag 180 mill. kr.

Fylkeskommunen er varslet å kunne få 18,3 mill. kr i årlige fergeavløsningsmidler med dagens kostnadsnøkkel. Det er presisert at dette er bare foreløpige overslag i samband med forhåndsavklaring av prosjekt som kommer inn under ordningen. Det faktiske beløpet og lengden på utbetalingsperioden blir regnet ut når fylkeskommunen har sendt endelig søknad.

Midlene blir prisjustert med 2,5 pst. Forutsett at tilskuddet blir 18,3 mill. kr i året, kan tilbakebetalingstiden for fergetilskuddet være 28 år.

6.3.1 Fylkeskommunal garanti

Det forutsettes at fylkeskommunen stiller selvskyldnergaranti for et maksimalt bompengelån på 250 mill. kroner.

7. Utbyggingsplan

Det er lagt til grunn byggestart i 2020 og åpning av broen i 2024. Det legges foreløpig til grunn følgende utbyggings- og finansieringsplan:

(mill. 2017-kr)	2020	2021	2022	2023	2020-2023
Fylkeskommunale midlar	346,0	346,0	262,9	23,8	978,7
Kommunale tilskot	10,0	10,0	10,0	10,0	40,0
Bompengar			83,1	98,2	181,3
Totale kostnader	356	356	356	132	1200

8. Håndtering av usikkerhet – følsomhetsberegninger

Eventuell kostnadsøkning i prosjektet ut over prisstigning skal dekkes i samsvar med gjeldende retningslinjer for bompengeprosjekt. Kostnadsøkning opp til kostnadsrammen skal dekkes med bompenger, fylkeskommunale og kommunale midler etter samme prosentvise fordeling som innenfor styringsrammen. Eventuell økning utover kostnadsrammen er fylkeskommunen sitt ansvar og blir dekket av Hordaland fylkeskommune.

Eventuelle kostnadsreduksjoner på inntil 10 pst. skal fordeles mellom kommunen, fylkeskommunen og bompengeselskapet etter samme prosentvise fordeling som innenfor styringsrammen. Kostnadsreduksjoner utover 10 pst. tilfaller fylkeskommunen.

Dersom økonomien til bompengeselskapet blir dårligere enn forutsett, kan bompengeselskapet etter avtale med Vegdirektoratet øke gjennomsnittstaksten med inntil 20 pst. ut over prisstigningen og forlenge innkrevingsperioden med inntil 5 år.

Det er gjort regneeksempler for et optimistisk og et pessimistisk alternativ for å synliggjøre robustheten i finansieringsplanen.

Det optimistiske alternativet har følgende forutsetninger:

- Årsdøgntrafikken i åpningsåret øker med 5 pst.
- Lånerenten blir redusert til 4,5 pst. i hele innkrevingsperioden.

Med disse forutsetningene vil prosjektet være nedbetalt på 17 år, dvs. en reduksjon på 3 år.

Det pessimistiske alternativet er beregnet med følgende forutsetninger:

- Kostnadsøkning opp til kostnadsrammen
- Årlig trafikkvekst halveres i forhold til basisalternativet
- ÅDT i åpningsåret redusert med 5 pst
- Takstøkning på 20 pst. utover prisstigning etter to år med innkreving

- Lånerenten 6,5 pst. De første 10 årene, deretter 7,5 pst

Med disse forutsetningene er innkrevingsperioden beregnet til om lag 25 år. Det er forutsatt at fylkeskommunens og kommunens løyvinger til prosjektet økes i tråd med deres andel av finansieringsplanen innenfor styringsrammen.

9. Vurdering av privat ferjedrift

Det er ikke foretatt faglige utredninger knytt til mulighetene for privat fergedrift etter at prosjektet er ferdigstilt. Dette er foreløpig vurdert som lite sannsynlig da trafikken er lav i dag og broen er regulert ved dagens fergekaier.

10. Tilrådning

Etter initiativ fra Masfjorden kommune om delfinansiering av Masfjordsambandet med bompenger tilrår Statens vegvesen at Masfjorden kommune legger til grunn forutsetningene i denne bompengesøknaden, og fatter følgende vedtak:

1. Masfjorden kommune gir sin tilslutning til at prosjektet Masfjordsambandet blir delfinansiert med bompenger
2. Det legges til grunn en styringsramme for prosjektet på 1 200 mill. 2017-kr og en kostnadsramme på 1 400 mill. 2017-kr. Rammene er fastsett etter ekstern kvalitetssikring (KS2). Bompengebidraget er foreløpig beregnet til om lag 180 mill. kr. Masfjorden kommune bidrar med totalt 40 mill. 2017-kr. Hordaland fylkeskommune finansierer resten av beløpet, om lag 980 mill. kr inkl. mva-kompensasjon.
3. Innkrevingen skjer i begge retninger i en automatisk bomstasjon som plasseres på Skarvetangen.
4. Bompengeperioden er avgrenset til 20 år.
5. Masfjorden kommune aksepterer at gjennomsnittlig bompengetakst settes til 90-95 2017-kr. Med gjeldende forutsetninger tilsvarer dette 104-110 kr per passering for kjøretøy i takstgruppe 1 og 208-220 kr for kjøretøy i takstgruppe 2. Nullutslippskjøretøy skal betale 50 pst av takstgruppe 1.
6. I tråd med nye takstretningslinjer legges det til grunn at trafikanter i takstgruppe 1 som betaler med elektronisk brikke oppnår 20 prosent rabatt. Det gis ingen rabatt for kjøretøy i takstgruppe 2. Det er forutsett at bompengetakstene blir justert i samsvar med prisutviklingen.
7. Kostnadsøkning utover prisstigningen opp til kostnadsrammen for prosjektet skal dekkes med fylkeskommunale midler og bompenger etter samme prosentvise fordeling som innenfor styringsrammen. Eventuelle overskridelser ut over kostnadsrammen er fylkeskommunens ansvar.
8. Dersom inntektene blir høyere og/eller finansieringskostnadene lavere enn forutsatt, skal bompengetaksten reduseres eller bompengeperioden kortes ned. Endelig takst-

og rabattsystem skal legges frem for lokalpolitisk behandling i god tid før innkrevingen tar til.

9. Dersom det etter at innkrevingen er igangsatt viser seg at bompengeselskapets økonomiske situasjon gjør det nødvendig, kan bompengeselskapet, etter avtale med Vegdirektoratet, øke gjennomsnittstaksten med inntil 20 pst. ut over prisstigningen og/eller forlenge innkrevingsperioden med inntil 5 år.
10. Masfjorden kommune ber om at Hordaland fylkeskommune garanterer for nødvendige bompengelån for utbygging av Masfjordsambandet

Statens vegvesen ber om at Hordaland fylkeskommune gjør følgende vedtak:

1. Fylkestinget vedtar at Hordaland fylkeskommune gir sin tilslutning til at prosjektet Masfjordsambandet blir delfinansiert med bompenger, under forutsetning av at de berørte kommunene fatter vedtak i henhold til forslaget som er oversendt fra Statens vegvesen.
2. Det legges til grunn en styringsramme for prosjektet på 1 200 mill. 2017-kr og en kostnadsramme på 1 400 mill. 2017-kr. Rammene er fastsett etter ekstern kvalitetssikring (KS2). Bompengebidraget er foreløpig beregnet til om lag 180 mill. kr. Masfjorden kommune bidrar med totalt 40 mill. 2017-kr. Hordaland fylkeskommune finansierer resten av beløpet, om lag 980 mill. kr inkl. mva-kompensasjon.
3. Innkrevingen skjer i begge retninger i en automatisk bomstasjon som plasseres på Skarvetangen.
4. Bompengeperioden er avgrenset til 20 år.
5. Hordaland fylkeskommune aksepterer at gjennomsnittlig bompengetakst settes til 90-95 2017-kr. Med gjeldende forutsetninger tilsvarer dette 104-110 kr per passering for kjøretøy i takstgruppe 1 og 208-220 kr for kjøretøy i takstgruppe 2. Nullutslippskjøretøy skal betale 50 pst av takstgruppe 1.
6. I tråd med nye takstretningslinjer legges det til grunn at trafikanter i takstgruppe 1 som betaler med elektronisk brikke oppnår 20 prosent rabatt. Det gis ingen rabatt for kjøretøy i takstgruppe 2. Det er forutsatt at bompengetakstene blir justert i samsvar med prisutviklingen.
7. Kostnadsøkningen utover prisstigningen opp til kostnadsrammen for prosjektet skal dekkes med fylkeskommunale midler og bompenger etter samme prosentvise fordeling som innenfor styringsrammen. Eventuelle overskridelser ut over kostnadsrammen er fylkeskommunens ansvar.
8. Dersom inntektene blir høyere og/eller finansieringskostnadene lavere enn forutsatt, skal bompengetaksten reduseres eller bompengeperioden kortes ned. Endelig takst- og rabattsystem skal legges frem for lokalpolitisk behandling i god tid før innkrevingen tar til.
9. Dersom det etter at innkrevingen er igangsatt viser seg at bompengeselskapets økonomiske situasjon gjør det nødvendig, kan bompengeselskapet, etter avtale med Vegdirektoratet, øke gjennomsnittstaksten med inntil 20 pst. ut over prisstigningen og/eller forlenge innkrevingsperioden med inntil 5 år.

10. Hordaland fylkeskommune garanterer med selvskyldnerkausjon for nødvendige bompengelån 250 mill. kr for utbygging av Masfjordsambandet under forutsetninger og betingelser nevnt i saken.

Masfjorden KrF v/ leiar Siri T. Kratzmeier
Tangedalsvegen 13
5986 Hosteland

Frøyset 30.03.22

Vestland fylkeskommune
Postboks 7900
5020 Bergen

HØYRINGSINNSPEL TIL RTP- ØKONOMISK HANDLINGSPROGRAM OG INVESTERINGSPROGRAM.

Vi viser til høyringsbrev vedkommande økonomisk handlingsprogram og investeringsprogram for Regional transportplan 2022 – 2033.

Masfjorden KrF vil med dette påpeike:

1. Bruprosjektet «Masfjordsambandet» er verken tatt inn som «nye veganlegg» i tabell for investeringar s. 13 eller i tekst «nye veganlegg» s. 15. Prosjektet bør også omtalast i pkt. 5.7.4 s. 32 «Ferjeavløysingsprosjekt», då prosjektet er vedtatt støtta i fylkestinget 12.12.2017.

   I tekst for «andre store vegprosjekt» s. 27 -28 med mogleg oppstart i perioden 2023 -2027 og fram til 2033, er prosjektet til 1,2 milliard heller ikkje omtala. Prosjektet bør takast med, då ein kan forvente ei handsaming av saka i departement/ Storting for inneverande planperiode.

2. Bompengefinansieringa av «Masfjordsambandet» må og inn som mogleg framtidig bompengeprosjekt under avsnitt «Veg- og bompengepakkar», s. 14, med bakgrunn i same sak og vedtak frå 2017.

Eit viktig og gjennomarbeidd regionalt prosjekt har "forsvunne" frå RTP, og Masfjorden KrF påpeikar at dette «gryteklare» ferjeavløysingsprosjektet **må** synleggjerast i økonomisk handlingsprogram og investeringsprogram for RTP.

Vi oppmodar samstundes fylkesordførar, og andre fylkespolitikarar, til å vere pådrivar og etterspørje sakshandsaminga av bompengesøknad og ferjeavløysingsprosjektet i departement og Storting.

Vi imøteser endring av planen på bakgrunn av høyringsinnspelet vårt og tidlegare vedtak i fylkestinget 12.12.2017 om etablering av Masfjordsambandet.

Med helsing

Masfjorden KrF

Siri T. Kratzmeier

Leiar

MIDTVEGEN615

BIND SOGN OG FJORDANE SAMAN

Hyen-Storebru

Noregs nest verste veg

Org. nr. 912 681 963 midtvegen615as@gmail.com 31.03.2022

Høyringsinnspel til RTP – økonomisk handlingsprogram og investeringsprogram

Vi viser til tidlegare innspel i innspelsmøte 10.02.2021, dokument oversendt 28.02.2021, innspel i høyringsmøte på Skei 25.08.2021 og skriftleg høyringsinnspel 11.09.2021.

3 viktige prosjekt det hastar med å få utført på fylkesveg 615

1 Mjuke trafikantar

Vi stiller oss bak Gloppen kommunestyre sitt vedtak i saka:

Gang og sykkelveg på Fylkesveg 615 Sandane - Fitje er på topp i Gloppen kommune si prioritering til RTP. Denne vegen stod øvst på marginallista til Sogn og Fjordane fylkeskommune. Kommunestyret forventar no at denne vegen kjem i prioritet for gjennomføring i neste RTP.

- Gang- og sykkelveg Sandane - Fitje samsvarer godt med fylkeskommunen sine mål og kriterium for prioritering av gang- og sykkelvegar.

- Vegen er svært trafikkfarleg for mjuke trafikkantar (delmål 3)

- 54 skulebarn har buss på strekninga sjølv om skulevegen er under 4km (delmål 2 og kriterium 3)

- Vegen er gjennomgangsveg Sandane - Hyen - Florø med mykje tungtrafikk. Det er stor trafikk på strekninga, 2500 ÅDT. (kriterium 6 og 7)

- Vegen er tilkomst til nye store bustadfelt Elvaneset og Søreide (kriterium 2) - Gloppen kommune satsar på sentrumsutvikling for Sandane der syklande og gåande er prioritert. (delmål 1)

- Det er stor miljøgevinst ved å flytte trafikk frå bil til gåande og syklande - Vegen er arbeidsveg for SFE, ei av kommunen si største bedrifter, og tilkomst til Gloppen Camping med over 5000 bilar, campingvogner og bubilar i året.

- Gang- og sykkelvegar rundt tettstadane er avgjerande for å nå målet i fylkeskommunen sin strategi for mjuke trafikkantar. 80 prosent av elevane utan ordinær skuleskyss skal gå eller sykle til skulen. (delmål 3)

Kommunestyret viser til at denne gang og sykkelvegen har ein arbeidd med i lang tid, og fylkeskommunen har laga eit forprosjekt for anlegget. Heile strekninga må no detaljregulerast, men gjennomføringa kan skje etappevis der første etappe må vere Sandane - Storebrua, slik kommunen tidlegare har gitt tilbakemelding på.

MIDTVEGEN615

BIND SOGN OG FJORDANE SAMAN

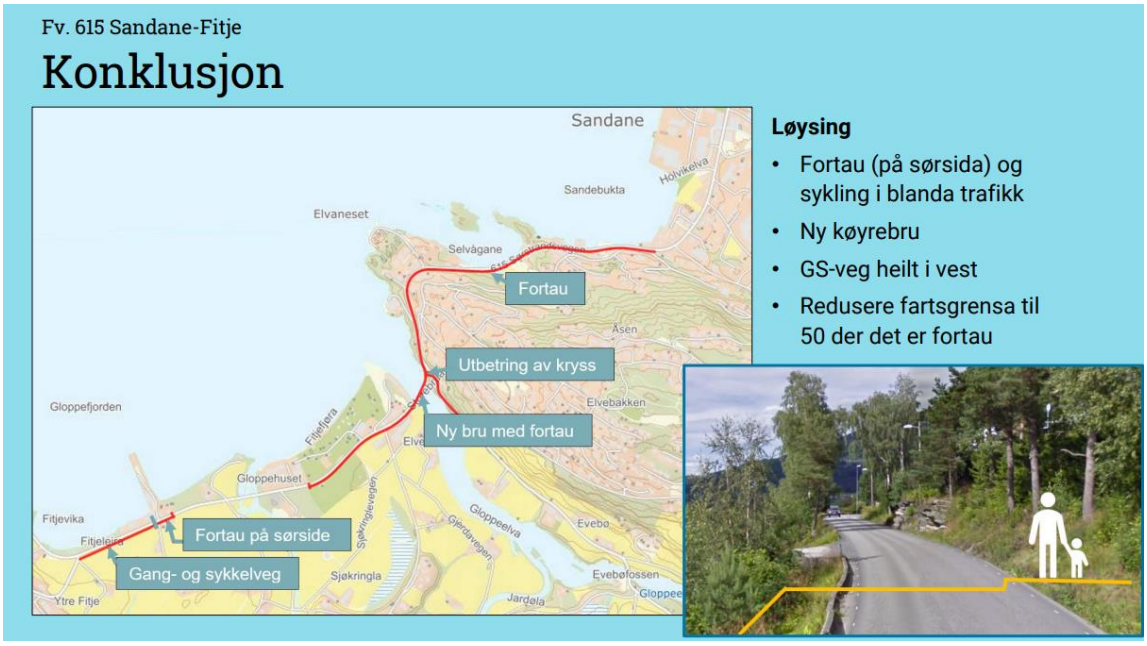
Hyen-Storebru

Noregs nest verste veg

Org. nr. 912 681 963 midtvegen615as@gmail.com 31.03.2022

Stort behov for å fullføre gang- og sykkelveg Sandane – Fitje (over - bilete frå internett)

Utklipp frå VLFK sin presentasjon (under)



MIDTVEGEN615
BIND SOGN OG FJORDANE SAMAN

Hyen-Storebru
Noregs nest verste veg

Org. nr. 912 681 963 midtvegen615as@gmail.com 31.03.2022

2 Skredsikring av Hopsstranda

Alle vegfarande (gåande, syklande, skulelevar, arbeidspendlarar, bilistar og tunge køyretøy) ser fram til å reise på trygg veg til og frå Hyen.

- Hopsstranda kom inn på prioriteringslista ved førre RTP og vi forventar og krev at vi minst held plassen vår på prioriteringslista i RTP 2022-2033.
- Lunefull vegparsell der ingen veit kva tid neste stein kjem dundrande ned i vegbana
- Smal og gamal veg (om lag 100 år).
- Fleire, som har flytta frå Hyen, har brukt farleg skule- og arbeidsveg som grunngjeving.
- Viktig pendlarveg for arbeid i Nordfjord eller Sunnfjord
- Svært lang omkøyringsveg

FOTO: ARILD STRAUME

Avisoppslag i Firda (Førde) 2.mars 2021 (over) og 15.april 2021 (under)

Det fekk familien til å flytte frå Hyen

DÅRLEG SKULE OG VEG: - Eg hugsar kor dårleg skulen var då eg sjølv gjekk der. Eg ville ikkje sende ungane mine til den same skulen på ein rasutsett skuleveg, seier Ragni Marita Willis. Difor valde ho og familien på fire å flytte frå Hyen til Florø då skulestart nærma seg for eldstemann. SIDE 4

MIDTVEGEN615
BIND SOGN OG FJORDANE SAMAN

Hyen-Storebru
Noregs nest verste veg

Org. nr. 912 681 963 midtvegen615as@gmail.com 31.03.2022

3 Standardheving av vegen mellom Hyen og Storebru

Vi er svært takksam for dei 7 punkttiltaka (totalt ca. 1,4 km) som er utført dei siste åra,

men svært mykje gjenstår. Det er behov for opprusting og/eller ny veg på heile strekninga.

- Utrygg skuleveg
- Farleg og krevjande veg for dei som pendlar dagleg
- Stadig eksempel på næringstransportørar som køyrer seg fast og vegen vert stengd
- Viktig veg som knyter Sunnfjord og Nordfjord saman på midten
- Viktig omkøyringsveg dersom E39 eller Kysvegen er stengd (berre 3 vegar nord-sør)
- Smal veg, minimalt med grøftebredde og tett på fjellskjeringar mange stader (sjå bilete)
- Uoffisielt kåra til «Noregs nest verste veg» i 2018

Biletet over treng ingen tekst! Foto: Olav Klungre Utklipp frå Firda 23.februar 2022 (under)

KINN GLOPPEN TRAFIKK

Fylkesveg 615 stengd. Skal berge vogntog

Av Øystein Silde Frønsdal Publisert: 23.02.22 15:56

Vi tek også med vedtaka frå Gloppen og Kinn kommunar;

Gloppen kommune:
3. *Det er stort behov for standardheving av Fylkesveg 615 for forhold som vegbreidde, kurvatur og sideterreng.Det strekningsvise prosjektet for Fylkesveg 615 bør innehalde ein tiltaksplan for alle farlege punkt, inkludert skredsikring i Hopshammaren.*

MIDTVEGEN615

BIND SOGN OG FJORDANE SAMAN

Hyen-Storebru

Noregs nest verste veg

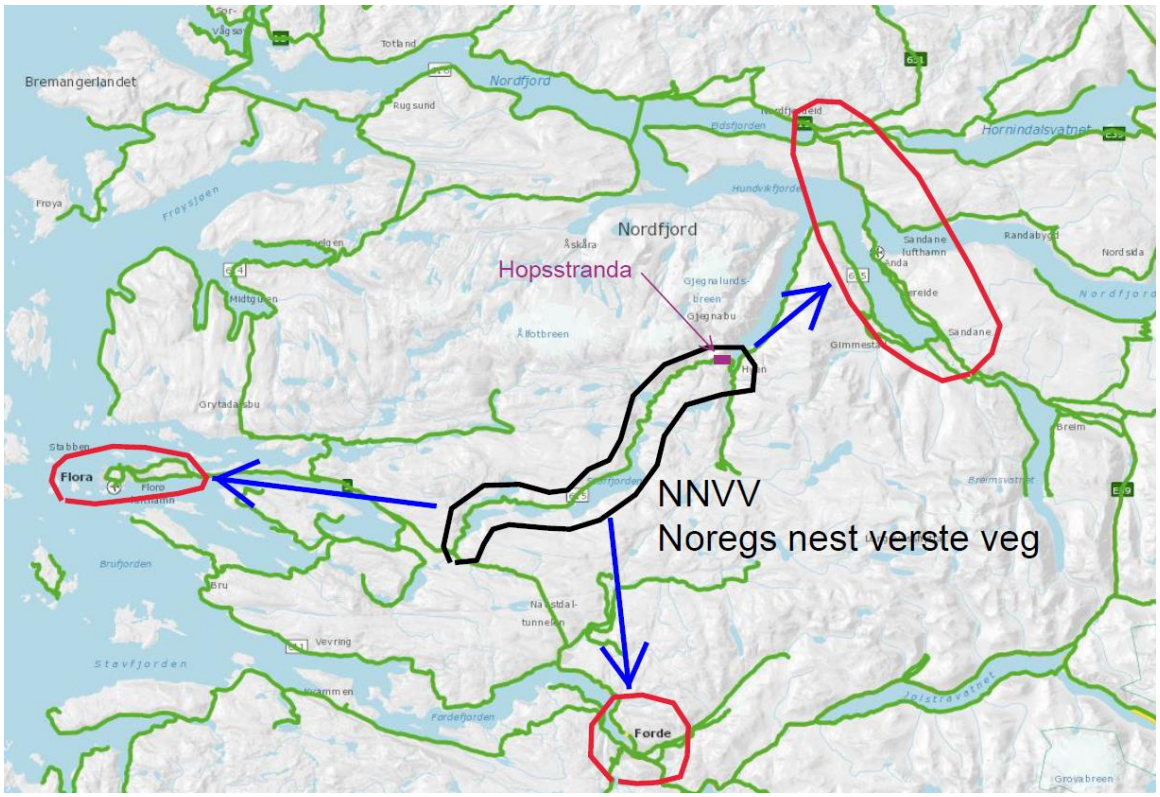
Org. nr. 912 681 963 midtvegen615as@gmail.com 31.03.2022

Kinn kommune:

7) Midtvegen FV 615 – «Norges nest verste veg»

Prosjektet vil gje tryggleik reise for dei som pendlar mellom Florø/Eikefjord og Hyen/Sandane. Vegen er og mykje brukt som omkjøringsveg ved stenging av hovedferdselsårer som E39 Mellom Førde og Sandane. Det er stort behov for standardheving av Fylkesveg 615 for forhold som vegbreidde, kurvatur og sideterreng.Det strekningsvise prosjektet for Fylkesveg 615 bør innehalde ein tiltaksplan for alle farlege punkt, inkludert skredsikring i Hopshammaren

Midtvegen 615 har, med støtte frå nærliggande kommunar, fått konsulentselskapet Rambøll til å greie ut 6 ulike alternativ til å knytte midtre Nordfjord tettare på aksen Florø – Naustdal – Førde. Rapporten omfatta trafikkmengde, kostnader og potensiale for brukarfinansiering. Det er innleia samtaler på styreleiarnivå med både Kystvegen og Nordfjordbrua Anda-Lote for mulig samarbeid om bompengepakke.



For styret i Midtvegen 615 AS

Olav Klungre

Olav Klungre

styreleiar

Hjelmeland, 24.03.2022

Innspill til regional transportplan - Vestland fylkeskommune

Mowi region Sør har 3 matfiskanlegg, 2 stamfisklokaliteter og ett settefiskanlegg i Kvinnherad kommune. Vi har rundt 25 ansatte på disse anleggene og en del av disse er bosatt på Varaldsøy.

Vi har godkjent reguleringsplan til utbygging av settefiskanlegget vårt på Øyerhamn. Det pågår en utredning hos oss, hvor vi vurderer å etablere et høyteknologisk RAS anlegg til postsmoltproduksjon ved Øyerhamn på Varaldsøy. Vi vil om dette prosjektet realiseres, ha behov for å øke antall ansatte på dette anlegget fra 6 til 24 for å kunne drifte et slik anlegget.

En forutsetning for at en utbygging av denne størrelse skal kunne realiseres, avhenger av flere faktorer, hvor en av dem er samferdsel og muligheten til å kunne tiltrekke seg kompetent arbeidskraft som ønsker å bosette seg i nærheten av arbeidssted. Med hensyn til beredskap på anlegget, vil kort responstid fra bosted til arbeidssted være et krav fra vår side.

For både våre ansatte som allerede bor på Varaldsøy, samt fremtidige ansatte og beboere, har det vært et ønske om å bedre kommunikasjonen med fastlandet gjennom å øke frekvensen på ferjeanløp. Dette vil øke attraktiviteten til Varaldsøy som bosted og forhåpentligvis tiltrekke seg nye innbyggere.

Mowi region Sør støtter derfor innspill fra Varaldsøy bygdelag datert 19.12.2013, hvor det fremmes ønsker om å flytte ferjekai til Skjelnesodden. Vi håper at Vestland fylkeskommune vurderer de positive synergiene dette samferdselstiltaket vil bety både for innbyggerne på Varaldsøy og for næringsutviklingen i regionen.

Med hilsen

Mona Bue
SAMFUNNSKONTAKT
MOWI ASA
REGION SØR

› Mowi ASA
OFFICE
Sandvikboder 77AB
5035 Bergen
POSTAL
4102
Sandviken 5035 Bergen
PHONE
+47 926 37 406
FAX
MAIL
Mona.bue@mowi.com
WEB
http://mowi.com

›Mowi ASA	OFFICE Sandvikboder 77AB 5035 Bergen	PHONE +47 926 37 406	FAX
		MAIL Mona.bue@mowi.com	
	POSTAL 4102 Sandviken 5035 Bergen		
		WEB http://mowi.com	

Varaldsøy bygdelag 19.12.2013

5636 VARALDSØY

Kvinnherad Kommune

v/ Anbjørn Høivik

5470 ROSENDAL

Utale med omsyn på : kommunedelplan for ferjekai på Varaldsøy – planident 20120026

Varaldsøy bygdelag har arbeida på vegne av eit stort fleirtal av fastbuande på Varaldsøy for ny ferjekai i Skjelnesodden. Me vil derfor argumentera for vårt syn, for å få fram viktige punkt som me meiner ein må drøfta politisk og vektleggja særskilt ved val for nytt ferjeleie.

Varaldsøy bygdelag har ingen direkte merknader ("feil") til sjølve kommunedelplanen som no ligg ute til høyring (forventa). Planarbeidet ser ut for oss å vera grundig og korrekt ut frå dei føringane som ein her må arbeida etter, men me er av den meining at denne delplanen ikkje kan leggjast til grunn som konklusjon for kva alternativ som er best eigna som ferjestø.

Varaldsøy bygdelag vurderer konklusjonen i denne planen til å "forenkla" omhandla to hovudpunkt på fylgjande måte :

1. Pris-satt kostnad : Ein vel billegaste alternativ, noko som isolert sett gjev best økonomi ut frå dei berekningar som her er gjort (handbok – Statens vegvesen)
2. Ikkje pris-satte kostnader : Ein vel utbygging alternativ 1, dvs ein gjer berre inngrep i tidlegare utbygd område.

Varaldsøy bygdelag vil då ut frå hovudpunkta som me nemner her, hevda at pris-satte kostnader vert alt for høge og at ikkje pris-satte kostnader i denne delplanen berre kan nyttast som informasjon i vidare arbeid med ny ferjekai for Varaldsøy.
Varaldsøy bygdelag vil og kort argumentere for flytting av ferjekai, med omsyn på korleis ein vil at eit bygdesamfunn skal få ta del i samfunnsutvikling.

1 . Pris-satt kostnad

Varaldsøy bygdelag har nytta Entreprenør Arve Kjærland og G & H Skjelnes Entreprenør AS i vårt arbeid med å få ei oversikt over kostnader, som me meiner må vektleggjast.
Desse berekningane vert ettersendt etter avtale med prosjektleiar Anbjørn Høivik.

- Tilkomstveg alternativ 2a og 2b. I Skjelnesodden er det bygd skogsbilveg som har høgare standard enn eksisterande vegar på Varaldsøy (byggeår 2003). Varaldsøy bygdelag vil hevda at ein her kan utbetra skogsbilvegen og bygga resterande veg til ferjekai, til ein svært redusert kostnad, utan at det vil føra til t.d. auka ulykkesfare. Kostnaden for alternativ 2a og 2b vil bli tilnærma lik (litt dyrare for 2b).
  Me vil og visa til større prosjekt der utbygging ikkje medfører (har medført) særskilt utbetring av tilkomstvegar for å starta prosjektet, dvs ein "set utbetringar på vent" (delvis utbetring). Døme: Folgefonntunnelen (Mauranger – Årsnes), Jondalstunnelen (austre – nordre podlen) og Årsnes ferjekai (Løfallstrand).
- Kostnad med bygging av ferjekai alternativ 1 er i fylgje kostnadane ca 2,4 mill dyrare, me kan ikkje sjå at bortsprenging av flu (ved innsseglinga) er kome med i dette kostnadsoverslaget – er beskreve i konsekvensutgreiingane.

2. Ikkje pris-satt kostnad

Varaldsøy bygdelag kan ikkje sjå at delplanen får fram godt nok dei konsekvensar val av ferjekai vil ha. Dvs. emnet lokal/regional utviklig har ein utelatt og konsekvensar bygger åleine på området (arealet) som dei ulike alternativa spesifikt vil påvirka (fysiske endringar).

- Delplanen viser ikkje kva ein vil oppnå ved å flytte ferjeleie – alternativ 2a el 2b.
  Me har nytta fonnakart, for å synleggjera kva ein vil oppnå med flytting.
  Avstandar med ferjeleie som i dag :
  Gjermundshamn – Årsnes = ca 6 100 m
  Gjermundshamn – Varaldsøy – Årsnes = ca 9 700 m.
  Ved å flytte ferjeleie til skjelnesodden :
  Gjermundshamn – V.øy/skjelnesodden – Årsnes = ca 6 500 m
  Varaldsøy bygdelag meiner at ved å sjå på desse tala som avstandsmålinga syner, så er det einaste rette å flytta ferjekaien til skjelnesodden på Varaldsøy. Ein reduserer avstanden til Varaldsøy med ein tredjedel av dagens seglingsrute for ferja, dvs dette utløyser moglegheiter for effektivisering i sambandet (inkl Varaldsøy) som er framtidsretta, vil også gje betydeleg økonomisk gevinst (lokalt, regionalt).
  Kart over ferjesamband, sjå vedlegg 1.
- Me vil peika på at Skjelnesodden ikkje er eit "freda naturreservoat". Det betyr ikkje at fastbuande på Varaldsøy ikkje har vurdert dei ulemper det måtte medføre, men me er ikkje i tvil om at dette vil vera akseptabelt, dersom Varaldsøy skal overleva som samfunn. Me vil og peika på at det er vegar i Skjelnesodden (ny skogsbilveg, traktor-

vegar) og ein god del hytter (aust-sida), noko me meiner ein ”underdimensjonerar” i delplanen – Skjelnesodden er ikkje urørt !

- Varaldsøy bygdelag vil og peika på at ein i delplanen med omsyn på plassering av ferjekai i Skjelnesodden, har plassert ferjekaiane (2a og 2b) i område som ligg utanfor dei stadene som har særskilt biologisk mangfald. Vegtrase fylgjer same lina som eksisterande skogsbilveg og vil derfor ikkje medføra noko vesentleg endring/skade for natur / miljø i området.

Me vonar at ein frå politisk hald vil vektleggja/drøfta dei lokale og regionale konsekvensane ut over det delplanen får fram, for å få eit framtidsretta ferjesamband som er teneleg for oss kvinnheringar (Varaldsøy spes) samstundes som det vil gje regional gevinst (effektiviseringa i sambandet) .

Varaldsøy bygdelag ynskjer derfor å nemna / understreka nokre punkt som me meiner ein må vektlegga særskilt med omsyn på ferjekai i Skjelnesodden.

- Ferja er ”livsnerva” for Varaldsøy og den skal fungere som beredskap for oss 24 t i døgeret (td sjuketransport), å me ser det derfor som heilt avgjerande at me kjem så nær hovudsambandet som me kan.
- Dersom ein vel å bygga ny ferjekai, alternativ 1. Kva utfordringar med omsyn på ferjedrift og anbod vil ein ha i framtida ? - hovudsamband (riksveg) og fylkes-samband (Varaldsøy)
- Det er avgjerande for eksisterande og ev. ny næringsvirksomheit å ha god infrastruktur. Oppdrett er ei stor næring ved / på Varaldsøy, jordbruk – her er det invistert for mange millionar dei siste åra av yngre folk som vil satsa innan jordbruk (nye driftsbyggningar, hønsehus mm). Turisme med hytteutleige.
- Tidlegare analyser tilrår flytting av ferjekai (effektivisering av sambandet)
- Ny ferjekai, alternativ 1. Dette er i ”tettbebygd strok” (små private eigedomar) og rekna som senteret på Varaldsøy, noko som me meiner må takast særskilt omsyn til i vurderinga med omsyn på at området då vil bli ”redusert til ein stor oppstillingsplass”. Me kan ikkje finna andre døme, der ein i dag vel å leggja ”hovudtrafikken” i sentrumsområde ved utbetring av infrastukturen. Me meiner og at bebyggelse / kulturlandskap i sentrum har stor verdi.
- Fastbuande på Varaldsøy vil vere avhengig av pendling i ulike samanhengar (arbeid, kulturtilbod i vår eigen kommune, div fritidstilbod osv.). Med ferjekaien plassert som i dag, så kan ikkje me sjå at me skal kunna få noko betring i infrastrukturen.

- Varaldsøy bygdelag er av den meining at ein må sjå særskilt på lokalsamfunnet på Varaldsøy (levande bygdesamfunn, kulturlandskap mm) mot dei lokale konsekvens-utgreiingane for Skjelnesodden.

Varaldsøy Bygdelag vil og nytte høvet til å presisere at alle fastbuande på Varaldsøy er glad i naturen, men me meiner at gevinsten ved å flytte ferjekaien gjer at dette er akseptabelt. Nokon vil hevde at dette vil medføre store naturinngrep og at dette får stor fjernverknad mot Hardangerfjorden. Me meiner dei argumenta fell på si eiga urimlegheit, dvs Årsnes ferjekai "ligg i same område" (anna industri) og me kan nemna andre døme som Hardangerfjordbru, "monstermaster" osv.. Me vonar at det ikkje er slik at ein "skal freda" små samfunn (inga utviklig ?), samstundes som ein bygger ut store prosjekt andre stader fordi det då tener "storsamfunnet" ?
Varaldsøy bygdelag har ikkje tatt stilling til kva alternativ som bør velgast i Skjelnesodden, her meiner me fagmiljøa bør vurdera kva for eit alternativ som er best – 2a el. 2b.
Ny ferjekai i Skjelnesodden vil totalt sett vera mest framtidsretta og det beste for miljøet.

Varaldsøy bygdelag legg og ved lister over fastbuande / postadresse Varaldsøy som har skreve under på at dei støttar flytting av ferjekaien til Skjelnesodden – underskriftslista er kun nytta for myndige personar (fyllte 18 år) – ut frå det me då har funne ut så støttar ca 85 % av fastbuande på Varaldsøy dette arbeidet. Sjå underskriftslister, vedlegg 2-10 (9 sider)

Varaldsøy bygdelag vonar kommunestyret i kvinnherad vil støtta oss på Varaldsøy og vidareføra eit samrøystes vedtak frå 1997 – flytting av ferjekai til Skjelnesodden.

Varaldsøy bygdalag

V/ Øystein Kårstad

Leiar

Måløy Vekst

INNSPEL TIL PRIORITERINGAR I REGIONAL TRANSPORTPLAN FOR VESTLAND

Innleiing
Måløy Vekst kjem her med sine innspel til prioriteringane i Regional Transportplan. Planen er svært viktig for næringsutvikling, mobilitet, folketalsutvikling og vekst, og vi ser fram til å samarbeide med Vestland fylkeskommune om å realisere målsettingane i åra framover. Vi vil skryte av prosessen som sikrar brei involvering, og høve til å påverke planen på både overordna og konkret nivå.

Om Måløy Vekst
Måløy Vekst er næringslivet og kommunen sitt felles organ for langsiktig samfunns- og næringsutvikling. Selskapet har som formål å fremje vekst i næringslivet og skape bulyst i kommunen. Næringslivet i regionen, representert ved ca. 90 verksemder, og Kinn kommune er aksjonærar/medlemmar i selskapet. Eigarane har mellom 3 og 4 tusen tilsette både lokalt, nasjonalt og globalt, og har ei årleg omsetting på over 15 milliardar kroner årleg. Måløy Vekst er eit serviceselskap for næringslivet, som skal informere og legge til rette for ny verksemd og infrastruktur, og vere ein møteplass for næringslivet og kommunen.

Overordna betraktningar til prioriteringane

Vekstkraftig region

Kystregionen på Vestlandet har potensialet til å verte den mest vekstkraftige regionen i landet. Å utnytte potensialet for bærekraftig vekst og utvikling langs kysten føreset ei tydeleg prioritering og satsing på å byggje sterkare bu-, arbeids-, og serviceregionar. Fragmenterte miljø, samt små byar og tettstader utan eit omland innan akseptabel reisetid, er kanskje det største hinderet for å utnytte det vekstpotensialet vi har innan framtidas vekstnæringar.

Vi tilet oss her å nemne blant anna fiskeri, havbruk, energiproduksjon, transport, skipsdesign og konstruksjon, industri, foredling, produktutvikling, teknologi, samt bærekraftig reiseliv som nokre eksempel på næringar som har eit enormt potensiale for bærekraftig vekst og velstandsproduksjon i åra framover, der dei naturgitte føresetnadane, samt kompetansen, erfaringa og innovasjonskrafta allereie ligg i etablerte miljø og lokalsamfunn langs kysten.

Mykje av dette kan løysast med ei tydeleg prioritering av vegsamband og kommunikasjonsløysingar for å knytte kystsamfunna tettare saman. Her vil vi konkret trekke fram Kystvegen Måløy-Florø som eit heilt avgjerande prosjekt, som vil binde saman viktige kompetansemiljø og byggje ein framtidsretta og vekstkraftig bu-, arbeids-, og serviceregion på kysten i nordre del av Vestland.

Måløy Vekst

Effektive båtruter med rutetider, prisar, og fart som gjer det funksjonelt og effektivt å nytte båten til pendling, vil og sikre at ein kan utnytte kompetansen og arbeidskrafta i eit større geografisk område, til å utvikle og skape vekst i dei bærekraftige næringane langs kysten. Fart på fartøy, rutetider og prisar må difor tilpassast behovet for effektive og attraktive pendlarruter, spesielt mellom Måløy, Bremanger, Florø og Selje, som trafikkerast av Nordfjordekspressen og Kystvegekspressen.

Konkrete innspel til prioriteringar

Fylkesveg 617 Kapellneset-Raudeberg

Opprusting av vegen mellom Kapellneset og Raudeberg er heilt avgjerande for vidare utvikling på Raudeberg. Vegen er i dag i svært dårleg forfatning, trafikkfarleg, og lite framkomeleg. Vegen har ein ÅDT på 3000. Vegen er dagleg skuleveg for mange born og unge, viktig pendlarveg mellom Raudeberg og Måløy, og det er ein betydeleg mengde transport til og frå næringsbedrifter langs vegen. Raudeberg er eit levande næringsområde med fleire sjømatselskap og tre skipsverft som ligg langs fylkesvegen. På Raudeberg er det planlagt store investeringar og etableringar i årene framover. I samband med Stad skipstunnel vil området få tilført store mengder med stein, noko som betyr vesentleg utviding av næringsverksemd. Noko som igjen betyr auka behov for transport/tilkomst for både gåande, syklande, bilar og tungtransport. Omsetning for bedriftene i området er på godt over 2 mrd. I dag jobbar det ca. 300 menneske innan marin og maritim industri på Raudeberg. Dette talet kan nesten doble seg dersom planane til næringsaktørane blir realitet.

Babord Group planlegg ei større satsing på slakting og bearbeiding av torsk, samt bearbeiding av laks, og ser for seg ein auke i tall tilsette med 60-100 personar innan 5 år. Sjømatselskapet Domstein vil også samle ei større del av verksemda si på Raudeberg, og planlegg utviding av anlegget for bearbeiding av fisk og sjømat. Domstein ser føre seg 50-100 nye arbeidsplassar på Raudeberg. Det er også ein stor satsing på landbasert oppdrett med slakteri- og prosessanlegg, samt kompetansesenter i Barstadvika, på industriområdet mellom Måløy og Raudeberg. Her planlegges det for 25-50 nye arbeidsplassar.

Alle næringsaktørane nemnde over, samt hjørnesteinsbedrifta og skipsverftet Båtbygg, har søkt om steinmasse frå Stad skipstunnel for å utvide industriarealet sitt. Også stadig aukande turisttrafikk i området gjer at vegen sin kapasitet blir utfordra. Møteproblematikken langs denne vegen er betydeleg da møteplassane er både smale og altfor korte. For å nå turistmåla Refviksanden og Kråkenes fyr må ein passere Raudeberg og bruke FV617 frå Måløy. Teljingar viser at trafikken doblar seg om sommaren.

Opprusting av vegen er kostnadsrekna til ca. kr 100 millionar, men Kinn kommune og fleire næringsaktørar syner stor vilje til å realisere strekninga som eit spleiselag saman med fylkeskommunen. Kommunen planleggar å oppruste VA-anlegget på strekninga, medan fleire næringsaktørar har planar for både utviding av eksisterande verksemder, samt nye

verksemder. Videre utvikling av industrien og 300 nye arbeidsplassar på Raudeberg vil gje stor auke i trafikken.

Fylkesveg 5715 Måløy-Vågsvåg

Vegen mellom Måløy og Vågsvåg er ein svært trafikkert veg, og trafikken aukar, både grunna auka bustadbygging, auka næringsaktivitet, og ikkje minst auka trafikk frå besøkande og turistar. Måløy Vekst vil minne om at Statens Vegvesen allereie i 2012 utarbeida ein rapport som synte behov for punktutbetring av fv621 (no fv5715) Måløy-Vågsvåg. I rapporten vert det peika på redusert framkomst og høge avstandskostnader pga. dårleg vegstandard (smal, svingete, ujamn veg), behov for sikring av mjuke trafikkantar, ulykker, spesielt utforkjøringsulykker og generelt forfall på vegen. SVV foreslo i 2017 å gjennomføre punktutbetringar på vegen, men dette er førebels ikkje følgt opp i investeringsplanane.

Kommunen har utarbeida ei liste med 15 utbetringspunkt i prioritert rekkefølge, og meiner at ein vil kunne monaleg betre trafikktryggleiken og framkommeligheit for dei vegfarande med investeringsmidlar i størrelses orden 5-10 millionar kroner. Måløy Vekst syner til Vestland fylkeskommune sitt prosjekt «meir veg for pengane», og meiner at her vil ein med relativt små investeringsmidlar få store gevinstar i form av betring av trafikktryggleik og auka framkome.

Kystvegen Måløy-Florø

Næringslivet og innbyggjarane langs kysten har ei klar forventning om at fylkeskommunen føl opp tidlegare lovnader om realisering av kystvegen Måløy-Florø. Som første prosjekt må Svelgen-Indrehus inn i investeringsplanen allereie frå 2023, og deretter må ein planlegge og prosjektere ferjeavløysingsprosjektet i ytre Nordfjord. Denne vegen er heilt avgjerande for å oppnå den vekstkrafta ein har i næringslivet og kystsamfunna i åra framover.

Dagens fylkesveg mellom Myklebust/ Indrehus og Svelgen er smal og svingete, og gjev dårleg framkome særskild for tyngre køyretøy. Lengda på strekninga er på kring 16 km, målt mellom krysset på Myklebust og Svelgen sentrum. Ein ny tunnel mellom Indrehus og Svelgen vil korte ned køyrelengda med om lag 7 km. Prosjektet er neste parsell i realiseringa av Kystvegen Florø-Måløy, som skal etablere ein samla bu- og arbeidsmarknadsregion for over 50.000 menneske i kystkommunane Stad, Bremanger, Kinn og Sunnfjord.

For utviklinga av næringslivet langs kysten, er det heilt avgjerande at kystvegen frå Måløy, via Svelgen, til Florø, vert realisert. Ein styrka infrastruktur langs kysten vil betre tilgangen til arbeidskraft, knyte saman fagmiljø, sikre lågare transport- og produksjonskostnader, auke veksten og lønnsemda i bærekraftige framtidsnæringar, samt bidra til lågare utslepp gjennom betra tilgang til hamner for å få gods over frå veg til sjø.

I tillegg til at Svelgen-Indrehus må prioriterast i investeringsprogrammet, er det viktig at fylkeskommunen startar arbeidet med å utgreie løysing og finansiering av fjordkryssinga

mellom Biskjelsneset og Tongane, samt tilførselsvegar. Dette er eit prosjekt som er tenkt finansiert med bruk av ferjeavløysingsmidlar og bompengar, men vi saknar framdrift i prosjektet både frå det etablerte bompengeselskapet 45-minuttsregionen og fylkeskommunen. Her må ein snarast starte arbeidet med å få godkjent prosjektet som eit ferjeavløysingsprosjekt.

Med helsing

Måløy Vekst

RANDI HUMBORSTAD
Dagleg leiar

+47 97 75 73 94
randi@maloyvekst.no

www.maloyvekst.no

Norges Automobil-Forbund
NAF Avd. Fjordane og Ytre Sogn

Medlem av:

Vestland Fylkeskommune
post@vlfk.no
[Poststed]

Dale i Sunnfjord den 30.03.2022

Innspel til økonomisk handlingsprogram og investeringsprogram til Regional Transportplan 2022–2033.

Kva føremål er viktigast å prioritere i investeringsprogrammet, er det rammeløyvingar til trafikktryggleik og mindre utbetringar, gang- og sykkeltiltak, kollektivtiltak, oppgradering av kai, bru og tunnel eller midlar til store vegprosjekt?

- For NAF vil trafikktryggleik alltid kome først. Særleg viktig er det at barn og unge har ein trygg skuleveg, og det må vere ei målsetjing at skulevegen er så trygg at barna kan gå eller sykle til skulen. Det er mange døme på dårlege skulevegar, men vi vil trekke fram fv 57 og tilkomsten til Bygstad, der skulevegen er så dårleg at borna må ha ekstra skuleskyss.

Vidare er rassikring særleg viktig for Vestland, med dei utfordringane vi har med rasutsette vegar. Midlane til rassikring må aukast monaleg. Ikkje minst gjeld dette på fv 609 forbi ”Hundsåna”. I byar og tettbygde strok er det ei målsetjing at trafikkveksten skal takast av kollektivtrafikk, sykkel og gange. Då må forholda leggast til rette for dette. NAF ynskjer at ein skal få meir veg for pengane, og at meir av vegkronene går til vedlikehald av veg. Fylkesvegane forfell, og mange av våre medlemmar seier at vedlikehald av veg er det viktigaste for dei i kvardagen. Nokre stader er ikkje vegvedlikehald nok. For å få til god kommunikasjon og infrastruktur i Vestland og knyte fylket skikkeleg saman, vil nybygging og fornying vere heilt naudsynt. Ut frå ÅDT bør ein sjå på kostnadsbesparande tiltak som ikkje går ut over trafikktryggleiken.

Det er føreslått å avsetje 200 mill. kr. årleg til strekningsvise utbetringar av regionale hovudvegar (vegar i funksjonsklasse B), samt å setje i gang minst to større gang- og sykkeltiltak utanom Miljøløftet årleg. Det er også føreslått eigne løyvingar til rekkverk, vegljos og til ei ordning med spleiselag for mindre prosjekt. Vi vil be om synspunkt på dette.

- Vi meinar den avsette potten til strekningsvise utbetringar er for låg, og at denne bør aukast til minst 500 mill. kr årleg. Regionale hovudvegar i

Postadresse:
Fjærevegen 2
6800 FØRDE

Gateadresse:
Fjærevegen 2
Førde

Telefon:

Bankkonto:
Bankadresse:
08 505

Foretak:
Drift: 3705.01.58110

Medlem: 5005.06.20007

Sparebanken Sogn og Fjordane
Pb. 113
6801 FØRDE

NO 992 242 051 MVA

funksjonsklasse B er av særleg betydning for dei regionale bu- og arbeidsområda, og må ha prioritet. Eit særskilt døme er fv 57 Dale – Storehaug. Her har trafikkmengda auka som følgje av Dalsfjordsambandet, i tillegg til at ny tømmerkai på Setenes med auka tungbiltransport gjer at vegfundamentet er for dårleg. Fv 57 forbi Saltkjelen er eit særleg vanskeleg og smalt parti der fleire trailarar har stått fast og måtte ha hjelp av bergingsbil for å kome seg laus. Her er det også stor fare for isnedfall vinterstid. Vi vil elles vise til dei prioriteringane Sogn og Fjordane Fylkeskommune hadde for fylkesvegane i vårt område, der fv 614 Svelgen – Indrehus vart prioritert som nr 1 og Dale – Storehaug som nr 2. Vi opplevde at det var brei semje om denne prioriteringa i fylkestinget.

- Gang- og sykkeltiltak som kan bidra til at fleire kan gå eller sykle til skule, jobb eller til fritidsaktivitetar er miljøvennleg, gjev auka trafikktryggleik og betre folkehelse. VI er elles positive til at det vert sett av eigne løyvingar til rekkverk og vegljos, då dette er med på å auke trafikktryggleiken. Vi er usikre på kva som ligg i spleiselag for mindre prosjekt, men bompengar på strekningar med liten ÅDT kan fort verte kostbart for dei som skal passere, og hindre mobiliteten til folk fordi det ikkje finst gode nok kollektivløysingar til å erstatte bilen som transportmiddel og kvardagsreisa vert for dyr.

Vestland fylkeskommune ber kommunane gjere ei vurdering av moglege konkrete samarbeidsprosjekt med framlegg til spleiselag for finansiering. Vidare ber vi om innspel til korleis ein kan få mest mogleg for pengane for konkrete framlegg til prosjekt.

Som vi har nemnd tidlegare, meiner vi at der det kan vere aktuelt med spleiselag for finansiering må det vere tilstrekkeleg høg ÅDT. Ein må og sjå på fejeavløysingsprosjekt der det er mogeleg å få ferjeavløysingsmidlar.

Vi ber om synspunkt på om det er dei rette tiltak og prosjekt som er lagt inn i investeringsprogrammet, og kva som er viktigast å prioritere.

Vi meinar det er mange og gode prioriteringar i investeringsprogrammet, men vil særleg trekke fram dei punkta vi har nemnt over.

Med vennlig hilsen,

Bente Liabø Thorsen
styreleiar
NAF avd. Fjordane og ytre Sogn

fjordaneogytresogn@lokal.naf.no
mobil 913 11 107
adr: Fjærevegen 2, 6800 FØRDE

NAF avd. Bergen og Omegn
www.naf.no/bergen

Vestland fylkeskommune

Bergen 22. mars 2022

Innspill til økonomisk handlingsprogram og investeringsprogram RTP

Behovet for og nødvendigheten av å prioritere veivedlikehold er prekær. Utfordringene som fremvises under 2. økonomiske handlingsprogram, forteller viktigheten av å få på plass stortingets vedtatte belønningsordning for vedlikehold av fylkesveier.

Likebehandlingsprinsippet for fylkesfergene må innføres i RTP, slik at like PBE tall gir likt tilbud. Det er svært viktig at fergetilbudet i kommuner som ikke har omkjøringsmuligheter får et rutetilbud som er i tråd med transportbehovet for innbyggerne og næringslivet. På lik linje med riksveifergene må årsdøgnstrafikk (ÅDT) være en viktig faktor. Fergesambandene Hufthamar – Krokeide og Husavik - Sandvikvåg må begge blir utvidet med minst en ny rundtur på kveld/natt slik at Austevoll kan være «landfast» på nattestid, senest fra 01.01.2023

Liv Røssland
Daglig leder
NAF avd. Bergen og Omegn

Mob: 901 81 062
liv.rossland@naf.no
Kokstaddalen 5
5257 Kokstad

Innspel frå Nordfjordrådet til Regional transportplan Vestland 2022-2033

Nordfjordrådet, bestående av kommunane Stryn, Stad, Gloppen, Kinn og Bremanger vil saman komme med innspel til Vestland fylkeskommune og Regional Transportplan (RTP) Vestland.

Mjuketrafikkantar

Nordfjordrådet meiner at det er viktig å prioritere gang og sykkelveg i kommunar og kommunesenter utan sykkelbyavtale. Kommunane er opptekne av og legge til rette for gåande og syklande. Dette med tanke på folkehelse, få ned klimautslepp og trafikktryggleik. Utbygging av gang og sykkelsti langs innfartsårene bør prioriterast høgt i Vestland fylke.

Vår region har mange prosjekt knytt til mjuke trafikkantar. Fylkeskommunen bør ha som ambisjon å få gjennomført desse gjennom sine tiltak «meir veg for pengane», «god nok veg for fylket» og samarbeid med kommunane.

Det er fleire prosjekt som er omtala frå vår region og vi vil komme med ei prioritering frå Nordfjordrådet. Vår høgste prioritet til mjuke trafikantar er **gang og sykkelveg langs Fv. 615 Sandane- Fitje**. Dette er ei viktig tilrettelegging for at fleire skal kunne gå eller sykle til skule og jobb. Prosjektet er godt forankra i strategien til fylkeskommunen har knytt til mjuke trafikantar, sentrum og bustadutvikling.

Store viktige vegprosjekt

Sogn og Fjordane sin høgste RTP prioritet var Fv. 614 Svelgen -Indrehus. Dette er eit prosjekt som vil bidra til vesentleg auka trafikktryggleik og ha viktige samfunnsmessige effektar. Strekninga går gjennom ein kystregion som bidreg til å knyte saman ein bu og arbeidsregion for 45.000 innbyggjarar. Næringslivet har gitt klare signal om det er eit påtrengande behov for å få tidsmessig og trygg transport for si næring.

Nordfjordrådet meiner at ein må halde på prioriteringa **av Fv. 614 Svelgen- Indrehus** når det gjeld store vegprosjekt.

Viktige næringsvegar

Nordfjordrådet meiner det er viktig med ei opprusting av dei viktige næringsvegane av fylkesvegnettet. Fylkeskommunen må utfordre staten til å få til eit felles løft for å få gjennom eit opprustningsløft av vegar med høg næringstrafikk.

Nordfjordrådet vil løfte fram eit prosjekt knytt til eit framtidsretta og tilrettelegging for meir næringsverksemd **fv. 617 Raudeberg-Kapellneset.** Denne vegstrekka står ikkje på RTP i dag, men Nordfjordrådet finn det likevel viktig å prioritere dette høgt. Dette grunna næringspotensialet for utvikling i området. Prosjektet må sjåast i samanheng med tilførsel av store steinmassar frå Stad skipstunnel. Vi vil oppfordre fylkeskommunen til samarbeid mellom viktige aktørar for å få til ei oppgradering av fylkesvegen.

Strekningsvise utbetringar av regionale vegar

I vår region er det fleire vegar som har trong for akutt utbetring. Ramma for utbygging av strekningsvise utbetringar bør doblast for å få gjennomført nødvendig løft for heile Vestland.

Nordfjordrådet si høgste prioritering på strekningsvise utbetringar er **fv 620 Kjøde-Sandvik.** Denne strekninga har mange stader svært dårleg standard og smal vegbane, med mykje tungtrafikk og

aukande trafikkmengde frå år til år på grunn av stor nærings- og byggjeaktivitet på Stadlandet og vekst i reiselivet. Vestland fylkeskommune har på budsjettet for 2021 sett av eit mindre beløp (50.000 NOK) til å starte planlegging av utbetringar på Fv 620 Kjøde-Sandvik.

Nordfjordrådet vil sterkt oppmode om at arbeidet med opprusting av fv 620 Kjøde-Sandvik vert forsert og prioritert, slik at tilrådde flaskehalsutbetringar blir gjennomførte i 2022/23 parallelt med arbeidet med Stad Skipstunnel. For å hente ut synergieffektane av det parallelle arbeidet er naudsynt å prioritere fram dette prosjektet. Dette er både samfunnsnyttig og følger fylkeskommunen sin ambisjon om å få meir veg for pengane.

Skredsikring

Det er behov for ein oppdatert skredsikringsplan for Vestland. Haust og vinterhalvåret er stengde på grunn av skred eller skredfare og ei stor utfordring for næringslivet. Dette gjeld særleg for den eksportretta industrien som har behov for å levere «on time». Den kontinuerlege skredfaren er ei belastning for innbyggjarar, som anten køyrer på desse vegane til jobb eller dagleg sender ungane sine på desse vegane i skulebuss. Derfor vil vi vere tydleg på at fylkeskommunen gjer ein jobb knytt til NTP og skredsikringsplan for å få gjennomført prosjekt som stod på marginallista til Sogn og Fjordane.

Fylkeskommunen bør vere meir tydlege i kriteria sine og vektlegge omsyn til innbyggjarar som ikkje har omkøyringsveg når det går ras. Det er ei høg belastning for dei det gjeld at ein i periodar er isolert frå omverden og naudsynte tenester.

Nordfjordrådet meiner at ein må gjere prioriteringar knytt til **Oldedalen med fjelltunnel Heimefonna/Bukkeskora/Sandvika på Fv. 5724** og strekningsvis utbetring. Det er viktig at ein kjem i gong i fyrste planperiode. Grunna tryggleik til innbyggjarar og reiseliv bør det prioriterast i fordeling av disponible midlar til fordeling.

Mobilitet og kollektivtransport

Nordfjordrådet meiner at det er viktig å leggje til rette og utvikle eit velfungerande og berekraftig mobilitetssystem for innbyggjarar og samfunn i heile Vestland.

Kollektivtilbodet i fylket er i dag svært dårleg og fragmentert. I hovudsak handlar kollektivtilbodet om skuleskyss, hurtigbåt og nokre få kommersielle ekspressruter i privat regi. Det manglar ein heilskapleg plan for eit samla kollektivtilbod. Dagens tilbod gjer det vanskeleg for folk å velje kollektivtransport til jobb og fritid.

Vi etterlyser synleggjering av hurtigbåttilbod frå Bergen til Ålesund. Denne burde vere ein del av RTP for 2022-2033. Behovet for ombygging, utbetring og utviding av hurtigbåtkaier er eit viktig for å utvikle eit berekraftig kollektivtilbodet på kysten. «Teknologiløysingane er ikkje avklart, og tala er difor førebelse…» Hurtigbåttilbodet på kysten er eit viktig bindeledd for dei innbyggjarane som ikkje har vegsamband eller må køyre store omvegar for å nå reisemåla sine.

Nordfjordrådet ynskjer å samarbeide med Vestland fylke om ein samla strategi om framtidas grøne transport utan klimautslepp i Nordfjord. Ein må utarbeide eit «stamrutenett» på veg, sjø og luft mellom tettstadar og mellom regionane.

Oldedalen utviklingslag
6791 Oldedalen 12.09.21.

Innspel til Høyringsdokumenta til Regional transportplan 2022-2033 for Vestland.

Oldedalen utviklingslag representerer innbyggarane i Oldedalen i Stryn kommune. Oldedalen er ei livskraftig bygd omkransa av breen, der livsgrunnlaget i fleire generasjonar har vore landbruk og turisme. Det er no fleire næringar, og fleire har sitt arbeid utanfor dalen. Både arbeidspendlarane og alle barnehage- og skuleborna er avhengig av å reise Oldedalsvegen dagleg. Vegen har stor turisttrafikk sommarhalvåret, i tillegg til transport knytt til landbruket.

Utbetring av Oldedalsvegen, både rassikring og generell utviding, har derfor i fleire år, vore ei viktig sak for innbyggarane. Vi vil derfor kome med innspel til høyringsdokumentet.

Vi viser til dokumentet: «Skredsikring – kunnskapsgrunnlag for RTP 2022-2033»
Vi reagerer på at vekting av delfaktorane i kunnskapsgrunnlaget er endra i prioriteringslista til «Prosjektgruppa si tilråding av rangering av sikringstiltak etter risikovurdering», samanlikna med «Behovsliste Vestland, Statens vegvesen 2019»
I den nye tilrådinga får årsdøgntrafikk meir vekt. Dette fører til at vegar med låg ÅDT vert nedprioritert.

For Oldedalsvegen, Fv.5724 betyr det at Heimefonna som står på 5. plass etter den nasjonale modellen, blir nedprioritert til 19. plass etter Prosjektgruppa si prioritering.
I tillegg omfattar sikring av Heimefonna etter SVV si tilråding, også Sandvika og Bukkeskora. Desse er etter nye kriterieforslag, nedprioritert til 57. plass.
Fossvega er nedprioritert frå 11. til 57. plass.

Viss forslaget til ny vekting av delfaktorane i kunnskapsgrunnlaget blir følgde, vil det føre til at sikring av rasutsette vegar med liten ÅDT vert skyvd langt ut i tid.
Det er ei stor belastning å dagleg måtte reise på ein rasfarleg veg, spesielt belastande er det for foreldre som må sende borna til barnehage og skule.
Vi er uroa for folketalsutviklinga og framtida til Oldedalen viss det ikkje snarleg kjem rassikring på plass.

Derfor vil vi på det sterkaste be Vestland fylkeskommune halde på Statens vegvesen sin modell.

Oldedalen utviklingslag
Jon Olav Kvamme
-leiar-

Fra: Janne Hjelmeland[janne@rosendalutvikling.no]
Sendt: 31.03.2022 12:43:57
Til: Vestland fylkeskommune[post@vlfk.no]
Tittel: RTP

Rosendal Utvikling meiner ein må sjå på forbetring av vegen frå Kvinnherad til Bergen. Der er fleire strekningar som er som flaskehalsar for vanlege bilar og ikkje minst for tungtransporten. Det er daglege leveringar til fleire aktørar i Kvinnherad og bygdene langs vegen frå Bergen. Det er store køyretøy og fleire stadar er det ikkje mogleg å passere to samtidig. Strekninga opp Mundheims dalen med bakkar på kvar side vil ikkje krevje dei store økonomiske investeringane men vil gjere stor forskjell for køyringa om ein kan passerer to og to utan at den eine må stoppa. Strekninga Kilen – Holdhus er og ei strekning som bør forbetrast, den er smal, svingete og lite oversikteleg, her er ikkje plass til to og to bilar eller trailerar å passera samtidig

Med venleg helsing
Janne Hjelmeland
Dagleg Leiar
janne@rosendalutvikling.no
Tlf: 958 24 652

Vestland Fylkeskommune
Avdeling for Infrastruktur og veg (INV)

Stadlandet 30.mars 2022

Høyringsuttale til økonomisk handlings- og investeringsprogram.

Endring av planperiode for fylkesveg 620 Sandvik- Kjøde i Stad kommune, Nordfjord.

Simona Stadpipe AS er ei bedrift lokalisert på Leikanger på Stadlandet. På berre få år har vi auka antal tilsette frå ca 20 til over 50 og er stadig i vekst. Vi produserer og monterer rørsystem til landbaserte oppdrettsanlegg over heile Noreg. For å produsere treng vi råvarer i form av bl.a. plastrør. Fortrinnsvis ynskjer vi dei i lange lengder for å halde nede transportkostnader. Dette blir i dag hindra av vegstandarden på FV 620 som ikkje taklar trailer med ekstra lengd. Det same gjeld når ferdige deler skal sendast frå oss.

FV 620 er den einaste tilkomstvegen til Stadlandet med stor lastebil. Vegen er smal og stadvis veldig uoversiktleg med få møteplassar. Vi får varer kvar vekedag, opptil 3 lastebilar pr dag, i tillegg til det vi sender i frå oss.

Vi får også ein del varer frå utlandet og dei to siste vintrane har vi ved fleire høve opplevd at utanlandske transportselskap nektar å køyre FV620.

Vi opplever at flaskehalsen som FV620 er, gjer at veksten blant vår og andre bedrifter på Stadlandet blir bremsa. **Vi vil at utbetring av vegen vert flytta fram til første planperiode 2022-2026.**

Med venleg helsing

Stig Arild L. Reksnes
SIMONA STADPIPE AS

Vestland fylkeskommune
Postboks 7900
5020 Bergen

HØYRINGSINNSPEL TIL REGIONAL TRANSPORTPLAN 2022-2033 OG HANDLINGSPROGRAMMET FRÅ SOGN OG FJORDANE NÆRINGSRÅD.

Sogn og Fjordane Næringsråd har som målsetting å jobbe målretta og aktivt for mest mogeleg vegbygging og anna viktig infrastruktur gjennom heile NTP/RTP prosessen med fokus på næringslivet i Sogn og Fjordane sine behov. (vedtak i styre 20. januar 2020)

Sogn og Fjordane Næringsråd skal jobbe med:
- Departement/Storting for å prioritere og løyve midlar.
- Vestland fylkeskommunen for å prioritere til næringslivet sitt beste.
- Lokale styresmakter for å få vedtatt planar.

Fokus skal vere at flest mogelege trasear skal ha godkjende planar (kommunedelplanar/reguleringsplanar) slik at dei er i posisjon til å få løyvingar.

Det er ein viktig samanheng mellom Nasjonal Transportplan som staten har ansvaret for og Regional Transportplan som fylkeskommunen har ansvaret for og det er viktig å sjå desse planane i samanheng. Sogn og Fjordane Næringsråd har jobba mykje med Nasjonal Transportplan fram til handsaminga i Stortinget i juni i år. Her er noko av dei prioriteringane SFN har i Nasjonal Transportplan og utheva skrift på dei prosjekta som er nemnde i NTP.

Aust-Vest (RV5/RV52)
- Tunnel Hemsedalsfjellet. (Rv 52 Bjøberg – Borlaug)

Ferjefri E39
1. Storehaug - Førde **OPPSTART I FØRSTE PLANPERIODE OG FULLFINANSIERT**
2. Byrkjelo – Svarstad. Tunnel Utvikfjellet og bru i indre Nordfjord
3. Vadheim – Sunnfjord grense.

Andre strekningar:
Rv 15 Strynefjellet med arm til Geiranger **OPPSTART I 1. PLANPERIODE OG FULLFINANSIERT.**
Rv 13 Vikafjellet **OVERFØRT NYE VEIER**

I Stortingshandsaminga av NTP vart det ikkje gjort vedtak på enkeltprosjekt. Det er derfor viktigare enn nokon gong å følgje opp fleirtalsmerknadane om dei av «våre» prosjekt som har fått oppstartløyving i første planperiode. Det er også ekstra viktig å følgje opp den nye ordninga med prosjektstyring som det no skal jobbast etter. Då er stikkordet ferdige godkjende planar.

Sogn og Fjordane Næringsråd ønskjer eit tett og godt samarbeid med fylkeskommunen i dette arbeidet og ein ønskjer også eit tett og godt samarbeid inn mot neste rullering av NTP i 2025.

Merknader og kommentarar til hovuddokumentet og handlingsprogrammet i Regional Transportplan 2022-2033:

Sogn og Fjordane Næringsråd meiner at næringslivet sitt behov for trygge, effektive og opne samband må vege tungt i prioriteringane av fylkeskommunale midlar til samferdsle og anna viktig infrastruktur knytt til dette. I fylkeskommunale plandokument og høyringsdokumenta blir det vist til mange gode målsettingar men dei må konkretiserast og prioriterast i det vidare arbeidet med handlingsprogrammet.

- Vestland som det leiande verdiskapingsfylket og nasjonal pådrivar for eit regionalisert og desentralisert Noreg. (frå Utviklingsplan for Vestland). Vestland skal ha eit trafikksikkert og framtidsretta transportsystem som legg til rette for bærekraftig mobilitet og samfunnsutvikling. (frå Planprogrammet)

Frå høyringsutkastet:

- Legge til rette for å betre konkurranseevne til næringslivet i utviklinga av vegnettet. **Få oversyn over kva for vegar som er viktige for næringslivet** for å kunne få eit meir effektivt og framtidsretta transportnett for næringslivet.
- For fylkesvegnettet inneberer desse føringane at infrastrukturen må legge til rette for god mobilitet, og at **næringslivet sine behov må vere ein del av planlegginga**.
- **Reduserte avstandskostnader og auka pålitelegheit** er viktig for både godstransporten og for konkurransekrafta til næringslivet
- Legge til rette for å **betre konkurranseevne** til næringslivet i utviklinga av vegnettet.
- Sikre utvikling og innovasjon knytt til dei regionale flyrutene fram til ny kontrakt i 2028.

Sogn og Fjordane Næringsråd forventar at desse klare føringane blir konkretisert og at næringslivet sitt behov blir ein viktig del av planlegginga slik det står i høyringsutkastet. Fylkestinget må prioritere midlar til vegbygging og anna infrastruktur høgt og ein må arbeide for å auke løyvingane til vegvedlikehald for å redusere vedlikehaldsetterslepet.

- Vestland fylkeskommune må prioritere høgt samferdsletiltak som styrker næringsutvikling, vekstkraft og bu- og arbeidsområde.
- Mange bedrifter ligg langs ein fylkesveg. Transport inn og ut til bedrifter. Råvare inn og ferdige produkt ut. Vegnettet er svært avgjerande for lønsemda og arbeidsplassane.
- Sikker eksportveg for å kunne halde leveringstider.
- Framkome for tungtransport. Samanhengande strekningar for modulvogntog.
- Utbetring av flaskehalsar. Låge tunnelar og smale og svingete vegar.
- Ferjeavløysingsprosjekt. Fylkeskommunen må utnytte ordninga fullt ut.
- Rassikring. Nasjonalt ansvarsområde. Felles innsats for mest mogeleg rassikringsmidlar til vegnettet i Sogn og Fjordane. Arbeide for å auke den nasjonale rassikringspotten.
- Handlingsplanen må synleggjere sterkare konsekvensar av rassutsett og dårleg vegstandar for næringslivet.
- ÅDT kan ikkje vere viktigaste kriterium i alle samanhengar.
- Rasutsett veg er også til hinder for næringsutvikling. Arbeidspendling, nøkkelpersonell som ikkje kjem seg på jobb og busetnad m.m.
- Mindre investeringstiltak kan løyse mange utfordringar.

Det er mange bedrifter som treng betre vegstandard og trygg veg. Her er nokre døme på kvifor dette er viktig. Dette er henta frå innspel som har kome frå bedrifter til SFN.

Elkem Bremanger. (Svelgen-Indrehus)
Elkem Bremanger i Svelgen er det mest spesialiserte verket i Elkem-familien. Dei har to verdikjeder; Inokulanter og Silgrain med leveransar til elektronikk, vindmøller, sol, bil-industri og batteri.

Elkem Bremanger har om lag 220 tilsette, og ein stor del av arbeidsstokken er operatørar i døgn-kontinuerleg skift-turnus. Med den vegstandard ein har i dag freistar det ikkje med dag-pendling frå til dømes Florø og Førde. Enkelte gjer det, men det er ikkje ei løysing som er god, særleg for skiftgåande personell.

Eit grovt overslag viser at Elkem Bremanger fraktar verdiar for ca. 300 millionar kroner i året langs denne vegen. Det er både inn- og utgåande trafikk. Elkem Bremanger har inne ca. 1000 tyngre køyretøy i året som køyrer rundt på desse vegane under alle forhold og alle årstider. Dette utgjer ein stor risiko på ei allereie ulykkesutsett strekning, Det gjeld også for pendlarane til Elkem Bremanger og alle andre som pendlar til og frå Svelgen 5 dagar i veka heile året gjennom.

Brødrene Aa. Hyen-Storebru.
Brødrene Aa er verdsleiande på bygging av raske ferjer og hurtigbåtar laga av karbonfiberkompositt. Verftet ligg i Hyen og har 170 fagarbeidarar. I tillegg har bedrifta ein fabrikk i Eikefjord med om lag 50 tilsette. Det betyr at strekninga mellom Hyen og Storebru er svært viktig for den daglege drifta av Brødrene Aa både med pendling og varetransport. Dagens standar på denne vegen er svært utfordrande og ein kritisk faktor for lønsemda i bedrifta.

Brødrene Aa leverer om lag halvparten av produksjonen til eksport. Før pandemien hadde bedrifta ei omsetning på meir enn 500 millionar kroner. Frå 2016-2020 eksporterte Brødrene Aa for over 750 millionar kroner til Kina. Kommunikasjon og infrastruktur er svært viktig for at bedrifta skal være konkurransedyktige.

Rassikring av «Hopsstranda» med ein tunnel på ca. 200 meter og utbetring av nokre smale strekningar kunne gjort situasjonen betydeleg betre. Møteplassar for større bilar for å kunne fjerne ned-klassifiseringa er også veldig viktig.

Reiselivsbedrifter i Oldedalen. Fv 5724
Briksdalsbreen er eit svært viktig reisemål både på Vestlandet og nasjonalt. I eit normal-år reiser om lag 300 000 turistar til og frå Briksdalsbreen. I tillegg opplever campingplassane i dalføret ei auka tilstrøyming i sommar-sesongen. Omsetninga i bedriftene i Oldedalen er på bortimot 150 millionar kroner i eit normalår. Det passerer fleire hundre store og små køyretøy dagleg. Det blir også frakta varer til og frå Olden Brevatn heile året.

Om lag 7 km av vegen er ikkje opprusta. I turistsesongen fører dette mykje «kork», forseinkingar for turoperatørar og frustrasjon for gjester og fastbuande. Prognosane for dei komande åra syner av vi vil få ein sterk auke i både i tal bussar, privatbilar og bubilar. Meir enn 3000 turistar kan vere på besøk på same tid. Vegen er også mykje nytta av syklande m.a. frå cruise-skipa.

Oldedalsvegen er lokalveg for om lag 300 menneske og det bur om lag 60 familiar langs den ras-utsette delen av vegen. Det er svært stor frustrasjon over forslaget frå Vestland fylkeskommune der ein endrar kriteria for prioritering av rastruga strekningar. Det å blindt bruke ÅDT på vegar med svært ulik trafikkbelastning gjennom året blir heilt feil.
Tidlegare Sogn og Fjordane fylke overtok vegen vederlagsfritt mot at den skulle ras-sikrast.

Strekningsvis utbygging.
Sogn og Fjordane Næringsråd er svært positiv til det arbeid som blir gjort med fagleg grunnlag for strekningsvis utbygging. Det vil vere ein viktig føresetnad for å få til effektiv utbygging og meir veg for pengane. Det vil vere eit godt grunnlag for dei prioriteringane som skal gjerast både administrativt og politisk.
Dei strekningsvise utgreiinga som det vert arbeidd no i Sogn og Fjordane er følgjande:
- Fv.55 Sognefjellet – Vadheim
- Fv.57 Knarvik - Storehaug
- Fv.609 Førde – Askvoll - Dale
- Fv.615 Sandane – Storebru
- Kystvegen (nytt nord – sør-samband i fylket)

Sogn og Fjordane Næringsråd viser til prioriteringar i gjeldande RTP frå Sogn og Fjordane fylkeskommune som vart vedteke i fylkestinget 5.12.2017 og ber om at ein jobbar vidare med å få oppstart og realisert flest mogeleg av desse strekningane/tiltaka i RTP 2022-2033.

Kystvegen gjennom Sogn og Fjordane.
Det vart gjort endeleg vedtak på traseval for strekningane frå Gulen i sør til fylkesgrensa mot Møre og Romsdal i fylkestinget i Sogn og Fjordane i 5. desember 2017. Kystvegen er svært avgjerande for å få eit effektivt samband for næringslivet på kysten av Sogn og Fjordane. Ein viktig næringskorridor som vil auke verdiskapinga, styrke næringslivet og legge til rette auka sysselsetting i Sogn og Fjordane.

Det vart laga følgjande finansieringsplan for realisering av Svelgen – Indrehus som skal vere første byggesteg på Kystvegen Måløy-Florø:
2020 : oppstart 15 mill .
2021 : 150 mill .
Prosjektet vert fullfinansiert i åra 2022 – 2024

Dette er marginallista for prioritering av ikkje oppstarta prosjekt i Sogn og Fjordane i gjeldande RTP:
Store investeringar:
1. Fv 57 Nishammaren – Storehaug m/bru over Svesundet
2. Kryssing Nordfjorden, Tongane - Biskjelsneset
3. Fv 55 Høyheimsvik – Nes
4. Fv 614 Haukå - Myklebust
5. Fv 55 Dale sentrum i Luster
6. Fv 615 Sandane – Storebru
7. Fv 13 Røyrvikfjellet (tunnel)

Flytilbod i Sogn og Fjordane.
For næringslivet er det heilt avgjerande å ha eit godt og stabilt flytilbod til fornuftige prisar for å kunne vere konkurransedyktige med næringslivet i andre deler av landet.
Sogn og Fjordane Næringsråd ber om at ein legg til rette for å vidareutvikle rutetilbodet på dei 4 flyplassane i Sogn og Fjordane og at det skal vere FOT ruter på alle rutene på alle flyplassane.

Sogn og Fjordane Næringsråd ber om at fylkeskommunen legg til rette for pilotprosjekt på El-fly til og frå Sogn og Fjordane og at fylkeskommunen arbeider aktivt for at El-fly skal kunne nyttast frå flyplassane i Sogn og Fjordane.

Rask utbygging av forsterka energikapasitet og infrastruktur.
Sogn og Fjordane Næringsråd ber om at fylkeskommunen i samarbeid med kommunane og næringslivet legg til rette for forsterka energikapasitet- og infrastruktur for å kunne nå målsettingane om meir miljøvenlege transportløysingar. Det gjeld både for landtransport og sjøtransport. Særleg gjeld dette i viktige trafikk-knutepunkt.

Samandrag/Konklusjon
Sogn og Fjordane Næringsråd ber om at dei kommentarane og punkta som er nemnde i denne uttalen blir vektlagde i det vidare arbeidet med Regional Transportplan 2022-2033 i Vestland fylkeskommune. Sogn og Fjordane Næringsråd viser også til høyringsinnspelet som er sendt inn tidlegare.

Sogn og Fjordane Næringsråd ønskjer å bidra til at det blir mest mogeleg samferdslemidlar til prosjekta i Sogn og Fjordane og vi vil arbeide aktivt for at Sogn og Fjordane og Vestland får auka dei statlege midlane til rassikring og andre statlege løyvingar.

Sogndal/Hornindal 31. mars 2022

Yngve Hallèn
Styreleiar

Bjørn Lødemel
Dagleg leiar

Stad kystbygg AS
Nedre Sjåstad 26
6750 Stadlandet
Dagleg leiar
Raymond E. Myren

21.03.22

Vestland fylkeskommune

Høyringsfråsegn RTP

Stad kystbygg AS vil med dette melde at tida er inne for å framskunde ei kraftig oppgradering av vegstrekninga på FV 620 Sandvik-Kjøde. Denne vegen er med si elendige forfatning ei formidabel propp i utviklinga av Stad kommune ytre del. Eitt køyrefelt utgjer heile køyrebana og er ikkje eigna for tungtransport. Skal to trailarar vere uheldige å møtest må ein rygge langt. Dette er svært krevjande særskilt vinterstid. Næringslivet har utvikla seg raskt dei siste åra, og vegen er høgt belasta med stadig meir tungtrafikk.
I samband med utbygginga av Stad skipstunnell vil dette prosjektet lande inn i kategorien «meir veg for pengane». Å kople desse prosjekta vil føre til ein god synergi. Tiltaket vil syne seg å vere heilt naudsynt med tanke på den utviklinga som vil kome med vesentleg høgre belastning på vegnettet.

Stad kystbygg AS er ei bedrift som satsar på foredling/tilverking av materialar frå innlandet. Ferdige produkt vert så skipa ut med båt til lokasjjonar langs kysten. Pr. Dags dato har vi kontrakt på over 60 dagsturhytter til Vestland og Rogaland fylkeskommunar. Ein bør få til eit vegnett som kan tillate modulvogntog heilt ut til Leikanger på Stadlandet.

Industriområdet på Leikanger Stadlandet treng eit skikkelig kaianlegg. Då vil ein kunne sluse ut mykje gods til sjø. Denne kaia er ferdig regulert inn i reguleringsplanen for industriområdet. Den må også realiserast med steinmassar frå skipstunnellen. Dette er også planlagt slik vi forstår.

Med satsing på desse områda kan vi få eit Kinderegg:

- Meir veg for pengane.
- Meir gods på kjøl.
- Meir effektiv transport og kopling mellom veg/sjø.

Ein bør også legge meir til rette for gods på hurtiggåande fartøy langs kysten.

Vestland fylkeskommune
Avdeling for infrastruktur og veg Stadlandet 12.03.2022

Høyringsuttale til økonomisk handlingsprogram- og investeringsprogram.

Endring av planperiode for fylkesveg 620 Sandvik- Kjøde i Stad kommune, Nordfjord.

Stadlandet bedriftsforening representerer 44 bedrifter i Stad kommune i Nordfjord, i tidlegare Sogn og Fjordane. Næringsliv og befolkninga i Nordfjord har ei stor utfordring med fylkesveg 620 Sandvik-Kjøde ei strekning på berre 18 km men med svært trafikkfarleg standard!

Denne vegstrekninga har ein standard som ikkje er forsvarleg med dagens trafikkgrunnlag. **Vegen gjev store hindringar for næringslivet.** Stadlandet er ein turistdestinasjon i verda og det oppstår mange farlege situasjonar på strekninga dagleg. Vegen har som kjent berre ei kjøyrebane, mange stader manglande sikt og få møteplassar.

Vegvesenet har for lengst starta opp med planlegging av vegstrekninga. Eigen rapport er laga av Vegvesenet vinter 2022.

I Dykkar handlingsprogram og investeringsprogram er denne vegstrekninga plassert **i kap. 5 Andre Store Vegprosjekt, ref.punkt 5.6.6.** prosjekt med mogleg oppstart i perioden 2027-2033. Dette er ikkje eit fornuftig alternativ å nytte siste planperiode for denne vegstrekninga. **620 må flyttast fram til fyrste planperiode 2022- 2026.**

Det haster med å få gjort noko med denne vegstrekninga og det er nyled vedteke nye store offentlege forutsetningar som gjev rom for endra prioritet i planperiode for fylkesveg 620.

