

STATUS

for bru- og vegprosjekta langs kysten



Kystvegkonferansen | Florø 30. april 2013



HAFAST



Brodesign: LMG Marin/NORDWEST3D



Kystvegkonferansen | Florø 30. april 2013





HAREID FASTLANDSAMBAND AS

Hafast - Status

Kjell Sandli

Daglig leder



Muligheter på mikro- og makronivå

Hafast er et samband som gir store muligheter for enkeltpersoner, for det private næringsliv og også for det offentlige.

5 viktige stikkord:

1. Regionforstørring (abs)
2. Døgnåpen region
3. Tidsbesparende
4. Åpner for effektivisering
5. Høy brukerbetalingsvillighet

De 20 private bedriftene på Sunnmøre med flest ansatte. 2010. (Sum: 11.000 ansatte)

Ålesund 5 stk
Ulstein 4 stk
Herøy 4 stk
Sula 2 stk
Sykkylven 1 stk
Hareid 1 stk
Haram 1 stk
Ørsta 1 stk
Volda 1 stk



«Vitne»

Professor Victor Normann, NHH slår fast at han ville prioritert Hafast og Møreaksen, sambandene mellom Stavanger og Bergen og IC-utbyggingen på Østlandet.

Hafast-regionen med Hafast blir en fullintegrert region. I dag er Hafast-regionen delvis integrert.

Professor Victor Normann viser til et av sine siste prosjekt hvor han antar årlige gevinster bare på arbeidsmarkedssiden er på **300 mill** for Hafast.

Status

- NTP 2014-2023 (Regjeringens forslag)
- KVVU Skei-Ålesund (trasévalget)
- Planlegging etter pbl.
- Tekniske og økonomiske utfordringer
- Styrets mål er oppstart innen 2020



www.hafast.no

ROYDEFJORDBRUA



Brodesign: LMG Marin/NORDWEST3D



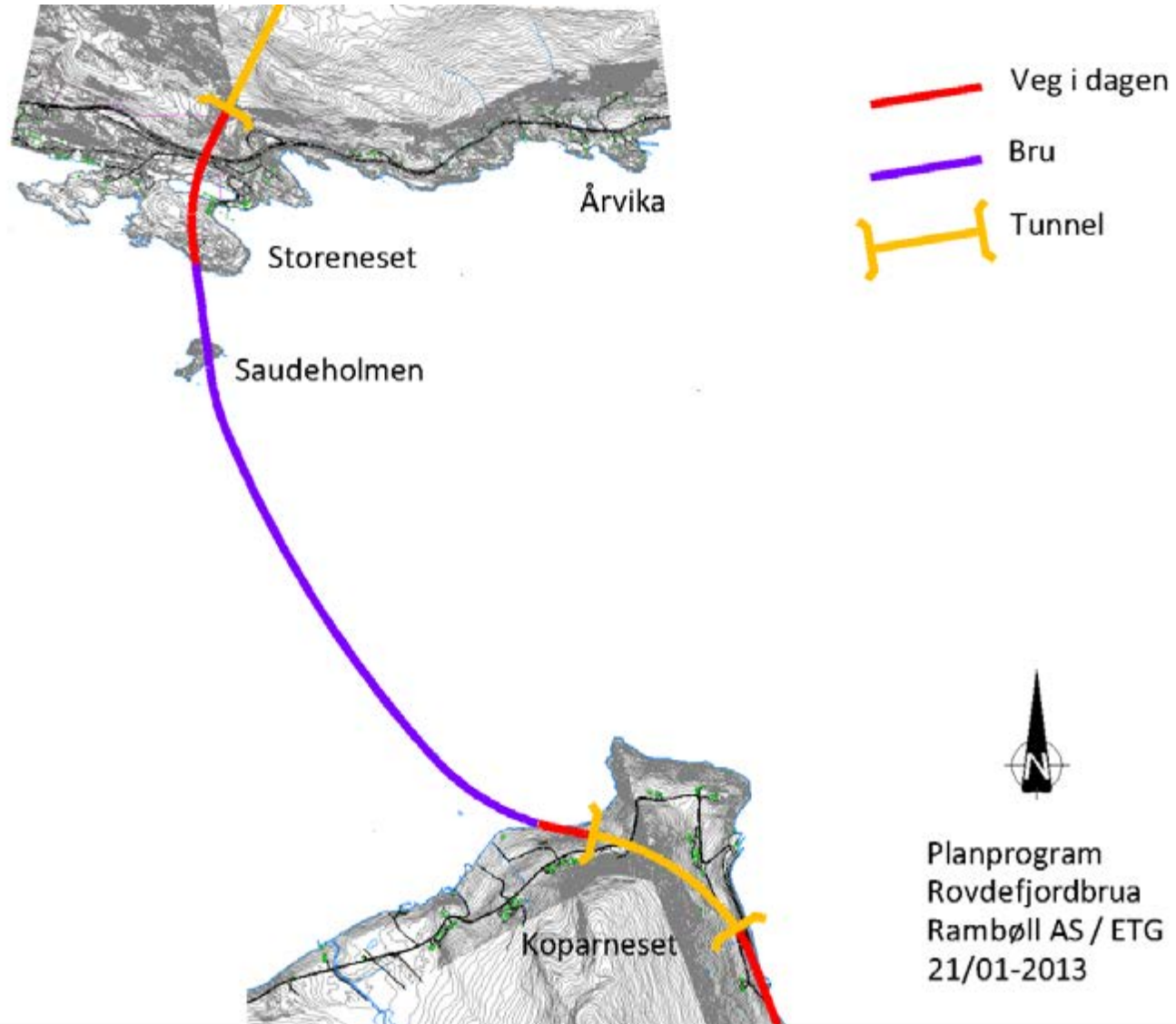
Kystvegkonferansen | Florø 30. april 2013



