



Kystvegen Måløy – Florø

Trafikkanalysar og opplegg for å
realisere kystvegen innan 2020

Bu- og arbeidsmarknadsregionen i
Nordfjord og Sunnfjord med 45.000 – 50.000 innbyggjarar

Stort potensial for folkevekst og næringsutvikling



Innleiing	3
1. Samandrag	4
1.1 Samandrag	4
1.1.1 Kva er kystvegen?	4
1.1.2 Vegtiltaka	4
1.1.3 Finansiering	5
1.1.4 Konklusjon	5
1.2 Planavklaring	5
2. Tidslinje i arbeidet med kystvegen	6
3. Korfor treng vi kystvegen?	8
3.1 Utvikling utan realisering av vegen	8
3.2 Utvikling med realisering av vegen	8
4. Vegtiltaka	9
4.1 Bremangersambandet 1 og 2	9
4.2 Prioriterte vegparsellar	9
4.3 Vegtiltak sør for Svelgen	11
4.4 Reisetider	12
4.5 Del av Kystvegen Ålesund–Bergen	13
5. Trafikk- og finansieringsanalyse	14
5.1 Trafikkprognosar	14
5.2 Bompengesystem	14
5.3 Takst og innsparing	15
5.4 Konklusjon frå trafikk- og finansieringsanalysen	15





INNLEIING

Kystvegen Måløy–Florø opnar for ein visjon om ein samanhengande bu- og arbeidsmarknadsregion for 45.000–50.000 menneske i kommunane Selje, Vågsøy, Eid, Bremanger, Flora, Naustdal og Førde i Sogn og Fjordane og Vanylven i Møre og Romsdal. Når denne vegen blir bygd, fører det til maksimalt 45 minutts reisetid mellom dei ulike sentra i regionen. Analysar viser at rask realisering av eit nytt samband er nøkkelen til å oppnå folketalsvekst og å ta ut eit stort uutnytta potensial for næringsutvikling og vekst på kysten av Sogn og Fjordane.

For å få prosjektet realisert trengst det tre konkrete vegtiltak på Fv 614 i Flora, Bremanger og Vågsøy til samla kostnad på 1 mrd. kr. Då vil avstand og reisetid mellom Ytre Nordfjord og Florø bli halvert, og reisetida mellom Ytre Nordfjord og Førde bli redusert med 1 time. Ein vil også vere eit langt steg nærme ein ny kystveg mellom Ålesund og Bergen.

Planane om bygging av kystvegen er møtt med entusiasme og brei støtte frå politikarar og næringsliv i ein vid region rundt. Ein milestolpe for prosjektet var då Fylkestinget i desember 2009 gav støtte og lovnad om å medverke til realisering innan 2020. Fylkeskommunen tok eit viktig atterhald: Dei ønskte eit revidert finanseringsopplegg med ein større del brukarfinansiering enn opphavleg lagt til grunn (33%).

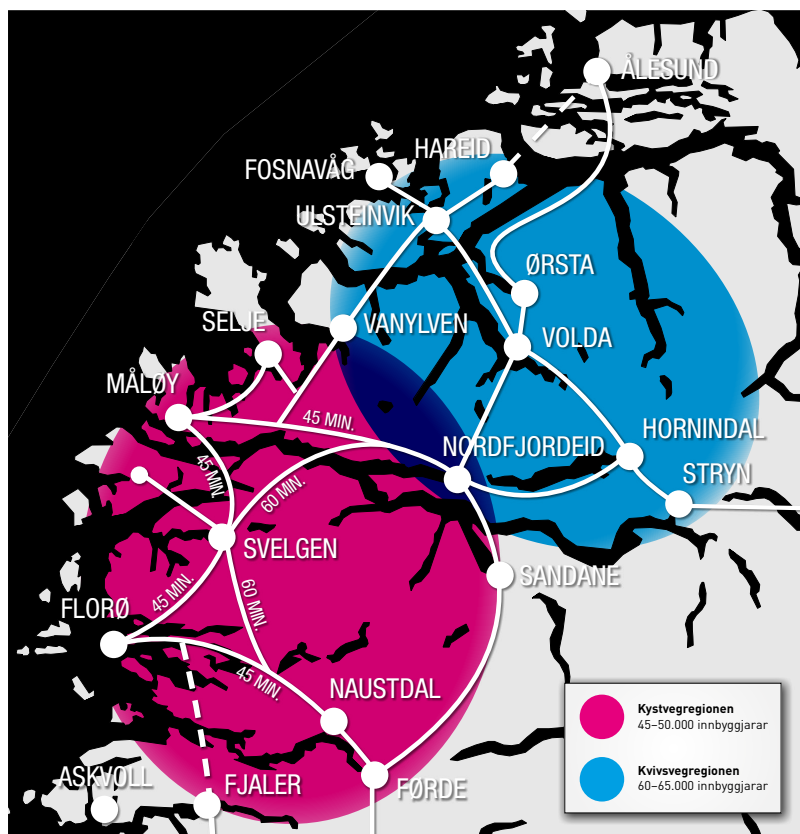
Framstillinga viser at det er mogleg å finansiere 50% – nær 500 mill. kr – av dei nødvendige vegtiltaka med brukarfinan-

siering. Ingen kan no lenger stemple framlegget om bygging av kystvegen innan 2020 som berre ein luftig visjon: Idéen er fullt mogleg å realisere.

Kystvegen Måløy–Florø AS vil med denne rapporten vise at det er mogleg å få realisert det nye sambandet innan 2020 ut frå dei føresetnadene som Fylkestinget la til grunn i desember 2009.

Dersom det er vilje til satsing, kan ein ny vekstregion bli ein realitet i Sogn og Fjordane, eit område som trekkjer til seg folk og nye næringslivssatsingar på linje med kystregionar nord og sør for oss.

Styret for Kystvegen–Måløy Florø AS inviterer til samarbeid for å få samferdsleprosjektet realisert raskt.



1. SAMANDRAG

1.1 SAMANDRAG

1.1.1

KVA ER KYSTVEGEN?

