

«Fjordvegen» Rv13 Motorveg eller turistveg?

Innlegg ved Edmund H. Utne
Årskonferanse I/S Fjordvegen, 17. juni 2014



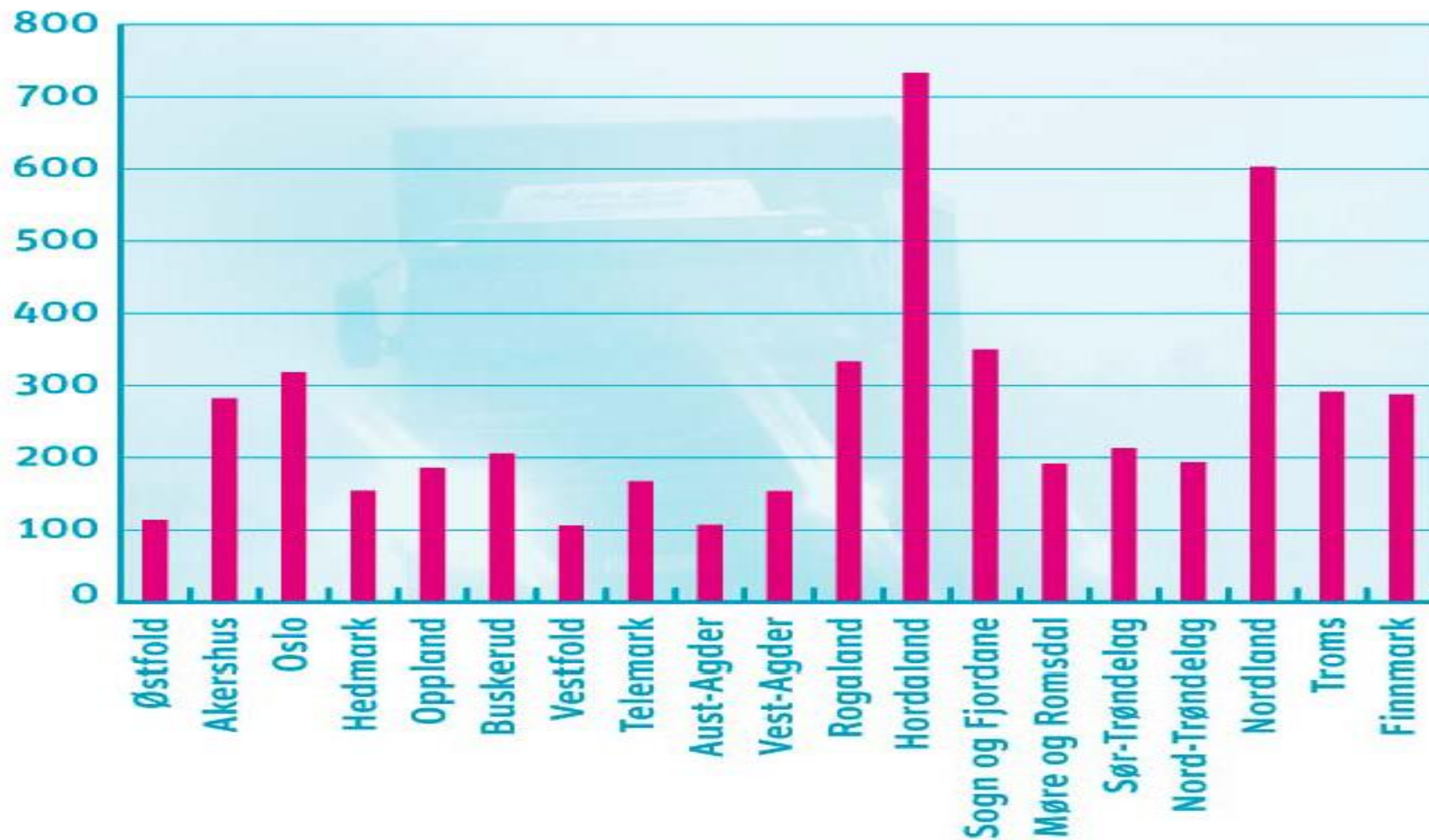
Regjeringa si målsetjing:
«Å ha eit topp moderne
hovudvegnett innan 20 år»



Korleis prioritere?