TØI: Nyttekostnadsanalyse 2012

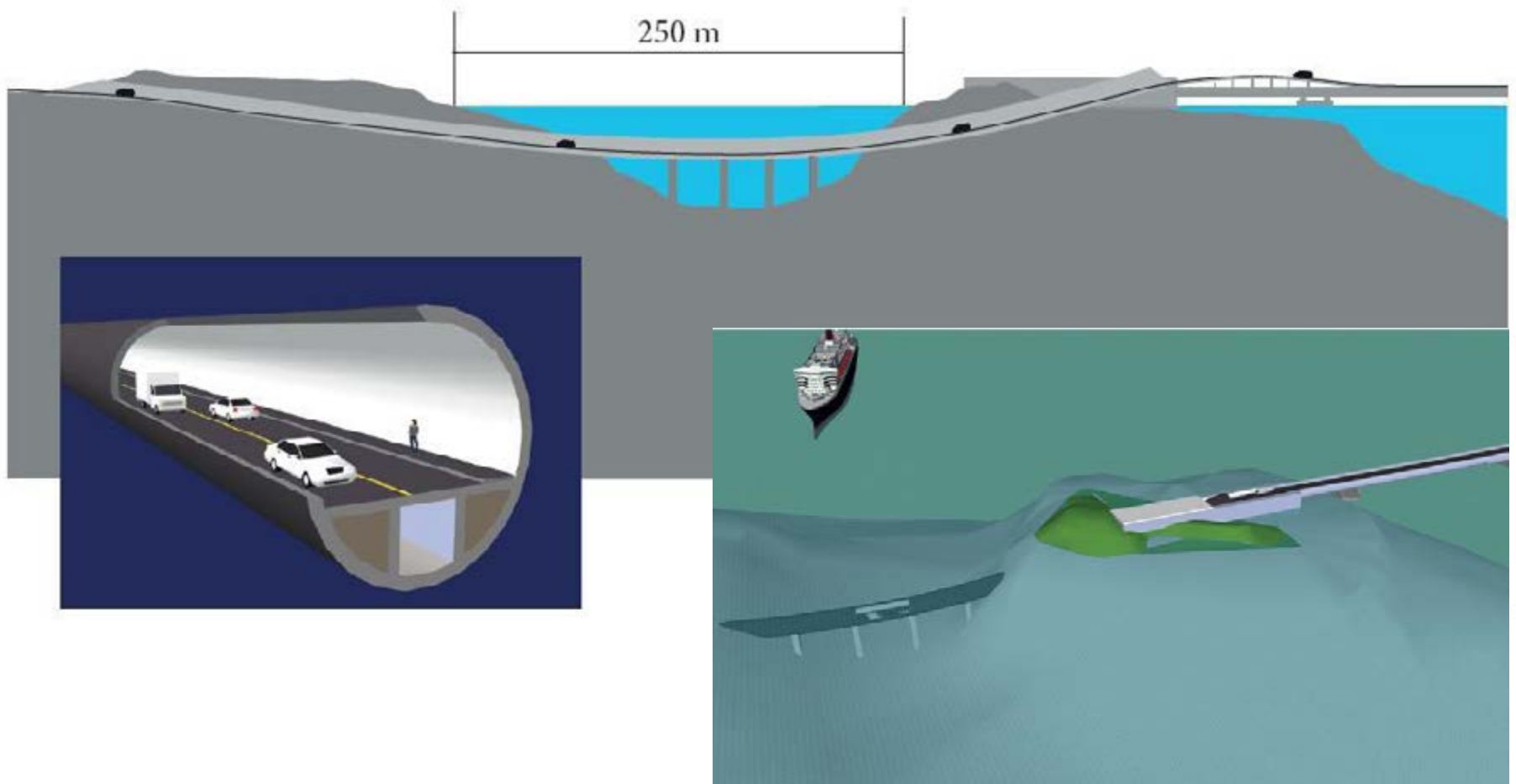
- Konklusjonen til TØI om Rovdefjordbrua:
- Viktig premiss i ein effektiv Kystveg.
- Utvidar bu- og arbeidsmarknadsområdet.
- Hovedpoenget er ferjeavløysing.
- Er samfunnsøkonomisk lønnsom.
- Kan byggast på kjent teknologi.
- Vesentleg eigenfinansiering.

Planprogram området: Rovdefjordbrua

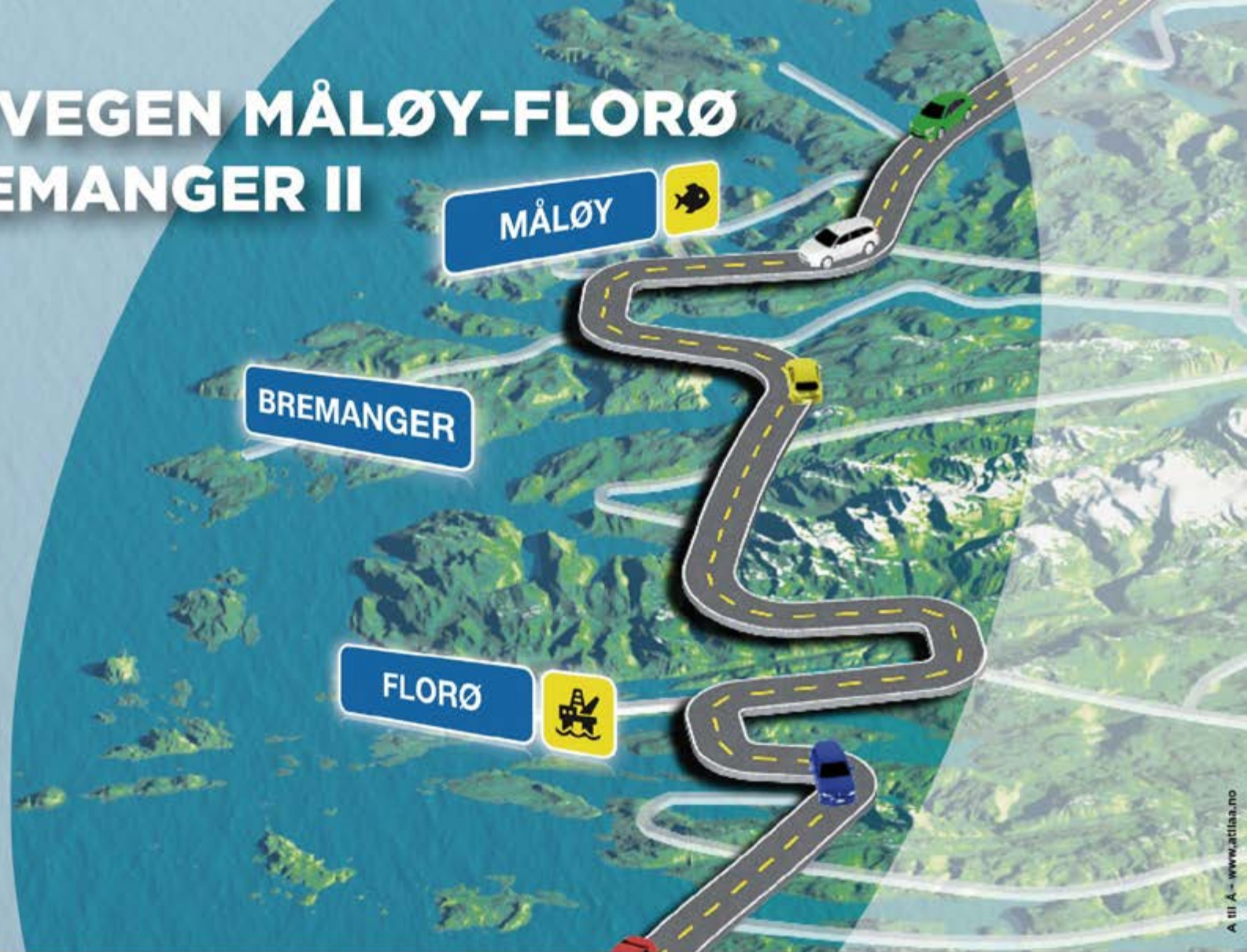




Alternativ løsning



KYSTVEGEN MÅLØY-FLORØ + BREMANGER II



A 111 A - www.atlaa.no



Kystvegkonferansen | Florø 30. april 2013



Kystvegen Måløy- Florø



- Samlet bo- og arbeidsmarkedsregion i Nordfjord og Sunnfjord med ca. 50.000 mennesker.
 - Maksimalt 45 minutter reisetid (45-minutts regionen) mellom de ulike sentra i regionen.
 - Avstand og reisetid mellom Ytre Nordfjord og Florø blir halvert, og reisetiden mellom Ytre Nordfjord og Førde vil bli redusert med 1 time.
-
- Med kystvegen vil Vågsøy, Flora, Bremanger og Førde bli en sammenhengende og vekstkraftig region som vil kunne påvirke folketallsutviklingen i positiv retning.