- Kystvegen Måløy-Florø opnar for ein visjon om ein samla bu- og arbeidsmarknadsregion i Nordfjord og Sunnfjord med 45.000–50.000 innbyggjarar. Når vegen er bygd, kan Sogn og Fjordane for første gang få ein region på kysten stor nok til å kunne bli ein motor for tilflytting og næringslivsetableringar på linje med tilsvarende kystregionar i dei andre Vestlandsfylka.
- Visjonen kan bli realisert innan 2020 gjennom bygging av utvalde vegparsellar mellom Måløy og Florø (innkorting av ferjesambandet over Ytre Nordfjord, tunnel Svelgen-Indrehus og vegutbetring og trafikkisikring på enkelte andre strekningar) til samla kostnad på 1 mrd. kr. Halvparten av kostnaden kan finansierast med brukarbetaling.
- Når kystvegen er bygd, vil avstanden kvar veg mellom Måløy og Grov i Flora bli redusert frå 123 til 59 km. Reisetida mellom Måløy og Florø blir nær halvert – frå 150 til 80 minutt. Det blir 1 time kortare reisetid mellom Ytre Nordfjord og Førde.
- Vegtiltaka på strekninga Måløy-Florø er ein del av samla plan for Kystvegen Ålesund-Bergen, og dei er prioriterte av kystkommunane som det neste store utbyggingprosjektet på kystvegen etter Bremanger 2 og Dalsfjordsambandet.

1.1.2

VEGTILTAKA

Følgjande konkrete vegtiltak på Fv 614 mellom Grov (påkøblingspunkt til Rv 5 i Flora) og Måløy (påkøblingspunkt til Rv 15) inngår i vegprosjektet Måløy-Florø ut frå prioriteringar gjorde av kommunane i 2008 og 2009:

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

Kostnadsanslaget på 996 mill. kr er oppdatert pr. 2010 som byggjer på same metodikk som kostnadsanslaga som låg til grunn for Bremanger 2 og Dalsfjordsambandet.

1.1.3

FINANSIERING

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

- a) Fylkestinget meiner ei rask realisering av 45-minuttars-regionen (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).

I opphavleg finansieringsplan var det lagt opp til ca. 35% brukarfinansiering. Etter vedtaket i fylkestinget blei det utarbeidd ein ny trafikk- og finansieringsanalyse, «Ny veg Måløy–Florø: Trafikk- og finansieringsanalyse», sept. 2010. Der blir det lagt opp til 50% brukarfinansiering:

Brukarfinansiering: 50% (ca. 500 mill. kr)

- Brukarfinansiering på 50% blir i rapporten dokumentert med trafikkanalysar og modellkøyringar utarbeidd i samarbeid med Statens vegvesen. Kravet stilt av Fylkestinget om «utvida brukarfinansiering» blir med dette oppfylt.

- Gjennomsnittleg bompengesats for personbil med rabattbrikke blir ca. 75 kr i tunnel sør for Svelgen, og ca. 48 kr på ny ferje over Nordfjorden. Det må sjåast opp mot privatøkonomiske innsparingar for trafikantane på høvesvis ca. 300 kr for personbilar og ca. 700 kr for tunge køyretøy. Avstanden mellom Måløy og Florø blir redusert med 54 km. Reisetida blir over 50 minutt kortare.
- Brukarbetalinga vil ha ei nedbetalingstid på 15 år gitt ei rente på 5,0%. Med 1% høgare rente aukar nedbetalingsperioden med 1–2 år. Analysane viser at ein trass i bompengar vil få ein sterk trafikkvekst både i lokal trafikk mellom Svelgen, Måløy og Florø samt i regional trafikk frå Ytre Nordfjord til Florø og Førde.

Statleg regionbyggingspakke

- Fylkestinget i Sogn og Fjordane uttalte i 2009 at ein stør kravet om ein statleg regionbyggingspakke for bygging av kystvegen. Det blei dessutan lovt å arbeide mot statlege styresmakter for å få eit slikt opplegg realisert.

Regionalt bidrag

- Eit nytt og betre samband mellom Måløy og Florø vil utløyse eit stort potensial for næringslivet i kystområda. I eit slikt perspektiv vil det vere naturleg og nødvendig at ein får regionalt bidrag til utbygginga, spesielt frå fylkeskommunalt hald.

1.1.4

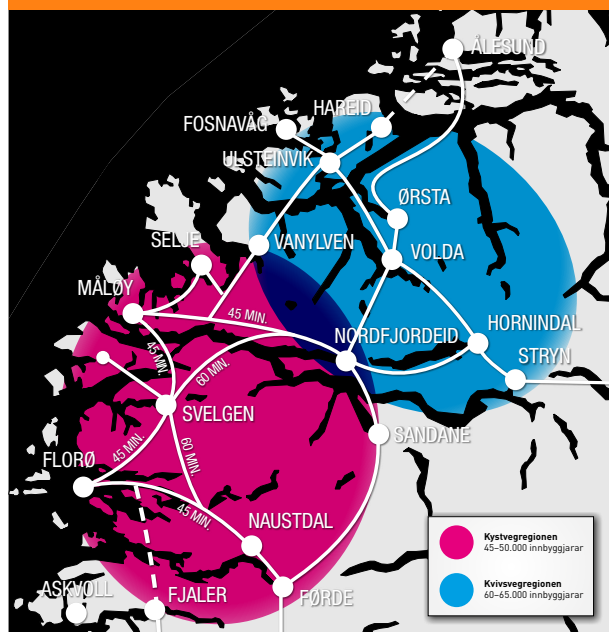
KONKLUSJON

Styret for Kystvegen Måløy–Florø AS meiner at det ligg godt til rette for å få realisert det nye sambandet innan 2020. Føresetnaden er at det blir samarbeidd godt mellom fylkeskommunale og statlege instansar for å få planane sette i verk.

1.2 PLANAVKLARING

Fylkeskommunen har sett av 2 mill. kr i 2012–2013 til planavklaring for vegparsellar i Vågsøy og Bremanger. Kommunane har fått løyve til å forskotere midlane slik at ein kjem i gang så snart som mogleg med arbeidet. Planoppstart for alle del-

parsellane (vegutløyisingane nord og sør for Svelgen og kort kryssing av Nordfjorden) er vedteke. Ein reknar med at Bremanger kommune og Vågsøy kommune vedtek plangrunnlaget for delparsellane i 2012.



- Bu- og arbeidsmarknad med fleire arbeidsplassar med ei reisetid på 45 minutt
- Kortare veg til offentleg tenesteyting og infrastruktur som flyplass, sjukehus, høgskule og private tenester

2. TIDSLINJE I ARBEIDET MED KYSTVEGEN

2007: Startskotet

- Næringsutviklingsselskapa Sunnfjord 2020 AS, Bremanger Hamn og Næring KF og Måløy Vekst AS fekk hausten 2007 i oppdrag frå ordførarane i Flora, Bremanger og Vågsøy å framskaffe faktagrunnlag og arbeidsverktøy for å etablere Flora, Bremanger, Vågsøy og regionen rundt som ein samanhengande bu- og arbeidsmarknadsregion.