Kvifor skal vegstrekninga flyttast fram til oppstart i 1. planperiode:

- **Pkt. 5.8 Porteføljgjestyring gjennom investeringsprogrammet : Forhold som tilseier at det bør gjerast endringar i rekkjefølgja på prioriteringane:**
- **Endringar i ytre rammeføresetjingar som t.d. utbygging av ny statleg infrastruktur som Stad skipstunell med tiltakshavar/byggherre Kystverket (statleg direktorat).**
- Stad Skipstunell vil bli bygd i umiddelbar nærleik av fylkesveg 620.
- Arbeidet med oppstart av skipstunellen er 2023/ 2024 og byggeperiode med ferdig tunell 2026.
- Arbeidet med ny statlig infrastruktur gir Vegvesenet tilgang på gratis steinmasse i umiddelbar nærleik av trase 620 i byggeperioden.
- **Mer veg for pengane** vil kunne bli resultatet med oppstart i 1. planperiode.
- Store reduserte kostnader i vegprosjektet ved tidlegare oppstart og framdrift.
- Planlegging er kome svært langt i dette prosjektet, vegen har vore under planlegging i tidlegare Sogn og Fjordane i over 20 år.
- **Vegen er svært trafikkfarleg for biltrafikk og for mjuke trafikantar som nyttar vegen dagleg.**
- Skuleveg.
- **Vegen har dei siste 10 åra fått ei stor auke i trafikkgrunnlaget.**
- Ingen andre tilkomstvegar til Stadlandet / Ytre Nordfjord for buss/lastebil.
- Uråd for trailer (ekstra lengd) å kjøyre strekninga.
- Stadlandet er ein viktig turistdestinasjon.
- Heilårsturisme.

- Skipstunellen vil vere ei verdsnyheit og prosjektet har alt skapt stor internasjonal interesse - vil bli eit stort turistmål. Auka trafikk på strekninga
- **Hindrar utvikling av næringslivet redusert tilkomst import/eksport av varer**

Vestland fylkeskommune må bruke moglegheita bygging av Stad skipstunell gir for tilgang til gratis steinmasse og sjå desse viktige prosjekta i naturleg samanheng. Mer veg for pengane til fylkeskommunen vil bli resultatet av ei endring av planperiode for FV. 620 fram til 2022-2026.

Kystverket, Stad kommune og Fylkeskommunen hadde i november 2021 møte i saka og ved ei endring av prioritering, vil prosjektet stå sentralt for ei utbygging med reduserte kostnader. Ei slik endring vil medføre store Miljømessige reduksjonar i utslepp (mindre transport av masse) gjenbruk av steinmasse og samfunnsnytte i utbyggingsprosjektet. Alt dette til stor fordel for miljøet, staten/byggherre og fylkeskommunen.

Felles utbygging av desse viktige samfunnsprosjekta vil såleis vere ein «vinn vinn situasjon» for alle parter ikkje minst næringslivet og befolkninga i Nordfjord.

Stadlandet bedriftsforening
styret
12.03.2022

Fra: Rolf Kristian Jacobsen[ro-kri-j@online.no]
Sendt: 21.03.2022 20:20:29
Til: Vestland fylkeskommune[post@vlfk.no]
Tittel: RTP

Høringsuttalelse til økonomisk handlingsprogram-og investeringsprogram

Stadlandet Pensjonistlag, med over 80 medlemmer, anbefaler på det sterkeste at fylkesveg 620 endres fra planperiode 2022 – 2027. Vi har kviet oss i over 50 år til å kjøre den farlige vegen.
Selje kommune har utarbeidet en plan som delvis følger eksisterende veg. Denne planen viser også en forholdsvis dyr tunnel. Vi mener at man kan unngå å opparbeide tunnelen ved å heve vegbanen over de ekstremt vanskelige parsellene ved Stokkeneset. På denne måten vil man få redusert grunnerverv og mest mulig veg for pengene. Vegen Kjøde Sandvik starter ved skipstunnelen, det er klart at man må benytte gratis steinmasse til oppbygging av vegen. Det må snarest meldes inn behov for steinmasser til Kystverket. På den måten vil det spare miljøet ved å unngå å sprenge ut store mengder fjell på strekningen.

Å.d.t vil helt sikkert øke betraktelig når tunnelen åpner. Turist trafikken er også sterkt økende. Vårt behov for endelig å få en brukbar veg er avgjørende for vår trygghet.

Med vennlig hilsen

Stadlandet Pensjonistlag

Fra: Liv Astrid Myhre Ytrøy[livastrid15@gmail.com]
Sendt: 26.03.2022 09:02:44
Til: Vestland fylkeskommune[post@vlfk.no]
Kopi: Guri Finne Sognnæs[Guri.Finne.Sognnes@vlfk.no];Terje Vidar Hoel[Terje.Vidar.Hoel@vlfk.no];
Tittel: Regional transportplan 2022-2023

Til Vestland Fylkeskommune.

Uskedal utvikling-trafikksikringsgruppa.

Vi er ei nyetablert gruppe som arbeider for trafikksikring i bygda. Gruppa har 6 medlemmer, desse er:
Egil Myhre, repr.frå Uskedal utvikling.
Magne Eik
Anne Karin Myhre
Helge Nævdal
Astrid Kristoffersen Berli
Liv Astrid Myhre

Vårt innspel
til regional transportplan gjeld FV 500 Uskedal bru til svingen sør for Børnes Industriområde

Gruppa meiner att denne vegstrekningen svarer til både mål og delmål for Vestland Fylkeskommune sin regionale transportplan og strategi for mjuke trafikanter.

Gruppa har tidligare hatt møte med Kvinnherad Kommune og Vestland Fylkeskommune og legg ved referat frå dette møtet, der kjem det fram att alle er enige om att dette er ein svært farlig vegstrekning. Ber derfor om att dette blir tatt med og prioritert i planen.

Legg også ved ett brev, samt kartutsnitt som vi har sendt til Kvinnherad Kommune der vi har presisert dei farligaste punkta på strekningen.

Liv Astrid Myhre
for Uskedal Utvikling, trafikksikringsgruppa.

Referat frå møte om trafikktrygging Uskedal bru - Mørkevågen

Regional transportplan 2022-2033 Vestland fylkeskommune
post@vlfk.no

Dale 01.04.2022

Vaksdal Næringsselskap AS
post@vnsas.no
Vaksdal Næringsråd
boris.groth@gmail.com

Fråsegn Vaksdal Næringsselskap AS og Vaksdal Næringsråd RTP 2022-2033

Vaksdal Næringsselskap AS har Vaksdal kommune som majoritetseigar og jobbar med næringsutvikling i Vaksdal kommune. Vaksdal Næringsråd er omlag femti verksemder med kring femhundre tilsette i Vaksdal kommune.

Næringsinteressene i Vaksdal kommune er nøgde med jobben fylkeskommunen gjer med å setja K5 høgast oppe på prioriteringslista over statlege samferdsleprosjekt i fylket. Me ser at dette forpliktar fylkeskommunen sjølve som vegeigar i Vaksdal kommune. Skal næringslivet i Vaksdal kommune få fullt utbytte av K5 Arna-Stanghelle så treng me næringsareal og det har kommunen lite av forutan langs med fylkesvegane. Då må infrastrukturen frå fylkeskommunen utbetrast!

Næringane stør framlegget til Vaksdal kommune om å prioritere fylkesveg 569, men òg oppjustere tunellhøgder på fylkesveg 5400 Dale-Bergsdalen. Samstundes vil me vektleggje fylkesveg 5408 frå E16-Vaksdal Mølle. Tungtransporten som må gå på vegen er gjennom bustadområde og har dessverre vist seg å vera trafikkfarleg. Her igjen vil knutepunktutvikling med ny trasé for jernbane og stasjon vera viktig at infrastrukturen fylgjer med, og det er Vestland fylkeskommune sitt ansvar.

Næringsliv i Vaksdal vil halda fram at K5 Arna-Stanghelle er stipulert å ha kostnad på kr 26,4 mrd og det er 60 gonger eit årleg kommunebudsjett for Vaksdal. Skal ein få mest mogleg ut av klimavenleg transport som Bergensbanen utgjer må ein bygga ut tilstøytande infrastruktur, og dei einaste me kan støtta oss på er Vestland fylkeskommune. Me vil halda fram at utbetring av fylkesvegane i Vaksdal ikkje vil føra til trafikkvekst i Bergen, men bidra til lokal utvikling. Til Bergen drar me med tog!

Boris Groth (s)
Vaksdal Næringsråd

Vidar Skeie (s)
Vaksdal Næringsselskap AS

Varaldsøy Bygdelag 30. mars 2022

Til

Vestland fylkeskommune

Vestland Fylkeskommune arbeider no med Regional Transportplan og har då i samband med dette arbeidet bede om å få innspel til det økonomiske handlingsprogrammet – utklipp under frå Vestland fylkeskommune si nettside

- Vestland fylkeskommune ber kommunane gjere ei vurdering av moglege konkrete samarbeidsprosjekt med framlegg til spleiselag for finansiering. Vidare ber vi om innspel til korleis ein kan få mest mogleg for pengane for konkrete framlegg til prosjekt.

Varaldsøy bygdelag i Kvinnherad kommune har jobba for å få nytt ferjstø på Varaldsøy til sørspissen av øya (skjelnesodden) i over 30 år og i samband med det ein av pådrivarane for å å få flytta ferjestøet på Løfall inn til Årsnes. Dette for å få eit framtidsretta ferjesamband – *få eit trekantsamband på 'ei rett linje'*: ***Gjermundshamn – Varaldsøy – Årsnes.***

Me har dessverre ikkje opplevd noko særskilt hjelp frå kommune eller fylkeskommune for å få dette prosjektet realisert, sjølv om kommunestyre godkjende kommunedelplanen i kommunestyret 20.03.2014 – sjå vedlegg 2 (kommunikasjon mellom kommune og bygdelaget). Vart også sagt ja frå KURE-utvalet (dåverande HFK) som var på synfaring i februar 2014.

Etter at kommunedelplanen vart godkjent mars 2014, så opplever me at kvinnherad kommune og fylkeskommune ikkje har kome til einigheit med omsyn på å få realisert dette prosjektet. **Me vil berre kort nemna kor viktig dette er, ikkje berre for Varaldsøy men også for heile sambandet ved at ein får ei betydeleg effektivisering av sambandet med kortare seglingsrute (ca 30 % innkorting når ferja skal krysse fjorden med stopp på Varaldsøy) – spes viktig no når ein går over til eletriske ferjer og når ferja skal fungere som beredskap for oss på Varaldsøy. PS ! Ferjestøet på Varaldsøy er pr. i dag for lite for nye store ferjer**

Varaldsøy bygdelag vonar at fylkeskommunen kan vera ein pådrivar for dette prosjektet då det også vil vera eit viktig ferjesamband i lang tid for riksvegnettet mellom Bergen og Odda//Haukelivegen.

Helsing

Varaldsøy Bygdelag

Styret

1.

Fra: Trond Sætereng[trond.saetereng@kvinnherad.kommune.no]
Dato: 16.09.2014 13:04:39
Til: post[post@kvinnherad.kommune.no]
Tittel: FW: Reguleringsplan for ny ferjekai i Skjelnesodden

Til registrering. Tormod som saksbehandlar

Med helsing
Trond Sætereng
Rådmann
Tlf +47 916 67 062

Fra: Åkre, Per A [mailto:Per.Arne.Akre@marineharvest.com]
Sendt: 15. september 2014 17:32
Til: Synnøve Solbakken; Trond Sætereng
Kopi: Kårstad, Øystein
Emne: Reguleringsplan for ny ferjekai i Skjelnesodden

Hei !

Slik det kan sjå ut no er saka om kven som skal utføra reguleringsplan for ny ferjekai i Skjelnesodden blitt ein kasteball mellom
Kvinnherad kommune og Fylket. Kvinnherad kommune skulle løyva 200 000 kr i tillegg til dei midlane som var til overs etter at
Kommunedelplanen var ferdig. Desse pengane skulle så over til Fylket som skulle utføra reguleringsplanen og kosta det som manglar av pengar
for fullfinansiering av planen.
No uttalar Fylkesdirektør Håkon Rasmussen at det er Kvinnherad kommune som skal stå for planarbeidet og i tillegg få inn analyse for vind og straum.

Varaldsøy bygdelag ynskjer informasjon om kva Kvinnherad kommune har gjort og vil gjera med denne saka.
Tilbodet frå Varaldsøy bygdelag om forskotering av inntil kr 500 000 står fortsatt ved lag. Det er svært viktig at me kjem vidare med denne saka og
at planarbeidet kjem i gang så fort som råd.

Mvh
Varaldsøy bygdelag
v/Per Arne Åkre

This e-mail sent from the company specified above and any attachment are confidential and may be privileged or otherwise protected from disclosure. It is solely intended for the person(s) named above. If you are not the intended recipient, any reading, use, disclosure, copying or distribution of all or parts of this e-mail or associated attachments is strictly prohibited. If you are not an intended recipient, please notify the sender immediately by replying to this message or by telephone and delete this e-mail and any attachments permanently from your system. It is not guaranteed that emails or attachments are secure or error or virus free.

2.

Kvinnherad kommune
Rådmannen
Samfunnsutvikling

Rosendalsvegen 10
5470 ROSENDAL
Tel: 53483100
Fax: 53483130
Org. nr: 964 967 636
Bankgiro: 3460.07.00083
post@kvinnherad.kommune.no
www. kvinnherad.kommune.no
facebook.com/kvinnherad

Hordaland fylkeskommune
Postboks 7900

5020 Bergen

MOT

Saksbehandlar	Tlf. direkte innval	Vår ref.	Dykkar ref.	Dato
Tormod Fossheim	**53483266**	**2013/252-85**		**28.09.2014**

Reguleringsplan for ny ferjekai Varaldsøy m.fl.

Kvinnherad kommunestyre godkjende den 20.03.2014 kommunedelplan for ny ferjekai Varaldsøy med følgjande vedtak:

Kvinnherad kommunestyre vedtek med heimel i plan- og bygningslova § 11-15 kommunedelplan for ferjekai Varaldsøy. Det er ikkje varsla motsegn til noko del av planforslaget slik det ligg føre og kommunestyret kan såleis eigengodkjenna planen.
Vedtaket vert gjort på følgjande vilkår:
1. Alternativ 2 med begge variantar (2a og 2b) vert gjort gjeldande. Alternativ 1 går ut av planen.
2. Ved utarbeiding av reguleringsplan for tiltaket skal det avgjerast om det er alternativ 2a eller 2b som er mest tenleg.
3. I detaljreguleringsplan for tiltaket kan kommunen godta forenkla tekniske løysingar så lenge tryggleik, miljøomsyn og kapasitet får tilfredsstillande kvalitet.
4. I reguleringsplanen skal det leggjast vekt på avbøtande tiltak og å dempe konflikt med dokumenterte naturverdiar, friluftsinteresser og næringsinteresser. Eit større areal enn det som er bandlagt i kommunedelplanen kan gå inn i reguleringsplanen for å sikra dette.
5. Ved endeleg vedtak av reguleringsplan skal kommunedelplanen si bandlegging av areal opphevast.
6. Finansiering av reguleringsplanarbeidet skal vurderast ved budsjettrevisjonen våren 2014, og rådmannen skal starta arbeidet med utarbeiding av reguleringsplan snarast mogleg etter at dette arbeidet er fullfinansiert.

Vedtaket vart formelt oversend dykk i brev av 16.09.2014.

I fylkesutvalet 28.08.2014, svara fylkesordføraren følgjande på spørsmål frå Bente Bondhus vedkomande reguleringsplan for ny ferjekai Varaldsøy:

«Det er Kvinnherad kommune som er planmynde for ferjeleie på Varaldsøy, kommunen vil difor gjera vedtak om plan.»

Rådmannen i Kvinnherad er samd med fylkesordføraren i at kommunen er planmynde og skal gjera planvedtak for ein reguleringsplan, men er av den oppfatning at det er vegeigar, Hordaland fylkeskommune, som bør stå for *utarbeidinga* av reguleringsplanen.

I tråd med dette, og pkt 6 i godkjenningsvedtak til kommunedelplanen ovanfor, vedtok Kvinnherad kommunestyre i budsjettrevisjonen 2014 å løyva kr 200.000 som *tilskott* til planarbeidet.

Varaldsøy bygdalag har i tillegg vedteke å forskottera kr 500.000 til planarbeid for ny ferjekai Varaldsøy. Denne tilsegna står framleis unytta.

Kvinnherad kommunestyre godkjende vidare den 20.03.2014 kommunedelplan for Fv48, kote 70, Løfallstrand. Også her meiner rådmannen at reguleringsplanarbeidet bør styrast av Hordaland fylkeskommune som vegeigar, og kommunestyret har løyvd tilsvarande tilskott stort kr 200.00.

I samsvar med Kvinnherad kommunestyret sitt budsjettvedtak og løyvingar, oppmodar rådmannen med dette fylkeskommunen om å be Hordaland vegkontor utarbeida reguleringsplan for ny Varaldsøy ferjekai og ny fv 48 på kote 70, Løfallstrand.

Vi bed om ei rask tilbakemelding slik at rådmannen eventuelt kan leggja inn i sitt budsjettframlegg for 2015, at tilskottsmidlane til dei 2 prosjekta vert vidareførte!

Med helsing

Tormod Fossheim
verksemdsleiar

Brevet er godkjent elektronisk og har derfor inga underskrift.

Kopi til:
Rådmannen v/Kjell Odd Nygård

3.

Varaldsøy Bygdelag bed Rådmannen om ferjehjelp

Tysdag 14. oktober las me i grenda eit interessant referat frå eit møte kommuneleiinga hadde med statnett. Kvinnherad kommune jobbar hardt for ei betre tilknyting til E39 og spør derfor Statnett om hjelp. Varaldsøy Bygdelag støttar dette arbeidet og meiner at ein her kjem med kreative innspel for å få fortgang i denne viktige samferdselssaka.

Med omsyn på det me les i referatet frå dette møtet, så ynskjer Varaldsøy bygdelag å spørja rådmannen/politisk leiing om hjelp med å få fortgang i arbeidet med ferjesambandet nord i kommunen. Me vil gjerne visa til nokre korte sitat frå avisinnlegget, fordi rådmannen kjem med betraktningar som dei aller fleste i distrikts-norge vil vera samde i. Sitat 1 *: Av og til opplever vi som vertskommune for storsamfunnet sine behov, at vi yter og yter og får lite igjen*. Sitat 2 *: ...., men viss vi berre står og bukkar når storsamfunnet kjem og legg beslag på ressursane våre, så blir det det litt feil det òg*. Sitat 3 : *For 10-15 år sidan var det viktig for kvinnherad å bli den største oppdrettskommunen i landet, men no er ikkje det så stas lenger, meiner rådmann Trond Sætereng.*

Kan me tenkja desse tankane på eit lokalt nivå òg ? Kan me tenkja tanken "vertsbygd" vs kommunen "sentralt" ? Me trur at mange i "utkantbygdene" kanskje får den same kjensla når det kjem til korleis ein prioriterer i ulike samanhengar kommunalt. Me vonar "kommunen" ser at me ynskjer å bidra, men me ynskjer òg å få "litt attende".

Me vil tru at dei aller fleste av oss vil vera einig i at ein kommune td burde få meir at for å leggja til rette for oppdrettsnæringa (td arealavgift). Men me må ikkje gløyma at oppdrettsnæringa er den største eksportnæringa Norge har når ein ser bort frå oljenæringa, slik at me får tilbakeført midlar over statsbudsjettet. Kanskje ein burde fått meir (lang debatt), men me har i Norge lang og god tradisjon for å dela godene i landet. Dette spørsmålet er vel og ei oppgåve for lokalpolitikarar å ta med sine leiarar sentralt, kva som er "rett fordelingsnøkkel" ? Me vil tru at rådmannen, tross alt, er glad for dei arb.plassane ein har og dei ringverknadane som oppdrettsnæringa gjev oss lokalt ? Eit mangfold av ulike bedrifter og næringsverksemder er vel med på å styrka økonomien og gjer kommunen meir robust for å klara å oppretthalda dagens tenestenivå/ få til ev. vekst ?

Varaldsøy Bygdelag vil derfor "utfordra" og spørja rådmannen / politisk leiing om hjelp til å få fortgang i arbeidet med reguleringplan for ny ferjekai på Varaldsøy. Slik det no ser ut for oss (lite har skjedd etter godkjenning av kommunedelplan for eit halvt år sidan), så er me redd at saka berre vert ein "kasteball" mellom kommune og fylke (dårleg resursbruk). Slik me forstår vedtak (pkt. 6) i kommunestyre 20.03.2014, så skal rådmannen starta arbeidet med reguleringsplan snarast mogleg etter full-finansiering.

Kanskje me skulle tenkja litt på mottoet "by og land, hand i hand".....kanskje det ville gje den avsluttande "kommentaren" nederst på ark/dok i skriv frå kommunen "nytt liv". Sitat : *-fellesskap og trivsel – utvikling og vekst.*

Varaldsøy Bygdelag, V/ Øystein Kårstad

19.10.2014

4.

Varaldsøy Bygdalag v/Øystein Kårstad

Viser til epost dagsett 19.10.2014. De har interessante betraktningar og vi er samde med dykk i at vi må akta oss slik at saka om reguleringsplanen ikkje vert ein kasteball!
Som de er kjende med, har vi sendt brev til fylkeskommunen og bede om ei avklaring frå dei kven som skal driva reguleringsplanarbeidet. Vi har purra på svar, og forventar dette snart.
Vi vil også leggja brevet dykkar fram for *Komite for næring og samferdsle* som kommunestyret har oppnemnd som arbeidsgruppe for Kvinnheradsspakken. (Sjå behandling i Kvinnherad kommunestyre 25.09.2014). I løpet av våren 2015 skal komiteen leggja fram sak for kommunestyret vedkomande prioritering og finansiering av vegprosjekt i Kvinnherad. Ferjekai Varaldsøy vil få ein sentral plass i dette arbeidet!

Med helsing
Tormod Fossheim
Verksemd for samfunnsutvikling
leiar

19.11.2014

Fra: Atle Nygård[atnygaa2@varehuset-rosendal.no]
Sendt: 31.03.2022 17:21:19
Til: Vestland fylkeskommune[post@vlfk.no]
Tittel: RTP

Hei!

Ynskjer å koma med eit innspel til regional transportplan.

Føreslår at det vert sett av midlar til utbedring av parseller på vegen mellom Kvinnherad og Bergen. Nærare bestemt ynskjer vi at strekningen Gjermundshamn til Holdus skal prioriterast i forhold til punktvis utbedring. Det er ynskjeleg at hovedfokus vert sett på Mundheimsdalen der vegen er smal og ein kan få mange meter utbetra veg for pengane.
Dette fordi ei utbetring der vil innebera lite fjerning av fjell, men heller utfylling.

Håpar dette kan prioriterast.

Med venleg helsing
Varehuset Rosendal
Atle Nygård

Florø, 30.3.2022

Vestland fylkeskommune

post@vlfk.no

Regional transportplan 2022 - 2033 - høyringsfråsegn

Vi viser til Vestland fylkeskommune sitt saksdokument om Regional transportplan for 2022-2033.

Kystvegen Måløy – Florø AS tilèt seg med dette å komme med innspel til det vidare arbeidet med transportplanen.

Selskapet er eigd av 37 aksjonærar, 11 kommunar og 26 private selskap. Formålet med verksemda er å få bygd ein ny og tidsmessig veg frå Måløy via Svelgen til Florø.

Det er stort behov for ein ny veg på den nemnde strekninga. Den skal gå gjennom ein sterk kystregion og har direkte relevans for over 45.000 innbyggarar, i vestleg del av Stad kommune, i Bremanger kommune, Kinn kommune og Sunnfjord kommune. Næringsaktørane i området har gitt svært klar melding om at det er påtrengande behov for ein tidsmessig veg slik at ein får stetta sine transportbehov. Det finst mange store og ekspanderande bedrifter i området som har stort behov for transport av varer og tenester til og frå lokala sine.

I dag er det stor pendlartrafikk i området som kystvegen skal gå gjennom. Vilkåra for dei reisande vil bli sterkt forbetra når det nye sambandet er ferdig utbygt. Dessutan vil ny veg binde betre saman kommunane i området, som i dag har klare hinder i samferdsla på grunn av dårleg veg og lang reisetid. Elles er det eit sjølvstendig og strekt moment for vegbygginga at trafikksikkerheita vil auke.

Når den nye og moderne vegen frå Måløy via Svelgen til Florø står ferdig, vil reisetida mellom dei to endepunkta vere meir enn halvert. Det vil representere eit svært stort og positivt omskifte for alle dei som er avhengige av og som ferdast langs strekninga.

Kystvegen Måløy – Florø AS går inn for ei etappevis utbygging av kystvegen. Dei to høgast prioriterte etappane er:

- ny fv. 614 Svelgen – Indrehus og
- bru over Ytre Nordfjord frå Tongane til Biskjelneset og tilførslevegar på sør- og nordsida av fjorden

Ny fv. 614 Svelgen - Indrehus

Vestland fylkeskommune har prosjektert bygging av ny fv. 614 Svelgen – Indrehus. Det skal lagast ein lengre tunnel frå Svelgen til Indrehus og to kortare tunnelar sør for Indrehus i tillegg til noko veg i dagen. Arbeidet er kostnadsrekna av fylkeskommunen, og saka blei behandla i fylkestinget i juni 2020.

Selskapet hadde grunn til å håpe på oppstart av anleggsarbeidet i 2021, etter at fylkestinget i desember året før la inn vesentlege midlar til prosjektet dei fire påfølgande åra. Det var derfor eit stort vonbrot i kystområda i nordre del av Vestland fylke at fleirtalet i fylkestinget utsette oppstart av arbeidet med fleire år. Eit mindretal i fylkestinget stemte for forslag om å komme i gang med anleggsarbeidet i 2021.

Kystvegen Måløy – Florø AS vil oppmode dei folkevalde om å vurdere ei framskunding av oppstarten av arbeidet på anlegget. Det vil bli svært godt motteke i opinionen.

Ny fv. 614 Svelgen – Indrehus er allereie inne i fylkeskommunale planar på samferdslesektoren. Vi minner om at anlegget blei det høgast prioriterte fylkesveganlegget i Sogn og Fjordane då fylkestinget behandla Regional transportplan for 2017-2021. Det må vege tungt når nye prioriteringar skal gjerast for fylkesvegane i den nye fylkeskommunen.

Vi reknar det som sjølvsagt at ny fv. 614 Svelgen – Indrehus blir positivt omtalt i den nye regionale transportplanen. Anlegget må ha høgaste prioritet av fylkesveganlegga i perioden som vi no går inn i.

Kryssing av Ytre Nordfjord

Vi viser til utgreiinga «Kystvegen gjennom Sogn og Fjordane» som blei utarbeidd av Statens vegvesen, region vest i februar 2017. Arbeidet blei gjort etter oppdrag frå Sogn og Fjordane fylkeskommune. I det nemnde dokumentet er kryssing av Ytre Nordfjord omtalt. Ulike alternativ er vurderte.

Kystvegen Måløy – Florø AS går inn for at det skal byggast bru frå Tongane til Biskjelneset. Dessutan må det opparbeidast tilførslevegar frå Hamnen til Tongane i Bremanger kommune og frå Biskjelneset til Almenningsfjellet i Kinn kommune. Dette er det billegate av alternativa som Statens vegvesen utgreidde. Det er også den løysinga som fagetaten tilrådde.

Vi har fått Aas-Jakobsen AS til å utarbeide skisser til korleis fjordkryssinga kan skje. Det er laga ulike illustrasjonar som viser forskjellige brualternativ. Djupneforholda i fjorden er også klargjorde i eigne

framstillingar. Dei viser at det eit godt stykke inn i fjordbassenget, særleg i sør, er lita djupne, noko som vil gjere fundamenteringsarbeidet for brua vesentleg enklare enn om djupna var stor i heile sjøområdet.

Som vedlegg til denne framstillinga følger materialet som Aas-Jakobsen AS har utarbeidd (jf. Bru over Ytre Nordfjord, skisseprosjekt). Der finn ein også kostnadsestimat, som Statens vegvesen har gjort seg nytte av.

Finansiering

Bygging av bru over Ytre Nordfjord og opparbeiding av tilførslevegar på sør- opg nordsida av brua er tenkt finansierte m.a. av ferjeavløysingsmidlar. Vi meiner at prosjektet fell inn under den nemnde ordninga. Når bru er bygd og tilførslevegar er opparbeidde, kan ferjesambandet Måløy – Oldeide leggast ned. Det vil derfor vere naturleg at ein går i dialog med staten for å få i stand ei løysing med ferjeavløysingsmidlar. Dessutann meiner vi at det skal brukast bompengar for å finansiere delar av fjordkryssinga og tilførslevegane. Det kan eventuelt vere aktuelt med eit mindre offentleg bidrag for å sikre den endelege finansieringa av prosjektet.

Siv.ing. Helge Hopen AS har vore engasjert av oss for å gjere analysar og utarbeide trafikk- og finansieringsopplegg for fjordkryssinga og tilførslevegane med basis i Statens vegvesens utgreiing. Materialet frå Helge Hopen AS følger vedlagt (jf. Trafikk- og finansieringsanalyse).

Det blei i 2014 lagt til grunn ein anleggskostnad for bygging av bru og tilførslevegar på 2,5 mrd. kr, eksklusiv meirverdiavgift.

Helge Hopen AS har i 2019 esitmert bompengebidraget til ca. 1 mrd. kr. Kystvegen Måløy – Florø AS meiner at dette bidraget gjerne kan aukast.

Vi har registrert klart positiv haldning til bompengefinansiering av utbygginga i Bremanger kommune og Kinn kommune. Saka har vore prøvd i kommunale organ tidlegare - før ein hadde så omfattande og konkrete planar som no. Det er ingen grunn til å tru at haldninga til brukarfinansiering er mindre positiv no. Saka om kommunal behandling av bompengespørsmålet vil bli fremma om heller kort tid.

Kystvegen Måløy – Florø AS meiner at bru over Ytre Nordfjord og bygging av tilførslevegar på begge sider av brua må få ei positiv og konkret omtale i den nye regionale transportplanen. Det har svært mykje å seie for den vidare framdrifta i prosjektet.

Vi ønsker lykke til med det vidare planarbeidet og står gjerne til teneste om det er behov for det.

Med helsing

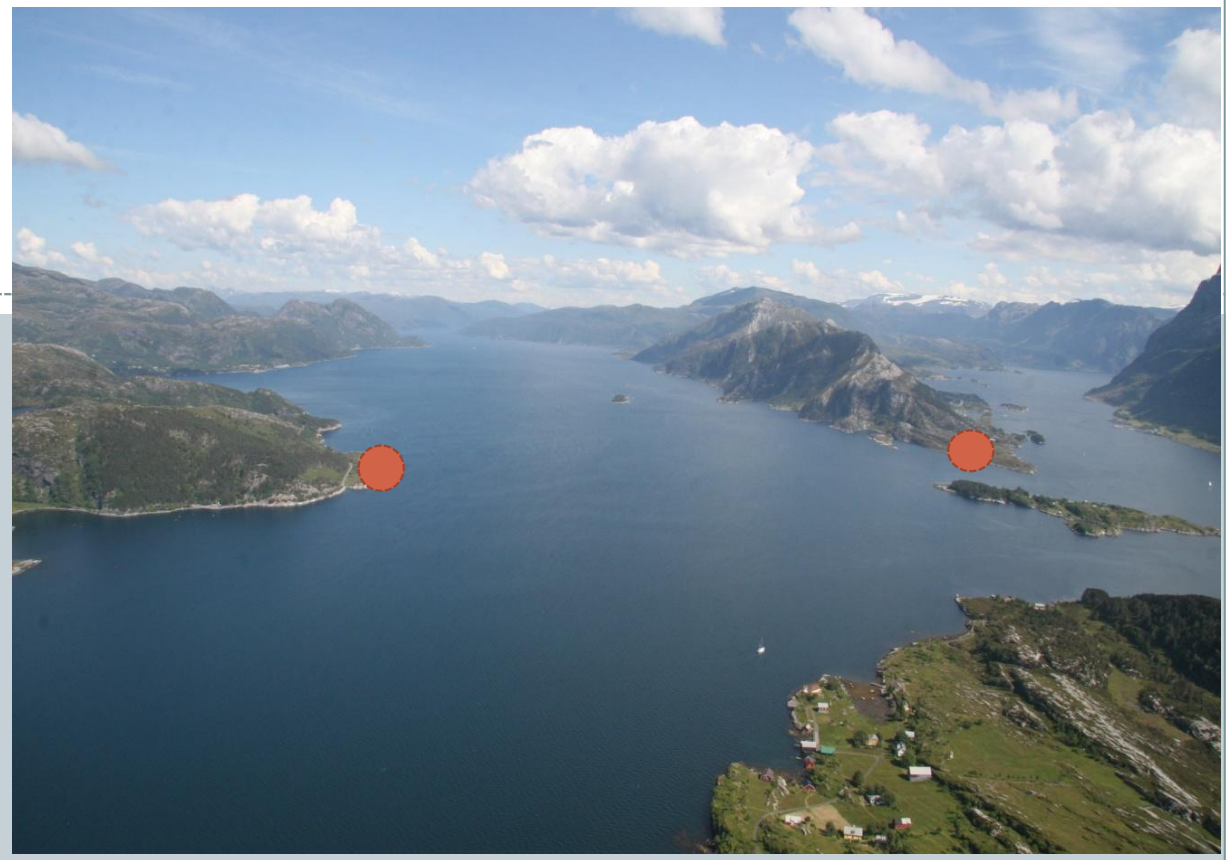
Kystvegen Måløy – Florø AS

Reidar Sandal
styreleiar

Vedlegg

- Bru over Ytre Nordfjord, skisseprosjekt utarbeidd av Aas-Jakobsen AS (januar 2014)
- Trafikk- og finansieringsanalyse utarbeidd av siv.ing. Helge Hopen AS (juni 2019)

Bru over ytre Nordfjord



SKISSEPROSJEKT
AAS-JAKOBSEN
JANUAR 2014

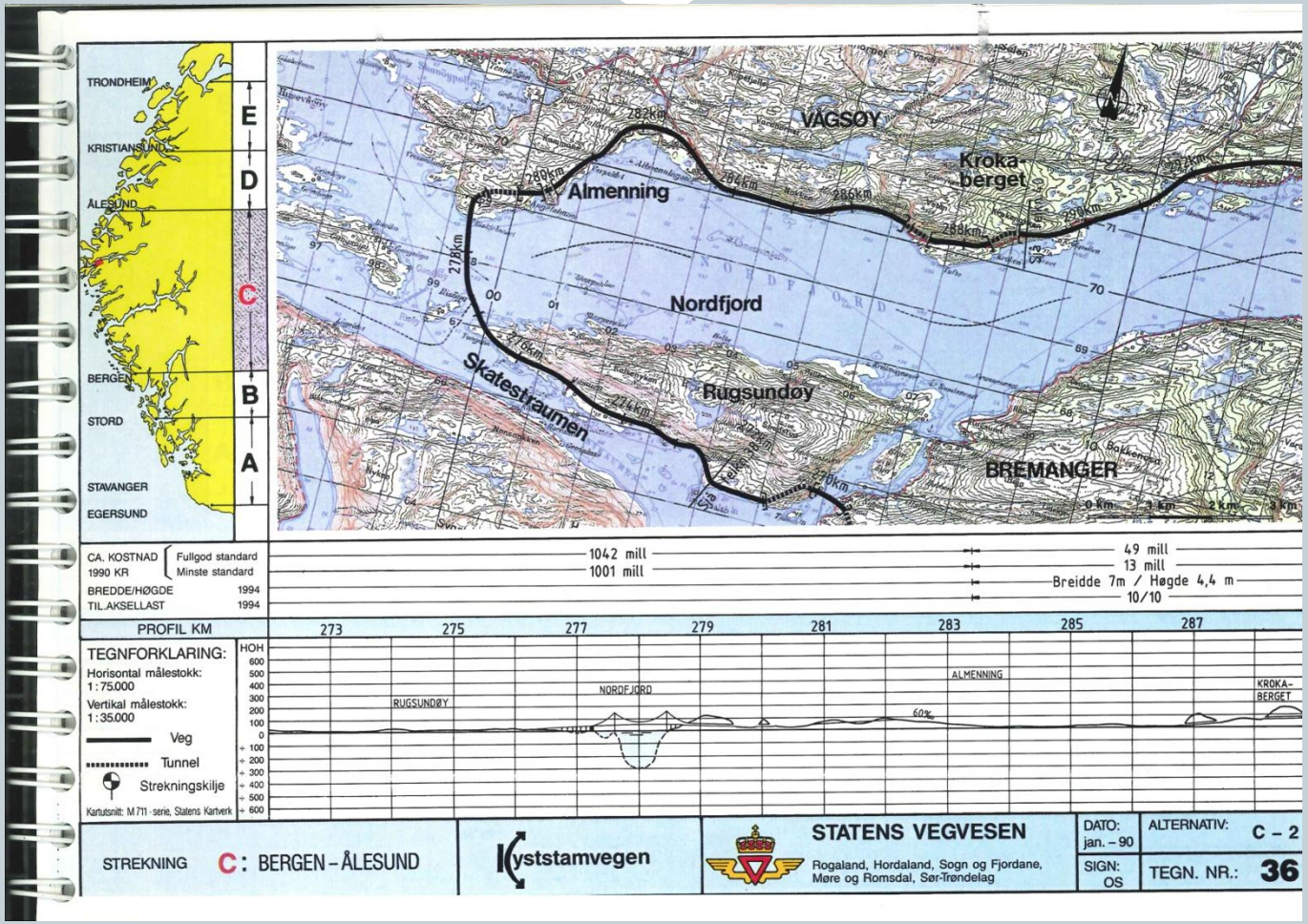
45- min. regionen
Kystvegen Måløy - Florø

- Skisseprosjekt for bru over ytre Nordfjord
- Aas- Jakobsen AS, rådg.ingeniør
- Ytre Nordfjord krysses med bru
- mellom Tongane på Rugsundøy i Bremanger
- til Biskjelneset i Vågsøy i nord
- vurderinger av rådg.ing. Ragnar Hagen

Brustedet

- Tunnel og veg til Rv 15 i Vågsøy
- Lengde ca. 3 km
- Brulengde 1840 m
- Veg til kryss FV 616 Hamnen på Rugsundøy
- Lengde ca. 2 km

Kyststamvegen ytre trase 1990, fylkestingene i M&R og S& Fj. Gikk inn for denne traseen.



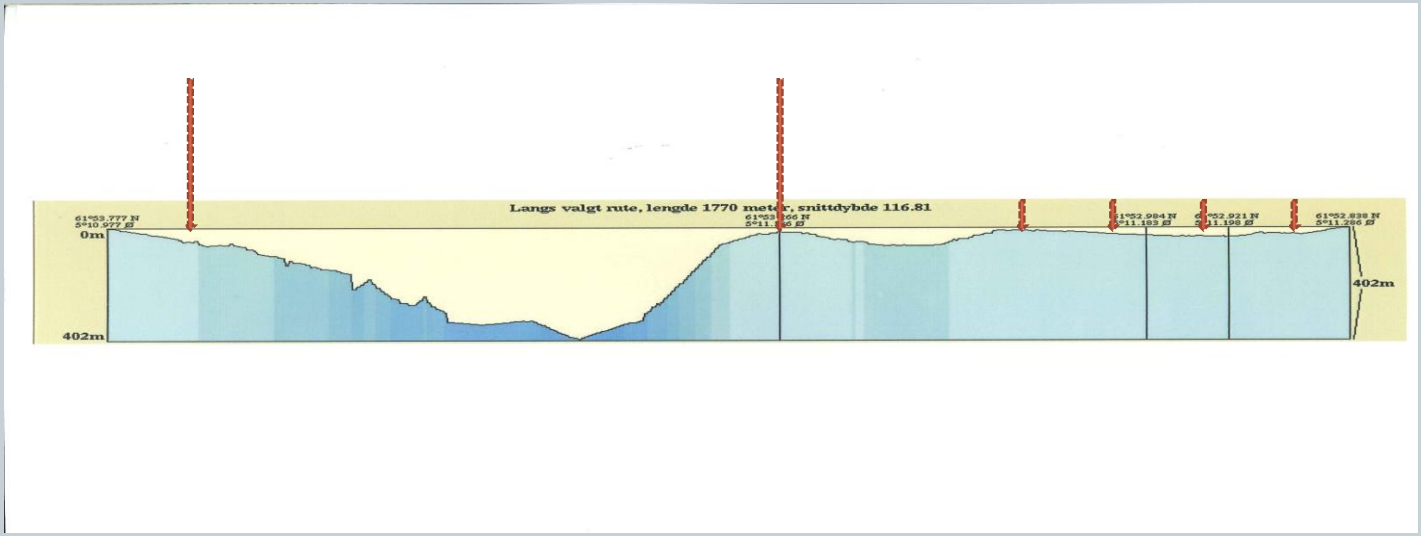
Landfester

- Biskjelneset
- Tunnel og veg til RV 15
- Lett stigende terreng
- Fjellgrunn
- Planlagt dypvannskai

- Tongane
- Veg til FV 616 ved Hamnen
- Flatt terreng
- Fjellgrunn
- Fort fra 2. verdenskrig

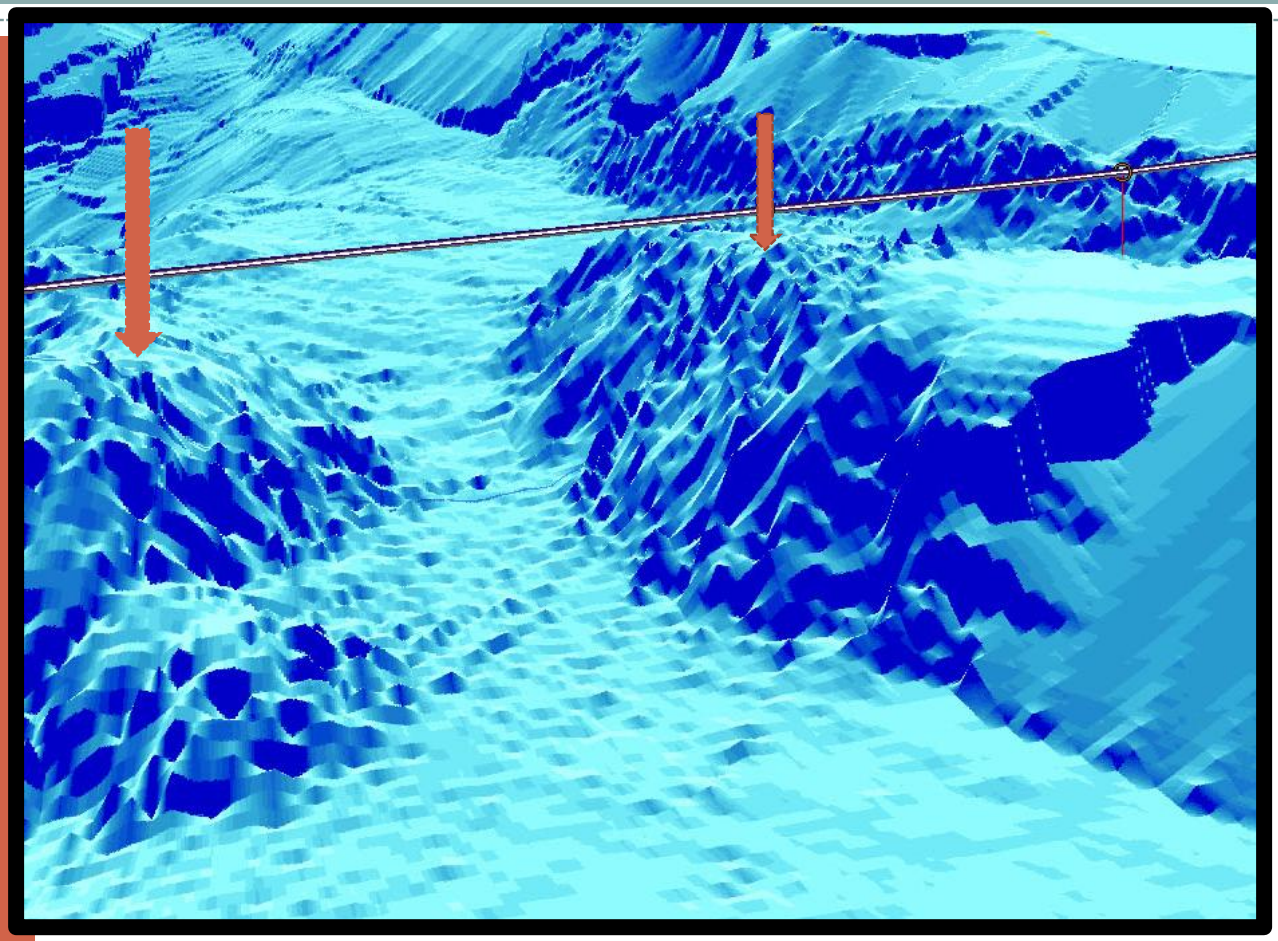
Sjøbunn

- Lengdeprofil fra detaljerte kartplottinger
- Største dyp ca. 400 m
- Grunt midtfjords med 15 m dybde til fjell
- Fra grunne og sydover til Tongane varierende dybde



Detaljert bunnkart med gode fundamenteringsforhold

West Dykkerservice



3D sjøkart, søndre del hovedsøyle til venstre

Geologi

Biskjelneset

- Gneis med foldinger
- en del oppsprekking

Tongane

- Gneis med horisontale lag og lite foldinger
- Lite oppsprukket

Veg og seilingsdata

75 m maks høyde i senter

70 m fri høyde i 300 m bredde

50 m fri høyde i 800 m bredde

Min. seilingsdyp 20 m

Seilingsdyp i senterfelt over 100 m

Innseiling Nordfjord dybde 100 m i 500 m bredde

Hardangerbrua høyde 55 m

Dalsfjordbrua høyde 35 m

- Vegklasse H2, hovedveg
- ÅDT 2000
- Dim. hastighet 80 km/t
- Atskilt gang og sykkelbane
- Vegbredde 7.5 m
- Gangvegbredde 3.0 m
- Skulderbredde 0.75 m
- Totalbredde 12.0 m
- Maksimal stigning 8 %

Alternativ med hengebru

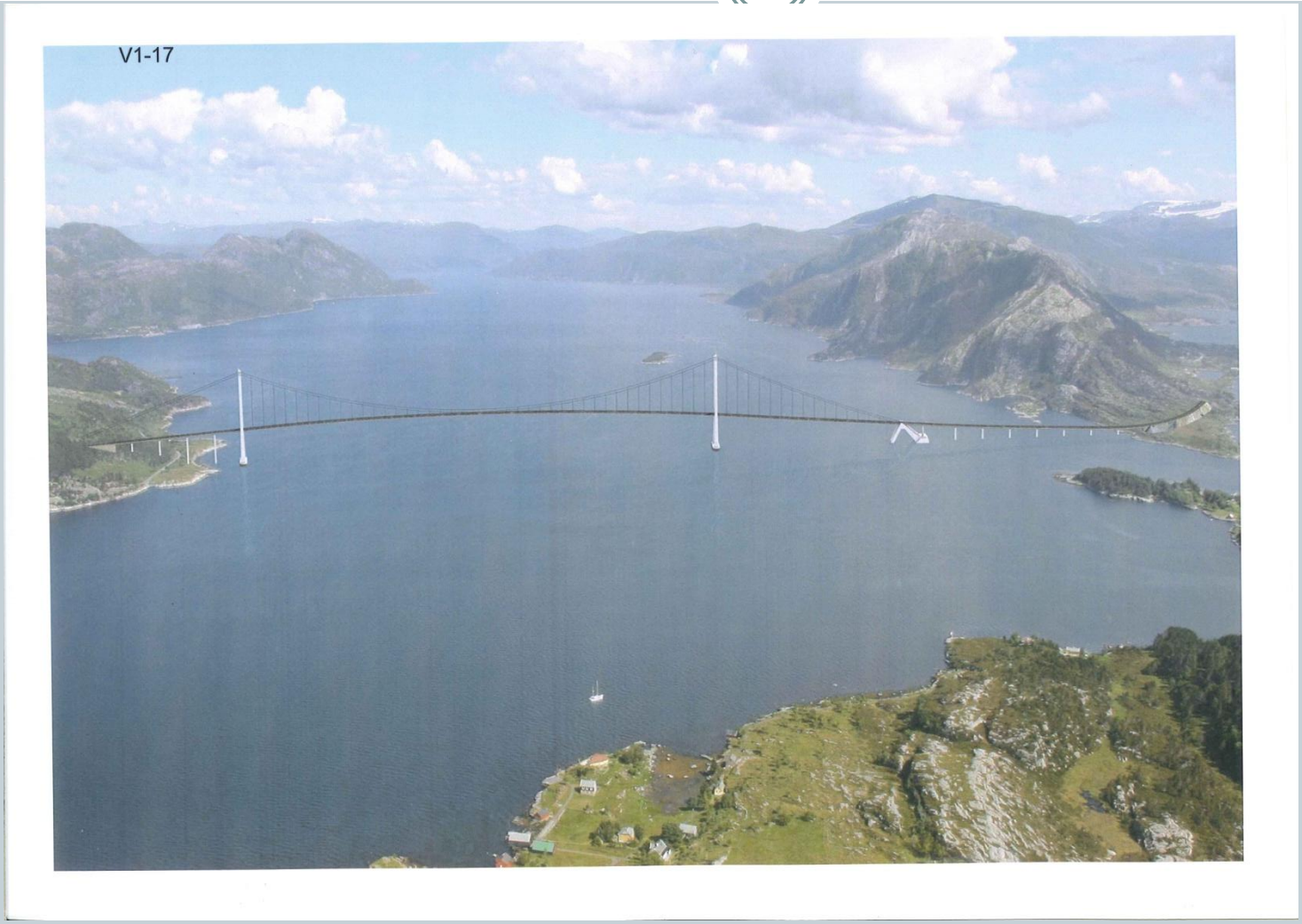
Alternativ 1

- spennvidde 860 m
- totaltallengde 1840 m
- tårnhøyde 171 m
- entreprisekostnad 1.51 mrd
- mva 0.38 mrd
- adm / reserve 0.54 mrd
- **Totalkostnad 2.43 mrd**

Alternativ 2

- spennvidde 980
- totallengde 1840 m
- tårnhøyde 183 m
- entreprisekostnad 1.51 mrd
- mva 0.38mrd
- adm / reserve 0.53 mrd
- **Totalkostnad 2.42 mrd**

Alt. 1 , hengebru 860 m spenn

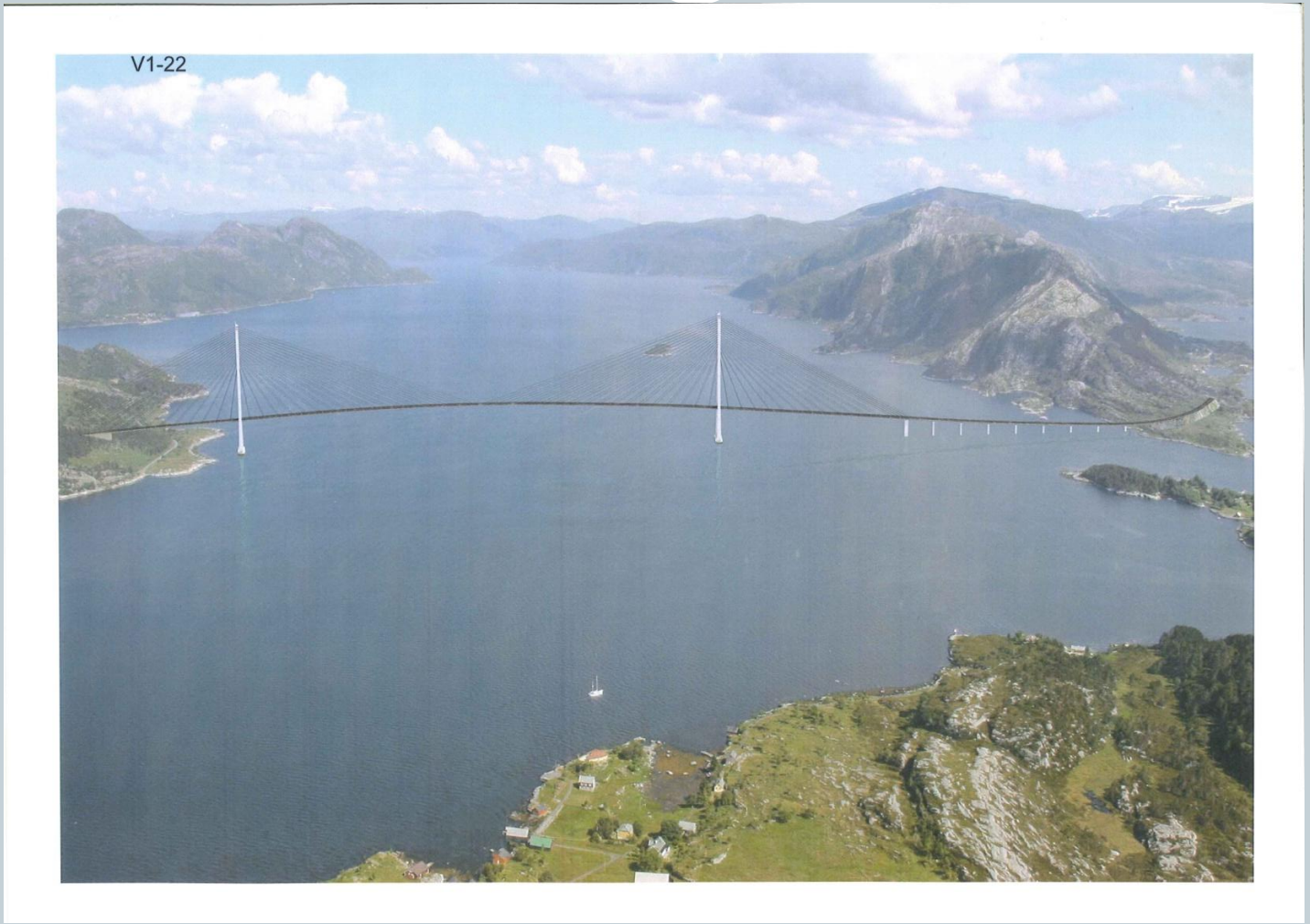


Alt. 1, hengebru 860 m spenn, 3D

Alternativ 3, skråkabelbru

- spennvidde 860
- totallengde 1840 m
- tårnhøyde 236 m
- entreprisekostnad 1.53 mrd
- mva 0.38 mrd
- adm / reserve 0.54 mrd
- **Totalkostnad** **2.45mrd**

Alt 3 : Skråkabelbru ytre Nordfjord



Alternativ 3, skråkabelbru 860 m, 3D

Felles for alle alternativ

- Ingen vesentlige kostnadsforskjeller
- Bygges med kjent teknologi
- Gode fundamenteringsforhold i sjø
- Gode fundamenteringsforhold på land
- Ingen bebyggelse ved landfester
- Kort tilknytning til hovedveg begge sider
- Gode montasjeforhold i beskyttet farvann i sjø
- Brua ligger rett innenfor hovedskipsleia langs kysten

Viadukter

Spennvidde 50 m

- Antall fund på fjell 4
- Antall fund på peler 7
- Kassehøyde 3.0 m
- Lengde 430 m
- **Kostnad 197 mill**

- Fordel :
- **lavest kostnad**
- **10 % - 20 mill**

Største spennvidde 84 m

- Antall fund på fjell 2
- Antall fund på peler 4
- Kassehøyde 4.6 m
- Lengde 430 m
- **Kostnad 217 mill**

- Fordel :
- **Mindre undervannsarbeid**
- **Mindre usikkerhet**

Sammenliknbare hengebruer hovedspenn

• Stordabrua	677 m	2001
• *Bru ytre Nordfjord*		
• *Alternativ 1*	*860 m*	
• *Alternativ 2*	*980 m*	
• Askøybrua	885 m	1992
• Hardangerbrua	1310 m	2013

Sammenliknbare skråkabelbruer

• Skarnsundbrua	530 m	1991
• *Bru ytre Nordfjord*	*860 m*	
• Normandie Bridge, Frankrike	926 m	2010
• Tatara Bridge, Japan	890 m	1999
• Russki Bridge, Russland	1104 m	2012

Videre framdrift

Tekniske planer

- Kommuneplan
- Reguleringsplan
- Trafikkanalyse
- Geologiske undersøkelser
- Nytte / kostnadsanalyse
- Bruplan
- Plan tilstøtende veger
- Plan for containerhavn

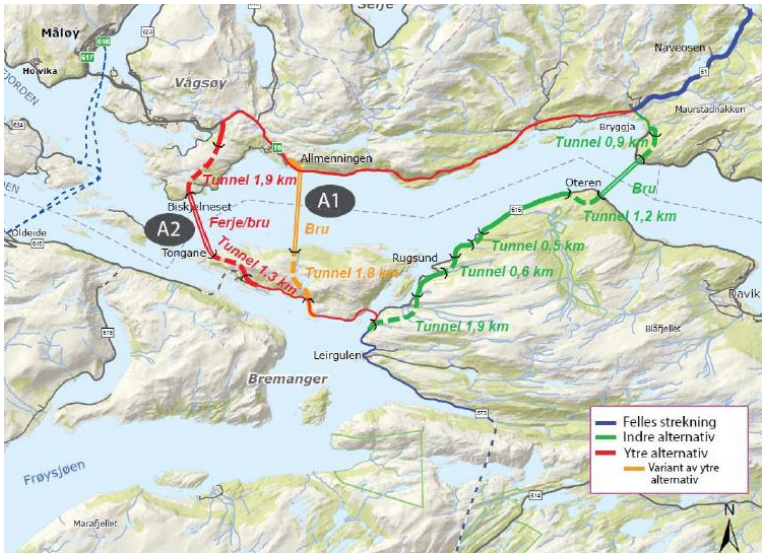
Selskapet

- Egenkapital selskapet
- Finansieringsplan
- Bompengeselskap
- Utbyggingsselskap
- Statens vegvesen bygger

Elegant brukryssing av ytre Nordfjord

Sivilingeniør Helge Hopen AS

Kystvegen Måløy – Florø



Oppdatert trafikk- og finansieringsanalyse

Bergen, 7.6.2019

INNHALD

1 INNLEIING 2

2 BAKGRUNN 3

3 LØYSING OG KOSTNADER 4

3.1 TIDLEGARE LØYSINGSALTERNATIV 4
3.2 NYE VURDERINGAR 5
3.3 OPPDATERT VURDERING 6

4 TRAFIKKGRUNNLAG 7

4.1 TIDLEGARE KALKYLAR 7
4.2 NYE UTGREIINGAR 8
4.3 OPPDATERT VURDERING 8

5 FINANSIERING 10

5.1 FINANSIERINGSMODELL 10
5.2 FERJEAVLØYSINGSMIDLAR 10
5.3 BOMPENGAR 11
5.4 SAMLA VURDERING 11

1 INNLEIING

Kystvegen Måløy – Florø AS arbeider for å realisere eit framtidsretta vegsamband langs kysten mellom Måløy og Florø. I 2014 vart det utarbeidd trafikk- og finansieringsanalyse for to hovudalternativ for Kystvegen mellom Måløy og Florø:

- ei løysing med innkorting av ferjesambandet over Ytre Nordfjord, tunnel Svelgen-Indrehus samt utbetringar på eksisterande veg
- ei løysing basert på fast vegsamband over Ytre Nordfjord.

Trafikk- og finansieringsanalysen vart utført av Sivilingeniør Helge Hopen AS i samarbeid med Rambøll Norge AS på oppdrag frå Kystvegen Måløy – Florø AS.

Oppdragsgjevar har bedt om ei oppdatering av analysen pr. 2019 med utgangspunkt i nye trafikktal og trasevurderingar i Statens vegvesen sin utgreiing av Kystvegen frå februar 2017, og endringar i rammene for bruk av ferjeavløysingsmidlar.

Denne rapporten summerer opp oppdaterte trafikk- og finansieringskalkylar.

Bergen 7.6.2019

2 BAKGRUNN

Kystvegen Måløy–Florø er basert på ein visjon om ein samanhengande bu- og arbeidsmarknadsregion for 45.000–50.000 menneske der det er ikkje meir enn 45 minutts reisetid mellom dei ulike sentra i regionen.

Utviklinga av vegsambandet mellom Måløy og Florø inneheld tiltak for innkorting av eksisterande veg og utbetring av vegstandard. På sikt er det mål om ferjefritt vegsamband ved å byggje bru over Ytre Nordfjord.

Vegtiltaka mellom Måløy og Florø ein del av samla plan for Kystvegen Ålesund–Bergen og er vurdert å vere nøkkelen til å oppnå folketalsvekst og utnytting av eit stort potensial for næringsutvikling langs kysten av Sogn og Fjordane. Visjonen er å byggje ein ny vekstregion i Sogn og Fjordane som kan trekkje til seg folk og nye næringslivssatsingar på linje med andre vekstregionar langs kysten.

Fylkestinget fatta i desember 2009 følgjande vedtak om realisering av kystvegen Måløy–Florø:

«a) Fylkestinget meiner ei rask realisering av 45-minuttarsregionen (samanhengande kystveg Måløy–Florø) vil vere svært viktig for å skape vekst og utvikling knytt til næringsliv på kysten av Sogn og Fjordane, og er ei naturleg vidareføring av Bremangersambandet del 2.

b) Fylkestinget stør kravet om ein statleg regionbyggingspakke for 45-minuttarsregionen, og vil arbeide opp mot statlege styresmakter for å få ein slik pakke realisert.

c) Fylkeskommunen vil samarbeide med berørte kommunar om å få fram eit finansieringsopplegg som syner korleis prosjektet kan realiserast i neste tiårsperiode gjennom finansiering utanom fylket sine ordinære investeringsmidlar, mellom anna gjennom utvida brukarfinansiering og statleg regionbyggingspakke.

d) Fylkestinget er innstilt på å avsette midlar til planlegging av vegparsellane i 45-minuttarsregionen i første del av planperioden (2010–13).»

Eit viktig grunnlag for å kome i posisjon i forhold til igangsetting av formelt planarbeid og sikre prioritering i nasjonale og regionale transportplanar, er å påvise realistiske finansieringsplanar.

I den samanheng er det naudsynt å dokumentere trafikkgrunnlag og vurdere alternative finansieringsmodellar, mellom anna gjennom bruk av innsparte ferjeavløysingsmidlar, momskompensasjon og alternative renteføresetnader.

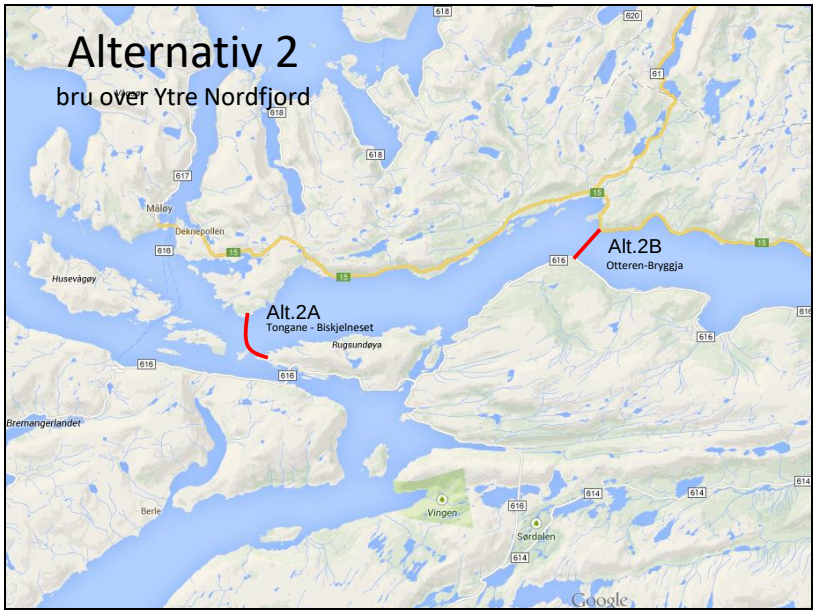
I det etterfølgjande vert det sett nærare på oppdatert trafikkgrunnlag og alternative finansieringsmodellar for bygging av fast vegsamband (bru) over Ytre Nordfjord.

3 LØYSING OG KOSTNADER

3.1 Tidlegare løysingsalternativ

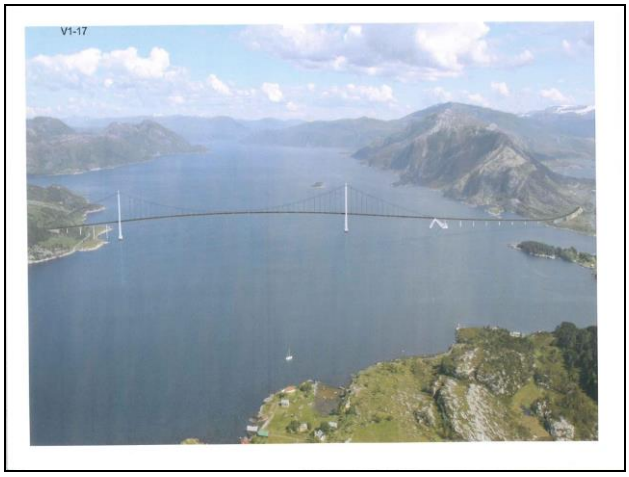
I trafikkanalysen frå 2014 vart det vurdert to ulike traséalternativ for ny bru over Ytre Nordfjord:

Alternativ 2A, Tongane - Biskjelneset (vestre trasé)
Alternativ 2B, Otteren-Bryggja (østre trasé)



Figur 1. Alternative traséar for kryssing av Ytre Nordfjord med bru (trafikkanalyse 2014).

Når det gjeld teknisk løysing og kostnadsoverslag vart det tatt utgangspunkt i skisseprosjekt/utgreiing frå Aas-Jakobsen / rådg. ing. Ragnar Hagen frå januar 2014. Her er alternativ 2A greidd ut i to variantar som hengebru med ulik spennvidde. Totalkostnaden var i 2014 estimert til ca. 2,4 mrd. kr.



Figur 2. Illustrasjon av ny hengebru over Ytre Nordfjord med spenn på 860 meter, traséalternativ 2A (Aas-Jakobsen / R. Hagen, januar 2014).

Når det gjelder tilførselsvegar til ny bru vil kostnadene vere avhengig av kva for vegløysing som vert lagt til grunn. Det er mogleg med rimelege løysingar basert på mest mogleg veg i dagen – eller dyrare variantar der mykje av tilførselsvegane går i tunnel.

Førebels kan kostnadsoverslaga for tilførselsveg estimerast til eit sted mellom 200 og 500 mill.kr. I det vidare er det tatt utgangspunkt i rimelegaste løysing.

Kostnadstal som grunnlag for finansieringsanalysen var pr. 2014 som følgjer:

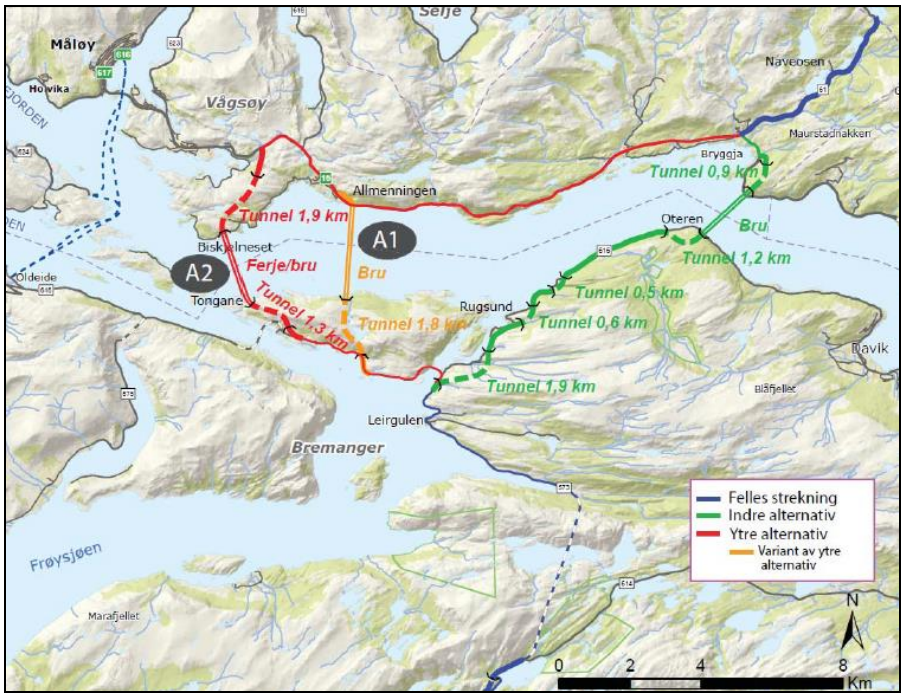
Anleggskostnader, alt 2 A	Mill.kr.
Hengebru	2 420
Tilførselsvegar	202
Sum	2 622
Sum ekskl. mva.	2 209

Alternativ 2B, Otteren-Bryggja er ikkje vurdert vidare. I notat frå Aas-Jakobsen AS datert 18.6.2014 vart det peika på utfordringar med ei spennlengde på ca. 1.600 m. Basert på ei grov vurdering er det estimert ein anleggskostnad som er 2 – 2,5 gangar kostnaden i alternativ 2A.

3.2 Nye vurderingar

Statens vegvesen har i ny utgreiing av Kystvegen frå februar 2017 vurdert alternative løysingar for kryssing av Ytre Nordfjord. Statens vegvesen tilrår ytre alternativ der fleire alternative trasear for fjordkryssing kan vere aktuelle. Vidare planlegging og avklaring av trase vil skje gjennom ein kommuneplan.

Når det gjeld variantane for kryssing i ytre alternativ, er førebels tilråding alternativ A2, Tongane - Biskjelneset



Figur 3. Alternative trasear for kryssing av Ytre Nordfjord som er vurdert i utgreiinga frå Statens vegvesen 2017. Førebels tilråding er alternativ A2.

I delrapporten frå Statens vegvesen om «Alternative trasear Kystvegen Sogn og Fjordane» frå februar 2017 vurdert alternative bruløysingar i ytre alternativ som følgjer:

«I påbyrja kommunedelpanarbeid med kryssing av Nordfjorden ved Tongane – Biskjelneset er det vurdert ulike variantar for bruplassering, ferjeleier og tilførselsvegar. I denne utgreiinga er det valt å rekne på ei av løysingane, medan kommuneplanarbeidet må ta avgjerda på kva som er den beste løysinga innanfor dette alternativet. Andre trasear er ikkje vurdert i denne utgreiinga. Det er kome innspel til ei alternativ bruløysing til Tongane – Biskjelneset. Løysinga har to kortare bruer frå Tongane, vestover via Risøya til Gangsøya. Deretter kryssar ein med lang bru over Nordfjorden til Vemmelsvika. Her er fjorden smalare enn ved Tongane-Biskjelneset. Løysinga kan gjere det mogleg å etablere fastlandssamband til Husevågøy, og soleis avløyse ferja Husevågøy – Måløy. Utfordringane med alternativet er å få stor nok seglingshøgde i Nordfjorden. Dette kan føre til ei relativt lang bru totalt sett. Lengste spenn bli noko over 900 m, mot 860 m på hengebru Tongane - Biskjelneset. I tillegg kan det vera utfordrande å få til eit kryss med veg ned til Gangsøya, då dette må ligge mellom to bruer. Alternativet er likevel interessant, då det avløyser ei ferjestrekning. Det kan difor vera interessant å vurdere denne traseen grundigare, som alternativ til Tongane – Biskjelneset, dersom det vert vedteke bru i denne korridoren.»

Statens vegvesen sitt kostnadsoverslag for brua er 2,8 mrd. kr (side 117 i utgreiinga):

Tabell 8-5: Parsellar på kystvegen som vert tilrådd utbetra på strekninga Sørdalen-Naveosen. Statens vegvesen 2017.

Parsell	Tiltak	Kostnadar
Rugsundøya – rv. 15	Byggetrinn 1 – Nytt ferjesamband	1 mrd. kr
Rugsundøya – rv. 15	Byggetrinn 2 – Bru	2,8 mrd. kr
Bryggja–Naveosen	Utbetre det dårlegaste partiet på strekninga	Ikkje rekna ut*

3.3 Oppdatert vurdering

Kostnadene for bru over Ytre Nordfjord er vanskeleg å estimere før ein har starta opp formelt planarbeid med kommunedelplan og anslags-berekning av ulike alternativ. Forprosjektet frå Aas-Jakobsen / rådg. ing. Ragnar Hagen frå januar 2014 er eit av haldepunkta pr. i dag.

Kostnadstala frå 2014 for bru og tilførselsvegar er oppjustert til 2019-kroner på grunnlag av SSB sin byggekostnadsindeks for veganlegg 2014-2019 (+ 15%). Førebels kostnadstal for ny bru over Ytre Nordfjord er med dette rekna til ca. 2.5 mrd. 2019-kr. ekskl. mva

Statens vegvesen har i utgreiinga for Kystvegen stipulert kostnadene til ca. 2.8 mrd. kr. (inkl. mva.). Dette underbygger rimeleg samsvar mellom kalkylane.

Samla vurdert vert det lagt til grunn ein stipulert anleggskostnad på 2,5 mrd. kr. ekskl. mva.

Kostnadstala må reknast som svært uvisse på dette planstadiet.

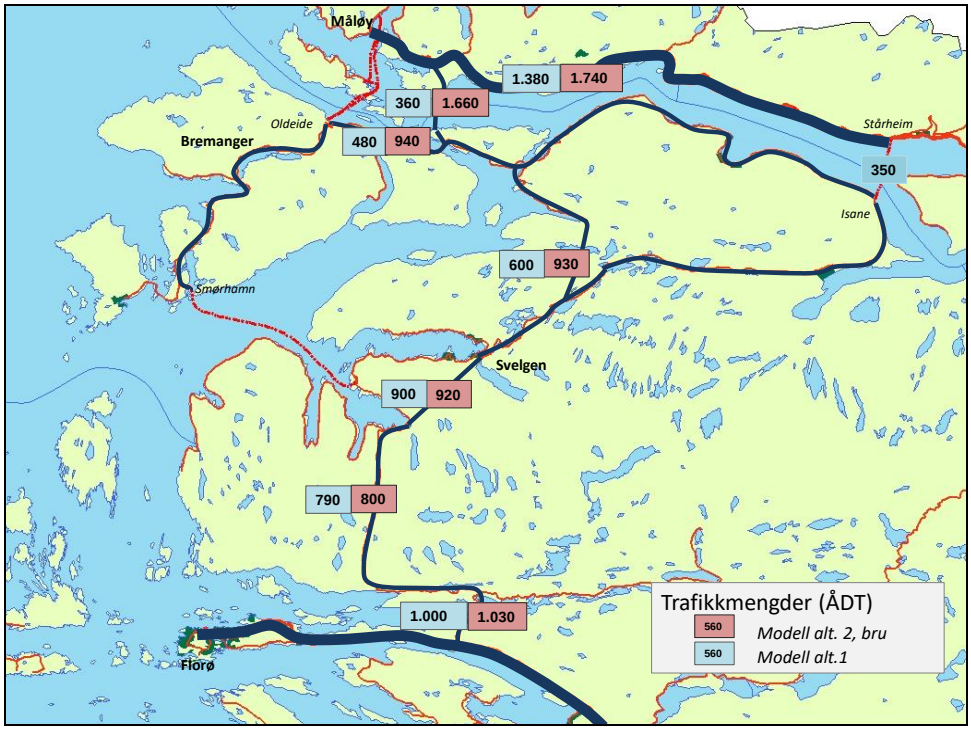
Det kan leggjast til at dersom ein kan få til ei traseløysing via Gangsøya som kan gje fast vegsamband til Husevågøy vil storleiken på ferjeavløysingsmidlane verte større enn eit samband mellom Tongane og Biskjelneset. Kostnadene for denne traseen må såleis vurderast opp mot kva dette kan gje av meirinntekter i form av ferjeavløysingsmidlar når ein startar formell planprosess.

4 TRAFIKKGRUNNLAG

4.1 Tidlegare kalkylar

Trafikkvurderingane frå 2014 var basert på trafikkteljingar og utrekningar med Statens vegvesen sin regionale transportmodell for Region Vest (RTM vest).

Trafikkprognosen for fast vegsamband over Ytre Nordfjord føresett i utgangspunktet gratis bru, dvs. ingen bompengar. Dette er ein illustrasjon på langsiktig trafikkpotensiale. I kapittel om finansiering vert det rekna på forventa trafikkavvising på grunn av bompengar.



Figur 4. Utrekna trafikkmengd på ny bru over Ytre Nordfjord (alt. 2). Trafikknivå 2013. Ingen bompengar.

Utrekningane syner eit trafikkpotensiale på 1.600 -1.700 ÅDT på brua over Ytre Nordfjord pr. 2013 (utan bompengar).

Trafikkanalysen syner at det er først om fremst lokal- og regionaltrafikken mellom Bremanger og Vågsøy (Måløy) som aukar. Den relative trafikkauken mellom Ytre Bremanger og Måløy er stor. Det er indikasjon på endring i trafikkmønster til/frå Svelgen (meir trafikk i retning Måløy, mindre i retning Florø). Dette medfører isolert sett redusert trafikk på Fv.614 sør for Svelgen. Samstundes er det venta auke i regional trafikk mellom Måløy og Florø/Førde. Ser ein desse to endringane i samanheng så kan det forklare uendra trafikknivå på Fv.614 sør for Svelgen.

Trafikkprognosen ved ny bru over Ytre Nordfjord føreset nedlegging av ferjesambandet Stårheim-Isane. Trafikkberekningane syner eit redusert trafikkgrunnlag for brua på ca. 200 ÅDT dersom Stårheim-Isane skal oppretthaldast

4.2 Nye utgreiingar

4.2.1 Statens vegvesen, utgreiinga av Kystvegen (februar 2017)

Statens vegvesen har i «Trafikknotat Kystvegen Sogn og Fjordane» av februar 2017 rekna potensielt trafikkgrunnlag for bru over Ytre Nordfjord til mellom ca.1.500 og 1.900 ÅDT med dagens trafikknivå, avhengig av traseval og føresetnader for resten av Kystvegprosjektet. Berekningane gjeld utan bompengar og trafikkprognose frå 2024, og utan nedlegging av Stårheim - Isane.

Berekningane underbyggjer at tidlegare kalkyle på ca. 1.660 ÅDT pr. 2013 med nedlegging av Stårheim-Isane er eit rimeleg anslag, og det kan konkluderast med at dei nye utrekningane støtter opp om tidlegare kalkylar.

4.2.2 Utgreiing av Rovdefjordsambandet (Norconsult 2018)

Utgreiinga av Rovdefjordsambandet (Norconsult 2018) gir ikkje direkte resultat knytt til ringverknader for kryssing av Ytre Nordfjord, men underbyggjer at bygging av Kystvegen har potensiale for sterk regional utvikling, mellom anna vekst i lengre reiser. Dette kan betraktast som ein støtte til den trafikkveksten som er rekna for kryssinga av Ytre Nordfjord og dei prognosane som ein her legg til grunn. Utdrag frå rapportens hovudkonklusjonar:

«En realisering av Rovdefjordsambandet har i seg et potensial for lokal utvikling. Da ligger vekst i trafikk som en effekt av dette. Dette bekreftes gjennom modellberegningene og understrekes gjennom den kvalitative diskusjonen. Analyseområdet blir et «nytt/endret og mer attraktivt område» for bosetting, for næringslivsaktivitet og for positiv vekst i samfunnet generelt. Men i hovedsak lokalt. En realisering av Rovdefjordsambandet sammen med de andre tiltakene i analysen har derimot i seg et potensial for også større regional utvikling. Her ser man stor vekst i trafikk, spesielt lengre reiser. Dette viser at fv. 61 kan bli en attraktiv regional reiserute, som også medfører større aktivitet langs denne ruten. Med potensial for bosetting og næringsutvikling som søre Sunnmøre ikke opplever med dagens infrastruktur.»

4.3 Oppdatert vurdering

Tidlegare utrekning av trafikkgrunnlag pr. 2013 vert lagt til grunn for oppdaterte trafikkføresetnader pr. 2018 ved å justere tala med registrert trafikkvekst 2013-2018.

Trafikktal frå Nasjonal vegdatabank syner følgjande trafikkutvikling i perioden 2013-18:

Trafikkvekst 2013-2018	Prosent vekst
rv.15 Måløybrua	6 %
rv.15 Totland	9 %
fv.616, Bortnetunnelen	16 %
fv.616, Måløy-Oldeide	14 %

På bakgrunn av ei samla vurdering av desse registreringane ver trafikktala pr. 2013 oppjusterte til 2018- nivå med 10%.

Forventa trafikkgrunnlag for ny bru over Ytre Nordfjord pr. 2018 vert med dette ca. 1.800 ÅDT (utan bompengar og med nedlegging av Stårheim-Isane).

Trafikkgrunnlag med bompengar vert justert tilsvarande:

Alt. låg: ca. 1.300 ÅDT
Alt. høg: ca. 900 ÅDT

Alternativ høg og låg vert lagt til grunn i ulike rekneeksempel med alternative takstnivå for bompengane.

5 FINANSIERING

5.1 Finansieringsmodell

Det vert lagt til grunn tilsvarande finansieringsmodell som for prosjektet fv.659 Nordøyvegen i Møre og Romsdal. Utgangspunktet er at prosjektet er eit fylkesveganlegg som vert finansiert med:

- Fylkeskommunale midlar
- Bompengar

Det er lagt til grunn at eit bompengeselskap vil stå for låneopptak av det som vil vere bompengebidraget i finansieringa. Resten av finansieringa vert dekka av fylkeskommunen.

Kostnadene for fylkeskommunen må sjåast i samanheng med at fylkeskommunen vil få refundert mva.-kostnadene av staten, samt motta ferjeavløysingsmidlar i opp til 40 år.

Fylkeskommunen vil vere ansvarleg for nødvendige låneopptak for å finansiere prosjektet, uavhengig av storleiken på framtidige ferjeavløysingsmidlar.

5.2 Ferjeavløysingsmidlar

Det vert lagt til grunn at prosjektet fell inn under ordninga med ferjeavløysingsmidlar. Storleiken på midlane er ikkje avklart. Førebels utrekning av ferjeavløysingsmidlane kan ein få ved at fylkeskommunen rettar ein førespurnad om dette til Kommunal- og Moderniseringsdepartementet.

Det er fleire faktorar som er avgjerande for utrekning av normerte ferjekostnader som vil danne grunnlaget for avklaring av aktuelle beløp:
- ferjestrekninga sin lengde
- trafikkgrunnlag
- om heile eller delar av sambandet vert nedlagt
- om fleire ferjesamband vert nedlagde (t.d. Stårheim-Isane)
- kalkulerte vedlikehaldskostnader på veg- og bruanlegget som vil erstatte ferja

Departementet har også reglar knytt til bruk av midlane:
- dei kan ikkje nyttast til å dekkje finansieringskostnader for t.d. bompengelån
- dei kan ikkje utgjere meir enn akkumulerte anleggskostnader for ny bru (med fradrag for mva. og bompengedel av finansieringa)

Det er på denne bakgrunn ikkje mogleg å stipulere storleiken på ferjeavløysingsmidlane før det er retta ein formell førespurnad om dette til departementet.

Basert på andre ferjeavløysingsprosjekt og ei grov vurdering av kriteria for ferjeavløysing kan ein som rekneeksempel leggje til grunn eit årleg bidrag på mellom 20 og 30 mill.kr.

Det vert understreka at dette er svært uvisst og berre eit rekneeksempel.

5.3 Bompengar

Basert på oppdatert trafikkprognose og alternative føresetnader omkring takstnivå er det rekna ut at prosjektet kan levere eit bompengebidrag på ca. 1,0 mrd. kr.