Vegtiltakene

Realisering av kystvegen Måløy – Florø krever tre konkrete vegtiltak på Fv 614 i Flora, Bremanger og Vågsøy:

Prioritet	Tiltak	Kostnad (mill. kr. pr. 2010)
1	Svelgen-Grov (tunnel Svelgen-Indrehus, opprustning Indrehus, kryss mot Botnane og utbedringer nær Haukå)	551
2	Kort ferjekryssing over Nordfjorden inkl. tilførselsveger	380
3	Svelgen-Sørdalen (oppstigning nord for Svelgen)	65
Totalt		996



Vegtiltakene



- Med kystvegen vil avstanden en veg mellom Måløy og Grov i Flora bli redusert fra 123 til 59 km.
- Reisetiden mellom Måløy og Florø blir nær halvert - fra 2,5 time til 1,5 time.
- 1 time kortere reisetid mellom Ytre Nordfjord og Førde.
- **Samlet kostnad på 1 mrd. kr.** Kalkylen er basert på gjennomsnittstall for tilsvarende arbeider og avklart med vegvesenet.
- Vegtiltakene på strekningen Måløy-Florø er en del av en samlet plan for kystvegen Ålesund-Bergen, og de er prioriterte av kystkommunene som det neste store utbyggingsprosjektet på kystvegen etter Bremangersambandet 2 og Dalsfjordsambandet.

Vegtiltakene



- Bremanger kommune er kommet godt i gang med reguleringsprosessen for strekningen Svelgen-Indrehus.
- Når det gjelder kort kryssing over ytre Nordfjord har Bremanger kommune og Vågsøy kommune et felles prosjekt med regulering av strekningen Måløy-kryss RV616 ved Hamnen. Reguleringsarbeidet er startet opp, planprogram er avklart og Norconsult er engasjert til å gjennomføre oppdraget. Oppstart av plan- og reguleringsarbeidet i april.

Finansiering



- Enstemmige prinsippvedtak i fylkestinget (2009, 2011) om at kystvegen skal realiseres, men uten å føre kystvegen mellom Måløy og Florø opp på prioriteringslista over store nye veganlegg.
- Ny trafikk- og finansieringsanalyse i sept. 2010, der blir det lagt opp til 50% brukerfinansiering. Bompengeselskap blir opprettet av de tre kommunene Flora, Vågsøy og Bremanger kommune i 2011.
- Brukerbetaling vil ha en nedbetalingstid på 15 år gitt en rente på 5,0%.
- Analysene viser at trass i bompenger vil vi med kystvegen Måløy-Florø få en sterk trafikkvekst både i lokal trafikk mellom Svelgen, Måløy og Florø, samt i regional trafikk fra Ytre Nordfjord til Florø og Førde.

Finansiering



- Fylkestinget har gitt verbal støtte til vegprosjektet, men kystvegen Måløy-Florø er ikke tatt med i vegplanen over nye prioriterte anlegg.
- **Målsetting: Kystvegen Måløy-Florø må ha øverste prioritet og gjennomføres i første fireårsperioden når fylkestinget skal vedta Regional transportplan i desember i år.**
- Kystvegen Måløy-Florø ser for seg at finansieringen av kystvegen blir tredelt:
 - Brukerfinansiering (50 %)
 - Fylkeskommunal del
 - Statlig del

Hvorfor trenger vi Kystvegen?



- Nytt vegsamband fra Måløy til Florø gir grunnlag for sterk vekst i en rekke næringer med stort vekstpotensiale på kysten, inkl. olje og gassvirksomhet, fornybar energi, havbruk og fiskeri og maritim industri.
- Med utvidelse av bo- og arbeidsmarkedsregionen blir det mulig med større næringslivsetableringer og investeringer.
- Redusert pendlingstid innebærer at regionens innbyggere får tilgang på en større og mer differensiert arbeidsmarked.
- Et tettere integrert servicemarked (godt helse- og skoletilbud, tilfredsstillende tilbud innenfor detaljvarehandelen og et variert kulturtilbud) er også viktig for å utvikle en robust region med positiv folketallsutvikling og tiltrekningskraft.

Hvorfor trenger vi Kystvegen?



- Sterke positive effekter av nærmere sammenkobling mellom Vågsøy og Flora og den sterke maritime næringsklyngen på Søre Sunnmøre.
- Essensielt i utviklingsanalysen for petroleumsvirksomhet er at bygging av kystvegen er en prioritert oppgave for fylkeskommunen.
- Kysten av Sogn og Fjordane trenger infrastruktur som kan gjøre at vi kan ta del i den positive utviklingen som vi ser ellers på Vestlandet.

Takk for oppmerksomheten!

DALSFJORDSAMBANDET FØRDEFJORDEN

Illustrasjon Dalsfjordbrua: Aas - Jakobsen/Plan Arkitekter/Statens vegvesen



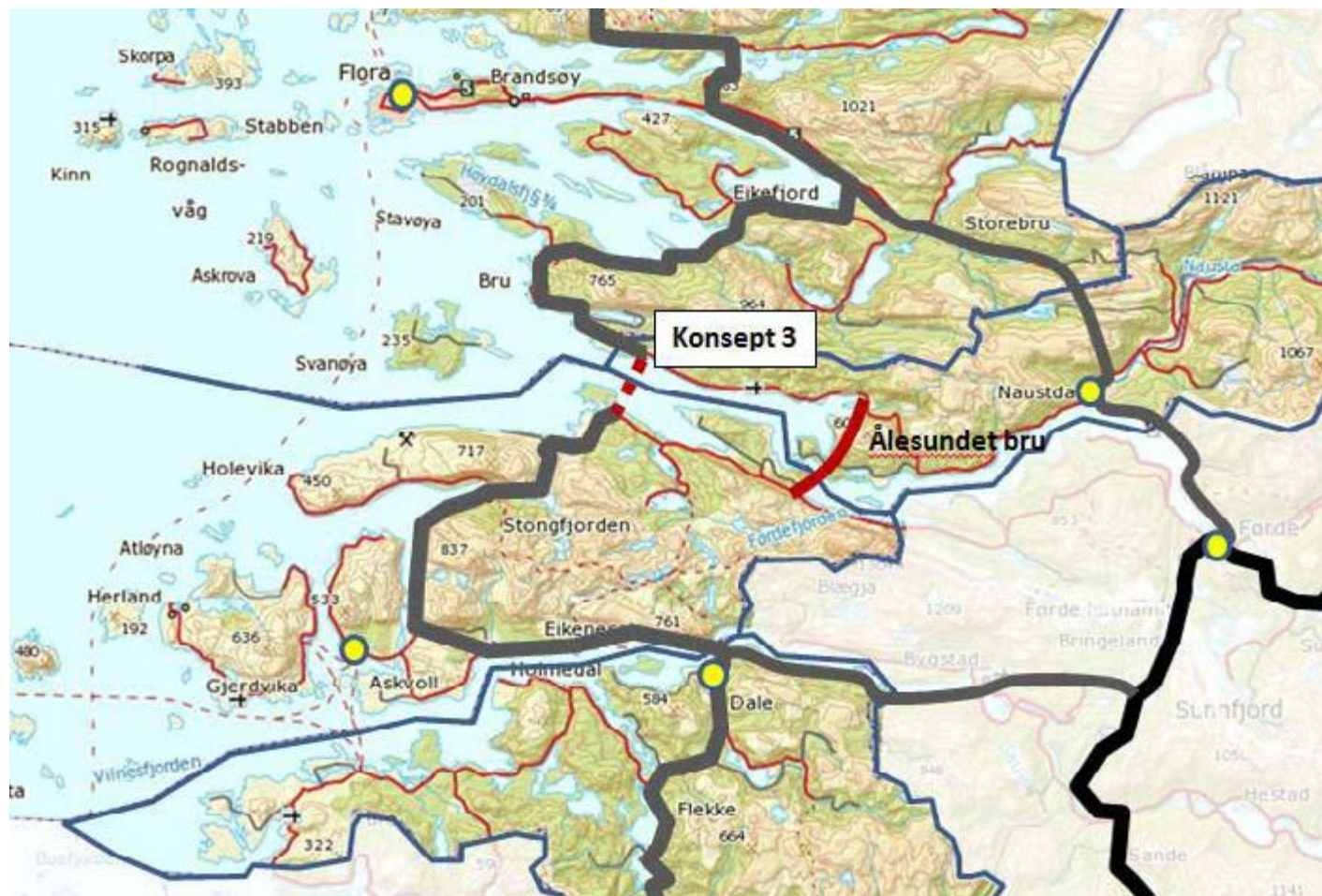
Kystvegkonferansen | Florø 30. april 2013