2008: Innleiande analysearbeid

- Næringsutviklingsselskapa la våren 2008 fram rapportane «Verdiskapingskartlegging Flora–Bremanger–Vågsøy» og «Skisse-prosjekt Kystveg Måløy–Svelgen–Florø» som dokumenterte at det er mogleg å realisere kystvegen innanfor ei økonomisk ramme på ca. 900 mill. kr. Det blei også lagt fram førebelse vurderingar av samfunnsøkonomien i prosjektet og moglege finansieringsopplegg.
- Analysane viste m.a at regionen dei siste åra har ei verdiskaping pr. innbyggjar som ligg over snittet i fylket og landet elles. Det finst eit stort framtidig potensial for auka næringslivsaktivitet.
- Fylkesutvalet vedtok i oktober 2008 at skisseprosjektet Kystvegen Florø–Måløy skulle vurderast som innspel til arbeidet med handlingsprogrammet for fylkesvegnettet 2010–2013 [19], men at det måtte utførast meir detaljerte vurderingar rundt brukarbetaling og aktualiteten av ekstraordinær statleg finansiering i form av ein næringsutviklingspakke.

2009: Dokumentasjon, forankring og vedtak i Fylkestinget

- Næringssselskapa la i april 2009 fram «Sluttrapport for 45-minuttsregionen». Her finst det eit opplegg for å realisere ein samanhengande bu- og arbeidsmarknad med til saman 45.000–50.000 innbyggjarar gjennom veginvesteringar for ca. 900 mill. kr på Rv 614 mellom Måløy og Florø.
- «Sluttrapport blei i mai og juni 2009 formelt behandla og vedteken i kommunestyra i Bremanger, Flora og Vågsøy. Kommunane slutta seg m.a. til at brukarbetaling kan inngå som del av finansieringsopplegget for vegprosjekta, med ca. 1/3 brukarfinansiering.
- Vegprosjektet fekk i denne perioden brei støtte frå mellom anna næringslivet i heile Sunnfjord, Kystvegen Bergen–Ålesund og av alle dei politiske partia i fylket i forkant av stortingsvalet i 2009.
- Ut frå dokumentasjon og tilrådingar i «Sluttrapport for 45-minuttsregionen» og brei støtte lokalt og regionalt, gjorde Fylkestinget i Sogn og Fjordane i desember 2009 følgjande vedtak:
 - 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).

2010: Oppfølging av Fylkestinget sitt vedtak

- For å følgje opp vedtaket i Fylkestinget blei det utarbeidd oppdaterte kostnadsanslag og nye, meir detaljerte finansieringsanalysar for vegprosjektet. Analysane er utarbeidd i samråd med Sogn og Fjordane fylkeskommune og Statens vegvesen, og dei kan vere ein felles basis for berørte kommuner, fylkeskommunen og Statens vegvesen. Det er utarbeidd følgjande nye analysar:
- Revidert kostnadsanalyse for nødvendige vegtiltak mellom Florø og Måløy via Svelgen, utført av rådgiv. ingeniør Ragnar Hagen i samarbeid med Asplan Viak (april 2010).
- Ny veg Måløy–Svelgen–Florø: Trafikk- og finansieringsanalyse, utført av siv. ing. Helge Hopen AS i samarbeid med Norconsult (september 2010). Analysen er utarbeidd i

samråd med Statens vegvesen og med hjelp av vegstyresmaktene sine transportmodellar.

- Fylkestinget har avsett 2 mill. kr til planarbeid for vegparsellane på kystvegen i 2012–2013. Kommunane kan forskotere midlane.

2011: Oppretting av vegselskap

- Fylkestinget gir i april 2011 kommunane fullmakt til å forskotere avsette midlar til planarbeid.
- Fylkestinget fattar i april 2011 prinsippvedtak om bygging av kystveg Bergen–Ålesund.
- Kommunestyra i Vågsøy, Bremanger og Flora vedtek i april 2011 å opprette eit vegselskap som skal føre arbeidet vidare med å få bygt kystvegen Måløy–Florø.
- Kystvegen Måløy–Florø AS blir etablert i juni 2011. Selskapet er eigd av Vågsøy kommune, Bremanger kommune og Flora kommune med like store aksjepostar.
- Planansvaret for kvar vegparsell har dei respektive kommunane. Målet er at planansvaret skal vere avklart innan 2012.
- Ansvar for samordning og tilrettelegging av arbeidet med å få realisert samferdleprosjektet skal liggje hos Kystvegen Måløy–Florø AS. Det inkluderer også arbeidet med å få akseptert eit finansieringsopplegg som er tenleg for ei raskast mogleg realisering.

3. KORFOR TRENG VI KYSTVEGEN?

I dokumentet «Sluttrapport for 45-minuttsregionen» blei det i 2009 lagt fram ein samla analyse over framtidig næringsutviklingspotensial, arbeidsmarknad og folketalsutvikling i kommunane Vågsøy, Bremanger, Flora, Eid, Selje, Naustdal og Førde. Materialet viser utviklinga med og utan rask realisering av kystvegen. Området er valt fordi eit nytt og betre vegsamband påverkar lokale og regionale reiser mellom alle desse kommunane.

3.1 UTVIKLING UTAN REALISERING AV VEGEN

Kysten av Sogn og Fjordane er underutvikla når det gjeld moderne samferdsleløyningar. Analysar viser at utan realisering av kystvegen vil den aktuelle regionen oppleve ei sterkt negativ folketals- og arbeidsmarknadsutvikling. Vekstkrafta sjølv i sentra som Førde, Eid og Florø er i ferd med å tømast ut, og dei meir perifere kommunane vil oppleve dramatisk nedgang. Det vil også bli ei tiltakande splitting av Sogn og Fjordane mellom Nordfjord og Sunnfjord.

