

## Ferjefri kryssing i ytre Sognefjorden

### Kortare – billegare – mindre utslepp - meir nytte.



Vegvesenet har fått i oppdrag å utgreie ferjefri kryssing mellom Lavik og Oppedal. Vi<sup>1</sup> ynskjer å syne at det finst betre alternativ for fjordkryssing lenger ute: Det eine er det såkalla «C2 alternativet» via Solund som var vurdert i stamvegutgreiinga av 1991 og lagt bort fordi ferjefri stamveg den gongen blei vurdert som «ikke realistisk i overskuelig fremtid». På kystvegkonferansen den 30. oktober presenterer ingeniørfirmaet A Stab i Bergen eit nytt alternativ som ikkje har vore framme i debatten så langt.

#### Kortare – billegare.

Sognefjorden er 700 m smalare mellom Rutletangane og Nesholmen i Hyllestad enn det smalaste punktet mellom Lavik og Oppedal. Det betyr 700m kortare og ein del hundre mill, kanskje nærare ein mrd billegare bru enn Lavik – Oppedal. Rutletangane er ei halvøy og fleire holmar og skjer som stikk eit par km ut i fjorden ved Rutledal. Her går det an å lage kryssing mellom bilveg og skipslei utan ei teknisk komplisert og kostbar flytande høgbru eller røyrbu som vil vere nødvendig lenger inne i Fjorden. Kor mykje innsparing dette representerer er det uråd å sei pr i dag, men her opererer ein med kjende tekniske løysingar som ein kan planlegge og kalkulere.

#### Meir nyttig.

Ein bonus ved å krysse fjorden i ytre er at tilførselsvegen sør for fjordkryssinga vil passere det raskt veksande industriområdet i Sløvåg, tvers over fjorden frå Mongstad. Dette vil gi industrimiljøet i Sogn og Fjordane og Sunnmøre samband til Industrimiljøet på Mongstad. Ei ytre fjordkryssing kan nyttast både av Kystvegen og E39 som i Nordhordland og på Sunnmøre. Ei stor investering vil komme fleire til nytte. Nordhordland planlegg eit Tverrsamband frå Mongstad til Øygarden. Dette er starten på ein vestre ringveg rundt Bergen som vil kople saman industrimiljøa i Bergensregionen med Sandsli, Flesland og ei framtidig hovudhamn i regionen. Kystvegen vil gi oss kontakt med denne dynamiske industri og næringsregionen, medan E39 set oss i kontakt med Romarheim og Bergen sentrum.

Fjordkryssing via Rutletangane vil ikkje gi fastlandssamband for Solund slik C2 alternativet kan gjere, men ei ytre fjordkryssing vil likevel gi Solund betre samband sidan dei då berre treng ferje til ei av fjordsidene og kan få raskare og oftare ferje. (slepp trekantsambandet) Eit framtidig fastlandssamband kan gå til ei av sidene av Sognefjorden.

#### Meir Miljøvennleg.

Tilførselsveg gjennom ytre Gulen og ytre Masfjorden vil gå i låglandet. Såleis unngår ein «berg og dalbana» mellom Romarheim og Instefjord der E39 går over 3 høgder på til saman nesten 900 høgdemeter, med bratte opp og nedstigningar og lange tunnellar som ikkje held framtidige krav med omsyn til stigning og tverrsnitt. Her vil det i framtida komme krav om store investeringar på eksisterande E39. Det går mykje tungtrafikk på E39. Bratte og lange motbakkar er særdeles energikrevjande og tungtransport på dette vegstykket representerer store utslepp av CO2.

---

1