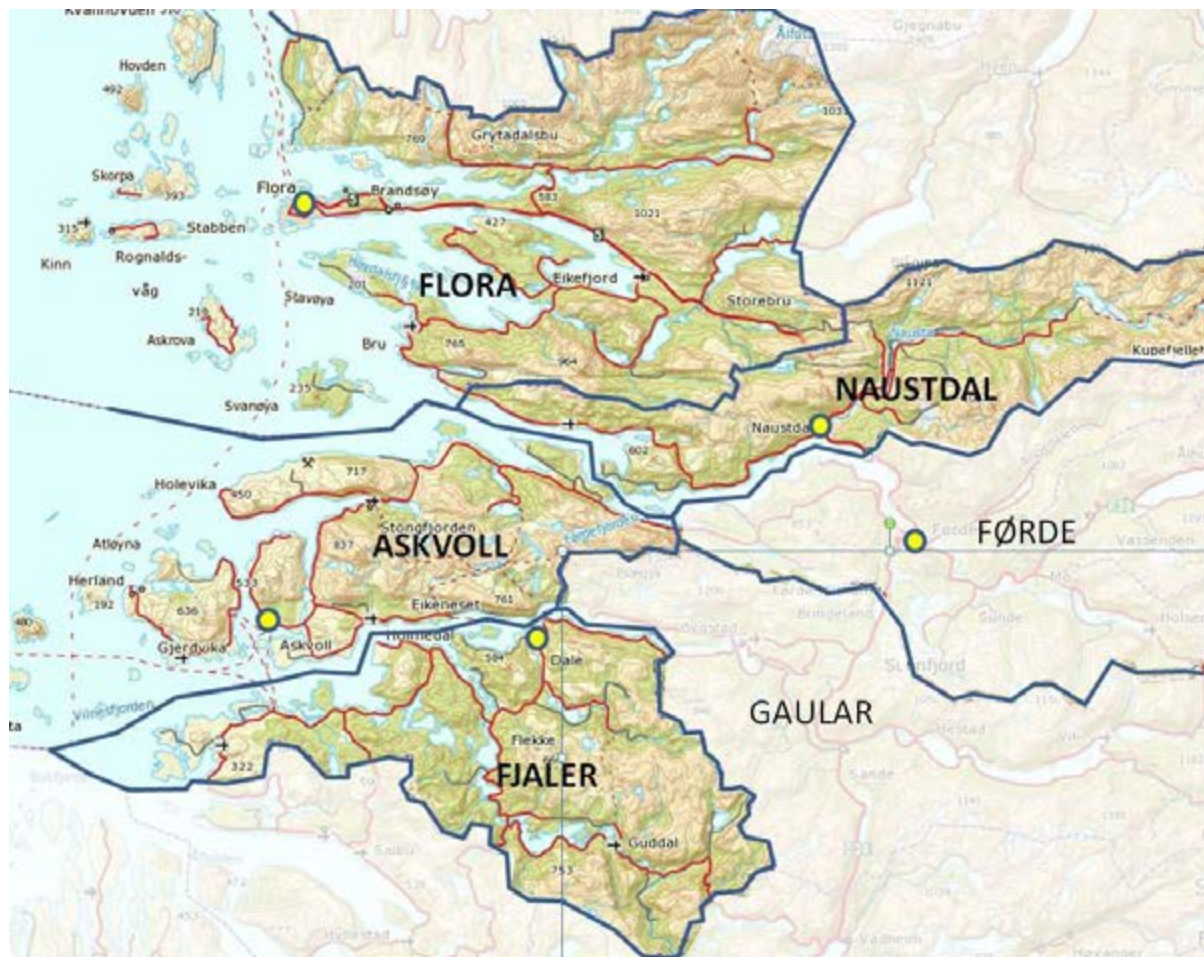
Dalsfjordbrua –desember 2013



Vegsamband i dag.