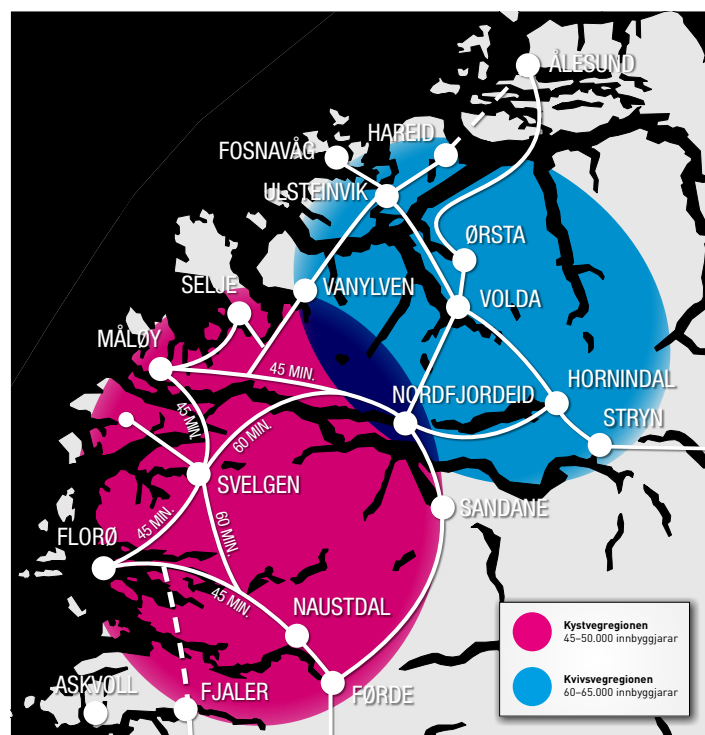
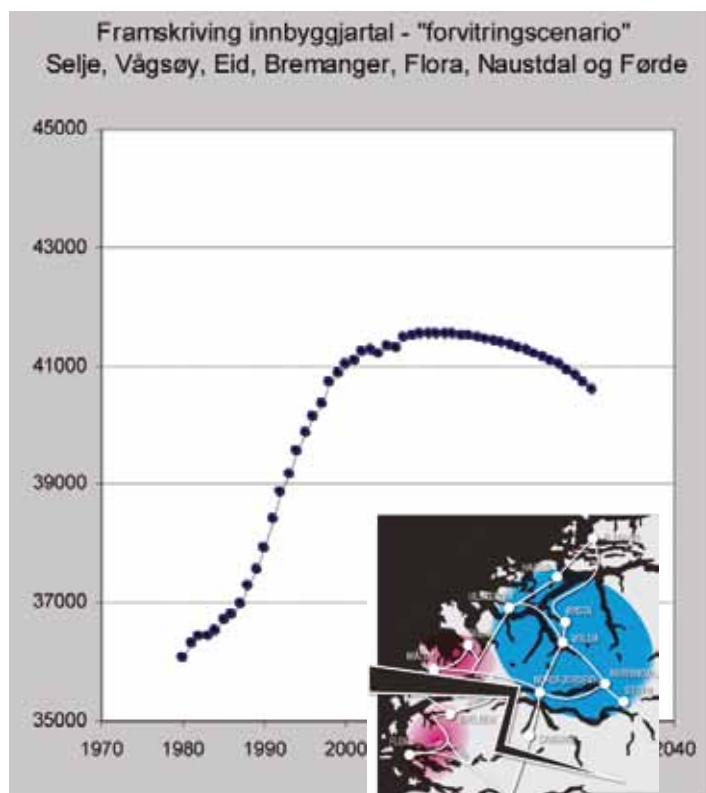
Ei viktig årsak til denne utviklinga er at næringslivet blir stadig meir avhengig av ei breiare og større fagleg breidde for å kunne utvikle seg. Med dei manglande kommunikasjonane nord-sør i regionen er ei slik klyngeutvikling ikkje mogleg i dei elles vekstkraftige kystnæringane. Det gjer at Sogn og Fjordane i dramatisk grad vil tape terreng til dei sterke, velfungerande kystregionane lenger sør og nord på Vestlandet. Dette framtidsbiletet er vist i kart og diagram for innbyggjartal under.

3.2 UTVIKLING MED REALISERING AV VEGEN

Analysen viser at med bygging av nytt samband frå Måløy til Florø er det grunnlag for sterk vekst i ei rekkje næringar med stort vekstpotensial på kysten, inkludert olje- og gassverksmed, fornybar energi, havbruk og fiskeri og maritim industri. Med utvidinga av bu- og arbeidsmarknadsregionen som det nye sambandet fører med seg, vil ein få ei stor nok kritisk masse til at det er mogleg med større næringslivsetableringar og investeringar som krev kapital, kompetanse og eit breitt utval av tilknytte tenester.

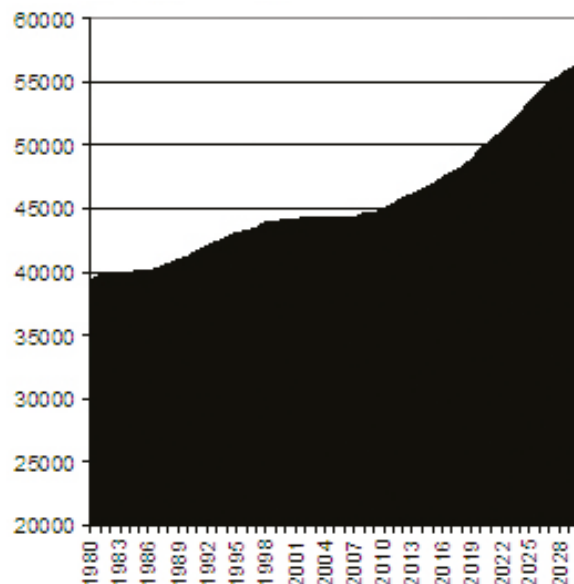
I dette scenarioet er nedgang i folketal og arbeidsmarknad snudd til sterk vekst for heile regionen, hovudsakleg på grunn av sterk vekst i energinæringane, tenesteytande sektor og FoU-aktivitet som følgje av større regional samhandling. Dette framtidsbiletet er vist i kart og diagram for innbyggjartal under.

Eit slikt vekstscenario vil også ha mykje å seie for kystregionen sør for Flora (HAFS-regionen). Med realiseringa av Dalsfjordsambandet og framtidig kryssing av Førdefjorden vil HAFS-regionen vere samanknytt med Flora på ein heilt annan måte enn i dag, og det vil bli opna opp ein samanhengande korridor langs kysten av Sogn og Fjordane frå Gulen i sør til Vågsøy



og Selje i nord. Det er også sterke positive effektar av nærmare samanknytning mellom Vågsøy og Flora og den sterke maritime næringsklynga på Søre Sunnmøre. I praksis vil bygging av kystvegen føre til at Ytre Nordfjord og Sunnfjord kan bli ein integrert del av den maritime klynga på Sunnmøre, som alle- reie er i sterk vekst.