Kalkyla er baserte på følgjande føresetnader i to berekningsalternativ:

Føresetnad	Alt. 1	Alt. 2
Takstnivå	Som dagens ferjetakst	Dagens ferjetakst + 40%
Trafikkgrunnlag (2018-nivå)	1.300 ÅDT	900 ÅDT

Kalkylane har følgjande felles føresetnader:

Byggjetid:	2026-2029
Opning:	2030
Årleg trafikkvekst:	0,5% 2019-2029, 1,5% etter opning fram til 2040, deretter 0%
Lånerente:	5,5% første 10 år, deretter 6,5%
Nedbetalingstid:	15 år

Finansieringsberekningane syner at med desse føresetnadene vil bompengebidraget vere:

- 950 mill. kr. i alt. 1
- 1.050 mill.kr. i alt. 2

Kalkylane syner at potensiell redusert trafikkgrunnlag på grunn av høge takstar kan gje stor trafikkavvising slik at netto bompengebidrag ikkje aukar vesentleg sjølv om takstane aukar samanlikna med ferjetaksen. Dette kan indikere at det kan vere fornuftig å leggje opp til å halde takstane om lag på same nivå som noverande ferjetakst.

Samla vurdert kan bompengebidraget på denne bakgrunn estimerast til ca. 1,0 mrd kr.

5.4 Samla vurdering

Oppsummering av mogleg finansieringsplan vert som følgjer:

Førebels kostnadsoverslag:	2,5 mrd kr. (ekskl. mva)
Bompengebidrag:	1,0 mrd. kr.
Fylkeskommunal finansiering:	1,5 mrd. kr.

Tala er grove og inneheld stor uvisse.

Fylkeskommunen må i tillegg forskottere mva. kostnadene, men får disse refundert av staten.

Den fylkeskommunale finansieringa på 1,5 mrd. kr. må sjåast i lys av potensielle ferjeavløysingsmidlar som vil bli tilført årleg i inntil 40 år. Rekneeksempel basert på eit bidrag på mellom 20 og 30 mill.kr. årleg syner at fylkeskommunen kan betene eit lån på ca. 400 -500 mill.kr. med ein låneperiode på 20 år og eit rentenivå på 4,0%.

Dette indikerer at fylkeskommunens netto kostnad i finansieringsopplegget vert om lag 1,0 mrd. kr. med dei føresetnadene for anleggskostnader og ferjeavløysingsmidlar som her er vist. Aktuell finansieringskjelde for dette vil vere ordinere fylkesmidlar i regional transportplan.

Kystvegen Måløy-Florø må realiserast

Dette innspelet er på vegne av 102 verksemder i kommunane Kinn og Bremanger, med totalt 3767 tilsette og ein årleg omsetnad på mellom 13 og 15 milliardar kroner

For utviklinga av næringslivet langs kysten og vidare vekst i våre verksemder, så er det heilt avgjerande at kystvegen frå Måløy, via Svelgen, til Florø, vert realisert; og at ein no kjem i gang med realiseringa av første prosjekt som er fv 614 Svelgen-Indrehus. I tillegg må ein starte arbeidet med planlegginga av ferjeavløysingsprosjektet mellom Tongane og Biskjelsneset i ytre Nordfjord.

Ein styrka infrastruktur langs kysten vil betre tilgangen til arbeidskraft, knyte saman fagmiljø, sikre lågare transport- og produksjonskostnader, auke veksten og lønnsemda i bærekraftige framtidsnæringar, samt bidra til lågare utslepp gjennom betra tilgang til hamner for å få gods over frå veg til sjø.

Kystvegen Måløy-Florø knyter saman kommunane Stad, Kinn, Bremanger og Sunnfjord til ein felles bu- og arbeidsmarknad på ca 50.000 innbyggjarar. Det er det enkeltprosjektet i tidlegare Sogn og Fjordane som har desidert størst effekt på utvikling av større bu- og arbeidsmarknader, då det knyt saman nær halvparten av alle innbyggjarane i det tidlegare fylket.

Næringslivet langs kysten har i mange år framheva viktigheita av Kystvegen, og kva det betyr for vidare vekst og utvikling. Vi ber no om at dette vert teken på alvor av Fylkestinget, og at ein kjem i gang med realiseringa.

Vi vil peike på «Regional strategisk plan for kysten», som Fylkestinget i Sogn og Fjordane vedtok i juni 2018. Planen sitt hovudmål er å skape «ein kystregion som er attraktiv, med folkevekst, vekst og berekraft i næringslivet og fleire gjestande». Planen inneheld fire satsingsområder, blant anna «knyte saman kysten med betre infrastruktur» og «auka skaparkrafta og evna til nyskaping». Dette er målsettingar som bør forplikte politikarane til å handle, og bidra til den utviklinga dei sjølv har vedteke at dei ynskjer.

Vi har ei forventning til at Vestland fylke løfter kommunikasjon langs kysten høgare i prioriteringane i åra framover, då kysten frå Bergen og nordover i liten grad får positive lokale og regionale effektar av riksveginvesteringar. Dette vil være heilt avgjerande for konkurransekrafta til næringslivet, og sikre vekst og verdiskaping i åra framover.

Med helsing

Net Partner AS
Easyform AS
Skipskompetanse AS
Fjord Services AS
Baug Boats AS
Fjord Marin Invest AS
Flora Industri og Næringsforening
Fjord Offshore AS
Skibenes & søn AS
Sætren AS

Fjord Shipping AS
Local Host AS
Vest-Norges Fiskesalslag
Selstad AS
Sea Technology AS
Måløy Verft AS
CENS AS
Baatbygg
Coast Seafood AS
Måløy Treningssenter
Måløy Vekst
Stadyard AS
Verlo AS
Babord Group AS
Havstjerna AS
Havstjerna Eigedom AS
Iglandsvik b&b
Tømrerfirma Lågeide & Nesbakk AS
Havfront
Ferstad installasjon
Spar Bremanger
Byggtorget Ytrehus Sag
Bremanger Bygg AS
Hydraulikk og Motor AS
Dimeq AS
Pro Ocean Crew AS
Per Arild Frøyen
Regnskapsoptimisten AS
Kaia Mat og Service AS
Pelagia avd Kalvåg, Fiskeindustrien på Kalvøya Kalvåg
A til Å Grafisk Design og Media AS
AB Eiendom AS
Accountor Førde AS
Advokatfirmaet Blikra, Slotterøy & Fonn avd Florø AS
Allbygg Florø
Auto 8 8 Forum . Avd Florø
Avinor Florø Lufthamn
BB Servicesystem AS
Byggservice AS
Deloitte AS
DK Ferdigbetong AS
Ecit Sogn og Fjordane As
Equinor ASA
Ewos AS
Fanevik Bygg AS
Fjord 1 AS
Flora Hamn KF
Florø Rør AS
Fokus Elektro AS
Folkeuniversitetet Vestlandet

Grind AS
GS Maskin AS
HippHipp Flora
INC Invest AS
IOS Tubular Management
iVest Consult AS
Jon Strømsnes AS
K. Jansen AS
Kinn Regnskap AS
Kruse AS
Kvartal 28 Florø AS
Local Host AS
LP Trading AS
Marø Havbruk AS
Multi Maritime AS
NAV Flora
NCC Norge AS
Neptun Energy Norge AS
Niprox Technology AS
Nor Tekstil AS
Norblikk AS
Norwell
Novaform Førde As
Origod AS
Petroleum Services AS
PWC AS
Proffpartner Florø/Snorre Jernvare AS
Quality Hotell Florø
Ramco Norway AS
Ramsdal Maskin AS
SAR AS
SFE Nett AS / Linja
Slakteriet AS
Solvens AS
Sparebanken Sogn & Fjordane
Sparebanken Vest
Tess Nord AS
Trygve Ullaland AS
Vestlandshus Florø AS
Vestnes Ocean AS
Victoria Hotell Florø AS
Walcon Maritime AS
Westcon Yards Florø AS

Masfjorden Arbeidarparti
V/ Leiar Britt Inger Myhr
Austfjordvegen 2700
5981 Masfjordnes

Masfjordnes, 29.03.22

Vestland fylkeskommune
Postboks 7900
5020 Bergen

HØYRINGSINNSPEL TIL RTP- ØKONOMISK HANDLINGSPROGRAM OG INVESTERINGSPROGRAM.

Vi viser til høyringsbrev vedkommande økonomisk handlingsprogram og investeringsprogram for Regional transportplan 2022 – 2033.

Masfjorden Arbeidarparti vil med dette påpeike:

1. Bruprosjektet «Masfjordsambandet» er verken tatt inn som «nye veganlegg» i tabell for investeringar s. 13 eller i tekst «nye veganlegg» s. 15. Prosjektet bør også omtalast i pkt. 5.7.4 s. 32 «Ferjeavløysingsprosjekt», då prosjektet er vedtatt støtta i fylkestinget 12.12.2017.

   I tekst for «andre store vegprosjekt» s. 27 -28 med mogleg oppstart i perioden 2023 -2027 og fram til 2033, er prosjektet til 1,2 milliard heller ikkje omtala. Prosjektet bør takast med, då ein kan forvente ei handsaming av saka i departement/ Storting for inneverande planperiode.

2. Bompengefinansieringa av «Masfjordsambandet» er ikkje tatt inn som mogleg framtidig bompengeprosjekt under avsnitt «Veg- og bompengepakkar», s. 14. Dette må det også rettast på, med bakgrunn i same sak og vedtak frå 2017.

3. Vi ser svært positivt på at utbetring av Risnes bru er komen med i 1. investeringsperiode.

Både Masfjordbrua og Risnesbrua er svært sentrale prosjekt for utviklinga av regionen mellom Fensfjorden og Sognefjorden. I ytre deler av Gulen (Sløvåg og Skipavik), finn ein to store næringsområde med rask vekst. Til dømes er lokal hjørnesteinsbedrift med i satsinga på havvindprosjekt, eit viktig ledd i å nå klimamåla, og her med oppstart allereie i 2022. Masfjordsambandet er eit nødvendig samband med effektiv tilknyting til E39 mot Bergen heile døgnet og heile året, og serdeles viktig for å møte denne veksten og satsinga. Ved ulykke, ras eller liknande, som dessverre hender ved jamlege mellomrom, ser også at Masfjordsambandet vil vere eit godt alternativ som omkøyringsveg.

Beredskap i kommunen og internkommunikasjon er i tillegg eit viktig argument for å få realisert Masfjordbrua. Aktørar i kulturlivet og den kommunale drifta av heimetenester, skular og barnehagar, er særs hemma av at det berre er ferjeoverfart 1 gong i timen. Dette motverkar utviklinga av kommunen, og all innsats for å hindre folketalsnedgang og reduksjon i det allereie låge barnetalet.

Eit viktig og gjennomarbeidd regionalt prosjekt har "forsvunne" frå RTP, og Masfjorden Arbeidarparti påpeikar at dette «gryteklare» ferjeavløysingsprosjektet **må** synleggjerast i økonomisk handlingsprogram og investeringsprogram for RTP.

Vi oppmodar samstundes fylkesordførar, og andre fylkespolitikarar, til å vere pådrivar og etterspørje sakhandsaminga av bompengesøknad og ferjeavløysingsprosjektet i departement og Storting.

Vi imøteser endring av planen på bakgrunn av høyringsinnspelet vårt og tidlegare vedtak i fylkestinget 12.12.2017 om etablering av Masfjordsambandet.

Med vennleg helsing

Masfjorden Arbeidarparti

Britt Inger Myhr
Leiar

Vestland Fylkeskommune

HØYRINGSUTTALE RTP VESTLAND 2022-2033. 31.08.2021

Næringslivet i Gulen og Masfjorden er i positiv og sterk utvikling. Ved tilrettelegging av sjønære næringsareal som Byrknes, Skipavika, Sløvåg, Hosteland, Masfjordnes og Kvingo har det skjedd ei vekst i etableringar innafor mange viktige bransjar. Årleg omsetning for næringslivet på aksen Byrknes – Kvingo utgjer nærare 5 mrd. kroner. Det er god inntjening og skattegrunnlaget gir eit ikkje uvesentleg bidrag til storsamfunnet. Like fullt, og kanskje vel så viktig er framtidsplanane.
Det føreligg mange store investeringsplanar som allereie er igangsatt eller som ventar på arealavklaringar i kommunal regi.
Vidare utbygging av fiskeforedling på Byrknesøy, elektrifisering av havbruksanlegg, oppdrett/rasanlegg på Mjømna, landbasert oppdrett i Skipavika, treforedling i Skipavika, terminalar for havvind montering, dokk og bunkersanlegg i Sløvåg, pukkverk både i Sløvåg og Skipavika, service og handelsbygg i Sløvåg, Hosteland og Masfjordnes. Til saman utgjer dette 2-sifra mrd. beløp.

Havbruk og foredling for eksport, pukk- og grus eksport, olje- vind- og maritim service, avfallshandtering, bygg- og maskinentreprenørar samt varehandel retta mot det regionale næringslivet. 2 av dei største lakseslakteria i Vestland fylke ligg her i Gulen.
Vidare er reiselivsnæringa godt utbygd, med fleire godt etablerte verksemder m.a. Skjerjehamn og Nautesund camping. Tilrettelegging for bubilar fleire stader er også med å trekke opp tilreisande til desse 2 kommunane på nordsida av Fensfjorden.

Dessverre har regulariteten på dei 2 ferjene over hhv, Fensfjorden og Masfjorden vore eit hinder for effektiv kommunikasjon til og frå marknadane våre. Særleg fisk som skal fraktast vidare til Europa treng rask og forutsigbar kommunikasjon. Uvarsla innstillingar av ferja Leirvåg – Sløvåg og liten kapasitet på kabelferja Duesund - Masfjordnes gjer at vogntog ofte må dirigerast rundt E-39 Romarheimsdalen med både lengre køyretid, høgare dieselforbruk og fare for å misse viktige avgangar eller oppdrag. I tillegg får konsekvensar for arbeidstakarar til og frå arbeid.
Vi er glad for dei tiltaka som alt er på plass på Fv-570 Kvingo – Einestrand men det trengs framleis oppgraderast feire flaskehalsar her. Det same gjer det på strekninga Byrknes – Sløvåg på Fv-5582.
For vår del er det avgjerande at fylkeskommunen gir løyve til bruk av modulvogntog ettersom slike vil i større grad brukast på dei vdare transportetappane ut i Europa.

Næringslivet her har ved fleire høve sendt brev til hhv. Hordaland og Sogn og Fjordane Fylkeskommunar om at den prosjekterte Masfjordbrua må startast opp, ikkje minst etter at det vart kjent i 2017 at sambandet hadde fått tilsagn om statlege ferjeavløysingsmidlar, ca. 1 mrd. kr.
No er det svært avgjerande for den vidare veksten i Gulen og Masfjorden at denne brua vert prioritert i RTP for Vestland i perioden 2022-2033. Det same gjeld regional næringsplan for Vestland.

Hovudmåla i den nye RTP-en for Vestland utgjer m.a. effektivitet, tryggleik og bærekraft samt å vere framtidsretta. For næringslivet i vår region, som ikkje er heilt uvesentleg i fylkessamanheng heller, ja så gjeld det å tilretteleggje. Vi som næringsaktørar skal byggje og utvikle regionale arbeidsplassar og ivareta arbeidskrafta vår. Kommunane må ta ansvar for tilrettelegging med areal, bustadetableringar

og offentleg tenestetilbud. Fylkeskommunen er vegeigar og må ta ansvar for effektiviseringa og trykkleiken på desse.

Våre høyringsmerknader til RTP for Vestland 2022-2033 vert slik:

- Prioritere Masfjordsambandet med rask oppstart for å nytte ferjeavløysingsmidlane som alt er gitt tilsagn om.
- Betre regulariteten på ferjesambandet Leirvåg – Sløvåg, helst ved ei ekstra ferje.
- Utbetre flaskehalsar på strekningane Byrknes – Duesund, Kringla – Duesund og Masfjordnes – Andåskrysset, E-39 og at desse strekningane vert sett på som viktige næringsvegar inn mot Fv-57 og E-39.

Med helsing
Næringslivsaktørar i Gulen og Masfjorden

Ola Braanaas
Firda Seafood as

Kenneth Birkeland
Norva 24 Vest as

Lars Hellandsjø
Skipavika Næringspark as / Skipavika Terminal as
Kvantum as

Irene K. Wergeland
Gulen og Masfjorden Næringsråd

Trygve Wergeland
Wergelandgruppen

Jan-Øyvind Jørgensen
DC Halvik Aggregates as

Håkon Birkeland
Birkeland Entr.forretning as

Bjørnar Birkeland
Entreprenør A. Birkeland as

Lars Narverud
Alexela Sløvåg as

Torgeir Eide
Eidsbotn Handel as

Marianne Ulvatn
Nordbygda Senter as

Egil Sagstad
Reknes Byggevarer L/L

Bjarte Andvik
Sandnesbutikken as

Frode Haugsvær
Frode Haugvær Maskin as

Kariann Ekren
Kvingo Nærkjøp as

Svein Eivind Gilje
Engesund Fiskeopdrett as

Mowi, avd. Kvingo

og offentleg tenestetilbud. Fylkeskommunen er vegeigar og må ta ansvar for effektiviseringa og trykkleiken på desse.

Våre høyringsmerknader til RTP for Vestland 2022-2033 vert slik:

- Prioritere Masfjordsambandet med rask oppstart for å nytte ferjeavløysingsmidlane som alt er gitt tilsagn om.
- Betre regulariteten på ferjesambandet Leirvåg – Sløvåg, helst ved ei ekstra ferje.
- Utbetre flaskehalsar på strekningane Byrknes – Duesund, Kringla – Duesund og Masfjordnes – Andåskrysset, E-39 og at desse strekningane vert sett på som viktige næringsvegar inn mot Fv-57 og E-39.

Med helsing
Næringslivsaktørar i Gulen og Masfjorden

Ola Braanaas
Firda Seafood as

Kenneth Birkeland
Norva 24 Vest as

Lars Hellandsjø
Skipavika Næringspark as / Skipavika Terminal as
Kvantum as

Irene K. Wergeland
Gulen og Masfjorden Næringsråd

Trygve Wergeland
Wergelandgruppen

Jan-Øyvind Jørgensen
DC Halvik Aggregates as

Håkon Birkeland
Birkeland Entr.forretning as

Bjørnar Birkeland
Entreprenør A. Birkeland as

Lars Narverud
Alexela Sløvåg as

Torgeir Eide
Eidsbotn Handel as

Marianne Ulvatn
Nordbygda Senter as

Egil Sagstad
Reknes Byggevarer L/L

Bjarte Andvik
Sandnesbutikken as

Frode Haugsvær
Frode Haugvær Maskin as

Kariann Ekren
Kvingo Nærkjøp as

Svein Eivind Gilje
Engesund Fiskeopdrett as

Mowi, avd. Kvingo

Kopi: Gulen kommune, Masfjorden kommune

Fra: John Torsvik[john.torsvik@kvantum.as]
Sendt: 30.03.2022 22:12:59
Til: Vestland fylkeskommune[post@vlfk.no]
Tittel: Innspel til økonomisk handlingsplan og investeringsprogram 2022-2033, RTP for Vestland Fylkeskommune

---

Masfjorden Høgre viser til heimesida til Vestland Fylkeskommune om innspel til utkastet for økonomisk handlingsprogram og investeringsprogram RTP 2022-2033.

Søkjer ferjemidlar til Masfjordbrua - Hordaland fylkeskommune

Hordaland Fylkesting vedtok 12.12.2017 å sende søknad om ferjeavløysingsmidlar i tråd med tilsagn same året frå KMD samt vedtak om å sende bompengesøknad for Masfjordbrua.

Når no Vestland Fylkeskommune skal vedta ny RTP for hhv. sine game fylker Hordaland og Sogn og Fjordane, er det å forventa at vedtak frå 2017 i Hordaland Fylkesting vert tatt med vidare i nytt handlingsprogram og investeringsprogram for 2022-2033
på same som frå Sogn og Fjordane fylkesting. Masfjorden Høgre viser til at det er gjort fylkespolitiske vedtak om hhv. bompengefinansiering av Masfjordbrua og ferjeavløysing for sambandet Duesundøy – Masfjordnes på FV-570.
Prosjektet er ferdig regulert og har vore gjennom KS2 handsaming.

Masfjorden Høgre viser til at det føreligg eit samrøystes vedtak i Masfjorden kommune om å medfinansiere prosjektet gjennom kommunal fondsavsetjing samt å sende bompengesøknad ved å forlenge ferjebilletteringa ein periode for å
få eit meir forutsigbart samband over sundet i Masfjorden.
Sidan Hordaland fylkeskommune gjorde sitt vedtak i 2017 har det også vore ein stor vekst i næringsutviklinga i denne regionen, og næringslivet i Gulen og Masfjorden har sendt innspel om Masfjordbrua til RTP planarbeidet for 2022-2033.

Masfjorden Høgre undrar seg over at Masfjordbrua ikkje er nevnt hverken under bompengeprosjekt eller ferjeavløysingsprosjekt i utkastet, sjølv om prosjektet har vore gjennom fleire kvalifiserande prosessar som KS2
og godkjenning i departementet, allereie i 2017.
Sidan den gong har Stortinget vedtatt fleire forbedringar rundt finansieringa av ferjeavløysingsprosjekt i fylkeskommunal samanheng slik at det skulle liggje til rette for eit investeringsprogram for eit så viktig regionalt prosjekt som Masfjordbrua er.

Under her utdrag frå vedtak i Hordaland Fylkesting i 2017, samt vedlagt bompengesøknad og innspel til RTP frå næringslivet i Gulen og Masfjorden.

Vi håper på tilslutning av Fylkestinget i Vestland.

Med helsing
Masfjorden Høgre
John Torsvik, leiar

Hordaland fylkesting vedtok 12. desember å søkja om ferjeavløysingsmidlar til Masfjordbrua. Vedtaket vart gjort med 50 (Ap, H, Frp, KrF, Sp, V) mot 7 (SV, MDG, Raudt) røyster.

Publisert 12.12.2017, 17:56 av KommunikasjonEndra 12.12.2017, 18:02

Fylkestinget sitt vedtak:

1. Fylkestinget støttar Masfjorden kommune sitt ønske om å byggja prosjektet Fv570 Masfjordsambandet/Masfjordbrua.

2. Fylkestinget vedtek å senda søknad om ferjeavløysingstilskott.

3. Fylkestinget merkar seg at fleirtalspartia på Stortinget har tinga ein gjennomgang av ordninga ved budsjettforliket november 2017. Fv570 Masfjordsambandet/Masfjordbrua må fullfinansierast inkludert kapitalkostnader, av ferjeavløysingsmidlar, bompengar og kommunale tilskott.

4. Fylkestinget vedtek å senda bompengesøknad for Fv570 Masfjordsambandet/Masfjordbrua, datert 16.11.2017, med følgjande bompengeopplegg:

4.1 Fylkestinget vedtar at Hordaland fylkeskommune gir sin tilslutnad til at prosjektet Masfjordsambandet blir delfinansiert med bompenger og syner til Masfjorden kommune har slutta seg til forslaget frå Statens vegvesen.

4.2 Det vert lagt til grunn ei styringsramme for prosjektet på 1 200 mill. 2017-kr og ei kostnadsramme på 1 400 mill. 2017-kr. Rammene er fastsett etter ekstern kvalitetssikring (KS2). Bompengebidraget er førebels rekna til om lag 180 mill. kr. Masfjorden kommune bidrar med totalt 40 mill. 2017-kr. Hordaland fylkeskommune finansierer resten av beløpet, om lag 980 mill. kr inkl. mva-kompensasjon. Fylkestinget føreset at det fylkeskommunale bidraget inkludert kapitalkostnader, vert finansiert av ferjeavløysingsmidlane.

4.7 Kostnadsauke utover prisstiginga opp til kostnadsramma for prosjektet skal dekkast med fylkeskommunale midlar og bompengar etter same

prosentvise fordeling som innanfor styringsramma. Eventuelle overskridingar ut over kostnadsramma er fylkeskommunen sitt ansvar.
4.8 Om inntektene vert høgare og/eller finansieringskostnadene lågare enn føresett, skal bompengetaksten reduserast eller bompengeperioden kortast ned. Endeleg takst- og rabattsystem skal leggast fram for lokalpolitisk handsaming i god tid før innkrevinga tek til.
4.9 Om det etter at innkrevinga er igangsett viser seg at bompengeselskapet sin økonomiske situasjon gjer det naudsynt, kan bompengeselskapet, etter avtale med Vegdirektoratet, auka gjennomsnittstaksten med inntil 20 pst. ut over prisstigninga og/eller forlenga innkrevingsperioden med inntil 5 år.
4.10 Hordaland fylkeskommune garanterer med sjølvskuldnarkausjon for nødvendige bompengelån 250 mill. kr for utbygging av Masfjordsambandet gjeve dei føresetnadane og vilkåra som er omtala i saka.

5. Endeleg vedtak om prosjektet og finansiering vert å koma tilbake til utan at fylkeskommunen forpliktar seg ved oversending av søknad om ferjeavløysingstilskott og bompengesøknad.

6. Fylkestinget meiner at auke i klimagassutslepp skal kompenserast i framtidige klimabudsjett for å ivareta fylkets ambisjonar om kutt i klimagassutsleppa.»

I saksutgreiinga vert det vist til at Masfjordbrua ikkje er forankra i Regional planstrategi 2016 - 2020 eller i Regional Transportplan 2018 -2029. Prosjektet er først og fremst aktualisert grunna Stortinget sitt vedtak i 2016 om alternativ bruk av ferjetilskot for fylkesvegferjer, omlegginga av kostnadsnøklane for ferje frå 2018 og eit sterkt lokalt engasjement for å byggja bru over Masfjorden.

Fv. 570 Masfjordnes – Duesund
Masfjordsambandet

Forslag til delfinansiering med bompenger

Grunnlag for lokalpolitisk behandling

Illustrasjon: Masfjordsambandet sett fra Skarvetangen

Statens vegvesen Region vest

Bergen 16.11.2017

Innhold

1. Innledning 3
2. Omtale av prosjektet 4
   2.1 Masfjordsambandet 4
   2.2 Tilkomstveier 5
   2.3 Prosjektkostnader 5
3 Planer og vedtak 5
4. Trafikkgrunnlag 6
   4.1 Forprosjekt fra 2012 6
   4.2 Oppdatert regional transportmodell (RTM 2016) 6
   4.3 Oppdatert trafikkgrunnlag 7
   4.4 Trafikkvekst etter bruåpning 9
5 Bompengeopplegg 9
   5.1 Nytteprinsippet 9
   5.2 Innkrevingsformer 9
   5.3 Bomstasjonsplassering 9
   5.4 Bompengetakster 11
6. Finansieringsplan 12
   6.1 Bompenger 13
   6.2 Kommunale midler 14
   6.3 Fylkeskommunale midler 14
7. Utbyggingsplan 15
8. Håndtering av usikkerhet – følsomhetsberegninger 15
9. Vurdering av privat ferjedrift 16
10. Tilrådning 16

1. Innledning

Masfjorden kommune ligger på nordøstsiden av Fensfjorden/Austfjorden nord i Hordaland fylke, og grenser til kommunene Gulen og Høyanger i Sogn og Fjordane fylke, samt Modalen og Lindås kommuner i Hordaland fylke. Kommunen ligger på begge sider av den 24 km lange *Masfjorden* som deler kommunen i to. Kommunen er relativt spredt befolket, og bosetningen finnes hovedsakelig langs Fensfjorden/Austfjorden ved Masfjordnes og Kvingo, samt områdene ved Matre i øst og Hosteland i nord. Første kvartal 2017 var det 1 709 innbyggere i kommunen.

E39 går gjennom Matre og binder den østre delen av kommunen til Lindås og Bergen. Fylkesveg 570 går langs Fensfjorden/Austfjorden og binder kommunen sammen med Gulen kommune samt Lindås kommune gjennom ferjesambandet fv. 57 Leirvåg – Sløvåg.

Kommunehuset ligger på Masfjordnes ved fjordens munning, der kabelferjen Fjon-M ble satt i drift på ferjesambandet fv. 570 Masfjordnes-Duesund våren 2002. Ferjen kan frakte 21 personbiler, evt. to vogntog og 14 personbiler. I 2016 fraktet ferjen 158 kjøretøy per døgn over Masfjorden.

Figur 1: Kabelferjen Fjon-M på veg over Masfjorden. Foto: Erling Grønsdal

Planene for et ferjefritt vegsamband over Masfjorden har vært på dagsorden i mange tiår. En ferjefri fjordkryssing ble vurdert allerede i forbindelse med linjevalg for E39 (Romarheimslinjen / Austfjordlinjen).

Det nåværende vegnettet med ferje fra Masfjordnes til Duesund har vært som det er i dag siden siste del av 1980-tallet, men dagens løsning med kabelferje er ikke tjenlig på sikt. Masfjorden og ferjesambandet er en barriere som deler kommunen i to, og som

vanskeliggjør effektive kommunale tjenester og kommunal utvikling. Mange aktiviteter innen arbeidsliv, kultur og fritid må tilpasses ferjeavgangene, som setter grenser for gjennomføring av aktivitetene.

På regionalt nivå er Masfjorden og Fensfjorden/Austfjorden en barriere for effektiv kommunikasjon mellom Masfjorden og Gulen kommuner og Bergensområdet. Barrieren er hemmende for videre næringsutvikling i kommunene. Et samlet næringsliv i Gulen og Masfjorden peker på viktigheten av å få etablert en ferjefri kryssing av Masfjorden.

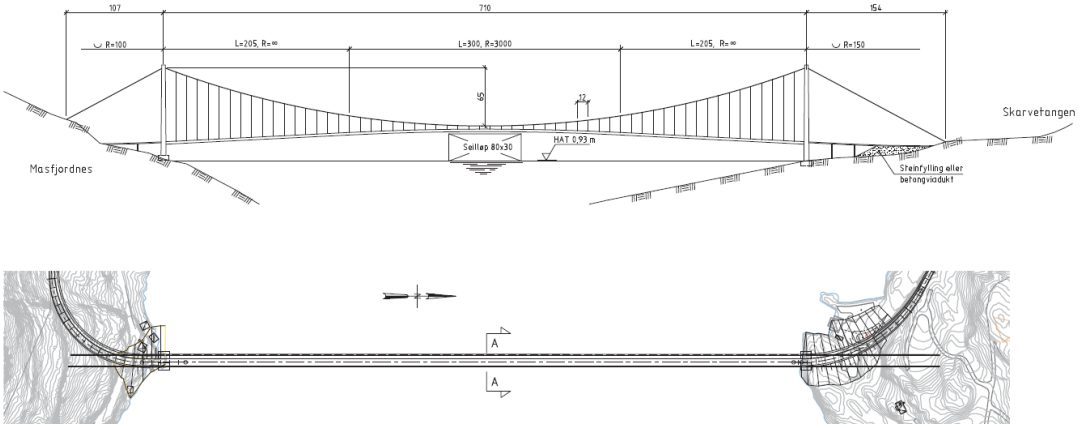
Fv. 570 fungerer som omkjøringsveg for E39 ved midlertidige stenginger mellom Eikefettunnelen og fylkesgrensa mot Sogn og Fjordane. Ferjesambandet er ikke dimensjonert for større trafikkmengder. Det er også på denne bakgrunn arbeidet fram planer for fast samband over Masfjorden med bru fra Masfjordnes til Duesund.

Masfjordsambandet vil binde sammen Masfjorden kommune og bidra til videre utvikling og vekst i kommunen og regionen. Gjennom sambandet blir det etablert en ferjefri forbindelse mellom Ytre Sogn og Lindås/Bergensområdet. Denne vil også fungere som avlasting og omkjøringsveg for E39 og på den måten redusere sårbarheten i transportnettet.

2. Omtale av prosjektet

2.1 Masfjordsambandet

Foretaket ABO Plan & Arkitektur AS har på vegne av Masfjorden kommune utarbeidet et forslag til reguleringsplan for Masfjordsambandet. Planarbeidet er gjort i samarbeid med Statens vegvesen. I planforslaget er fjordkryssingen vist som hengebru. Brua har et hovedspenn på 710 meter, i tillegg er det viadukter på hver side som gir en total lengde på til sammen ca. 830 meter. Brua har to kjørefelt med total bredde på 7,5 meter, samt adskilt gang- og sykkelveg på 3 meter. Samlet bredde på brukassen blir 14,4 meter og brutårnene er ca. 110 meter høye. Seilløpet under brua vil ha en seilingshøyde på 30 meter over en bredde på 80 meter.



Figur 2: Tegning Masfjordbrua

Brukonstruksjonen er beregnet å ha en byggeperiode på ca. 3 år. Før byggestart er det beregnet to år med prosjektering og kvalitetssikring.

2.2 Tilkomstveier

Planforslaget viser at brua kommer i land på Masfjordnes ca. 250 meter øst for ferjekaien. Tilkobling til fv. 570 blir via ny veg i dobbeltsidig skjæring fra brua og gjennom ny rundkjøring plassert like ved dagens ferjekai. Løsningen tar høyde for at det senere kan bygges en tunnel fra brua som kommer ut sør for Sandnes. Tunnelen inngår ikke i reguleringsplanen, og er ikke en del av bompengeprosjektet.

På Duesundøy viser planen at brua kommer i land ved Skarvetangen, like øst for dagens ferjekai. Her vil tilknytning til dagens veg bli en videreføring av tilførselsvegen til ferjekaien.

Reguleringsplanen legger til rette for en oppgradering av fv. 570 gjennom Sandnes. Det er et rekkefølgekrav i planen at vegen skal opprustes med fortau gjennom Sandnes samtidig som brua blir bygget.

2.3 Prosjektkostnader

Det er gjennomført kostnadsberegning for prosjektet etter anslag-metoden på reguleringsplanforslaget. Etter anslag utført i september 2017 er det lagt til grunn en samlet kostnad for bru og tilkomstveier på 1 067 mill. kroner. Det er gjennomført KS2 av prosjektet der anbefalt styringsramme (p50) er på 1 200 mill. 2017-kroner. Dette er i tråd med tilbakemelding etter kvalitetssikring i Vegdirektoratet om at noen enhetspriser er satt for lave. Statens vegvesen anbefaler derfor at det legges til grunn en styringsramme for prosjekt på 1 200 mill. 2017-kroner. I tråd med KS2 anbefales det videre at det legges til grunn en kostnadsramme for prosjektet på 1 430 mill. 2017-kr.

Reguleringsplan skal godkjennes i desember 2017, jf. kap. 3. Kostnadsberegningene har ikke tatt hensyn til eventuelle nye forutsetninger eller endringer som kan komme i eller etter behandlingen av reguleringsplanen.

3 Planer og vedtak

Masfjorden kommune er tiltakshaver for reguleringsplanlegging for fjordkryssingen over Masfjorden. Planforslaget er til offentlig ettersyn i før endelig vedtak er venta i kommunen i desember 2017.

I kommuneplanens samfunnsdel for Masfjorden 2012-2024, vedtatt i kommunestyret i 2012, er bru over Masfjorden definert som et viktig hovedmål. I kommuneplanens arealdel for 2012-2024 er brutraseen vist på plankartet, og i vedtektene er det satt krav om reguleringsplan.

4. Trafikkgrunnlag

Det er gjennomført beregninger og vurderinger av trafikken etter bygging av nytt Masfjordsamband og innføring av bompenger på prosjektet. Trafikkgrunnlaget er regnet ut på grunnlag av resultater fra den regionale transportmodellen (RTM) og tilleggsanalyser utarbeidet av Sivilingeniør Helge Hopen AS (heretter Hopen) for Masfjorden kommune fra 2012. Det er gjennomført KS2 på trafikkgrunnlaget av Atkins, Sweco og osloeconomics.

4.1 Forprosjekt fra 2012

I forprosjektet fra 2012 utarbeidet for Masfjorden kommune gjorde Hopen trafikkberegninger for Masfjordsambandet basert på resultatet av en kjøring med RTM uten bompenger. I analysen ble antatt bortfall av trafikk som følge av innføring av bompenger på brua og overført trafikk fra ferjesambandet fv. 57 Leirvåg – Sløvåg og E39 hensyntatt. I tillegg ble nyskapt interntrafikk i kommunen som følge av fast samband lagt til trafikktallene.

Tilleggsanalysen viser et anslag for trafikk over brua uten bompenger på 920 ÅDT. Nyskapt trafikk som følge av fast samband utgjør 380 ÅDT, overført trafikk fra fv. 57 Leirvåg – Sløvåg 190 ÅDT og overført trafikk fra E39 200 ÅDT. Etter avvisning som følge av bompengeinnkreving er trafikkgrunnlaget anslått til 613 ÅDT, som gir en avvisningseffekt som følge av innføring av bompenger på om lag 33 pst.

I analysen fra 2012 ble det lagt til grunn årlig trafikkvekst på 2,5 pst. etter åpning av sambandet og bompengetakster som ville gitt 80 2011-kroner i gjennomsnittlig inntekt per passering. Dette tilsvarer 91 kroner i 2017-prisnivå.

4.2 Oppdatert regional transportmodell (RTM 2016)

Det er kjørt nye transportmodellberegninger med oppdatert regional transportmodell (RTM 2016).

RTM er et modellverktøy for persontransport, som er bygd opp rundt firestegs-metodikken. Firestegs-metodikken tar utgangspunkt i fire ulike valg av reise som den reisende må ta stilling til:

1. Skal jeg gjennomføre en reise?
2. Hvor skal reisen gå?
3. Hvilket reisemiddel skal jeg reise med?
4. Hvilken reiserute skal jeg velge?

RTM tar utgangspunkt i disse valgsituasjonene for å beregne turer i modellområdet. Modellen beregner persontransportturer som er inntil 100 km. For reiser over 100 km finnes

det en egen nasjonal modell (NTM5) som beregner dette, og turer som skal til, fra eller gjennom modellområdet til RTM blir overført inn i RTM og behandlet videre der.

RTM er en bostedsbasert modell som beregner turer som starter og slutter i eget hjem. Eksempel på dette er hjem -> besøk -> hjem eller hjem -> arbeid -> innkjøp -> hjem. For å beregne dette er det behov for følgende inngangsdata:

- Informasjon om vegnett med lengde, fartsgrenser, bompenger, kapasitet, ferjer m.m.)
- Informasjon om kollektivruter (trasé, kjøretid mellom holdeplasser, ventetid, billettpriser m.m.)
- Demografiske data for hver grunnkrets
- Antall og type arbeidsplasser i hver grunnkrets
- Økonomisk utvikling
- Utgifter til parkering

RESULTATER FRA RTM 2016

Tabell 2 viser resultat av kjøring med RTM 2016 der ferjetrafikken på dagens ferje på fv. 570 Masfjordnes – Duesund og på fv. 57 Leirvåg – Sløvåg er underestimert i forhold til faktisk trafikkmengde. Den nye transportmodellkjøringen gir også lavere trafikk over et gratis Masfjordsamband enn det som ble lagt til grunn for analysen i 2012.

Trafikkavvising som følge av innføring av bompenger er om lag på nivå med analysen gjort i forprosjektet, og synes å være rimelig.

Tabell 1: Resultat fra RTM 2016

	Ferjedata-banken 2016	RTM 2016				
		Ferje	Gratis bru	Gjennomsnittstakst		
				60 kr	80 kr	100 kr
ÅDT Masfjordsambandet	158	36	613	398	370	341
Trafikkavvisning				-35 %	-40 %	-44 %
Andel gods	7 %	7 %	8 %	11 %	11 %	11 %
ÅDT Fv. 57 Leirvåg – Sløvåg	557	256	154	156	158	163

4.3 Oppdatert trafikkgrunnlag

Statens vegvesen og Hopen har gjennomgått grunnlaget for trafikkprognosene for Masfjordsambandet. Hensikten med gjennomgangen var å foreta en samlet vurdering av de trafikkberegningene som foreligger, for å kunne gi en trafikkprognose som kan legges til grunn for finansiering av Masfjordsambandet.

Statens vegvesen og Hopen er enige om hovedprinsippene for fastsettelse av endelig trafikkprognose:

- Det er ønskelig med en trafikkprognose som bygger både på trafikkmodellberegninger og en framskrivningsanalyse basert på vurdering av nyskapt trafikk, overført trafikk og generell trafikkutvikling.
- Trafikkvurderingene fra Hopen i notat av 17.08.2017 (oppdatert trafikkanalyse basert på forprosjekt 2012) bygger på en slik samlet vurdering, men har sin svakhet ved at prognosen bygger på RTM-beregninger som senere er oppdatert og viser lavere trafikktall enn beregningen fra 2012.
- Oppdaterte RTM-beregninger fra 2017 bør tillegges vekt i en ny, helhetlig vurdering. Samtidig bør vektingen av de nye tallene tillegges noe lavere vekt, da de inneholder usikre resultater knyttet til simulering av eksisterende ferjetrafikk. I trafikkanalysene utarbeidet av Hopen er nivået på overført trafikk vurdert høyrere basert blant annet på reisetidsanalyse, veistandard/veivalg og forutsigbarhet ved fast vegsamband.

Oppdatert trafikkvurdering fra Hopen fra 2017 viser en forventet trafikkmengde for Masfjordbrua med bompenger på brua på ca. 650 ÅDT. Nye RTM-beregninger gir tilsvarende nivå på 400 ÅDT. Ut fra dette var Statens vegvesens anbefaling å legge til grunn en ÅDT i åpningsåret på 550 kjøretøy i grunnlaget som vart sendt til KS2

KS2 av trafikkgrunnlaget

Konsulentene har vurdert om sammenhengen mellom endrede transportkostnader og trafikknivå fra transportmodellen synes rimelig. De har tatt utgangspunkt i empiriske elastisiteter fra sammenlignbare prosjekter. I denne sammenheng tolkes elastisiteten som prosentvis endring i ÅDT som følger av prosentvis endring i generaliserte transportkostnader. Resultater fra transportmodellen (gitt ein gjennomsnittstakst på 86,5 kr) gir en engangsøkning i ÅDT på i underkant av 120 prosent, mens Statens vegvesens anbefalte ÅDT for Masfjordsambandet innebærer en økning på nesten 250 prosent. Konsulenten påpeker at det er utfordrende å finne sammenlignbare fergeavløsningsprosjekter med samme karakteristika som Masfjordbrua, og erfaringsdata de har funnet er fra prosjekter med en betydelig høyere ÅDT.

Konsulentene anslår at ÅDT i åpningsåret vil være 380. Til sammenligning ville Statens vegvesens anbefaling være 630 i åpningsåret.

Konsulentene legger til grunn en trafikkvekst i tråd med NTP-prognoser.

Anbefaling

Statens vegvesen vurderer foreløpig RTM-analysen med en ÅDT i åpningsåret på 400 (2017-tall) kjøretøy som et tryggere tall å basere finansieringsplanen på. Det er et konservativt tall. Det vil fremdeles være en del usikkerhet i tallet, men sensitivitetsberegninger viser at bomselskapet nå kan tåle noe levere trafikktall og høyere prosjektkostnader, og likevel kunne betjene forutsatt lån med en forlenging av innkrevingstiden på 5 år og en takstøkning på 20 pst.

4.4 Trafikkvekst etter bruåpning

Årlig trafikkvekst var i forprosjektet forutsatt å være, 1,45 pst fra 2017, 1,00 pst fra 2022 og 0,87 % fra 2030. Dette er tall for trafikkvekst som er i tråd med framskriving for persontransport i Hordaland etter rapport av Transportøkonomisk institutt.

5 Bompengeopplegg

5.1 Nytteprinsippet

I ferjeavløsningsprosjekt har bompenger tradisjonelt bidratt med delfinansiering. Et viktig prinsipp som er førende for alle bompengeprosjekt er *nytteprinsippet;* sammenhengen mellom betaling av bompenger og nytten av bompengene. I St. meld. nr. 26 (2012-2013) kap. 6.4.1.2 omtales nytteprinsippet. Det innebærer at de som betaler bompenger skal ha nytte av prosjektet bompenge finansierer. På samme måte skal de som har nytte av prosjektet være med å betale bompenger. Fra nytteprinsippet kan vi utlede et bompengesystem som vil oppfylle kravene til sammenheng mellom nytte og betaling.

5.2 Innkrevingsformer

For ferjeavløsningsprosjekter som innkorter eller avløser ferjesamband er det aktuelt med tre former for innkreving av bompenger.

i) ***Forhåndsinnkreving***
Innkreving av bompenger på ferje fra det tidspunkt det foreligger Stortingsvedtak om ferjeavløsningsprosjektet.

ii) ***Parallellinnkreving***
Innkreving på ferjesambandet under byggeperioden for fastlandssambandet.

iii) ***Etterskuddsinnkreving***
Innkreving på veg-/bruprosjektet etter vegåpning.

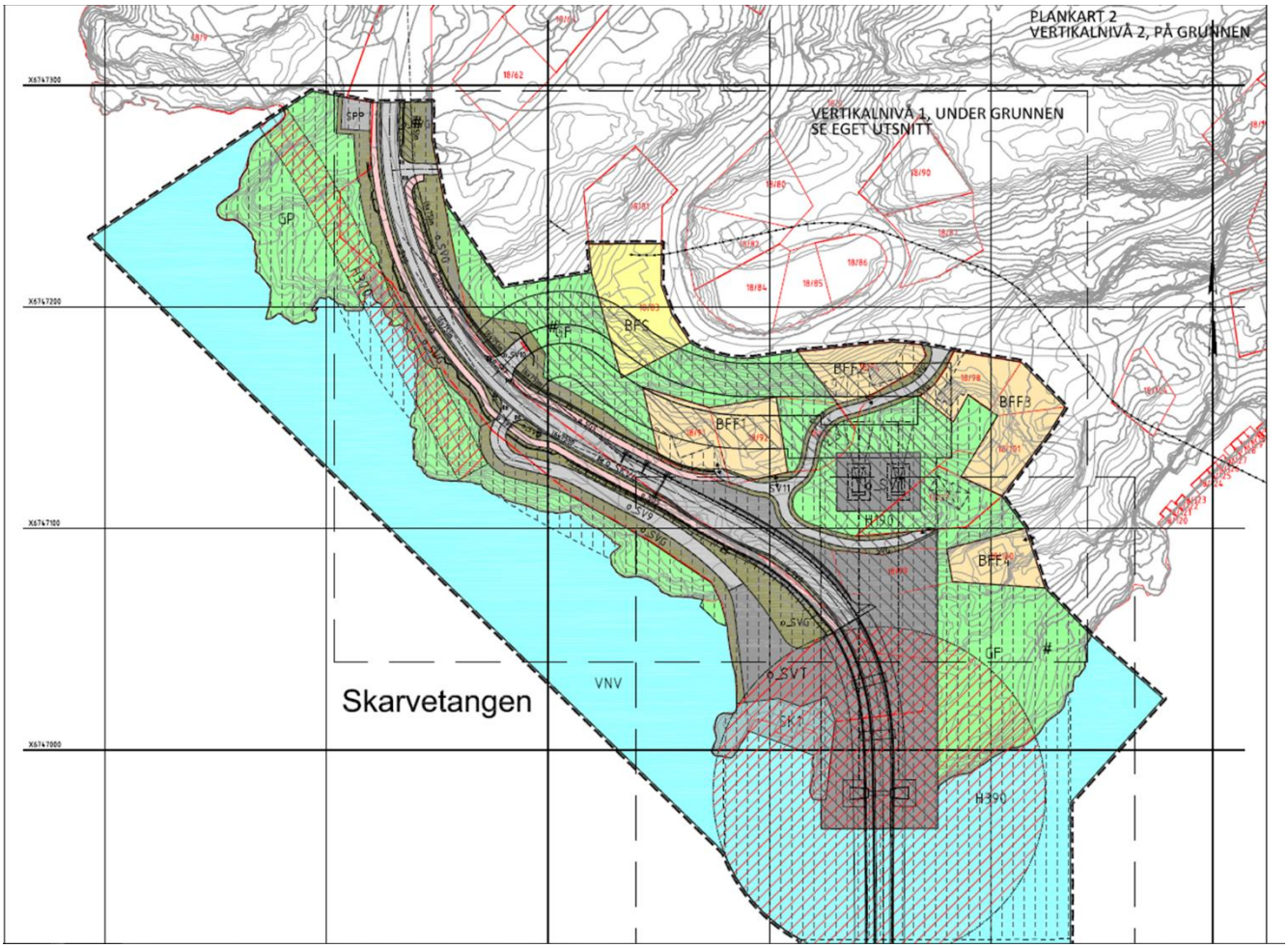
For Masfjordsambandet legges det kun til grunn etterskuddsinnkreving av bompenger i 20 år.

5.3 Bomstasjonsplassering

Det legges til grunn etablering av én bomstasjon med tovegs innkreving på nordsiden av brua. Plasseringen medfører at nytteprinsippet blir godt oppfylt ved at de trafikantene som

passerer over brua vil betale bompenger. Det vil ikke være noen trafikanter som betaler bompenger som ikke har nytte av prosjektet.

Bomstasjonen blir regulert som en del av reguleringsplanen for prosjektet og det blir fattet endelig vedtak om plassering som del av reguleringsplanvedtaket. Den politiske behandlingen av det faglige grunnlaget for bompengesøknaden (dette dokumentet) vil låse plasseringen av bomstasjonen, og søknaden må oppdateres før endelig vedtak dersom bomstasjonen får en annen plassering enn i forslaget til reguleringsplan. I planforslaget ligger bomstasjonen plassert slik som i kartet under.



Figur 3: Ilandføring Duesundøy og bomstasjon ved Skarvetangen. Bomstasjonen er markert med tre svarte strek.

Reguleringsplanforslaget gir rom for å justere plassering og type bomstasjoner. På grunn av knappe tidsfrister i reguleringsplanfase og arbeidet med det faglige grunnlaget for bompengeinnkrevingen foreligger det ikke dokumentasjon på at plasseringen er teknisk mulig. Det er arbeidd inn tilstrekkelig areal til stasjon og teknisk bod i samråd med faglig kompetanse i planforslaget. Bomstasjonene er plassert ut fra krav til trafikksikkerhet i forhold til kurvatur. Det er gjort nylige vurderinger av trafikksikkerhet der konklusjonen er at busslommen må flyttes noe i forhold til bomstasjonene. Dette arbeides det med å få justert i

planforslaget. Nødvendig dokumentasjon skal foreligge innen behandling av reguleringsplan.

5.4 Bompengetakster

Gjennom Stortingets behandling av Prop. 1 S Tillegg 2 (2015-2016) er det gitt nye retningslinjer for takst- og rabattsystemet og inndeling i takstgrupper. For å gi insentiver til økt brikkebruk vil alle kjøretøy med gyldig AutoPASS-brikke og -avtale i takstgruppe 1 få 20 pst. rabatt. For takstgruppe 2 er det innført obligatorisk brikke. Det blir ikke gitt rabatt til kjøretøy i denne takstgruppen.

Stortinget har åpnet for at det kan innføres bompenger for nullutslippskjøretøy. Gjennom behandlingen av Meld. St. 1/Innst. 2 S (2016-2017) er det åpnet for at fritak for nullutslippskjøretøy kan avgjøres lokalt. Stortinget har bedt regjeringen etablere en nasjonal bindende regel om at nullutslippskjøretøy ikke skal betale mer enn maksimalt 50 pst. av takstene for konvensjonelle kjøretøy. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til Stortinget med egen sak om dette. I beregningene for Masfjordsambandet er det lagt til grunn at nullutslippskjøretøy betaler 50 pst. av taksten til takstgruppe 1 før rabatt.

Det er lagt til grunn at tunge kjøretøy i takstgruppe 2 vil utgjøre 10 pst. av trafikken over nytt samband. Videre er det ventet at 10 pst. av kjøretøyene i takstgruppe 1 vil passere uten AutoPASS-brikke og -avtale. Det er ventet at 10 pst. av trafikken er nullutslippskjøretøy, og at den nasjonale regelen om 50 pst. av taksten for takstgruppe 1 er trådt i kraft. Det er lagt opp til at 5 pst. av passeringene ikke blir betalt som følge av mangelfull identifisering av kjøretøy, teknisk svikt, etc.

Med disse forutsetningene og trafikkforutsetningene som omtalt i kap. 4, er gjennomsnittlig bompengetakst pr passering beregnet til 90-95 kr for at bomselskapet skal kunne betale sin forutsatte andel av investeringskostnaden på om lag 180 mill. kr. Det er foreløpig beregnet at dette vil gi takster i 2017-prisnivå på 104-110 kr for takstgruppe 1 og 208-220 kr for takstgruppe 2. Dersom nullutslippskjøretøy ikke skal betale, er takstspennet foreløpig beregnet til å være 110-116 kr for takstgruppe 1 og 220-232 kr for takstgruppe 2.

Før saken kan legges fram for Stortinget, skal det gjennomføres en statlig KS2 av finansieringsopplegget for Masfjordsambandet. For å ta høyde for at denne KS2-behandlingen kan innebære at blir lagt til grunn mer pessimistiske forutsetninger enn i dette saksframlegget er beregnede gjennomsnittstakster oppgitt som et spenn. Dette gir større sikkerhet for at endringer i forutsetningene ikke fører at det blir behov for ny lokalpolitisk behandling sav saken.

Den beregnede taksten avviker fra det som har vært hovedregelen for fergeavløsningsprosjekter. Regelen sier at bompengetaksten ikke kan være høyere enn fergetaksten med et tillegg på inntil 40 pst. Ferjesambandet Masfjordnes – Duesund tilhører takstsone 1. I riksregulativet for ferjetakster for 2017 utgjør ferjetaksten for sone 1 63 kroner for kjøretøy tom. 6 meter (klasse B2). Med bompengetakst tilsvarende ferjetakst pluss 40 pst. blir bompengetaksten om lag 88 kr for takstgruppe 1. Bompengetakst for

takstgruppe 2 har normalt vært en faktor av takstgruppe 1. Det kan legges til grunn 2, 2,5 eller 3 ganger takst for takstgruppe 2.

	Persontakster:		Takster for kjøretøy inkl. fører etter kjøretøyets totale lengde, inkl. last:									Mot.sykl.,
		Honnør	T.o.m.	6,01 –	7,01 –	8,01 –	10,01 –	12,01 –	14,01 –	17,01 –	19,01 –	mopeder
Sone	Voksne	Barn	6,0 m	7,0 m	8,0 m	10,0 m	12,0 m	14,0 m	17,0 m	19,0 m	22,0 m	inkl. fører
nr:	A1:	A2:	B2:	B3:	B4:	B5:	B6:	B7:	B8:	B9:	B10:	C:
1	29	14	63	160	191	262	329	396	497	578	680	50

Tabell 2: Takstsone Masfjordnes – Duesund

Et takstsystem med takst på 88 for takstgruppe 1 vil gi om lag 76,12 kroner i gjennomsnittlig inntekt per passering med dobbel takst for takstgruppe 2, og en beregnet årlig brutto bompengeinntekt på 15 millioner 2017-kroner (forutsatt trafikk på 550 ÅDT).

Det er gjort unntak fra denne regelen i proposisjonen for bl.a. prosjektet Ryfast. Regelen ble fraveket med bakgrunn i lokalpolitisk tilslutning til bompengeopplegget og forslaget til takster og rabattsystem, jf. Prop. 109 S (2011-2012).

Det er forutsatt at takstene blir justert i samsvar med prisutviklingen. I tråd med Prop. 1 S (2016-2017) vil beregnet gjennomsnittstakst bli brukt som grunnlag for justering av takstene. Før innkreving av bompenger starter opp vil gjennomsnittstaksten bli vurdert ut fra kjente faktorer som låneopptak, faktisk oppnådd lånerente og utbyggingskostnader. Forslag til justering av takstene ut fra dette krever tilslutning fra fylkeskommunen som garantist for bompengelånet.

6. Finansieringsplan

Masfjordsambandet skal i hovedsak finansieres med fylkeskommunale midler. Totalt skal fylkeskommunen bevilge om lag 980 mill. kr til prosjektet, der omlag 760 mill. kr er ordinære fylkeskommunale midler og om lag 220 mill. kr er kompensasjon for merverdiavgift. I tillegg bidrar Masfjorden kommune med 40 mill. kr. Bompengebidraget er beregnet til om lag 180 mill. kr.

	Mill. 2017-kr.	
	Sum	Andel
Fylkeskommunale midler	978,7	81,6 %
Kommunale midler	40	3,3 %
Bompenger	180,3	15,1 %
Sum	1200	100 %

Tabell 3: Finansieringsplan for Masfjordsambandet

6.1 Bompenger

I tråd med Håndbok V718 Bompengeprosjekter og føringer for finansiering av bompengeprosjekter legges det til grunn følgende forutsetninger for finansieringsberegningene:

6.1.1 Innkrevingsperiode

I St.meld. nr. 32 (1988–89) *Norsk veg- og vegtrafikkplan 1990–93* og St.meld. nr. 46 (1990–91) *Om endring i rammebetingelser for* bompengeprosjekter er bompengeperioden for ferjeavløsningsprosjekt avgrenset til 15 år. For flere ferjeavløsningsprosjekt er det likevel åpnet for 20 års nedbetalingstid[1]. Alternativet er i realiteten å betale bompenger i form av ferjebilletter så lenge sambandet blir opprettholdt. Det legges på denne bakgrunn til grunn 20 års etterskuddsinnkreving av bompenger i Masfjordsambandet.

6.1.2 Rente

I tråd med retningslinjer fra Samferdselsdepartementet fra 2016 er det benyttet en beregningsteknisk lånerente for bompengeprosjektet på 5,5 pst. de første 10 årene etter første låneopptak, så 6,5 pst. rente. Innskuddsrente er satt til 1,5 pst. fra 2015 og 2,5 pst. fra 2027. Første låneopptak er forutsett i 2022.

6.1.3 Innkrevingskostnader

Innkrevingskostnader er bompengeselskapets kostnader forbundet med innkrevingen, inkl. godtgjørelse til driftsoperatør. Det legges til grunn at Masfjordsambandet vil få om lag samme kostnadsnivå som sammenlignbare prosjekt. For sammenlignbare prosjekt i regionen er årlige innkrevingskostnader om lag 3 mill. kroner per bomstasjon per år.

6.1.4 Bompengebidrag

Det er ventet at etterskuddsinnkreving av bompenger, under gjeldende forutsetninger, vil gi om lag 300 mill. kroner i brutto bompengeinntekter. Av dette er det beregnet at om lag 60 mill. kroner gå til å dekke finansieringskostnader og 60 mill. kroner til å dekke innkrevingskostnader. Følgelig er det lagt til grunn at bompengeselskapet vil kunne bidra med om lag 180 mill. kroner eller om lag 15 pst. av prosjektkostnaden til finansiering av prosjektet.

[1] Se Prop. 140 S (2016–2017) *Finansiering av prosjektet fv 659 Nordøyvegen i Møre og Romsdal*, Prop. 105 S (2016–2017) *Utbygging og finansiering av E39 Rogfast i Rogaland.*

6.2 Kommunale midler

Masfjorden kommune gjorde i 2012 i sak KS-045/12 vedtak om å bidra med 40 mill. kroner i egenfinansiering i Masfjordsambandet. Det er lagt til grunn at midlene blir utbetalt med 10 mill. 2017-kroner hvert år i byggeperioden fra 2020-2023. Beløpet er i faste kroner og skal indeksreguleres.

6.3 Fylkeskommunale midler

Det er lagt til grunn at fylkeskommunen bidrar med totalt om lag 980 mill. 2017-kr for å fullfinansiere prosjektet inkludert merverdiavgift.

Fylkeskommunen vil få refundert merverdiavgift. Det er lagt til grunn at merverdiavgiften utgjør 22 pst. av anleggskostnadene til prosjektet. Med prosjektkostnad på 1 200 mill. kr vil mva-kompensasjonen utgjøre om lag 220 mill. kroner med gjeldende forutsetninger.

Prosjekter som innkorter eller erstatter ferjesamband på fylkesveg kan søke Kommunal- og moderniseringsdepartementet (KMD) om midler fra ordningen om alternativ bruk av fergetilskudd for fylkesvegferjer. Fra 2018 legges ordningen med ferjeavløsningsmidler om ved at sambandene skal motta tilskudd etter faktisk størrelse på ferjetilskuddet. KMD har meddelt at fylkeskommunen kan få ferjeavløsningsmidler til finansiering av Masfjordsambandet etter gjeldende ordning dersom en liste med kriterier er oppfylt innen utløpet av 2017 (ref. brev fra KMD av 13.06.2017).

Fylkeskommunen skal i sum ikke få mer i kompensasjon enn fylkeskommunens andel av utbyggingskostnadene for vegprosjektet. Renteutgifter til eventuelle fylkeskommunale lån for å finansiere utbyggingen blir ikke dekket av ordningen. Merverdiavgiftskompensasjonen blir trukket fra utbyggingskostnadene ved fastsetting av beregningsgrunnlaget (om lag 220 mill. kr). Finansieringsbidraget fra bompenger blir også trukket fra utbyggingskostnadene ved fastsetting av beregningsgrunnlaget (om lag 180 mill. kr.

Fylkeskommunen er varslet å kunne få 18,3 mill. kr i årlige fergeavløsningsmidler med dagens kostnadsnøkkel. Det er presisert at dette er bare foreløpige overslag i samband med forhåndsavklaring av prosjekt som kommer inn under ordningen. Det faktiske beløpet og lengden på utbetalingsperioden blir regnet ut når fylkeskommunen har sendt endelig søknad.

Midlene blir prisjustert med 2,5 pst. Forutsett at tilskuddet blir 18,3 mill. kr i året, kan tilbakebetalingstiden for fergetilskuddet være 28 år.

6.3.1 Fylkeskommunal garanti

Det forutsettes at fylkeskommunen stiller selvskyldnergaranti for et maksimalt bompengelån på 250 mill. kroner.

7. Utbyggingsplan

Det er lagt til grunn byggestart i 2020 og åpning av broen i 2024. Det legges foreløpig til grunn følgende utbyggings- og finansieringsplan:

(mill. 2017-kr)	2020	2021	2022	2023	2020-2023
Fylkeskommunale midlar	346,0	346,0	262,9	23,8	978,7
Kommunale tilskot	10,0	10,0	10,0	10,0	40,0
Bompengar			83,1	98,2	181,3
Totale kostnader	356	356	356	132	1200

8. Håndtering av usikkerhet – følsomhetsberegninger

Eventuell kostnadsøkning i prosjektet ut over prisstigning skal dekkes i samsvar med gjeldende retningslinjer for bompengeprosjekt. Kostnadsøkning opp til kostnadsrammen skal dekkes med bompenger, fylkeskommunale og kommunale midler etter samme prosentvise fordeling som innenfor styringsrammen. Eventuell økning utover kostnadsrammen er fylkeskommunen sitt ansvar og blir dekket av Hordaland fylkeskommune.

Eventuelle kostnadsreduksjoner på inntil 10 pst. skal fordeles mellom kommunen, fylkeskommunen og bompengeselskapet etter samme prosentvise fordeling som innenfor styringsrammen. Kostnadsreduksjoner utover 10 pst. tilfaller fylkeskommunen.

Dersom økonomien til bompengeselskapet blir dårligere enn forutsett, kan bompengeselskapet etter avtale med Vegdirektoratet øke gjennomsnittstaksten med inntil 20 pst. ut over prisstigningen og forlenge innkrevingsperioden med inntil 5 år.

Det er gjort regneeksempler for et optimistisk og et pessimistisk alternativ for å synliggjøre robustheten i finansieringsplanen.

Det optimistiske alternativet har følgende forutsetninger:

- Årsdøgntrafikken i åpningsåret øker med 5 pst.
- Lånerenten blir redusert til 4,5 pst. i hele innkrevingsperioden.

Med disse forutsetningene vil prosjektet være nedbetalt på 17 år, dvs. en reduksjon på 3 år.

Det pessimistiske alternativet er beregnet med følgende forutsetninger:

- Kostnadsøkning opp til kostnadsrammen
- Årlig trafikkvekst halveres i forhold til basisalternativet
- ÅDT i åpningsåret redusert med 5 pst
- Takstøkning på 20 pst. utover prisstigning etter to år med innkreving

- Lånerenten 6,5 pst. De første 10 årene, deretter 7,5 pst

Med disse forutsetningene er innkrevingsperioden beregnet til om lag 25 år. Det er forutsatt at fylkeskommunens og kommunens løyvinger til prosjektet økes i tråd med deres andel av finansieringsplanen innenfor styringsrammen.

9. Vurdering av privat ferjedrift

Det er ikke foretatt faglige utredninger knytt til mulighetene for privat fergedrift etter at prosjektet er ferdigstilt. Dette er foreløpig vurdert som lite sannsynlig da trafikken er lav i dag og broen er regulert ved dagens fergekaier.

10. Tilrådning

Etter initiativ fra Masfjorden kommune om delfinansiering av Masfjordsambandet med bompenger tilrår Statens vegvesen at Masfjorden kommune legger til grunn forutsetningene i denne bompengesøknaden, og fatter følgende vedtak:

1. Masfjorden kommune gir sin tilslutning til at prosjektet Masfjordsambandet blir delfinansiert med bompenger
2. Det legges til grunn en styringsramme for prosjektet på 1 200 mill. 2017-kr og en kostnadsramme på 1 400 mill. 2017-kr. Rammene er fastsett etter ekstern kvalitetssikring (KS2). Bompengebidraget er foreløpig beregnet til om lag 180 mill. kr. Masfjorden kommune bidrar med totalt 40 mill. 2017-kr. Hordaland fylkeskommune finansierer resten av beløpet, om lag 980 mill. kr inkl. mva-kompensasjon.
3. Innkrevingen skjer i begge retninger i en automatisk bomstasjon som plasseres på Skarvetangen.
4. Bompengeperioden er avgrenset til 20 år.
5. Masfjorden kommune aksepterer at gjennomsnittlig bompengetakst settes til 90-95 2017-kr. Med gjeldende forutsetninger tilsvarer dette 104-110 kr per passering for kjøretøy i takstgruppe 1 og 208-220 kr for kjøretøy i takstgruppe 2. Nullutslippskjøretøy skal betale 50 pst av takstgruppe 1.
6. I tråd med nye takstretningslinjer legges det til grunn at trafikanter i takstgruppe 1 som betaler med elektronisk brikke oppnår 20 prosent rabatt. Det gis ingen rabatt for kjøretøy i takstgruppe 2. Det er forutsett at bompengetakstene blir justert i samsvar med prisutviklingen.
7. Kostnadsøkning utover prisstigningen opp til kostnadsrammen for prosjektet skal dekkes med fylkeskommunale midler og bompenger etter samme prosentvise fordeling som innenfor styringsrammen. Eventuelle overskridelser ut over kostnadsrammen er fylkeskommunens ansvar.
8. Dersom inntektene blir høyere og/eller finansieringskostnadene lavere enn forutsatt, skal bompengetaksten reduseres eller bompengeperioden kortes ned. Endelig takst-

og rabattsystem skal legges frem for lokalpolitisk behandling i god tid før innkrevingen tar til.

9. Dersom det etter at innkrevingen er igangsatt viser seg at bompengeselskapets økonomiske situasjon gjør det nødvendig, kan bompengeselskapet, etter avtale med Vegdirektoratet, øke gjennomsnittstaksten med inntil 20 pst. ut over prisstigningen og/eller forlenge innkrevingsperioden med inntil 5 år.
10. Masfjorden kommune ber om at Hordaland fylkeskommune garanterer for nødvendige bompengelån for utbygging av Masfjordsambandet

Statens vegvesen ber om at Hordaland fylkeskommune gjør følgende vedtak:

1. Fylkestinget vedtar at Hordaland fylkeskommune gir sin tilslutning til at prosjektet Masfjordsambandet blir delfinansiert med bompenger, under forutsetning av at de berørte kommunene fatter vedtak i henhold til forslaget som er oversendt fra Statens vegvesen.
2. Det legges til grunn en styringsramme for prosjektet på 1 200 mill. 2017-kr og en kostnadsramme på 1 400 mill. 2017-kr. Rammene er fastsett etter ekstern kvalitetssikring (KS2). Bompengebidraget er foreløpig beregnet til om lag 180 mill. kr. Masfjorden kommune bidrar med totalt 40 mill. 2017-kr. Hordaland fylkeskommune finansierer resten av beløpet, om lag 980 mill. kr inkl. mva-kompensasjon.
3. Innkrevingen skjer i begge retninger i en automatisk bomstasjon som plasseres på Skarvetangen.
4. Bompengeperioden er avgrenset til 20 år.
5. Hordaland fylkeskommune aksepterer at gjennomsnittlig bompengetakst settes til 90-95 2017-kr. Med gjeldende forutsetninger tilsvarer dette 104-110 kr per passering for kjøretøy i takstgruppe 1 og 208-220 kr for kjøretøy i takstgruppe 2. Nullutslippskjøretøy skal betale 50 pst av takstgruppe 1.
6. I tråd med nye takstretningslinjer legges det til grunn at trafikanter i takstgruppe 1 som betaler med elektronisk brikke oppnår 20 prosent rabatt. Det gis ingen rabatt for kjøretøy i takstgruppe 2. Det er forutsatt at bompengetakstene blir justert i samsvar med prisutviklingen.
7. Kostnadsøkningen utover prisstigningen opp til kostnadsrammen for prosjektet skal dekkes med fylkeskommunale midler og bompenger etter samme prosentvise fordeling som innenfor styringsrammen. Eventuelle overskridelser ut over kostnadsrammen er fylkeskommunens ansvar.
8. Dersom inntektene blir høyere og/eller finansieringskostnadene lavere enn forutsatt, skal bompengetaksten reduseres eller bompengeperioden kortes ned. Endelig takst- og rabattsystem skal legges frem for lokalpolitisk behandling i god tid før innkrevingen tar til.
9. Dersom det etter at innkrevingen er igangsatt viser seg at bompengeselskapets økonomiske situasjon gjør det nødvendig, kan bompengeselskapet, etter avtale med Vegdirektoratet, øke gjennomsnittstaksten med inntil 20 pst. ut over prisstigningen og/eller forlenge innkrevingsperioden med inntil 5 år.

10. Hordaland fylkeskommune garanterer med selvskyldnerkausjon for nødvendige bompengelån 250 mill. kr for utbygging av Masfjordsambandet under forutsetninger og betingelser nevnt i saken.

Masfjorden KrF v/ leiar Siri T. Kratzmeier
Tangedalsvegen 13
5986 Hosteland

Frøyset 30.03.22

Vestland fylkeskommune
Postboks 7900
5020 Bergen

HØYRINGSINNSPEL TIL RTP- ØKONOMISK HANDLINGSPROGRAM OG INVESTERINGSPROGRAM.

Vi viser til høyringsbrev vedkommande økonomisk handlingsprogram og investeringsprogram for Regional transportplan 2022 – 2033.

Masfjorden KrF vil med dette påpeike:

1. Bruprosjektet «Masfjordsambandet» er verken tatt inn som «nye veganlegg» i tabell for investeringar s. 13 eller i tekst «nye veganlegg» s. 15. Prosjektet bør også omtalast i pkt. 5.7.4 s. 32 «Ferjeavløysingsprosjekt», då prosjektet er vedtatt støtta i fylkestinget 12.12.2017.

   I tekst for «andre store vegprosjekt» s. 27 -28 med mogleg oppstart i perioden 2023 -2027 og fram til 2033, er prosjektet til 1,2 milliard heller ikkje omtala. Prosjektet bør takast med, då ein kan forvente ei handsaming av saka i departement/ Storting for inneverande planperiode.

2. Bompengefinansieringa av «Masfjordsambandet» må og inn som mogleg framtidig bompengeprosjekt under avsnitt «Veg- og bompengepakkar», s. 14, med bakgrunn i same sak og vedtak frå 2017.

Eit viktig og gjennomarbeidd regionalt prosjekt har "forsvunne" frå RTP, og Masfjorden KrF påpeikar at dette «gryteklare» ferjeavløysingsprosjektet **må** synleggjerast i økonomisk handlingsprogram og investeringsprogram for RTP.

Vi oppmodar samstundes fylkesordførar, og andre fylkespolitikarar, til å vere pådrivar og etterspørje sakshandsaminga av bompengesøknad og ferjeavløysingsprosjektet i departement og Storting.

Vi imøteser endring av planen på bakgrunn av høyringsinnspelet vårt og tidlegare vedtak i fylkestinget 12.12.2017 om etablering av Masfjordsambandet.

Med helsing

Masfjorden KrF

Siri T. Kratzmeier

Leiar

MIDTVEGEN615

BIND SOGN OG FJORDANE SAMAN

Hyen-Storebru

Noregs nest verste veg

Org. nr. 912 681 963 midtvegen615as@gmail.com 31.03.2022

Høyringsinnspel til RTP – økonomisk handlingsprogram og investeringsprogram

Vi viser til tidlegare innspel i innspelsmøte 10.02.2021, dokument oversendt 28.02.2021, innspel i høyringsmøte på Skei 25.08.2021 og skriftleg høyringsinnspel 11.09.2021.

3 viktige prosjekt det hastar med å få utført på fylkesveg 615

1 Mjuke trafikantar

Vi stiller oss bak Gloppen kommunestyre sitt vedtak i saka:

Gang og sykkelveg på Fylkesveg 615 Sandane - Fitje er på topp i Gloppen kommune si prioritering til RTP. Denne vegen stod øvst på marginallista til Sogn og Fjordane fylkeskommune. Kommunestyret forventar no at denne vegen kjem i prioritet for gjennomføring i neste RTP.

- Gang- og sykkelveg Sandane - Fitje samsvarer godt med fylkeskommunen sine mål og kriterium for prioritering av gang- og sykkelvegar.

- Vegen er svært trafikkfarleg for mjuke trafikkantar (delmål 3)

- 54 skulebarn har buss på strekninga sjølv om skulevegen er under 4km (delmål 2 og kriterium 3)

- Vegen er gjennomgangsveg Sandane - Hyen - Florø med mykje tungtrafikk. Det er stor trafikk på strekninga, 2500 ÅDT. (kriterium 6 og 7)

- Vegen er tilkomst til nye store bustadfelt Elvaneset og Søreide (kriterium 2) - Gloppen kommune satsar på sentrumsutvikling for Sandane der syklande og gåande er prioritert. (delmål 1)

- Det er stor miljøgevinst ved å flytte trafikk frå bil til gåande og syklande - Vegen er arbeidsveg for SFE, ei av kommunen si største bedrifter, og tilkomst til Gloppen Camping med over 5000 bilar, campingvogner og bubilar i året.

- Gang- og sykkelvegar rundt tettstadane er avgjerande for å nå målet i fylkeskommunen sin strategi for mjuke trafikkantar. 80 prosent av elevane utan ordinær skuleskyss skal gå eller sykle til skulen. (delmål 3)

Kommunestyret viser til at denne gang og sykkelvegen har ein arbeidd med i lang tid, og fylkeskommunen har laga eit forprosjekt for anlegget. Heile strekninga må no detaljregulerast, men gjennomføringa kan skje etappevis der første etappe må vere Sandane - Storebrua, slik kommunen tidlegare har gitt tilbakemelding på.

MIDTVEGEN615

BIND SOGN OG FJORDANE SAMAN

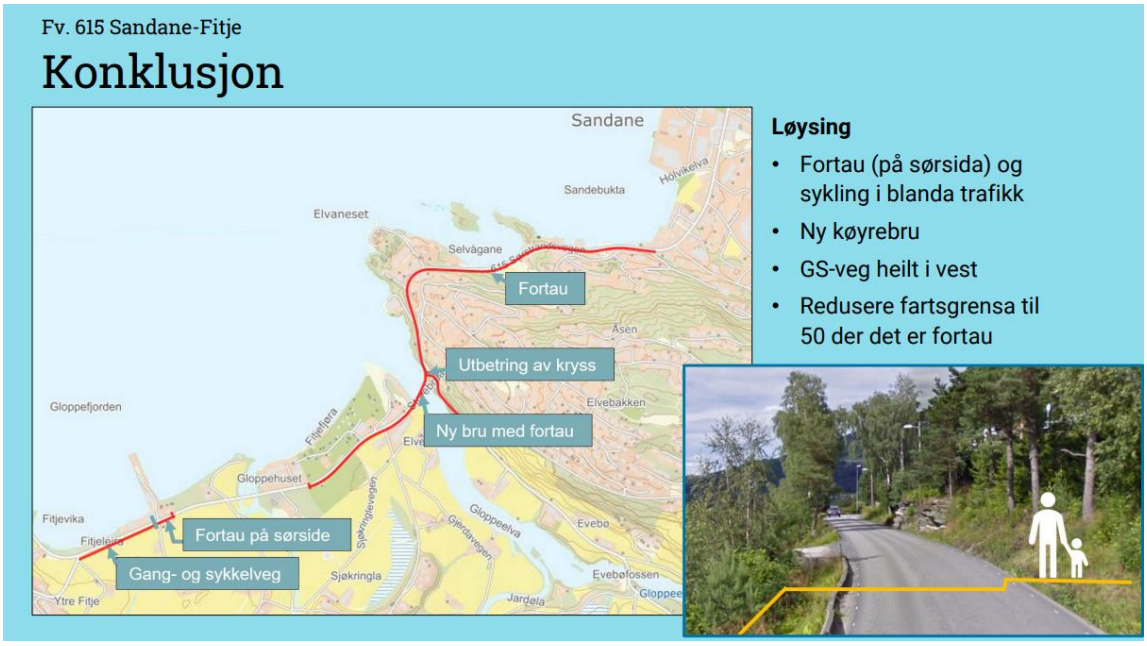
Hyen-Storebru

Noregs nest verste veg

Org. nr. 912 681 963 midtvegen615as@gmail.com 31.03.2022

Stort behov for å fullføre gang- og sykkelveg Sandane – Fitje (over - bilete frå internett)

Utklipp frå VLFK sin presentasjon (under)



MIDTVEGEN615
BIND SOGN OG FJORDANE SAMAN

Hyen-Storebru
Noregs nest verste veg

Org. nr. 912 681 963 midtvegen615as@gmail.com 31.03.2022

2 Skredsikring av Hopsstranda

Alle vegfarande (gåande, syklande, skulelevar, arbeidspendlarar, bilistar og tunge køyretøy) ser fram til å reise på trygg veg til og frå Hyen.

- Hopsstranda kom inn på prioriteringslista ved førre RTP og vi forventar og krev at vi minst held plassen vår på prioriteringslista i RTP 2022-2033.
- Lunefull vegparsell der ingen veit kva tid neste stein kjem dundrande ned i vegbana
- Smal og gamal veg (om lag 100 år).
- Fleire, som har flytta frå Hyen, har brukt farleg skule- og arbeidsveg som grunngjeving.
- Viktig pendlarveg for arbeid i Nordfjord eller Sunnfjord
- Svært lang omkøyringsveg

FOTO: ARILD STRAUME

Avisoppslag i Firda (Førde) 2.mars 2021 (over) og 15.april 2021 (under)

Det fekk familien til å flytte frå Hyen

DÅRLEG SKULE OG VEG: - Eg hugsar kor dårleg skulen var då eg sjølv gjekk der. Eg ville ikkje sende ungane mine til den same skulen på ein rasutsett skuleveg, seier Ragni Marita Willis. Difor valde ho og familien på fire å flytte frå Hyen til Florø då skulestart nærma seg for eldstemann. SIDE 4

MIDTVEGEN615
BIND SOGN OG FJORDANE SAMAN

Hyen-Storebru
Noregs nest verste veg

Org. nr. 912 681 963 midtvegen615as@gmail.com 31.03.2022

3 Standardheving av vegen mellom Hyen og Storebru

Vi er svært takksam for dei 7 punkttiltaka (totalt ca. 1,4 km) som er utført dei siste åra,

men svært mykje gjenstår. Det er behov for opprusting og/eller ny veg på heile strekninga.

- Utrygg skuleveg
- Farleg og krevjande veg for dei som pendlar dagleg
- Stadig eksempel på næringstransportørar som køyrer seg fast og vegen vert stengd
- Viktig veg som knyter Sunnfjord og Nordfjord saman på midten
- Viktig omkøyringsveg dersom E39 eller Kysvegen er stengd (berre 3 vegar nord-sør)
- Smal veg, minimalt med grøftebredde og tett på fjellskjeringar mange stader (sjå bilete)
- Uoffisielt kåra til «Noregs nest verste veg» i 2018

Biletet over treng ingen tekst! Foto: Olav Klungre Utklipp frå Firda 23.februar 2022 (under)

KINN GLOPPEN TRAFIKK

Fylkesveg 615 stengd. Skal berge vogntog

Av Øystein Silde Frønsdal Publisert: 23.02.22 15:56

Vi tek også med vedtaka frå Gloppen og Kinn kommunar;

Gloppen kommune:
3. *Det er stort behov for standardheving av Fylkesveg 615 for forhold som vegbreidde, kurvatur og sideterreng.Det strekningsvise prosjektet for Fylkesveg 615 bør innehalde ein tiltaksplan for alle farlege punkt, inkludert skredsikring i Hopshammaren.*

MIDTVEGEN615

BIND SOGN OG FJORDANE SAMAN

Hyen-Storebru

Noregs nest verste veg

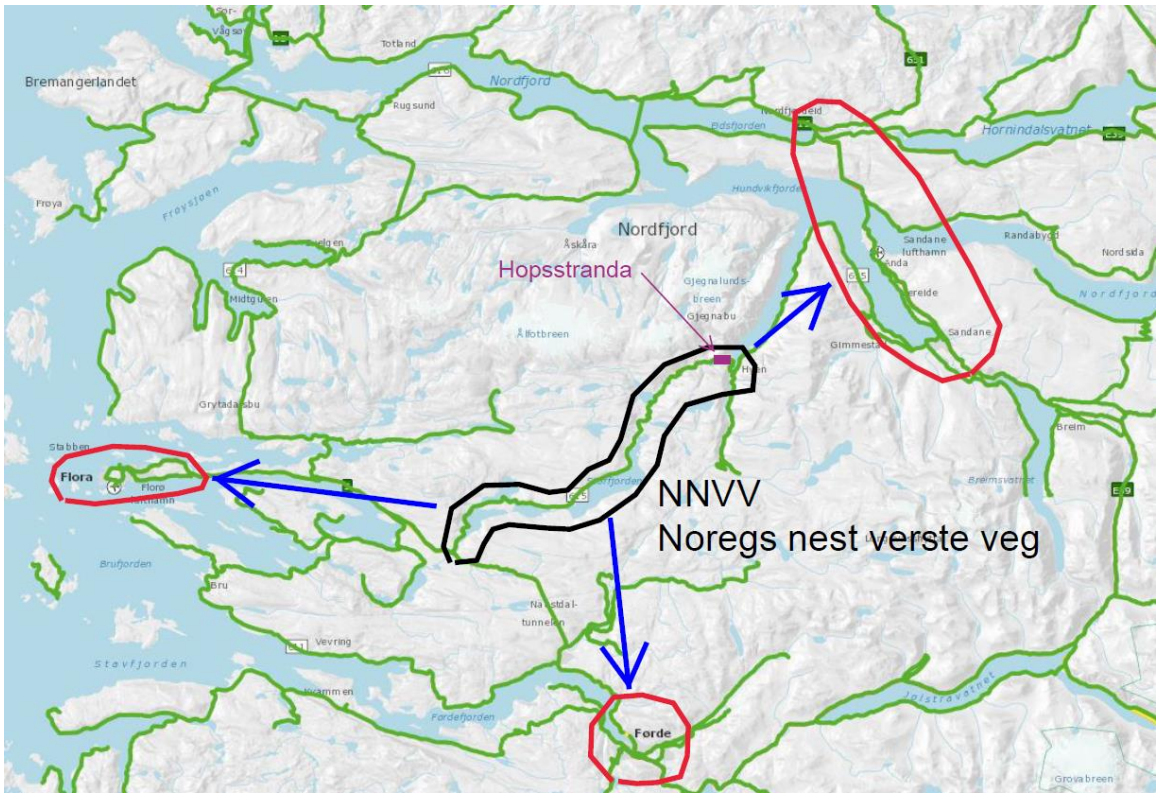
Org. nr. 912 681 963 midtvegen615as@gmail.com 31.03.2022

Kinn kommune:

7) Midtvegen FV 615 – «Norges nest verste veg»

Prosjektet vil gje tryggleik reise for dei som pendlar mellom Florø/Eikefjord og Hyen/Sandane. Vegen er og mykje brukt som omkjøringsveg ved stenging av hovedferdselsårer som E39 Mellom Førde og Sandane. Det er stort behov for standardheving av Fylkesveg 615 for forhold som vegbreidde, kurvatur og sideterreng.Det strekningsvise prosjektet for Fylkesveg 615 bør innehalde ein tiltaksplan for alle farlege punkt, inkludert skredsikring i Hopshammaren

Midtvegen 615 har, med støtte frå nærliggande kommunar, fått konsulentselskapet Rambøll til å greie ut 6 ulike alternativ til å knytte midtre Nordfjord tettare på aksen Florø – Naustdal – Førde. Rapporten omfatta trafikkmengde, kostnader og potensiale for brukarfinansiering. Det er innleia samtaler på styreleiarnivå med både Kystvegen og Nordfjordbrua Anda-Lote for mulig samarbeid om bompengepakke.