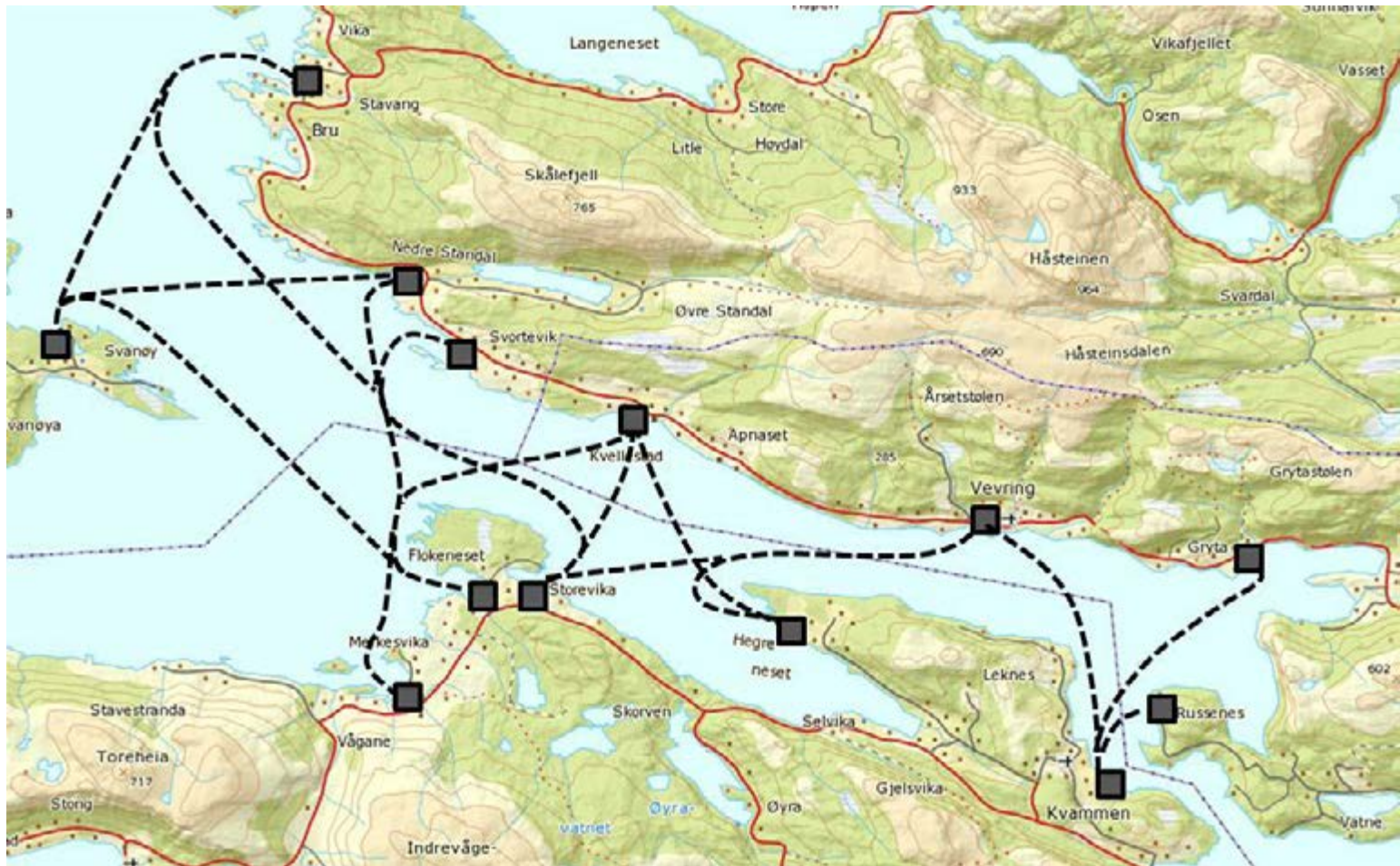
FØRDEFJORDEN



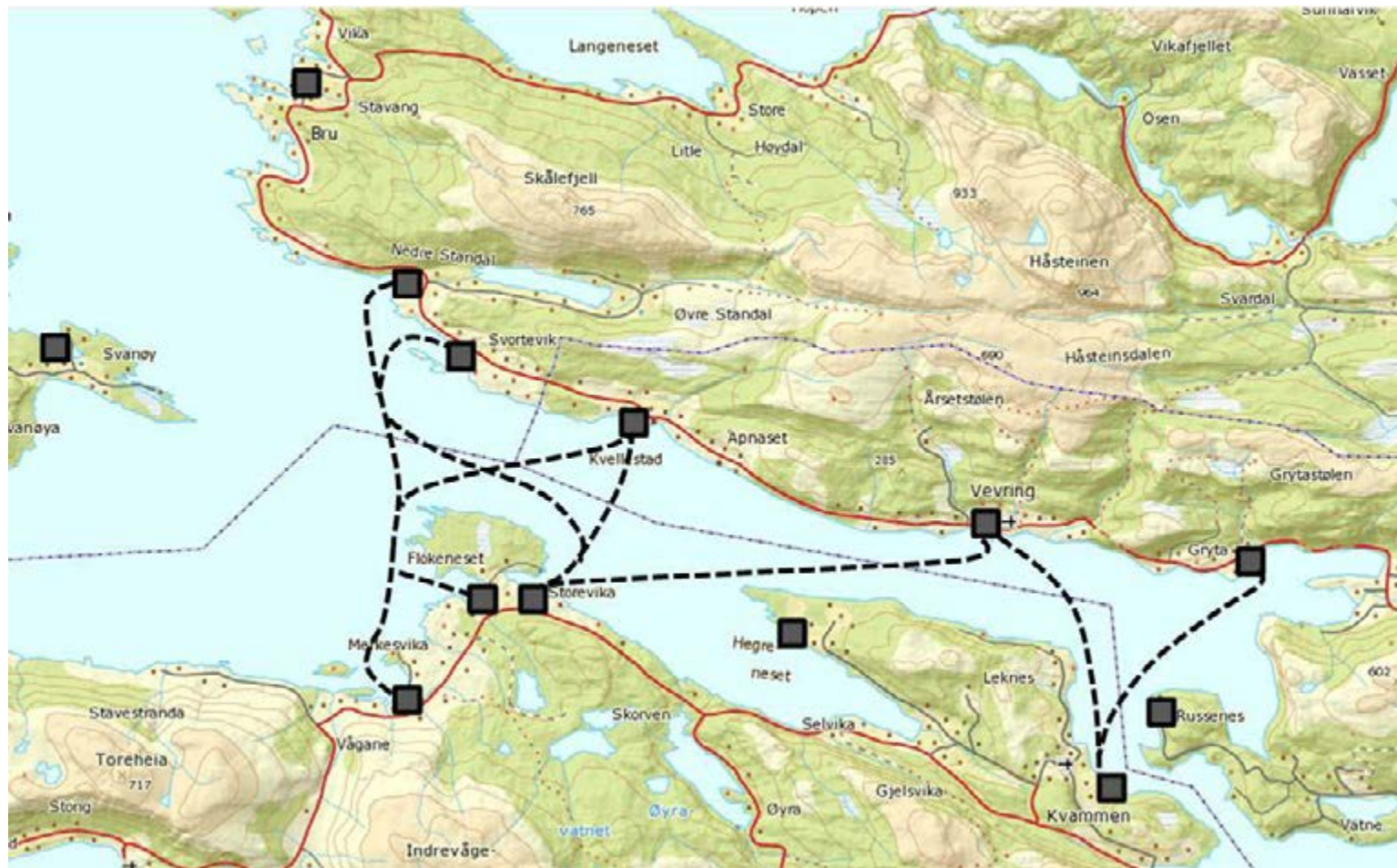
Avstandar

- Avstand langs veg frå Askvoll sentrum til Florø via Dalsfjordbrua vert 119 km og 121 km via Førdefjorden.
- **I luftline er avstanden berre 28 km.**
- Frå Dale i Fjaler til Florø via Førde er avstanden 82 km.