Framskriving innbyggjartal – «Vekstscenario»
Selje, Vågsøy, Bremanger, Eid, Flora, Naustdal, Førde



4. VEGTILTAKA

4.1 BREMANGERSAMBANDET 1 OG 2

Statens vegvesen har bygd første etappe av fastlandssam- bandet til Bremanger. Det stod ferdig i 2002. Frå Bremanger- landet blei det bygt undersjøisk tunnel under Skatestraumen. Det blei vidare bygt veg med to kortare tunnelar og ei bru over Rugsundet. Det er no sett i gang arbeid med å byggje vegen vidare direkte sørover mot Svelgen for å sleppe omkøyring om Davik og Isane, Bremangersambandet 2. Ei strekning på 63 km blir då korta ned med 42 km til 21 km. Bremangerlandet blir både landfast og godt knytt mot kommunesenteret Svelgen med kort reisetid. Ferjestrekninga Smørhamn–Kjelkenes kan leggjast ned. Bremangersambandet 2 vil stå ferdig i 2013, og er ein føresetnad for dei andre vegtiltaka for kystvegen.

Kartet under illustrerer hovudgrepa med ny trasé. Den nover- ande ferjestrekninga frå Oldeide til Måløy blir flytta lenger aust (jf. grøn strek på kartet). Ferjeturen blir dermed redusert frå 35 minutt til 10 minutt. Frekvensen på kryssinga må bli vesent- leg større. Det gir stor tidsbesparing for trafikken. I tillegg vil Bremangersambandet 2 med ny tunnel mellom Sjørdalen og Bortne gi vesentleg kortare reisetid vidare mot Svelgen Deretter blir det lagt opp til ny tunnel mellom Svelgen og Indrehus. Då slepp ein å køyre om Kjelkenes og sparar inn 10 km trafikkfarleg veg med låg standard.

Kart: Ny trasé Måløy – Svelgen – Florø

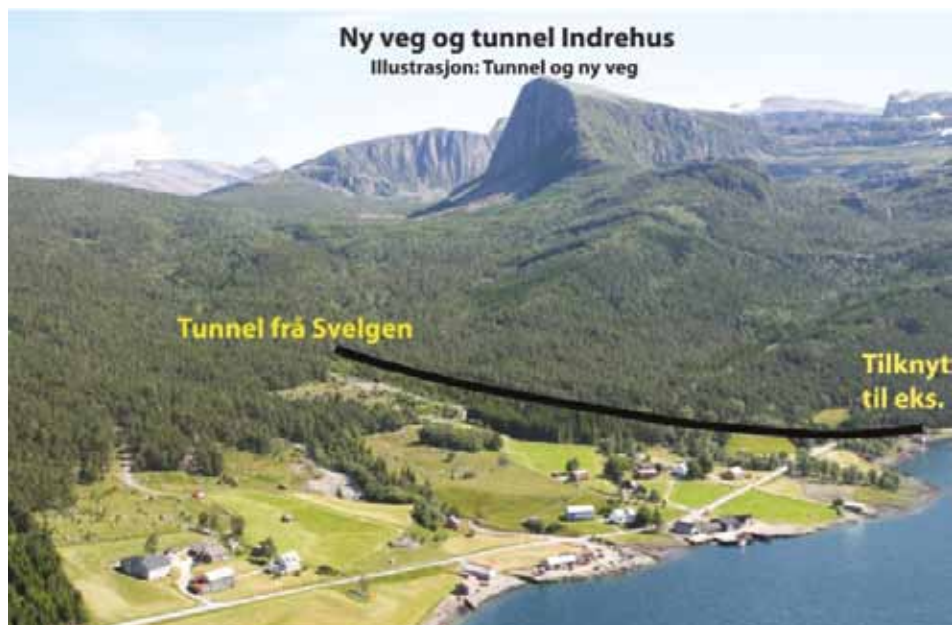


4.2 PRIORITERTE VEGPARSELLAR

Vegsambandet Måløy-Florø byggjer på Bremanger 1 og 2 og har følgjande prosjekt:

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

Prioriteringa av desse parsellane og prioriteringsrekkefølga mellom dei er vedteke gjennom likelydande vedtak i kommune- styra i Flora, Bremanger og Vågsøy i 2009. Kostnadsanslaga er frå april 2010.



4.2.1

NY TUNNEL SVELGEN – INDREHUS

Tunnelen vil bli 4,4 km lang, og det må byggjast ny veg på ca. 1000 m på Indrehus. Det er grovt vurdert kvar tunnelinnslaget skal vere og korleis vegen kan leggjast på Indrehus for å få ein god samanheng mellom tunnel og veg ned til brua over elva frå Indrehusvatnet. Vegen og tunnelen har ei maksimal stigning på 5.0%. Samla vegstrekning frå krysset i Svelgen til Indrehus blir med dette 5,5 km. Innsparinga blir 9,5 km i høve til å køyre rundt Kjelkeneset. I kalkylane er det lagt inn utbetringar av svingar i nærleiken av Haukå. Tiltaka er kostnadsrekna til 551 mill. kr.



4.2.2

NY KRYSSING OVER YTRE NORDFJORD

I ei utgreiing frå 1993 har Statens vegvesen peikt på nye ferjeleie ved Ørnevik (på sørsida) og Vemmelsvik (på nordsida) av Nordfjorden. Ferjestrekninga blir då redusert frå 7,5 km, som er distansen frå Måløy-Oldeide, til 1,8 km. Dette reduserer ferjetida frå 35 minutt til 10 minutt. På sikt kan det etablerast eit system med ferjeavgangar kvar halvtime.

På nordsida av Nordfjord er det fleire moglege plasseringar av ny ferjekai. Vegvesenet har i si utgreiing foreslått Vemmelsvik. I denne framstillinga er det lagt til grunn at ferjeleiet blir plassert ca. 1 km lenger aust. Det vil trekkje ferjestrekninga lenger unna hovudskipsleia, og ferjekaia vil liggje meir i le. I kommunedelplanen er arealet til ferjekai utlagt til industri. Dersom det i framtida blir bygt bru over ytre Nordfjord, vil ferjekaiområdet bli tillagt industriområdet.



Endeleg plassering for ferjekai på nordsida og påkoblingspunkt mot Rv 15 må avklarast gjennom den vidare planprosessen. Tiltaka med fjordkryssing, inkl. tilførselsvegar, er kostnadsrekna til 380 mill. kr.

4.2.3

UTBETRING AV VEG SVELGEN – SØRDALEN

Parsellen må følgje eksisterande Fv 614 frå Sørdaalen mot Svelgen. Strekninga er på 7 km, og eksisterande veg har breidde, kurvatur og stigning som ikkje stettar krava som ein har valt for strekninga.