For styret i Midtvegen 615 AS

Olav Klungre

Olav Klungre

styreleiar

Hjelmeland, 24.03.2022

Innspill til regional transportplan - Vestland fylkeskommune

Mowi region Sør har 3 matfiskanlegg, 2 stamfisklokaliteter og ett settefiskanlegg i Kvinnherad kommune. Vi har rundt 25 ansatte på disse anleggene og en del av disse er bosatt på Varaldsøy.

Vi har godkjent reguleringsplan til utbygging av settefiskanlegget vårt på Øyerhamn. Det pågår en utredning hos oss, hvor vi vurderer å etablere et høyteknologisk RAS anlegg til postsmoltproduksjon ved Øyerhamn på Varaldsøy. Vi vil om dette prosjektet realiseres, ha behov for å øke antall ansatte på dette anlegget fra 6 til 24 for å kunne drifte et slik anlegget.

En forutsetning for at en utbygging av denne størrelse skal kunne realiseres, avhenger av flere faktorer, hvor en av dem er samferdsel og muligheten til å kunne tiltrekke seg kompetent arbeidskraft som ønsker å bosette seg i nærheten av arbeidssted. Med hensyn til beredskap på anlegget, vil kort responstid fra bosted til arbeidssted være et krav fra vår side.

For både våre ansatte som allerede bor på Varaldsøy, samt fremtidige ansatte og beboere, har det vært et ønske om å bedre kommunikasjonen med fastlandet gjennom å øke frekvensen på ferjeanløp. Dette vil øke attraktiviteten til Varaldsøy som bosted og forhåpentligvis tiltrekke seg nye innbyggere.

Mowi region Sør støtter derfor innspill fra Varaldsøy bygdelag datert 19.12.2013, hvor det fremmes ønsker om å flytte ferjekai til Skjelnesodden. Vi håper at Vestland fylkeskommune vurderer de positive synergiene dette samferdselstiltaket vil bety både for innbyggerne på Varaldsøy og for næringsutviklingen i regionen.

Med hilsen

Mona Bue
SAMFUNNSKONTAKT
MOWI ASA
REGION SØR

› Mowi ASA
OFFICE
Sandvikboder 77AB
5035 Bergen
POSTAL
4102
Sandviken 5035 Bergen
PHONE
+47 926 37 406
FAX
MAIL
Mona.bue@mowi.com
WEB
http://mowi.com

›Mowi ASA	OFFICE Sandvikboder 77AB 5035 Bergen	PHONE +47 926 37 406	FAX
		MAIL Mona.bue@mowi.com	
	POSTAL 4102 Sandviken 5035 Bergen		
		WEB http://mowi.com	

Varaldsøy bygdelag 19.12.2013

5636 VARALDSØY

Kvinnherad Kommune

v/ Anbjørn Høivik

5470 ROSENDAL

Utale med omsyn på : kommunedelplan for ferjekai på Varaldsøy – planident 20120026

Varaldsøy bygdelag har arbeida på vegne av eit stort fleirtal av fastbuande på Varaldsøy for ny ferjekai i Skjelnesodden. Me vil derfor argumentera for vårt syn, for å få fram viktige punkt som me meiner ein må drøfta politisk og vektleggja særskilt ved val for nytt ferjeleie.

Varaldsøy bygdelag har ingen direkte merknader ("feil") til sjølve kommunedelplanen som no ligg ute til høyring (forventa). Planarbeidet ser ut for oss å vera grundig og korrekt ut frå dei føringane som ein her må arbeida etter, men me er av den meining at denne delplanen ikkje kan leggjast til grunn som konklusjon for kva alternativ som er best eigna som ferjestø.

Varaldsøy bygdelag vurderer konklusjonen i denne planen til å "forenkla" omhandla to hovudpunkt på fylgjande måte :

1. Pris-satt kostnad : Ein vel billegaste alternativ, noko som isolert sett gjev best økonomi ut frå dei berekningar som her er gjort (handbok – Statens vegvesen)
2. Ikkje pris-satte kostnader : Ein vel utbygging alternativ 1, dvs ein gjer berre inngrep i tidlegare utbygd område.

Varaldsøy bygdelag vil då ut frå hovudpunkta som me nemner her, hevda at pris-satte kostnader vert alt for høge og at ikkje pris-satte kostnader i denne delplanen berre kan nyttast som informasjon i vidare arbeid med ny ferjekai for Varaldsøy.
Varaldsøy bygdelag vil og kort argumentere for flytting av ferjekai, med omsyn på korleis ein vil at eit bygdesamfunn skal få ta del i samfunnsutvikling.

1 . Pris-satt kostnad

Varaldsøy bygdelag har nytta Entreprenør Arve Kjærland og G & H Skjelnes Entreprenør AS i vårt arbeid med å få ei oversikt over kostnader, som me meiner må vektleggjast.
Desse berekningane vert ettersendt etter avtale med prosjektleiar Anbjørn Høivik.

- Tilkomstveg alternativ 2a og 2b. I Skjelnesodden er det bygd skogsbilveg som har høgare standard enn eksisterande vegar på Varaldsøy (byggeår 2003). Varaldsøy bygdelag vil hevda at ein her kan utbetra skogsbilvegen og bygga resterande veg til ferjekai, til ein svært redusert kostnad, utan at det vil føra til t.d. auka ulykkesfare. Kostnaden for alternativ 2a og 2b vil bli tilnærma lik (litt dyrare for 2b).
  Me vil og visa til større prosjekt der utbygging ikkje medfører (har medført) særskilt utbetring av tilkomstvegar for å starta prosjektet, dvs ein "set utbetringar på vent" (delvis utbetring). Døme: Folgefonntunnelen (Mauranger – Årsnes), Jondalstunnelen (austre – nordre podlen) og Årsnes ferjekai (Løfallstrand).
- Kostnad med bygging av ferjekai alternativ 1 er i fylgje kostnadane ca 2,4 mill dyrare, me kan ikkje sjå at bortsprenging av flu (ved innsseglinga) er kome med i dette kostnadsoverslaget – er beskreve i konsekvensutgreiingane.

2. Ikkje pris-satt kostnad

Varaldsøy bygdelag kan ikkje sjå at delplanen får fram godt nok dei konsekvensar val av ferjekai vil ha. Dvs. emnet lokal/regional utviklig har ein utelatt og konsekvensar bygger åleine på området (arealet) som dei ulike alternativa spesifikt vil påvirka (fysiske endringar).

- Delplanen viser ikkje kva ein vil oppnå ved å flytte ferjeleie – alternativ 2a el 2b.
  Me har nytta fonnakart, for å synleggjera kva ein vil oppnå med flytting.
  Avstandar med ferjeleie som i dag :
  Gjermundshamn – Årsnes = ca 6 100 m
  Gjermundshamn – Varaldsøy – Årsnes = ca 9 700 m.
  Ved å flytte ferjeleie til skjelnesodden :
  Gjermundshamn – V.øy/skjelnesodden – Årsnes = ca 6 500 m
  Varaldsøy bygdelag meiner at ved å sjå på desse tala som avstandsmålinga syner, så er det einaste rette å flytta ferjekaien til skjelnesodden på Varaldsøy. Ein reduserer avstanden til Varaldsøy med ein tredjedel av dagens seglingsrute for ferja, dvs dette utløyser moglegheiter for effektivisering i sambandet (inkl Varaldsøy) som er framtidsretta, vil også gje betydeleg økonomisk gevinst (lokalt, regionalt).
  Kart over ferjesamband, sjå vedlegg 1.
- Me vil peika på at Skjelnesodden ikkje er eit "freda naturreservoat". Det betyr ikkje at fastbuande på Varaldsøy ikkje har vurdert dei ulemper det måtte medføre, men me er ikkje i tvil om at dette vil vera akseptabelt, dersom Varaldsøy skal overleva som samfunn. Me vil og peika på at det er vegar i Skjelnesodden (ny skogsbilveg, traktor-

vegar) og ein god del hytter (aust-sida), noko me meiner ein ”underdimensjonerar” i delplanen – Skjelnesodden er ikkje urørt !

- Varaldsøy bygdelag vil og peika på at ein i delplanen med omsyn på plassering av ferjekai i Skjelnesodden, har plassert ferjekaiane (2a og 2b) i område som ligg utanfor dei stadene som har særskilt biologisk mangfald. Vegtrase fylgjer same lina som eksisterande skogsbilveg og vil derfor ikkje medføra noko vesentleg endring/skade for natur / miljø i området.

Me vonar at ein frå politisk hald vil vektleggja/drøfta dei lokale og regionale konsekvensane ut over det delplanen får fram, for å få eit framtidsretta ferjesamband som er teneleg for oss kvinnheringar (Varaldsøy spes) samstundes som det vil gje regional gevinst (effektiviseringa i sambandet) .

Varaldsøy bygdelag ynskjer derfor å nemna / understreka nokre punkt som me meiner ein må vektlegga særskilt med omsyn på ferjekai i Skjelnesodden.

- Ferja er ”livsnerva” for Varaldsøy og den skal fungere som beredskap for oss 24 t i døgeret (td sjuketransport), å me ser det derfor som heilt avgjerande at me kjem så nær hovudsambandet som me kan.
- Dersom ein vel å bygga ny ferjekai, alternativ 1. Kva utfordringar med omsyn på ferjedrift og anbod vil ein ha i framtida ? - hovudsamband (riksveg) og fylkes-samband (Varaldsøy)
- Det er avgjerande for eksisterande og ev. ny næringsvirksomheit å ha god infrastruktur. Oppdrett er ei stor næring ved / på Varaldsøy, jordbruk – her er det invistert for mange millionar dei siste åra av yngre folk som vil satsa innan jordbruk (nye driftsbyggningar, hønsehus mm). Turisme med hytteutleige.
- Tidlegare analyser tilrår flytting av ferjekai (effektivisering av sambandet)
- Ny ferjekai, alternativ 1. Dette er i ”tettbebygd strok” (små private eigedomar) og rekna som senteret på Varaldsøy, noko som me meiner må takast særskilt omsyn til i vurderinga med omsyn på at området då vil bli ”redusert til ein stor oppstillingsplass”. Me kan ikkje finna andre døme, der ein i dag vel å leggja ”hovudtrafikken” i sentrumsområde ved utbetring av infrastukturen. Me meiner og at bebyggelse / kulturlandskap i sentrum har stor verdi.
- Fastbuande på Varaldsøy vil vere avhengig av pendling i ulike samanhengar (arbeid, kulturtilbod i vår eigen kommune, div fritidstilbod osv.). Med ferjekaien plassert som i dag, så kan ikkje me sjå at me skal kunna få noko betring i infrastrukturen.

- Varaldsøy bygdelag er av den meining at ein må sjå særskilt på lokalsamfunnet på Varaldsøy (levande bygdesamfunn, kulturlandskap mm) mot dei lokale konsekvens-utgreiingane for Skjelnesodden.

Varaldsøy Bygdelag vil og nytte høvet til å presisere at alle fastbuande på Varaldsøy er glad i naturen, men me meiner at gevinsten ved å flytte ferjekaien gjer at dette er akseptabelt. Nokon vil hevde at dette vil medføre store naturinngrep og at dette får stor fjernverknad mot Hardangerfjorden. Me meiner dei argumenta fell på si eiga urimlegheit, dvs Årsnes ferjekai "ligg i same område" (anna industri) og me kan nemna andre døme som Hardangerfjordbru, "monstermaster" osv.. Me vonar at det ikkje er slik at ein "skal freda" små samfunn (inga utviklig ?), samstundes som ein bygger ut store prosjekt andre stader fordi det då tener "storsamfunnet" ?
Varaldsøy bygdelag har ikkje tatt stilling til kva alternativ som bør velgast i Skjelnesodden, her meiner me fagmiljøa bør vurdera kva for eit alternativ som er best – 2a el. 2b.
Ny ferjekai i Skjelnesodden vil totalt sett vera mest framtidsretta og det beste for miljøet.

Varaldsøy bygdelag legg og ved lister over fastbuande / postadresse Varaldsøy som har skreve under på at dei støttar flytting av ferjekaien til Skjelnesodden – underskriftslista er kun nytta for myndige personar (fyllte 18 år) – ut frå det me då har funne ut så støttar ca 85 % av fastbuande på Varaldsøy dette arbeidet. Sjå underskriftslister, vedlegg 2-10 (9 sider)

Varaldsøy bygdelag vonar kommunestyret i kvinnherad vil støtta oss på Varaldsøy og vidareføra eit samrøystes vedtak frå 1997 – flytting av ferjekai til Skjelnesodden.

Varaldsøy bygdalag

V/ Øystein Kårstad

Leiar

Måløy Vekst

INNSPEL TIL PRIORITERINGAR I REGIONAL TRANSPORTPLAN FOR VESTLAND

Innleiing
Måløy Vekst kjem her med sine innspel til prioriteringane i Regional Transportplan. Planen er svært viktig for næringsutvikling, mobilitet, folketalsutvikling og vekst, og vi ser fram til å samarbeide med Vestland fylkeskommune om å realisere målsettingane i åra framover. Vi vil skryte av prosessen som sikrar brei involvering, og høve til å påverke planen på både overordna og konkret nivå.

Om Måløy Vekst
Måløy Vekst er næringslivet og kommunen sitt felles organ for langsiktig samfunns- og næringsutvikling. Selskapet har som formål å fremje vekst i næringslivet og skape bulyst i kommunen. Næringslivet i regionen, representert ved ca. 90 verksemder, og Kinn kommune er aksjonærar/medlemmar i selskapet. Eigarane har mellom 3 og 4 tusen tilsette både lokalt, nasjonalt og globalt, og har ei årleg omsetting på over 15 milliardar kroner årleg. Måløy Vekst er eit serviceselskap for næringslivet, som skal informere og legge til rette for ny verksemd og infrastruktur, og vere ein møteplass for næringslivet og kommunen.

Overordna betraktningar til prioriteringane

Vekstkraftig region

Kystregionen på Vestlandet har potensialet til å verte den mest vekstkraftige regionen i landet. Å utnytte potensialet for bærekraftig vekst og utvikling langs kysten føreset ei tydeleg prioritering og satsing på å byggje sterkare bu-, arbeids-, og serviceregionar. Fragmenterte miljø, samt små byar og tettstader utan eit omland innan akseptabel reisetid, er kanskje det største hinderet for å utnytte det vekstpotensialet vi har innan framtidas vekstnæringar.

Vi tilet oss her å nemne blant anna fiskeri, havbruk, energiproduksjon, transport, skipsdesign og konstruksjon, industri, foredling, produktutvikling, teknologi, samt bærekraftig reiseliv som nokre eksempel på næringar som har eit enormt potensiale for bærekraftig vekst og velstandsproduksjon i åra framover, der dei naturgitte føresetnadane, samt kompetansen, erfaringa og innovasjonskrafta allereie ligg i etablerte miljø og lokalsamfunn langs kysten.

Mykje av dette kan løysast med ei tydeleg prioritering av vegsamband og kommunikasjonsløysingar for å knytte kystsamfunna tettare saman. Her vil vi konkret trekke fram Kystvegen Måløy-Florø som eit heilt avgjerande prosjekt, som vil binde saman viktige kompetansemiljø og byggje ein framtidsretta og vekstkraftig bu-, arbeids-, og serviceregion på kysten i nordre del av Vestland.

Måløy Vekst

Effektive båtruter med rutetider, prisar, og fart som gjer det funksjonelt og effektivt å nytte båten til pendling, vil og sikre at ein kan utnytte kompetansen og arbeidskrafta i eit større geografisk område, til å utvikle og skape vekst i dei bærekraftige næringane langs kysten. Fart på fartøy, rutetider og prisar må difor tilpassast behovet for effektive og attraktive pendlarruter, spesielt mellom Måløy, Bremanger, Florø og Selje, som trafikkerast av Nordfjordekspressen og Kystvegekspressen.

Konkrete innspel til prioriteringar

Fylkesveg 617 Kapellneset-Raudeberg

Opprusting av vegen mellom Kapellneset og Raudeberg er heilt avgjerande for vidare utvikling på Raudeberg. Vegen er i dag i svært dårleg forfatning, trafikkfarleg, og lite framkomeleg. Vegen har ein ÅDT på 3000. Vegen er dagleg skuleveg for mange born og unge, viktig pendlarveg mellom Raudeberg og Måløy, og det er ein betydeleg mengde transport til og frå næringsbedrifter langs vegen. Raudeberg er eit levande næringsområde med fleire sjømatselskap og tre skipsverft som ligg langs fylkesvegen. På Raudeberg er det planlagt store investeringar og etableringar i årene framover. I samband med Stad skipstunnel vil området få tilført store mengder med stein, noko som betyr vesentleg utviding av næringsverksemd. Noko som igjen betyr auka behov for transport/tilkomst for både gåande, syklande, bilar og tungtransport. Omsetning for bedriftene i området er på godt over 2 mrd. I dag jobbar det ca. 300 menneske innan marin og maritim industri på Raudeberg. Dette talet kan nesten doble seg dersom planane til næringsaktørane blir realitet.

Babord Group planlegg ei større satsing på slakting og bearbeiding av torsk, samt bearbeiding av laks, og ser for seg ein auke i tall tilsette med 60-100 personar innan 5 år. Sjømatselskapet Domstein vil også samle ei større del av verksemda si på Raudeberg, og planlegg utviding av anlegget for bearbeiding av fisk og sjømat. Domstein ser føre seg 50-100 nye arbeidsplassar på Raudeberg. Det er også ein stor satsing på landbasert oppdrett med slakteri- og prosessanlegg, samt kompetansesenter i Barstadvika, på industriområdet mellom Måløy og Raudeberg. Her planlegges det for 25-50 nye arbeidsplassar.

Alle næringsaktørane nemnde over, samt hjørnesteinsbedrifta og skipsverftet Båtbygg, har søkt om steinmasse frå Stad skipstunnel for å utvide industriarealet sitt. Også stadig aukande turisttrafikk i området gjer at vegen sin kapasitet blir utfordra. Møteproblematikken langs denne vegen er betydeleg da møteplassane er både smale og altfor korte. For å nå turistmåla Refviksanden og Kråkenes fyr må ein passere Raudeberg og bruke FV617 frå Måløy. Teljingar viser at trafikken doblar seg om sommaren.

Opprusting av vegen er kostnadsrekna til ca. kr 100 millionar, men Kinn kommune og fleire næringsaktørar syner stor vilje til å realisere strekninga som eit spleiselag saman med fylkeskommunen. Kommunen planleggar å oppruste VA-anlegget på strekninga, medan fleire næringsaktørar har planar for både utviding av eksisterande verksemder, samt nye

verksemder. Videre utvikling av industrien og 300 nye arbeidsplassar på Raudeberg vil gje stor auke i trafikken.

Fylkesveg 5715 Måløy-Vågsvåg

Vegen mellom Måløy og Vågsvåg er ein svært trafikkert veg, og trafikken aukar, både grunna auka bustadbygging, auka næringsaktivitet, og ikkje minst auka trafikk frå besøkande og turistar. Måløy Vekst vil minne om at Statens Vegvesen allereie i 2012 utarbeida ein rapport som synte behov for punktutbetring av fv621 (no fv5715) Måløy-Vågsvåg. I rapporten vert det peika på redusert framkomst og høge avstandskostnader pga. dårleg vegstandard (smal, svingete, ujamn veg), behov for sikring av mjuke trafikkantar, ulykker, spesielt utforkjøringsulykker og generelt forfall på vegen. SVV foreslo i 2017 å gjennomføre punktutbetringar på vegen, men dette er førebels ikkje følgt opp i investeringsplanane.

Kommunen har utarbeida ei liste med 15 utbetringspunkt i prioritert rekkefølge, og meiner at ein vil kunne monaleg betre trafikktryggleiken og framkommeligheit for dei vegfarande med investeringsmidlar i størrelses orden 5-10 millionar kroner. Måløy Vekst syner til Vestland fylkeskommune sitt prosjekt «meir veg for pengane», og meiner at her vil ein med relativt små investeringsmidlar få store gevinstar i form av betring av trafikktryggleik og auka framkome.

Kystvegen Måløy-Florø

Næringslivet og innbyggjarane langs kysten har ei klar forventning om at fylkeskommunen føl opp tidlegare lovnader om realisering av kystvegen Måløy-Florø. Som første prosjekt må Svelgen-Indrehus inn i investeringsplanen allereie frå 2023, og deretter må ein planlegge og prosjektere ferjeavløysingsprosjektet i ytre Nordfjord. Denne vegen er heilt avgjerande for å oppnå den vekstkrafta ein har i næringslivet og kystsamfunna i åra framover.

Dagens fylkesveg mellom Myklebust/ Indrehus og Svelgen er smal og svingete, og gjev dårleg framkome særskild for tyngre køyretøy. Lengda på strekninga er på kring 16 km, målt mellom krysset på Myklebust og Svelgen sentrum. Ein ny tunnel mellom Indrehus og Svelgen vil korte ned køyrelengda med om lag 7 km. Prosjektet er neste parsell i realiseringa av Kystvegen Florø-Måløy, som skal etablere ein samla bu- og arbeidsmarknadsregion for over 50.000 menneske i kystkommunane Stad, Bremanger, Kinn og Sunnfjord.

For utviklinga av næringslivet langs kysten, er det heilt avgjerande at kystvegen frå Måløy, via Svelgen, til Florø, vert realisert. Ein styrka infrastruktur langs kysten vil betre tilgangen til arbeidskraft, knyte saman fagmiljø, sikre lågare transport- og produksjonskostnader, auke veksten og lønnsemda i bærekraftige framtidsnæringar, samt bidra til lågare utslepp gjennom betra tilgang til hamner for å få gods over frå veg til sjø.

I tillegg til at Svelgen-Indrehus må prioriterast i investeringsprogrammet, er det viktig at fylkeskommunen startar arbeidet med å utgreie løysing og finansiering av fjordkryssinga

mellom Biskjelsneset og Tongane, samt tilførselsvegar. Dette er eit prosjekt som er tenkt finansiert med bruk av ferjeavløysingsmidlar og bompengar, men vi saknar framdrift i prosjektet både frå det etablerte bompengeselskapet 45-minuttsregionen og fylkeskommunen. Her må ein snarast starte arbeidet med å få godkjent prosjektet som eit ferjeavløysingsprosjekt.

Med helsing

Måløy Vekst

RANDI HUMBORSTAD
Dagleg leiar

+47 97 75 73 94
randi@maloyvekst.no

www.maloyvekst.no

Norges Automobil-Forbund
NAF Avd. Fjordane og Ytre Sogn

Medlem av:

Vestland Fylkeskommune
post@vlfk.no
[Poststed]

Dale i Sunnfjord den 30.03.2022

Innspel til økonomisk handlingsprogram og investeringsprogram til Regional Transportplan 2022–2033.

Kva føremål er viktigast å prioritere i investeringsprogrammet, er det rammeløyvingar til trafikktryggleik og mindre utbetringar, gang- og sykkeltiltak, kollektivtiltak, oppgradering av kai, bru og tunnel eller midlar til store vegprosjekt?

- For NAF vil trafikktryggleik alltid kome først. Særleg viktig er det at barn og unge har ein trygg skuleveg, og det må vere ei målsetjing at skulevegen er så trygg at barna kan gå eller sykle til skulen. Det er mange døme på dårlege skulevegar, men vi vil trekke fram fv 57 og tilkomsten til Bygstad, der skulevegen er så dårleg at borna må ha ekstra skuleskyss.

Vidare er rassikring særleg viktig for Vestland, med dei utfordringane vi har med rasutsette vegar. Midlane til rassikring må aukast monaleg. Ikkje minst gjeld dette på fv 609 forbi ”Hundsåna”. I byar og tettbygde strok er det ei målsetjing at trafikkveksten skal takast av kollektivtrafikk, sykkel og gange. Då må forholda leggast til rette for dette. NAF ynskjer at ein skal få meir veg for pengane, og at meir av vegkronene går til vedlikehald av veg. Fylkesvegane forfell, og mange av våre medlemmar seier at vedlikehald av veg er det viktigaste for dei i kvardagen. Nokre stader er ikkje vegvedlikehald nok. For å få til god kommunikasjon og infrastruktur i Vestland og knyte fylket skikkeleg saman, vil nybygging og fornying vere heilt naudsynt. Ut frå ÅDT bør ein sjå på kostnadsbesparande tiltak som ikkje går ut over trafikktryggleiken.

Det er føreslått å avsetje 200 mill. kr. årleg til strekningsvise utbetringar av regionale hovudvegar (vegar i funksjonsklasse B), samt å setje i gang minst to større gang- og sykkeltiltak utanom Miljøløftet årleg. Det er også føreslått eigne løyvingar til rekkverk, vegljos og til ei ordning med spleiselag for mindre prosjekt. Vi vil be om synspunkt på dette.

- Vi meinar den avsette potten til strekningsvise utbetringar er for låg, og at denne bør aukast til minst 500 mill. kr årleg. Regionale hovudvegar i

Postadresse:
Fjærevegen 2
6800 FØRDE

Gateadresse:
Fjærevegen 2
Førde

Telefon:

Bankkonto:
Bankadresse:
08 505

Foretak:
Drift: 3705.01.58110

Medlem: 5005.06.20007

Sparebanken Sogn og Fjordane
Pb. 113
6801 FØRDE

NO 992 242 051 MVA

funksjonsklasse B er av særleg betydning for dei regionale bu- og arbeidsområda, og må ha prioritet. Eit særskilt døme er fv 57 Dale – Storehaug. Her har trafikkmengda auka som følgje av Dalsfjordsambandet, i tillegg til at ny tømmerkai på Setenes med auka tungbiltransport gjer at vegfundamentet er for dårleg. Fv 57 forbi Saltkjelen er eit særleg vanskeleg og smalt parti der fleire trailarar har stått fast og måtte ha hjelp av bergingsbil for å kome seg laus. Her er det også stor fare for isnedfall vinterstid. Vi vil elles vise til dei prioriteringane Sogn og Fjordane Fylkeskommune hadde for fylkesvegane i vårt område, der fv 614 Svelgen – Indrehus vart prioritert som nr 1 og Dale – Storehaug som nr 2. Vi opplevde at det var brei semje om denne prioriteringa i fylkestinget.

- Gang- og sykkeltiltak som kan bidra til at fleire kan gå eller sykle til skule, jobb eller til fritidsaktivitetar er miljøvennleg, gjev auka trafikktryggleik og betre folkehelse. VI er elles positive til at det vert sett av eigne løyvingar til rekkverk og vegljos, då dette er med på å auke trafikktryggleiken. Vi er usikre på kva som ligg i spleiselag for mindre prosjekt, men bompengar på strekningar med liten ÅDT kan fort verte kostbart for dei som skal passere, og hindre mobiliteten til folk fordi det ikkje finst gode nok kollektivløysingar til å erstatte bilen som transportmiddel og kvardagsreisa vert for dyr.

Vestland fylkeskommune ber kommunane gjere ei vurdering av moglege konkrete samarbeidsprosjekt med framlegg til spleiselag for finansiering. Vidare ber vi om innspel til korleis ein kan få mest mogleg for pengane for konkrete framlegg til prosjekt.

Som vi har nemnd tidlegare, meiner vi at der det kan vere aktuelt med spleiselag for finansiering må det vere tilstrekkeleg høg ÅDT. Ein må og sjå på fejeavløysingsprosjekt der det er mogeleg å få ferjeavløysingsmidlar.

Vi ber om synspunkt på om det er dei rette tiltak og prosjekt som er lagt inn i investeringsprogrammet, og kva som er viktigast å prioritere.

Vi meinar det er mange og gode prioriteringar i investeringsprogrammet, men vil særleg trekke fram dei punkta vi har nemnt over.

Med vennlig hilsen,

Bente Liabø Thorsen
styreleiar
NAF avd. Fjordane og ytre Sogn

fjordaneogytresogn@lokal.naf.no
mobil 913 11 107
adr: Fjærevegen 2, 6800 FØRDE

NAF avd. Bergen og Omegn
www.naf.no/bergen

Vestland fylkeskommune

Bergen 22. mars 2022

Innspill til økonomisk handlingsprogram og investeringsprogram RTP

Behovet for og nødvendigheten av å prioritere veivedlikehold er prekær. Utfordringene som fremvises under 2. økonomiske handlingsprogram, forteller viktigheten av å få på plass stortingets vedtatte belønningsordning for vedlikehold av fylkesveier.

Likebehandlingsprinsippet for fylkesfergene må innføres i RTP, slik at like PBE tall gir likt tilbud. Det er svært viktig at fergetilbudet i kommuner som ikke har omkjøringsmuligheter får et rutetilbud som er i tråd med transportbehovet for innbyggerne og næringslivet. På lik linje med riksveifergene må årsdøgnstrafikk (ÅDT) være en viktig faktor. Fergesambandene Hufthamar – Krokeide og Husavik - Sandvikvåg må begge blir utvidet med minst en ny rundtur på kveld/natt slik at Austevoll kan være «landfast» på nattestid, senest fra 01.01.2023

Liv Røssland
Daglig leder
NAF avd. Bergen og Omegn

Mob: 901 81 062
liv.rossland@naf.no
Kokstaddalen 5
5257 Kokstad

Innspel frå Nordfjordrådet til Regional transportplan Vestland 2022-2033

Nordfjordrådet, bestående av kommunane Stryn, Stad, Gloppen, Kinn og Bremanger vil saman komme med innspel til Vestland fylkeskommune og Regional Transportplan (RTP) Vestland.

Mjuketrafikkantar

Nordfjordrådet meiner at det er viktig å prioritere gang og sykkelveg i kommunar og kommunesenter utan sykkelbyavtale. Kommunane er opptekne av og legge til rette for gåande og syklande. Dette med tanke på folkehelse, få ned klimautslepp og trafikktryggleik. Utbygging av gang og sykkelsti langs innfartsårene bør prioriterast høgt i Vestland fylke.

Vår region har mange prosjekt knytt til mjuke trafikkantar. Fylkeskommunen bør ha som ambisjon å få gjennomført desse gjennom sine tiltak «meir veg for pengane», «god nok veg for fylket» og samarbeid med kommunane.

Det er fleire prosjekt som er omtala frå vår region og vi vil komme med ei prioritering frå Nordfjordrådet. Vår høgste prioritet til mjuke trafikantar er **gang og sykkelveg langs Fv. 615 Sandane- Fitje**. Dette er ei viktig tilrettelegging for at fleire skal kunne gå eller sykle til skule og jobb. Prosjektet er godt forankra i strategien til fylkeskommunen har knytt til mjuke trafikantar, sentrum og bustadutvikling.

Store viktige vegprosjekt

Sogn og Fjordane sin høgste RTP prioritet var Fv. 614 Svelgen -Indrehus. Dette er eit prosjekt som vil bidra til vesentleg auka trafikktryggleik og ha viktige samfunnsmessige effektar. Strekninga går gjennom ein kystregion som bidreg til å knyte saman ein bu og arbeidsregion for 45.000 innbyggjarar. Næringslivet har gitt klare signal om det er eit påtrengande behov for å få tidsmessig og trygg transport for si næring.

Nordfjordrådet meiner at ein må halde på prioriteringa **av Fv. 614 Svelgen- Indrehus** når det gjeld store vegprosjekt.

Viktige næringsvegar

Nordfjordrådet meiner det er viktig med ei opprusting av dei viktige næringsvegane av fylkesvegnettet. Fylkeskommunen må utfordre staten til å få til eit felles løft for å få gjennom eit opprustningsløft av vegar med høg næringstrafikk.

Nordfjordrådet vil løfte fram eit prosjekt knytt til eit framtidsretta og tilrettelegging for meir næringsverksemd **fv. 617 Raudeberg-Kapellneset.** Denne vegstrekka står ikkje på RTP i dag, men Nordfjordrådet finn det likevel viktig å prioritere dette høgt. Dette grunna næringspotensialet for utvikling i området. Prosjektet må sjåast i samanheng med tilførsel av store steinmassar frå Stad skipstunnel. Vi vil oppfordre fylkeskommunen til samarbeid mellom viktige aktørar for å få til ei oppgradering av fylkesvegen.

Strekningsvise utbetringar av regionale vegar

I vår region er det fleire vegar som har trong for akutt utbetring. Ramma for utbygging av strekningsvise utbetringar bør doblast for å få gjennomført nødvendig løft for heile Vestland.

Nordfjordrådet si høgste prioritering på strekningsvise utbetringar er **fv 620 Kjøde-Sandvik.** Denne strekninga har mange stader svært dårleg standard og smal vegbane, med mykje tungtrafikk og

aukande trafikkmengde frå år til år på grunn av stor nærings- og byggjeaktivitet på Stadlandet og vekst i reiselivet. Vestland fylkeskommune har på budsjettet for 2021 sett av eit mindre beløp (50.000 NOK) til å starte planlegging av utbetringar på Fv 620 Kjøde-Sandvik.

Nordfjordrådet vil sterkt oppmode om at arbeidet med opprusting av fv 620 Kjøde-Sandvik vert forsert og prioritert, slik at tilrådde flaskehalsutbetringar blir gjennomførte i 2022/23 parallelt med arbeidet med Stad Skipstunnel. For å hente ut synergieffektane av det parallelle arbeidet er naudsynt å prioritere fram dette prosjektet. Dette er både samfunnsnyttig og følger fylkeskommunen sin ambisjon om å få meir veg for pengane.

Skredsikring

Det er behov for ein oppdatert skredsikringsplan for Vestland. Haust og vinterhalvåret er stengde på grunn av skred eller skredfare og ei stor utfordring for næringslivet. Dette gjeld særleg for den eksportretta industrien som har behov for å levere «on time». Den kontinuerlege skredfaren er ei belastning for innbyggjarar, som anten køyrer på desse vegane til jobb eller dagleg sender ungane sine på desse vegane i skulebuss. Derfor vil vi vere tydleg på at fylkeskommunen gjer ein jobb knytt til NTP og skredsikringsplan for å få gjennomført prosjekt som stod på marginallista til Sogn og Fjordane.

Fylkeskommunen bør vere meir tydlege i kriteria sine og vektlegge omsyn til innbyggjarar som ikkje har omkøyringsveg når det går ras. Det er ei høg belastning for dei det gjeld at ein i periodar er isolert frå omverden og naudsynte tenester.

Nordfjordrådet meiner at ein må gjere prioriteringar knytt til **Oldedalen med fjelltunnel Heimefonna/Bukkeskora/Sandvika på Fv. 5724** og strekningsvis utbetring. Det er viktig at ein kjem i gong i fyrste planperiode. Grunna tryggleik til innbyggjarar og reiseliv bør det prioriterast i fordeling av disponible midlar til fordeling.

Mobilitet og kollektivtransport

Nordfjordrådet meiner at det er viktig å leggje til rette og utvikle eit velfungerande og berekraftig mobilitetssystem for innbyggjarar og samfunn i heile Vestland.

Kollektivtilbodet i fylket er i dag svært dårleg og fragmentert. I hovudsak handlar kollektivtilbodet om skuleskyss, hurtigbåt og nokre få kommersielle ekspressruter i privat regi. Det manglar ein heilskapleg plan for eit samla kollektivtilbod. Dagens tilbod gjer det vanskeleg for folk å velje kollektivtransport til jobb og fritid.

Vi etterlyser synleggjering av hurtigbåttilbod frå Bergen til Ålesund. Denne burde vere ein del av RTP for 2022-2033. Behovet for ombygging, utbetring og utviding av hurtigbåtkaier er eit viktig for å utvikle eit berekraftig kollektivtilbodet på kysten. «Teknologiløysingane er ikkje avklart, og tala er difor førebelse…» Hurtigbåttilbodet på kysten er eit viktig bindeledd for dei innbyggjarane som ikkje har vegsamband eller må køyre store omvegar for å nå reisemåla sine.

Nordfjordrådet ynskjer å samarbeide med Vestland fylke om ein samla strategi om framtidas grøne transport utan klimautslepp i Nordfjord. Ein må utarbeide eit «stamrutenett» på veg, sjø og luft mellom tettstadar og mellom regionane.

Oldedalen utviklingslag
6791 Oldedalen 12.09.21.

Innspel til Høyringsdokumenta til Regional transportplan 2022-2033 for Vestland.

Oldedalen utviklingslag representerer innbyggarane i Oldedalen i Stryn kommune. Oldedalen er ei livskraftig bygd omkransa av breen, der livsgrunnlaget i fleire generasjonar har vore landbruk og turisme. Det er no fleire næringar, og fleire har sitt arbeid utanfor dalen. Både arbeidspendlarane og alle barnehage- og skuleborna er avhengig av å reise Oldedalsvegen dagleg. Vegen har stor turisttrafikk sommarhalvåret, i tillegg til transport knytt til landbruket.

Utbetring av Oldedalsvegen, både rassikring og generell utviding, har derfor i fleire år, vore ei viktig sak for innbyggarane. Vi vil derfor kome med innspel til høyringsdokumentet.

Vi viser til dokumentet: «Skredsikring – kunnskapsgrunnlag for RTP 2022-2033»
Vi reagerer på at vekting av delfaktorane i kunnskapsgrunnlaget er endra i prioriteringslista til «Prosjektgruppa si tilråding av rangering av sikringstiltak etter risikovurdering», samanlikna med «Behovsliste Vestland, Statens vegvesen 2019»
I den nye tilrådinga får årsdøgntrafikk meir vekt. Dette fører til at vegar med låg ÅDT vert nedprioritert.

For Oldedalsvegen, Fv.5724 betyr det at Heimefonna som står på 5. plass etter den nasjonale modellen, blir nedprioritert til 19. plass etter Prosjektgruppa si prioritering.
I tillegg omfattar sikring av Heimefonna etter SVV si tilråding, også Sandvika og Bukkeskora. Desse er etter nye kriterieforslag, nedprioritert til 57. plass.
Fossvega er nedprioritert frå 11. til 57. plass.

Viss forslaget til ny vekting av delfaktorane i kunnskapsgrunnlaget blir følgde, vil det føre til at sikring av rasutsette vegar med liten ÅDT vert skyvd langt ut i tid.
Det er ei stor belastning å dagleg måtte reise på ein rasfarleg veg, spesielt belastande er det for foreldre som må sende borna til barnehage og skule.
Vi er uroa for folketalsutviklinga og framtida til Oldedalen viss det ikkje snarleg kjem rassikring på plass.

Derfor vil vi på det sterkaste be Vestland fylkeskommune halde på Statens vegvesen sin modell.

Oldedalen utviklingslag
Jon Olav Kvamme
-leiar-

Fra: Janne Hjelmeland[janne@rosendalutvikling.no]
Sendt: 31.03.2022 12:43:57
Til: Vestland fylkeskommune[post@vlfk.no]
Tittel: RTP

Rosendal Utvikling meiner ein må sjå på forbetring av vegen frå Kvinnherad til Bergen. Der er fleire strekningar som er som flaskehalsar for vanlege bilar og ikkje minst for tungtransporten. Det er daglege leveringar til fleire aktørar i Kvinnherad og bygdene langs vegen frå Bergen. Det er store køyretøy og fleire stadar er det ikkje mogleg å passere to samtidig. Strekninga opp Mundheims dalen med bakkar på kvar side vil ikkje krevje dei store økonomiske investeringane men vil gjere stor forskjell for køyringa om ein kan passerer to og to utan at den eine må stoppa. Strekninga Kilen – Holdhus er og ei strekning som bør forbetrast, den er smal, svingete og lite oversikteleg, her er ikkje plass til to og to bilar eller trailerar å passera samtidig

Med venleg helsing
Janne Hjelmeland
Dagleg Leiar
janne@rosendalutvikling.no
Tlf: 958 24 652

Vestland Fylkeskommune
Avdeling for Infrastruktur og veg (INV)

Stadlandet 30.mars 2022

Høyringsuttale til økonomisk handlings- og investeringsprogram.

Endring av planperiode for fylkesveg 620 Sandvik- Kjøde i Stad kommune, Nordfjord.

Simona Stadpipe AS er ei bedrift lokalisert på Leikanger på Stadlandet. På berre få år har vi auka antal tilsette frå ca 20 til over 50 og er stadig i vekst. Vi produserer og monterer rørsystem til landbaserte oppdrettsanlegg over heile Noreg. For å produsere treng vi råvarer i form av bl.a. plastrør. Fortrinnsvis ynskjer vi dei i lange lengder for å halde nede transportkostnader. Dette blir i dag hindra av vegstandarden på FV 620 som ikkje taklar trailer med ekstra lengd. Det same gjeld når ferdige deler skal sendast frå oss.

FV 620 er den einaste tilkomstvegen til Stadlandet med stor lastebil. Vegen er smal og stadvis veldig uoversiktleg med få møteplassar. Vi får varer kvar vekedag, opptil 3 lastebilar pr dag, i tillegg til det vi sender i frå oss.

Vi får også ein del varer frå utlandet og dei to siste vintrane har vi ved fleire høve opplevd at utanlandske transportselskap nektar å køyre FV620.

Vi opplever at flaskehalsen som FV620 er, gjer at veksten blant vår og andre bedrifter på Stadlandet blir bremsa. **Vi vil at utbetring av vegen vert flytta fram til første planperiode 2022-2026.**

Med venleg helsing

Stig Arild L. Reksnes
SIMONA STADPIPE AS

Vestland fylkeskommune
Postboks 7900
5020 Bergen

HØYRINGSINNSPEL TIL REGIONAL TRANSPORTPLAN 2022-2033 OG HANDLINGSPROGRAMMET FRÅ SOGN OG FJORDANE NÆRINGSRÅD.

Sogn og Fjordane Næringsråd har som målsetting å jobbe målretta og aktivt for mest mogeleg vegbygging og anna viktig infrastruktur gjennom heile NTP/RTP prosessen med fokus på næringslivet i Sogn og Fjordane sine behov. (vedtak i styre 20. januar 2020)

Sogn og Fjordane Næringsråd skal jobbe med:
- Departement/Storting for å prioritere og løyve midlar.
- Vestland fylkeskommunen for å prioritere til næringslivet sitt beste.
- Lokale styresmakter for å få vedtatt planar.

Fokus skal vere at flest mogelege trasear skal ha godkjende planar (kommunedelplanar/reguleringsplanar) slik at dei er i posisjon til å få løyvingar.

Det er ein viktig samanheng mellom Nasjonal Transportplan som staten har ansvaret for og Regional Transportplan som fylkeskommunen har ansvaret for og det er viktig å sjå desse planane i samanheng. Sogn og Fjordane Næringsråd har jobba mykje med Nasjonal Transportplan fram til handsaminga i Stortinget i juni i år. Her er noko av dei prioriteringane SFN har i Nasjonal Transportplan og utheva skrift på dei prosjekta som er nemnde i NTP.

Aust-Vest (RV5/RV52)
- Tunnel Hemsedalsfjellet. (Rv 52 Bjøberg – Borlaug)

Ferjefri E39
1. Storehaug - Førde **OPPSTART I FØRSTE PLANPERIODE OG FULLFINANSIERT**
2. Byrkjelo – Svarstad. Tunnel Utvikfjellet og bru i indre Nordfjord
3. Vadheim – Sunnfjord grense.

Andre strekningar:
Rv 15 Strynefjellet med arm til Geiranger **OPPSTART I 1. PLANPERIODE OG FULLFINANSIERT.**
Rv 13 Vikafjellet **OVERFØRT NYE VEIER**

I Stortingshandsaminga av NTP vart det ikkje gjort vedtak på enkeltprosjekt. Det er derfor viktigare enn nokon gong å følgje opp fleirtalsmerknadane om dei av «våre» prosjekt som har fått oppstartløyving i første planperiode. Det er også ekstra viktig å følgje opp den nye ordninga med prosjektstyring som det no skal jobbast etter. Då er stikkordet ferdige godkjende planar.

Sogn og Fjordane Næringsråd ønskjer eit tett og godt samarbeid med fylkeskommunen i dette arbeidet og ein ønskjer også eit tett og godt samarbeid inn mot neste rullering av NTP i 2025.

Merknader og kommentarar til hovuddokumentet og handlingsprogrammet i Regional Transportplan 2022-2033:

Sogn og Fjordane Næringsråd meiner at næringslivet sitt behov for trygge, effektive og opne samband må vege tungt i prioriteringane av fylkeskommunale midlar til samferdsle og anna viktig infrastruktur knytt til dette. I fylkeskommunale plandokument og høyringsdokumenta blir det vist til mange gode målsettingar men dei må konkretiserast og prioriterast i det vidare arbeidet med handlingsprogrammet.

- Vestland som det leiande verdiskapingsfylket og nasjonal pådrivar for eit regionalisert og desentralisert Noreg. (frå Utviklingsplan for Vestland). Vestland skal ha eit trafikksikkert og framtidsretta transportsystem som legg til rette for bærekraftig mobilitet og samfunnsutvikling. (frå Planprogrammet)

Frå høyringsutkastet:

- Legge til rette for å betre konkurranseevne til næringslivet i utviklinga av vegnettet. **Få oversyn over kva for vegar som er viktige for næringslivet** for å kunne få eit meir effektivt og framtidsretta transportnett for næringslivet.
- For fylkesvegnettet inneberer desse føringane at infrastrukturen må legge til rette for god mobilitet, og at **næringslivet sine behov må vere ein del av planlegginga**.
- **Reduserte avstandskostnader og auka pålitelegheit** er viktig for både godstransporten og for konkurransekrafta til næringslivet
- Legge til rette for å **betre konkurranseevne** til næringslivet i utviklinga av vegnettet.
- Sikre utvikling og innovasjon knytt til dei regionale flyrutene fram til ny kontrakt i 2028.

Sogn og Fjordane Næringsråd forventar at desse klare føringane blir konkretisert og at næringslivet sitt behov blir ein viktig del av planlegginga slik det står i høyringsutkastet. Fylkestinget må prioritere midlar til vegbygging og anna infrastruktur høgt og ein må arbeide for å auke løyvingane til vegvedlikehald for å redusere vedlikehaldsetterslepet.

- Vestland fylkeskommune må prioritere høgt samferdsletiltak som styrker næringsutvikling, vekstkraft og bu- og arbeidsområde.
- Mange bedrifter ligg langs ein fylkesveg. Transport inn og ut til bedrifter. Råvare inn og ferdige produkt ut. Vegnettet er svært avgjerande for lønsemda og arbeidsplassane.
- Sikker eksportveg for å kunne halde leveringstider.
- Framkome for tungtransport. Samanhengande strekningar for modulvogntog.
- Utbetring av flaskehalsar. Låge tunnelar og smale og svingete vegar.
- Ferjeavløysingsprosjekt. Fylkeskommunen må utnytte ordninga fullt ut.
- Rassikring. Nasjonalt ansvarsområde. Felles innsats for mest mogeleg rassikringsmidlar til vegnettet i Sogn og Fjordane. Arbeide for å auke den nasjonale rassikringspotten.
- Handlingsplanen må synleggjere sterkare konsekvensar av rassutsett og dårleg vegstandar for næringslivet.
- ÅDT kan ikkje vere viktigaste kriterium i alle samanhengar.
- Rasutsett veg er også til hinder for næringsutvikling. Arbeidspendling, nøkkelpersonell som ikkje kjem seg på jobb og busetnad m.m.
- Mindre investeringstiltak kan løyse mange utfordringar.

Det er mange bedrifter som treng betre vegstandard og trygg veg. Her er nokre døme på kvifor dette er viktig. Dette er henta frå innspel som har kome frå bedrifter til SFN.

Elkem Bremanger. (Svelgen-Indrehus)
Elkem Bremanger i Svelgen er det mest spesialiserte verket i Elkem-familien. Dei har to verdikjeder; Inokulanter og Silgrain med leveransar til elektronikk, vindmøller, sol, bil-industri og batteri.

Elkem Bremanger har om lag 220 tilsette, og ein stor del av arbeidsstokken er operatørar i døgn-kontinuerleg skift-turnus. Med den vegstandard ein har i dag freistar det ikkje med dag-pendling frå til dømes Florø og Førde. Enkelte gjer det, men det er ikkje ei løysing som er god, særleg for skiftgåande personell.

Eit grovt overslag viser at Elkem Bremanger fraktar verdiar for ca. 300 millionar kroner i året langs denne vegen. Det er både inn- og utgåande trafikk. Elkem Bremanger har inne ca. 1000 tyngre køyretøy i året som køyrer rundt på desse vegane under alle forhold og alle årstider. Dette utgjer ein stor risiko på ei allereie ulykkesutsett strekning, Det gjeld også for pendlarane til Elkem Bremanger og alle andre som pendlar til og frå Svelgen 5 dagar i veka heile året gjennom.

Brødrene Aa. Hyen-Storebru.
Brødrene Aa er verdsleiande på bygging av raske ferjer og hurtigbåtar laga av karbonfiberkompositt. Verftet ligg i Hyen og har 170 fagarbeidarar. I tillegg har bedrifta ein fabrikk i Eikefjord med om lag 50 tilsette. Det betyr at strekninga mellom Hyen og Storebru er svært viktig for den daglege drifta av Brødrene Aa både med pendling og varetransport. Dagens standar på denne vegen er svært utfordrande og ein kritisk faktor for lønsemda i bedrifta.

Brødrene Aa leverer om lag halvparten av produksjonen til eksport. Før pandemien hadde bedrifta ei omsetning på meir enn 500 millionar kroner. Frå 2016-2020 eksporterte Brødrene Aa for over 750 millionar kroner til Kina. Kommunikasjon og infrastruktur er svært viktig for at bedrifta skal være konkurransedyktige.

Rassikring av «Hopsstranda» med ein tunnel på ca. 200 meter og utbetring av nokre smale strekningar kunne gjort situasjonen betydeleg betre. Møteplassar for større bilar for å kunne fjerne ned-klassifiseringa er også veldig viktig.

Reiselivsbedrifter i Oldedalen. Fv 5724
Briksdalsbreen er eit svært viktig reisemål både på Vestlandet og nasjonalt. I eit normal-år reiser om lag 300 000 turistar til og frå Briksdalsbreen. I tillegg opplever campingplassane i dalføret ei auka tilstrøyming i sommar-sesongen. Omsetninga i bedriftene i Oldedalen er på bortimot 150 millionar kroner i eit normalår. Det passerer fleire hundre store og små køyretøy dagleg. Det blir også frakta varer til og frå Olden Brevatn heile året.

Om lag 7 km av vegen er ikkje opprusta. I turistsesongen fører dette mykje «kork», forseinkingar for turoperatørar og frustrasjon for gjester og fastbuande. Prognosane for dei komande åra syner av vi vil få ein sterk auke i både i tal bussar, privatbilar og bubilar. Meir enn 3000 turistar kan vere på besøk på same tid. Vegen er også mykje nytta av syklande m.a. frå cruise-skipa.

Oldedalsvegen er lokalveg for om lag 300 menneske og det bur om lag 60 familiar langs den ras-utsette delen av vegen. Det er svært stor frustrasjon over forslaget frå Vestland fylkeskommune der ein endrar kriteria for prioritering av rastruga strekningar. Det å blindt bruke ÅDT på vegar med svært ulik trafikkbelastning gjennom året blir heilt feil.
Tidlegare Sogn og Fjordane fylke overtok vegen vederlagsfritt mot at den skulle ras-sikrast.

Strekningsvis utbygging.
Sogn og Fjordane Næringsråd er svært positiv til det arbeid som blir gjort med fagleg grunnlag for strekningsvis utbygging. Det vil vere ein viktig føresetnad for å få til effektiv utbygging og meir veg for pengane. Det vil vere eit godt grunnlag for dei prioriteringane som skal gjerast både administrativt og politisk.
Dei strekningsvise utgreiinga som det vert arbeidd no i Sogn og Fjordane er følgjande:
- Fv.55 Sognefjellet – Vadheim
- Fv.57 Knarvik - Storehaug
- Fv.609 Førde – Askvoll - Dale
- Fv.615 Sandane – Storebru
- Kystvegen (nytt nord – sør-samband i fylket)

Sogn og Fjordane Næringsråd viser til prioriteringar i gjeldande RTP frå Sogn og Fjordane fylkeskommune som vart vedteke i fylkestinget 5.12.2017 og ber om at ein jobbar vidare med å få oppstart og realisert flest mogeleg av desse strekningane/tiltaka i RTP 2022-2033.

Kystvegen gjennom Sogn og Fjordane.
Det vart gjort endeleg vedtak på traseval for strekningane frå Gulen i sør til fylkesgrensa mot Møre og Romsdal i fylkestinget i Sogn og Fjordane i 5. desember 2017. Kystvegen er svært avgjerande for å få eit effektivt samband for næringslivet på kysten av Sogn og Fjordane. Ein viktig næringskorridor som vil auke verdiskapinga, styrke næringslivet og legge til rette auka sysselsetting i Sogn og Fjordane.

Det vart laga følgjande finansieringsplan for realisering av Svelgen – Indrehus som skal vere første byggesteg på Kystvegen Måløy-Florø:
2020 : oppstart 15 mill .
2021 : 150 mill .
Prosjektet vert fullfinansiert i åra 2022 – 2024

Dette er marginallista for prioritering av ikkje oppstarta prosjekt i Sogn og Fjordane i gjeldande RTP:
Store investeringar:
1. Fv 57 Nishammaren – Storehaug m/bru over Svesundet
2. Kryssing Nordfjorden, Tongane - Biskjelsneset
3. Fv 55 Høyheimsvik – Nes
4. Fv 614 Haukå - Myklebust
5. Fv 55 Dale sentrum i Luster
6. Fv 615 Sandane – Storebru
7. Fv 13 Røyrvikfjellet (tunnel)

Flytilbod i Sogn og Fjordane.
For næringslivet er det heilt avgjerande å ha eit godt og stabilt flytilbod til fornuftige prisar for å kunne vere konkurransedyktige med næringslivet i andre deler av landet.
Sogn og Fjordane Næringsråd ber om at ein legg til rette for å vidareutvikle rutetilbodet på dei 4 flyplassane i Sogn og Fjordane og at det skal vere FOT ruter på alle rutene på alle flyplassane.

Sogn og Fjordane Næringsråd ber om at fylkeskommunen legg til rette for pilotprosjekt på El-fly til og frå Sogn og Fjordane og at fylkeskommunen arbeider aktivt for at El-fly skal kunne nyttast frå flyplassane i Sogn og Fjordane.

Rask utbygging av forsterka energikapasitet og infrastruktur.
Sogn og Fjordane Næringsråd ber om at fylkeskommunen i samarbeid med kommunane og næringslivet legg til rette for forsterka energikapasitet- og infrastruktur for å kunne nå målsettingane om meir miljøvenlege transportløysingar. Det gjeld både for landtransport og sjøtransport. Særleg gjeld dette i viktige trafikk-knutepunkt.

Samandrag/Konklusjon
Sogn og Fjordane Næringsråd ber om at dei kommentarane og punkta som er nemnde i denne uttalen blir vektlagde i det vidare arbeidet med Regional Transportplan 2022-2033 i Vestland fylkeskommune. Sogn og Fjordane Næringsråd viser også til høyringsinnspelet som er sendt inn tidlegare.

Sogn og Fjordane Næringsråd ønskjer å bidra til at det blir mest mogeleg samferdslemidlar til prosjekta i Sogn og Fjordane og vi vil arbeide aktivt for at Sogn og Fjordane og Vestland får auka dei statlege midlane til rassikring og andre statlege løyvingar.

Sogndal/Hornindal 31. mars 2022

Yngve Hallèn
Styreleiar

Bjørn Lødemel
Dagleg leiar

Stad kystbygg AS
Nedre Sjåstad 26
6750 Stadlandet
Dagleg leiar
Raymond E. Myren

21.03.22

Vestland fylkeskommune

Høyringsfråsegn RTP

Stad kystbygg AS vil med dette melde at tida er inne for å framskunde ei kraftig oppgradering av vegstrekninga på FV 620 Sandvik-Kjøde. Denne vegen er med si elendige forfatning ei formidabel propp i utviklinga av Stad kommune ytre del. Eitt køyrefelt utgjer heile køyrebana og er ikkje eigna for tungtransport. Skal to trailarar vere uheldige å møtest må ein rygge langt. Dette er svært krevjande særskilt vinterstid. Næringslivet har utvikla seg raskt dei siste åra, og vegen er høgt belasta med stadig meir tungtrafikk.
I samband med utbygginga av Stad skipstunnell vil dette prosjektet lande inn i kategorien «meir veg for pengane». Å kople desse prosjekta vil føre til ein god synergi. Tiltaket vil syne seg å vere heilt naudsynt med tanke på den utviklinga som vil kome med vesentleg høgre belastning på vegnettet.

Stad kystbygg AS er ei bedrift som satsar på foredling/tilverking av materialar frå innlandet. Ferdige produkt vert så skipa ut med båt til lokasjjonar langs kysten. Pr. Dags dato har vi kontrakt på over 60 dagsturhytter til Vestland og Rogaland fylkeskommunar. Ein bør få til eit vegnett som kan tillate modulvogntog heilt ut til Leikanger på Stadlandet.

Industriområdet på Leikanger Stadlandet treng eit skikkelig kaianlegg. Då vil ein kunne sluse ut mykje gods til sjø. Denne kaia er ferdig regulert inn i reguleringsplanen for industriområdet. Den må også realiserast med steinmassar frå skipstunnellen. Dette er også planlagt slik vi forstår.

Med satsing på desse områda kan vi få eit Kinderegg:

- Meir veg for pengane.
- Meir gods på kjøl.
- Meir effektiv transport og kopling mellom veg/sjø.

Ein bør også legge meir til rette for gods på hurtiggåande fartøy langs kysten.

Vestland fylkeskommune
Avdeling for infrastruktur og veg Stadlandet 12.03.2022

Høyringsuttale til økonomisk handlingsprogram- og investeringsprogram.

Endring av planperiode for fylkesveg 620 Sandvik- Kjøde i Stad kommune, Nordfjord.

Stadlandet bedriftsforening representerer 44 bedrifter i Stad kommune i Nordfjord, i tidlegare Sogn og Fjordane. Næringsliv og befolkninga i Nordfjord har ei stor utfordring med fylkesveg 620 Sandvik-Kjøde ei strekning på berre 18 km men med svært trafikkfarleg standard!

Denne vegstrekninga har ein standard som ikkje er forsvarleg med dagens trafikkgrunnlag. **Vegen gjev store hindringar for næringslivet.** Stadlandet er ein turistdestinasjon i verda og det oppstår mange farlege situasjonar på strekninga dagleg. Vegen har som kjent berre ei kjøyrebane, mange stader manglande sikt og få møteplassar.

Vegvesenet har for lengst starta opp med planlegging av vegstrekninga. Eigen rapport er laga av Vegvesenet vinter 2022.

I Dykkar handlingsprogram og investeringsprogram er denne vegstrekninga plassert **i kap. 5 Andre Store Vegprosjekt, ref.punkt 5.6.6.** prosjekt med mogleg oppstart i perioden 2027-2033. Dette er ikkje eit fornuftig alternativ å nytte siste planperiode for denne vegstrekninga. **620 må flyttast fram til fyrste planperiode 2022- 2026.**

Det haster med å få gjort noko med denne vegstrekninga og det er nyled vedteke nye store offentlege forutsetningar som gjev rom for endra prioritet i planperiode for fylkesveg 620.

Kvifor skal vegstrekninga flyttast fram til oppstart i 1. planperiode:

- **Pkt. 5.8 Porteføljgjestyring gjennom investeringsprogrammet : Forhold som tilseier at det bør gjerast endringar i rekkjefølgja på prioriteringane:**
- **Endringar i ytre rammeføresetjingar som t.d. utbygging av ny statleg infrastruktur som Stad skipstunell med tiltakshavar/byggherre Kystverket (statleg direktorat).**
- Stad Skipstunell vil bli bygd i umiddelbar nærleik av fylkesveg 620.
- Arbeidet med oppstart av skipstunellen er 2023/ 2024 og byggeperiode med ferdig tunell 2026.
- Arbeidet med ny statlig infrastruktur gir Vegvesenet tilgang på gratis steinmasse i umiddelbar nærleik av trase 620 i byggeperioden.
- **Mer veg for pengane** vil kunne bli resultatet med oppstart i 1. planperiode.
- Store reduserte kostnader i vegprosjektet ved tidlegare oppstart og framdrift.
- Planlegging er kome svært langt i dette prosjektet, vegen har vore under planlegging i tidlegare Sogn og Fjordane i over 20 år.
- **Vegen er svært trafikkfarleg for biltrafikk og for mjuke trafikantar som nyttar vegen dagleg.**
- Skuleveg.
- **Vegen har dei siste 10 åra fått ei stor auke i trafikkgrunnlaget.**
- Ingen andre tilkomstvegar til Stadlandet / Ytre Nordfjord for buss/lastebil.
- Uråd for trailer (ekstra lengd) å kjøyre strekninga.
- Stadlandet er ein viktig turistdestinasjon.
- Heilårsturisme.

- Skipstunellen vil vere ei verdsnyheit og prosjektet har alt skapt stor internasjonal interesse - vil bli eit stort turistmål. Auka trafikk på strekninga
- **Hindrar utvikling av næringslivet redusert tilkomst import/eksport av varer**

Vestland fylkeskommune må bruke moglegheita bygging av Stad skipstunell gir for tilgang til gratis steinmasse og sjå desse viktige prosjekta i naturleg samanheng. Mer veg for pengane til fylkeskommunen vil bli resultatet av ei endring av planperiode for FV. 620 fram til 2022-2026.

Kystverket, Stad kommune og Fylkeskommunen hadde i november 2021 møte i saka og ved ei endring av prioritering, vil prosjektet stå sentralt for ei utbygging med reduserte kostnader. Ei slik endring vil medføre store Miljømessige reduksjonar i utslepp (mindre transport av masse) gjenbruk av steinmasse og samfunnsnytte i utbyggingsprosjektet. Alt dette til stor fordel for miljøet, staten/byggherre og fylkeskommunen.

Felles utbygging av desse viktige samfunnsprosjekta vil såleis vere ein «vinn vinn situasjon» for alle parter ikkje minst næringslivet og befolkninga i Nordfjord.

Stadlandet bedriftsforening
styret
12.03.2022

Fra: Rolf Kristian Jacobsen[ro-kri-j@online.no]
Sendt: 21.03.2022 20:20:29
Til: Vestland fylkeskommune[post@vlfk.no]
Tittel: RTP

Høringsuttalelse til økonomisk handlingsprogram-og investeringsprogram

Stadlandet Pensjonistlag, med over 80 medlemmer, anbefaler på det sterkeste at fylkesveg 620 endres fra planperiode 2022 – 2027. Vi har kviet oss i over 50 år til å kjøre den farlige vegen.
Selje kommune har utarbeidet en plan som delvis følger eksisterende veg. Denne planen viser også en forholdsvis dyr tunnel. Vi mener at man kan unngå å opparbeide tunnelen ved å heve vegbanen over de ekstremt vanskelige parsellene ved Stokkeneset. På denne måten vil man få redusert grunnerverv og mest mulig veg for pengene. Vegen Kjøde Sandvik starter ved skipstunnelen, det er klart at man må benytte gratis steinmasse til oppbygging av vegen. Det må snarest meldes inn behov for steinmasser til Kystverket. På den måten vil det spare miljøet ved å unngå å sprenge ut store mengder fjell på strekningen.

Å.d.t vil helt sikkert øke betraktelig når tunnelen åpner. Turist trafikken er også sterkt økende. Vårt behov for endelig å få en brukbar veg er avgjørende for vår trygghet.

Med vennlig hilsen

Stadlandet Pensjonistlag

Fra: Liv Astrid Myhre Ytrøy[livastrid15@gmail.com]
Sendt: 26.03.2022 09:02:44
Til: Vestland fylkeskommune[post@vlfk.no]
Kopi: Guri Finne Sognnæs[Guri.Finne.Sognnes@vlfk.no];Terje Vidar Hoel[Terje.Vidar.Hoel@vlfk.no];
Tittel: Regional transportplan 2022-2023

Til Vestland Fylkeskommune.

Uskedal utvikling-trafikksikringsgruppa.

Vi er ei nyetablert gruppe som arbeider for trafikksikring i bygda. Gruppa har 6 medlemmer, desse er:
Egil Myhre, repr.frå Uskedal utvikling.
Magne Eik
Anne Karin Myhre
Helge Nævdal
Astrid Kristoffersen Berli
Liv Astrid Myhre

Vårt innspel
til regional transportplan gjeld FV 500 Uskedal bru til svingen sør for Børnes Industriområde

Gruppa meiner att denne vegstrekningen svarer til både mål og delmål for Vestland Fylkeskommune sin regionale transportplan og strategi for mjuke trafikanter.

Gruppa har tidligare hatt møte med Kvinnherad Kommune og Vestland Fylkeskommune og legg ved referat frå dette møtet, der kjem det fram att alle er enige om att dette er ein svært farlig vegstrekning. Ber derfor om att dette blir tatt med og prioritert i planen.

Legg også ved ett brev, samt kartutsnitt som vi har sendt til Kvinnherad Kommune der vi har presisert dei farligaste punkta på strekningen.

Liv Astrid Myhre
for Uskedal Utvikling, trafikksikringsgruppa.

Referat frå møte om trafikktrygging Uskedal bru - Mørkevågen

Regional transportplan 2022-2033 Vestland fylkeskommune
post@vlfk.no

Dale 01.04.2022

Vaksdal Næringsselskap AS
post@vnsas.no
Vaksdal Næringsråd
boris.groth@gmail.com

Fråsegn Vaksdal Næringsselskap AS og Vaksdal Næringsråd RTP 2022-2033

Vaksdal Næringsselskap AS har Vaksdal kommune som majoritetseigar og jobbar med næringsutvikling i Vaksdal kommune. Vaksdal Næringsråd er omlag femti verksemder med kring femhundre tilsette i Vaksdal kommune.

Næringsinteressene i Vaksdal kommune er nøgde med jobben fylkeskommunen gjer med å setja K5 høgast oppe på prioriteringslista over statlege samferdsleprosjekt i fylket. Me ser at dette forpliktar fylkeskommunen sjølve som vegeigar i Vaksdal kommune. Skal næringslivet i Vaksdal kommune få fullt utbytte av K5 Arna-Stanghelle så treng me næringsareal og det har kommunen lite av forutan langs med fylkesvegane. Då må infrastrukturen frå fylkeskommunen utbetrast!

Næringane stør framlegget til Vaksdal kommune om å prioritere fylkesveg 569, men òg oppjustere tunellhøgder på fylkesveg 5400 Dale-Bergsdalen. Samstundes vil me vektleggje fylkesveg 5408 frå E16-Vaksdal Mølle. Tungtransporten som må gå på vegen er gjennom bustadområde og har dessverre vist seg å vera trafikkfarleg. Her igjen vil knutepunktutvikling med ny trasé for jernbane og stasjon vera viktig at infrastrukturen fylgjer med, og det er Vestland fylkeskommune sitt ansvar.

Næringsliv i Vaksdal vil halda fram at K5 Arna-Stanghelle er stipulert å ha kostnad på kr 26,4 mrd og det er 60 gonger eit årleg kommunebudsjett for Vaksdal. Skal ein få mest mogleg ut av klimavenleg transport som Bergensbanen utgjer må ein bygga ut tilstøytande infrastruktur, og dei einaste me kan støtta oss på er Vestland fylkeskommune. Me vil halda fram at utbetring av fylkesvegane i Vaksdal ikkje vil føra til trafikkvekst i Bergen, men bidra til lokal utvikling. Til Bergen drar me med tog!

Boris Groth (s)
Vaksdal Næringsråd

Vidar Skeie (s)
Vaksdal Næringsselskap AS

Varaldsøy Bygdelag 30. mars 2022

Til

Vestland fylkeskommune

Vestland Fylkeskommune arbeider no med Regional Transportplan og har då i samband med dette arbeidet bede om å få innspel til det økonomiske handlingsprogrammet – utklipp under frå Vestland fylkeskommune si nettside

- Vestland fylkeskommune ber kommunane gjere ei vurdering av moglege konkrete samarbeidsprosjekt med framlegg til spleiselag for finansiering. Vidare ber vi om innspel til korleis ein kan få mest mogleg for pengane for konkrete framlegg til prosjekt.

Varaldsøy bygdelag i Kvinnherad kommune har jobba for å få nytt ferjstø på Varaldsøy til sørspissen av øya (skjelnesodden) i over 30 år og i samband med det ein av pådrivarane for å å få flytta ferjestøet på Løfall inn til Årsnes. Dette for å få eit framtidsretta ferjesamband – *få eit trekantsamband på 'ei rett linje'*: ***Gjermundshamn – Varaldsøy – Årsnes.***

Me har dessverre ikkje opplevd noko særskilt hjelp frå kommune eller fylkeskommune for å få dette prosjektet realisert, sjølv om kommunestyre godkjende kommunedelplanen i kommunestyret 20.03.2014 – sjå vedlegg 2 (kommunikasjon mellom kommune og bygdelaget). Vart også sagt ja frå KURE-utvalet (dåverande HFK) som var på synfaring i februar 2014.

Etter at kommunedelplanen vart godkjent mars 2014, så opplever me at kvinnherad kommune og fylkeskommune ikkje har kome til einigheit med omsyn på å få realisert dette prosjektet. **Me vil berre kort nemna kor viktig dette er, ikkje berre for Varaldsøy men også for heile sambandet ved at ein får ei betydeleg effektivisering av sambandet med kortare seglingsrute (ca 30 % innkorting når ferja skal krysse fjorden med stopp på Varaldsøy) – spes viktig no når ein går over til eletriske ferjer og når ferja skal fungere som beredskap for oss på Varaldsøy. PS ! Ferjestøet på Varaldsøy er pr. i dag for lite for nye store ferjer**

Varaldsøy bygdelag vonar at fylkeskommunen kan vera ein pådrivar for dette prosjektet då det også vil vera eit viktig ferjesamband i lang tid for riksvegnettet mellom Bergen og Odda//Haukelivegen.

Helsing

Varaldsøy Bygdelag

Styret

1.

Fra: Trond Sætereng[trond.saetereng@kvinnherad.kommune.no]
Dato: 16.09.2014 13:04:39
Til: post[post@kvinnherad.kommune.no]
Tittel: FW: Reguleringsplan for ny ferjekai i Skjelnesodden

Til registrering. Tormod som saksbehandlar

Med helsing
Trond Sætereng
Rådmann
Tlf +47 916 67 062

Fra: Åkre, Per A [mailto:Per.Arne.Akre@marineharvest.com]
Sendt: 15. september 2014 17:32
Til: Synnøve Solbakken; Trond Sætereng
Kopi: Kårstad, Øystein
Emne: Reguleringsplan for ny ferjekai i Skjelnesodden

Hei !

Slik det kan sjå ut no er saka om kven som skal utføra reguleringsplan for ny ferjekai i Skjelnesodden blitt ein kasteball mellom
Kvinnherad kommune og Fylket. Kvinnherad kommune skulle løyva 200 000 kr i tillegg til dei midlane som var til overs etter at
Kommunedelplanen var ferdig. Desse pengane skulle så over til Fylket som skulle utføra reguleringsplanen og kosta det som manglar av pengar
for fullfinansiering av planen.
No uttalar Fylkesdirektør Håkon Rasmussen at det er Kvinnherad kommune som skal stå for planarbeidet og i tillegg få inn analyse for vind og straum.

Varaldsøy bygdelag ynskjer informasjon om kva Kvinnherad kommune har gjort og vil gjera med denne saka.
Tilbodet frå Varaldsøy bygdelag om forskotering av inntil kr 500 000 står fortsatt ved lag. Det er svært viktig at me kjem vidare med denne saka og
at planarbeidet kjem i gang så fort som råd.

Mvh
Varaldsøy bygdelag
v/Per Arne Åkre

This e-mail sent from the company specified above and any attachment are confidential and may be privileged or otherwise protected from disclosure. It is solely intended for the person(s) named above. If you are not the intended recipient, any reading, use, disclosure, copying or distribution of all or parts of this e-mail or associated attachments is strictly prohibited. If you are not an intended recipient, please notify the sender immediately by replying to this message or by telephone and delete this e-mail and any attachments permanently from your system. It is not guaranteed that emails or attachments are secure or error or virus free.

2.

Kvinnherad kommune
Rådmannen
Samfunnsutvikling

Rosendalsvegen 10
5470 ROSENDAL
Tel: 53483100
Fax: 53483130
Org. nr: 964 967 636
Bankgiro: 3460.07.00083
post@kvinnherad.kommune.no
www. kvinnherad.kommune.no
facebook.com/kvinnherad

Hordaland fylkeskommune
Postboks 7900

5020 Bergen

MOT

Saksbehandlar	Tlf. direkte innval	Vår ref.	Dykkar ref.	Dato
Tormod Fossheim	**53483266**	**2013/252-85**		**28.09.2014**

Reguleringsplan for ny ferjekai Varaldsøy m.fl.

Kvinnherad kommunestyre godkjende den 20.03.2014 kommunedelplan for ny ferjekai Varaldsøy med følgjande vedtak:

Kvinnherad kommunestyre vedtek med heimel i plan- og bygningslova § 11-15 kommunedelplan for ferjekai Varaldsøy. Det er ikkje varsla motsegn til noko del av planforslaget slik det ligg føre og kommunestyret kan såleis eigengodkjenna planen.
Vedtaket vert gjort på følgjande vilkår:
1. Alternativ 2 med begge variantar (2a og 2b) vert gjort gjeldande. Alternativ 1 går ut av planen.
2. Ved utarbeiding av reguleringsplan for tiltaket skal det avgjerast om det er alternativ 2a eller 2b som er mest tenleg.
3. I detaljreguleringsplan for tiltaket kan kommunen godta forenkla tekniske løysingar så lenge tryggleik, miljøomsyn og kapasitet får tilfredsstillande kvalitet.
4. I reguleringsplanen skal det leggjast vekt på avbøtande tiltak og å dempe konflikt med dokumenterte naturverdiar, friluftsinteresser og næringsinteresser. Eit større areal enn det som er bandlagt i kommunedelplanen kan gå inn i reguleringsplanen for å sikra dette.
5. Ved endeleg vedtak av reguleringsplan skal kommunedelplanen si bandlegging av areal opphevast.
6. Finansiering av reguleringsplanarbeidet skal vurderast ved budsjettrevisjonen våren 2014, og rådmannen skal starta arbeidet med utarbeiding av reguleringsplan snarast mogleg etter at dette arbeidet er fullfinansiert.

Vedtaket vart formelt oversend dykk i brev av 16.09.2014.

I fylkesutvalet 28.08.2014, svara fylkesordføraren følgjande på spørsmål frå Bente Bondhus vedkomande reguleringsplan for ny ferjekai Varaldsøy:

«Det er Kvinnherad kommune som er planmynde for ferjeleie på Varaldsøy, kommunen vil difor gjera vedtak om plan.»

Rådmannen i Kvinnherad er samd med fylkesordføraren i at kommunen er planmynde og skal gjera planvedtak for ein reguleringsplan, men er av den oppfatning at det er vegeigar, Hordaland fylkeskommune, som bør stå for *utarbeidinga* av reguleringsplanen.

I tråd med dette, og pkt 6 i godkjenningsvedtak til kommunedelplanen ovanfor, vedtok Kvinnherad kommunestyre i budsjettrevisjonen 2014 å løyva kr 200.000 som *tilskott* til planarbeidet.

Varaldsøy bygdalag har i tillegg vedteke å forskottera kr 500.000 til planarbeid for ny ferjekai Varaldsøy. Denne tilsegna står framleis unytta.

Kvinnherad kommunestyre godkjende vidare den 20.03.2014 kommunedelplan for Fv48, kote 70, Løfallstrand. Også her meiner rådmannen at reguleringsplanarbeidet bør styrast av Hordaland fylkeskommune som vegeigar, og kommunestyret har løyvd tilsvarande tilskott stort kr 200.00.

I samsvar med Kvinnherad kommunestyret sitt budsjettvedtak og løyvingar, oppmodar rådmannen med dette fylkeskommunen om å be Hordaland vegkontor utarbeida reguleringsplan for ny Varaldsøy ferjekai og ny fv 48 på kote 70, Løfallstrand.

Vi bed om ei rask tilbakemelding slik at rådmannen eventuelt kan leggja inn i sitt budsjettframlegg for 2015, at tilskottsmidlane til dei 2 prosjekta vert vidareførte!

Med helsing

Tormod Fossheim
verksemdsleiar

Brevet er godkjent elektronisk og har derfor inga underskrift.

Kopi til:
Rådmannen v/Kjell Odd Nygård

3.

Varaldsøy Bygdelag bed Rådmannen om ferjehjelp

Tysdag 14. oktober las me i grenda eit interessant referat frå eit møte kommuneleiinga hadde med statnett. Kvinnherad kommune jobbar hardt for ei betre tilknyting til E39 og spør derfor Statnett om hjelp. Varaldsøy Bygdelag støttar dette arbeidet og meiner at ein her kjem med kreative innspel for å få fortgang i denne viktige samferdselssaka.

Med omsyn på det me les i referatet frå dette møtet, så ynskjer Varaldsøy bygdelag å spørja rådmannen/politisk leiing om hjelp med å få fortgang i arbeidet med ferjesambandet nord i kommunen. Me vil gjerne visa til nokre korte sitat frå avisinnlegget, fordi rådmannen kjem med betraktningar som dei aller fleste i distrikts-norge vil vera samde i. Sitat 1 *: Av og til opplever vi som vertskommune for storsamfunnet sine behov, at vi yter og yter og får lite igjen*. Sitat 2 *: ...., men viss vi berre står og bukkar når storsamfunnet kjem og legg beslag på ressursane våre, så blir det det litt feil det òg*. Sitat 3 : *For 10-15 år sidan var det viktig for kvinnherad å bli den største oppdrettskommunen i landet, men no er ikkje det så stas lenger, meiner rådmann Trond Sætereng.*

Kan me tenkja desse tankane på eit lokalt nivå òg ? Kan me tenkja tanken "vertsbygd" vs kommunen "sentralt" ? Me trur at mange i "utkantbygdene" kanskje får den same kjensla når det kjem til korleis ein prioriterer i ulike samanhengar kommunalt. Me vonar "kommunen" ser at me ynskjer å bidra, men me ynskjer òg å få "litt attende".

Me vil tru at dei aller fleste av oss vil vera einig i at ein kommune td burde få meir at for å leggja til rette for oppdrettsnæringa (td arealavgift). Men me må ikkje gløyma at oppdrettsnæringa er den største eksportnæringa Norge har når ein ser bort frå oljenæringa, slik at me får tilbakeført midlar over statsbudsjettet. Kanskje ein burde fått meir (lang debatt), men me har i Norge lang og god tradisjon for å dela godene i landet. Dette spørsmålet er vel og ei oppgåve for lokalpolitikarar å ta med sine leiarar sentralt, kva som er "rett fordelingsnøkkel" ? Me vil tru at rådmannen, tross alt, er glad for dei arb.plassane ein har og dei ringverknadane som oppdrettsnæringa gjev oss lokalt ? Eit mangfold av ulike bedrifter og næringsverksemder er vel med på å styrka økonomien og gjer kommunen meir robust for å klara å oppretthalda dagens tenestenivå/ få til ev. vekst ?

Varaldsøy Bygdelag vil derfor "utfordra" og spørja rådmannen / politisk leiing om hjelp til å få fortgang i arbeidet med reguleringplan for ny ferjekai på Varaldsøy. Slik det no ser ut for oss (lite har skjedd etter godkjenning av kommunedelplan for eit halvt år sidan), så er me redd at saka berre vert ein "kasteball" mellom kommune og fylke (dårleg resursbruk). Slik me forstår vedtak (pkt. 6) i kommunestyre 20.03.2014, så skal rådmannen starta arbeidet med reguleringsplan snarast mogleg etter full-finansiering.

Kanskje me skulle tenkja litt på mottoet "by og land, hand i hand".....kanskje det ville gje den avsluttande "kommentaren" nederst på ark/dok i skriv frå kommunen "nytt liv". Sitat : *-fellesskap og trivsel – utvikling og vekst.*

Varaldsøy Bygdelag, V/ Øystein Kårstad

19.10.2014

4.

Varaldsøy Bygdalag v/Øystein Kårstad

Viser til epost dagsett 19.10.2014. De har interessante betraktningar og vi er samde med dykk i at vi må akta oss slik at saka om reguleringsplanen ikkje vert ein kasteball!
Som de er kjende med, har vi sendt brev til fylkeskommunen og bede om ei avklaring frå dei kven som skal driva reguleringsplanarbeidet. Vi har purra på svar, og forventar dette snart.
Vi vil også leggja brevet dykkar fram for *Komite for næring og samferdsle* som kommunestyret har oppnemnd som arbeidsgruppe for Kvinnheradsspakken. (Sjå behandling i Kvinnherad kommunestyre 25.09.2014). I løpet av våren 2015 skal komiteen leggja fram sak for kommunestyret vedkomande prioritering og finansiering av vegprosjekt i Kvinnherad. Ferjekai Varaldsøy vil få ein sentral plass i dette arbeidet!

Med helsing
Tormod Fossheim
Verksemd for samfunnsutvikling
leiar

19.11.2014

Fra: Atle Nygård[atnygaa2@varehuset-rosendal.no]
Sendt: 31.03.2022 17:21:19
Til: Vestland fylkeskommune[post@vlfk.no]
Tittel: RTP

Hei!

Ynskjer å koma med eit innspel til regional transportplan.

Føreslår at det vert sett av midlar til utbedring av parseller på vegen mellom Kvinnherad og Bergen. Nærare bestemt ynskjer vi at strekningen Gjermundshamn til Holdus skal prioriterast i forhold til punktvis utbedring. Det er ynskjeleg at hovedfokus vert sett på Mundheimsdalen der vegen er smal og ein kan få mange meter utbetra veg for pengane.
Dette fordi ei utbetring der vil innebera lite fjerning av fjell, men heller utfylling.

Håpar dette kan prioriterast.

Med venleg helsing
Varehuset Rosendal
Atle Nygård

Høylandsbygd
Bygdalag

Mars
2022

FV5048: Høylandsbygdvegen

Innspel til økonomisk handlingsprogram og investeringsprogram i regional transportplan 2022-2033 for Vestland Fylkeskommune

Sammendrag

Høylandsbygd Bygdalag ynskjer med dette å komme med innspel til økonomisk handlingsprogram og investeringsprogram i regional transportplan 2022-2033 for Vestland Fylkeskommune.