Mange moglegheiter



Tilrådd – S-alternativet

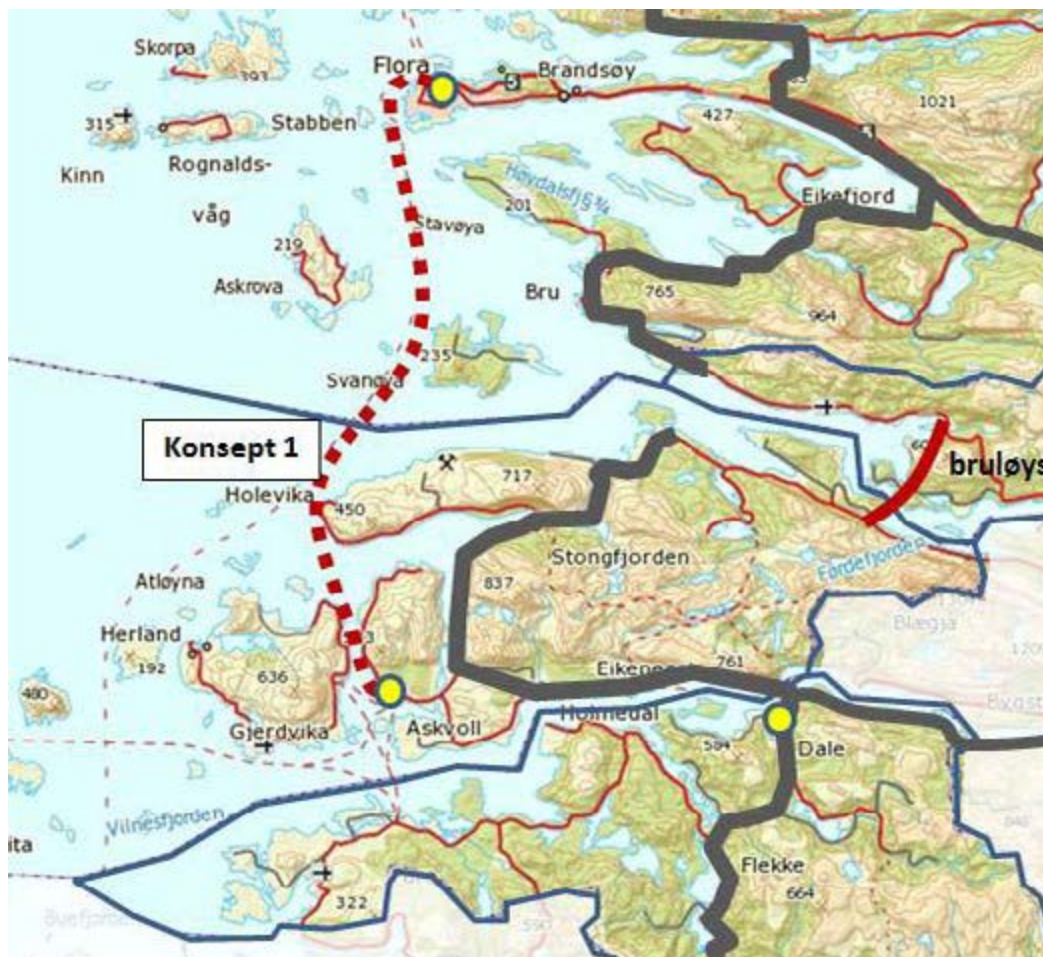


Konklusjon

- 1. Det kan etablerast to ferjekaiar i ytre Førdefjorden for ei samla investering på ca 40 mill.
- 2. Det finst fleire alternativ for lokalisering.
- 3. Ei ferje på ytre Førdefjorden vil også kunne kople på øyane Askrova og Svanøy der det er ferjekaiar.
- 4. Trafikkgrunnlaget vil mest truleg vere svakt så lenge ein baserer seg på eksisterande vegnett som tilførselsvegar.
- 5. Om og når det blir aktuelt å ta noko initiativ for å få etablert eit slikt samband, vil kommunane vurdere nærare.

Kortsiktig alternativ: arbeidsrute

Styringsgruppa og arbeidsgruppa skal ha møte med Fylkeskommunen 24. mai



Oppretting av faste arbeidsruter med hurtigbåt mellom Askvoll og Florø for om mogleg å etablera ein utvida bu- og arbeidsmarknad

- Krev få investeringar
- Nok driftsmidlar til at ei slik løysing kan verte robust og langsiktig.
- **MÅLET PÅ SIKT ER FERJEFRI KRYSSING!**

Vegstrekinga Askvoll – Florø

Kystvegen Ålesund – Bergen, innspel til RTP, 2013

Det må utarbeidast ein plan for vegstrekinga Florø – Askvoll. Dette er den strekinga som framleis totalt manglar samband. Ulike løysingar bør vurderast, ev gjennom ei KVV. Det må vurderast om behovet for opprusting av sambandet Ringstad – Stongfjorden kan løysast i samband med Kystvegen gjennom Askvoll. Veggamband Florø – Askvoll må planleggast med sikte på gjennomføring i løpet av 10 års perioden.

SOGNEFAST



Kystvegkonferansen | Florø 30. april 2013



SOGNEFAST



Krav om utgreiing av Sognefast

Kystvegen Ålesund – Bergen, innspel til vestlandsrådet, 2011

Når det gjeld ferjefri kryssing av Sognefjorden ynskjer vi å få utgreidd ei løysing via Solund som vil gi ferjefritt samband både for kystvegen og E39, (Sognefast!) Dette alternativet kan realiserast utan noko ny og svært kostbar teknisk løysing. Det vil i tillegg gi fastlandsamband for Solund kommune og styrke kommunane i ytre Sogn. Ei ytre fjordkyssing vil også vere betre tilpassa eit framtidig vegmønster i Nordhordland og Bergens regionen enn ei bru Lavik - Oppedal. Den vil kople det store industrimiljøet på Mongstad og "Fensfjordbassenget" inn på E39. Gjennom eit nytt tverrsamband Mongstad – Øygarden vil ein få tilknyting til Øygarden, Askøy og Sotra og derfrå til E39 sør for Bergen, utan å måtte køyre gjennom Bergen sentrum. Effektivt samband til dei tunge industrimiljøa i Nordhordland og Bergen - vest vil vere særdeles nyttig for næringslivet i Sogn og Fjordane og Nordvestlandet.

SAK 28/12 Nasjonal transportplan 2014-2023, fråsegn

Fylkestinget 05.06.12

Pkt. 11.

Fylkestinget ber om KVV for mogeleg kryssing av Sognefjorden inkludert vurdering av tunnel under ytre deler av Sognefjorden.

HAFS-kommunane vurderer mogelegheitene for å utarbeide KVV-en sjølv.

Kystvegen Ålesund –Bergen: uttale til RTP

SOGNEFAST kan gi ferjefri kryssing av Sognefjorden med konvensjonell og kjende løysingar til ein langt lågare kostnad enn ei 3,7 km lang bru over fjorden ved Lavik og såleis gi ferjefri kryssing både for E39 og for Kystvegen. Sognefast vil gi store regionale verknader, mellom anna fastlandssamband til Solund, samling av HAFS regionen og raskare samband frå Sogn og Fjordane til Mongstad og Nordhordland. Som del av E39 vil Sognefast vere eit statleg ansvar. Fylkeskommunen må stå fast ved kravet om at Vegvesenet utgreier ein KVU, der denne løysinga inngår som del av utgreiingsarbeidet for ein ferjefri E39.

MASFJORDSAMBANDET

GULEN INDUSTRIHAMN



MONGSTAD

MASFJORDEN



Kystvegkonferansen | Florø 30. april 2013

Masfjordsambandet



Hovedkonklusjonar fra forprosjekt

mai 2012

Brandangersundbrua (2010)



Gulen

Fv.57

E39

Stølsheimen

Masfjorden

Masfjorden, barriere for:

- effektiv intern kommunikasjon i Masfjorden
- ferjefri veg frå Gulen mot Bergen/E39
- effektiv omkøyringsveg for E39

Fedje

Fv.57

Fensfjorden

Fv.570

Manger

E16

E16

Dale

Osterøy

E39

Alversund

57

Beistein

E16

Ytre Arna

Haus

Bergen

Indre Arna

Dagens vegnett og ferjesamband

7

Alternative tekniske løysingar

Alt. 1 Hengebru (mest aktuelt)

Alt. 2 Flytebru (vurdert i forprosjekt)

Alt. 3 Tunnel (vurdert i forprosjekt)

Anleggskostnader Alt. 1, Hengebru

Bru 730 mill.2011-kr.

Tilførselsveggar: 30 mill.2011-kr.

SUM 760 mill.2011-kr.



Samfunnsmessige konsekvensar

1. Ferjefritt vegsamband internt i Masfjorden

- *Grunnlag for effektivisering av kommunale tenester og servicetilbod*
- *Betre tilgjenge til service-, kultur- og og fritidstilbod*
- *Auka trivsel, grunnlag for positiv utvikling i busetting og næringsverksemdar*
- *Innsparingar i fylkeskommunale ferjetilskott*

2. Fastlandssamband for Gulen mot Bergensområdet

- *Potensiale for industriretta næringsutvikling, mellom anna i Sløvågområdet.*
- *Ferjefri, døgnopen veg frå Gulen mot Bergensområdet / E39sør*
- *Betre rammeføretnad for langsiktig næringsutvikling og nye arbeidsplassar*
- *Del av langsiktig utvikling av ein Ytre Kystveg som vil binde saman vekstkommunar langs kysten*

3. Omkøyringsveg for E39

- *Alternativ køyreveg når E39 er stengt på grunn av vedlikehald, ras/flom, ulukker etc.*
- *Meir robust og mindre sårbart transportnett i nord-sør aksa*
- *Utvikling av ein Ytre Kystveg vil auka fleksibilitet og redusere sårbarheit for Kyststamvegen*

Nye analysar utført i Nasjonal Transportplan syner sterk auke i samfunnsøkonomisk lønnsamd for ferjeavløysingsprosjekt enn tidlegare rekna.