Det må byggjast ny veg med bru over Riseelva og veg langs skrånande fjellside sørover mot Rise. Der går vegen vidare med tunnelalternativet sørover mot Indrehus. Det bør etablerast ei rundkøyring for samankopling mot Fv 614 sør for Svelgen skule. Samla veglengde er ca. 750 m. Tiltaka er kostnadsrekna til 65 mill. kr.

Samla kart over
tilrådte vegtiltak for å
realisere kystvegen



4.3 VEGTILTAK SØR FOR SVELGEN

Det er også vurdert kostnader ved ein 10 km ny veg mellom Indrehus og Haukå. Den kan bli lagt i ein 4 km lang veg på vestsida av Indrehusvatnet og sørover i dalen mot Blålidalsfjellet. Vidare kan det bli bygt ein 6 km lang tunnel fram til Fv 614 på austsida av Haukåvatnet rett ved krysset til Norddalsfjorden. Kostnaden ved dette alternativet er rekna til 700 mill. kr.

Strekninga Indrehus–Haukå vil då bli korta ned frå 14,5 km til 10 km. Køyretida blir redusert med 5 minutt, og ein vil få miljøgevinst ved at ein unngår ein fjellovergang. Utgreiinga har også vurdert utbetring av eksisterande veg frå Indrehus til Haukå med utviding av eksisterande tunnel, skredsikring og heving av veg sør for Magnhildskaret.



Ny veg og tunnel Indrehus – Haukå



Berre ein illustrasjon, inga fastlagd veglinje

Ingen av desse tiltaka er tilrådde som del av kystvegen Måløy-Florø. Kostnadene er store. Ny veg mellom Indrehus og Haukå eller austenden av Haukåvatnet må bli neste etappe i utbygginga.

Kommunestyra i Vågsøy, Bremanger og Flora har gått inn for det linjevallet sør for Svelgen som ligg til grunn for dette materialet. Det blei lagt vekt på at vegstrekninga skulle bli kortast mogleg. Dessutan var reisetid og kostnad vesentlege moment i vurderinga.

Eit alternativ kan vere å utbetre eksisterande veg mellom Svelgen og Indrehus og å byggje ny veg og tunnel mellom Indrehus

og krysset til Norddalsfjorden. Kostnaden ved ei slik løysing vil vere 450 mill. kr høgare enn det alternativet som er tilrådd i dette materialet.

Det ideelle ville vere å byggje tunnel og veg mellom Svelgen og Indrehus og veg og tunnel mellom Indrehus og krysset til Norddalsfjorden. Eit slikt alternativ ville koste 650 mill. kr meir enn den løysinga som her blir tilrådd.

Det må vere ei framtidig oppgåve å få utbetra vegen over Magnhildskaret eller velje ei tunnelloysing mellom Indrehus og krysset til Norddalsfjorden.

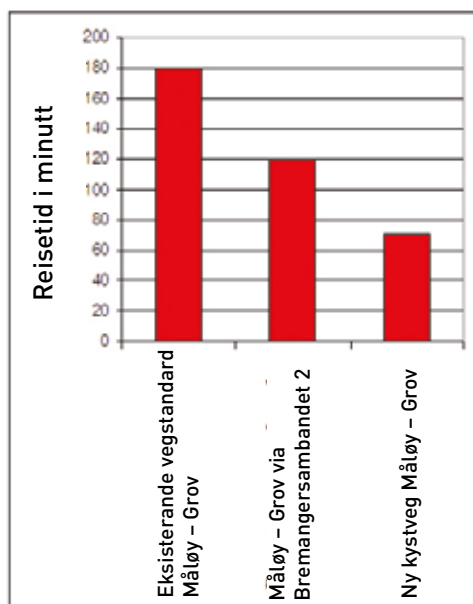
4.4 REISETIDER

4.4.1

YTRE NORDFJORD-FLORØ

Det noverande vegsambandet mellom Måløy via Svelgen til Florø må kunne karakteriserast som uvanleg tidkrevjande.

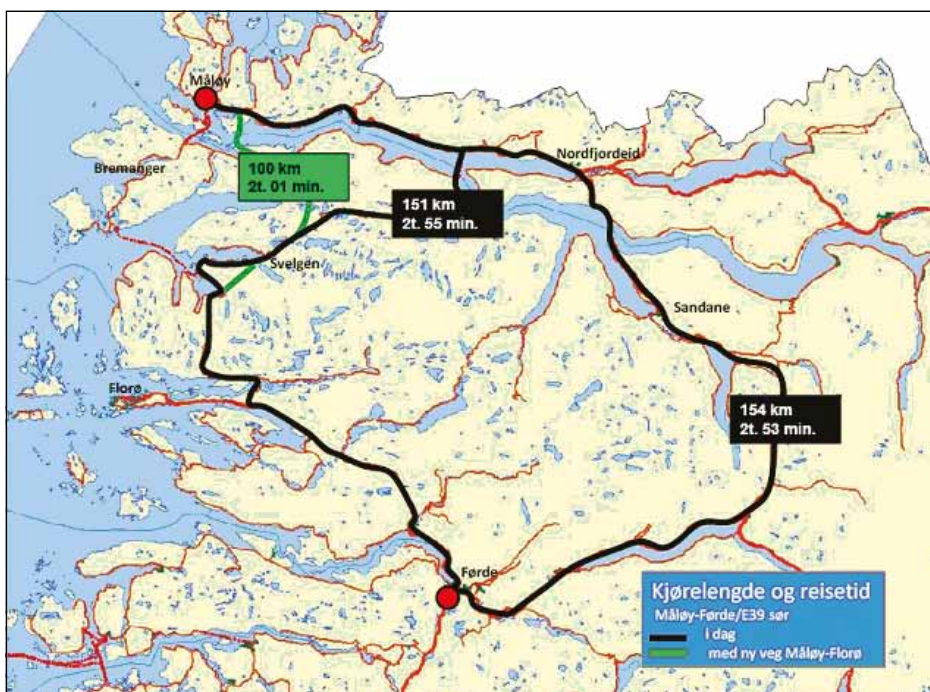
Ein avstand på rundt 40 kilometer i luftlinje tek i dag 2,5 timer å køyre, og køyrelengda er 123 kilometer. Når ny kystveg blir bygd, vil avstanden i kilometer bli meir enn halvert og reisetida redusert med nær 60 prosent.



Alternative traséar Måløy – Grov	Kilometer	Reisetid
Eksisterande alternativ via Oldeide–Kolset–Isane	123 km	176 min.
Eksisterande veg via Oldeide og Bremangersambandet 2	75 km	120 min.
Eksisterande veg via ny ferjekryssing, Bremangersambandet 2 og tunnel Svelgen–Indrehus	56,5 km	70 min.
Eksisterande veg via ny ferjekryssing, Bremangersambandet 2, tunnel Svelgen–Indrehus og tunnel Indrehus–Haukå	48 km	59 min.