Innspelet gjeld utbetring av fylkesveg 5048 «Høylandsbygdvegen» på Halsnøy i Sunnhordland.

Me vil i dette dokumentet beskrive:
- Samfunnsmessige endringar som medfører stor auke i passasjertrafikk, både skuleskyss og generelt.
- Stor aktivitet ved industriområda i Høylandsbygd, som medfører stadig aukande tungtransport.
- Den dårlege vegsituasjonen, med ein beskrivelse og foreslått prioritering av dei verste strekningane.

Kombinasjonen av stadig aukande passasjer- og tungtrafikk, og dårleg vegstandard med mange smale og uoversiktlege strekningar, medfører eit kritisk behov for utbetring av vegen med tanke på trafikktryggleik og vidare satsning og utvikling av den maritime industrinæringa, slik at ein kan sikre viktige arbeidsplassar i bygda.

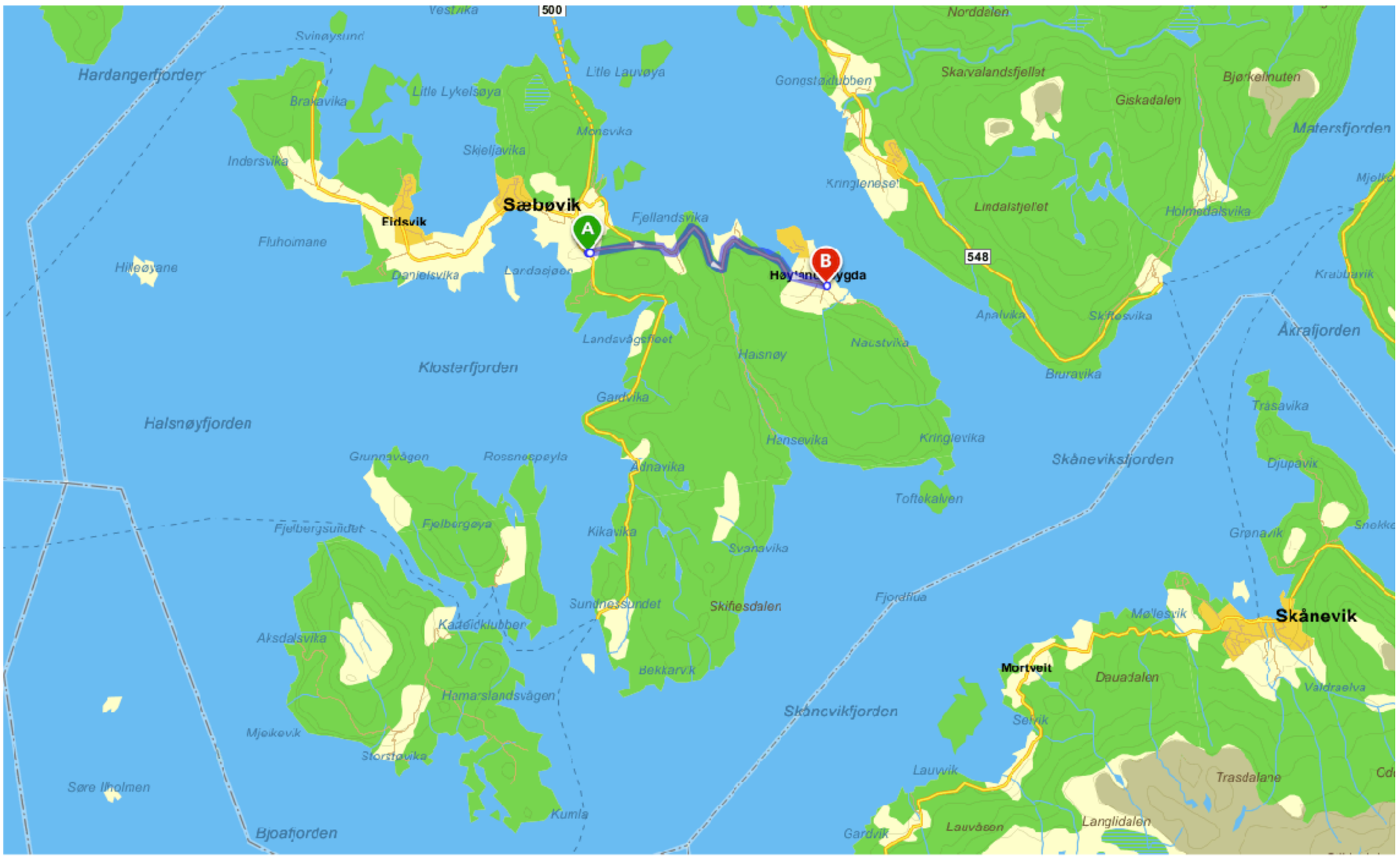
Høylandsbygd Bygdalag ber derfor om av Vestland Fylkeskommune prioriterer utbetring av Høylandsbygdvegen i førstkommande budsjett og økonomiplan for 2023-2026.

Høylandsbygd, 31. mars 2022

Arne Bjørnevik
Styreleiar, Høylandsbygd Bygdalag

FV5048: «Høylandsbygdvegen»

Høylandsbygdvegen er lokalisert på Halsnøy i Sunnhordland, og strekkjer seg frå Landamarka Kryss til Postbrekko i Høylandsbygd, ein avstand på rundt rundt 5,3 kilometer.



Samfunnsmessige endringar

Høylandsbygd har dei siste tiåra opplevd ein samfunnsmessig utvikling som så mange andre bygder rundt omkring i landet. Barneskulen vart nedlagt i 2011, nærbutikken i 2019 og nå siste barnehagen i 2020. Det medfører i praksis at for alle tjenester innbyggjarane skal benytta seg av så må ein nå køyra ut av bygda, noko som har ført til ein stor auke i persontrafikken langs Høylandsbygdvegen.

Dei viktigaste tjenestene finn ein ikkje nødvendigvis så langt borte, men alle via Høylandsbygdvegen:

- Daglegvarer finn ein på Sæbøvik - 7,5km, eller Husnes - 14,5km
- Andre butikkar finn ein hovedsakleg på Husnes - 14,5km, eller Stord 16,5km + 45min ferjereise
- Barneskule (Halsnøy Skule) finn ein i Eidsmarka - 10,7km
- Ungdomsskule (Øyatun Skule) finn ein på Sæbøvik - 7,8km
- Vidaregåande skule (Kvinnherad Vidaregåande Skule) finn ein på Husnes - 13,5km
- Aldersheim (Halsnøytunet) finn ein på Sæbøvik - 7,1km
- Legekontor (Halsnøy Helsesenter) finn ein på Sæbøvik - 7,1km
- Tannlege (Halsnøy Tannklinikk) finn ein på Sæbøvik - 7,5km
- Kommunale tjenester (Rosendal Rådhus) finn ein i Rosendal, 42,5km
- Kvinnherad Politistasjon finn ein på Husnes, 15,2km
- Kulturelle tilbod (Halsnøy Samfunnshus) finn ein på Sæbøvik - 7,2km, og Husnes Kulturhus - 14,9km
- Aktivitetar og kulturtilbod for barn- og unge foregår nesten utelukkande i tilknytning til skuleanlegga

Sjølv om samfunnet har endra seg, så har det i den samme perioden våre tilnærma ingen utvikling av veginfrastrukturen. Det har årleg våre fleire ulykker med kollisjonar og utforkøyringar langs vegen, og også ei dødsulykke langs strekninga. Eit anna moment er alle mjuke trafikantar langs vegen. Spesielt gjeld dette arbeidspendlarar på sykkel langs heile strekninga, samt mosjonistar i form av fotgjengarar som går mykje mellom Høylandsbygd og Langaneset.

Industriområda i Høylandsbygd

I Høylandsbygd har ein ei maritim industriklynge med eit industriareal på den sørlige delen av Hillestadvågen, og eit på den nordlige siden på Røysaneset.

- Barge Invest AS - industribasen på Hillestadvågen, holdingselskap for Norwater, Eide Bygg & Anlegg m.m.
- Røysaneset Industribase AS - eine halvdel av industribasen på Røysaneset
- Halsnøy Industribase AS - andre halvdel av industribasen på Røysaneset
- Norwater AS - produsent av ferskvanns- og sikkerhetsystem for maritim næring
- Tronds Marine Services AS - maritime tjenester innen tungløft, transport, tauing, lekterar, berging m.m.
- Halsnøy Dokk AS - skipsverft med tørrdokk for service, ombygging, klassing av skip og arbeidsbåtar.

Det er for tida stor aktivitet og gode utsikter for alle bedriftene, noko som innebærer mykje tungtrafikk med leveransar til og frå. På deler av Høylandsbygdvegen er ein nede i ein bredde på 4,25-4,40 meter, og stadvis er det uoversiktleg og dårleg sikt, noko som nesten dagleg medfører farlege situasjonar. Når ein personbil med 2 meter bredde møter ein lastebil/semi/buss på 2,55 meter bredde, så må ein både stoppe og eventuelt rygge. Endå verre er det når to store køyretøy møter kvarandre.

På Røysaneset er det nå ein langsiktig og kapitalsterk eigar i Alsaker-konsernet som har store planar for utvikling av industriarealet. Konkret foreligg det nå planar om planering av rundt 20 dekar nytt industriareal ved å skyta ut 128.000m3 med steinmassar tilknytt området. Konkret kva det nye planerte arealet skal benyttast til er ukjent, og det er også ukjent om steinmassane, eller deler av dei, skal benyttast til vidare utfylling i sjø - noko som potensielt kan auke arealet ytterlegare. Det er imidlertid ikkje unaturleg å forvente at aukt areal, utvikling og satsning vil føra til ytterlegare auke i tungtrafikken langs Høylandsbygdvegen.

Høylandsbygd Bygdalag meiner det er kritisk med utbetringar for å sikre trafikktryggleiken til alle som ferdast langs vegen, samt for å sikre vidare utvikling av den maritime industrien som er så viktig mtp. arbeidsplassar.

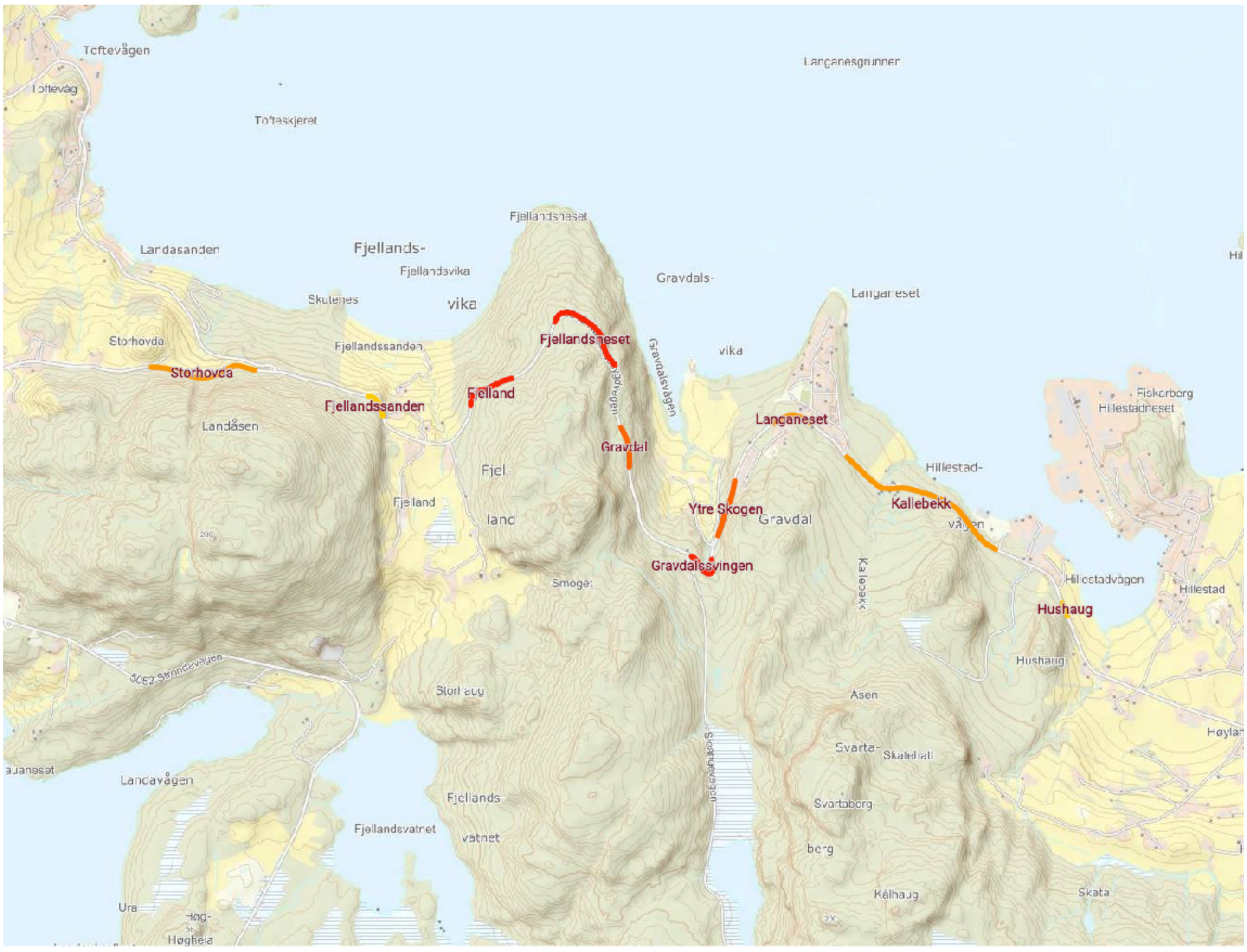
Høylandsbygdvegen - dei mest utfordrande strekningane

Me har kartlagt og vil på dei neste sidene beskrive det me meinar er dei mest utfordrande strekningane langs Høylandsbygdvegen. Dei fleste av desse strekningane går gjennom ubebygd terreng og utmark, slik at utbetring av vegen etter vårt skjønn vil være relativt ukomplisert. Stort sett går vegen gjennom skrått terreng, og ved utretting og utbetring av vegtrase er det antatt at utskotne steinmassar frå oversida av vegen kan benyttast til utfylling på nedsida.

Vår kartlegging og prioritering av dei 10 mest utfordrande strekningane resulterer i følgjande liste:

1. **Fjelland** - strekning på rundt 150 meter med veldig smal og uoversikteleg veg
2. **Fjellandsneset** - strekning på rundt 260 meter med smal og uoversikteleg veg
3. **Gravdalssvingen** - krevjande 180 grader sving for tunge køyretøy, samt farleg vegkryss mot Røo/Sjøvangen
4. **Ytre Skogen** - strekning på rundt 160 meter med veldig smal veg, høgt berg på eine sida, stup på andre sida
5. **Gravdal** - strekning på rundt 115 meter med smal og uoversikteleg veg
6. **Kallebekk** - strekning på rundt 520 meter med smal og uoversiktleg veg, mange fotgjengarar i vegbanen
7. **Storhovda** - strekning på rundt 300 meter med smal og uoversiktleg veg, utsatt for is og glatte på vinterstid
8. **Langaneset** - feildosert sving, med slitasje og utsig
9. **Fjellandssanden** - uoversikteleg sving, utsatt for is og glatte på vinterstid
10. **Hushaug** - større steinblokk som held på å sige ut i vegbanen

Vedlagt under er eit kartutsnitt som gir eit oversiktsbilete av dei nemnte strekningane:



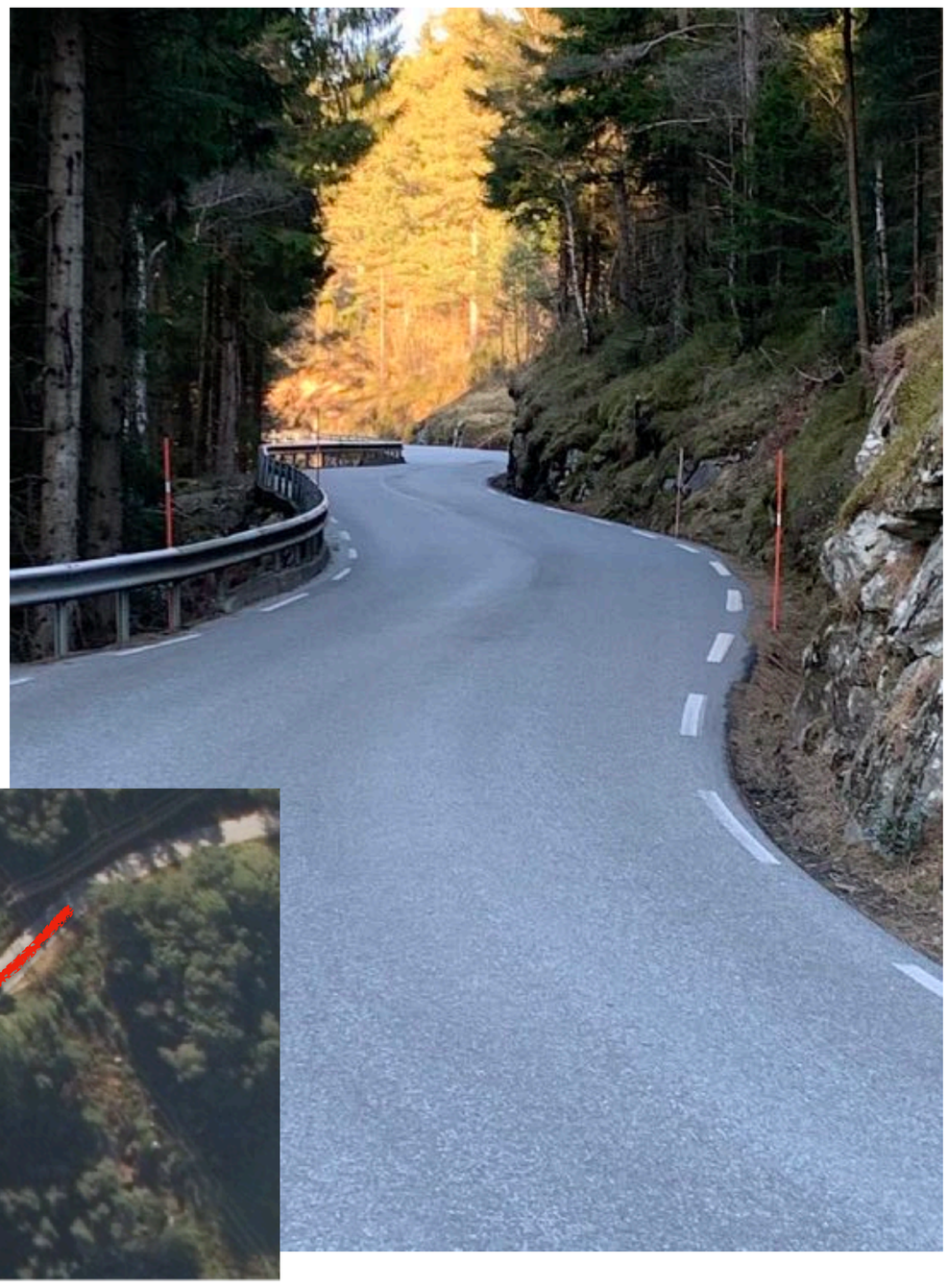
Forutan desse topp 10 prioriterte strekningane er det også verdt å nevne dei ulike bekkeløpa langs strekningen, der det er usikkerhet rundt om desse er dimensjonerte og i stand til å håndtere både dagens- og fremtidig auke i tungtransporten. Bekkeløpene ved Hillestad, Kallebekk, Gravdal og Fjelland burde alle vært utredet, og spesielt kanskje sistnevnte som viser tegn til utsig.

1. Fjelland

Strekning på rundt 150 meter med veldig smal og uoversikteleg veg frå begge kantar.
- Tilkomst frå sør-vest er rundt ein sving utan innsyn, tilkomst frå nord-aust har også manglande innsyn som følge av tett skogsvekst på nedsida av vegen.
- Vegen er på det smalaste målt til berre 4,40 meter.

Bergknausar på eine sida, autovern på andre sida tett inntil dei kvite stripene, og buktande trase, gjer at vegen oppleves som veldig smal.

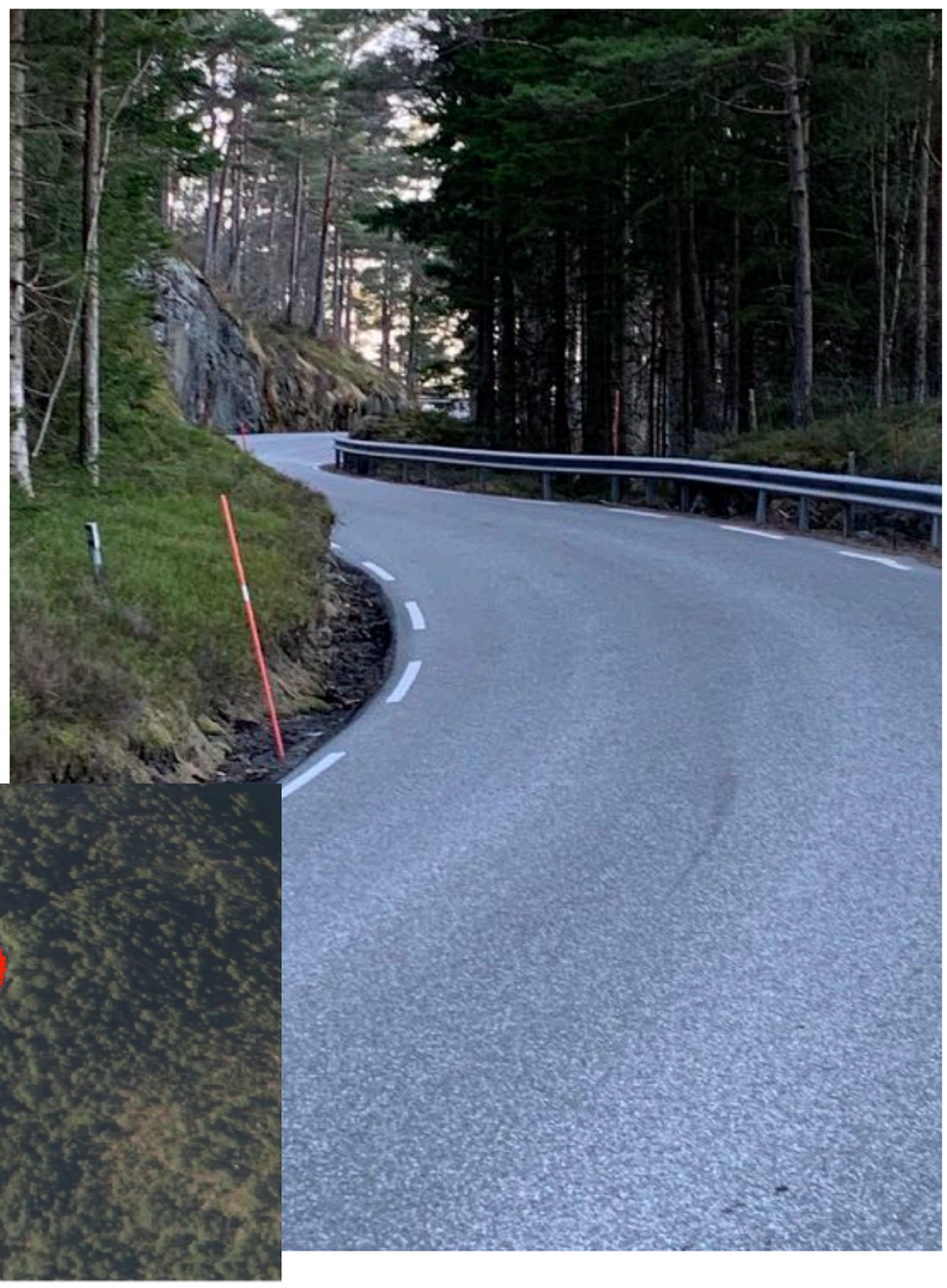
Oppleves som det mest kritiske punktet på vegen.
Vegen bør utbetrast med ein rettare trase, breiare veg, samt skogsrydding på nedsida for å betre oversikt.



2. Fjellandsneset

Strekning på rundt 260 meter med smal og uoversikteleg veg frå begge kantar.
- Tilkomst frå nord-vest er rundt ein sving utan innsyn, tilkomst frå sør-aust har også manglande innsyn som følge av tett skogsvekst på nedsida av vegen.
- Bergknausar på eine sida, autovern på andre sida tett inntil dei kvite stripene, og buktande trase, gjer at vegen oppleves som smal og uoversikteleg.

Oppleves som eit kritisk punkt på vegen.
Vegen bør utbetrast med ein rettare trase, breiare veg, samt skogsrydding på nedsida for å betre oversikt.



3. Gravdalssvingen

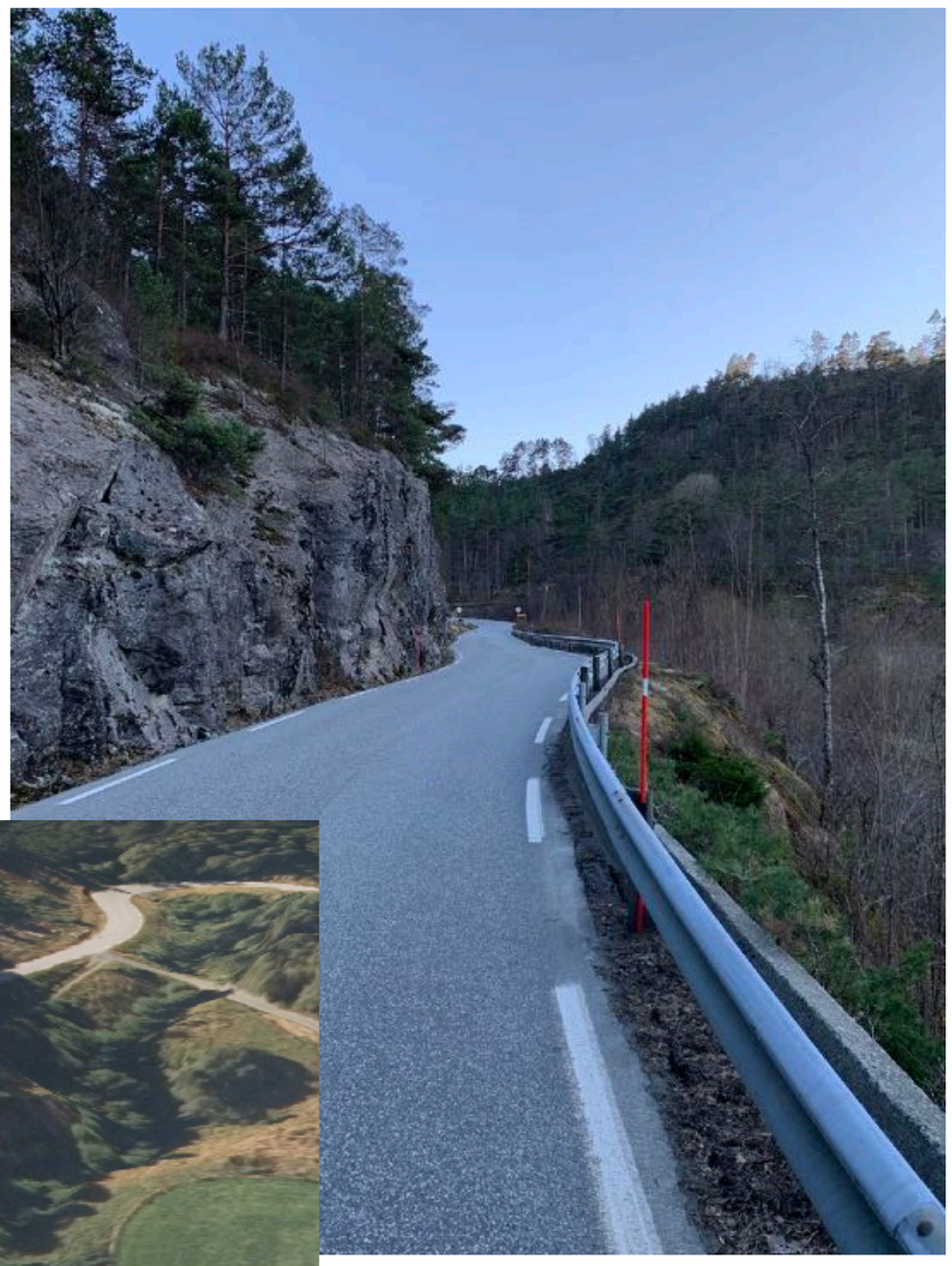
Krevjande 180 grader sving for tunge køyretøy, samt farleg vegkryss mot Røo/Sjøvangen.
- Utfordrande for tunge køyretøy som må bruke begge kjørefelt. Lett for å bli farlege situasjonar, spesielt på vinteren når det er glatt føre.
- Farleg og uoversiktleg vegkryss i øverste del av svingen inn mot Røo/Sjøvangen.

Oppleves som eit kritisk punkt på vegen.
Vegen bør utbetrast til ein rettare trase med hjelp av utfylling. Ein rettare trase vil også betre vegkrysset.
Grunneigar har her i fleire høve sagt seg villig til å avsjå grunn for å utbetre svingen.

4. Ytre Skogen

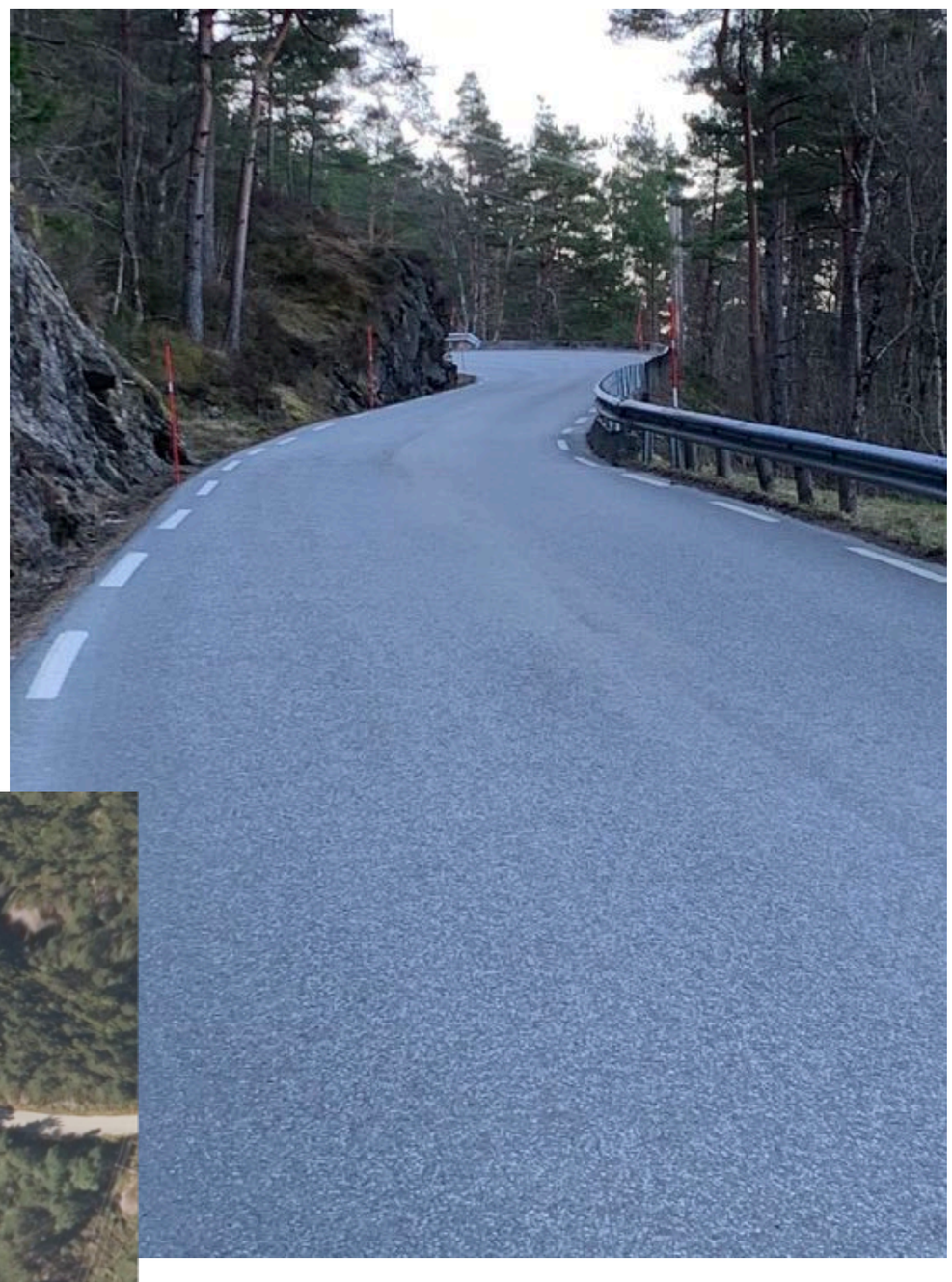
Strekning på rundt 160 meter med veldig smal veg, høgt berg på eine sida, stup på andre sida.
- Den smalaste vegen på heile strekninga, nede i 4,25m på det smalaste.
- Oppleves også farleg som følge av høgt berg på eine sida av vegen og bratt stup på den andre sida.
- Det postitive er at strekninga er relativt oversiktlig.

Oppleves som eit kritisk punkt på vegen.
Vegen bør utbetrast med breiare trase.



5. Gravdal

Strekning på rundt 115 meter med smal og uoversikteleg veg.
- Smal veg og manglande innsyn frå begge fartsretningar.
- Vegen svingar seg rundt ein stygg bergknaus som står nesten heilt ut i vegbanen.



Oppleves som eit utfordrande punkt på vegen.
Vegen bør utbetrast med rettare trase og breiare veg.

6. Kallebekk

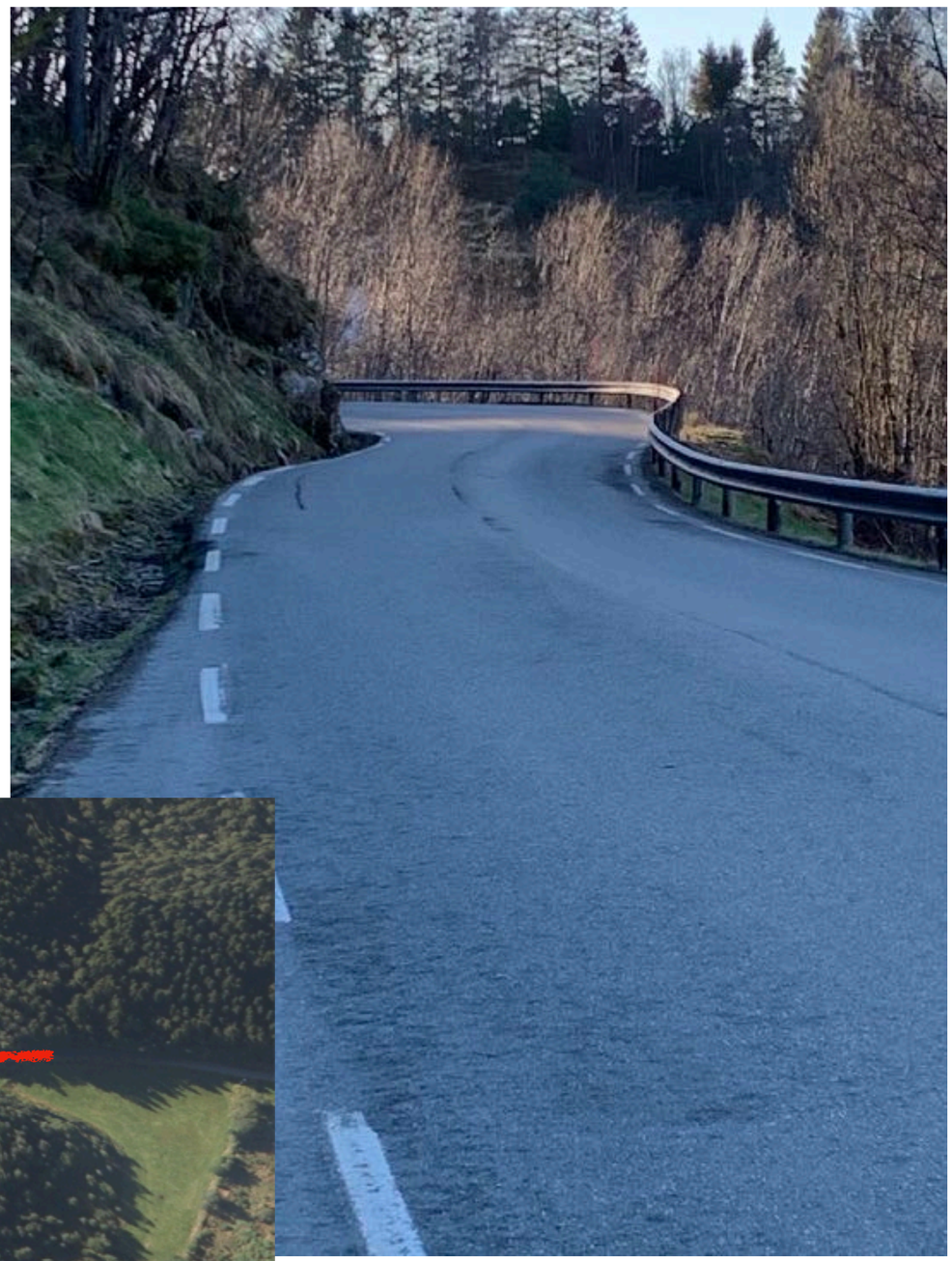
Strekning på rundt 520 meter med smal og uoversiktleg veg, mange fotgjengarar i vegbanen.
- Smal og uoversiktleg veg
- Mange fotgjengarar som beveger seg mellom Høylandsbygd og Langaneset

Oppleves som eit utfordrande punkt på vegen.
Vegen bør utbetrast med ein rettare trase og ein breiare veg. Heile strekket mellom Langaneset og Høylandsbygd burde hatt gang- og sykkelveg.

7. Storhovda

Strekning på rundt 300 meter med smal og uoversiktleg veg, utsatt for is og glatte på vinterstid.
- Smal veg og manglande innsyn frå begge fartsretningar.
- Dette er også eit undersolt strekke som er veldig utsatt for is og glatte på vinterstid.

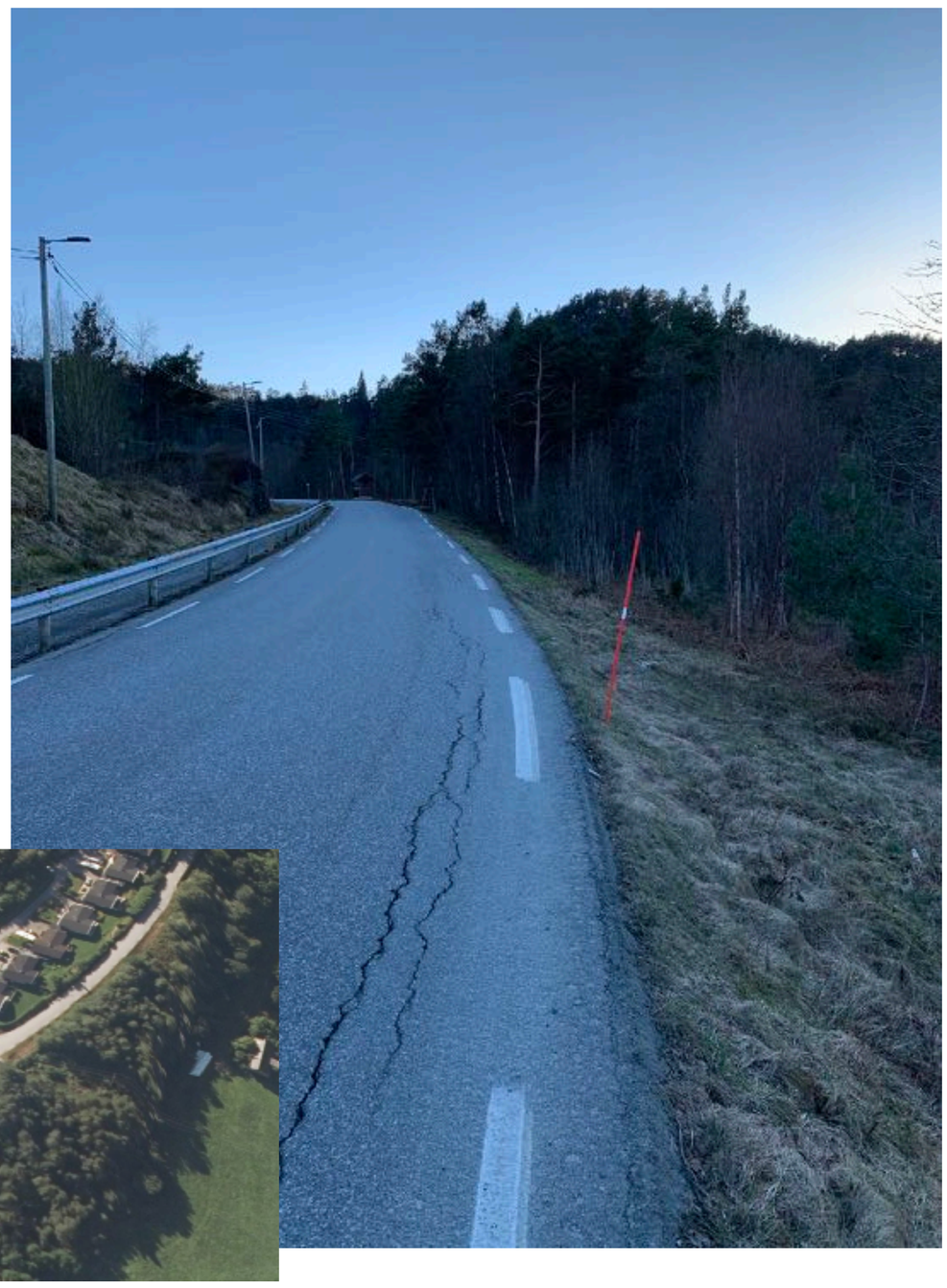
Oppleves som eit utfordrande punkt på vegen.
Vegen bør utbetrast med ein rettare trase og breiare veg.



8. Langaneset

Feildosert sving, med slitasje og utsig.
- Svingen har sidan utbygging våre feildosert.
- Utsida av vegen har stor slitasje og er begynna å sige ut.

Oppleves som eit utfordrande punkt på vegen.
Vegen bør utbetrast med riktig dosering og vøling av utsiget.



9. Fjellandssanden

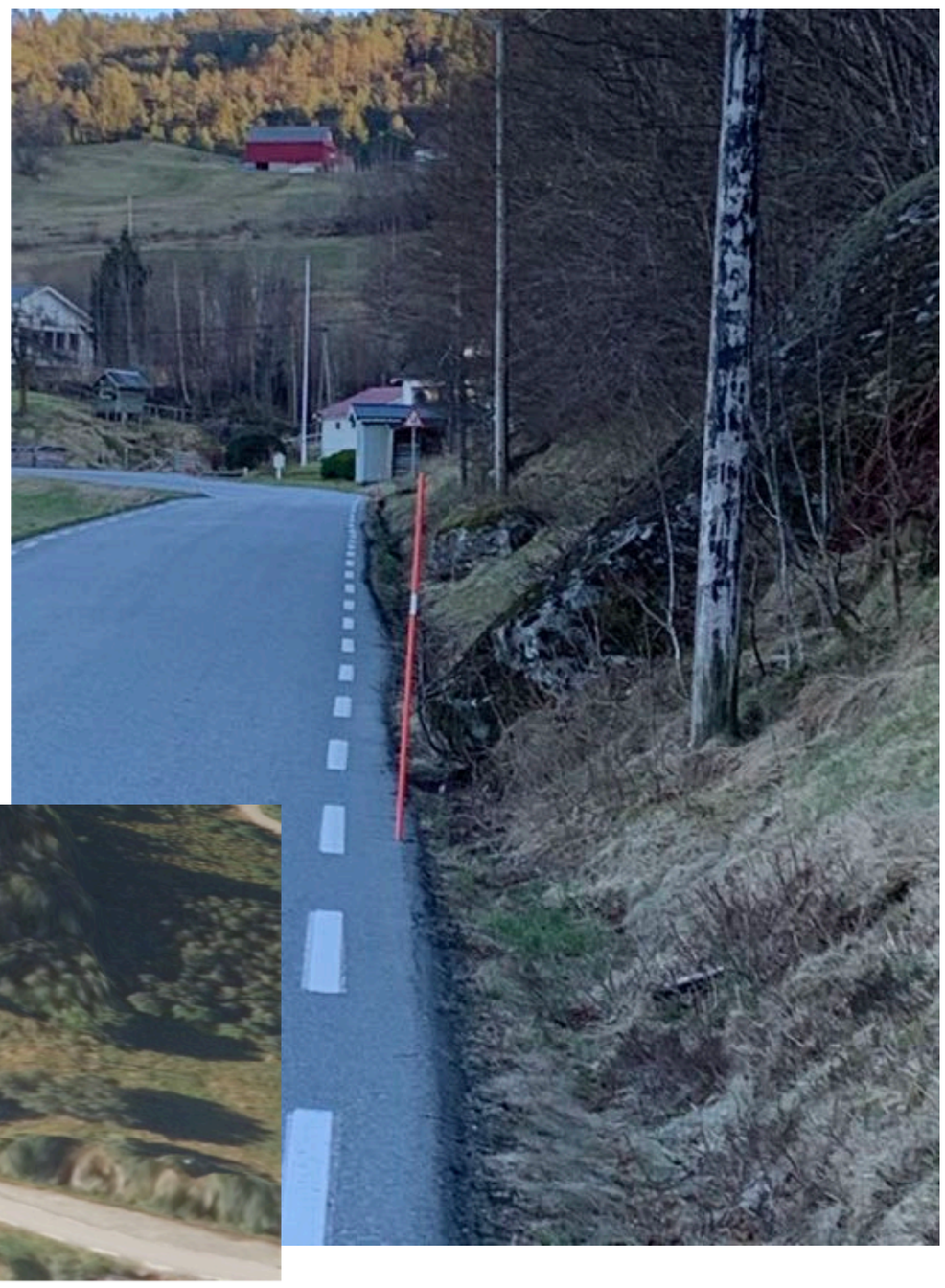
Uoversikteleg sving, utsatt for is og glatte på vinterstid,
- Uoversikteleg sving med manglande innsyn frå begge fartsretningar.
- Dette er også eit undersolt vegstrekke som er veldig utsatt for is og glatte på vinterstid.

Oppleves som eit utfordrande punktet på vegen.
Vegen bør utbetrast med rettare trase og breiare veg.

10. Hushaug

Større steinblokk som held på å sige ut i vegbanen.
- Stygg steinblokk der tuppen nå nesten er heilt ute i vegbanen.

Oppleves som eit utfordrande punkt på vegen.
Steinblokk bør fjernast.



Høylandsbygd
Bygdalag

Mars
2022

FV5048: Høylandsbygdvegen

Innspel til økonomisk handlingsprogram og investeringsprogram i regional transportplan 2022-2033 for Vestland Fylkeskommune

Sammendrag

Høylandsbygd Bygdalag ynskjer med dette å komme med innspel til økonomisk handlingsprogram og investeringsprogram i regional transportplan 2022-2033 for Vestland Fylkeskommune.

Innspelet gjeld utbetring av fylkesveg 5048 «Høylandsbygdvegen» på Halsnøy i Sunnhordland.

Me vil i dette dokumentet beskrive:
- Samfunnsmessige endringar som medfører stor auke i passasjertrafikk, både skuleskyss og generelt.
- Stor aktivitet ved industriområda i Høylandsbygd, som medfører stadig aukande tungtransport.
- Den dårlege vegsituasjonen, med ein beskrivelse og foreslått prioritering av dei verste strekningane.

Kombinasjonen av stadig aukande passasjer- og tungtrafikk, og dårleg vegstandard med mange smale og uoversiktlege strekningar, medfører eit kritisk behov for utbetring av vegen med tanke på trafikktryggleik og vidare satsning og utvikling av den maritime industrinæringa, slik at ein kan sikre viktige arbeidsplassar i bygda.

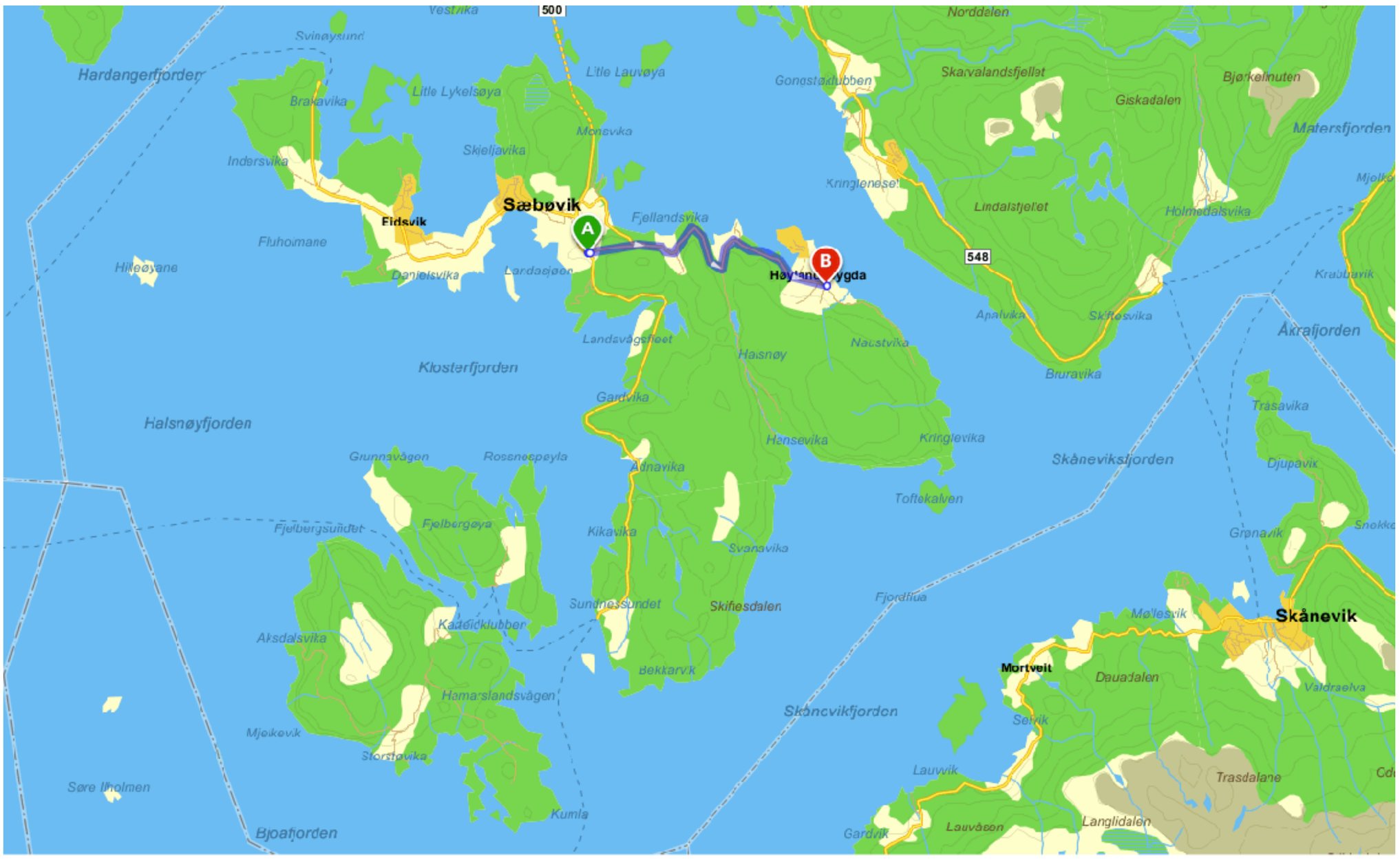
Høylandsbygd Bygdalag ber derfor om av Vestland Fylkeskommune prioriterer utbetring av Høylandsbygdvegen i førstkommande budsjett og økonomiplan for 2023-2026.

Høylandsbygd, 31. mars 2022

Arne Bjørnevik
Styreleiar, Høylandsbygd Bygdalag

FV5048: «Høylandsbygdvegen»

Høylandsbygdvegen er lokalisert på Halsnøy i Sunnhordland, og strekkjer seg frå Landamarka Kryss til Postbrekko i Høylandsbygd, ein avstand på rundt rundt 5,3 kilometer.



Samfunnsmessige endringar

Høylandsbygd har dei siste tiåra opplevd ein samfunnsmessig utvikling som så mange andre bygder rundt omkring i landet. Barneskulen vart nedlagt i 2011, nærbutikken i 2019 og nå siste barnehagen i 2020. Det medfører i praksis at for alle tjenester innbyggjarane skal benytta seg av så må ein nå køyra ut av bygda, noko som har ført til ein stor auke i persontrafikken langs Høylandsbygdvegen.

Dei viktigaste tjenestene finn ein ikkje nødvendigvis så langt borte, men alle via Høylandsbygdvegen:

- Daglegvarer finn ein på Sæbøvik - 7,5km, eller Husnes - 14,5km
- Andre butikkar finn ein hovedsakleg på Husnes - 14,5km, eller Stord 16,5km + 45min ferjereise
- Barneskule (Halsnøy Skule) finn ein i Eidsmarka - 10,7km
- Ungdomsskule (Øyatun Skule) finn ein på Sæbøvik - 7,8km
- Vidaregåande skule (Kvinnherad Vidaregåande Skule) finn ein på Husnes - 13,5km
- Aldersheim (Halsnøytunet) finn ein på Sæbøvik - 7,1km
- Legekontor (Halsnøy Helsesenter) finn ein på Sæbøvik - 7,1km
- Tannlege (Halsnøy Tannklinikk) finn ein på Sæbøvik - 7,5km
- Kommunale tjenester (Rosendal Rådhus) finn ein i Rosendal, 42,5km
- Kvinnherad Politistasjon finn ein på Husnes, 15,2km
- Kulturelle tilbod (Halsnøy Samfunnshus) finn ein på Sæbøvik - 7,2km, og Husnes Kulturhus - 14,9km
- Aktivitetar og kulturtilbod for barn- og unge foregår nesten utelukkande i tilknytning til skuleanlegga

Sjølv om samfunnet har endra seg, så har det i den samme perioden våre tilnærma ingen utvikling av veginfrastrukturen. Det har årleg våre fleire ulykker med kollisjonar og utforkøyringar langs vegen, og også ei dødsulykke langs strekninga. Eit anna moment er alle mjuke trafikantar langs vegen. Spesielt gjeld dette arbeidspendlarar på sykkel langs heile strekninga, samt mosjonistar i form av fotgjengarar som går mykje mellom Høylandsbygd og Langaneset.

Industriområda i Høylandsbygd

I Høylandsbygd har ein ei maritim industriklynge med eit industriareal på den sørlige delen av Hillestadvågen, og eit på den nordlige siden på Røysaneset.

- Barge Invest AS - industribasen på Hillestadvågen, holdingselskap for Norwater, Eide Bygg & Anlegg m.m.
- Røysaneset Industribase AS - eine halvdel av industribasen på Røysaneset
- Halsnøy Industribase AS - andre halvdel av industribasen på Røysaneset
- Norwater AS - produsent av ferskvanns- og sikkerhetsystem for maritim næring
- Tronds Marine Services AS - maritime tjenester innen tungløft, transport, tauing, lekterar, berging m.m.
- Halsnøy Dokk AS - skipsverft med tørrdokk for service, ombygging, klassing av skip og arbeidsbåtar.

Det er for tida stor aktivitet og gode utsikter for alle bedriftene, noko som innebærer mykje tungtrafikk med leveransar til og frå. På deler av Høylandsbygdvegen er ein nede i ein bredde på 4,25-4,40 meter, og stadvis er det uoversiktleg og dårleg sikt, noko som nesten dagleg medfører farlege situasjonar. Når ein personbil med 2 meter bredde møter ein lastebil/semi/buss på 2,55 meter bredde, så må ein både stoppe og eventuelt rygge. Endå verre er det når to store køyretøy møter kvarandre.

På Røysaneset er det nå ein langsiktig og kapitalsterk eigar i Alsaker-konsernet som har store planar for utvikling av industriarealet. Konkret foreligg det nå planar om planering av rundt 20 dekar nytt industriareal ved å skyta ut 128.000m3 med steinmassar tilknytt området. Konkret kva det nye planerte arealet skal benyttast til er ukjent, og det er også ukjent om steinmassane, eller deler av dei, skal benyttast til vidare utfylling i sjø - noko som potensielt kan auke arealet ytterlegare. Det er imidlertid ikkje unaturleg å forvente at aukt areal, utvikling og satsning vil føra til ytterlegare auke i tungtrafikken langs Høylandsbygdvegen.

Høylandsbygd Bygdalag meiner det er kritisk med utbetringar for å sikre trafikktryggleiken til alle som ferdast langs vegen, samt for å sikre vidare utvikling av den maritime industrien som er så viktig mtp. arbeidsplassar.

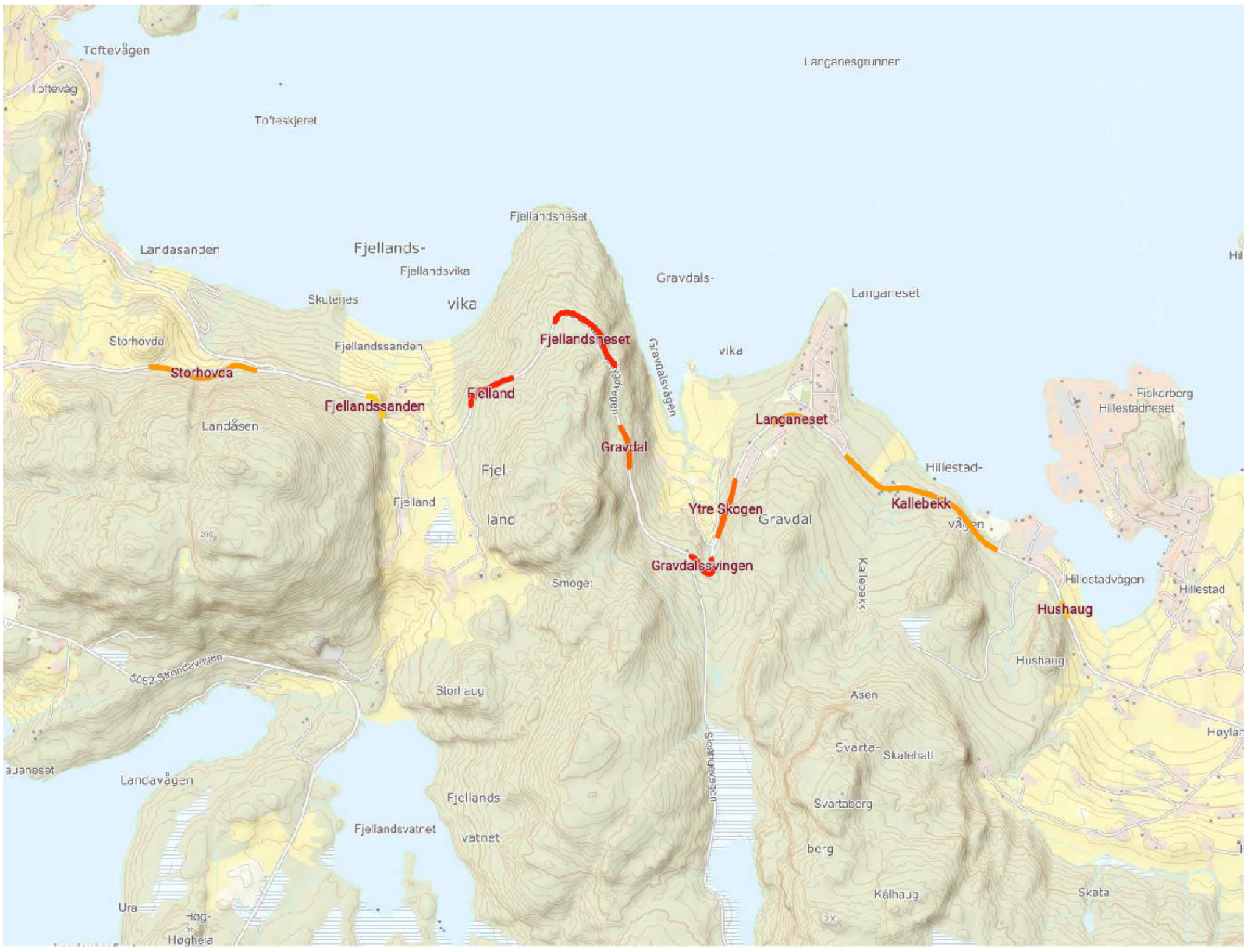
Høylandsbygdvegen - dei mest utfordrande strekningane

Me har kartlagt og vil på dei neste sidene beskrive det me meinar er dei mest utfordrande strekningane langs Høylandsbygdvegen. Dei fleste av desse strekningane går gjennom ubebygd terreng og utmark, slik at utbetring av vegen etter vårt skjønn vil være relativt ukomplisert. Stort sett går vegen gjennom skrått terreng, og ved utretting og utbetring av vegtrase er det antatt at utskotne steinmassar frå oversida av vegen kan benyttast til utfylling på nedsida.

Vår kartlegging og prioritering av dei 10 mest utfordrande strekningane resulterer i følgjande liste:

1. **Fjelland** - strekning på rundt 150 meter med veldig smal og uoversikteleg veg
2. **Fjellandsneset** - strekning på rundt 260 meter med smal og uoversikteleg veg
3. **Gravdalssvingen** - krevjande 180 grader sving for tunge køyretøy, samt farleg vegkryss mot Røo/Sjøvangen
4. **Ytre Skogen** - strekning på rundt 160 meter med veldig smal veg, høgt berg på eine sida, stup på andre sida
5. **Gravdal** - strekning på rundt 115 meter med smal og uoversikteleg veg
6. **Kallebekk** - strekning på rundt 520 meter med smal og uoversiktleg veg, mange fotgjengarar i vegbanen
7. **Storhovda** - strekning på rundt 300 meter med smal og uoversiktleg veg, utsatt for is og glatte på vinterstid
8. **Langaneset** - feildosert sving, med slitasje og utsig
9. **Fjellandssanden** - uoversikteleg sving, utsatt for is og glatte på vinterstid
10. **Hushaug** - større steinblokk som held på å sige ut i vegbanen

Vedlagt under er eit kartutsnitt som gir eit oversiktsbilete av dei nemnte strekningane:



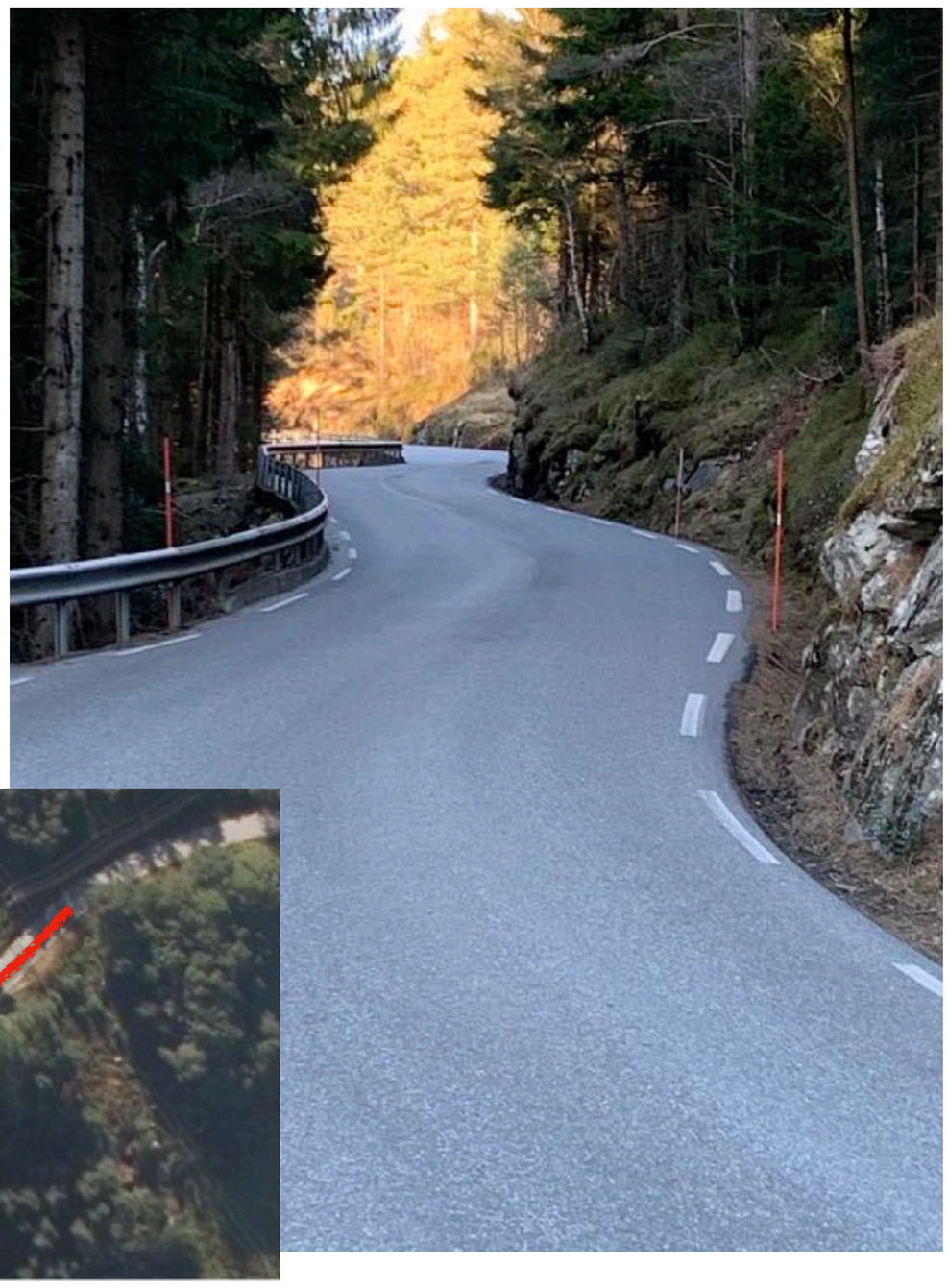
Forutan desse topp 10 prioriterte strekningane er det også verdt å nevne dei ulike bekkeløpa langs strekningen, der det er usikkerhet rundt om desse er dimensjonerte og i stand til å håndtere både dagens- og fremtidig auke i tungtransporten. Bekkeløpene ved Hillestad, Kallebekk, Gravdal og Fjelland burde alle vært utredet, og spesielt kanskje sistnevnte som viser tegn til utsig.

1. Fjelland

Strekning på rundt 150 meter med veldig smal og uoversikteleg veg frå begge kantar.
- Tilkomst frå sør-vest er rundt ein sving utan innsyn, tilkomst frå nord-aust har også manglande innsyn som følge av tett skogsvekst på nedsida av vegen.
- Vegen er på det smalaste målt til berre 4,40 meter.

Bergknausar på eine sida, autovern på andre sida tett inntil dei kvite stripene, og buktande trase, gjer at vegen oppleves som veldig smal.

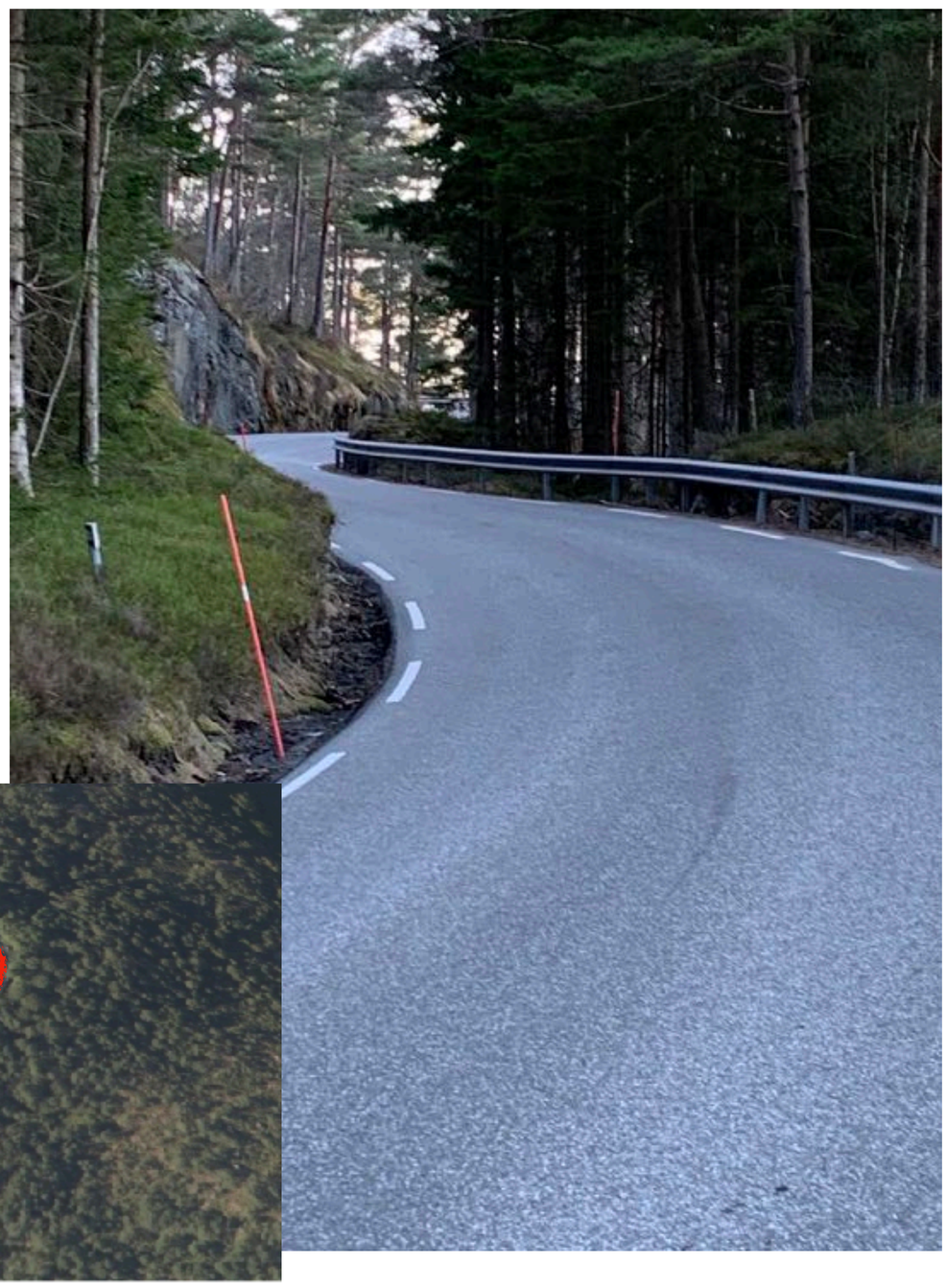
Oppleves som det mest kritiske punktet på vegen.
Vegen bør utbetrast med ein rettare trase, breiare veg, samt skogsrydding på nedsida for å betre oversikt.



2. Fjellandsneset

Strekning på rundt 260 meter med smal og uoversikteleg veg frå begge kantar.
- Tilkomst frå nord-vest er rundt ein sving utan innsyn, tilkomst frå sør-aust har også manglande innsyn som følge av tett skogsvekst på nedsida av vegen.
- Bergknausar på eine sida, autovern på andre sida tett inntil dei kvite stripene, og buktande trase, gjer at vegen oppleves som smal og uoversikteleg.

Oppleves som eit kritisk punkt på vegen.
Vegen bør utbetrast med ein rettare trase, breiare veg, samt skogsrydding på nedsida for å betre oversikt.



3. Gravdalssvingen

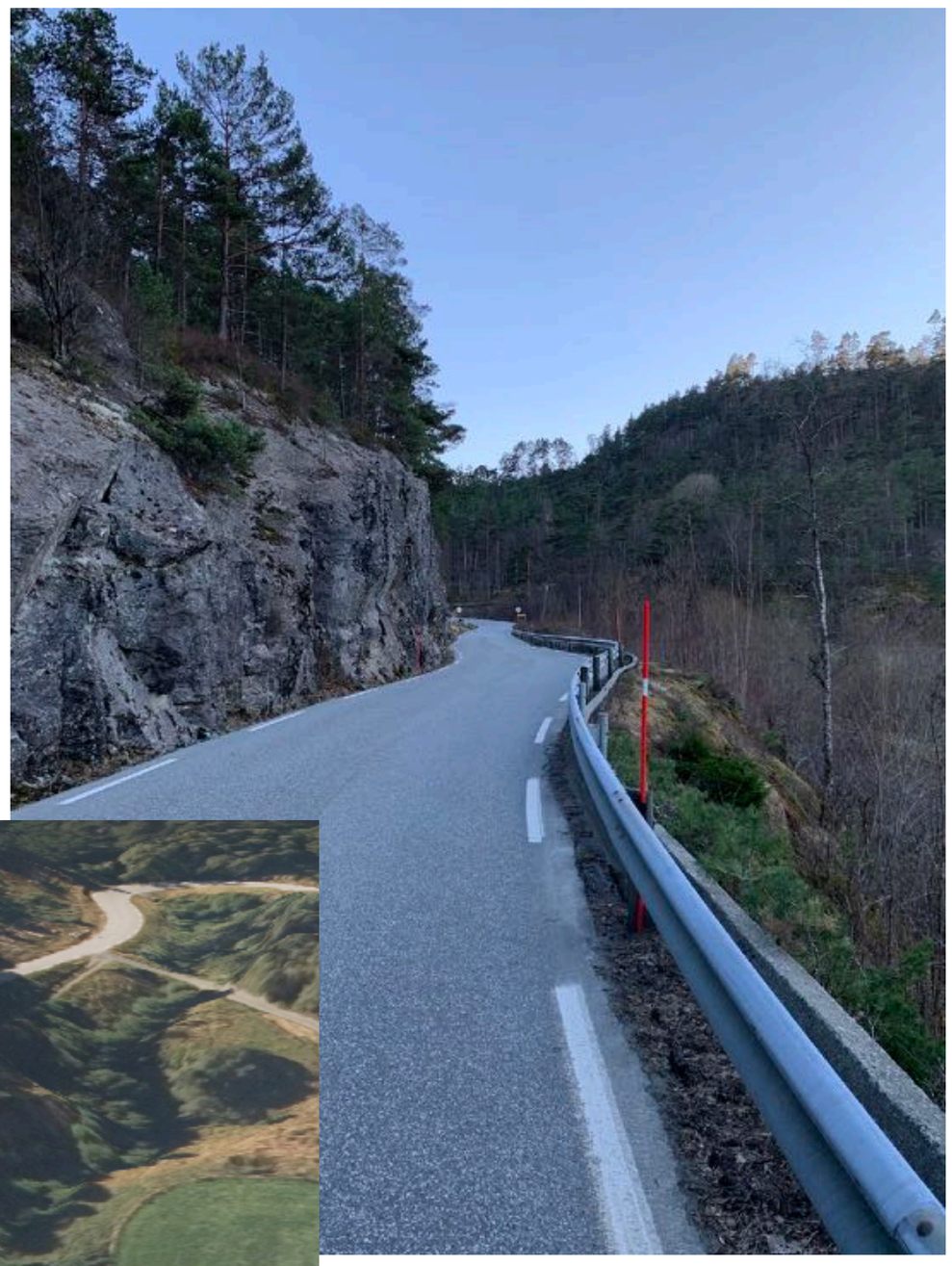
Krevjande 180 grader sving for tunge køyretøy, samt farleg vegkryss mot Røo/Sjøvangen.
- Utfordrande for tunge køyretøy som må bruke begge kjørefelt. Lett for å bli farlege situasjonar, spesielt på vinteren når det er glatt føre.
- Farleg og uoversiktleg vegkryss i øverste del av svingen inn mot Røo/Sjøvangen.

Oppleves som eit kritisk punkt på vegen.
Vegen bør utbetrast til ein rettare trase med hjelp av utfylling. Ein rettare trase vil også betre vegkrysset.
Grunneigar har her i fleire høve sagt seg villig til å avsjå grunn for å utbetre svingen.

4. Ytre Skogen

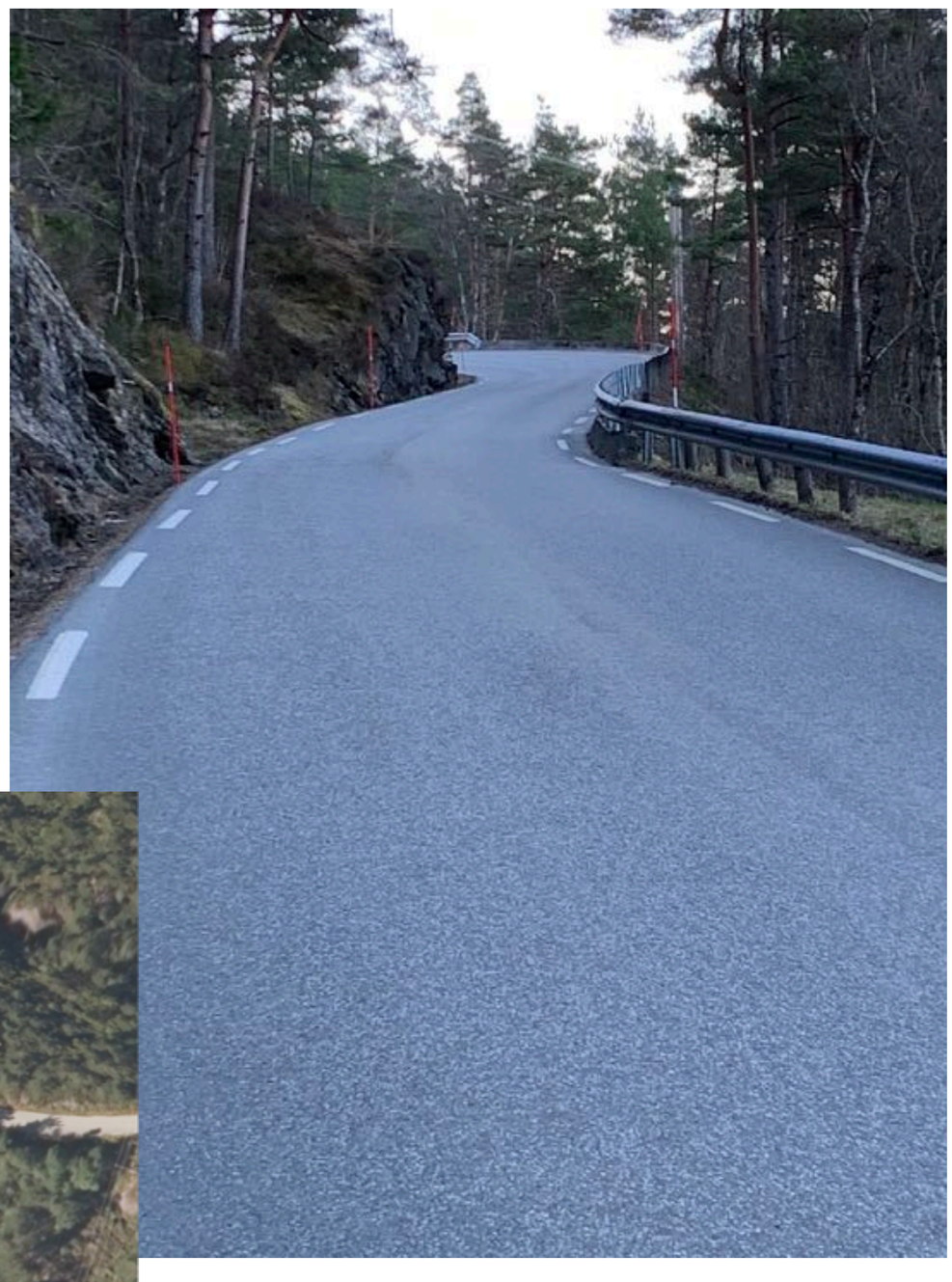
Strekning på rundt 160 meter med veldig smal veg, høgt berg på eine sida, stup på andre sida.
- Den smalaste vegen på heile strekninga, nede i 4,25m på det smalaste.
- Oppleves også farleg som følge av høgt berg på eine sida av vegen og bratt stup på den andre sida.
- Det postitive er at strekninga er relativt oversiktlig.

Oppleves som eit kritisk punkt på vegen.
Vegen bør utbetrast med breiare trase.



5. Gravdal

Strekning på rundt 115 meter med smal og uoversikteleg veg.
- Smal veg og manglande innsyn frå begge fartsretningar.
- Vegen svingar seg rundt ein stygg bergknaus som står nesten heilt ut i vegbanen.



Oppleves som eit utfordrande punkt på vegen.
Vegen bør utbetrast med rettare trase og breiare veg.

6. Kallebekk

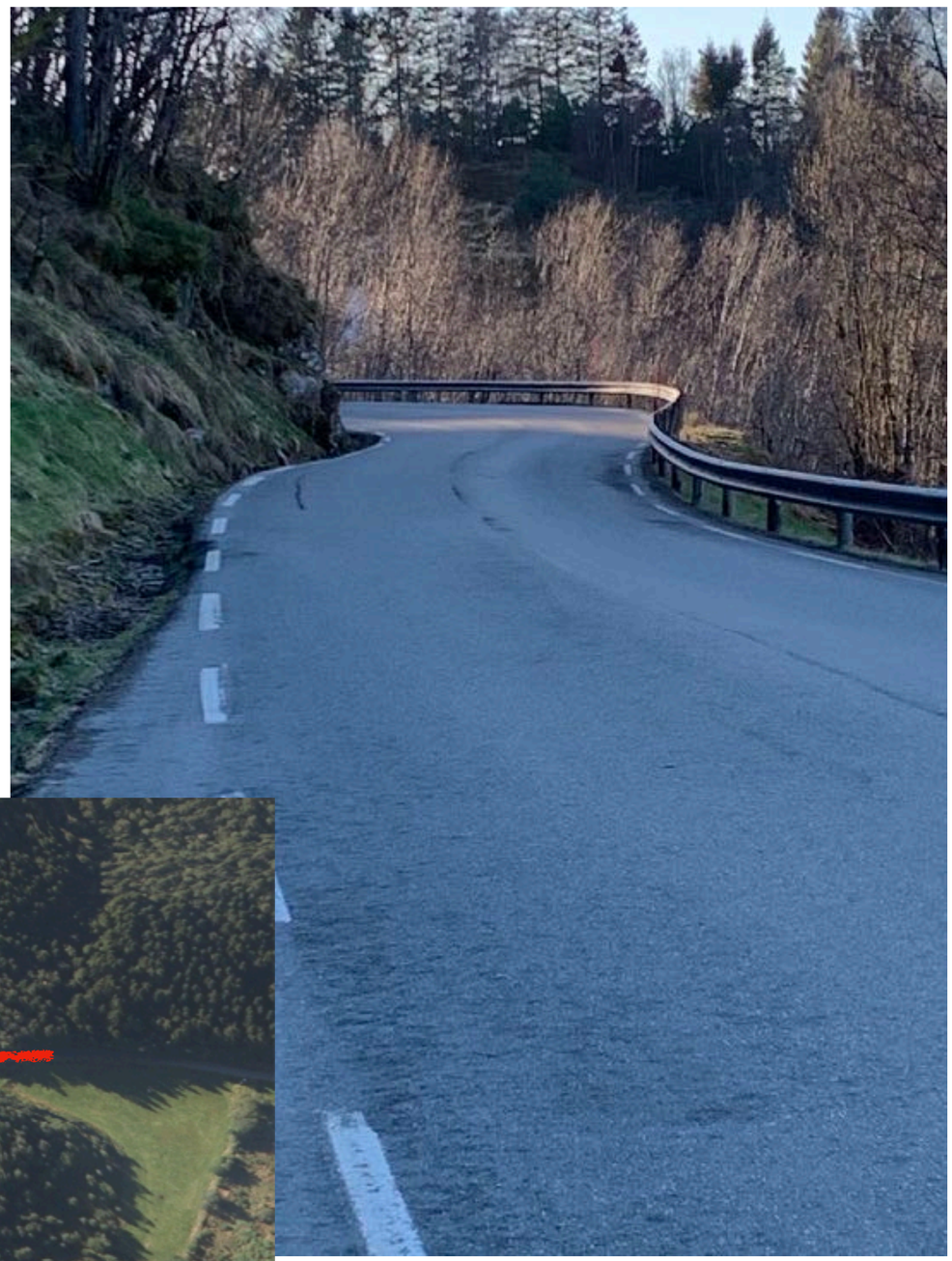
Strekning på rundt 520 meter med smal og uoversiktleg veg, mange fotgjengarar i vegbanen.
- Smal og uoversiktleg veg
- Mange fotgjengarar som beveger seg mellom Høylandsbygd og Langaneset

Oppleves som eit utfordrande punkt på vegen.
Vegen bør utbetrast med ein rettare trase og ein breiare veg. Heile strekket mellom Langaneset og Høylandsbygd burde hatt gang- og sykkelveg.