Dei mest lønsamme vegprosjekta i landet er ferjeavløysingsprosjekt på Vestlandet.



Fastlandssamband for Gulen og nordre del av Masfjorden mot E39 Knarvik / Bergen



Fv.57

Gulen

87

Fedje

Masfjorden

Fv.57

Fensfjorden

Manger

57

Alversund

E39

Osterøy

Elestein

Ytre Arna

Bergen

Indre Arna

E16

E16

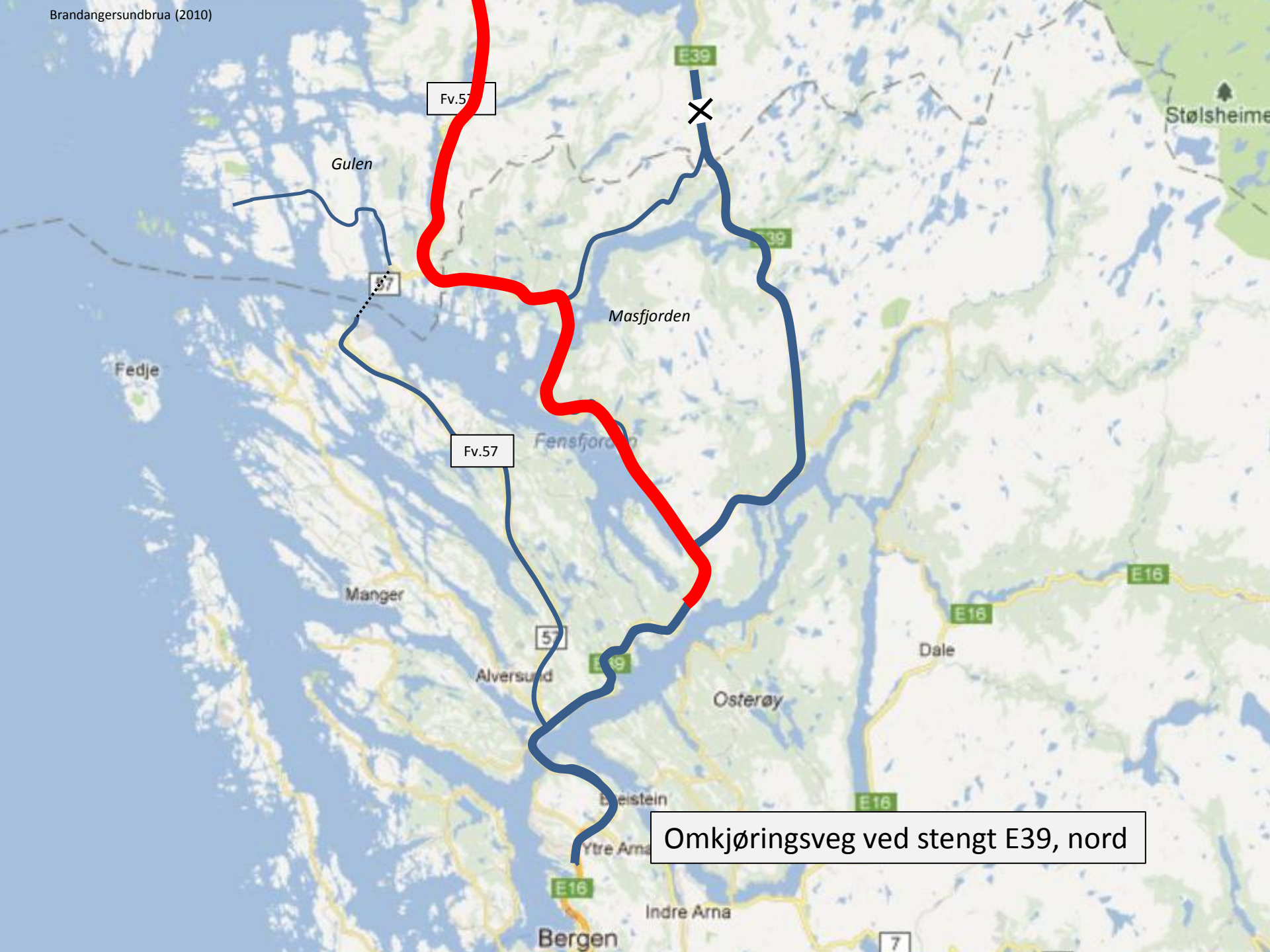
Dale

E16

E16

Stølsheimen

Omkjøringsveg ved stengt E39, sør



Omkjøringsveg ved stengt E39, nord

Trafikkgrunnlag

Konklusjon basert på trafikkanalyser og utrekningar med Statens vegvesen sin regionale transportmodell:

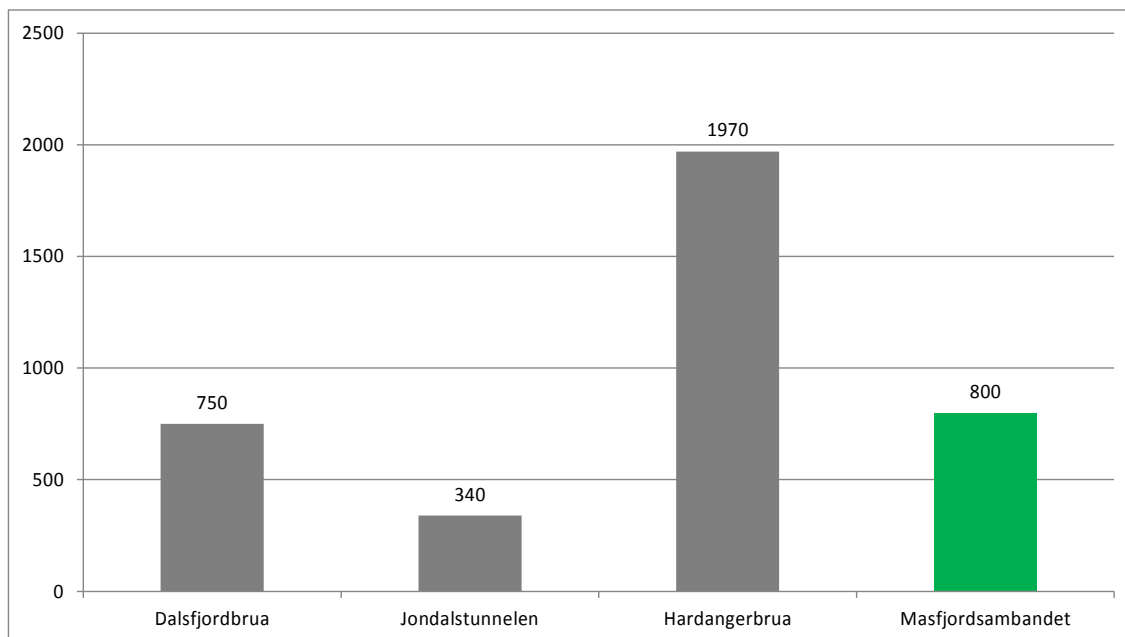
Føresetnad: Ferje Leirvik – Sløvåg vert oppretthaldt

Trafikk (køyrety pr. døger, 2010-nivå)	Utan bompengar på brua	Med bompengar på brua
ÅDT Basis (ferjetrafikk i dag)	150	150
Engangsauke (nyskapa trafikk)	380	190
Overført trafikk frå Leirvåg-Sløvåg	190	130
Overført trafikk frå E39	200	140
SUM	920	610

Trafikkgrunnlag i opningsår (2020):	ca. 800 ÅDT (m/bomp.)	
Langsiktig trafikkpotensiale (2040):	over 2.000 ÅDT u/bomp.)	