4.4.2 MÅLØY-FØRDE

Kartet viser reisetid Måløy-Førde ved bruk av den nye vegen mellom Måløy og Grov. Innsparinga her er på nesten 1 time, også samanlikna med alternativet med E 39 om Nordfjordeid.



4.5 KYSTVEGEN MÅLØY-FLORØ SOM DEL AV KYSTVEGEN ÅLESUND-BERGEN



Vegstrekninga Måløy-Florø og vegtiltaka i prosjektet er del av kystvegen Ålesund-Bergen. Den skal bli ein samanhengande veg med gul stripe langs kysten mellom Bergen og Ålesund. Målet er å knyte folk og næringsliv på denne svært næringslivssterke kyststrekningasaman i større bu- og arbeidsmarknadsregionar.

For tida er to store prosjekt på Kystvegen Ålesund-Bergen under utbygging: Dalsfjordsambandet og Bremangersambandet 2. Kartet viser dei andre vegtiltaka som er under planlegging som del av kystvegen Ålesund-Bergen. Etter kvart som desse nye vegtiltaka kjem på plass, f.eks. Rovdefjordbrua og kryssing av Førdefjorden, vil trafikkgrunnlaget også mellom Florø og Måløy bli ytterlegare styrkt.

Alle kystkommunane mellom Bergen og Ålesund står saman i kravet om rask realisering av kystvegen Ålesund-Bergen og kravet om bygging av vegen mellom Måløy og Florø innan 2020.

Fylkestinget fatta i april 2011 eit prinsippvedtak om bygging av kystvegen Bergen-Ålesund.



5. TRAFIKK- OG FINANSIERINGSANALYSE

5.1 TRAFIKKPROGNOSAR

Basert på analysar med Statens vegvesen sin regionale transportmodell har siv. ing. Helge Hopen AS utarbeidd detaljerte trafikkprognosar for vegsystemet ved bygging av kystvegen Måløy-Florø. Det er teke omsyn til eksisterande veg med følgjande endringar:

- Opning av Kvivsvegen
- Opning av Bremangersambandet 2
- Fjerning av bompengar på ferjesambandet Manheller-Fodnes

Trafikkdata viser at Bremangersambandet 1 og 2 har god effekt på dei interne kommunikasjonane i Bremanger. Dei regionale effektane får ein først når Vågsøy og Florø blir knytte tettare saman.

Trafikken med nytt vegsamband aukar med om lag 20%. Trafikkmengda over ytre Nordfjorden blir firedobla, utan at trafikkmengda lenger inne i fjorden blir redusert. I korte trekk er det estimert følgjande effekt av auke i trafikkgrunnlaget:

- Auka regional trafikk på aksa Måløy–Florø–Førde (nyskapt trafikk)
- Auka lokal trafikk mellom Bremangerlandet og Måløy (kortare ferjesamband)
- Auka lokal trafikk mellom Måløy og Svelgen
- Auka lokal trafikk mellom Svelgen og Florø og Førde



Ein gjennomgåande trafikkauke (ÅDT, årstdøgntrafikk) på aksa Måløy–Florø synest å vere realistisk når ein tek omsyn til reisetids- og kostnadsinnsparingar på transport. Reisetida mellom Måløy og Førde blir vesentleg redusert og kan medverke til auka turproduksjon for regionale reiser via Svelgen. Det er gjennom simuleringar i den regionale transportmodellen konsulentane kjem fram til desse vurderingane. Tilgjenge til flyplass er også eit vesentleg moment ved bygging av kystvegen Måløy–Florø.

Trafikkprognosane viser også at trafikken på ferjestrekninga Stårheim–Isane vil auke i forhold til i dag etter bygging av kystvegen og etablering av ny kort ferjekryssing Rugsundøy–Vemmelsvik. I arbeidet er det derfor lagt til grunn at ein ikkje reduserer eller fjernar ferjetilbodet på sambandet Stårheim–Isane, trass i at dette låg inne som ein premiss i utgreiingane som blei gjorde i 1993. Stårheim–Isane-sambandet er med på å gi eit meir fleksibelt transportsystem i den utvida bu- og arbeidsmarknaden som blir skapt med bygging av kystvegen, der foreslåtte vegutbetringar nord og sør for Svelgen styrkjer aksa Nordfjordeid–Florø.

5.2 BOMPENGESYSTEM

Bompengesnittet på det nye ferjesambandet mellom Rugsundøy og Vemmelsvik gir seg sjølv sidan det skal vere innkrevjings-system på ferja. Sambandet får ei vesentleg innkorting i forhold til eksisterande tilbod.

I trafikk- og finansieringsanalysen (oktober 2010), som er utarbeidd av siv. ing. Helge Hopen AS, heiter det følgjande:

«Basert på innspill fra Statens vegvesen, Region vest og en ny vurdering av forholdet mellom inntjening, driftskostnader

og nytteprinsippet er det foreslått kun 1 bomstasjon på vegsystemet lenger sør, og at denne plasseres enten sør for ny tunnel Svelgen–Indrehus i et snitt før vegen deler seg mellom eksisterende veg via Kjelkenes og ny tunnel, eller ved kommunegrensen Bremanger/Flora. Begge alternativene vil gi et mer rasjonelt og enkelt system med lavere driftskostnader enn opprinnelig foreslått system med bomstasjoner både nord og sør for Svelgen, samt at uønsket «lekkasje» av trafikk på eksisterende veg via Kjelkenes unngås. Når det gjelder nytteprinsippet er dette vurdert å være rimelig godt ivarettatt uansett plassering av bompengestasjonen sør for Svelgen. Dette begrunnes som følger:

- Over 95% av trafikken som passerer bomsnittet sør for Svelgen vil i begge alternativene være lokal og regional trafikk som vil ha full nytte av tunnelen, dvs. trafikk som kommer fra eller skal til områdene nord for tunnelen.
- Lokaltrafikken langs rv. 614 nord for Svelgen og fra Bremangerlandet i retning mot Svelgen vil få noe nytte uten at de betaler. Dette gjelder imidlertid kun 7% av de samlede investeringene i pakken (utbedringer Sjørdalen–Svelgen).
- Trafikantene på det nye ferjesambandet Måløy–Rugsundøy vil betale bompenger og får nytte av innkortet ferjesamband. I tillegg skal en vesentlig del av trafikken videre sør mot Svelgen og vil ha nytte av vegutbedringene Sjørdalen–Svelgen.
- I begge alternativene for plassering av bomstasjon sør for Svelgen vil lokaltrafikken fra den sørlige delen av halvøya, fra Kjelkenes til Indrehus som skal mot sør betale bompenger, men vil bare ha nytte av utbedringene mellom Indrehus og Haukå. På den annen side kan de kjøre gratis i tunnelen når de skal til kommunesenteret Svelgen, og det må sies å veie opp for de ulempene som gjelder trafikken fra dette området mot sør. Dette er dessuten en liten/marginal trafikkmengde. Begge alternativene for bompengepunkt sør for Svelgen vurderes som akseptable og gir ca samme bompeng grunnlag. Endelig valg kan derfor avklares på et senere tidspunkt, f.eks når bompengesøknad sendes.»