7. Storhovda

Strekning på rundt 300 meter med smal og uoversiktleg veg, utsatt for is og glatte på vinterstid.
- Smal veg og manglande innsyn frå begge fartsretningar.
- Dette er også eit undersolt strekke som er veldig utsatt for is og glatte på vinterstid.

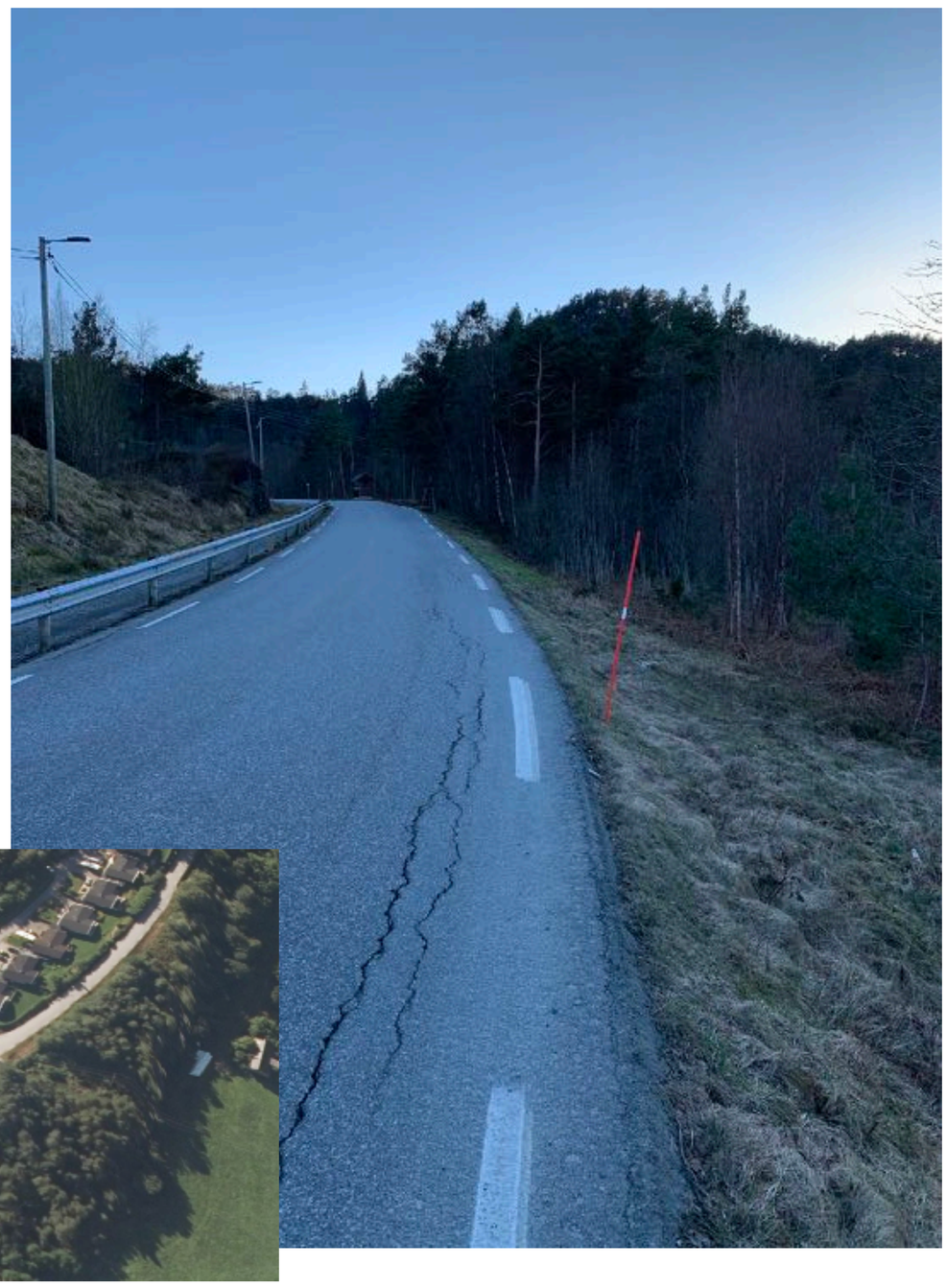
Oppleves som eit utfordrande punkt på vegen.
Vegen bør utbetrast med ein rettare trase og breiare veg.



8. Langaneset

Feildosert sving, med slitasje og utsig.
- Svingen har sidan utbygging våre feildosert.
- Utsida av vegen har stor slitasje og er begynna å sige ut.

Oppleves som eit utfordrande punkt på vegen.
Vegen bør utbetrast med riktig dosering og vøling av utsiget.



9. Fjellandssanden

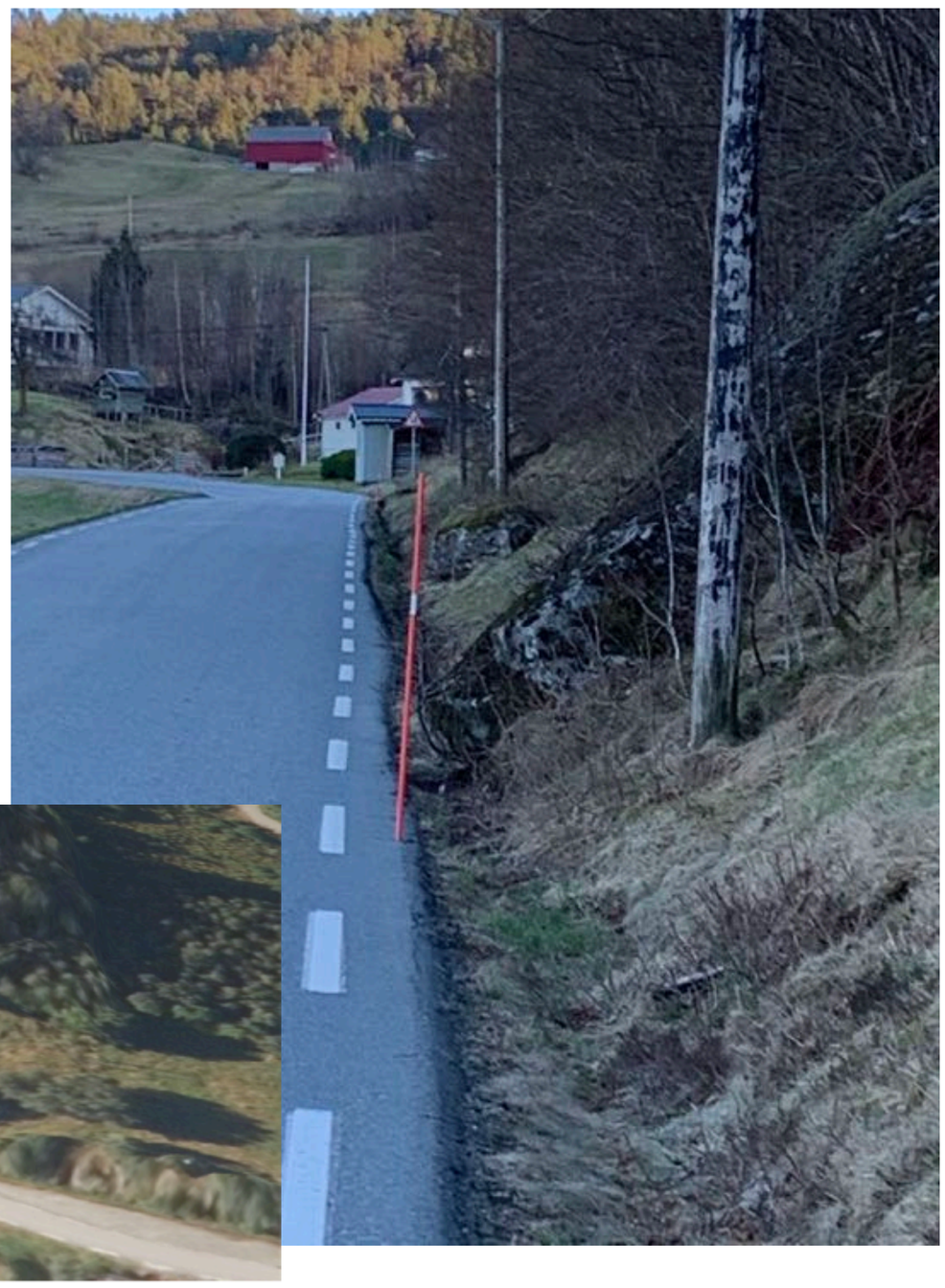
Uoversikteleg sving, utsatt for is og glatte på vinterstid,
- Uoversikteleg sving med manglande innsyn frå begge fartsretningar.
- Dette er også eit undersolt vegstrekke som er veldig utsatt for is og glatte på vinterstid.

Oppleves som eit utfordrande punktet på vegen.
Vegen bør utbetrast med rettare trase og breiare veg.

10. Hushaug

Større steinblokk som held på å sige ut i vegbanen.
- Stygg steinblokk der tuppen nå nesten er heilt ute i vegbanen.

Oppleves som eit utfordrande punkt på vegen.
Steinblokk bør fjernast.



Arne Bjørnevik

From: Rune Eide <rune@eideba.no>
Sent: tirsdag 29. mars 2022 08:40
To: arne@hoylandsbygd.no
Cc: Per Einar Gjerding; Johannes Eide
Subject: Utbedring av FV5048 Høylandsbygdvegen
Attachments: Norwater AS - Jobbar med verdas viktigaste ressurs. Intervju i Sunnhordland mars 2022.pdf

Høylandsbygd Bygdalag

v/Styreformann Arne Bjørnevik

Vi viser til initiativ for å få utbedret fylkesvei 5048 Høylandsbygdvegen på Halsnøy i Kvinnherad Kommune.

Norwater AS er lokalisert i Kvinnherad Kommune og har per i dag 23 fast ansatte, og er nylig blitt godkjent som lærebedrift. Se vedlagt artikkel fra avisa Sunnhordland «Jobbar med Verdas viktigaste ressurs». Selskapet produserer ferskvannsanlegg basert på omvendt osmose. Anleggene selges lokalt i Norge og for eksport til fartøy og rigger innen marine- oppdretts- og offshoreindustrien i hele verden. Vi opplever en kontinuerlig økning i etterspørselen etter våre produkter. Administrasjonen er per i dag lokalisert til Høylandsbygd, mens lager/logistikk og produksjon foregår i leide lokaler på Sunde. Dagens standard på vei mellom Tofte og Høylandsbygd vanskeliggjør en eventuell samordning av Norwater's aktiviteter og den logistikken av varer dette vil medføre. Utbedring av Høylandsbygdvegen vil være avgjørende for hvorvidt vi beslutter å satse videre i Høylandsbygd, da dette er trafikksikkerhetsmessig meget viktig for alle som bor og arbeider i Høylandsbygd.

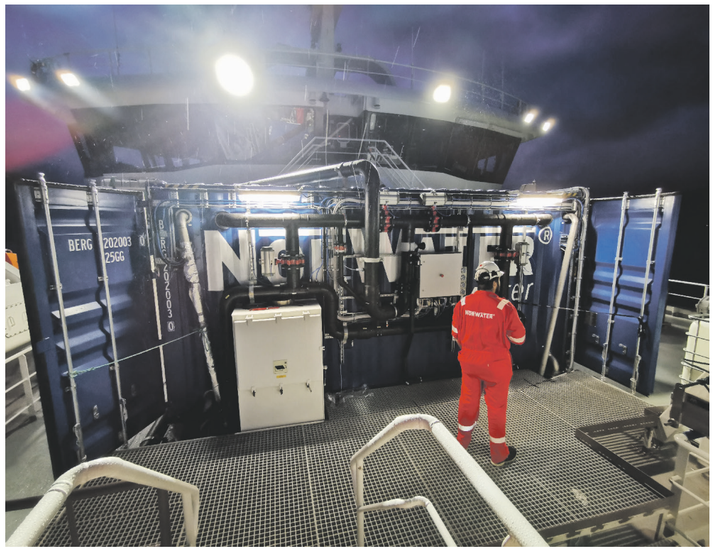
Vi ser svært positivt på at det nå arbeides aktivt med å få utbedret fylkesvei 5048 Høylandsbygdvegen.

Best regards / Med vennlig hilsen
NORWATER AS

Rune Eide
Chairman
NORWATER®

Tel: +47 53 48 35 50
Mob: +47 91 5583 85
Email: rune@norwater.no
Web: norwater.no

LEVERER FERSKVASSYSTEM: Espen Bauge i Norwater jobbar innan segment som brønnbåtar, akvakultur, kjemikalietankarar, offshore og ekspedisjonscruise.



▲ I FELT: Det er 600 Norwater-system i drift over heile verda, og Kvinnheradselskapet har store namn som Equinor, Sølvtrans, Odfjell Tankers og Seadrill på kundelista.

◀ PRODUKSJON PÅ SUNDE: Små ferskvassystem vert produsert på Sunde, medan dei større anlegga vert bygd hos kunde.

JOBBAR MED VERDAS VIK TIGASTE RESSURS

// Fakta

- **Etablert:** 1995
- **Antal tilsette:** 23
- **Kontaktinfo:**
  Høylandsbygdvn. 435
  5457 Høylandsbygd
  Tlf. 53 48 35 50
  post@norwater.no
  www.norwater.no

NORWATER®

■■ Som leverandør av ferskvassystem til den maritime bransjen, er Norwater ein viktig brikke i framtida. Eit omfattande kundesegment byr på spanande arbeidsdagar for prosjektkoordinator Espen Bauge.

I hjarta av Kvinnherad, omgitt av saltvatn på alle kantar, ligg Norwater. Bedrifta er etter kvart blitt ein anerkjend leverandør til fartøy og riggar innan marine-, oppdretts- og offshoreindustrien. Ved hjelp av omvendt osmose omformar dei saltvatn til ferskvatn i systema sine.

PÅ FÅ ÅR har Norwater markert seg i bransjen som ein solid leverandør av ferskvassystem. Frå å levera små system, leverer dei i dag anlegg av ein langt større skala, og omsette i fjor for rundt 150 millionar kroner.

- Dei seinaste åra har me i større grad kome inn på brønnbåtmarknaden, noko som har resultert i fleire store prosjekt for oss, fortel Espen Bauge, prosjektkoordinator i Norwater.

Den unge kvinnheringen fortel at ferskvassbehandling er ein viktig komponent på oljeplattformar, skip og i oppdrettsbransjen, og vert mellom anna nytta til avlusing av laks.

- Omvendt osmose er ein velkjend prosess som har vore utvikla sidan 50-talet. Ved hjelp av membranar og høgt trykk hjelper teknologien oss med omdanninga, og fjernar salt og andre avløpsmaterialar frå vassmolekyla, forklarar Bauge.

Norwater jobbar aktivt med effektivisering av vassystema sine.

- Målet er å bruka minst mogleg energi for å omforma vatnet. Gjennom Danfoss får me levert ei teknisk løysing som gjenvinn energien. Me veit jo at energi er ein avgrensa ressurs, så då gjeld det å effektivisera og tenka gjenvinning.

DET ER EIT paradoks at menneska har mangel på vatn. Me lever på ein blå planet der 72 prosent av overflata er dekka av vatn. Heile 97 prosent av desse er saltvatn.

- Å omgjera den utømmelege kjelda av saltvatn om til ferskvatn, er ein viktig industri og ein teknologisk avansert bransje som vil vera svært viktig i framtida, slår Bauge fast.

Sjølv starta han som lærling i Norwater i 2013, og tok fagbrev som industrimontør. Deretter sette han seg på skulebenken og tok ein bachelorgrad i biomarion innovasjon. No er han tilbake der det heile starta, og deler tida si 50/50 på kontor og ute i felt hos kundar.

- På kontoret går me gjennom detaljar rundt prosjekt, planlegg bemanning, ser over teikningar til system me skal levera og planlegg korleis ting kan gjerast.

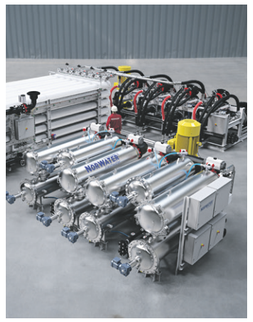
Den praktiske erfaringa han har i botn hjelper han godt på veg.

- Eg kan i større grad føreseie utfordringar som vil koma undervegs når me planlegg prosjekt, og veit korleis ein skal handtera slike situasjonar, forklarar han.

Mindre ferskvassystem vert bygd i produksjonslokala på Sunde, medan dei store systema vert bygd på båtar eller på lokasjon hos kunden.

- Mi rolle ute i felt er at eg følgjer teamet, koordinerer det tekniske og fungerer som eit bindeledd mellom kunden og Norwater.

JOBBEN INNEBER REISING reising over heile verda – frå Tasmania og Qatar til Chile og Skottland. Det byr på mange nye kulturopplevingar, samt ei og anna utfordring, røper Bauge: - I den maritime bransjen er det slik at fartøya skal ha mest mogleg oppetid. Difor må ein ofte gjera jobben med ferskvassystema våre om bord i fartøyet medan det er i drift. Eg hugsar at eg var med å segla frå Korea til Filippinene. Seglasen tok éi veke, og det var den tida me hadde til å ferdigstilla jobben. Eg kan seia det slik at Aust-Kina-havet er noko litt anna enn skjergarden her heime i Kvinnherad.



BAUGE VERT SJØLV fagleg ansvarleg når Norwater tek inn ein lærling i industrimontørfaget frå hausten av.

- Det blir moro! Noko av det kjekkaste med å jobba i Norwater er å få denne typen tillit og ansvar. Å lukkast som eit team gir meg stor glede, for det hender jo at ein står føre utfordringar på nye oppdrag og klør seg i hovudet. Når ein då jobbar godt saman og får det til, er det verkeleg motiverande, smiler han.

Han hugsar godt at han fekk mykje tillit allereie som lærling.

- Når ein blir vist tillit så veks ein og lærer mykje av det. Eg hugsar at eg også fekk ta del i reisejobbar i stor grad, og at det var slike ting eg sette ekstra pris på. Det gav ei meistringskjensle som eg håpar å kunne gi til den som no vert lærling her.

Bauge skulle gjerne sett at fleire jenter ville søka seg inn, og er ikkje i tvil om at bransjen vil vera viktig for framtida.

- Vatn er ein uerstatteleg og livsnaudsynt ressurs. Det er like viktig over heile verda, og me har difor ein global marknad. Dei som vel seg ei karriere innan vatn, kan sjå fram til eit yrke som er både spanande, utfordrande og som gir enorme moglegheiter, avsluttar han.

Fra: Høylandsbygd Bygdalag[hoylandsbygd.bygdalag@gmail.com]
Sendt: 31.03.2022 19:57:03
Til: Vestland fylkeskommune[post@vlfk.no]
Tittel: RTP - Innspel vedr. utbetring av fylkesveg 5048: Høylandsbygdvegen

---

Hei,

Høylandsbygd Bygdalag ynskjer med dette å komme med innspel til økonomisk handlingsprogram og investeringsprogram i regional transportplan 2022-2033 for Vestland Fylkeskommune.

Det er kritisk med utbetringar for å sikre trafikktryggleiken til alle som ferdast langs fylkesveg 5048: Høylandsbygdvegen, samt for å sikre videre utvikling av den maritime industrien som er så viktig mtp. arbeidsplassar.

Viser også til innspel innsendt frå Kvinnherad Kommune, der kommunen foreslår at Høylandsbygdvegen er eit av dei eigna prosjekta for spleiselag mellom kommune/fylke i planperioden.

Sender vedlagt:
- Innspel vedr. utbetring av fylkesveg 5048: Høylandsbygdvegen, utarbeid av Høylandsbygd Bygdalag
- Uttale frå Halsnøy Dokk og Tronds Marine Services, som er dei to største bedritene på Røysaneset Industribase i Høylandsbygd
- Uttale frå Norwater som er den største bedrifta på Hillestadvågen Industribase i Høylandsbygd.

Helsing,
Høylandsbygd Bygdalag
v/Arne Bjørnevik, Styreleiar

Florø, 30.3.2022

Vestland fylkeskommune

post@vlfk.no

Regional transportplan 2022 - 2033 - høyringsfråsegn

Vi viser til Vestland fylkeskommune sitt saksdokument om Regional transportplan for 2022-2033.

Kystvegen Måløy – Florø AS tilèt seg med dette å komme med innspel til det vidare arbeidet med transportplanen.

Selskapet er eigd av 37 aksjonærar, 11 kommunar og 26 private selskap. Formålet med verksemda er å få bygd ein ny og tidsmessig veg frå Måløy via Svelgen til Florø.

Det er stort behov for ein ny veg på den nemnde strekninga. Den skal gå gjennom ein sterk kystregion og har direkte relevans for over 45.000 innbyggarar, i vestleg del av Stad kommune, i Bremanger kommune, Kinn kommune og Sunnfjord kommune. Næringsaktørane i området har gitt svært klar melding om at det er påtrengande behov for ein tidsmessig veg slik at ein får stetta sine transportbehov. Det finst mange store og ekspanderande bedrifter i området som har stort behov for transport av varer og tenester til og frå lokala sine.

I dag er det stor pendlartrafikk i området som kystvegen skal gå gjennom. Vilkåra for dei reisande vil bli sterkt forbetra når det nye sambandet er ferdig utbygt. Dessutan vil ny veg binde betre saman kommunane i området, som i dag har klare hinder i samferdsla på grunn av dårleg veg og lang reisetid. Elles er det eit sjølvstendig og strekt moment for vegbygginga at trafikksikkerheita vil auke.

Når den nye og moderne vegen frå Måløy via Svelgen til Florø står ferdig, vil reisetida mellom dei to endepunkta vere meir enn halvert. Det vil representere eit svært stort og positivt omskifte for alle dei som er avhengige av og som ferdast langs strekninga.

Kystvegen Måløy – Florø AS går inn for ei etappevis utbygging av kystvegen. Dei to høgast prioriterte etappane er:

- ny fv. 614 Svelgen – Indrehus og
- bru over Ytre Nordfjord frå Tongane til Biskjelneset og tilførslevegar på sør- og nordsida av fjorden

Ny fv. 614 Svelgen - Indrehus

Vestland fylkeskommune har prosjektert bygging av ny fv. 614 Svelgen – Indrehus. Det skal lagast ein lengre tunnel frå Svelgen til Indrehus og to kortare tunnelar sør for Indrehus i tillegg til noko veg i dagen. Arbeidet er kostnadsrekna av fylkeskommunen, og saka blei behandla i fylkestinget i juni 2020.

Selskapet hadde grunn til å håpe på oppstart av anleggsarbeidet i 2021, etter at fylkestinget i desember året før la inn vesentlege midlar til prosjektet dei fire påfølgande åra. Det var derfor eit stort vonbrot i kystområda i nordre del av Vestland fylke at fleirtalet i fylkestinget utsette oppstart av arbeidet med fleire år. Eit mindretal i fylkestinget stemte for forslag om å komme i gang med anleggsarbeidet i 2021.

Kystvegen Måløy – Florø AS vil oppmode dei folkevalde om å vurdere ei framskunding av oppstarten av arbeidet på anlegget. Det vil bli svært godt motteke i opinionen.

Ny fv. 614 Svelgen – Indrehus er allereie inne i fylkeskommunale planar på samferdslesektoren. Vi minner om at anlegget blei det høgast prioriterte fylkesveganlegget i Sogn og Fjordane då fylkestinget behandla Regional transportplan for 2017-2021. Det må vege tungt når nye prioriteringar skal gjerast for fylkesvegane i den nye fylkeskommunen.

Vi reknar det som sjølvsagt at ny fv. 614 Svelgen – Indrehus blir positivt omtalt i den nye regionale transportplanen. Anlegget må ha høgaste prioritet av fylkesveganlegga i perioden som vi no går inn i.

Kryssing av Ytre Nordfjord

Vi viser til utgreiinga «Kystvegen gjennom Sogn og Fjordane» som blei utarbeidd av Statens vegvesen, region vest i februar 2017. Arbeidet blei gjort etter oppdrag frå Sogn og Fjordane fylkeskommune. I det nemnde dokumentet er kryssing av Ytre Nordfjord omtalt. Ulike alternativ er vurderte.

Kystvegen Måløy – Florø AS går inn for at det skal byggast bru frå Tongane til Biskjelneset. Dessutan må det opparbeidast tilførslevegar frå Hamnen til Tongane i Bremanger kommune og frå Biskjelneset til Almenningsfjellet i Kinn kommune. Dette er det billegate av alternativa som Statens vegvesen utgreidde. Det er også den løysinga som fagetaten tilrådde.

Vi har fått Aas-Jakobsen AS til å utarbeide skisser til korleis fjordkryssinga kan skje. Det er laga ulike illustrasjonar som viser forskjellige brualternativ. Djupneforholda i fjorden er også klargjorde i eigne

framstillingar. Dei viser at det eit godt stykke inn i fjordbassenget, særleg i sør, er lita djupne, noko som vil gjere fundamenteringsarbeidet for brua vesentleg enklare enn om djupna var stor i heile sjøområdet.

Som vedlegg til denne framstillinga følger materialet som Aas-Jakobsen AS har utarbeidd (jf. Bru over Ytre Nordfjord, skisseprosjekt). Der finn ein også kostnadsestimat, som Statens vegvesen har gjort seg nytte av.

Finansiering

Bygging av bru over Ytre Nordfjord og opparbeiding av tilførslevegar på sør- opg nordsida av brua er tenkt finansierte m.a. av ferjeavløysingsmidlar. Vi meiner at prosjektet fell inn under den nemnde ordninga. Når bru er bygd og tilførslevegar er opparbeidde, kan ferjesambandet Måløy – Oldeide leggast ned. Det vil derfor vere naturleg at ein går i dialog med staten for å få i stand ei løysing med ferjeavløysingsmidlar. Dessutann meiner vi at det skal brukast bompengar for å finansiere delar av fjordkryssinga og tilførslevegane. Det kan eventuelt vere aktuelt med eit mindre offentleg bidrag for å sikre den endelege finansieringa av prosjektet.

Siv.ing. Helge Hopen AS har vore engasjert av oss for å gjere analysar og utarbeide trafikk- og finansieringsopplegg for fjordkryssinga og tilførslevegane med basis i Statens vegvesens utgreiing. Materialet frå Helge Hopen AS følger vedlagt (jf. Trafikk- og finansieringsanalyse).

Det blei i 2014 lagt til grunn ein anleggskostnad for bygging av bru og tilførslevegar på 2,5 mrd. kr, eksklusiv meirverdiavgift.

Helge Hopen AS har i 2019 esitmert bompengebidraget til ca. 1 mrd. kr. Kystvegen Måløy – Florø AS meiner at dette bidraget gjerne kan aukast.

Vi har registrert klart positiv haldning til bompengefinansiering av utbygginga i Bremanger kommune og Kinn kommune. Saka har vore prøvd i kommunale organ tidlegare - før ein hadde så omfattande og konkrete planar som no. Det er ingen grunn til å tru at haldninga til brukarfinansiering er mindre positiv no. Saka om kommunal behandling av bompengespørsmålet vil bli fremma om heller kort tid.

Kystvegen Måløy – Florø AS meiner at bru over Ytre Nordfjord og bygging av tilførslevegar på begge sider av brua må få ei positiv og konkret omtale i den nye regionale transportplanen. Det har svært mykje å seie for den vidare framdrifta i prosjektet.

Vi ønsker lykke til med det vidare planarbeidet og står gjerne til teneste om det er behov for det.

Med helsing

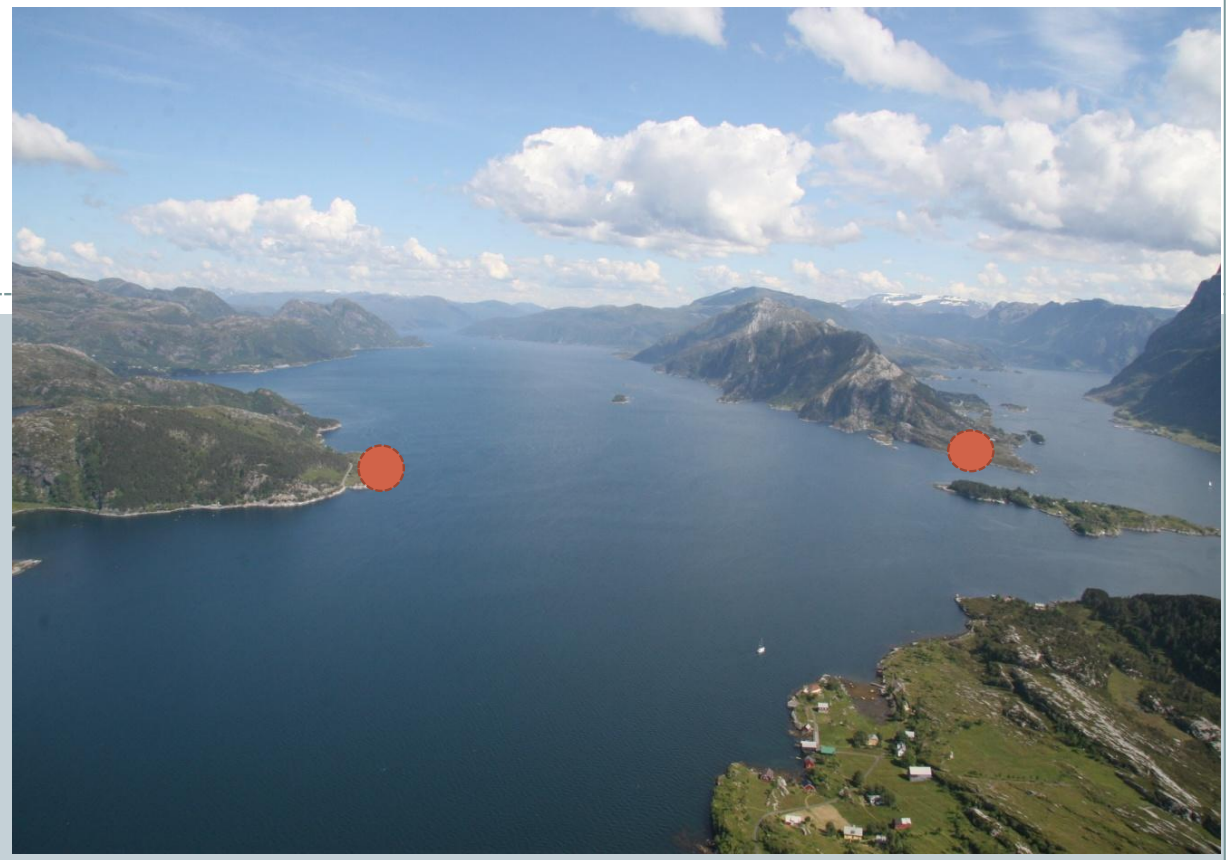
Kystvegen Måløy – Florø AS

Reidar Sandal
styreleiar

Vedlegg

- Bru over Ytre Nordfjord, skisseprosjekt utarbeidd av Aas-Jakobsen AS (januar 2014)
- Trafikk- og finansieringsanalyse utarbeidd av siv.ing. Helge Hopen AS (juni 2019)

Bru over ytre Nordfjord



SKISSEPROSJEKT
AAS-JAKOBSEN
JANUAR 2014

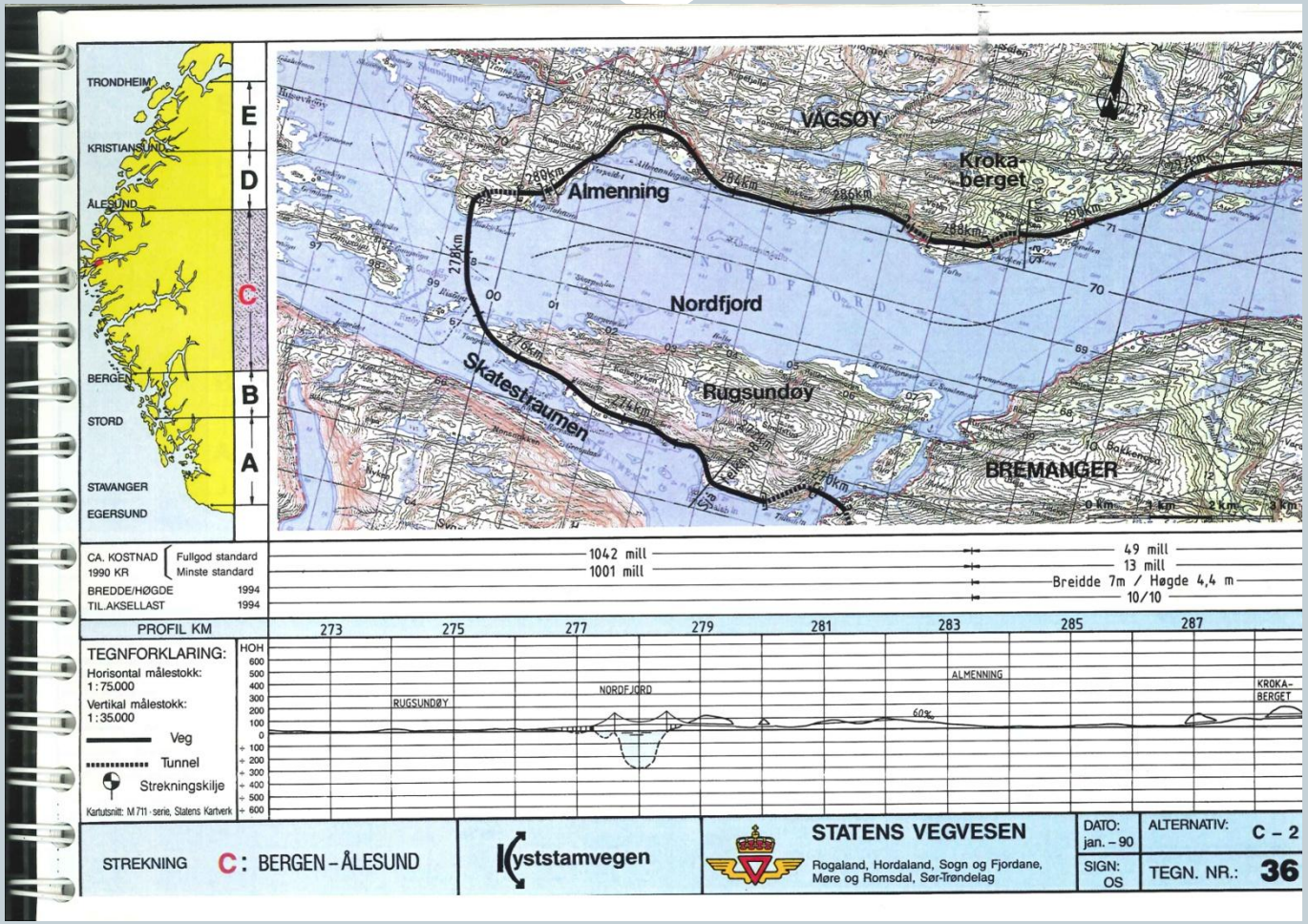
45- min. regionen
Kystvegen Måløy - Florø

- Skisseprosjekt for bru over ytre Nordfjord
- Aas- Jakobsen AS, rådg.ingeniør
- Ytre Nordfjord krysses med bru
- mellom Tongane på Rugsundøy i Bremanger
- til Biskjelneset i Vågsøy i nord
- vurderinger av rådg.ing. Ragnar Hagen

Brustedet

- Tunnel og veg til Rv 15 i Vågsøy
- Lengde ca. 3 km
- Brulengde 1840 m
- Veg til kryss FV 616 Hamnen på Rugsundøy
- Lengde ca. 2 km

Kyststamvegen ytre trase 1990, fylkestingene i M&R og S& Fj. Gikk inn for denne traseen.



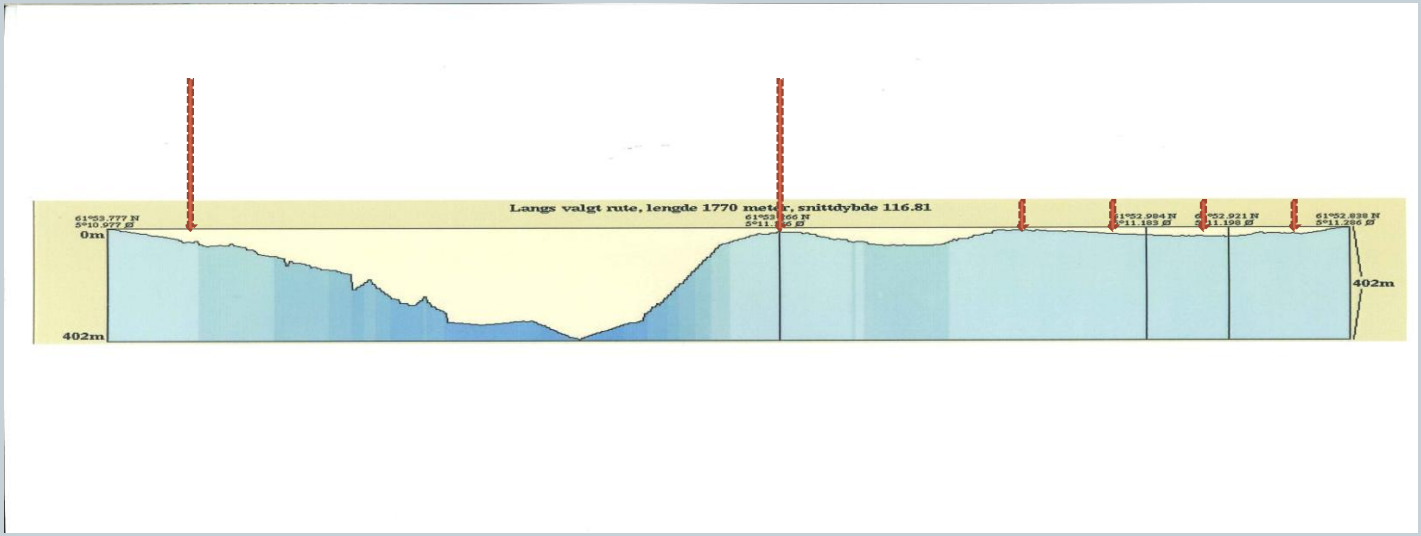
Landfester

- Biskjelneset
- Tunnel og veg til RV 15
- Lett stigende terreng
- Fjellgrunn
- Planlagt dypvannskai

- Tongane
- Veg til FV 616 ved Hamnen
- Flatt terreng
- Fjellgrunn
- Fort fra 2. verdenskrig

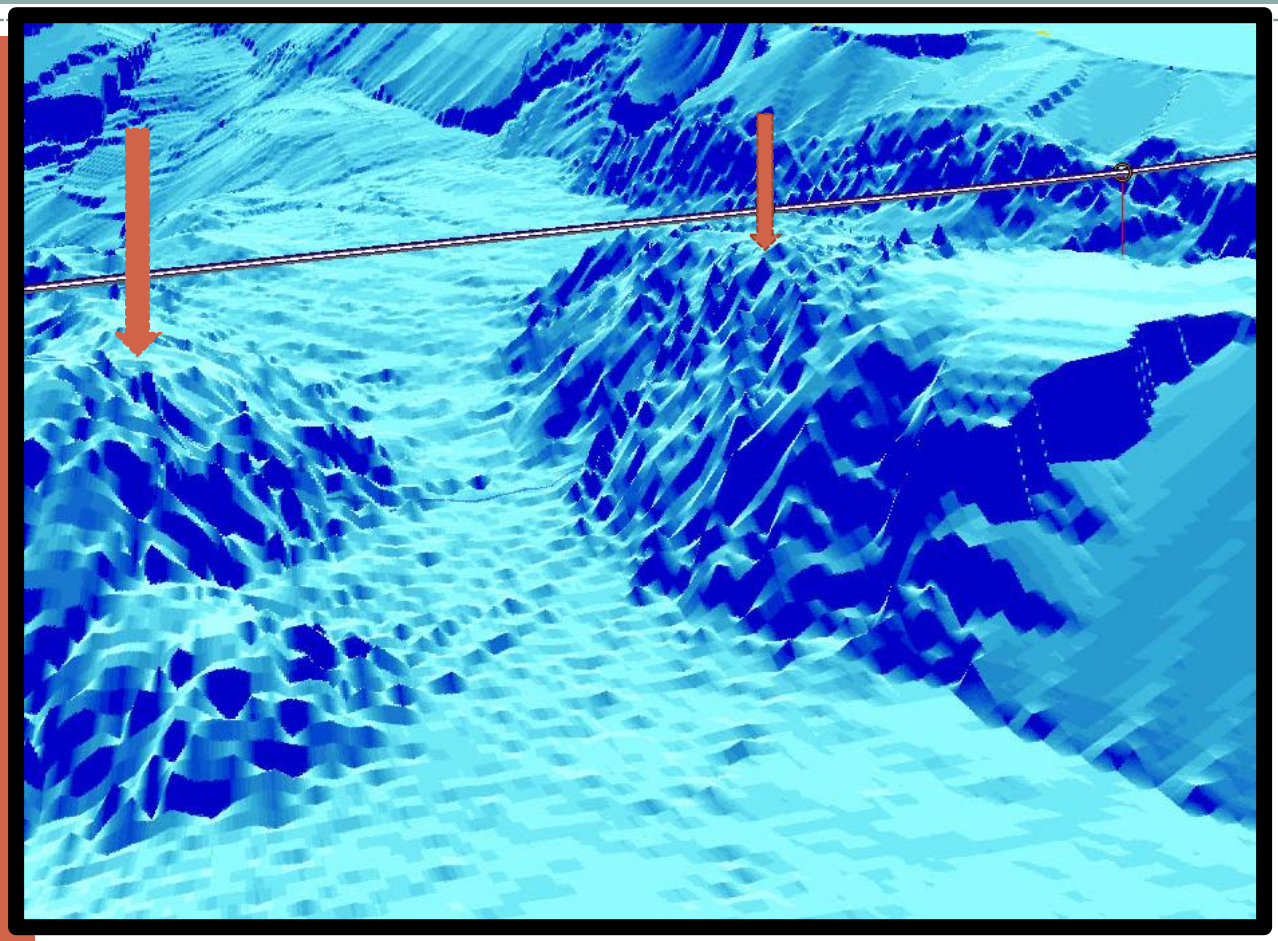
Sjøbunn

- Lengdeprofil fra detaljerte kartplottinger
- Største dyp ca. 400 m
- Grunt midtfjords med 15 m dybde til fjell
- Fra grunne og sydover til Tongane varierende dybde



Detaljert bunnkart med gode fundamenteringsforhold

West Dykkerservice



3D sjøkart, søndre del hovedsøyle til venstre

Geologi

Biskjelneset

- Gneis med foldinger
- en del oppsprekking

Tongane

- Gneis med horisontale lag og lite foldinger
- Lite oppsprukket

Veg og seilingsdata

75 m maks høyde i senter

70 m fri høyde i 300 m bredde

50 m fri høyde i 800 m bredde

Min. seilingsdyp 20 m

Seilingsdyp i senterfelt over 100 m

Innseiling Nordfjord dybde 100 m i 500 m bredde

Hardangerbrua høyde 55 m

Dalsfjordbrua høyde 35 m

- Vegklasse H2, hovedveg
- ÅDT 2000
- Dim. hastighet 80 km/t
- Atskilt gang og sykkelbane
- Vegbredde 7.5 m
- Gangvegbredde 3.0 m
- Skulderbredde 0.75 m
- Totalbredde 12.0 m
- Maksimal stigning 8 %

Alternativ med hengebru

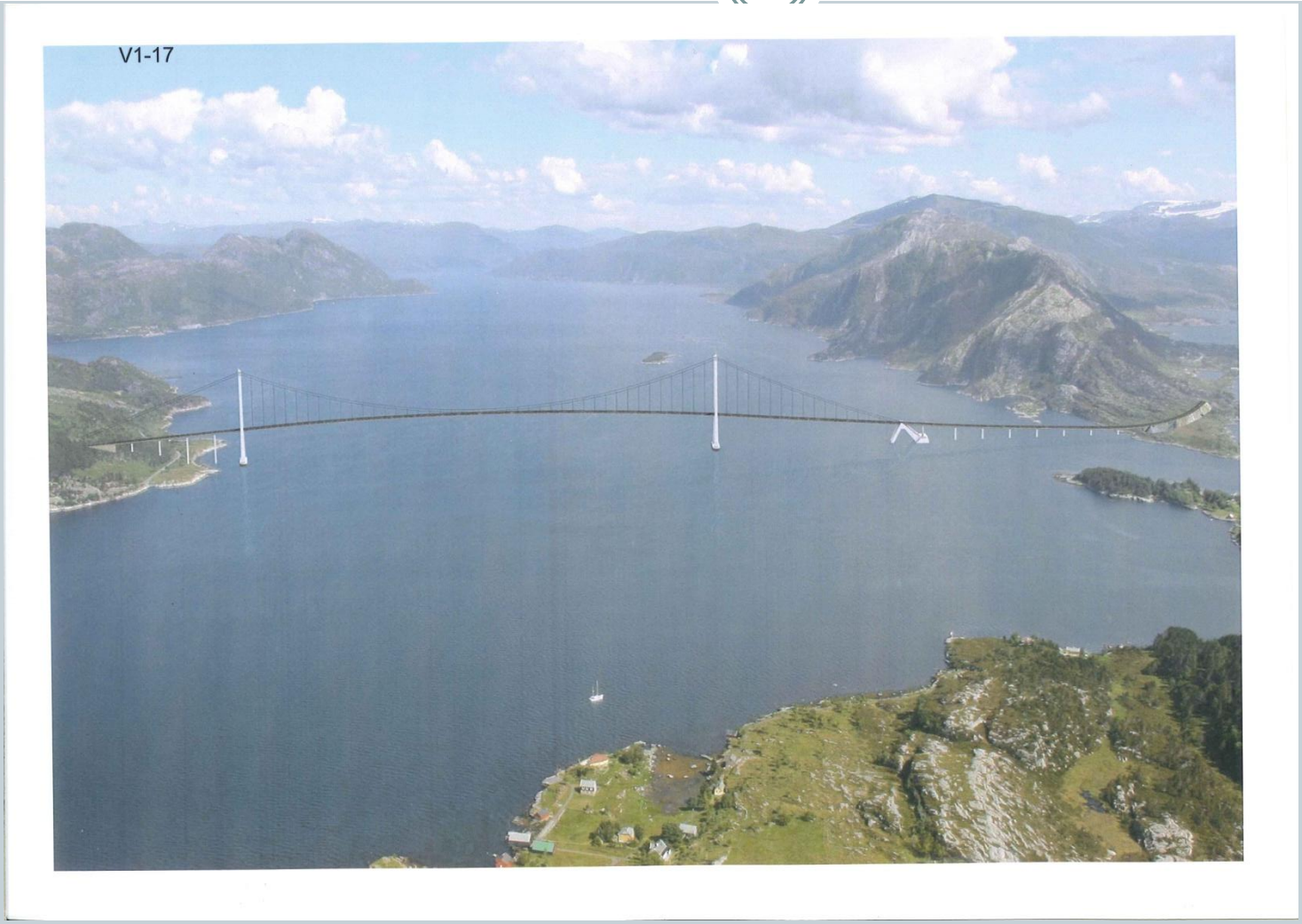
Alternativ 1

- spennvidde 860 m
- totaltallengde 1840 m
- tårnhøyde 171 m
- entreprisekostnad 1.51 mrd
- mva 0.38 mrd
- adm / reserve 0.54 mrd
- **Totalkostnad 2.43 mrd**

Alternativ 2

- spennvidde 980
- totallengde 1840 m
- tårnhøyde 183 m
- entreprisekostnad 1.51 mrd
- mva 0.38mrd
- adm / reserve 0.53 mrd
- **Totalkostnad 2.42 mrd**

Alt. 1 , hengebru 860 m spenn

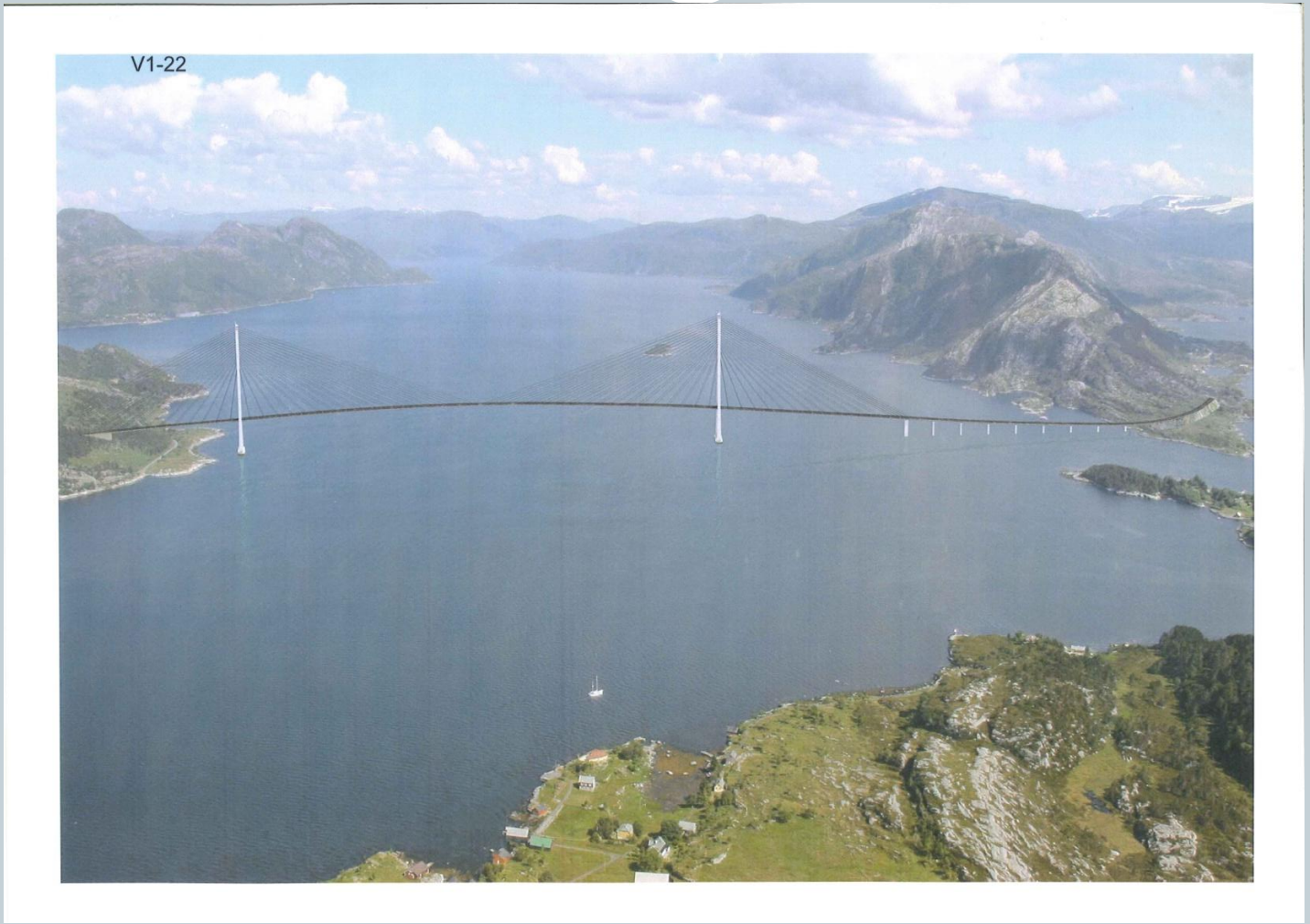


Alt. 1, hengebru 860 m spenn, 3D

Alternativ 3, skråkabelbru

- spennvidde 860
- totallengde 1840 m
- tårnhøyde 236 m
- entreprisekostnad 1.53 mrd
- mva 0.38 mrd
- adm / reserve 0.54 mrd
- **Totalkostnad** **2.45mrd**

Alt 3 : Skråkabelbru ytre Nordfjord



Alternativ 3, skråkabelbru 860 m, 3D

Felles for alle alternativ

- Ingen vesentlige kostnadsforskjeller
- Bygges med kjent teknologi
- Gode fundamenteringsforhold i sjø
- Gode fundamenteringsforhold på land
- Ingen bebyggelse ved landfester
- Kort tilknytning til hovedveg begge sider
- Gode montasjeforhold i beskyttet farvann i sjø
- Brua ligger rett innenfor hovedskipsleia langs kysten

Viadukter

Spennvidde 50 m

- Antall fund på fjell 4
- Antall fund på peler 7
- Kassehøyde 3.0 m
- Lengde 430 m
- **Kostnad 197 mill**

- Fordel :
- **lavest kostnad**
- **10 % - 20 mill**

Største spennvidde 84 m

- Antall fund på fjell 2
- Antall fund på peler 4
- Kassehøyde 4.6 m
- Lengde 430 m
- **Kostnad 217 mill**

- Fordel :
- **Mindre undervannsarbeid**
- **Mindre usikkerhet**

Sammenliknbare hengebruer hovedspenn

• Stordabrua	677 m	2001
• *Bru ytre Nordfjord*		
• *Alternativ 1*	*860 m*	
• *Alternativ 2*	*980 m*	
• Askøybrua	885 m	1992
• Hardangerbrua	1310 m	2013

Sammenliknbare skråkabelbruer

• Skarnsundbrua	530 m	1991
• *Bru ytre Nordfjord*	*860 m*	
• Normandie Bridge, Frankrike	926 m	2010
• Tatara Bridge, Japan	890 m	1999
• Russki Bridge, Russland	1104 m	2012

Videre framdrift

Tekniske planer

- Kommuneplan
- Reguleringsplan
- Trafikkanalyse
- Geologiske undersøkelser
- Nytte / kostnadsanalyse
- Bruplan
- Plan tilstøtende veger
- Plan for containerhavn

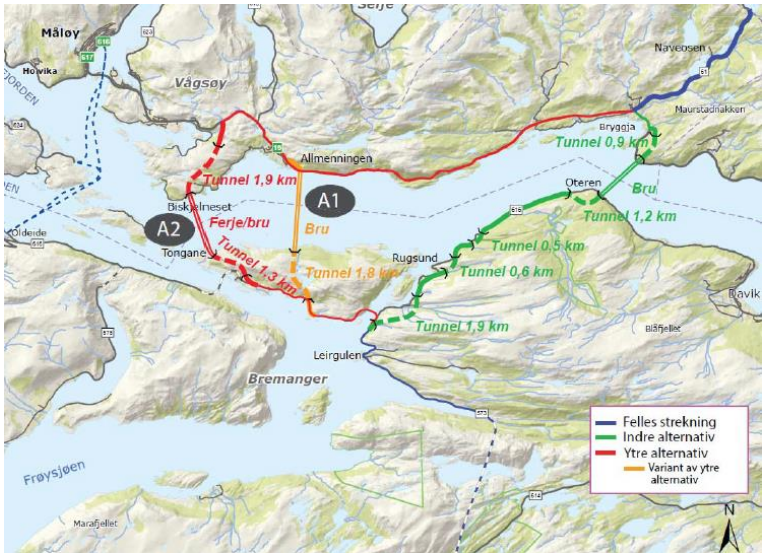
Selskapet

- Egenkapital selskapet
- Finansieringsplan
- Bompengeselskap
- Utbyggingsselskap
- Statens vegvesen bygger

Elegant brukryssing av ytre Nordfjord

Sivilingeniør Helge Hopen AS

Kystvegen Måløy – Florø



Oppdatert trafikk- og finansieringsanalyse

Bergen, 7.6.2019

INNHALD

1 INNLEIING 2

2 BAKGRUNN 3

3 LØYSING OG KOSTNADER 4

3.1 TIDLEGARE LØYSINGSALTERNATIV 4
3.2 NYE VURDERINGAR 5
3.3 OPPDATERT VURDERING 6

4 TRAFIKKGRUNNLAG 7

4.1 TIDLEGARE KALKYLAR 7
4.2 NYE UTGREIINGAR 8
4.3 OPPDATERT VURDERING 8

5 FINANSIERING 10

5.1 FINANSIERINGSMODELL 10
5.2 FERJEAVLØYSINGSMIDLAR 10
5.3 BOMPENGAR 11
5.4 SAMLA VURDERING 11

1 INNLEIING

Kystvegen Måløy – Florø AS arbeider for å realisere eit framtidsretta vegsamband langs kysten mellom Måløy og Florø. I 2014 vart det utarbeidd trafikk- og finansieringsanalyse for to hovudalternativ for Kystvegen mellom Måløy og Florø:

- ei løysing med innkorting av ferjesambandet over Ytre Nordfjord, tunnel Svelgen-Indrehus samt utbetringar på eksisterande veg
- ei løysing basert på fast vegsamband over Ytre Nordfjord.

Trafikk- og finansieringsanalysen vart utført av Sivilingeniør Helge Hopen AS i samarbeid med Rambøll Norge AS på oppdrag frå Kystvegen Måløy – Florø AS.

Oppdragsgjevar har bedt om ei oppdatering av analysen pr. 2019 med utgangspunkt i nye trafikktal og trasevurderingar i Statens vegvesen sin utgreiing av Kystvegen frå februar 2017, og endringar i rammene for bruk av ferjeavløysingsmidlar.

Denne rapporten summerer opp oppdaterte trafikk- og finansieringskalkylar.

Bergen 7.6.2019

2 BAKGRUNN

Kystvegen Måløy–Florø er basert på ein visjon om ein samanhengande bu- og arbeidsmarknadsregion for 45.000–50.000 menneske der det er ikkje meir enn 45 minutts reisetid mellom dei ulike sentra i regionen.

Utviklinga av vegsambandet mellom Måløy og Florø inneheld tiltak for innkorting av eksisterande veg og utbetring av vegstandard. På sikt er det mål om ferjefritt vegsamband ved å byggje bru over Ytre Nordfjord.

Vegtiltaka mellom Måløy og Florø ein del av samla plan for Kystvegen Ålesund–Bergen og er vurdert å vere nøkkelen til å oppnå folketalsvekst og utnytting av eit stort potensial for næringsutvikling langs kysten av Sogn og Fjordane. Visjonen er å byggje ein ny vekstregion i Sogn og Fjordane som kan trekkje til seg folk og nye næringslivssatsingar på linje med andre vekstregionar langs kysten.

Fylkestinget fatta i desember 2009 følgjande vedtak om realisering av kystvegen Måløy–Florø:

«a) Fylkestinget meiner ei rask realisering av 45-minuttarsregionen (samanhengande kystveg Måløy–Florø) vil vere svært viktig for å skape vekst og utvikling knytt til næringsliv på kysten av Sogn og Fjordane, og er ei naturleg vidareføring av Bremangersambandet del 2.

b) Fylkestinget stør kravet om ein statleg regionbyggingspakke for 45-minuttarsregionen, og vil arbeide opp mot statlege styresmakter for å få ein slik pakke realisert.

c) Fylkeskommunen vil samarbeide med berørte kommunar om å få fram eit finansieringsopplegg som syner korleis prosjektet kan realiserast i neste tiårsperiode gjennom finansiering utanom fylket sine ordinære investeringsmidlar, mellom anna gjennom utvida brukarfinansiering og statleg regionbyggingspakke.

d) Fylkestinget er innstilt på å avsette midlar til planlegging av vegparsellane i 45-minuttarsregionen i første del av planperioden (2010–13).»

Eit viktig grunnlag for å kome i posisjon i forhold til igangsetting av formelt planarbeid og sikre prioritering i nasjonale og regionale transportplanar, er å påvise realistiske finansieringsplanar.

I den samanheng er det naudsynt å dokumentere trafikkgrunnlag og vurdere alternative finansieringsmodellar, mellom anna gjennom bruk av innsparte ferjeavløysingsmidlar, momskompensasjon og alternative renteføresetnader.

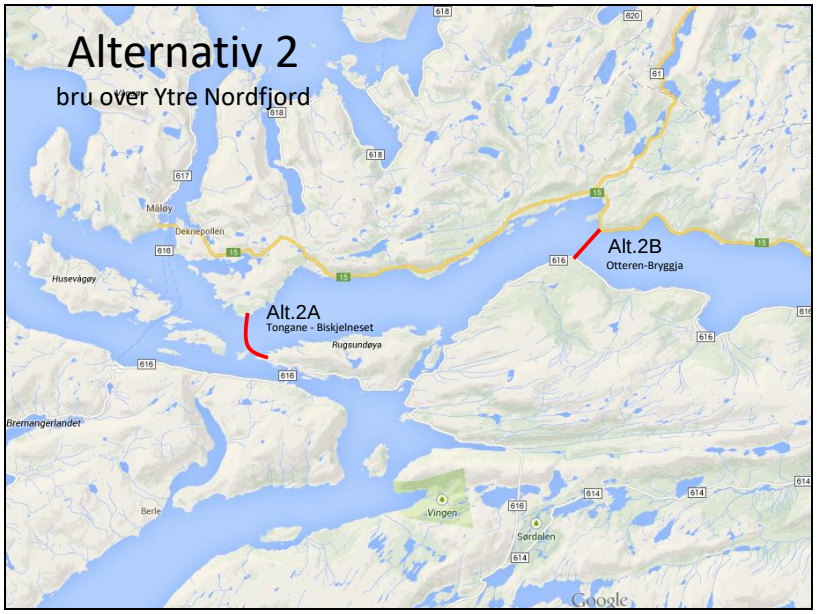
I det etterfølgjande vert det sett nærare på oppdatert trafikkgrunnlag og alternative finansieringsmodellar for bygging av fast vegsamband (bru) over Ytre Nordfjord.

3 LØYSING OG KOSTNADER

3.1 Tidlegare løysingsalternativ

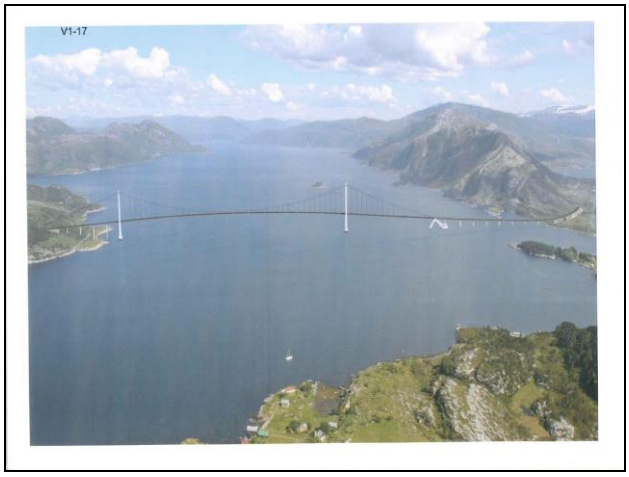
I trafikkanalysen frå 2014 vart det vurdert to ulike traséalternativ for ny bru over Ytre Nordfjord:

Alternativ 2A, Tongane - Biskjelneset (vestre trasé)
Alternativ 2B, Otteren-Bryggja (østre trasé)



Figur 1. Alternative traséar for kryssing av Ytre Nordfjord med bru (trafikkanalyse 2014).

Når det gjeld teknisk løysing og kostnadsoverslag vart det tatt utgangspunkt i skisseprosjekt/utgreiing frå Aas-Jakobsen / rådg. ing. Ragnar Hagen frå januar 2014. Her er alternativ 2A greidd ut i to variantar som hengebru med ulik spennvidde. Totalkostnaden var i 2014 estimert til ca. 2,4 mrd. kr.



Figur 2. Illustrasjon av ny hengebru over Ytre Nordfjord med spenn på 860 meter, traséalternativ 2A (Aas-Jakobsen / R. Hagen, januar 2014).

Når det gjelder tilførselsvegar til ny bru vil kostnadene vere avhengig av kva for vegløysing som vert lagt til grunn. Det er mogleg med rimelege løysingar basert på mest mogleg veg i dagen – eller dyrare variantar der mykje av tilførselsvegane går i tunnel.

Førebels kan kostnadsoverslaga for tilførselsveg estimerast til eit sted mellom 200 og 500 mill.kr. I det vidare er det tatt utgangspunkt i rimelegaste løysing.

Kostnadstal som grunnlag for finansieringsanalysen var pr. 2014 som følgjer:

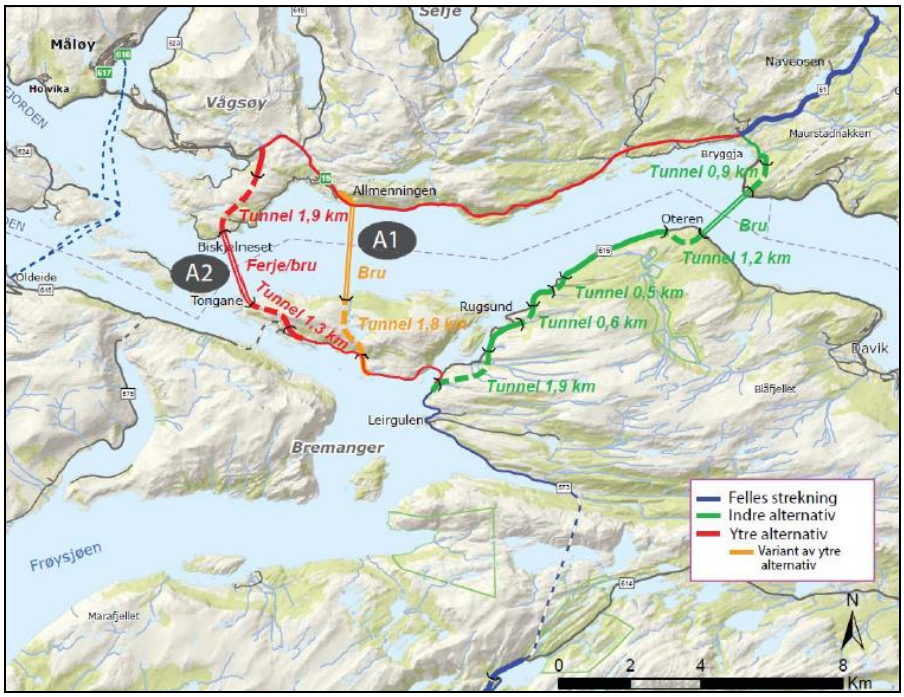
Anleggskostnader, alt 2 A	Mill.kr.
Hengebru	2 420
Tilførselsvegar	202
Sum	2 622
Sum ekskl. mva.	2 209

Alternativ 2B, Otteren-Bryggja er ikkje vurdert vidare. I notat frå Aas-Jakobsen AS datert 18.6.2014 vart det peika på utfordringar med ei spennlengde på ca. 1.600 m. Basert på ei grov vurdering er det estimert ein anleggskostnad som er 2 – 2,5 gangar kostnaden i alternativ 2A.

3.2 Nye vurderingar

Statens vegvesen har i ny utgreiing av Kystvegen frå februar 2017 vurdert alternative løysingar for kryssing av Ytre Nordfjord. Statens vegvesen tilrår ytre alternativ der fleire alternative trasear for fjordkryssing kan vere aktuelle. Vidare planlegging og avklaring av trase vil skje gjennom ein kommuneplan.

Når det gjeld variantane for kryssing i ytre alternativ, er førebels tilråding alternativ A2, Tongane - Biskjelneset



Figur 3. Alternative trasear for kryssing av Ytre Nordfjord som er vurdert i utgreiinga frå Statens vegvesen 2017. Førebels tilråding er alternativ A2.

I delrapporten frå Statens vegvesen om «Alternative trasear Kystvegen Sogn og Fjordane» frå februar 2017 vurdert alternative bruløysingar i ytre alternativ som følgjer:

«I påbyrja kommunedelpanarbeid med kryssing av Nordfjorden ved Tongane – Biskjelneset er det vurdert ulike variantar for bruplassering, ferjeleier og tilførselsvegar. I denne utgreiinga er det valt å rekne på ei av løysingane, medan kommuneplanarbeidet må ta avgjerda på kva som er den beste løysinga innanfor dette alternativet. Andre trasear er ikkje vurdert i denne utgreiinga. Det er kome innspel til ei alternativ bruløysing til Tongane – Biskjelneset. Løysinga har to kortare bruer frå Tongane, vestover via Risøya til Gangsøya. Deretter kryssar ein med lang bru over Nordfjorden til Vemmelsvika. Her er fjorden smalare enn ved Tongane-Biskjelneset. Løysinga kan gjere det mogleg å etablere fastlandssamband til Husevågøy, og soleis avløyse ferja Husevågøy – Måløy. Utfordringane med alternativet er å få stor nok seglingshøgde i Nordfjorden. Dette kan føre til ei relativt lang bru totalt sett. Lengste spenn bli noko over 900 m, mot 860 m på hengebru Tongane - Biskjelneset. I tillegg kan det vera utfordrande å få til eit kryss med veg ned til Gangsøya, då dette må ligge mellom to bruer. Alternativet er likevel interessant, då det avløyser ei ferjestrekning. Det kan difor vera interessant å vurdere denne traseen grundigare, som alternativ til Tongane – Biskjelneset, dersom det vert vedteke bru i denne korridoren.»

Statens vegvesen sitt kostnadsoverslag for brua er 2,8 mrd. kr (side 117 i utgreiinga):

Tabell 8-5: Parsellar på kystvegen som vert tilrådd utbetra på strekninga Sørdalen-Naveosen. Statens vegvesen 2017.

Parsell	Tiltak	Kostnadar
Rugsundøya – rv. 15	Byggetrinn 1 – Nytt ferjesamband	1 mrd. kr
Rugsundøya – rv. 15	Byggetrinn 2 – Bru	2,8 mrd. kr
Bryggja–Naveosen	Utbetre det dårlegaste partiet på strekninga	Ikkje rekna ut*

3.3 Oppdatert vurdering

Kostnadene for bru over Ytre Nordfjord er vanskeleg å estimere før ein har starta opp formelt planarbeid med kommunedelplan og anslags-berekning av ulike alternativ. Forprosjektet frå Aas-Jakobsen / rådg. ing. Ragnar Hagen frå januar 2014 er eit av haldepunkta pr. i dag.

Kostnadstala frå 2014 for bru og tilførselsvegar er oppjustert til 2019-kroner på grunnlag av SSB sin byggekostnadsindeks for veganlegg 2014-2019 (+ 15%). Førebels kostnadstal for ny bru over Ytre Nordfjord er med dette rekna til ca. 2.5 mrd. 2019-kr. ekskl. mva

Statens vegvesen har i utgreiinga for Kystvegen stipulert kostnadene til ca. 2.8 mrd. kr. (inkl. mva.). Dette underbygger rimeleg samsvar mellom kalkylane.

Samla vurdert vert det lagt til grunn ein stipulert anleggskostnad på 2,5 mrd. kr. ekskl. mva.

Kostnadstala må reknast som svært uvisse på dette planstadiet.

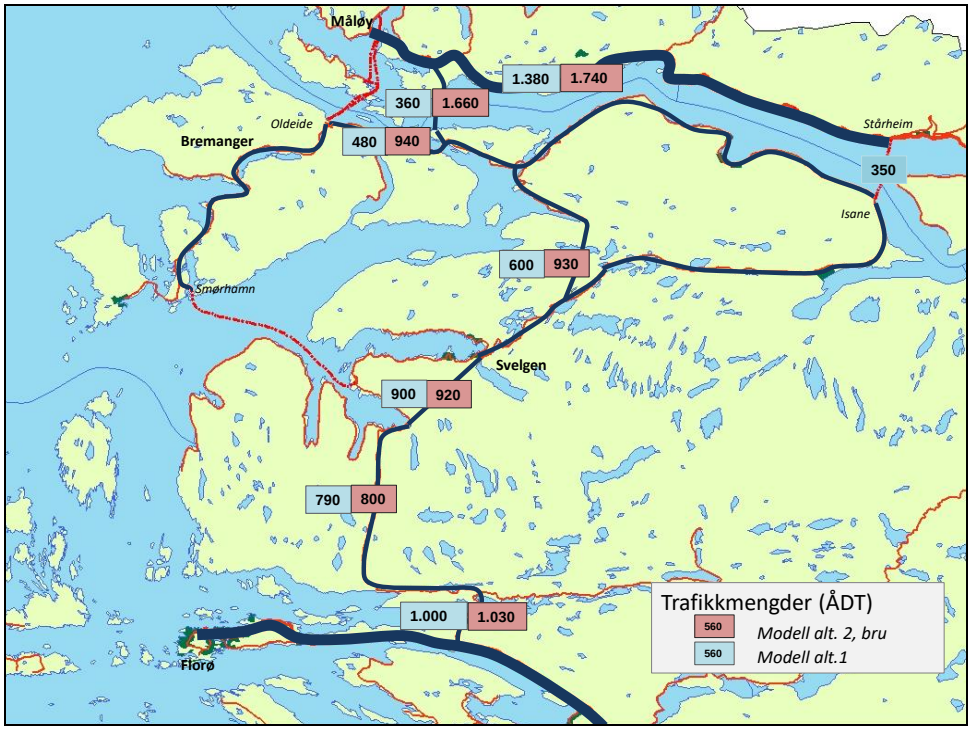
Det kan leggjast til at dersom ein kan få til ei traseløysing via Gangsøya som kan gje fast vegsamband til Husevågøy vil storleiken på ferjeavløysingsmidlane verte større enn eit samband mellom Tongane og Biskjelneset. Kostnadene for denne traseen må såleis vurderast opp mot kva dette kan gje av meirinntekter i form av ferjeavløysingsmidlar når ein startar formell planprosess.

4 TRAFIKKGRUNNLAG

4.1 Tidlegare kalkylar

Trafikkvurderingane frå 2014 var basert på trafikkteljingar og utrekningar med Statens vegvesen sin regionale transportmodell for Region Vest (RTM vest).

Trafikkprognosen for fast vegsamband over Ytre Nordfjord føresett i utgangspunktet gratis bru, dvs. ingen bompengar. Dette er ein illustrasjon på langsiktig trafikkpotensiale. I kapittel om finansiering vert det rekna på forventa trafikkavvising på grunn av bompengar.



Figur 4. Utrekna trafikkmengd på ny bru over Ytre Nordfjord (alt. 2). Trafikknivå 2013. Ingen bompengar.

Utrekningane syner eit trafikkpotensiale på 1.600 -1.700 ÅDT på brua over Ytre Nordfjord pr. 2013 (utan bompengar).

Trafikkanalysen syner at det er først om fremst lokal- og regionaltrafikken mellom Bremanger og Vågsøy (Måløy) som aukar. Den relative trafikkauken mellom Ytre Bremanger og Måløy er stor. Det er indikasjon på endring i trafikkmønster til/frå Svelgen (meir trafikk i retning Måløy, mindre i retning Florø). Dette medfører isolert sett redusert trafikk på Fv.614 sør for Svelgen. Samstundes er det venta auke i regional trafikk mellom Måløy og Florø/Førde. Ser ein desse to endringane i samanheng så kan det forklare uendra trafikknivå på Fv.614 sør for Svelgen.

Trafikkprognosen ved ny bru over Ytre Nordfjord føreset nedlegging av ferjesambandet Stårheim-Isane. Trafikkberekningane syner eit redusert trafikkgrunnlag for brua på ca. 200 ÅDT dersom Stårheim-Isane skal oppretthaldast

4.2 Nye utgreiingar

4.2.1 Statens vegvesen, utgreiinga av Kystvegen (februar 2017)

Statens vegvesen har i «Trafikknotat Kystvegen Sogn og Fjordane» av februar 2017 rekna potensielt trafikkgrunnlag for bru over Ytre Nordfjord til mellom ca.1.500 og 1.900 ÅDT med dagens trafikknivå, avhengig av traseval og føresetnader for resten av Kystvegprosjektet. Berekningane gjeld utan bompengar og trafikkprognose frå 2024, og utan nedlegging av Stårheim - Isane.

Berekningane underbyggjer at tidlegare kalkyle på ca. 1.660 ÅDT pr. 2013 med nedlegging av Stårheim-Isane er eit rimeleg anslag, og det kan konkluderast med at dei nye utrekningane støtter opp om tidlegare kalkylar.

4.2.2 Utgreiing av Rovdefjordsambandet (Norconsult 2018)

Utgreiinga av Rovdefjordsambandet (Norconsult 2018) gir ikkje direkte resultat knytt til ringverknader for kryssing av Ytre Nordfjord, men underbyggjer at bygging av Kystvegen har potensiale for sterk regional utvikling, mellom anna vekst i lengre reiser. Dette kan betraktast som ein støtte til den trafikkveksten som er rekna for kryssinga av Ytre Nordfjord og dei prognosane som ein her legg til grunn. Utdrag frå rapportens hovudkonklusjonar:

«En realisering av Rovdefjordsambandet har i seg et potensial for lokal utvikling. Da ligger vekst i trafikk som en effekt av dette. Dette bekreftes gjennom modellberegningene og understrekes gjennom den kvalitative diskusjonen. Analyseområdet blir et «nytt/endret og mer attraktivt område» for bosetting, for næringslivsaktivitet og for positiv vekst i samfunnet generelt. Men i hovedsak lokalt. En realisering av Rovdefjordsambandet sammen med de andre tiltakene i analysen har derimot i seg et potensial for også større regional utvikling. Her ser man stor vekst i trafikk, spesielt lengre reiser. Dette viser at fv. 61 kan bli en attraktiv regional reiserute, som også medfører større aktivitet langs denne ruten. Med potensial for bosetting og næringsutvikling som søre Sunnmøre ikke opplever med dagens infrastruktur.»

4.3 Oppdatert vurdering

Tidlegare utrekning av trafikkgrunnlag pr. 2013 vert lagt til grunn for oppdaterte trafikkføresetnader pr. 2018 ved å justere tala med registrert trafikkvekst 2013-2018.

Trafikktal frå Nasjonal vegdatabank syner følgjande trafikkutvikling i perioden 2013-18:

Trafikkvekst 2013-2018	Prosent vekst
rv.15 Måløybrua	6 %
rv.15 Totland	9 %
fv.616, Bortnetunnelen	16 %
fv.616, Måløy-Oldeide	14 %

På bakgrunn av ei samla vurdering av desse registreringane ver trafikktala pr. 2013 oppjusterte til 2018- nivå med 10%.

Forventa trafikkgrunnlag for ny bru over Ytre Nordfjord pr. 2018 vert med dette ca. 1.800 ÅDT (utan bompengar og med nedlegging av Stårheim-Isane).

Trafikkgrunnlag med bompengar vert justert tilsvarande:

Alt. låg: ca. 1.300 ÅDT
Alt. høg: ca. 900 ÅDT

Alternativ høg og låg vert lagt til grunn i ulike rekneeksempel med alternative takstnivå for bompengane.

5 FINANSIERING

5.1 Finansieringsmodell

Det vert lagt til grunn tilsvarande finansieringsmodell som for prosjektet fv.659 Nordøyvegen i Møre og Romsdal. Utgangspunktet er at prosjektet er eit fylkesveganlegg som vert finansiert med:

- Fylkeskommunale midlar
- Bompengar

Det er lagt til grunn at eit bompengeselskap vil stå for låneopptak av det som vil vere bompengebidraget i finansieringa. Resten av finansieringa vert dekka av fylkeskommunen.

Kostnadene for fylkeskommunen må sjåast i samanheng med at fylkeskommunen vil få refundert mva.-kostnadene av staten, samt motta ferjeavløysingsmidlar i opp til 40 år.

Fylkeskommunen vil vere ansvarleg for nødvendige låneopptak for å finansiere prosjektet, uavhengig av storleiken på framtidige ferjeavløysingsmidlar.

5.2 Ferjeavløysingsmidlar

Det vert lagt til grunn at prosjektet fell inn under ordninga med ferjeavløysingsmidlar. Storleiken på midlane er ikkje avklart. Førebels utrekning av ferjeavløysingsmidlane kan ein få ved at fylkeskommunen rettar ein førespurnad om dette til Kommunal- og Moderniseringsdepartementet.

Det er fleire faktorar som er avgjerande for utrekning av normerte ferjekostnader som vil danne grunnlaget for avklaring av aktuelle beløp:
- ferjestrekninga sin lengde
- trafikkgrunnlag
- om heile eller delar av sambandet vert nedlagt
- om fleire ferjesamband vert nedlagde (t.d. Stårheim-Isane)
- kalkulerte vedlikehaldskostnader på veg- og bruanlegget som vil erstatte ferja

Departementet har også reglar knytt til bruk av midlane:
- dei kan ikkje nyttast til å dekkje finansieringskostnader for t.d. bompengelån
- dei kan ikkje utgjere meir enn akkumulerte anleggskostnader for ny bru (med fradrag for mva. og bompengedel av finansieringa)

Det er på denne bakgrunn ikkje mogleg å stipulere storleiken på ferjeavløysingsmidlane før det er retta ein formell førespurnad om dette til departementet.

Basert på andre ferjeavløysingsprosjekt og ei grov vurdering av kriteria for ferjeavløysing kan ein som rekneeksempel leggje til grunn eit årleg bidrag på mellom 20 og 30 mill.kr.

Det vert understreka at dette er svært uvisst og berre eit rekneeksempel.

5.3 Bompengar

Basert på oppdatert trafikkprognose og alternative føresetnader omkring takstnivå er det rekna ut at prosjektet kan levere eit bompengebidrag på ca. 1,0 mrd. kr.

Kalkyla er baserte på følgjande føresetnader i to berekningsalternativ:

Føresetnad	Alt. 1	Alt. 2
Takstnivå	Som dagens ferjetakst	Dagens ferjetakst + 40%
Trafikkgrunnlag (2018-nivå)	1.300 ÅDT	900 ÅDT

Kalkylane har følgjande felles føresetnader:

Byggjetid:	2026-2029
Opning:	2030
Årleg trafikkvekst:	0,5% 2019-2029, 1,5% etter opning fram til 2040, deretter 0%
Lånerente:	5,5% første 10 år, deretter 6,5%
Nedbetalingstid:	15 år

Finansieringsberekningane syner at med desse føresetnadene vil bompengebidraget vere:

- 950 mill. kr. i alt. 1
- 1.050 mill.kr. i alt. 2

Kalkylane syner at potensiell redusert trafikkgrunnlag på grunn av høge takstar kan gje stor trafikkavvising slik at netto bompengebidrag ikkje aukar vesentleg sjølv om takstane aukar samanlikna med ferjetaksen. Dette kan indikere at det kan vere fornuftig å leggje opp til å halde takstane om lag på same nivå som noverande ferjetakst.

Samla vurdert kan bompengebidraget på denne bakgrunn estimerast til ca. 1,0 mrd kr.