Forfallet langs stamvegane (2007)

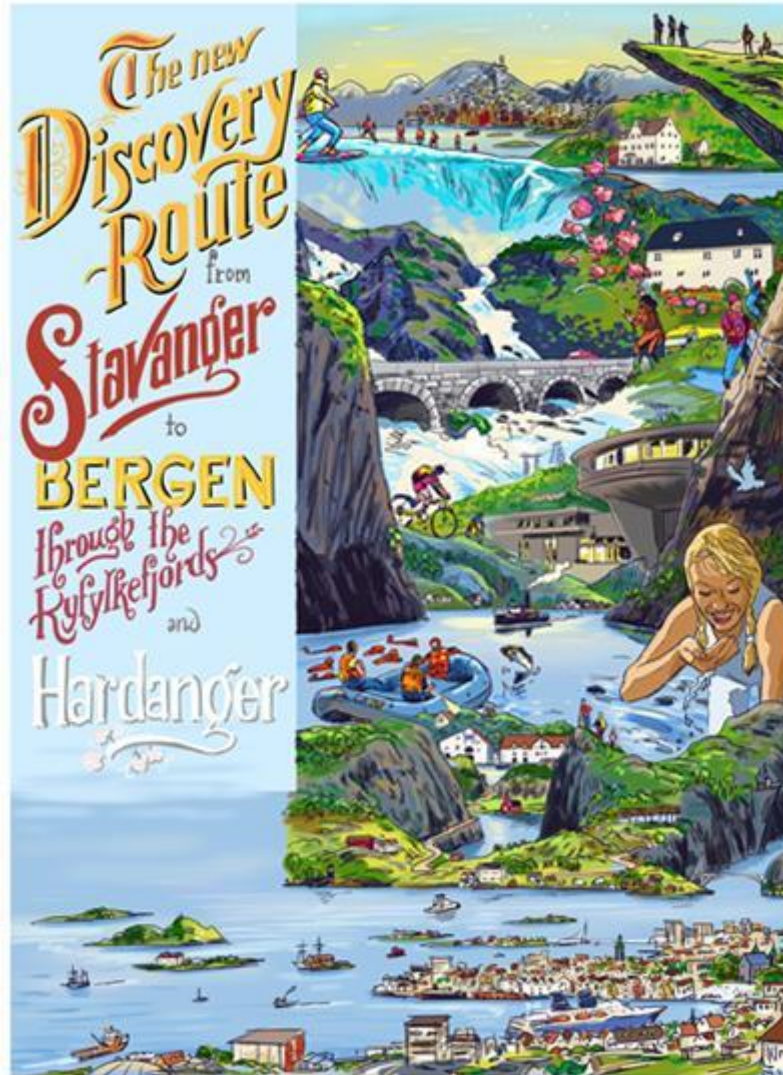
Mill. kr



Opplevingar langs vegen



Discovery Route



I øyeblikk fri for tungtransport og annen motgående trafikk, drømmer vi oss bort og nyter E39 gjennom Rogaland.

E39 er fantastisk. Som turistvei.



Dag W. Grundseth
Fotograf

Sveinung Berg Bentzrød
Journalist

Aftenposten kjører E39

INNENRIKS

Kanskje kan denne utskjulte strekningen på sikt også bli en turistvei.

De vakre steingjerdene. Sauene som beiter fredelig på grønne gressflekker. Vannet som glitrer i Boknafjorden. Og de erktypiske rogalandske, lyse grå steinformasjonene.

Det er Vestlandet på sitt vakreste og E39 på sitt mest betagende.

Disse øyeblikkene er imidlertid så sørgelig få. Og korte. For E39 er ingen turistvei. Det er, som vi umiddelbart kan konstatere der vi har startet vår ekspedisjon langs dagens E39, en hovedferdselsåre, og tatt trafikken i 2014 i betraktning, er den sørgelig underdimensjonert.

Det er to ting å si om dette så helt avgjørende veistykket gjennom Rogaland:

Det var mye verre før. Det tok adskillig flere timer å kjøre mellom landets nest- og fjerde største by enn det gjør i dag. Mange sier at var startetappe (se kart) kanskje



Vatnaland, Bokn, nord for Stavanger. Blir det vakrere langs en norsk europavei enn dette?

er den beste, på vei mot E39s endepunkt ved Klett utenfor Trondheim.

Det er her ved Trondheim det skal skje mest i årene som kommer. I Rogaland er allerede svært store – og vedtatte – E39-prosjekter i gang.