5.3 TAKST OG INNSPARING

Siv. ing. Helge Hopen AS har gjort vurderingar når det gjeld takstar på bompengestrekningane på kystvegen mellom Måløy og Florø.

I trafikk- og finansieringsanalysen (oktober 2010) uttaler firmaet følgjande:

«Takster på ferjesambandet Måløy–Rugsundøy:

	Andel tunge	Enkeltbillett		Brikke			Samlet inntekt pr. kjøp.
		andel	pris	andel	rabatt	pris	
Lette	90%	20%	80	80%	40%	48	49
Tunge	10%	20%	200	80%	40%	120	14
Snitt							63

«Takster på rv. 614, sør for Svelgen:

	Andel tunge	Enkeltbillett		Brikke			Samlet inntekt pr. kjøp.
		andel	pris	andel	rabatt	pris	
Lette	90%	20%	125	80%	40%	75	77
Tunge	10%	20%	313	80%	40%	188	21
Snitt							98

Som tabellen ovanfor viser, vil bompengesatsen for ein personbil med rabatt utgjere 48 kr på det nye ferjesambandet over Nordfjorden. I bompengestasjonen sør for Svelgen vil satsen for same type køyretøy vere 75 kr.

Gjennomsnittleg takst for alle køyretøy (inkl. store køyretøy og køyretøy utan brikke) vil vere resp. 63 kr og 98 kr. I vurderinga av kostnadene må ein ta omsyn til den store økonomiske nytten trafikantane elles vil ha av sambandet med sterkt redusert reisetid og lågare transportkostnader. I tabellen nedanfor blir dette illustrert i den nemnde analysen til siv. ing. Helge Hopen AS:

«En kalkyle av de privatøkonomiske innsparingene for trafikantene viser følgende nøkkeltall:

1. Måløy–Florø / Førde / E39	I dag		Ny veg		Innsparing	
	lette	tunge	lette	tunge	lette	tunge
Avstand (km)	154	154	100	100	54	54
Reisetid (km)	173	173	121	121	52	52
kr/km	2,1	6,3	2,1	6,3		
kr/min	3,3	6,7	3,3	6,7		
Transportkostnad (kr.)	906	2124	617	1437	289	687

2. Svelgen–Florø / Førde / E39	I dag		Ny veg		Innsparing	
	lette	tunge	lette	tunge	lette	tunge
Avstand (km)*	60	60	50,9	50,9	9	9
Reisetid (km)*	60	60	50	50	10	10
kr/km	2,1	6,3	2,1	6,3		
kr/min	3,3	6,7	3,3	6,7		
Transportkostnad (kr.)	328	778	275	654	53	124

Det er regnet på et snitt i avstand på 60 km fra Svelgen. »

Innsparingane blir samla knapt 300 kr for lette køyretøy og nesten 700 kr for tunge køyretøy på strekninga mellom Måløy og Florø.

5.4 KONKLUSJON FRÅ TRAFIKK- OG FINANSIERINGSANALYSEN

I analysen frå siv. ing. Helge Hopen AS blir det avslutningsvis gitt ein del vurderingar av finansieringsopplegget:

«Visjonen med det nye sambandet Måløy–Svelgen–Florø, som er kostnadsberegnet til ca.1 mrd. kr., er å utvikle et integrert bolig- og arbeidsmarked langs kysten som kan gi grunnlag for bedre tilgang på kvalifisert arbeidskraft og på sikt medvirke til å bygge opp en slagkraftig vekstregion på kysten.

For å bidra til en rask realisering av prosjektet er det lagt til grunn en målsetting om 50% egenfinansiering ved hjelp av bompenger. For å oppnå dette er det lagt opp til to innkrevingspunkt; på det nye ferje-sambandet over Ytre Nordfjord og i et snitt sør for Svelgen. Det er lagt til grunn takster som er på et øvre anbefalt nivå, men som står i rimelig forhold til trafikantenes transportøkonomiske innsparinger og (mangel på) alternative vegvalg.

50% bompengefinansiering kan oppnås innenfor ordinær nedbetalingstid på 15 år med en gjennomsnittlig rente på 5,0% i løpet av nedbetalingstiden. Dette er et lavere rentenivå enn det myndighetene anbefaler i finansieringskalkylene og forutsetter at selskapet som skal drive frem prosjektet kan oppnå en slik låneavtale eller garantier som gir dette rentenivået.

Dersom dette ikke oppnås vil selskapet måtte søke om forlenget nedbetalingstid/ bompengeperiode. Dette vil trolig ikke dreie seg om mer enn ca. 1–3 års forlenget bompengeperiode, dvs. ca. 16–17 års samlet bompengeperiode.

Følsomhetsanalysen viser at finansieringsplanen er robust i forhold til evt. svikt i forventet trafikkgrunnlag. Prosjektet vil kunne nedbetales på under 20 år selv med svak trafikkutvikling (alt. lav) og et høyt rentenivå (6,5%).»

Trafikk- og finansieringsanalysen skal vere nøktern. Erfaringar frå andre vegutløysingsprosjekt tilseier at det er svært sannsynleg at trafikkveksten som eit slikt samband vil utløyse, er vesentleg høgare enn det konservative anslaget som er lagt til grunn under utarbeidinga av dette materialet.

Det er ikkje teke omsyn til mogleg bruk av prosjektfinsiering eller offentleg og privat samarbeid (OPS). Heller ikkje er den statlege rentekompensasjonsordninga for transporttiltak vurdert, eit opplegg som fylkeskommunane kan gjere seg nytte av for å redusere kostnadene i utbyggingsprosjekt.

Finansieringsanalysen som her blir lagt fram, er robust, og den gir eit svært godt grunnlag for å arbeide vidare med eit heilskapleg finansieringsopplegg.