5.4 Samla vurdering

Oppsummering av mogleg finansieringsplan vert som følgjer:

Førebels kostnadsoverslag:	2,5 mrd kr. (ekskl. mva)
Bompengebidrag:	1,0 mrd. kr.
Fylkeskommunal finansiering:	1,5 mrd. kr.

Tala er grove og inneheld stor uvisse.

Fylkeskommunen må i tillegg forskottere mva. kostnadene, men får disse refundert av staten.

Den fylkeskommunale finansieringa på 1,5 mrd. kr. må sjåast i lys av potensielle ferjeavløysingsmidlar som vil bli tilført årleg i inntil 40 år. Rekneeksempel basert på eit bidrag på mellom 20 og 30 mill.kr. årleg syner at fylkeskommunen kan betene eit lån på ca. 400 -500 mill.kr. med ein låneperiode på 20 år og eit rentenivå på 4,0%.

Dette indikerer at fylkeskommunens netto kostnad i finansieringsopplegget vert om lag 1,0 mrd. kr. med dei føresetnadene for anleggskostnader og ferjeavløysingsmidlar som her er vist. Aktuell finansieringskjelde for dette vil vere ordinere fylkesmidlar i regional transportplan.

Kystvegen Måløy-Florø må realiserast

Dette innspelet er på vegne av 102 verksemder i kommunane Kinn og Bremanger, med totalt 3767 tilsette og ein årleg omsetnad på mellom 13 og 15 milliardar kroner

For utviklinga av næringslivet langs kysten og vidare vekst i våre verksemder, så er det heilt avgjerande at kystvegen frå Måløy, via Svelgen, til Florø, vert realisert; og at ein no kjem i gang med realiseringa av første prosjekt som er fv 614 Svelgen-Indrehus. I tillegg må ein starte arbeidet med planlegginga av ferjeavløysingsprosjektet mellom Tongane og Biskjelsneset i ytre Nordfjord.

Ein styrka infrastruktur langs kysten vil betre tilgangen til arbeidskraft, knyte saman fagmiljø, sikre lågare transport- og produksjonskostnader, auke veksten og lønnsemda i bærekraftige framtidsnæringar, samt bidra til lågare utslepp gjennom betra tilgang til hamner for å få gods over frå veg til sjø.

Kystvegen Måløy-Florø knyter saman kommunane Stad, Kinn, Bremanger og Sunnfjord til ein felles bu- og arbeidsmarknad på ca 50.000 innbyggjarar. Det er det enkeltprosjektet i tidlegare Sogn og Fjordane som har desidert størst effekt på utvikling av større bu- og arbeidsmarknader, då det knyt saman nær halvparten av alle innbyggjarane i det tidlegare fylket.

Næringslivet langs kysten har i mange år framheva viktigheita av Kystvegen, og kva det betyr for vidare vekst og utvikling. Vi ber no om at dette vert teken på alvor av Fylkestinget, og at ein kjem i gang med realiseringa.

Vi vil peike på «Regional strategisk plan for kysten», som Fylkestinget i Sogn og Fjordane vedtok i juni 2018. Planen sitt hovudmål er å skape «ein kystregion som er attraktiv, med folkevekst, vekst og berekraft i næringslivet og fleire gjestande». Planen inneheld fire satsingsområder, blant anna «knyte saman kysten med betre infrastruktur» og «auka skaparkrafta og evna til nyskaping». Dette er målsettingar som bør forplikte politikarane til å handle, og bidra til den utviklinga dei sjølv har vedteke at dei ynskjer.

Vi har ei forventning til at Vestland fylke løfter kommunikasjon langs kysten høgare i prioriteringane i åra framover, då kysten frå Bergen og nordover i liten grad får positive lokale og regionale effektar av riksveginvesteringar. Dette vil være heilt avgjerande for konkurransekrafta til næringslivet, og sikre vekst og verdiskaping i åra framover.

Med helsing

Net Partner AS
Easyform AS
Skipskompetanse AS
Fjord Services AS
Baug Boats AS
Fjord Marin Invest AS
Flora Industri og Næringsforening
Fjord Offshore AS
Skibenes & søn AS
Sætren AS

Fjord Shipping AS
Local Host AS
Vest-Norges Fiskesalslag
Selstad AS
Sea Technology AS
Måløy Verft AS
CENS AS
Baatbygg
Coast Seafood AS
Måløy Treningssenter
Måløy Vekst
Stadyard AS
Verlo AS
Babord Group AS
Havstjerna AS
Havstjerna Eigedom AS
Iglandsvik b&b
Tømrerfirma Lågeide & Nesbakk AS
Havfront
Ferstad installasjon
Spar Bremanger
Byggtorget Ytrehus Sag
Bremanger Bygg AS
Hydraulikk og Motor AS
Dimeq AS
Pro Ocean Crew AS
Per Arild Frøyen
Regnskapsoptimisten AS
Kaia Mat og Service AS
Pelagia avd Kalvåg, Fiskeindustrien på Kalvøya Kalvåg
A til Å Grafisk Design og Media AS
AB Eiendom AS
Accountor Førde AS
Advokatfirmaet Blikra, Slotterøy & Fonn avd Florø AS
Allbygg Florø
Auto 8 8 Forum . Avd Florø
Avinor Florø Lufthamn
BB Servicesystem AS
Byggservice AS
Deloitte AS
DK Ferdigbetong AS
Ecit Sogn og Fjordane As
Equinor ASA
Ewos AS
Fanevik Bygg AS
Fjord 1 AS
Flora Hamn KF
Florø Rør AS
Fokus Elektro AS
Folkeuniversitetet Vestlandet

Grind AS
GS Maskin AS
HippHipp Flora
INC Invest AS
IOS Tubular Management
iVest Consult AS
Jon Strømsnes AS
K. Jansen AS
Kinn Regnskap AS
Kruse AS
Kvartal 28 Florø AS
Local Host AS
LP Trading AS
Marø Havbruk AS
Multi Maritime AS
NAV Flora
NCC Norge AS
Neptun Energy Norge AS
Niprox Technology AS
Nor Tekstil AS
Norblikk AS
Norwell
Novaform Førde As
Origod AS
Petroleum Services AS
PWC AS
Proffpartner Florø/Snorre Jernvare AS
Quality Hotell Florø
Ramco Norway AS
Ramsdal Maskin AS
SAR AS
SFE Nett AS / Linja
Slakteriet AS
Solvens AS
Sparebanken Sogn & Fjordane
Sparebanken Vest
Tess Nord AS
Trygve Ullaland AS
Vestlandshus Florø AS
Vestnes Ocean AS
Victoria Hotell Florø AS
Walcon Maritime AS
Westcon Yards Florø AS

Masfjorden Arbeidarparti
V/ Leiar Britt Inger Myhr
Austfjordvegen 2700
5981 Masfjordnes

Masfjordnes, 29.03.22

Vestland fylkeskommune
Postboks 7900
5020 Bergen

HØYRINGSINNSPEL TIL RTP- ØKONOMISK HANDLINGSPROGRAM OG INVESTERINGSPROGRAM.

Vi viser til høyringsbrev vedkommande økonomisk handlingsprogram og investeringsprogram for Regional transportplan 2022 – 2033.

Masfjorden Arbeidarparti vil med dette påpeike:

1. Bruprosjektet «Masfjordsambandet» er verken tatt inn som «nye veganlegg» i tabell for investeringar s. 13 eller i tekst «nye veganlegg» s. 15. Prosjektet bør også omtalast i pkt. 5.7.4 s. 32 «Ferjeavløysingsprosjekt», då prosjektet er vedtatt støtta i fylkestinget 12.12.2017.

   I tekst for «andre store vegprosjekt» s. 27 -28 med mogleg oppstart i perioden 2023 -2027 og fram til 2033, er prosjektet til 1,2 milliard heller ikkje omtala. Prosjektet bør takast med, då ein kan forvente ei handsaming av saka i departement/ Storting for inneverande planperiode.

2. Bompengefinansieringa av «Masfjordsambandet» er ikkje tatt inn som mogleg framtidig bompengeprosjekt under avsnitt «Veg- og bompengepakkar», s. 14. Dette må det også rettast på, med bakgrunn i same sak og vedtak frå 2017.

3. Vi ser svært positivt på at utbetring av Risnes bru er komen med i 1. investeringsperiode.

Både Masfjordbrua og Risnesbrua er svært sentrale prosjekt for utviklinga av regionen mellom Fensfjorden og Sognefjorden. I ytre deler av Gulen (Sløvåg og Skipavik), finn ein to store næringsområde med rask vekst. Til dømes er lokal hjørnesteinsbedrift med i satsinga på havvindprosjekt, eit viktig ledd i å nå klimamåla, og her med oppstart allereie i 2022. Masfjordsambandet er eit nødvendig samband med effektiv tilknyting til E39 mot Bergen heile døgnet og heile året, og serdeles viktig for å møte denne veksten og satsinga. Ved ulykke, ras eller liknande, som dessverre hender ved jamlege mellomrom, ser også at Masfjordsambandet vil vere eit godt alternativ som omkøyringsveg.

Beredskap i kommunen og internkommunikasjon er i tillegg eit viktig argument for å få realisert Masfjordbrua. Aktørar i kulturlivet og den kommunale drifta av heimetenester, skular og barnehagar, er særs hemma av at det berre er ferjeoverfart 1 gong i timen. Dette motverkar utviklinga av kommunen, og all innsats for å hindre folketalsnedgang og reduksjon i det allereie låge barnetalet.

Eit viktig og gjennomarbeidd regionalt prosjekt har "forsvunne" frå RTP, og Masfjorden Arbeidarparti påpeikar at dette «gryteklare» ferjeavløysingsprosjektet **må** synleggjerast i økonomisk handlingsprogram og investeringsprogram for RTP.

Vi oppmodar samstundes fylkesordførar, og andre fylkespolitikarar, til å vere pådrivar og etterspørje sakhandsaminga av bompengesøknad og ferjeavløysingsprosjektet i departement og Storting.

Vi imøteser endring av planen på bakgrunn av høyringsinnspelet vårt og tidlegare vedtak i fylkestinget 12.12.2017 om etablering av Masfjordsambandet.

Med vennleg helsing

Masfjorden Arbeidarparti

Britt Inger Myhr
Leiar

Vestland Fylkeskommune

HØYRINGSUTTALE RTP VESTLAND 2022-2033. 31.08.2021

Næringslivet i Gulen og Masfjorden er i positiv og sterk utvikling. Ved tilrettelegging av sjønære næringsareal som Byrknes, Skipavika, Sløvåg, Hosteland, Masfjordnes og Kvingo har det skjedd ei vekst i etableringar innafor mange viktige bransjar. Årleg omsetning for næringslivet på aksen Byrknes – Kvingo utgjer nærare 5 mrd. kroner. Det er god inntjening og skattegrunnlaget gir eit ikkje uvesentleg bidrag til storsamfunnet. Like fullt, og kanskje vel så viktig er framtidsplanane.
Det føreligg mange store investeringsplanar som allereie er igangsatt eller som ventar på arealavklaringar i kommunal regi.
Vidare utbygging av fiskeforedling på Byrknesøy, elektrifisering av havbruksanlegg, oppdrett/rasanlegg på Mjømna, landbasert oppdrett i Skipavika, treforedling i Skipavika, terminalar for havvind montering, dokk og bunkersanlegg i Sløvåg, pukkverk både i Sløvåg og Skipavika, service og handelsbygg i Sløvåg, Hosteland og Masfjordnes. Til saman utgjer dette 2-sifra mrd. beløp.

Havbruk og foredling for eksport, pukk- og grus eksport, olje- vind- og maritim service, avfallshandtering, bygg- og maskinentreprenørar samt varehandel retta mot det regionale næringslivet. 2 av dei største lakseslakteria i Vestland fylke ligg her i Gulen.
Vidare er reiselivsnæringa godt utbygd, med fleire godt etablerte verksemder m.a. Skjerjehamn og Nautesund camping. Tilrettelegging for bubilar fleire stader er også med å trekke opp tilreisande til desse 2 kommunane på nordsida av Fensfjorden.

Dessverre har regulariteten på dei 2 ferjene over hhv, Fensfjorden og Masfjorden vore eit hinder for effektiv kommunikasjon til og frå marknadane våre. Særleg fisk som skal fraktast vidare til Europa treng rask og forutsigbar kommunikasjon. Uvarsla innstillingar av ferja Leirvåg – Sløvåg og liten kapasitet på kabelferja Duesund - Masfjordnes gjer at vogntog ofte må dirigerast rundt E-39 Romarheimsdalen med både lengre køyretid, høgare dieselforbruk og fare for å misse viktige avgangar eller oppdrag. I tillegg får konsekvensar for arbeidstakarar til og frå arbeid.
Vi er glad for dei tiltaka som alt er på plass på Fv-570 Kvingo – Einestrand men det trengs framleis oppgraderast feire flaskehalsar her. Det same gjer det på strekninga Byrknes – Sløvåg på Fv-5582.
For vår del er det avgjerande at fylkeskommunen gir løyve til bruk av modulvogntog ettersom slike vil i større grad brukast på dei vdare transportetappane ut i Europa.

Næringslivet her har ved fleire høve sendt brev til hhv. Hordaland og Sogn og Fjordane Fylkeskommunar om at den prosjekterte Masfjordbrua må startast opp, ikkje minst etter at det vart kjent i 2017 at sambandet hadde fått tilsagn om statlege ferjeavløysingsmidlar, ca. 1 mrd. kr.
No er det svært avgjerande for den vidare veksten i Gulen og Masfjorden at denne brua vert prioritert i RTP for Vestland i perioden 2022-2033. Det same gjeld regional næringsplan for Vestland.

Hovudmåla i den nye RTP-en for Vestland utgjer m.a. effektivitet, tryggleik og bærekraft samt å vere framtidsretta. For næringslivet i vår region, som ikkje er heilt uvesentleg i fylkessamanheng heller, ja så gjeld det å tilretteleggje. Vi som næringsaktørar skal byggje og utvikle regionale arbeidsplassar og ivareta arbeidskrafta vår. Kommunane må ta ansvar for tilrettelegging med areal, bustadetableringar

og offentleg tenestetilbud. Fylkeskommunen er vegeigar og må ta ansvar for effektiviseringa og trykkleiken på desse.

Våre høyringsmerknader til RTP for Vestland 2022-2033 vert slik:

- Prioritere Masfjordsambandet med rask oppstart for å nytte ferjeavløysingsmidlane som alt er gitt tilsagn om.
- Betre regulariteten på ferjesambandet Leirvåg – Sløvåg, helst ved ei ekstra ferje.
- Utbetre flaskehalsar på strekningane Byrknes – Duesund, Kringla – Duesund og Masfjordnes – Andåskrysset, E-39 og at desse strekningane vert sett på som viktige næringsvegar inn mot Fv-57 og E-39.

Med helsing
Næringslivsaktørar i Gulen og Masfjorden

Ola Braanaas
Firda Seafood as

Kenneth Birkeland
Norva 24 Vest as

Lars Hellandsjø
Skipavika Næringspark as / Skipavika Terminal as
Kvantum as

Irene K. Wergeland
Gulen og Masfjorden Næringsråd

Trygve Wergeland
Wergelandgruppen

Jan-Øyvind Jørgensen
DC Halvik Aggregates as

Håkon Birkeland
Birkeland Entr.forretning as

Bjørnar Birkeland
Entreprenør A. Birkeland as

Lars Narverud
Alexela Sløvåg as

Torgeir Eide
Eidsbotn Handel as

Marianne Ulvatn
Nordbygda Senter as

Egil Sagstad
Reknes Byggevarer L/L

Bjarte Andvik
Sandnesbutikken as

Frode Haugsvær
Frode Haugvær Maskin as

Kariann Ekren
Kvingo Nærkjøp as

Svein Eivind Gilje
Engesund Fiskeopdrett as

Mowi, avd. Kvingo

og offentleg tenestetilbud. Fylkeskommunen er vegeigar og må ta ansvar for effektiviseringa og trykkleiken på desse.

Våre høyringsmerknader til RTP for Vestland 2022-2033 vert slik:

- Prioritere Masfjordsambandet med rask oppstart for å nytte ferjeavløysingsmidlane som alt er gitt tilsagn om.
- Betre regulariteten på ferjesambandet Leirvåg – Sløvåg, helst ved ei ekstra ferje.
- Utbetre flaskehalsar på strekningane Byrknes – Duesund, Kringla – Duesund og Masfjordnes – Andåskrysset, E-39 og at desse strekningane vert sett på som viktige næringsvegar inn mot Fv-57 og E-39.

Med helsing
Næringslivsaktørar i Gulen og Masfjorden

Ola Braanaas
Firda Seafood as

Kenneth Birkeland
Norva 24 Vest as

Lars Hellandsjø
Skipavika Næringspark as / Skipavika Terminal as
Kvantum as

Irene K. Wergeland
Gulen og Masfjorden Næringsråd

Trygve Wergeland
Wergelandgruppen

Jan-Øyvind Jørgensen
DC Halvik Aggregates as

Håkon Birkeland
Birkeland Entr.forretning as

Bjørnar Birkeland
Entreprenør A. Birkeland as

Lars Narverud
Alexela Sløvåg as

Torgeir Eide
Eidsbotn Handel as

Marianne Ulvatn
Nordbygda Senter as

Egil Sagstad
Reknes Byggevarer L/L

Bjarte Andvik
Sandnesbutikken as

Frode Haugsvær
Frode Haugvær Maskin as

Kariann Ekren
Kvingo Nærkjøp as

Svein Eivind Gilje
Engesund Fiskeopdrett as

Mowi, avd. Kvingo

Kopi: Gulen kommune, Masfjorden kommune

Fra: John Torsvik[john.torsvik@kvantum.as]
Sendt: 30.03.2022 22:12:59
Til: Vestland fylkeskommune[post@vlfk.no]
Tittel: Innspel til økonomisk handlingsplan og investeringsprogram 2022-2033, RTP for Vestland Fylkeskommune

---

Masfjorden Høgre viser til heimesida til Vestland Fylkeskommune om innspel til utkastet for økonomisk handlingsprogram og investeringsprogram RTP 2022-2033.

Søkjer ferjemidlar til Masfjordbrua - Hordaland fylkeskommune

Hordaland Fylkesting vedtok 12.12.2017 å sende søknad om ferjeavløysingsmidlar i tråd med tilsagn same året frå KMD samt vedtak om å sende bompengesøknad for Masfjordbrua.

Når no Vestland Fylkeskommune skal vedta ny RTP for hhv. sine game fylker Hordaland og Sogn og Fjordane, er det å forventa at vedtak frå 2017 i Hordaland Fylkesting vert tatt med vidare i nytt handlingsprogram og investeringsprogram for 2022-2033
på same som frå Sogn og Fjordane fylkesting. Masfjorden Høgre viser til at det er gjort fylkespolitiske vedtak om hhv. bompengefinansiering av Masfjordbrua og ferjeavløysing for sambandet Duesundøy – Masfjordnes på FV-570.
Prosjektet er ferdig regulert og har vore gjennom KS2 handsaming.

Masfjorden Høgre viser til at det føreligg eit samrøystes vedtak i Masfjorden kommune om å medfinansiere prosjektet gjennom kommunal fondsavsetjing samt å sende bompengesøknad ved å forlenge ferjebilletteringa ein periode for å
få eit meir forutsigbart samband over sundet i Masfjorden.
Sidan Hordaland fylkeskommune gjorde sitt vedtak i 2017 har det også vore ein stor vekst i næringsutviklinga i denne regionen, og næringslivet i Gulen og Masfjorden har sendt innspel om Masfjordbrua til RTP planarbeidet for 2022-2033.

Masfjorden Høgre undrar seg over at Masfjordbrua ikkje er nevnt hverken under bompengeprosjekt eller ferjeavløysingsprosjekt i utkastet, sjølv om prosjektet har vore gjennom fleire kvalifiserande prosessar som KS2
og godkjenning i departementet, allereie i 2017.
Sidan den gong har Stortinget vedtatt fleire forbedringar rundt finansieringa av ferjeavløysingsprosjekt i fylkeskommunal samanheng slik at det skulle liggje til rette for eit investeringsprogram for eit så viktig regionalt prosjekt som Masfjordbrua er.

Under her utdrag frå vedtak i Hordaland Fylkesting i 2017, samt vedlagt bompengesøknad og innspel til RTP frå næringslivet i Gulen og Masfjorden.

Vi håper på tilslutning av Fylkestinget i Vestland.

Med helsing
Masfjorden Høgre
John Torsvik, leiar

Hordaland fylkesting vedtok 12. desember å søkja om ferjeavløysingsmidlar til Masfjordbrua. Vedtaket vart gjort med 50 (Ap, H, Frp, KrF, Sp, V) mot 7 (SV, MDG, Raudt) røyster.

Publisert 12.12.2017, 17:56 av KommunikasjonEndra 12.12.2017, 18:02

Fylkestinget sitt vedtak:

1. Fylkestinget støttar Masfjorden kommune sitt ønske om å byggja prosjektet Fv570 Masfjordsambandet/Masfjordbrua.

2. Fylkestinget vedtek å senda søknad om ferjeavløysingstilskott.

3. Fylkestinget merkar seg at fleirtalspartia på Stortinget har tinga ein gjennomgang av ordninga ved budsjettforliket november 2017. Fv570 Masfjordsambandet/Masfjordbrua må fullfinansierast inkludert kapitalkostnader, av ferjeavløysingsmidlar, bompengar og kommunale tilskott.

4. Fylkestinget vedtek å senda bompengesøknad for Fv570 Masfjordsambandet/Masfjordbrua, datert 16.11.2017, med følgjande bompengeopplegg:

4.1 Fylkestinget vedtar at Hordaland fylkeskommune gir sin tilslutnad til at prosjektet Masfjordsambandet blir delfinansiert med bompenger og syner til Masfjorden kommune har slutta seg til forslaget frå Statens vegvesen.

4.2 Det vert lagt til grunn ei styringsramme for prosjektet på 1 200 mill. 2017-kr og ei kostnadsramme på 1 400 mill. 2017-kr. Rammene er fastsett etter ekstern kvalitetssikring (KS2). Bompengebidraget er førebels rekna til om lag 180 mill. kr. Masfjorden kommune bidrar med totalt 40 mill. 2017-kr. Hordaland fylkeskommune finansierer resten av beløpet, om lag 980 mill. kr inkl. mva-kompensasjon. Fylkestinget føreset at det fylkeskommunale bidraget inkludert kapitalkostnader, vert finansiert av ferjeavløysingsmidlane.

4.7 Kostnadsauke utover prisstiginga opp til kostnadsramma for prosjektet skal dekkast med fylkeskommunale midlar og bompengar etter same

prosentvise fordeling som innanfor styringsramma. Eventuelle overskridingar ut over kostnadsramma er fylkeskommunen sitt ansvar.
4.8 Om inntektene vert høgare og/eller finansieringskostnadene lågare enn føresett, skal bompengetaksten reduserast eller bompengeperioden kortast ned. Endeleg takst- og rabattsystem skal leggast fram for lokalpolitisk handsaming i god tid før innkrevinga tek til.
4.9 Om det etter at innkrevinga er igangsett viser seg at bompengeselskapet sin økonomiske situasjon gjer det naudsynt, kan bompengeselskapet, etter avtale med Vegdirektoratet, auka gjennomsnittstaksten med inntil 20 pst. ut over prisstigninga og/eller forlenga innkrevingsperioden med inntil 5 år.
4.10 Hordaland fylkeskommune garanterer med sjølvskuldnarkausjon for nødvendige bompengelån 250 mill. kr for utbygging av Masfjordsambandet gjeve dei føresetnadane og vilkåra som er omtala i saka.

5. Endeleg vedtak om prosjektet og finansiering vert å koma tilbake til utan at fylkeskommunen forpliktar seg ved oversending av søknad om ferjeavløysingstilskott og bompengesøknad.

6. Fylkestinget meiner at auke i klimagassutslepp skal kompenserast i framtidige klimabudsjett for å ivareta fylkets ambisjonar om kutt i klimagassutsleppa.»

I saksutgreiinga vert det vist til at Masfjordbrua ikkje er forankra i Regional planstrategi 2016 - 2020 eller i Regional Transportplan 2018 -2029. Prosjektet er først og fremst aktualisert grunna Stortinget sitt vedtak i 2016 om alternativ bruk av ferjetilskot for fylkesvegferjer, omlegginga av kostnadsnøklane for ferje frå 2018 og eit sterkt lokalt engasjement for å byggja bru over Masfjorden.

Fv. 570 Masfjordnes – Duesund
Masfjordsambandet

Forslag til delfinansiering med bompenger

Grunnlag for lokalpolitisk behandling

Illustrasjon: Masfjordsambandet sett fra Skarvetangen

Statens vegvesen Region vest

Bergen 16.11.2017

Innhold

1. Innledning 3
2. Omtale av prosjektet 4
   2.1 Masfjordsambandet 4
   2.2 Tilkomstveier 5
   2.3 Prosjektkostnader 5
3 Planer og vedtak 5
4. Trafikkgrunnlag 6
   4.1 Forprosjekt fra 2012 6
   4.2 Oppdatert regional transportmodell (RTM 2016) 6
   4.3 Oppdatert trafikkgrunnlag 7
   4.4 Trafikkvekst etter bruåpning 9
5 Bompengeopplegg 9
   5.1 Nytteprinsippet 9
   5.2 Innkrevingsformer 9
   5.3 Bomstasjonsplassering 9
   5.4 Bompengetakster 11
6. Finansieringsplan 12
   6.1 Bompenger 13
   6.2 Kommunale midler 14
   6.3 Fylkeskommunale midler 14
7. Utbyggingsplan 15
8. Håndtering av usikkerhet – følsomhetsberegninger 15
9. Vurdering av privat ferjedrift 16
10. Tilrådning 16

1. Innledning

Masfjorden kommune ligger på nordøstsiden av Fensfjorden/Austfjorden nord i Hordaland fylke, og grenser til kommunene Gulen og Høyanger i Sogn og Fjordane fylke, samt Modalen og Lindås kommuner i Hordaland fylke. Kommunen ligger på begge sider av den 24 km lange *Masfjorden* som deler kommunen i to. Kommunen er relativt spredt befolket, og bosetningen finnes hovedsakelig langs Fensfjorden/Austfjorden ved Masfjordnes og Kvingo, samt områdene ved Matre i øst og Hosteland i nord. Første kvartal 2017 var det 1 709 innbyggere i kommunen.

E39 går gjennom Matre og binder den østre delen av kommunen til Lindås og Bergen. Fylkesveg 570 går langs Fensfjorden/Austfjorden og binder kommunen sammen med Gulen kommune samt Lindås kommune gjennom ferjesambandet fv. 57 Leirvåg – Sløvåg.

Kommunehuset ligger på Masfjordnes ved fjordens munning, der kabelferjen Fjon-M ble satt i drift på ferjesambandet fv. 570 Masfjordnes-Duesund våren 2002. Ferjen kan frakte 21 personbiler, evt. to vogntog og 14 personbiler. I 2016 fraktet ferjen 158 kjøretøy per døgn over Masfjorden.

Figur 1: Kabelferjen Fjon-M på veg over Masfjorden. Foto: Erling Grønsdal

Planene for et ferjefritt vegsamband over Masfjorden har vært på dagsorden i mange tiår. En ferjefri fjordkryssing ble vurdert allerede i forbindelse med linjevalg for E39 (Romarheimslinjen / Austfjordlinjen).

Det nåværende vegnettet med ferje fra Masfjordnes til Duesund har vært som det er i dag siden siste del av 1980-tallet, men dagens løsning med kabelferje er ikke tjenlig på sikt. Masfjorden og ferjesambandet er en barriere som deler kommunen i to, og som

vanskeliggjør effektive kommunale tjenester og kommunal utvikling. Mange aktiviteter innen arbeidsliv, kultur og fritid må tilpasses ferjeavgangene, som setter grenser for gjennomføring av aktivitetene.

På regionalt nivå er Masfjorden og Fensfjorden/Austfjorden en barriere for effektiv kommunikasjon mellom Masfjorden og Gulen kommuner og Bergensområdet. Barrieren er hemmende for videre næringsutvikling i kommunene. Et samlet næringsliv i Gulen og Masfjorden peker på viktigheten av å få etablert en ferjefri kryssing av Masfjorden.

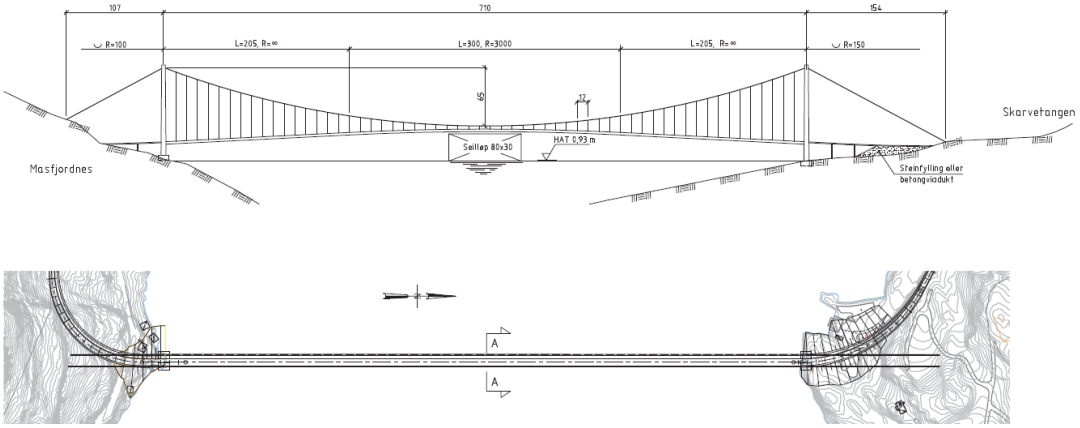
Fv. 570 fungerer som omkjøringsveg for E39 ved midlertidige stenginger mellom Eikefettunnelen og fylkesgrensa mot Sogn og Fjordane. Ferjesambandet er ikke dimensjonert for større trafikkmengder. Det er også på denne bakgrunn arbeidet fram planer for fast samband over Masfjorden med bru fra Masfjordnes til Duesund.

Masfjordsambandet vil binde sammen Masfjorden kommune og bidra til videre utvikling og vekst i kommunen og regionen. Gjennom sambandet blir det etablert en ferjefri forbindelse mellom Ytre Sogn og Lindås/Bergensområdet. Denne vil også fungere som avlasting og omkjøringsveg for E39 og på den måten redusere sårbarheten i transportnettet.

2. Omtale av prosjektet

2.1 Masfjordsambandet

Foretaket ABO Plan & Arkitektur AS har på vegne av Masfjorden kommune utarbeidet et forslag til reguleringsplan for Masfjordsambandet. Planarbeidet er gjort i samarbeid med Statens vegvesen. I planforslaget er fjordkryssingen vist som hengebru. Brua har et hovedspenn på 710 meter, i tillegg er det viadukter på hver side som gir en total lengde på til sammen ca. 830 meter. Brua har to kjørefelt med total bredde på 7,5 meter, samt adskilt gang- og sykkelveg på 3 meter. Samlet bredde på brukassen blir 14,4 meter og brutårnene er ca. 110 meter høye. Seilløpet under brua vil ha en seilingshøyde på 30 meter over en bredde på 80 meter.



Figur 2: Tegning Masfjordbrua

Brukonstruksjonen er beregnet å ha en byggeperiode på ca. 3 år. Før byggestart er det beregnet to år med prosjektering og kvalitetssikring.

2.2 Tilkomstveier

Planforslaget viser at brua kommer i land på Masfjordnes ca. 250 meter øst for ferjekaien. Tilkobling til fv. 570 blir via ny veg i dobbeltsidig skjæring fra brua og gjennom ny rundkjøring plassert like ved dagens ferjekai. Løsningen tar høyde for at det senere kan bygges en tunnel fra brua som kommer ut sør for Sandnes. Tunnelen inngår ikke i reguleringsplanen, og er ikke en del av bompengeprosjektet.

På Duesundøy viser planen at brua kommer i land ved Skarvetangen, like øst for dagens ferjekai. Her vil tilknytning til dagens veg bli en videreføring av tilførselsvegen til ferjekaien.

Reguleringsplanen legger til rette for en oppgradering av fv. 570 gjennom Sandnes. Det er et rekkefølgekrav i planen at vegen skal opprustes med fortau gjennom Sandnes samtidig som brua blir bygget.

2.3 Prosjektkostnader

Det er gjennomført kostnadsberegning for prosjektet etter anslag-metoden på reguleringsplanforslaget. Etter anslag utført i september 2017 er det lagt til grunn en samlet kostnad for bru og tilkomstveier på 1 067 mill. kroner. Det er gjennomført KS2 av prosjektet der anbefalt styringsramme (p50) er på 1 200 mill. 2017-kroner. Dette er i tråd med tilbakemelding etter kvalitetssikring i Vegdirektoratet om at noen enhetspriser er satt for lave. Statens vegvesen anbefaler derfor at det legges til grunn en styringsramme for prosjekt på 1 200 mill. 2017-kroner. I tråd med KS2 anbefales det videre at det legges til grunn en kostnadsramme for prosjektet på 1 430 mill. 2017-kr.

Reguleringsplan skal godkjennes i desember 2017, jf. kap. 3. Kostnadsberegningene har ikke tatt hensyn til eventuelle nye forutsetninger eller endringer som kan komme i eller etter behandlingen av reguleringsplanen.

3 Planer og vedtak

Masfjorden kommune er tiltakshaver for reguleringsplanlegging for fjordkryssingen over Masfjorden. Planforslaget er til offentlig ettersyn i før endelig vedtak er venta i kommunen i desember 2017.

I kommuneplanens samfunnsdel for Masfjorden 2012-2024, vedtatt i kommunestyret i 2012, er bru over Masfjorden definert som et viktig hovedmål. I kommuneplanens arealdel for 2012-2024 er brutraseen vist på plankartet, og i vedtektene er det satt krav om reguleringsplan.

4. Trafikkgrunnlag

Det er gjennomført beregninger og vurderinger av trafikken etter bygging av nytt Masfjordsamband og innføring av bompenger på prosjektet. Trafikkgrunnlaget er regnet ut på grunnlag av resultater fra den regionale transportmodellen (RTM) og tilleggsanalyser utarbeidet av Sivilingeniør Helge Hopen AS (heretter Hopen) for Masfjorden kommune fra 2012. Det er gjennomført KS2 på trafikkgrunnlaget av Atkins, Sweco og osloeconomics.

4.1 Forprosjekt fra 2012

I forprosjektet fra 2012 utarbeidet for Masfjorden kommune gjorde Hopen trafikkberegninger for Masfjordsambandet basert på resultatet av en kjøring med RTM uten bompenger. I analysen ble antatt bortfall av trafikk som følge av innføring av bompenger på brua og overført trafikk fra ferjesambandet fv. 57 Leirvåg – Sløvåg og E39 hensyntatt. I tillegg ble nyskapt interntrafikk i kommunen som følge av fast samband lagt til trafikktallene.

Tilleggsanalysen viser et anslag for trafikk over brua uten bompenger på 920 ÅDT. Nyskapt trafikk som følge av fast samband utgjør 380 ÅDT, overført trafikk fra fv. 57 Leirvåg – Sløvåg 190 ÅDT og overført trafikk fra E39 200 ÅDT. Etter avvisning som følge av bompengeinnkreving er trafikkgrunnlaget anslått til 613 ÅDT, som gir en avvisningseffekt som følge av innføring av bompenger på om lag 33 pst.

I analysen fra 2012 ble det lagt til grunn årlig trafikkvekst på 2,5 pst. etter åpning av sambandet og bompengetakster som ville gitt 80 2011-kroner i gjennomsnittlig inntekt per passering. Dette tilsvarer 91 kroner i 2017-prisnivå.

4.2 Oppdatert regional transportmodell (RTM 2016)

Det er kjørt nye transportmodellberegninger med oppdatert regional transportmodell (RTM 2016).

RTM er et modellverktøy for persontransport, som er bygd opp rundt firestegs-metodikken. Firestegs-metodikken tar utgangspunkt i fire ulike valg av reise som den reisende må ta stilling til:

1. Skal jeg gjennomføre en reise?
2. Hvor skal reisen gå?
3. Hvilket reisemiddel skal jeg reise med?
4. Hvilken reiserute skal jeg velge?

RTM tar utgangspunkt i disse valgsituasjonene for å beregne turer i modellområdet. Modellen beregner persontransportturer som er inntil 100 km. For reiser over 100 km finnes

det en egen nasjonal modell (NTM5) som beregner dette, og turer som skal til, fra eller gjennom modellområdet til RTM blir overført inn i RTM og behandlet videre der.

RTM er en bostedsbasert modell som beregner turer som starter og slutter i eget hjem. Eksempel på dette er hjem -> besøk -> hjem eller hjem -> arbeid -> innkjøp -> hjem. For å beregne dette er det behov for følgende inngangsdata:

- Informasjon om vegnett med lengde, fartsgrenser, bompenger, kapasitet, ferjer m.m.)
- Informasjon om kollektivruter (trasé, kjøretid mellom holdeplasser, ventetid, billettpriser m.m.)
- Demografiske data for hver grunnkrets
- Antall og type arbeidsplasser i hver grunnkrets
- Økonomisk utvikling
- Utgifter til parkering

RESULTATER FRA RTM 2016

Tabell 2 viser resultat av kjøring med RTM 2016 der ferjetrafikken på dagens ferje på fv. 570 Masfjordnes – Duesund og på fv. 57 Leirvåg – Sløvåg er underestimert i forhold til faktisk trafikkmengde. Den nye transportmodellkjøringen gir også lavere trafikk over et gratis Masfjordsamband enn det som ble lagt til grunn for analysen i 2012.

Trafikkavvising som følge av innføring av bompenger er om lag på nivå med analysen gjort i forprosjektet, og synes å være rimelig.

Tabell 1: Resultat fra RTM 2016

	Ferjedata-banken 2016	RTM 2016				
		Ferje	Gratis bru	Gjennomsnittstakst		
				60 kr	80 kr	100 kr
ÅDT Masfjordsambandet	158	36	613	398	370	341
Trafikkavvisning				-35 %	-40 %	-44 %
Andel gods	7 %	7 %	8 %	11 %	11 %	11 %
ÅDT Fv. 57 Leirvåg – Sløvåg	557	256	154	156	158	163

4.3 Oppdatert trafikkgrunnlag

Statens vegvesen og Hopen har gjennomgått grunnlaget for trafikkprognosene for Masfjordsambandet. Hensikten med gjennomgangen var å foreta en samlet vurdering av de trafikkberegningene som foreligger, for å kunne gi en trafikkprognose som kan legges til grunn for finansiering av Masfjordsambandet.

Statens vegvesen og Hopen er enige om hovedprinsippene for fastsettelse av endelig trafikkprognose:

- Det er ønskelig med en trafikkprognose som bygger både på trafikkmodellberegninger og en framskrivningsanalyse basert på vurdering av nyskapt trafikk, overført trafikk og generell trafikkutvikling.
- Trafikkvurderingene fra Hopen i notat av 17.08.2017 (oppdatert trafikkanalyse basert på forprosjekt 2012) bygger på en slik samlet vurdering, men har sin svakhet ved at prognosen bygger på RTM-beregninger som senere er oppdatert og viser lavere trafikktall enn beregningen fra 2012.
- Oppdaterte RTM-beregninger fra 2017 bør tillegges vekt i en ny, helhetlig vurdering. Samtidig bør vektingen av de nye tallene tillegges noe lavere vekt, da de inneholder usikre resultater knyttet til simulering av eksisterende ferjetrafikk. I trafikkanalysene utarbeidet av Hopen er nivået på overført trafikk vurdert høyrere basert blant annet på reisetidsanalyse, veistandard/veivalg og forutsigbarhet ved fast vegsamband.

Oppdatert trafikkvurdering fra Hopen fra 2017 viser en forventet trafikkmengde for Masfjordbrua med bompenger på brua på ca. 650 ÅDT. Nye RTM-beregninger gir tilsvarende nivå på 400 ÅDT. Ut fra dette var Statens vegvesens anbefaling å legge til grunn en ÅDT i åpningsåret på 550 kjøretøy i grunnlaget som vart sendt til KS2

KS2 av trafikkgrunnlaget

Konsulentene har vurdert om sammenhengen mellom endrede transportkostnader og trafikknivå fra transportmodellen synes rimelig. De har tatt utgangspunkt i empiriske elastisiteter fra sammenlignbare prosjekter. I denne sammenheng tolkes elastisiteten som prosentvis endring i ÅDT som følger av prosentvis endring i generaliserte transportkostnader. Resultater fra transportmodellen (gitt ein gjennomsnittstakst på 86,5 kr) gir en engangsøkning i ÅDT på i underkant av 120 prosent, mens Statens vegvesens anbefalte ÅDT for Masfjordsambandet innebærer en økning på nesten 250 prosent. Konsulenten påpeker at det er utfordrende å finne sammenlignbare fergeavløsningsprosjekter med samme karakteristika som Masfjordbrua, og erfaringsdata de har funnet er fra prosjekter med en betydelig høyere ÅDT.

Konsulentene anslår at ÅDT i åpningsåret vil være 380. Til sammenligning ville Statens vegvesens anbefaling være 630 i åpningsåret.

Konsulentene legger til grunn en trafikkvekst i tråd med NTP-prognoser.

Anbefaling

Statens vegvesen vurderer foreløpig RTM-analysen med en ÅDT i åpningsåret på 400 (2017-tall) kjøretøy som et tryggere tall å basere finansieringsplanen på. Det er et konservativt tall. Det vil fremdeles være en del usikkerhet i tallet, men sensitivitetsberegninger viser at bomselskapet nå kan tåle noe levere trafikktall og høyere prosjektkostnader, og likevel kunne betjene forutsatt lån med en forlenging av innkrevingstiden på 5 år og en takstøkning på 20 pst.

4.4 Trafikkvekst etter bruåpning

Årlig trafikkvekst var i forprosjektet forutsatt å være, 1,45 pst fra 2017, 1,00 pst fra 2022 og 0,87 % fra 2030. Dette er tall for trafikkvekst som er i tråd med framskriving for persontransport i Hordaland etter rapport av Transportøkonomisk institutt.

5 Bompengeopplegg

5.1 Nytteprinsippet

I ferjeavløsningsprosjekt har bompenger tradisjonelt bidratt med delfinansiering. Et viktig prinsipp som er førende for alle bompengeprosjekt er *nytteprinsippet;* sammenhengen mellom betaling av bompenger og nytten av bompengene. I St. meld. nr. 26 (2012-2013) kap. 6.4.1.2 omtales nytteprinsippet. Det innebærer at de som betaler bompenger skal ha nytte av prosjektet bompenge finansierer. På samme måte skal de som har nytte av prosjektet være med å betale bompenger. Fra nytteprinsippet kan vi utlede et bompengesystem som vil oppfylle kravene til sammenheng mellom nytte og betaling.

5.2 Innkrevingsformer

For ferjeavløsningsprosjekter som innkorter eller avløser ferjesamband er det aktuelt med tre former for innkreving av bompenger.

i) ***Forhåndsinnkreving***
Innkreving av bompenger på ferje fra det tidspunkt det foreligger Stortingsvedtak om ferjeavløsningsprosjektet.

ii) ***Parallellinnkreving***
Innkreving på ferjesambandet under byggeperioden for fastlandssambandet.

iii) ***Etterskuddsinnkreving***
Innkreving på veg-/bruprosjektet etter vegåpning.

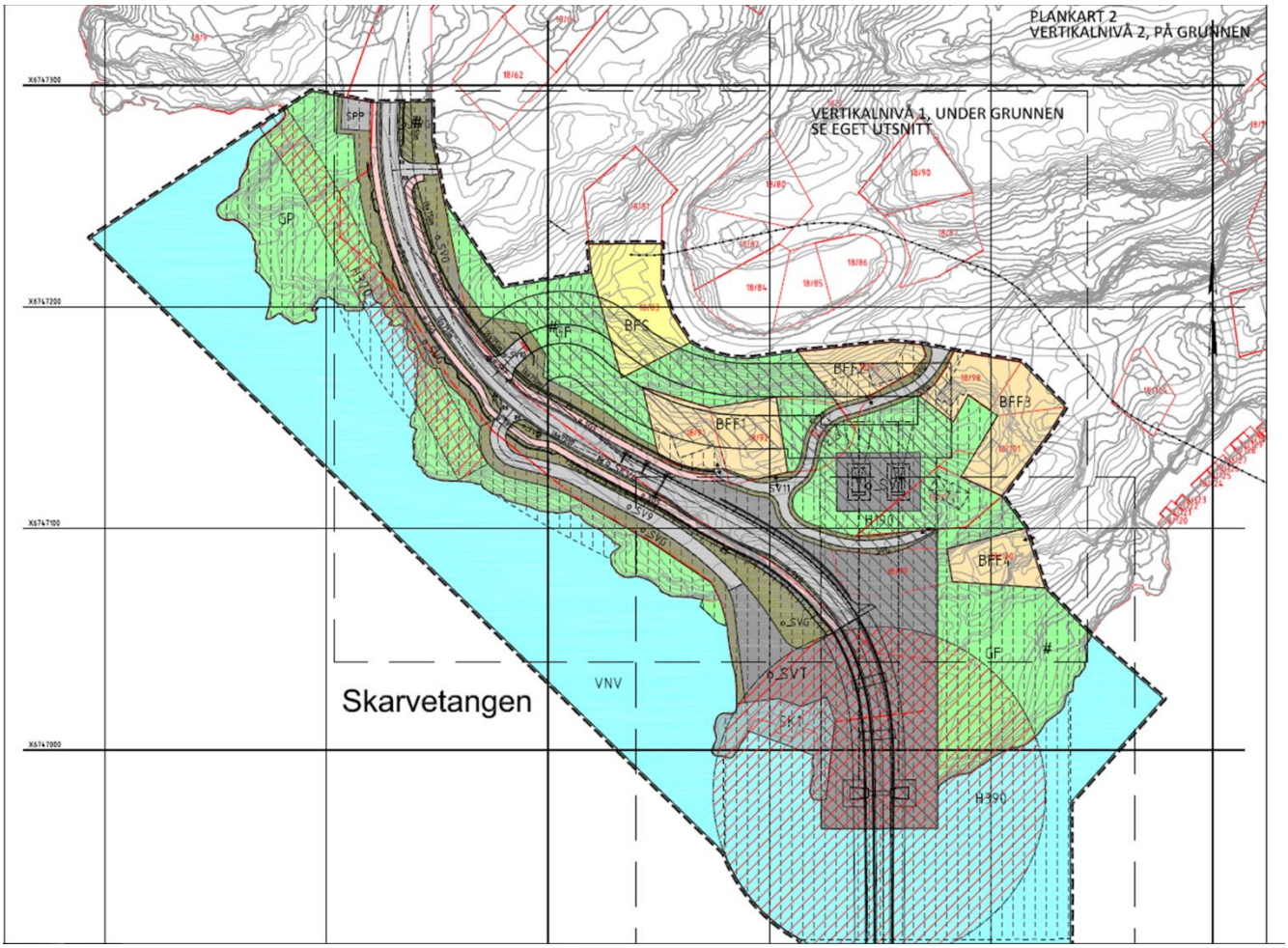
For Masfjordsambandet legges det kun til grunn etterskuddsinnkreving av bompenger i 20 år.

5.3 Bomstasjonsplassering

Det legges til grunn etablering av én bomstasjon med tovegs innkreving på nordsiden av brua. Plasseringen medfører at nytteprinsippet blir godt oppfylt ved at de trafikantene som

passerer over brua vil betale bompenger. Det vil ikke være noen trafikanter som betaler bompenger som ikke har nytte av prosjektet.

Bomstasjonen blir regulert som en del av reguleringsplanen for prosjektet og det blir fattet endelig vedtak om plassering som del av reguleringsplanvedtaket. Den politiske behandlingen av det faglige grunnlaget for bompengesøknaden (dette dokumentet) vil låse plasseringen av bomstasjonen, og søknaden må oppdateres før endelig vedtak dersom bomstasjonen får en annen plassering enn i forslaget til reguleringsplan. I planforslaget ligger bomstasjonen plassert slik som i kartet under.



Figur 3: Ilandføring Duesundøy og bomstasjon ved Skarvetangen. Bomstasjonen er markert med tre svarte strek.

Reguleringsplanforslaget gir rom for å justere plassering og type bomstasjoner. På grunn av knappe tidsfrister i reguleringsplanfase og arbeidet med det faglige grunnlaget for bompengeinnkrevingen foreligger det ikke dokumentasjon på at plasseringen er teknisk mulig. Det er arbeidd inn tilstrekkelig areal til stasjon og teknisk bod i samråd med faglig kompetanse i planforslaget. Bomstasjonene er plassert ut fra krav til trafikksikkerhet i forhold til kurvatur. Det er gjort nylige vurderinger av trafikksikkerhet der konklusjonen er at busslommen må flyttes noe i forhold til bomstasjonene. Dette arbeides det med å få justert i

planforslaget. Nødvendig dokumentasjon skal foreligge innen behandling av reguleringsplan.

5.4 Bompengetakster

Gjennom Stortingets behandling av Prop. 1 S Tillegg 2 (2015-2016) er det gitt nye retningslinjer for takst- og rabattsystemet og inndeling i takstgrupper. For å gi insentiver til økt brikkebruk vil alle kjøretøy med gyldig AutoPASS-brikke og -avtale i takstgruppe 1 få 20 pst. rabatt. For takstgruppe 2 er det innført obligatorisk brikke. Det blir ikke gitt rabatt til kjøretøy i denne takstgruppen.

Stortinget har åpnet for at det kan innføres bompenger for nullutslippskjøretøy. Gjennom behandlingen av Meld. St. 1/Innst. 2 S (2016-2017) er det åpnet for at fritak for nullutslippskjøretøy kan avgjøres lokalt. Stortinget har bedt regjeringen etablere en nasjonal bindende regel om at nullutslippskjøretøy ikke skal betale mer enn maksimalt 50 pst. av takstene for konvensjonelle kjøretøy. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til Stortinget med egen sak om dette. I beregningene for Masfjordsambandet er det lagt til grunn at nullutslippskjøretøy betaler 50 pst. av taksten til takstgruppe 1 før rabatt.

Det er lagt til grunn at tunge kjøretøy i takstgruppe 2 vil utgjøre 10 pst. av trafikken over nytt samband. Videre er det ventet at 10 pst. av kjøretøyene i takstgruppe 1 vil passere uten AutoPASS-brikke og -avtale. Det er ventet at 10 pst. av trafikken er nullutslippskjøretøy, og at den nasjonale regelen om 50 pst. av taksten for takstgruppe 1 er trådt i kraft. Det er lagt opp til at 5 pst. av passeringene ikke blir betalt som følge av mangelfull identifisering av kjøretøy, teknisk svikt, etc.

Med disse forutsetningene og trafikkforutsetningene som omtalt i kap. 4, er gjennomsnittlig bompengetakst pr passering beregnet til 90-95 kr for at bomselskapet skal kunne betale sin forutsatte andel av investeringskostnaden på om lag 180 mill. kr. Det er foreløpig beregnet at dette vil gi takster i 2017-prisnivå på 104-110 kr for takstgruppe 1 og 208-220 kr for takstgruppe 2. Dersom nullutslippskjøretøy ikke skal betale, er takstspennet foreløpig beregnet til å være 110-116 kr for takstgruppe 1 og 220-232 kr for takstgruppe 2.

Før saken kan legges fram for Stortinget, skal det gjennomføres en statlig KS2 av finansieringsopplegget for Masfjordsambandet. For å ta høyde for at denne KS2-behandlingen kan innebære at blir lagt til grunn mer pessimistiske forutsetninger enn i dette saksframlegget er beregnede gjennomsnittstakster oppgitt som et spenn. Dette gir større sikkerhet for at endringer i forutsetningene ikke fører at det blir behov for ny lokalpolitisk behandling sav saken.

Den beregnede taksten avviker fra det som har vært hovedregelen for fergeavløsningsprosjekter. Regelen sier at bompengetaksten ikke kan være høyere enn fergetaksten med et tillegg på inntil 40 pst. Ferjesambandet Masfjordnes – Duesund tilhører takstsone 1. I riksregulativet for ferjetakster for 2017 utgjør ferjetaksten for sone 1 63 kroner for kjøretøy tom. 6 meter (klasse B2). Med bompengetakst tilsvarende ferjetakst pluss 40 pst. blir bompengetaksten om lag 88 kr for takstgruppe 1. Bompengetakst for

takstgruppe 2 har normalt vært en faktor av takstgruppe 1. Det kan legges til grunn 2, 2,5 eller 3 ganger takst for takstgruppe 2.

	Persontakster:		Takster for kjøretøy inkl. fører etter kjøretøyets totale lengde, inkl. last:									Mot.sykl.,
		Honnør	T.o.m.	6,01 –	7,01 –	8,01 –	10,01 –	12,01 –	14,01 –	17,01 –	19,01 –	mopeder
Sone	Voksne	Barn	6,0 m	7,0 m	8,0 m	10,0 m	12,0 m	14,0 m	17,0 m	19,0 m	22,0 m	inkl. fører
nr:	A1:	A2:	B2:	B3:	B4:	B5:	B6:	B7:	B8:	B9:	B10:	C:
1	29	14	63	160	191	262	329	396	497	578	680	50

Tabell 2: Takstsone Masfjordnes – Duesund

Et takstsystem med takst på 88 for takstgruppe 1 vil gi om lag 76,12 kroner i gjennomsnittlig inntekt per passering med dobbel takst for takstgruppe 2, og en beregnet årlig brutto bompengeinntekt på 15 millioner 2017-kroner (forutsatt trafikk på 550 ÅDT).

Det er gjort unntak fra denne regelen i proposisjonen for bl.a. prosjektet Ryfast. Regelen ble fraveket med bakgrunn i lokalpolitisk tilslutning til bompengeopplegget og forslaget til takster og rabattsystem, jf. Prop. 109 S (2011-2012).

Det er forutsatt at takstene blir justert i samsvar med prisutviklingen. I tråd med Prop. 1 S (2016-2017) vil beregnet gjennomsnittstakst bli brukt som grunnlag for justering av takstene. Før innkreving av bompenger starter opp vil gjennomsnittstaksten bli vurdert ut fra kjente faktorer som låneopptak, faktisk oppnådd lånerente og utbyggingskostnader. Forslag til justering av takstene ut fra dette krever tilslutning fra fylkeskommunen som garantist for bompengelånet.

6. Finansieringsplan

Masfjordsambandet skal i hovedsak finansieres med fylkeskommunale midler. Totalt skal fylkeskommunen bevilge om lag 980 mill. kr til prosjektet, der omlag 760 mill. kr er ordinære fylkeskommunale midler og om lag 220 mill. kr er kompensasjon for merverdiavgift. I tillegg bidrar Masfjorden kommune med 40 mill. kr. Bompengebidraget er beregnet til om lag 180 mill. kr.

	Mill. 2017-kr.	
	Sum	Andel
Fylkeskommunale midler	978,7	81,6 %
Kommunale midler	40	3,3 %
Bompenger	180,3	15,1 %
Sum	1200	100 %

Tabell 3: Finansieringsplan for Masfjordsambandet

6.1 Bompenger

I tråd med Håndbok V718 Bompengeprosjekter og føringer for finansiering av bompengeprosjekter legges det til grunn følgende forutsetninger for finansieringsberegningene:

6.1.1 Innkrevingsperiode

I St.meld. nr. 32 (1988–89) *Norsk veg- og vegtrafikkplan 1990–93* og St.meld. nr. 46 (1990–91) *Om endring i rammebetingelser for* bompengeprosjekter er bompengeperioden for ferjeavløsningsprosjekt avgrenset til 15 år. For flere ferjeavløsningsprosjekt er det likevel åpnet for 20 års nedbetalingstid[1]. Alternativet er i realiteten å betale bompenger i form av ferjebilletter så lenge sambandet blir opprettholdt. Det legges på denne bakgrunn til grunn 20 års etterskuddsinnkreving av bompenger i Masfjordsambandet.

6.1.2 Rente

I tråd med retningslinjer fra Samferdselsdepartementet fra 2016 er det benyttet en beregningsteknisk lånerente for bompengeprosjektet på 5,5 pst. de første 10 årene etter første låneopptak, så 6,5 pst. rente. Innskuddsrente er satt til 1,5 pst. fra 2015 og 2,5 pst. fra 2027. Første låneopptak er forutsett i 2022.

6.1.3 Innkrevingskostnader

Innkrevingskostnader er bompengeselskapets kostnader forbundet med innkrevingen, inkl. godtgjørelse til driftsoperatør. Det legges til grunn at Masfjordsambandet vil få om lag samme kostnadsnivå som sammenlignbare prosjekt. For sammenlignbare prosjekt i regionen er årlige innkrevingskostnader om lag 3 mill. kroner per bomstasjon per år.

6.1.4 Bompengebidrag

Det er ventet at etterskuddsinnkreving av bompenger, under gjeldende forutsetninger, vil gi om lag 300 mill. kroner i brutto bompengeinntekter. Av dette er det beregnet at om lag 60 mill. kroner gå til å dekke finansieringskostnader og 60 mill. kroner til å dekke innkrevingskostnader. Følgelig er det lagt til grunn at bompengeselskapet vil kunne bidra med om lag 180 mill. kroner eller om lag 15 pst. av prosjektkostnaden til finansiering av prosjektet.

[1] Se Prop. 140 S (2016–2017) *Finansiering av prosjektet fv 659 Nordøyvegen i Møre og Romsdal*, Prop. 105 S (2016–2017) *Utbygging og finansiering av E39 Rogfast i Rogaland.*

6.2 Kommunale midler

Masfjorden kommune gjorde i 2012 i sak KS-045/12 vedtak om å bidra med 40 mill. kroner i egenfinansiering i Masfjordsambandet. Det er lagt til grunn at midlene blir utbetalt med 10 mill. 2017-kroner hvert år i byggeperioden fra 2020-2023. Beløpet er i faste kroner og skal indeksreguleres.

6.3 Fylkeskommunale midler

Det er lagt til grunn at fylkeskommunen bidrar med totalt om lag 980 mill. 2017-kr for å fullfinansiere prosjektet inkludert merverdiavgift.

Fylkeskommunen vil få refundert merverdiavgift. Det er lagt til grunn at merverdiavgiften utgjør 22 pst. av anleggskostnadene til prosjektet. Med prosjektkostnad på 1 200 mill. kr vil mva-kompensasjonen utgjøre om lag 220 mill. kroner med gjeldende forutsetninger.

Prosjekter som innkorter eller erstatter ferjesamband på fylkesveg kan søke Kommunal- og moderniseringsdepartementet (KMD) om midler fra ordningen om alternativ bruk av fergetilskudd for fylkesvegferjer. Fra 2018 legges ordningen med ferjeavløsningsmidler om ved at sambandene skal motta tilskudd etter faktisk størrelse på ferjetilskuddet. KMD har meddelt at fylkeskommunen kan få ferjeavløsningsmidler til finansiering av Masfjordsambandet etter gjeldende ordning dersom en liste med kriterier er oppfylt innen utløpet av 2017 (ref. brev fra KMD av 13.06.2017).

Fylkeskommunen skal i sum ikke få mer i kompensasjon enn fylkeskommunens andel av utbyggingskostnadene for vegprosjektet. Renteutgifter til eventuelle fylkeskommunale lån for å finansiere utbyggingen blir ikke dekket av ordningen. Merverdiavgiftskompensasjonen blir trukket fra utbyggingskostnadene ved fastsetting av beregningsgrunnlaget (om lag 220 mill. kr). Finansieringsbidraget fra bompenger blir også trukket fra utbyggingskostnadene ved fastsetting av beregningsgrunnlaget (om lag 180 mill. kr.

Fylkeskommunen er varslet å kunne få 18,3 mill. kr i årlige fergeavløsningsmidler med dagens kostnadsnøkkel. Det er presisert at dette er bare foreløpige overslag i samband med forhåndsavklaring av prosjekt som kommer inn under ordningen. Det faktiske beløpet og lengden på utbetalingsperioden blir regnet ut når fylkeskommunen har sendt endelig søknad.

Midlene blir prisjustert med 2,5 pst. Forutsett at tilskuddet blir 18,3 mill. kr i året, kan tilbakebetalingstiden for fergetilskuddet være 28 år.

6.3.1 Fylkeskommunal garanti

Det forutsettes at fylkeskommunen stiller selvskyldnergaranti for et maksimalt bompengelån på 250 mill. kroner.

7. Utbyggingsplan

Det er lagt til grunn byggestart i 2020 og åpning av broen i 2024. Det legges foreløpig til grunn følgende utbyggings- og finansieringsplan:

(mill. 2017-kr)	2020	2021	2022	2023	2020-2023
Fylkeskommunale midlar	346,0	346,0	262,9	23,8	978,7
Kommunale tilskot	10,0	10,0	10,0	10,0	40,0
Bompengar			83,1	98,2	181,3
Totale kostnader	356	356	356	132	1200

8. Håndtering av usikkerhet – følsomhetsberegninger

Eventuell kostnadsøkning i prosjektet ut over prisstigning skal dekkes i samsvar med gjeldende retningslinjer for bompengeprosjekt. Kostnadsøkning opp til kostnadsrammen skal dekkes med bompenger, fylkeskommunale og kommunale midler etter samme prosentvise fordeling som innenfor styringsrammen. Eventuell økning utover kostnadsrammen er fylkeskommunen sitt ansvar og blir dekket av Hordaland fylkeskommune.

Eventuelle kostnadsreduksjoner på inntil 10 pst. skal fordeles mellom kommunen, fylkeskommunen og bompengeselskapet etter samme prosentvise fordeling som innenfor styringsrammen. Kostnadsreduksjoner utover 10 pst. tilfaller fylkeskommunen.

Dersom økonomien til bompengeselskapet blir dårligere enn forutsett, kan bompengeselskapet etter avtale med Vegdirektoratet øke gjennomsnittstaksten med inntil 20 pst. ut over prisstigningen og forlenge innkrevingsperioden med inntil 5 år.

Det er gjort regneeksempler for et optimistisk og et pessimistisk alternativ for å synliggjøre robustheten i finansieringsplanen.

Det optimistiske alternativet har følgende forutsetninger:

- Årsdøgntrafikken i åpningsåret øker med 5 pst.
- Lånerenten blir redusert til 4,5 pst. i hele innkrevingsperioden.

Med disse forutsetningene vil prosjektet være nedbetalt på 17 år, dvs. en reduksjon på 3 år.

Det pessimistiske alternativet er beregnet med følgende forutsetninger:

- Kostnadsøkning opp til kostnadsrammen
- Årlig trafikkvekst halveres i forhold til basisalternativet
- ÅDT i åpningsåret redusert med 5 pst
- Takstøkning på 20 pst. utover prisstigning etter to år med innkreving

- Lånerenten 6,5 pst. De første 10 årene, deretter 7,5 pst

Med disse forutsetningene er innkrevingsperioden beregnet til om lag 25 år. Det er forutsatt at fylkeskommunens og kommunens løyvinger til prosjektet økes i tråd med deres andel av finansieringsplanen innenfor styringsrammen.

9. Vurdering av privat ferjedrift

Det er ikke foretatt faglige utredninger knytt til mulighetene for privat fergedrift etter at prosjektet er ferdigstilt. Dette er foreløpig vurdert som lite sannsynlig da trafikken er lav i dag og broen er regulert ved dagens fergekaier.

10. Tilrådning

Etter initiativ fra Masfjorden kommune om delfinansiering av Masfjordsambandet med bompenger tilrår Statens vegvesen at Masfjorden kommune legger til grunn forutsetningene i denne bompengesøknaden, og fatter følgende vedtak:

1. Masfjorden kommune gir sin tilslutning til at prosjektet Masfjordsambandet blir delfinansiert med bompenger
2. Det legges til grunn en styringsramme for prosjektet på 1 200 mill. 2017-kr og en kostnadsramme på 1 400 mill. 2017-kr. Rammene er fastsett etter ekstern kvalitetssikring (KS2). Bompengebidraget er foreløpig beregnet til om lag 180 mill. kr. Masfjorden kommune bidrar med totalt 40 mill. 2017-kr. Hordaland fylkeskommune finansierer resten av beløpet, om lag 980 mill. kr inkl. mva-kompensasjon.
3. Innkrevingen skjer i begge retninger i en automatisk bomstasjon som plasseres på Skarvetangen.
4. Bompengeperioden er avgrenset til 20 år.
5. Masfjorden kommune aksepterer at gjennomsnittlig bompengetakst settes til 90-95 2017-kr. Med gjeldende forutsetninger tilsvarer dette 104-110 kr per passering for kjøretøy i takstgruppe 1 og 208-220 kr for kjøretøy i takstgruppe 2. Nullutslippskjøretøy skal betale 50 pst av takstgruppe 1.
6. I tråd med nye takstretningslinjer legges det til grunn at trafikanter i takstgruppe 1 som betaler med elektronisk brikke oppnår 20 prosent rabatt. Det gis ingen rabatt for kjøretøy i takstgruppe 2. Det er forutsett at bompengetakstene blir justert i samsvar med prisutviklingen.
7. Kostnadsøkning utover prisstigningen opp til kostnadsrammen for prosjektet skal dekkes med fylkeskommunale midler og bompenger etter samme prosentvise fordeling som innenfor styringsrammen. Eventuelle overskridelser ut over kostnadsrammen er fylkeskommunens ansvar.
8. Dersom inntektene blir høyere og/eller finansieringskostnadene lavere enn forutsatt, skal bompengetaksten reduseres eller bompengeperioden kortes ned. Endelig takst-

og rabattsystem skal legges frem for lokalpolitisk behandling i god tid før innkrevingen tar til.

9. Dersom det etter at innkrevingen er igangsatt viser seg at bompengeselskapets økonomiske situasjon gjør det nødvendig, kan bompengeselskapet, etter avtale med Vegdirektoratet, øke gjennomsnittstaksten med inntil 20 pst. ut over prisstigningen og/eller forlenge innkrevingsperioden med inntil 5 år.
10. Masfjorden kommune ber om at Hordaland fylkeskommune garanterer for nødvendige bompengelån for utbygging av Masfjordsambandet

Statens vegvesen ber om at Hordaland fylkeskommune gjør følgende vedtak:

1. Fylkestinget vedtar at Hordaland fylkeskommune gir sin tilslutning til at prosjektet Masfjordsambandet blir delfinansiert med bompenger, under forutsetning av at de berørte kommunene fatter vedtak i henhold til forslaget som er oversendt fra Statens vegvesen.
2. Det legges til grunn en styringsramme for prosjektet på 1 200 mill. 2017-kr og en kostnadsramme på 1 400 mill. 2017-kr. Rammene er fastsett etter ekstern kvalitetssikring (KS2). Bompengebidraget er foreløpig beregnet til om lag 180 mill. kr. Masfjorden kommune bidrar med totalt 40 mill. 2017-kr. Hordaland fylkeskommune finansierer resten av beløpet, om lag 980 mill. kr inkl. mva-kompensasjon.
3. Innkrevingen skjer i begge retninger i en automatisk bomstasjon som plasseres på Skarvetangen.
4. Bompengeperioden er avgrenset til 20 år.
5. Hordaland fylkeskommune aksepterer at gjennomsnittlig bompengetakst settes til 90-95 2017-kr. Med gjeldende forutsetninger tilsvarer dette 104-110 kr per passering for kjøretøy i takstgruppe 1 og 208-220 kr for kjøretøy i takstgruppe 2. Nullutslippskjøretøy skal betale 50 pst av takstgruppe 1.
6. I tråd med nye takstretningslinjer legges det til grunn at trafikanter i takstgruppe 1 som betaler med elektronisk brikke oppnår 20 prosent rabatt. Det gis ingen rabatt for kjøretøy i takstgruppe 2. Det er forutsatt at bompengetakstene blir justert i samsvar med prisutviklingen.
7. Kostnadsøkningen utover prisstigningen opp til kostnadsrammen for prosjektet skal dekkes med fylkeskommunale midler og bompenger etter samme prosentvise fordeling som innenfor styringsrammen. Eventuelle overskridelser ut over kostnadsrammen er fylkeskommunens ansvar.
8. Dersom inntektene blir høyere og/eller finansieringskostnadene lavere enn forutsatt, skal bompengetaksten reduseres eller bompengeperioden kortes ned. Endelig takst- og rabattsystem skal legges frem for lokalpolitisk behandling i god tid før innkrevingen tar til.
9. Dersom det etter at innkrevingen er igangsatt viser seg at bompengeselskapets økonomiske situasjon gjør det nødvendig, kan bompengeselskapet, etter avtale med Vegdirektoratet, øke gjennomsnittstaksten med inntil 20 pst. ut over prisstigningen og/eller forlenge innkrevingsperioden med inntil 5 år.

10. Hordaland fylkeskommune garanterer med selvskyldnerkausjon for nødvendige bompengelån 250 mill. kr for utbygging av Masfjordsambandet under forutsetninger og betingelser nevnt i saken.

Masfjorden KrF v/ leiar Siri T. Kratzmeier
Tangedalsvegen 13
5986 Hosteland

Frøyset 30.03.22

Vestland fylkeskommune
Postboks 7900
5020 Bergen

HØYRINGSINNSPEL TIL RTP- ØKONOMISK HANDLINGSPROGRAM OG INVESTERINGSPROGRAM.

Vi viser til høyringsbrev vedkommande økonomisk handlingsprogram og investeringsprogram for Regional transportplan 2022 – 2033.

Masfjorden KrF vil med dette påpeike:

1. Bruprosjektet «Masfjordsambandet» er verken tatt inn som «nye veganlegg» i tabell for investeringar s. 13 eller i tekst «nye veganlegg» s. 15. Prosjektet bør også omtalast i pkt. 5.7.4 s. 32 «Ferjeavløysingsprosjekt», då prosjektet er vedtatt støtta i fylkestinget 12.12.2017.

   I tekst for «andre store vegprosjekt» s. 27 -28 med mogleg oppstart i perioden 2023 -2027 og fram til 2033, er prosjektet til 1,2 milliard heller ikkje omtala. Prosjektet bør takast med, då ein kan forvente ei handsaming av saka i departement/ Storting for inneverande planperiode.

2. Bompengefinansieringa av «Masfjordsambandet» må og inn som mogleg framtidig bompengeprosjekt under avsnitt «Veg- og bompengepakkar», s. 14, med bakgrunn i same sak og vedtak frå 2017.

Eit viktig og gjennomarbeidd regionalt prosjekt har "forsvunne" frå RTP, og Masfjorden KrF påpeikar at dette «gryteklare» ferjeavløysingsprosjektet **må** synleggjerast i økonomisk handlingsprogram og investeringsprogram for RTP.

Vi oppmodar samstundes fylkesordførar, og andre fylkespolitikarar, til å vere pådrivar og etterspørje sakshandsaminga av bompengesøknad og ferjeavløysingsprosjektet i departement og Storting.

Vi imøteser endring av planen på bakgrunn av høyringsinnspelet vårt og tidlegare vedtak i fylkestinget 12.12.2017 om etablering av Masfjordsambandet.

Med helsing

Masfjorden KrF

Siri T. Kratzmeier

Leiar

MIDTVEGEN615

BIND SOGN OG FJORDANE SAMAN

Hyen-Storebru

Noregs nest verste veg

Org. nr. 912 681 963 midtvegen615as@gmail.com 31.03.2022

Høyringsinnspel til RTP – økonomisk handlingsprogram og investeringsprogram

Vi viser til tidlegare innspel i innspelsmøte 10.02.2021, dokument oversendt 28.02.2021, innspel i høyringsmøte på Skei 25.08.2021 og skriftleg høyringsinnspel 11.09.2021.

3 viktige prosjekt det hastar med å få utført på fylkesveg 615

1 Mjuke trafikantar

Vi stiller oss bak Gloppen kommunestyre sitt vedtak i saka:

Gang og sykkelveg på Fylkesveg 615 Sandane - Fitje er på topp i Gloppen kommune si prioritering til RTP. Denne vegen stod øvst på marginallista til Sogn og Fjordane fylkeskommune. Kommunestyret forventar no at denne vegen kjem i prioritet for gjennomføring i neste RTP.

- Gang- og sykkelveg Sandane - Fitje samsvarer godt med fylkeskommunen sine mål og kriterium for prioritering av gang- og sykkelvegar.

- Vegen er svært trafikkfarleg for mjuke trafikkantar (delmål 3)

- 54 skulebarn har buss på strekninga sjølv om skulevegen er under 4km (delmål 2 og kriterium 3)

- Vegen er gjennomgangsveg Sandane - Hyen - Florø med mykje tungtrafikk. Det er stor trafikk på strekninga, 2500 ÅDT. (kriterium 6 og 7)

- Vegen er tilkomst til nye store bustadfelt Elvaneset og Søreide (kriterium 2) - Gloppen kommune satsar på sentrumsutvikling for Sandane der syklande og gåande er prioritert. (delmål 1)

- Det er stor miljøgevinst ved å flytte trafikk frå bil til gåande og syklande - Vegen er arbeidsveg for SFE, ei av kommunen si største bedrifter, og tilkomst til Gloppen Camping med over 5000 bilar, campingvogner og bubilar i året.

- Gang- og sykkelvegar rundt tettstadane er avgjerande for å nå målet i fylkeskommunen sin strategi for mjuke trafikkantar. 80 prosent av elevane utan ordinær skuleskyss skal gå eller sykle til skulen. (delmål 3)

Kommunestyret viser til at denne gang og sykkelvegen har ein arbeidd med i lang tid, og fylkeskommunen har laga eit forprosjekt for anlegget. Heile strekninga må no detaljregulerast, men gjennomføringa kan skje etappevis der første etappe må vere Sandane - Storebrua, slik kommunen tidlegare har gitt tilbakemelding på.

MIDTVEGEN615

BIND SOGN OG FJORDANE SAMAN

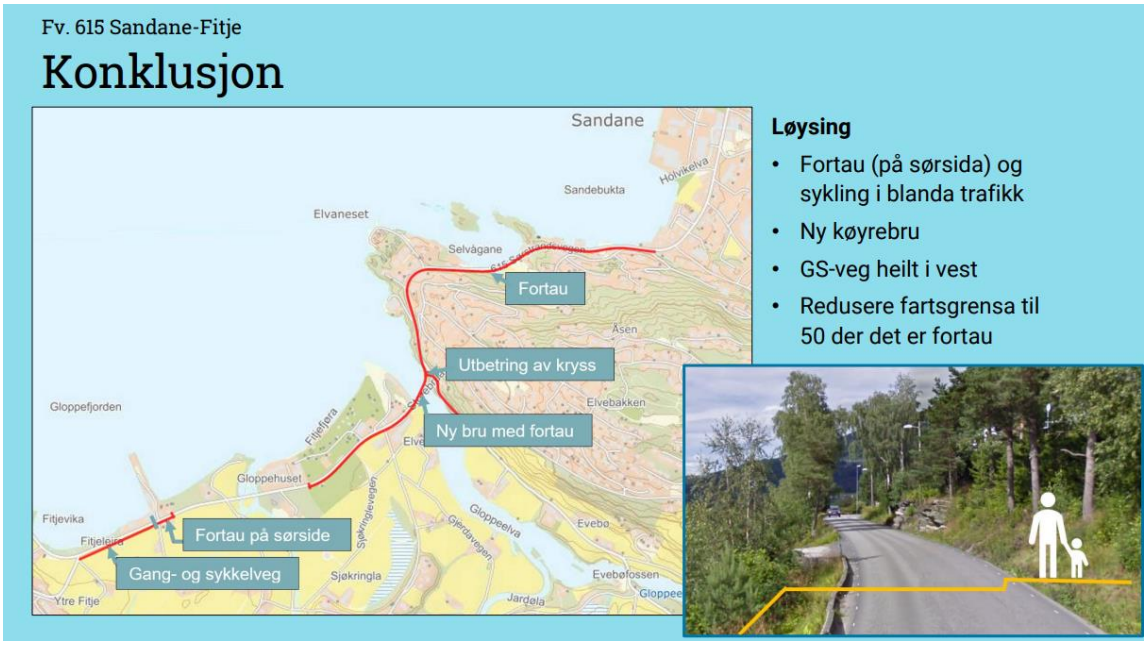
Hyen-Storebru

Noregs nest verste veg

Org. nr. 912 681 963 midtvegen615as@gmail.com 31.03.2022

Stort behov for å fullføre gang- og sykkelveg Sandane – Fitje (over - bilete frå internett)

Utklipp frå VLFK sin presentasjon (under)



MIDTVEGEN615
BIND SOGN OG FJORDANE SAMAN

Hyen-Storebru
Noregs nest verste veg

Org. nr. 912 681 963 midtvegen615as@gmail.com 31.03.2022

2 Skredsikring av Hopsstranda

Alle vegfarande (gåande, syklande, skulelevar, arbeidspendlarar, bilistar og tunge køyretøy) ser fram til å reise på trygg veg til og frå Hyen.

- Hopsstranda kom inn på prioriteringslista ved førre RTP og vi forventar og krev at vi minst held plassen vår på prioriteringslista i RTP 2022-2033.
- Lunefull vegparsell der ingen veit kva tid neste stein kjem dundrande ned i vegbana
- Smal og gamal veg (om lag 100 år).
- Fleire, som har flytta frå Hyen, har brukt farleg skule- og arbeidsveg som grunngjeving.
- Viktig pendlarveg for arbeid i Nordfjord eller Sunnfjord
- Svært lang omkøyringsveg

FOTO: ARILD STRAUME

Avisoppslag i Firda (Førde) 2.mars 2021 (over) og 15.april 2021 (under)

Det fekk familien til å flytte frå Hyen

DÅRLEG SKULE OG VEG: - Eg hugsar kor dårleg skulen var då eg sjølv gjekk der. Eg ville ikkje sende ungane mine til den same skulen på ein rasutsett skuleveg, seier Ragni Marita Willis. Difor valde ho og familien på fire å flytte frå Hyen til Florø då skulestart nærma seg for eldstemann. SIDE 4

MIDTVEGEN615
BIND SOGN OG FJORDANE SAMAN

Hyen-Storebru
Noregs nest verste veg

Org. nr. 912 681 963 midtvegen615as@gmail.com 31.03.2022

3 Standardheving av vegen mellom Hyen og Storebru

Vi er svært takksam for dei 7 punkttiltaka (totalt ca. 1,4 km) som er utført dei siste åra,

men svært mykje gjenstår. Det er behov for opprusting og/eller ny veg på heile strekninga.

- Utrygg skuleveg
- Farleg og krevjande veg for dei som pendlar dagleg
- Stadig eksempel på næringstransportørar som køyrer seg fast og vegen vert stengd
- Viktig veg som knyter Sunnfjord og Nordfjord saman på midten
- Viktig omkøyringsveg dersom E39 eller Kysvegen er stengd (berre 3 vegar nord-sør)
- Smal veg, minimalt med grøftebredde og tett på fjellskjeringar mange stader (sjå bilete)
- Uoffisielt kåra til «Noregs nest verste veg» i 2018

Biletet over treng ingen tekst! Foto: Olav Klungre Utklipp frå Firda 23.februar 2022 (under)

KINN GLOPPEN TRAFIKK

Fylkesveg 615 stengd. Skal berge vogntog

Av Øystein Silde Frønsdal Publisert: 23.02.22 15:56

Vi tek også med vedtaka frå Gloppen og Kinn kommunar;

Gloppen kommune:
3. *Det er stort behov for standardheving av Fylkesveg 615 for forhold som vegbreidde, kurvatur og sideterreng.Det strekningsvise prosjektet for Fylkesveg 615 bør innehalde ein tiltaksplan for alle farlege punkt, inkludert skredsikring i Hopshammaren.*

MIDTVEGEN615

BIND SOGN OG FJORDANE SAMAN

Hyen-Storebru

Noregs nest verste veg

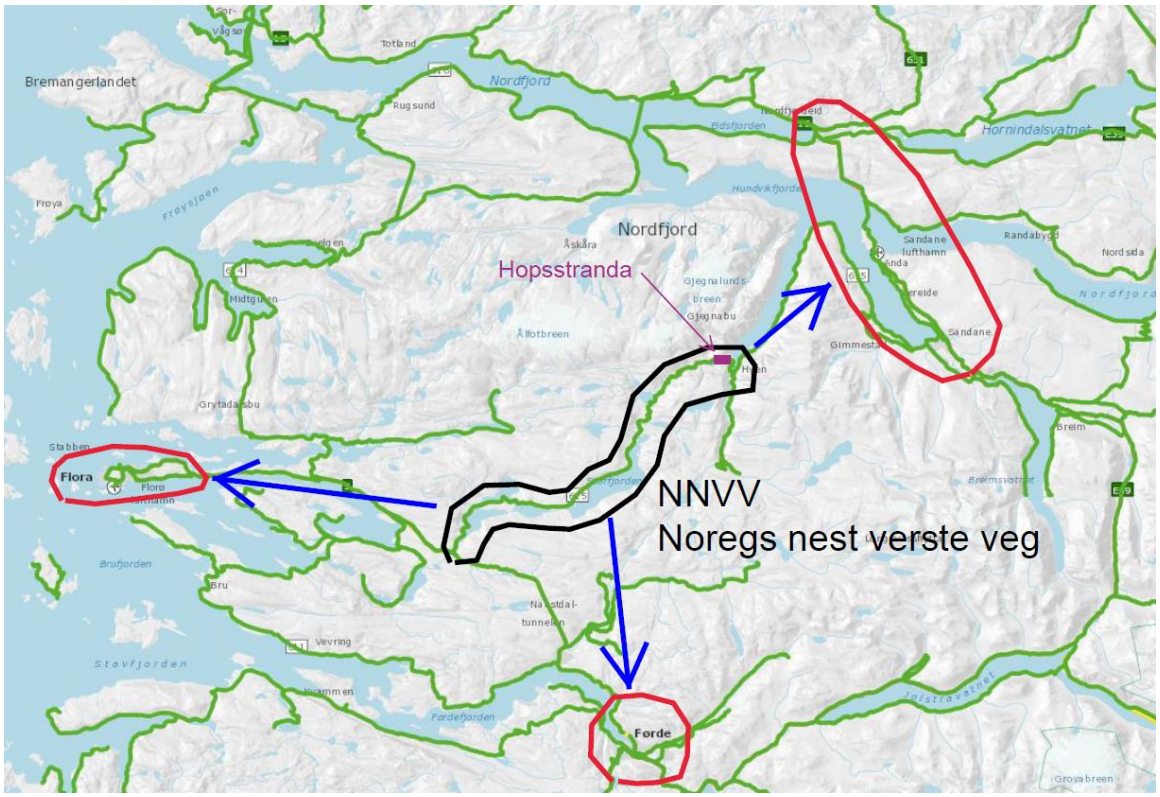
Org. nr. 912 681 963 midtvegen615as@gmail.com 31.03.2022

Kinn kommune:

7) Midtvegen FV 615 – «Norges nest verste veg»

Prosjektet vil gje tryggleik reise for dei som pendlar mellom Florø/Eikefjord og Hyen/Sandane. Vegen er og mykje brukt som omkjøringsveg ved stenging av hovedferdselsårer som E39 Mellom Førde og Sandane. Det er stort behov for standardheving av Fylkesveg 615 for forhold som vegbreidde, kurvatur og sideterreng.Det strekningsvise prosjektet for Fylkesveg 615 bør innehalde ein tiltaksplan for alle farlege punkt, inkludert skredsikring i Hopshammaren

Midtvegen 615 har, med støtte frå nærliggande kommunar, fått konsulentselskapet Rambøll til å greie ut 6 ulike alternativ til å knytte midtre Nordfjord tettare på aksen Florø – Naustdal – Førde. Rapporten omfatta trafikkmengde, kostnader og potensiale for brukarfinansiering. Det er innleia samtaler på styreleiarnivå med både Kystvegen og Nordfjordbrua Anda-Lote for mulig samarbeid om bompengepakke.