Trafikkgrunnlag - oppsummering

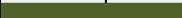
- Nye tal frå Statens vegvesen sin regionale transportmodell syner eit større trafikkgrunnlag enn tidlegare rekna.
- Bompeng grunnlag på ca. 800 køyret/døger (ÅDT) i opningsår (2020/2021)
- Langsiktig trafikkpotensiale på over 2.000 ÅDT
- Prognose for trafikkmengd i opningsår (ÅDT), andre vegsamband:



Finansieringskalkyler - føresetnader

- Lånerente: 4,5%
- Takstnivå ca. 80 kr (snitt pr. kjt.)
- Nedbetalingstid 15 år
- Årleg trafikkvekst 2,5%
- Årleg prisstigning (takstregulering): 2,5%
- Anleggskostnader 760 mill.kr
- Driftskostnader bomstasjon: 2,0 mill.kr. pr. år
- Kommunale tilskott frå Masfjorden: 40 mill.kr.
- Fylkeskommunale midlar i perioden 2018-21

Framdriftsplan

AKTIVITET	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
FORPROSJEKT								
- seismikk, tekniske utredninger, trafikkanalyser etc.								
- forprosjektrapport								
REGIONAL TRANSPORTPLAN 2013-24								
- planforslag								
- høring/vedtak fylkestinget								
REGULERINGSPLAN								
BOMPENGESØKNAD / KS2/ ST.PRP.								
REGIONAL TRANSPORTPLAN 2017-28								
PROSJEKTERING/BYGGEPLANER MV.								
BYGGESTART								

Sambandet Vest

Forprosjekt

Desember 2011

Sivilingeniør Helge Hopen og Constrada AS

Sambandet vest AS

Eiere

- Bergen kommune
- Sund kommune
- Fjell kommune
- Øygarden kommune
- Askøy kommune
- Meland kommune
- Lindås kommune
- Radøy kommune
- Austrheim kommune
- Framo Engineering AS
- Frank Mohn AS
- BKK AS

Formål

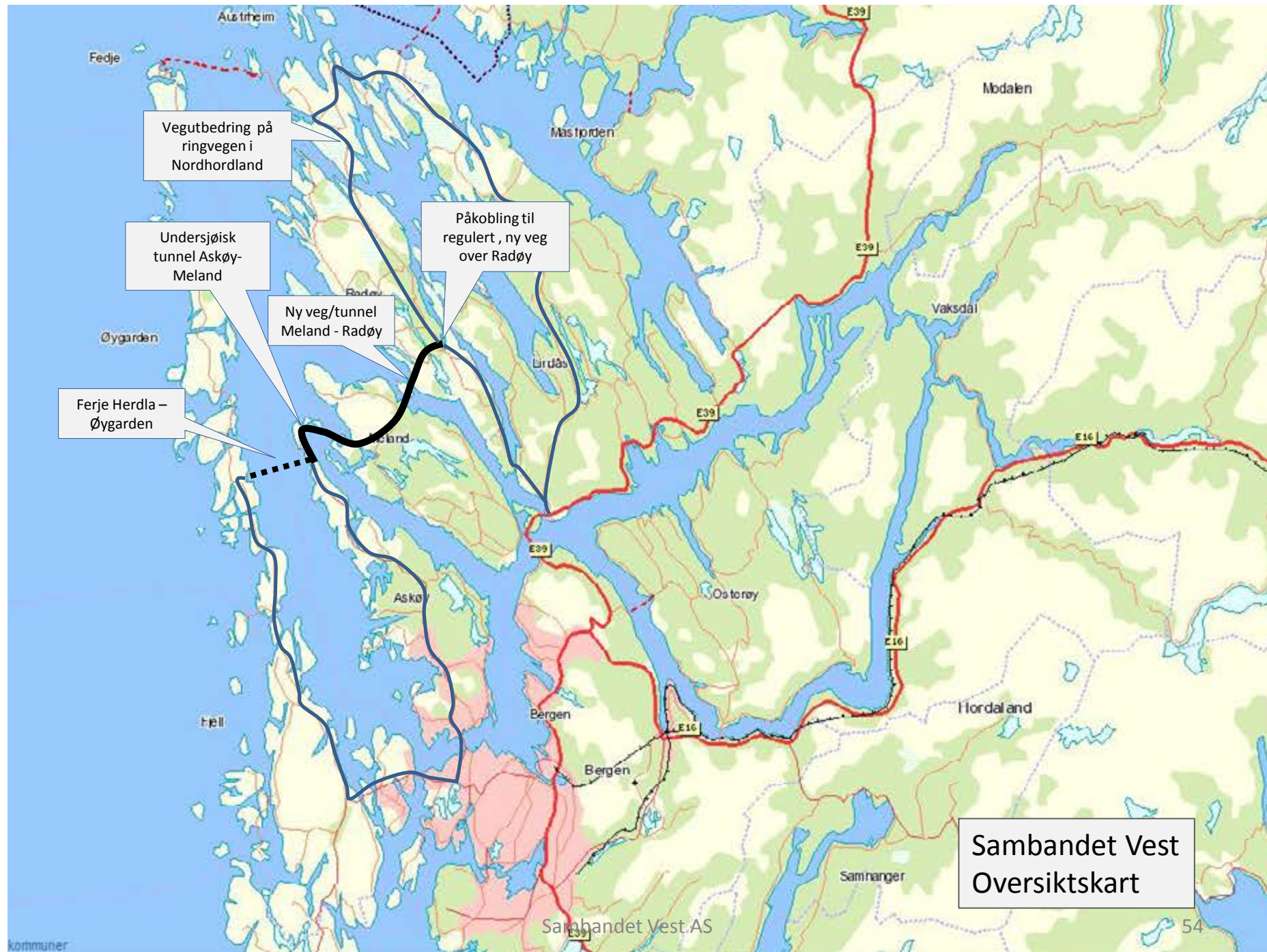
«å realisere infrastruktur knyttet til et tverrsamband mellom kommunene Øygarden, Askøy, Meland og Radøy for å binde sammen olje- og gassdestinasjonene Kollsnes og Mongstad. Det skal være et særlig fokus på å utvikle et tverrsamband som ivaretar et helhetlig miljøperspektiv.»

Visjon

Sambandet Vest skal bidra til:

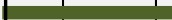
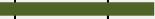
-at Nordhordland, Askøy og Sotra/Øygarden blir ett bo- og arbeidsmarked med et vekstkraftig næringsliv

-å utvikle et ringveisystem rundt Bergen som avlaster Bergen sentrum og reduserer sårbarheten i transportnettet



Sambandet Vest
Oversiktskart

Framdriftsplan

AKTIVITET	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
FORPROSJEKT											
- utredning											
- forprosjektrapport											
- behandling i kommunene (evt)											
- oversendelse til Hordaland fylkeskommune											
REGIONAL TRANSPORTPLAN 2013-24											
- planforslag											
- høring/vedtak fylkestinget											
NASJONAL TRANSPORTPLAN 2014-23											
- utkast fra transportetatene											
- behandling i fylkestinget											
- behandling/vedtak Stortinget											
TEKNISKE UNDERSØKELSER (SEISMIKK)											
KOMMUNEDELPLAN (KDP og KU, eventuelt KVV)											
REGULERINGSPLANER											
BOMPENGESØKNAD / KS2/ ST.PRP.											
REGIONAL TRANSPORTPLAN 2017-28											
PROSJEKTERING/BYGGEPLANER MV.											
BYGGESTART											