For styret i Midtvegen 615 AS

Olav Klungre

Olav Klungre

styreleiar

Hjelmeland, 24.03.2022

Innspill til regional transportplan - Vestland fylkeskommune

Mowi region Sør har 3 matfiskanlegg, 2 stamfisklokaliteter og ett settefiskanlegg i Kvinnherad kommune. Vi har rundt 25 ansatte på disse anleggene og en del av disse er bosatt på Varaldsøy.

Vi har godkjent reguleringsplan til utbygging av settefiskanlegget vårt på Øyerhamn. Det pågår en utredning hos oss, hvor vi vurderer å etablere et høyteknologisk RAS anlegg til postsmoltproduksjon ved Øyerhamn på Varaldsøy. Vi vil om dette prosjektet realiseres, ha behov for å øke antall ansatte på dette anlegget fra 6 til 24 for å kunne drifte et slik anlegget.

En forutsetning for at en utbygging av denne størrelse skal kunne realiseres, avhenger av flere faktorer, hvor en av dem er samferdsel og muligheten til å kunne tiltrekke seg kompetent arbeidskraft som ønsker å bosette seg i nærheten av arbeidssted. Med hensyn til beredskap på anlegget, vil kort responstid fra bosted til arbeidssted være et krav fra vår side.

For både våre ansatte som allerede bor på Varaldsøy, samt fremtidige ansatte og beboere, har det vært et ønske om å bedre kommunikasjonen med fastlandet gjennom å øke frekvensen på ferjeanløp. Dette vil øke attraktiviteten til Varaldsøy som bosted og forhåpentligvis tiltrekke seg nye innbyggere.

Mowi region Sør støtter derfor innspill fra Varaldsøy bygdelag datert 19.12.2013, hvor det fremmes ønsker om å flytte ferjekai til Skjelnesodden. Vi håper at Vestland fylkeskommune vurderer de positive synergiene dette samferdselstiltaket vil bety både for innbyggerne på Varaldsøy og for næringsutviklingen i regionen.

Med hilsen

Mona Bue
SAMFUNNSKONTAKT
MOWI ASA
REGION SØR

› Mowi ASA
OFFICE
Sandvikboder 77AB
5035 Bergen
POSTAL
4102
Sandviken 5035 Bergen
PHONE
+47 926 37 406
FAX
MAIL
Mona.bue@mowi.com
WEB
http://mowi.com

›Mowi ASA	OFFICE Sandvikboder 77AB 5035 Bergen	PHONE +47 926 37 406	FAX
		MAIL Mona.bue@mowi.com	
	POSTAL 4102 Sandviken 5035 Bergen		
		WEB http://mowi.com	

Varaldsøy bygdelag 19.12.2013

5636 VARALDSØY

Kvinnherad Kommune

v/ Anbjørn Høivik

5470 ROSENDAL

Utale med omsyn på : kommunedelplan for ferjekai på Varaldsøy – planident 20120026

Varaldsøy bygdelag har arbeida på vegne av eit stort fleirtal av fastbuande på Varaldsøy for ny ferjekai i Skjelnesodden. Me vil derfor argumentera for vårt syn, for å få fram viktige punkt som me meiner ein må drøfta politisk og vektleggja særskilt ved val for nytt ferjeleie.

Varaldsøy bygdelag har ingen direkte merknader ("feil") til sjølve kommunedelplanen som no ligg ute til høyring (forventa). Planarbeidet ser ut for oss å vera grundig og korrekt ut frå dei føringane som ein her må arbeida etter, men me er av den meining at denne delplanen ikkje kan leggjast til grunn som konklusjon for kva alternativ som er best eigna som ferjestø.

Varaldsøy bygdelag vurderer konklusjonen i denne planen til å "forenkla" omhandla to hovudpunkt på fylgjande måte :

1. Pris-satt kostnad : Ein vel billegaste alternativ, noko som isolert sett gjev best økonomi ut frå dei berekningar som her er gjort (handbok – Statens vegvesen)
2. Ikkje pris-satte kostnader : Ein vel utbygging alternativ 1, dvs ein gjer berre inngrep i tidlegare utbygd område.

Varaldsøy bygdelag vil då ut frå hovudpunkta som me nemner her, hevda at pris-satte kostnader vert alt for høge og at ikkje pris-satte kostnader i denne delplanen berre kan nyttast som informasjon i vidare arbeid med ny ferjekai for Varaldsøy.
Varaldsøy bygdelag vil og kort argumentere for flytting av ferjekai, med omsyn på korleis ein vil at eit bygdesamfunn skal få ta del i samfunnsutvikling.

1 . Pris-satt kostnad

Varaldsøy bygdelag har nytta Entreprenør Arve Kjærland og G & H Skjelnes Entreprenør AS i vårt arbeid med å få ei oversikt over kostnader, som me meiner må vektleggjast.
Desse berekningane vert ettersendt etter avtale med prosjektleiar Anbjørn Høivik.

- Tilkomstveg alternativ 2a og 2b. I Skjelnesodden er det bygd skogsbilveg som har høgare standard enn eksisterande vegar på Varaldsøy (byggeår 2003). Varaldsøy bygdelag vil hevda at ein her kan utbetra skogsbilvegen og bygga resterande veg til ferjekai, til ein svært redusert kostnad, utan at det vil føra til t.d. auka ulykkesfare. Kostnaden for alternativ 2a og 2b vil bli tilnærma lik (litt dyrare for 2b).
  Me vil og visa til større prosjekt der utbygging ikkje medfører (har medført) særskilt utbetring av tilkomstvegar for å starta prosjektet, dvs ein "set utbetringar på vent" (delvis utbetring). Døme: Folgefonntunnelen (Mauranger – Årsnes), Jondalstunnelen (austre – nordre podlen) og Årsnes ferjekai (Løfallstrand).
- Kostnad med bygging av ferjekai alternativ 1 er i fylgje kostnadane ca 2,4 mill dyrare, me kan ikkje sjå at bortsprenging av flu (ved innsseglinga) er kome med i dette kostnadsoverslaget – er beskreve i konsekvensutgreiingane.

2. Ikkje pris-satt kostnad

Varaldsøy bygdelag kan ikkje sjå at delplanen får fram godt nok dei konsekvensar val av ferjekai vil ha. Dvs. emnet lokal/regional utviklig har ein utelatt og konsekvensar bygger åleine på området (arealet) som dei ulike alternativa spesifikt vil påvirka (fysiske endringar).

- Delplanen viser ikkje kva ein vil oppnå ved å flytte ferjeleie – alternativ 2a el 2b.
  Me har nytta fonnakart, for å synleggjera kva ein vil oppnå med flytting.
  Avstandar med ferjeleie som i dag :
  Gjermundshamn – Årsnes = ca 6 100 m
  Gjermundshamn – Varaldsøy – Årsnes = ca 9 700 m.
  Ved å flytte ferjeleie til skjelnesodden :
  Gjermundshamn – V.øy/skjelnesodden – Årsnes = ca 6 500 m
  Varaldsøy bygdelag meiner at ved å sjå på desse tala som avstandsmålinga syner, så er det einaste rette å flytta ferjekaien til skjelnesodden på Varaldsøy. Ein reduserer avstanden til Varaldsøy med ein tredjedel av dagens seglingsrute for ferja, dvs dette utløyser moglegheiter for effektivisering i sambandet (inkl Varaldsøy) som er framtidsretta, vil også gje betydeleg økonomisk gevinst (lokalt, regionalt).
  Kart over ferjesamband, sjå vedlegg 1.
- Me vil peika på at Skjelnesodden ikkje er eit "freda naturreservoat". Det betyr ikkje at fastbuande på Varaldsøy ikkje har vurdert dei ulemper det måtte medføre, men me er ikkje i tvil om at dette vil vera akseptabelt, dersom Varaldsøy skal overleva som samfunn. Me vil og peika på at det er vegar i Skjelnesodden (ny skogsbilveg, traktor-

vegar) og ein god del hytter (aust-sida), noko me meiner ein ”underdimensjonerar” i delplanen – Skjelnesodden er ikkje urørt !

- Varaldsøy bygdelag vil og peika på at ein i delplanen med omsyn på plassering av ferjekai i Skjelnesodden, har plassert ferjekaiane (2a og 2b) i område som ligg utanfor dei stadene som har særskilt biologisk mangfald. Vegtrase fylgjer same lina som eksisterande skogsbilveg og vil derfor ikkje medføra noko vesentleg endring/skade for natur / miljø i området.

Me vonar at ein frå politisk hald vil vektleggja/drøfta dei lokale og regionale konsekvensane ut over det delplanen får fram, for å få eit framtidsretta ferjesamband som er teneleg for oss kvinnheringar (Varaldsøy spes) samstundes som det vil gje regional gevinst (effektiviseringa i sambandet) .

Varaldsøy bygdelag ynskjer derfor å nemna / understreka nokre punkt som me meiner ein må vektlegga særskilt med omsyn på ferjekai i Skjelnesodden.

- Ferja er ”livsnerva” for Varaldsøy og den skal fungere som beredskap for oss 24 t i døgeret (td sjuketransport), å me ser det derfor som heilt avgjerande at me kjem så nær hovudsambandet som me kan.
- Dersom ein vel å bygga ny ferjekai, alternativ 1. Kva utfordringar med omsyn på ferjedrift og anbod vil ein ha i framtida ? - hovudsamband (riksveg) og fylkes-samband (Varaldsøy)
- Det er avgjerande for eksisterande og ev. ny næringsvirksomheit å ha god infrastruktur. Oppdrett er ei stor næring ved / på Varaldsøy, jordbruk – her er det invistert for mange millionar dei siste åra av yngre folk som vil satsa innan jordbruk (nye driftsbyggningar, hønsehus mm). Turisme med hytteutleige.
- Tidlegare analyser tilrår flytting av ferjekai (effektivisering av sambandet)
- Ny ferjekai, alternativ 1. Dette er i ”tettbebygd strok” (små private eigedomar) og rekna som senteret på Varaldsøy, noko som me meiner må takast særskilt omsyn til i vurderinga med omsyn på at området då vil bli ”redusert til ein stor oppstillingsplass”. Me kan ikkje finna andre døme, der ein i dag vel å leggja ”hovudtrafikken” i sentrumsområde ved utbetring av infrastukturen. Me meiner og at bebyggelse / kulturlandskap i sentrum har stor verdi.
- Fastbuande på Varaldsøy vil vere avhengig av pendling i ulike samanhengar (arbeid, kulturtilbod i vår eigen kommune, div fritidstilbod osv.). Med ferjekaien plassert som i dag, så kan ikkje me sjå at me skal kunna få noko betring i infrastrukturen.

- Varaldsøy bygdelag er av den meining at ein må sjå særskilt på lokalsamfunnet på Varaldsøy (levande bygdesamfunn, kulturlandskap mm) mot dei lokale konsekvens-utgreiingane for Skjelnesodden.

Varaldsøy Bygdelag vil og nytte høvet til å presisere at alle fastbuande på Varaldsøy er glad i naturen, men me meiner at gevinsten ved å flytte ferjekaien gjer at dette er akseptabelt. Nokon vil hevde at dette vil medføre store naturinngrep og at dette får stor fjernverknad mot Hardangerfjorden. Me meiner dei argumenta fell på si eiga urimlegheit, dvs Årsnes ferjekai "ligg i same område" (anna industri) og me kan nemna andre døme som Hardangerfjordbru, "monstermaster" osv.. Me vonar at det ikkje er slik at ein "skal freda" små samfunn (inga utviklig ?), samstundes som ein bygger ut store prosjekt andre stader fordi det då tener "storsamfunnet" ?
Varaldsøy bygdelag har ikkje tatt stilling til kva alternativ som bør velgast i Skjelnesodden, her meiner me fagmiljøa bør vurdera kva for eit alternativ som er best – 2a el. 2b.
Ny ferjekai i Skjelnesodden vil totalt sett vera mest framtidsretta og det beste for miljøet.

Varaldsøy bygdelag legg og ved lister over fastbuande / postadresse Varaldsøy som har skreve under på at dei støttar flytting av ferjekaien til Skjelnesodden – underskriftslista er kun nytta for myndige personar (fyllte 18 år) – ut frå det me då har funne ut så støttar ca 85 % av fastbuande på Varaldsøy dette arbeidet. Sjå underskriftslister, vedlegg 2-10 (9 sider)

Varaldsøy bygdelag vonar kommunestyret i kvinnherad vil støtta oss på Varaldsøy og vidareføra eit samrøystes vedtak frå 1997 – flytting av ferjekai til Skjelnesodden.

Varaldsøy bygdalag

V/ Øystein Kårstad

Leiar

Måløy Vekst

INNSPEL TIL PRIORITERINGAR I REGIONAL TRANSPORTPLAN FOR VESTLAND

Innleiing
Måløy Vekst kjem her med sine innspel til prioriteringane i Regional Transportplan. Planen er svært viktig for næringsutvikling, mobilitet, folketalsutvikling og vekst, og vi ser fram til å samarbeide med Vestland fylkeskommune om å realisere målsettingane i åra framover. Vi vil skryte av prosessen som sikrar brei involvering, og høve til å påverke planen på både overordna og konkret nivå.

Om Måløy Vekst
Måløy Vekst er næringslivet og kommunen sitt felles organ for langsiktig samfunns- og næringsutvikling. Selskapet har som formål å fremje vekst i næringslivet og skape bulyst i kommunen. Næringslivet i regionen, representert ved ca. 90 verksemder, og Kinn kommune er aksjonærar/medlemmar i selskapet. Eigarane har mellom 3 og 4 tusen tilsette både lokalt, nasjonalt og globalt, og har ei årleg omsetting på over 15 milliardar kroner årleg. Måløy Vekst er eit serviceselskap for næringslivet, som skal informere og legge til rette for ny verksemd og infrastruktur, og vere ein møteplass for næringslivet og kommunen.

Overordna betraktningar til prioriteringane

Vekstkraftig region

Kystregionen på Vestlandet har potensialet til å verte den mest vekstkraftige regionen i landet. Å utnytte potensialet for bærekraftig vekst og utvikling langs kysten føreset ei tydeleg prioritering og satsing på å byggje sterkare bu-, arbeids-, og serviceregionar. Fragmenterte miljø, samt små byar og tettstader utan eit omland innan akseptabel reisetid, er kanskje det største hinderet for å utnytte det vekstpotensialet vi har innan framtidas vekstnæringar.

Vi tilet oss her å nemne blant anna fiskeri, havbruk, energiproduksjon, transport, skipsdesign og konstruksjon, industri, foredling, produktutvikling, teknologi, samt bærekraftig reiseliv som nokre eksempel på næringar som har eit enormt potensiale for bærekraftig vekst og velstandsproduksjon i åra framover, der dei naturgitte føresetnadane, samt kompetansen, erfaringa og innovasjonskrafta allereie ligg i etablerte miljø og lokalsamfunn langs kysten.

Mykje av dette kan løysast med ei tydeleg prioritering av vegsamband og kommunikasjonsløysingar for å knytte kystsamfunna tettare saman. Her vil vi konkret trekke fram Kystvegen Måløy-Florø som eit heilt avgjerande prosjekt, som vil binde saman viktige kompetansemiljø og byggje ein framtidsretta og vekstkraftig bu-, arbeids-, og serviceregion på kysten i nordre del av Vestland.

Måløy Vekst

Effektive båtruter med rutetider, prisar, og fart som gjer det funksjonelt og effektivt å nytte båten til pendling, vil og sikre at ein kan utnytte kompetansen og arbeidskrafta i eit større geografisk område, til å utvikle og skape vekst i dei bærekraftige næringane langs kysten. Fart på fartøy, rutetider og prisar må difor tilpassast behovet for effektive og attraktive pendlarruter, spesielt mellom Måløy, Bremanger, Florø og Selje, som trafikkerast av Nordfjordekspressen og Kystvegekspressen.

Konkrete innspel til prioriteringar

Fylkesveg 617 Kapellneset-Raudeberg

Opprusting av vegen mellom Kapellneset og Raudeberg er heilt avgjerande for vidare utvikling på Raudeberg. Vegen er i dag i svært dårleg forfatning, trafikkfarleg, og lite framkomeleg. Vegen har ein ÅDT på 3000. Vegen er dagleg skuleveg for mange born og unge, viktig pendlarveg mellom Raudeberg og Måløy, og det er ein betydeleg mengde transport til og frå næringsbedrifter langs vegen. Raudeberg er eit levande næringsområde med fleire sjømatselskap og tre skipsverft som ligg langs fylkesvegen. På Raudeberg er det planlagt store investeringar og etableringar i årene framover. I samband med Stad skipstunnel vil området få tilført store mengder med stein, noko som betyr vesentleg utviding av næringsverksemd. Noko som igjen betyr auka behov for transport/tilkomst for både gåande, syklande, bilar og tungtransport. Omsetning for bedriftene i området er på godt over 2 mrd. I dag jobbar det ca. 300 menneske innan marin og maritim industri på Raudeberg. Dette talet kan nesten doble seg dersom planane til næringsaktørane blir realitet.

Babord Group planlegg ei større satsing på slakting og bearbeiding av torsk, samt bearbeiding av laks, og ser for seg ein auke i tall tilsette med 60-100 personar innan 5 år. Sjømatselskapet Domstein vil også samle ei større del av verksemda si på Raudeberg, og planlegg utviding av anlegget for bearbeiding av fisk og sjømat. Domstein ser føre seg 50-100 nye arbeidsplassar på Raudeberg. Det er også ein stor satsing på landbasert oppdrett med slakteri- og prosessanlegg, samt kompetansesenter i Barstadvika, på industriområdet mellom Måløy og Raudeberg. Her planlegges det for 25-50 nye arbeidsplassar.

Alle næringsaktørane nemnde over, samt hjørnesteinsbedrifta og skipsverftet Båtbygg, har søkt om steinmasse frå Stad skipstunnel for å utvide industriarealet sitt. Også stadig aukande turisttrafikk i området gjer at vegen sin kapasitet blir utfordra. Møteproblematikken langs denne vegen er betydeleg da møteplassane er både smale og altfor korte. For å nå turistmåla Refviksanden og Kråkenes fyr må ein passere Raudeberg og bruke FV617 frå Måløy. Teljingar viser at trafikken doblar seg om sommaren.

Opprusting av vegen er kostnadsrekna til ca. kr 100 millionar, men Kinn kommune og fleire næringsaktørar syner stor vilje til å realisere strekninga som eit spleiselag saman med fylkeskommunen. Kommunen planleggar å oppruste VA-anlegget på strekninga, medan fleire næringsaktørar har planar for både utviding av eksisterande verksemder, samt nye

verksemder. Videre utvikling av industrien og 300 nye arbeidsplassar på Raudeberg vil gje stor auke i trafikken.

Fylkesveg 5715 Måløy-Vågsvåg

Vegen mellom Måløy og Vågsvåg er ein svært trafikkert veg, og trafikken aukar, både grunna auka bustadbygging, auka næringsaktivitet, og ikkje minst auka trafikk frå besøkande og turistar. Måløy Vekst vil minne om at Statens Vegvesen allereie i 2012 utarbeida ein rapport som synte behov for punktutbetring av fv621 (no fv5715) Måløy-Vågsvåg. I rapporten vert det peika på redusert framkomst og høge avstandskostnader pga. dårleg vegstandard (smal, svingete, ujamn veg), behov for sikring av mjuke trafikkantar, ulykker, spesielt utforkjøringsulykker og generelt forfall på vegen. SVV foreslo i 2017 å gjennomføre punktutbetringar på vegen, men dette er førebels ikkje følgt opp i investeringsplanane.

Kommunen har utarbeida ei liste med 15 utbetringspunkt i prioritert rekkefølge, og meiner at ein vil kunne monaleg betre trafikktryggleiken og framkommeligheit for dei vegfarande med investeringsmidlar i størrelses orden 5-10 millionar kroner. Måløy Vekst syner til Vestland fylkeskommune sitt prosjekt «meir veg for pengane», og meiner at her vil ein med relativt små investeringsmidlar få store gevinstar i form av betring av trafikktryggleik og auka framkome.

Kystvegen Måløy-Florø

Næringslivet og innbyggjarane langs kysten har ei klar forventning om at fylkeskommunen føl opp tidlegare lovnader om realisering av kystvegen Måløy-Florø. Som første prosjekt må Svelgen-Indrehus inn i investeringsplanen allereie frå 2023, og deretter må ein planlegge og prosjektere ferjeavløysingsprosjektet i ytre Nordfjord. Denne vegen er heilt avgjerande for å oppnå den vekstkrafta ein har i næringslivet og kystsamfunna i åra framover.

Dagens fylkesveg mellom Myklebust/ Indrehus og Svelgen er smal og svingete, og gjev dårleg framkome særskild for tyngre køyretøy. Lengda på strekninga er på kring 16 km, målt mellom krysset på Myklebust og Svelgen sentrum. Ein ny tunnel mellom Indrehus og Svelgen vil korte ned køyrelengda med om lag 7 km. Prosjektet er neste parsell i realiseringa av Kystvegen Florø-Måløy, som skal etablere ein samla bu- og arbeidsmarknadsregion for over 50.000 menneske i kystkommunane Stad, Bremanger, Kinn og Sunnfjord.

For utviklinga av næringslivet langs kysten, er det heilt avgjerande at kystvegen frå Måløy, via Svelgen, til Florø, vert realisert. Ein styrka infrastruktur langs kysten vil betre tilgangen til arbeidskraft, knyte saman fagmiljø, sikre lågare transport- og produksjonskostnader, auke veksten og lønnsemda i bærekraftige framtidsnæringar, samt bidra til lågare utslepp gjennom betra tilgang til hamner for å få gods over frå veg til sjø.

I tillegg til at Svelgen-Indrehus må prioriterast i investeringsprogrammet, er det viktig at fylkeskommunen startar arbeidet med å utgreie løysing og finansiering av fjordkryssinga

mellom Biskjelsneset og Tongane, samt tilførselsvegar. Dette er eit prosjekt som er tenkt finansiert med bruk av ferjeavløysingsmidlar og bompengar, men vi saknar framdrift i prosjektet både frå det etablerte bompengeselskapet 45-minuttsregionen og fylkeskommunen. Her må ein snarast starte arbeidet med å få godkjent prosjektet som eit ferjeavløysingsprosjekt.

Med helsing

Måløy Vekst

RANDI HUMBORSTAD
Dagleg leiar

+47 97 75 73 94
randi@maloyvekst.no

www.maloyvekst.no

Norges Automobil-Forbund
NAF Avd. Fjordane og Ytre Sogn

Medlem av:

Vestland Fylkeskommune
post@vlfk.no
[Poststed]

Dale i Sunnfjord den 30.03.2022

Innspel til økonomisk handlingsprogram og investeringsprogram til Regional Transportplan 2022–2033.

Kva føremål er viktigast å prioritere i investeringsprogrammet, er det rammeløyvingar til trafikktryggleik og mindre utbetringar, gang- og sykkeltiltak, kollektivtiltak, oppgradering av kai, bru og tunnel eller midlar til store vegprosjekt?

- For NAF vil trafikktryggleik alltid kome først. Særleg viktig er det at barn og unge har ein trygg skuleveg, og det må vere ei målsetjing at skulevegen er så trygg at barna kan gå eller sykle til skulen. Det er mange døme på dårlege skulevegar, men vi vil trekke fram fv 57 og tilkomsten til Bygstad, der skulevegen er så dårleg at borna må ha ekstra skuleskyss.

Vidare er rassikring særleg viktig for Vestland, med dei utfordringane vi har med rasutsette vegar. Midlane til rassikring må aukast monaleg. Ikkje minst gjeld dette på fv 609 forbi ”Hundsåna”. I byar og tettbygde strok er det ei målsetjing at trafikkveksten skal takast av kollektivtrafikk, sykkel og gange. Då må forholda leggast til rette for dette. NAF ynskjer at ein skal få meir veg for pengane, og at meir av vegkronene går til vedlikehald av veg. Fylkesvegane forfell, og mange av våre medlemmar seier at vedlikehald av veg er det viktigaste for dei i kvardagen. Nokre stader er ikkje vegvedlikehald nok. For å få til god kommunikasjon og infrastruktur i Vestland og knyte fylket skikkeleg saman, vil nybygging og fornying vere heilt naudsynt. Ut frå ÅDT bør ein sjå på kostnadsbesparande tiltak som ikkje går ut over trafikktryggleiken.

Det er føreslått å avsetje 200 mill. kr. årleg til strekningsvise utbetringar av regionale hovudvegar (vegar i funksjonsklasse B), samt å setje i gang minst to større gang- og sykkeltiltak utanom Miljøløftet årleg. Det er også føreslått eigne løyvingar til rekkverk, vegljos og til ei ordning med spleiselag for mindre prosjekt. Vi vil be om synspunkt på dette.

- Vi meinar den avsette potten til strekningsvise utbetringar er for låg, og at denne bør aukast til minst 500 mill. kr årleg. Regionale hovudvegar i

Postadresse:
Fjærevegen 2
6800 FØRDE

Gateadresse:
Fjærevegen 2
Førde

Telefon:

Bankkonto:
Bankadresse:
08 505

Foretak:
Drift: 3705.01.58110

Medlem: 5005.06.20007

Sparebanken Sogn og Fjordane
Pb. 113
6801 FØRDE

NO 992 242 051 MVA

funksjonsklasse B er av særleg betydning for dei regionale bu- og arbeidsområda, og må ha prioritet. Eit særskilt døme er fv 57 Dale – Storehaug. Her har trafikkmengda auka som følgje av Dalsfjordsambandet, i tillegg til at ny tømmerkai på Setenes med auka tungbiltransport gjer at vegfundamentet er for dårleg. Fv 57 forbi Saltkjelen er eit særleg vanskeleg og smalt parti der fleire trailarar har stått fast og måtte ha hjelp av bergingsbil for å kome seg laus. Her er det også stor fare for isnedfall vinterstid. Vi vil elles vise til dei prioriteringane Sogn og Fjordane Fylkeskommune hadde for fylkesvegane i vårt område, der fv 614 Svelgen – Indrehus vart prioritert som nr 1 og Dale – Storehaug som nr 2. Vi opplevde at det var brei semje om denne prioriteringa i fylkestinget.

- Gang- og sykkeltiltak som kan bidra til at fleire kan gå eller sykle til skule, jobb eller til fritidsaktivitetar er miljøvennleg, gjev auka trafikktryggleik og betre folkehelse. VI er elles positive til at det vert sett av eigne løyvingar til rekkverk og vegljos, då dette er med på å auke trafikktryggleiken. Vi er usikre på kva som ligg i spleiselag for mindre prosjekt, men bompengar på strekningar med liten ÅDT kan fort verte kostbart for dei som skal passere, og hindre mobiliteten til folk fordi det ikkje finst gode nok kollektivløysingar til å erstatte bilen som transportmiddel og kvardagsreisa vert for dyr.

Vestland fylkeskommune ber kommunane gjere ei vurdering av moglege konkrete samarbeidsprosjekt med framlegg til spleiselag for finansiering. Vidare ber vi om innspel til korleis ein kan få mest mogleg for pengane for konkrete framlegg til prosjekt.

Som vi har nemnd tidlegare, meiner vi at der det kan vere aktuelt med spleiselag for finansiering må det vere tilstrekkeleg høg ÅDT. Ein må og sjå på fejeavløysingsprosjekt der det er mogeleg å få ferjeavløysingsmidlar.

Vi ber om synspunkt på om det er dei rette tiltak og prosjekt som er lagt inn i investeringsprogrammet, og kva som er viktigast å prioritere.

Vi meinar det er mange og gode prioriteringar i investeringsprogrammet, men vil særleg trekke fram dei punkta vi har nemnt over.

Med vennlig hilsen,

Bente Liabø Thorsen
styreleiar
NAF avd. Fjordane og ytre Sogn

fjordaneogytresogn@lokal.naf.no
mobil 913 11 107
adr: Fjærevegen 2, 6800 FØRDE

NAF avd. Bergen og Omegn
www.naf.no/bergen

Vestland fylkeskommune

Bergen 22. mars 2022

Innspill til økonomisk handlingsprogram og investeringsprogram RTP

Behovet for og nødvendigheten av å prioritere veivedlikehold er prekær. Utfordringene som fremvises under 2. økonomiske handlingsprogram, forteller viktigheten av å få på plass stortingets vedtatte belønningsordning for vedlikehold av fylkesveier.

Likebehandlingsprinsippet for fylkesfergene må innføres i RTP, slik at like PBE tall gir likt tilbud. Det er svært viktig at fergetilbudet i kommuner som ikke har omkjøringsmuligheter får et rutetilbud som er i tråd med transportbehovet for innbyggerne og næringslivet. På lik linje med riksveifergene må årsdøgnstrafikk (ÅDT) være en viktig faktor. Fergesambandene Hufthamar – Krokeide og Husavik - Sandvikvåg må begge blir utvidet med minst en ny rundtur på kveld/natt slik at Austevoll kan være «landfast» på nattestid, senest fra 01.01.2023

Liv Røssland
Daglig leder
NAF avd. Bergen og Omegn

Mob: 901 81 062
liv.rossland@naf.no
Kokstaddalen 5
5257 Kokstad

Innspel frå Nordfjordrådet til Regional transportplan Vestland 2022-2033

Nordfjordrådet, bestående av kommunane Stryn, Stad, Gloppen, Kinn og Bremanger vil saman komme med innspel til Vestland fylkeskommune og Regional Transportplan (RTP) Vestland.

Mjuketrafikkantar

Nordfjordrådet meiner at det er viktig å prioritere gang og sykkelveg i kommunar og kommunesenter utan sykkelbyavtale. Kommunane er opptekne av og legge til rette for gåande og syklande. Dette med tanke på folkehelse, få ned klimautslepp og trafikktryggleik. Utbygging av gang og sykkelsti langs innfartsårene bør prioriterast høgt i Vestland fylke.

Vår region har mange prosjekt knytt til mjuke trafikkantar. Fylkeskommunen bør ha som ambisjon å få gjennomført desse gjennom sine tiltak «meir veg for pengane», «god nok veg for fylket» og samarbeid med kommunane.

Det er fleire prosjekt som er omtala frå vår region og vi vil komme med ei prioritering frå Nordfjordrådet. Vår høgste prioritet til mjuke trafikantar er **gang og sykkelveg langs Fv. 615 Sandane- Fitje**. Dette er ei viktig tilrettelegging for at fleire skal kunne gå eller sykle til skule og jobb. Prosjektet er godt forankra i strategien til fylkeskommunen har knytt til mjuke trafikantar, sentrum og bustadutvikling.

Store viktige vegprosjekt

Sogn og Fjordane sin høgste RTP prioritet var Fv. 614 Svelgen -Indrehus. Dette er eit prosjekt som vil bidra til vesentleg auka trafikktryggleik og ha viktige samfunnsmessige effektar. Strekninga går gjennom ein kystregion som bidreg til å knyte saman ein bu og arbeidsregion for 45.000 innbyggjarar. Næringslivet har gitt klare signal om det er eit påtrengande behov for å få tidsmessig og trygg transport for si næring.

Nordfjordrådet meiner at ein må halde på prioriteringa **av Fv. 614 Svelgen- Indrehus** når det gjeld store vegprosjekt.

Viktige næringsvegar

Nordfjordrådet meiner det er viktig med ei opprusting av dei viktige næringsvegane av fylkesvegnettet. Fylkeskommunen må utfordre staten til å få til eit felles løft for å få gjennom eit opprustningsløft av vegar med høg næringstrafikk.

Nordfjordrådet vil løfte fram eit prosjekt knytt til eit framtidsretta og tilrettelegging for meir næringsverksemd **fv. 617 Raudeberg-Kapellneset.** Denne vegstrekka står ikkje på RTP i dag, men Nordfjordrådet finn det likevel viktig å prioritere dette høgt. Dette grunna næringspotensialet for utvikling i området. Prosjektet må sjåast i samanheng med tilførsel av store steinmassar frå Stad skipstunnel. Vi vil oppfordre fylkeskommunen til samarbeid mellom viktige aktørar for å få til ei oppgradering av fylkesvegen.

Strekningsvise utbetringar av regionale vegar

I vår region er det fleire vegar som har trong for akutt utbetring. Ramma for utbygging av strekningsvise utbetringar bør doblast for å få gjennomført nødvendig løft for heile Vestland.

Nordfjordrådet si høgste prioritering på strekningsvise utbetringar er **fv 620 Kjøde-Sandvik.** Denne strekninga har mange stader svært dårleg standard og smal vegbane, med mykje tungtrafikk og

aukande trafikkmengde frå år til år på grunn av stor nærings- og byggjeaktivitet på Stadlandet og vekst i reiselivet. Vestland fylkeskommune har på budsjettet for 2021 sett av eit mindre beløp (50.000 NOK) til å starte planlegging av utbetringar på Fv 620 Kjøde-Sandvik.

Nordfjordrådet vil sterkt oppmode om at arbeidet med opprusting av fv 620 Kjøde-Sandvik vert forsert og prioritert, slik at tilrådde flaskehalsutbetringar blir gjennomførte i 2022/23 parallelt med arbeidet med Stad Skipstunnel. For å hente ut synergieffektane av det parallelle arbeidet er naudsynt å prioritere fram dette prosjektet. Dette er både samfunnsnyttig og følger fylkeskommunen sin ambisjon om å få meir veg for pengane.

Skredsikring

Det er behov for ein oppdatert skredsikringsplan for Vestland. Haust og vinterhalvåret er stengde på grunn av skred eller skredfare og ei stor utfordring for næringslivet. Dette gjeld særleg for den eksportretta industrien som har behov for å levere «on time». Den kontinuerlege skredfaren er ei belastning for innbyggjarar, som anten køyrer på desse vegane til jobb eller dagleg sender ungane sine på desse vegane i skulebuss. Derfor vil vi vere tydleg på at fylkeskommunen gjer ein jobb knytt til NTP og skredsikringsplan for å få gjennomført prosjekt som stod på marginallista til Sogn og Fjordane.

Fylkeskommunen bør vere meir tydlege i kriteria sine og vektlegge omsyn til innbyggjarar som ikkje har omkøyringsveg når det går ras. Det er ei høg belastning for dei det gjeld at ein i periodar er isolert frå omverden og naudsynte tenester.

Nordfjordrådet meiner at ein må gjere prioriteringar knytt til **Oldedalen med fjelltunnel Heimefonna/Bukkeskora/Sandvika på Fv. 5724** og strekningsvis utbetring. Det er viktig at ein kjem i gong i fyrste planperiode. Grunna tryggleik til innbyggjarar og reiseliv bør det prioriterast i fordeling av disponible midlar til fordeling.

Mobilitet og kollektivtransport

Nordfjordrådet meiner at det er viktig å leggje til rette og utvikle eit velfungerande og berekraftig mobilitetssystem for innbyggjarar og samfunn i heile Vestland.

Kollektivtilbodet i fylket er i dag svært dårleg og fragmentert. I hovudsak handlar kollektivtilbodet om skuleskyss, hurtigbåt og nokre få kommersielle ekspressruter i privat regi. Det manglar ein heilskapleg plan for eit samla kollektivtilbod. Dagens tilbod gjer det vanskeleg for folk å velje kollektivtransport til jobb og fritid.

Vi etterlyser synleggjering av hurtigbåttilbod frå Bergen til Ålesund. Denne burde vere ein del av RTP for 2022-2033. Behovet for ombygging, utbetring og utviding av hurtigbåtkaier er eit viktig for å utvikle eit berekraftig kollektivtilbodet på kysten. «Teknologiløysingane er ikkje avklart, og tala er difor førebelse…» Hurtigbåttilbodet på kysten er eit viktig bindeledd for dei innbyggjarane som ikkje har vegsamband eller må køyre store omvegar for å nå reisemåla sine.

Nordfjordrådet ynskjer å samarbeide med Vestland fylke om ein samla strategi om framtidas grøne transport utan klimautslepp i Nordfjord. Ein må utarbeide eit «stamrutenett» på veg, sjø og luft mellom tettstadar og mellom regionane.

Oldedalen utviklingslag
6791 Oldedalen 12.09.21.

Innspel til Høyringsdokumenta til Regional transportplan 2022-2033 for Vestland.

Oldedalen utviklingslag representerer innbyggarane i Oldedalen i Stryn kommune. Oldedalen er ei livskraftig bygd omkransa av breen, der livsgrunnlaget i fleire generasjonar har vore landbruk og turisme. Det er no fleire næringar, og fleire har sitt arbeid utanfor dalen. Både arbeidspendlarane og alle barnehage- og skuleborna er avhengig av å reise Oldedalsvegen dagleg. Vegen har stor turisttrafikk sommarhalvåret, i tillegg til transport knytt til landbruket.

Utbetring av Oldedalsvegen, både rassikring og generell utviding, har derfor i fleire år, vore ei viktig sak for innbyggarane. Vi vil derfor kome med innspel til høyringsdokumentet.

Vi viser til dokumentet: «Skredsikring – kunnskapsgrunnlag for RTP 2022-2033»
Vi reagerer på at vekting av delfaktorane i kunnskapsgrunnlaget er endra i prioriteringslista til «Prosjektgruppa si tilråding av rangering av sikringstiltak etter risikovurdering», samanlikna med «Behovsliste Vestland, Statens vegvesen 2019»
I den nye tilrådinga får årsdøgntrafikk meir vekt. Dette fører til at vegar med låg ÅDT vert nedprioritert.

For Oldedalsvegen, Fv.5724 betyr det at Heimefonna som står på 5. plass etter den nasjonale modellen, blir nedprioritert til 19. plass etter Prosjektgruppa si prioritering.
I tillegg omfattar sikring av Heimefonna etter SVV si tilråding, også Sandvika og Bukkeskora. Desse er etter nye kriterieforslag, nedprioritert til 57. plass.
Fossvega er nedprioritert frå 11. til 57. plass.

Viss forslaget til ny vekting av delfaktorane i kunnskapsgrunnlaget blir følgde, vil det føre til at sikring av rasutsette vegar med liten ÅDT vert skyvd langt ut i tid.
Det er ei stor belastning å dagleg måtte reise på ein rasfarleg veg, spesielt belastande er det for foreldre som må sende borna til barnehage og skule.
Vi er uroa for folketalsutviklinga og framtida til Oldedalen viss det ikkje snarleg kjem rassikring på plass.

Derfor vil vi på det sterkaste be Vestland fylkeskommune halde på Statens vegvesen sin modell.

Oldedalen utviklingslag
Jon Olav Kvamme
-leiar-

Fra: Janne Hjelmeland[janne@rosendalutvikling.no]
Sendt: 31.03.2022 12:43:57
Til: Vestland fylkeskommune[post@vlfk.no]
Tittel: RTP

Rosendal Utvikling meiner ein må sjå på forbetring av vegen frå Kvinnherad til Bergen. Der er fleire strekningar som er som flaskehalsar for vanlege bilar og ikkje minst for tungtransporten. Det er daglege leveringar til fleire aktørar i Kvinnherad og bygdene langs vegen frå Bergen. Det er store køyretøy og fleire stadar er det ikkje mogleg å passere to samtidig. Strekninga opp Mundheims dalen med bakkar på kvar side vil ikkje krevje dei store økonomiske investeringane men vil gjere stor forskjell for køyringa om ein kan passerer to og to utan at den eine må stoppa. Strekninga Kilen – Holdhus er og ei strekning som bør forbetrast, den er smal, svingete og lite oversikteleg, her er ikkje plass til to og to bilar eller trailerar å passera samtidig

Med venleg helsing
Janne Hjelmeland
Dagleg Leiar
janne@rosendalutvikling.no
Tlf: 958 24 652

Vestland Fylkeskommune
Avdeling for Infrastruktur og veg (INV)

Stadlandet 30.mars 2022

Høyringsuttale til økonomisk handlings- og investeringsprogram.

Endring av planperiode for fylkesveg 620 Sandvik- Kjøde i Stad kommune, Nordfjord.

Simona Stadpipe AS er ei bedrift lokalisert på Leikanger på Stadlandet. På berre få år har vi auka antal tilsette frå ca 20 til over 50 og er stadig i vekst. Vi produserer og monterer rørsystem til landbaserte oppdrettsanlegg over heile Noreg. For å produsere treng vi råvarer i form av bl.a. plastrør. Fortrinnsvis ynskjer vi dei i lange lengder for å halde nede transportkostnader. Dette blir i dag hindra av vegstandarden på FV 620 som ikkje taklar trailer med ekstra lengd. Det same gjeld når ferdige deler skal sendast frå oss.

FV 620 er den einaste tilkomstvegen til Stadlandet med stor lastebil. Vegen er smal og stadvis veldig uoversiktleg med få møteplassar. Vi får varer kvar vekedag, opptil 3 lastebilar pr dag, i tillegg til det vi sender i frå oss.

Vi får også ein del varer frå utlandet og dei to siste vintrane har vi ved fleire høve opplevd at utanlandske transportselskap nektar å køyre FV620.

Vi opplever at flaskehalsen som FV620 er, gjer at veksten blant vår og andre bedrifter på Stadlandet blir bremsa. **Vi vil at utbetring av vegen vert flytta fram til første planperiode 2022-2026.**

Med venleg helsing

Stig Arild L. Reksnes
SIMONA STADPIPE AS

Vestland fylkeskommune
Postboks 7900
5020 Bergen

HØYRINGSINNSPEL TIL REGIONAL TRANSPORTPLAN 2022-2033 OG HANDLINGSPROGRAMMET FRÅ SOGN OG FJORDANE NÆRINGSRÅD.

Sogn og Fjordane Næringsråd har som målsetting å jobbe målretta og aktivt for mest mogeleg vegbygging og anna viktig infrastruktur gjennom heile NTP/RTP prosessen med fokus på næringslivet i Sogn og Fjordane sine behov. (vedtak i styre 20. januar 2020)

Sogn og Fjordane Næringsråd skal jobbe med:
- Departement/Storting for å prioritere og løyve midlar.
- Vestland fylkeskommunen for å prioritere til næringslivet sitt beste.
- Lokale styresmakter for å få vedtatt planar.

Fokus skal vere at flest mogelege trasear skal ha godkjende planar (kommunedelplanar/reguleringsplanar) slik at dei er i posisjon til å få løyvingar.

Det er ein viktig samanheng mellom Nasjonal Transportplan som staten har ansvaret for og Regional Transportplan som fylkeskommunen har ansvaret for og det er viktig å sjå desse planane i samanheng. Sogn og Fjordane Næringsråd har jobba mykje med Nasjonal Transportplan fram til handsaminga i Stortinget i juni i år. Her er noko av dei prioriteringane SFN har i Nasjonal Transportplan og utheva skrift på dei prosjekta som er nemnde i NTP.

Aust-Vest (RV5/RV52)
- Tunnel Hemsedalsfjellet. (Rv 52 Bjøberg – Borlaug)

Ferjefri E39
1. Storehaug - Førde **OPPSTART I FØRSTE PLANPERIODE OG FULLFINANSIERT**
2. Byrkjelo – Svarstad. Tunnel Utvikfjellet og bru i indre Nordfjord
3. Vadheim – Sunnfjord grense.

Andre strekningar:
Rv 15 Strynefjellet med arm til Geiranger **OPPSTART I 1. PLANPERIODE OG FULLFINANSIERT.**
Rv 13 Vikafjellet **OVERFØRT NYE VEIER**

I Stortingshandsaminga av NTP vart det ikkje gjort vedtak på enkeltprosjekt. Det er derfor viktigare enn nokon gong å følgje opp fleirtalsmerknadane om dei av «våre» prosjekt som har fått oppstartløyving i første planperiode. Det er også ekstra viktig å følgje opp den nye ordninga med prosjektstyring som det no skal jobbast etter. Då er stikkordet ferdige godkjende planar.

Sogn og Fjordane Næringsråd ønskjer eit tett og godt samarbeid med fylkeskommunen i dette arbeidet og ein ønskjer også eit tett og godt samarbeid inn mot neste rullering av NTP i 2025.

Merknader og kommentarar til hovuddokumentet og handlingsprogrammet i Regional Transportplan 2022-2033:

Sogn og Fjordane Næringsråd meiner at næringslivet sitt behov for trygge, effektive og opne samband må vege tungt i prioriteringane av fylkeskommunale midlar til samferdsle og anna viktig infrastruktur knytt til dette. I fylkeskommunale plandokument og høyringsdokumenta blir det vist til mange gode målsettingar men dei må konkretiserast og prioriterast i det vidare arbeidet med handlingsprogrammet.

- Vestland som det leiande verdiskapingsfylket og nasjonal pådrivar for eit regionalisert og desentralisert Noreg. (frå Utviklingsplan for Vestland). Vestland skal ha eit trafikksikkert og framtidsretta transportsystem som legg til rette for bærekraftig mobilitet og samfunnsutvikling. (frå Planprogrammet)

Frå høyringsutkastet:

- Legge til rette for å betre konkurranseevne til næringslivet i utviklinga av vegnettet. **Få oversyn over kva for vegar som er viktige for næringslivet** for å kunne få eit meir effektivt og framtidsretta transportnett for næringslivet.
- For fylkesvegnettet inneberer desse føringane at infrastrukturen må legge til rette for god mobilitet, og at **næringslivet sine behov må vere ein del av planlegginga**.
- **Reduserte avstandskostnader og auka pålitelegheit** er viktig for både godstransporten og for konkurransekrafta til næringslivet
- Legge til rette for å **betre konkurranseevne** til næringslivet i utviklinga av vegnettet.
- Sikre utvikling og innovasjon knytt til dei regionale flyrutene fram til ny kontrakt i 2028.

Sogn og Fjordane Næringsråd forventar at desse klare føringane blir konkretisert og at næringslivet sitt behov blir ein viktig del av planlegginga slik det står i høyringsutkastet. Fylkestinget må prioritere midlar til vegbygging og anna infrastruktur høgt og ein må arbeide for å auke løyvingane til vegvedlikehald for å redusere vedlikehaldsetterslepet.

- Vestland fylkeskommune må prioritere høgt samferdsletiltak som styrker næringsutvikling, vekstkraft og bu- og arbeidsområde.
- Mange bedrifter ligg langs ein fylkesveg. Transport inn og ut til bedrifter. Råvare inn og ferdige produkt ut. Vegnettet er svært avgjerande for lønsemda og arbeidsplassane.
- Sikker eksportveg for å kunne halde leveringstider.
- Framkome for tungtransport. Samanhengande strekningar for modulvogntog.
- Utbetring av flaskehalsar. Låge tunnelar og smale og svingete vegar.
- Ferjeavløysingsprosjekt. Fylkeskommunen må utnytte ordninga fullt ut.
- Rassikring. Nasjonalt ansvarsområde. Felles innsats for mest mogeleg rassikringsmidlar til vegnettet i Sogn og Fjordane. Arbeide for å auke den nasjonale rassikringspotten.
- Handlingsplanen må synleggjere sterkare konsekvensar av rassutsett og dårleg vegstandar for næringslivet.
- ÅDT kan ikkje vere viktigaste kriterium i alle samanhengar.
- Rasutsett veg er også til hinder for næringsutvikling. Arbeidspendling, nøkkelpersonell som ikkje kjem seg på jobb og busetnad m.m.
- Mindre investeringstiltak kan løyse mange utfordringar.

Det er mange bedrifter som treng betre vegstandard og trygg veg. Her er nokre døme på kvifor dette er viktig. Dette er henta frå innspel som har kome frå bedrifter til SFN.

Elkem Bremanger. (Svelgen-Indrehus)
Elkem Bremanger i Svelgen er det mest spesialiserte verket i Elkem-familien. Dei har to verdikjeder; Inokulanter og Silgrain med leveransar til elektronikk, vindmøller, sol, bil-industri og batteri.

Elkem Bremanger har om lag 220 tilsette, og ein stor del av arbeidsstokken er operatørar i døgn-kontinuerleg skift-turnus. Med den vegstandard ein har i dag freistar det ikkje med dag-pendling frå til dømes Florø og Førde. Enkelte gjer det, men det er ikkje ei løysing som er god, særleg for skiftgåande personell.

Eit grovt overslag viser at Elkem Bremanger fraktar verdiar for ca. 300 millionar kroner i året langs denne vegen. Det er både inn- og utgåande trafikk. Elkem Bremanger har inne ca. 1000 tyngre køyretøy i året som køyrer rundt på desse vegane under alle forhold og alle årstider. Dette utgjer ein stor risiko på ei allereie ulykkesutsett strekning, Det gjeld også for pendlarane til Elkem Bremanger og alle andre som pendlar til og frå Svelgen 5 dagar i veka heile året gjennom.

Brødrene Aa. Hyen-Storebru.
Brødrene Aa er verdsleiande på bygging av raske ferjer og hurtigbåtar laga av karbonfiberkompositt. Verftet ligg i Hyen og har 170 fagarbeidarar. I tillegg har bedrifta ein fabrikk i Eikefjord med om lag 50 tilsette. Det betyr at strekninga mellom Hyen og Storebru er svært viktig for den daglege drifta av Brødrene Aa både med pendling og varetransport. Dagens standar på denne vegen er svært utfordrande og ein kritisk faktor for lønsemda i bedrifta.

Brødrene Aa leverer om lag halvparten av produksjonen til eksport. Før pandemien hadde bedrifta ei omsetning på meir enn 500 millionar kroner. Frå 2016-2020 eksporterte Brødrene Aa for over 750 millionar kroner til Kina. Kommunikasjon og infrastruktur er svært viktig for at bedrifta skal være konkurransedyktige.

Rassikring av «Hopsstranda» med ein tunnel på ca. 200 meter og utbetring av nokre smale strekningar kunne gjort situasjonen betydeleg betre. Møteplassar for større bilar for å kunne fjerne ned-klassifiseringa er også veldig viktig.

Reiselivsbedrifter i Oldedalen. Fv 5724
Briksdalsbreen er eit svært viktig reisemål både på Vestlandet og nasjonalt. I eit normal-år reiser om lag 300 000 turistar til og frå Briksdalsbreen. I tillegg opplever campingplassane i dalføret ei auka tilstrøyming i sommar-sesongen. Omsetninga i bedriftene i Oldedalen er på bortimot 150 millionar kroner i eit normalår. Det passerer fleire hundre store og små køyretøy dagleg. Det blir også frakta varer til og frå Olden Brevatn heile året.

Om lag 7 km av vegen er ikkje opprusta. I turistsesongen fører dette mykje «kork», forseinkingar for turoperatørar og frustrasjon for gjester og fastbuande. Prognosane for dei komande åra syner av vi vil få ein sterk auke i både i tal bussar, privatbilar og bubilar. Meir enn 3000 turistar kan vere på besøk på same tid. Vegen er også mykje nytta av syklande m.a. frå cruise-skipa.

Oldedalsvegen er lokalveg for om lag 300 menneske og det bur om lag 60 familiar langs den ras-utsette delen av vegen. Det er svært stor frustrasjon over forslaget frå Vestland fylkeskommune der ein endrar kriteria for prioritering av rastruga strekningar. Det å blindt bruke ÅDT på vegar med svært ulik trafikkbelastning gjennom året blir heilt feil.
Tidlegare Sogn og Fjordane fylke overtok vegen vederlagsfritt mot at den skulle ras-sikrast.

Strekningsvis utbygging.
Sogn og Fjordane Næringsråd er svært positiv til det arbeid som blir gjort med fagleg grunnlag for strekningsvis utbygging. Det vil vere ein viktig føresetnad for å få til effektiv utbygging og meir veg for pengane. Det vil vere eit godt grunnlag for dei prioriteringane som skal gjerast både administrativt og politisk.
Dei strekningsvise utgreiinga som det vert arbeidd no i Sogn og Fjordane er følgjande:
- Fv.55 Sognefjellet – Vadheim
- Fv.57 Knarvik - Storehaug
- Fv.609 Førde – Askvoll - Dale
- Fv.615 Sandane – Storebru
- Kystvegen (nytt nord – sør-samband i fylket)

Sogn og Fjordane Næringsråd viser til prioriteringar i gjeldande RTP frå Sogn og Fjordane fylkeskommune som vart vedteke i fylkestinget 5.12.2017 og ber om at ein jobbar vidare med å få oppstart og realisert flest mogeleg av desse strekningane/tiltaka i RTP 2022-2033.

Kystvegen gjennom Sogn og Fjordane.
Det vart gjort endeleg vedtak på traseval for strekningane frå Gulen i sør til fylkesgrensa mot Møre og Romsdal i fylkestinget i Sogn og Fjordane i 5. desember 2017. Kystvegen er svært avgjerande for å få eit effektivt samband for næringslivet på kysten av Sogn og Fjordane. Ein viktig næringskorridor som vil auke verdiskapinga, styrke næringslivet og legge til rette auka sysselsetting i Sogn og Fjordane.

Det vart laga følgjande finansieringsplan for realisering av Svelgen – Indrehus som skal vere første byggesteg på Kystvegen Måløy-Florø:
2020 : oppstart 15 mill .
2021 : 150 mill .
Prosjektet vert fullfinansiert i åra 2022 – 2024

Dette er marginallista for prioritering av ikkje oppstarta prosjekt i Sogn og Fjordane i gjeldande RTP:
Store investeringar:
1. Fv 57 Nishammaren – Storehaug m/bru over Svesundet
2. Kryssing Nordfjorden, Tongane - Biskjelsneset
3. Fv 55 Høyheimsvik – Nes
4. Fv 614 Haukå - Myklebust
5. Fv 55 Dale sentrum i Luster
6. Fv 615 Sandane – Storebru
7. Fv 13 Røyrvikfjellet (tunnel)

Flytilbod i Sogn og Fjordane.
For næringslivet er det heilt avgjerande å ha eit godt og stabilt flytilbod til fornuftige prisar for å kunne vere konkurransedyktige med næringslivet i andre deler av landet.
Sogn og Fjordane Næringsråd ber om at ein legg til rette for å vidareutvikle rutetilbodet på dei 4 flyplassane i Sogn og Fjordane og at det skal vere FOT ruter på alle rutene på alle flyplassane.

Sogn og Fjordane Næringsråd ber om at fylkeskommunen legg til rette for pilotprosjekt på El-fly til og frå Sogn og Fjordane og at fylkeskommunen arbeider aktivt for at El-fly skal kunne nyttast frå flyplassane i Sogn og Fjordane.

Rask utbygging av forsterka energikapasitet og infrastruktur.
Sogn og Fjordane Næringsråd ber om at fylkeskommunen i samarbeid med kommunane og næringslivet legg til rette for forsterka energikapasitet- og infrastruktur for å kunne nå målsettingane om meir miljøvenlege transportløysingar. Det gjeld både for landtransport og sjøtransport. Særleg gjeld dette i viktige trafikk-knutepunkt.

Samandrag/Konklusjon
Sogn og Fjordane Næringsråd ber om at dei kommentarane og punkta som er nemnde i denne uttalen blir vektlagde i det vidare arbeidet med Regional Transportplan 2022-2033 i Vestland fylkeskommune. Sogn og Fjordane Næringsråd viser også til høyringsinnspelet som er sendt inn tidlegare.

Sogn og Fjordane Næringsråd ønskjer å bidra til at det blir mest mogeleg samferdslemidlar til prosjekta i Sogn og Fjordane og vi vil arbeide aktivt for at Sogn og Fjordane og Vestland får auka dei statlege midlane til rassikring og andre statlege løyvingar.

Sogndal/Hornindal 31. mars 2022

Yngve Hallèn
Styreleiar

Bjørn Lødemel
Dagleg leiar

Stad kystbygg AS
Nedre Sjåstad 26
6750 Stadlandet
Dagleg leiar
Raymond E. Myren

21.03.22

Vestland fylkeskommune

Høyringsfråsegn RTP

Stad kystbygg AS vil med dette melde at tida er inne for å framskunde ei kraftig oppgradering av vegstrekninga på FV 620 Sandvik-Kjøde. Denne vegen er med si elendige forfatning ei formidabel propp i utviklinga av Stad kommune ytre del. Eitt køyrefelt utgjer heile køyrebana og er ikkje eigna for tungtransport. Skal to trailarar vere uheldige å møtest må ein rygge langt. Dette er svært krevjande særskilt vinterstid. Næringslivet har utvikla seg raskt dei siste åra, og vegen er høgt belasta med stadig meir tungtrafikk.
I samband med utbygginga av Stad skipstunnell vil dette prosjektet lande inn i kategorien «meir veg for pengane». Å kople desse prosjekta vil føre til ein god synergi. Tiltaket vil syne seg å vere heilt naudsynt med tanke på den utviklinga som vil kome med vesentleg høgre belastning på vegnettet.

Stad kystbygg AS er ei bedrift som satsar på foredling/tilverking av materialar frå innlandet. Ferdige produkt vert så skipa ut med båt til lokasjjonar langs kysten. Pr. Dags dato har vi kontrakt på over 60 dagsturhytter til Vestland og Rogaland fylkeskommunar. Ein bør få til eit vegnett som kan tillate modulvogntog heilt ut til Leikanger på Stadlandet.

Industriområdet på Leikanger Stadlandet treng eit skikkelig kaianlegg. Då vil ein kunne sluse ut mykje gods til sjø. Denne kaia er ferdig regulert inn i reguleringsplanen for industriområdet. Den må også realiserast med steinmassar frå skipstunnellen. Dette er også planlagt slik vi forstår.

Med satsing på desse områda kan vi få eit Kinderegg:

- Meir veg for pengane.
- Meir gods på kjøl.
- Meir effektiv transport og kopling mellom veg/sjø.

Ein bør også legge meir til rette for gods på hurtiggåande fartøy langs kysten.

Vestland fylkeskommune
Avdeling for infrastruktur og veg Stadlandet 12.03.2022

Høyringsuttale til økonomisk handlingsprogram- og investeringsprogram.

Endring av planperiode for fylkesveg 620 Sandvik- Kjøde i Stad kommune, Nordfjord.

Stadlandet bedriftsforening representerer 44 bedrifter i Stad kommune i Nordfjord, i tidlegare Sogn og Fjordane. Næringsliv og befolkninga i Nordfjord har ei stor utfordring med fylkesveg 620 Sandvik-Kjøde ei strekning på berre 18 km men med svært trafikkfarleg standard!

Denne vegstrekninga har ein standard som ikkje er forsvarleg med dagens trafikkgrunnlag. **Vegen gjev store hindringar for næringslivet.** Stadlandet er ein turistdestinasjon i verda og det oppstår mange farlege situasjonar på strekninga dagleg. Vegen har som kjent berre ei kjøyrebane, mange stader manglande sikt og få møteplassar.

Vegvesenet har for lengst starta opp med planlegging av vegstrekninga. Eigen rapport er laga av Vegvesenet vinter 2022.

I Dykkar handlingsprogram og investeringsprogram er denne vegstrekninga plassert **i kap. 5 Andre Store Vegprosjekt, ref.punkt 5.6.6.** prosjekt med mogleg oppstart i perioden 2027-2033. Dette er ikkje eit fornuftig alternativ å nytte siste planperiode for denne vegstrekninga. **620 må flyttast fram til fyrste planperiode 2022- 2026.**

Det haster med å få gjort noko med denne vegstrekninga og det er nyled vedteke nye store offentlege forutsetningar som gjev rom for endra prioritet i planperiode for fylkesveg 620.

Kvifor skal vegstrekninga flyttast fram til oppstart i 1. planperiode:

- **Pkt. 5.8 Porteføljgjestyring gjennom investeringsprogrammet : Forhold som tilseier at det bør gjerast endringar i rekkjefølgja på prioriteringane:**
- **Endringar i ytre rammeføresetjingar som t.d. utbygging av ny statleg infrastruktur som Stad skipstunell med tiltakshavar/byggherre Kystverket (statleg direktorat).**
- Stad Skipstunell vil bli bygd i umiddelbar nærleik av fylkesveg 620.
- Arbeidet med oppstart av skipstunellen er 2023/ 2024 og byggeperiode med ferdig tunell 2026.
- Arbeidet med ny statlig infrastruktur gir Vegvesenet tilgang på gratis steinmasse i umiddelbar nærleik av trase 620 i byggeperioden.
- **Mer veg for pengane** vil kunne bli resultatet med oppstart i 1. planperiode.
- Store reduserte kostnader i vegprosjektet ved tidlegare oppstart og framdrift.
- Planlegging er kome svært langt i dette prosjektet, vegen har vore under planlegging i tidlegare Sogn og Fjordane i over 20 år.
- **Vegen er svært trafikkfarleg for biltrafikk og for mjuke trafikantar som nyttar vegen dagleg.**
- Skuleveg.
- **Vegen har dei siste 10 åra fått ei stor auke i trafikkgrunnlaget.**
- Ingen andre tilkomstvegar til Stadlandet / Ytre Nordfjord for buss/lastebil.
- Uråd for trailer (ekstra lengd) å kjøyre strekninga.
- Stadlandet er ein viktig turistdestinasjon.
- Heilårsturisme.

- Skipstunellen vil vere ei verdsnyheit og prosjektet har alt skapt stor internasjonal interesse - vil bli eit stort turistmål. Auka trafikk på strekninga
- **Hindrar utvikling av næringslivet redusert tilkomst import/eksport av varer**

Vestland fylkeskommune må bruke moglegheita bygging av Stad skipstunell gir for tilgang til gratis steinmasse og sjå desse viktige prosjekta i naturleg samanheng. Mer veg for pengane til fylkeskommunen vil bli resultatet av ei endring av planperiode for FV. 620 fram til 2022-2026.

Kystverket, Stad kommune og Fylkeskommunen hadde i november 2021 møte i saka og ved ei endring av prioritering, vil prosjektet stå sentralt for ei utbygging med reduserte kostnader. Ei slik endring vil medføre store Miljømessige reduksjonar i utslepp (mindre transport av masse) gjenbruk av steinmasse og samfunnsnytte i utbyggingsprosjektet. Alt dette til stor fordel for miljøet, staten/byggherre og fylkeskommunen.

Felles utbygging av desse viktige samfunnsprosjekta vil såleis vere ein «vinn vinn situasjon» for alle parter ikkje minst næringslivet og befolkninga i Nordfjord.

Stadlandet bedriftsforening
styret
12.03.2022

Fra: Rolf Kristian Jacobsen[ro-kri-j@online.no]
Sendt: 21.03.2022 20:20:29
Til: Vestland fylkeskommune[post@vlfk.no]
Tittel: RTP

Høringsuttalelse til økonomisk handlingsprogram-og investeringsprogram

Stadlandet Pensjonistlag, med over 80 medlemmer, anbefaler på det sterkeste at fylkesveg 620 endres fra planperiode 2022 – 2027. Vi har kviet oss i over 50 år til å kjøre den farlige vegen.
Selje kommune har utarbeidet en plan som delvis følger eksisterende veg. Denne planen viser også en forholdsvis dyr tunnel. Vi mener at man kan unngå å opparbeide tunnelen ved å heve vegbanen over de ekstremt vanskelige parsellene ved Stokkeneset. På denne måten vil man få redusert grunnerverv og mest mulig veg for pengene. Vegen Kjøde Sandvik starter ved skipstunnelen, det er klart at man må benytte gratis steinmasse til oppbygging av vegen. Det må snarest meldes inn behov for steinmasser til Kystverket. På den måten vil det spare miljøet ved å unngå å sprenge ut store mengder fjell på strekningen.

Å.d.t vil helt sikkert øke betraktelig når tunnelen åpner. Turist trafikken er også sterkt økende. Vårt behov for endelig å få en brukbar veg er avgjørende for vår trygghet.

Med vennlig hilsen

Stadlandet Pensjonistlag

Fra: Frøydis Olaussen[froydis.olaussen@gmail.com]
Sendt: 31.03.2022 23:37:06
Til: Vestland fylkeskommune[post@vlfk.no]
Tittel: Innspel RTP

Innspill til Regional Transportplan.

Forslag til trafikksikring med gang og sykkelveiprosjekt i Bergen:

Vi sender her inn et innspill om gang- og sykkelvei på strekningen: Riksvei 555 (Torborg Nedraas gate), Fylkesvei 5352 (O.J. Brochs gate), Fylkesvei 5352 (Thormøhlens gate)

Bygge ut en sammenhengende gang- og sykkelvei:

Veien er delvis smal og svingete, og preget av mye trafikk. Strekningen har ikke sykkelfelt/sykkelvei i dag.

En utbygging av sykkelvei her vil gi en helhetlig sykkelvei fra Florida videre til Jekteviken, Bergen sentrum nord, med mulig forlengelse til Verftet (Nøstegaten) og Nordnes (5348 Haugegaten).

Langs denne strekningen ligger det flere store arbeidsplasser og studiesteder.

Sykkelveien kan få en arm fra Torborg Nedraas gate som kan påkobles den delvis utbygde sykkelveien i Bredalsmarken (Riksvei 555).

Sykkelvei på strekningen vil gjøre det tryggere å sykle til skolen for flere elever ved Møhlenpris oppvekstttun, særlig dem bosatt i området Dokken/Sydnes.

En sykkelvei på denne strekningen vil gi de syklister som skal denne retningen en bedre rute enn gjennom byens sentrum.

Mvh

Sydneshalvøyen SV - Sosialistisk Venstreparti

(Også som vedlegg)

Fra: Liv Astrid Myhre Ytrøy[livastrid15@gmail.com]
Sendt: 26.03.2022 09:02:44
Til: Vestland fylkeskommune[post@vlfk.no]
Kopi: Guri Finne Sognnæs[Guri.Finne.Sognnes@vlfk.no];Terje Vidar Hoel[Terje.Vidar.Hoel@vlfk.no];
Tittel: Regional transportplan 2022-2023

Til Vestland Fylkeskommune.

Uskedal utvikling-trafikksikringsgruppa.

Vi er ei nyetablert gruppe som arbeider for trafikksikring i bygda. Gruppa har 6 medlemmer, desse er:
Egil Myhre, repr.frå Uskedal utvikling.
Magne Eik
Anne Karin Myhre
Helge Nævdal
Astrid Kristoffersen Berli
Liv Astrid Myhre

Vårt innspel
til regional transportplan gjeld FV 500 Uskedal bru til svingen sør for Børnes Industriområde

Gruppa meiner att denne vegstrekningen svarer til både mål og delmål for Vestland Fylkeskommune sin regionale transportplan og strategi for mjuke trafikanter.

Gruppa har tidligare hatt møte med Kvinnherad Kommune og Vestland Fylkeskommune og legg ved referat frå dette møtet, der kjem det fram att alle er enige om att dette er ein svært farlig vegstrekning. Ber derfor om att dette blir tatt med og prioritert i planen.

Legg også ved ett brev, samt kartutsnitt som vi har sendt til Kvinnherad Kommune der vi har presisert dei farligaste punkta på strekningen.

Liv Astrid Myhre
for Uskedal Utvikling, trafikksikringsgruppa.

Referat frå møte om trafikktrygging Uskedal bru - Mørkevågen

Regional transportplan 2022-2033 Vestland fylkeskommune
post@vlfk.no

Dale 01.04.2022

Vaksdal Næringsselskap AS
post@vnsas.no
Vaksdal Næringsråd
boris.groth@gmail.com

Fråsegn Vaksdal Næringsselskap AS og Vaksdal Næringsråd RTP 2022-2033

Vaksdal Næringsselskap AS har Vaksdal kommune som majoritetseigar og jobbar med næringsutvikling i Vaksdal kommune. Vaksdal Næringsråd er omlag femti verksemder med kring femhundre tilsette i Vaksdal kommune.

Næringsinteressene i Vaksdal kommune er nøgde med jobben fylkeskommunen gjer med å setja K5 høgast oppe på prioriteringslista over statlege samferdsleprosjekt i fylket. Me ser at dette forpliktar fylkeskommunen sjølve som vegeigar i Vaksdal kommune. Skal næringslivet i Vaksdal kommune få fullt utbytte av K5 Arna-Stanghelle så treng me næringsareal og det har kommunen lite av forutan langs med fylkesvegane. Då må infrastrukturen frå fylkeskommunen utbetrast!

Næringane stør framlegget til Vaksdal kommune om å prioritere fylkesveg 569, men òg oppjustere tunellhøgder på fylkesveg 5400 Dale-Bergsdalen. Samstundes vil me vektleggje fylkesveg 5408 frå E16-Vaksdal Mølle. Tungtransporten som må gå på vegen er gjennom bustadområde og har dessverre vist seg å vera trafikkfarleg. Her igjen vil knutepunktutvikling med ny trasé for jernbane og stasjon vera viktig at infrastrukturen fylgjer med, og det er Vestland fylkeskommune sitt ansvar.

Næringsliv i Vaksdal vil halda fram at K5 Arna-Stanghelle er stipulert å ha kostnad på kr 26,4 mrd og det er 60 gonger eit årleg kommunebudsjett for Vaksdal. Skal ein få mest mogleg ut av klimavenleg transport som Bergensbanen utgjer må ein bygga ut tilstøytande infrastruktur, og dei einaste me kan støtta oss på er Vestland fylkeskommune. Me vil halda fram at utbetring av fylkesvegane i Vaksdal ikkje vil føra til trafikkvekst i Bergen, men bidra til lokal utvikling. Til Bergen drar me med tog!

Boris Groth (s)
Vaksdal Næringsråd

Vidar Skeie (s)
Vaksdal Næringsselskap AS

Varaldsøy Bygdelag 30. mars 2022

Til

Vestland fylkeskommune

Vestland Fylkeskommune arbeider no med Regional Transportplan og har då i samband med dette arbeidet bede om å få innspel til det økonomiske handlingsprogrammet – utklipp under frå Vestland fylkeskommune si nettside

- Vestland fylkeskommune ber kommunane gjere ei vurdering av moglege konkrete samarbeidsprosjekt med framlegg til spleiselag for finansiering. Vidare ber vi om innspel til korleis ein kan få mest mogleg for pengane for konkrete framlegg til prosjekt.

Varaldsøy bygdelag i Kvinnherad kommune har jobba for å få nytt ferjstø på Varaldsøy til sørspissen av øya (skjelnesodden) i over 30 år og i samband med det ein av pådrivarane for å å få flytta ferjestøet på Løfall inn til Årsnes. Dette for å få eit framtidsretta ferjesamband – *få eit trekantsamband på 'ei rett linje'*: ***Gjermundshamn – Varaldsøy – Årsnes.***

Me har dessverre ikkje opplevd noko særskilt hjelp frå kommune eller fylkeskommune for å få dette prosjektet realisert, sjølv om kommunestyre godkjende kommunedelplanen i kommunestyret 20.03.2014 – sjå vedlegg 2 (kommunikasjon mellom kommune og bygdelaget). Vart også sagt ja frå KURE-utvalet (dåverande HFK) som var på synfaring i februar 2014.

Etter at kommunedelplanen vart godkjent mars 2014, så opplever me at kvinnherad kommune og fylkeskommune ikkje har kome til einigheit med omsyn på å få realisert dette prosjektet. **Me vil berre kort nemna kor viktig dette er, ikkje berre for Varaldsøy men også for heile sambandet ved at ein får ei betydeleg effektivisering av sambandet med kortare seglingsrute (ca 30 % innkorting når ferja skal krysse fjorden med stopp på Varaldsøy) – spes viktig no når ein går over til eletriske ferjer og når ferja skal fungere som beredskap for oss på Varaldsøy. PS ! Ferjestøet på Varaldsøy er pr. i dag for lite for nye store ferjer**

Varaldsøy bygdelag vonar at fylkeskommunen kan vera ein pådrivar for dette prosjektet då det også vil vera eit viktig ferjesamband i lang tid for riksvegnettet mellom Bergen og Odda//Haukelivegen.

Helsing

Varaldsøy Bygdelag

Styret

1.

Fra: Trond Sætereng[trond.saetereng@kvinnherad.kommune.no]
Dato: 16.09.2014 13:04:39
Til: post[post@kvinnherad.kommune.no]
Tittel: FW: Reguleringsplan for ny ferjekai i Skjelnesodden

Til registrering. Tormod som saksbehandlar

Med helsing
Trond Sætereng
Rådmann
Tlf +47 916 67 062

Fra: Åkre, Per A [mailto:Per.Arne.Akre@marineharvest.com]
Sendt: 15. september 2014 17:32
Til: Synnøve Solbakken; Trond Sætereng
Kopi: Kårstad, Øystein
Emne: Reguleringsplan for ny ferjekai i Skjelnesodden

Hei !

Slik det kan sjå ut no er saka om kven som skal utføra reguleringsplan for ny ferjekai i Skjelnesodden blitt ein kasteball mellom
Kvinnherad kommune og Fylket. Kvinnherad kommune skulle løyva 200 000 kr i tillegg til dei midlane som var til overs etter at
Kommunedelplanen var ferdig. Desse pengane skulle så over til Fylket som skulle utføra reguleringsplanen og kosta det som manglar av pengar
for fullfinansiering av planen.
No uttalar Fylkesdirektør Håkon Rasmussen at det er Kvinnherad kommune som skal stå for planarbeidet og i tillegg få inn analyse for vind og straum.

Varaldsøy bygdelag ynskjer informasjon om kva Kvinnherad kommune har gjort og vil gjera med denne saka.
Tilbodet frå Varaldsøy bygdelag om forskotering av inntil kr 500 000 står fortsatt ved lag. Det er svært viktig at me kjem vidare med denne saka og
at planarbeidet kjem i gang så fort som råd.

Mvh
Varaldsøy bygdelag
v/Per Arne Åkre

This e-mail sent from the company specified above and any attachment are confidential and may be privileged or otherwise protected from disclosure. It is solely intended for the person(s) named above. If you are not the intended recipient, any reading, use, disclosure, copying or distribution of all or parts of this e-mail or associated attachments is strictly prohibited. If you are not an intended recipient, please notify the sender immediately by replying to this message or by telephone and delete this e-mail and any attachments permanently from your system. It is not guaranteed that emails or attachments are secure or error or virus free.

2.

Kvinnherad kommune
Rådmannen
Samfunnsutvikling

Rosendalsvegen 10
5470 ROSENDAL
Tel: 53483100
Fax: 53483130
Org. nr: 964 967 636
Bankgiro: 3460.07.00083
post@kvinnherad.kommune.no
www. kvinnherad.kommune.no
facebook.com/kvinnherad

Hordaland fylkeskommune
Postboks 7900

5020 Bergen

MOT

Saksbehandlar	Tlf. direkte innval	Vår ref.	Dykkar ref.	Dato
Tormod Fossheim	**53483266**	**2013/252-85**		**28.09.2014**

Reguleringsplan for ny ferjekai Varaldsøy m.fl.

Kvinnherad kommunestyre godkjende den 20.03.2014 kommunedelplan for ny ferjekai Varaldsøy med følgjande vedtak:

Kvinnherad kommunestyre vedtek med heimel i plan- og bygningslova § 11-15 kommunedelplan for ferjekai Varaldsøy. Det er ikkje varsla motsegn til noko del av planforslaget slik det ligg føre og kommunestyret kan såleis eigengodkjenna planen.
Vedtaket vert gjort på følgjande vilkår:
1. Alternativ 2 med begge variantar (2a og 2b) vert gjort gjeldande. Alternativ 1 går ut av planen.
2. Ved utarbeiding av reguleringsplan for tiltaket skal det avgjerast om det er alternativ 2a eller 2b som er mest tenleg.
3. I detaljreguleringsplan for tiltaket kan kommunen godta forenkla tekniske løysingar så lenge tryggleik, miljøomsyn og kapasitet får tilfredsstillande kvalitet.
4. I reguleringsplanen skal det leggjast vekt på avbøtande tiltak og å dempe konflikt med dokumenterte naturverdiar, friluftsinteresser og næringsinteresser. Eit større areal enn det som er bandlagt i kommunedelplanen kan gå inn i reguleringsplanen for å sikra dette.
5. Ved endeleg vedtak av reguleringsplan skal kommunedelplanen si bandlegging av areal opphevast.
6. Finansiering av reguleringsplanarbeidet skal vurderast ved budsjettrevisjonen våren 2014, og rådmannen skal starta arbeidet med utarbeiding av reguleringsplan snarast mogleg etter at dette arbeidet er fullfinansiert.

Vedtaket vart formelt oversend dykk i brev av 16.09.2014.

I fylkesutvalet 28.08.2014, svara fylkesordføraren følgjande på spørsmål frå Bente Bondhus vedkomande reguleringsplan for ny ferjekai Varaldsøy:

«Det er Kvinnherad kommune som er planmynde for ferjeleie på Varaldsøy, kommunen vil difor gjera vedtak om plan.»

Rådmannen i Kvinnherad er samd med fylkesordføraren i at kommunen er planmynde og skal gjera planvedtak for ein reguleringsplan, men er av den oppfatning at det er vegeigar, Hordaland fylkeskommune, som bør stå for *utarbeidinga* av reguleringsplanen.

I tråd med dette, og pkt 6 i godkjenningsvedtak til kommunedelplanen ovanfor, vedtok Kvinnherad kommunestyre i budsjettrevisjonen 2014 å løyva kr 200.000 som *tilskott* til planarbeidet.

Varaldsøy bygdalag har i tillegg vedteke å forskottera kr 500.000 til planarbeid for ny ferjekai Varaldsøy. Denne tilsegna står framleis unytta.

Kvinnherad kommunestyre godkjende vidare den 20.03.2014 kommunedelplan for Fv48, kote 70, Løfallstrand. Også her meiner rådmannen at reguleringsplanarbeidet bør styrast av Hordaland fylkeskommune som vegeigar, og kommunestyret har løyvd tilsvarande tilskott stort kr 200.00.

I samsvar med Kvinnherad kommunestyret sitt budsjettvedtak og løyvingar, oppmodar rådmannen med dette fylkeskommunen om å be Hordaland vegkontor utarbeida reguleringsplan for ny Varaldsøy ferjekai og ny fv 48 på kote 70, Løfallstrand.

Vi bed om ei rask tilbakemelding slik at rådmannen eventuelt kan leggja inn i sitt budsjettframlegg for 2015, at tilskottsmidlane til dei 2 prosjekta vert vidareførte!

Med helsing

Tormod Fossheim
verksemdsleiar

Brevet er godkjent elektronisk og har derfor inga underskrift.

Kopi til:
Rådmannen v/Kjell Odd Nygård

3.

Varaldsøy Bygdelag bed Rådmannen om ferjehjelp

Tysdag 14. oktober las me i grenda eit interessant referat frå eit møte kommuneleiinga hadde med statnett. Kvinnherad kommune jobbar hardt for ei betre tilknyting til E39 og spør derfor Statnett om hjelp. Varaldsøy Bygdelag støttar dette arbeidet og meiner at ein her kjem med kreative innspel for å få fortgang i denne viktige samferdselssaka.

Med omsyn på det me les i referatet frå dette møtet, så ynskjer Varaldsøy bygdelag å spørja rådmannen/politisk leiing om hjelp med å få fortgang i arbeidet med ferjesambandet nord i kommunen. Me vil gjerne visa til nokre korte sitat frå avisinnlegget, fordi rådmannen kjem med betraktningar som dei aller fleste i distrikts-norge vil vera samde i. Sitat 1 *: Av og til opplever vi som vertskommune for storsamfunnet sine behov, at vi yter og yter og får lite igjen*. Sitat 2 *: ...., men viss vi berre står og bukkar når storsamfunnet kjem og legg beslag på ressursane våre, så blir det det litt feil det òg*. Sitat 3 : *For 10-15 år sidan var det viktig for kvinnherad å bli den største oppdrettskommunen i landet, men no er ikkje det så stas lenger, meiner rådmann Trond Sætereng.*

Kan me tenkja desse tankane på eit lokalt nivå òg ? Kan me tenkja tanken "vertsbygd" vs kommunen "sentralt" ? Me trur at mange i "utkantbygdene" kanskje får den same kjensla når det kjem til korleis ein prioriterer i ulike samanhengar kommunalt. Me vonar "kommunen" ser at me ynskjer å bidra, men me ynskjer òg å få "litt attende".

Me vil tru at dei aller fleste av oss vil vera einig i at ein kommune td burde få meir at for å leggja til rette for oppdrettsnæringa (td arealavgift). Men me må ikkje gløyma at oppdrettsnæringa er den største eksportnæringa Norge har når ein ser bort frå oljenæringa, slik at me får tilbakeført midlar over statsbudsjettet. Kanskje ein burde fått meir (lang debatt), men me har i Norge lang og god tradisjon for å dela godene i landet. Dette spørsmålet er vel og ei oppgåve for lokalpolitikarar å ta med sine leiarar sentralt, kva som er "rett fordelingsnøkkel" ? Me vil tru at rådmannen, tross alt, er glad for dei arb.plassane ein har og dei ringverknadane som oppdrettsnæringa gjev oss lokalt ? Eit mangfold av ulike bedrifter og næringsverksemder er vel med på å styrka økonomien og gjer kommunen meir robust for å klara å oppretthalda dagens tenestenivå/ få til ev. vekst ?

Varaldsøy Bygdelag vil derfor "utfordra" og spørja rådmannen / politisk leiing om hjelp til å få fortgang i arbeidet med reguleringplan for ny ferjekai på Varaldsøy. Slik det no ser ut for oss (lite har skjedd etter godkjenning av kommunedelplan for eit halvt år sidan), så er me redd at saka berre vert ein "kasteball" mellom kommune og fylke (dårleg resursbruk). Slik me forstår vedtak (pkt. 6) i kommunestyre 20.03.2014, så skal rådmannen starta arbeidet med reguleringsplan snarast mogleg etter full-finansiering.

Kanskje me skulle tenkja litt på mottoet "by og land, hand i hand".....kanskje det ville gje den avsluttande "kommentaren" nederst på ark/dok i skriv frå kommunen "nytt liv". Sitat : *-fellesskap og trivsel – utvikling og vekst.*

Varaldsøy Bygdelag, V/ Øystein Kårstad

19.10.2014

4.

Varaldsøy Bygdalag v/Øystein Kårstad

Viser til epost dagsett 19.10.2014. De har interessante betraktningar og vi er samde med dykk i at vi må akta oss slik at saka om reguleringsplanen ikkje vert ein kasteball!
Som de er kjende med, har vi sendt brev til fylkeskommunen og bede om ei avklaring frå dei kven som skal driva reguleringsplanarbeidet. Vi har purra på svar, og forventar dette snart.
Vi vil også leggja brevet dykkar fram for *Komite for næring og samferdsle* som kommunestyret har oppnemnd som arbeidsgruppe for Kvinnheradsspakken. (Sjå behandling i Kvinnherad kommunestyre 25.09.2014). I løpet av våren 2015 skal komiteen leggja fram sak for kommunestyret vedkomande prioritering og finansiering av vegprosjekt i Kvinnherad. Ferjekai Varaldsøy vil få ein sentral plass i dette arbeidet!

Med helsing
Tormod Fossheim
Verksemd for samfunnsutvikling
leiar

19.11.2014

Fra: Atle Nygård[atnygaa2@varehuset-rosendal.no]
Sendt: 31.03.2022 17:21:19
Til: Vestland fylkeskommune[post@vlfk.no]
Tittel: RTP

Hei!

Ynskjer å koma med eit innspel til regional transportplan.

Føreslår at det vert sett av midlar til utbedring av parseller på vegen mellom Kvinnherad og Bergen. Nærare bestemt ynskjer vi at strekningen Gjermundshamn til Holdus skal prioriterast i forhold til punktvis utbedring. Det er ynskjeleg at hovedfokus vert sett på Mundheimsdalen der vegen er smal og ein kan få mange meter utbetra veg for pengane.
Dette fordi ei utbetring der vil innebera lite fjerning av fjell, men heller utfylling.

Håpar dette kan prioriterast.

Med venleg helsing
Varehuset Rosendal
Atle Nygård