– På tide å få fikset veien

Som ved John Åreskjolds arbeidsplass på Tasta nord i Stavanger. Der over 30.000 biler i dag dundrer forbi på det som er og blir en landevei. Men der de aller fleste av dem skal flyttes ut på ny hovedvei, på jordet langt bak butikken.

Åreskjold, daglig leder hos Dekk Butikken AS og nabo gjennom en årrekke til E39, sier det slik:

– Det er på tide de får fikset det!

Og som på Sogn nord for Stavanger, på vei mot fergeleiet ved Mortavika, der vi skal over Boknafjorden. Der står en bomstasjon

med flotte buer som er fredet, og som om ikke så altfor lenge skal få det riktig så fredelig.

Men kan dagens E39, ikke minst gjennom Rogaland, bli en ny turistvei?

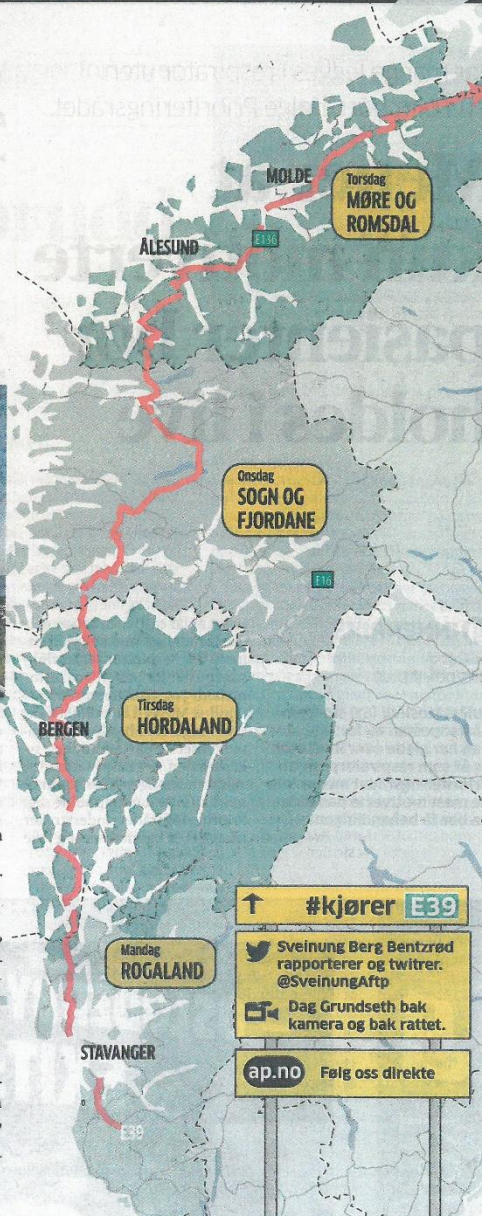
– Den har et kjempepotensial. Det forstår vi, sier Olav Elleveset, sjef for E39-prosjektet i Veivesenet.

– Hva når fergene forsvinner?

– Dette har vi ikke rukket å tenke på. Vi har foreløpig ikke innledet noe samarbeid med Turistforeningen. Men det bør komme. Uansett om fergene forsvinner vil folk ha god tilgang til disse vakre delene av Norge, sier Elleveset. Så da drømmer vi litt videre, her vi har kjørt ut av veien for dagen og bare hører susingen fra den, på avstand:

Gamle E39, en superpopulær turistvei en gang ut på 2030-tallet.

sveinung.bentzrod@aftenposten.no



↑ #kjører E39

Sveinung Berg Bentzrød
rapporterer og twitrer.
@SveinungAftp

Dag Grundseth bak
kamera og bak rattet.

ap.no Følg oss direkte

Det heter at tid er penger. Skal man tro regnemestrene for fergefri E39, gjelder ordtaket aller mest på Vestlandet.

Derfor vil ny vei bli en gullgruve



Dag W. Grundseth
Fotograf

Sveinung Berg Bentzrød
Journalist

Aftenposten kjører E39

INNENRIKS

– Dette er et gigantomani-prosjekt som bør skrinlegges så fort som mulig, sier Lars Haltbrekken i Naturvernforbundet.

Han vil i stedet bruke pengene på trafikksikkerhetstiltak – mellom fergestrekningene på Vestlandet.

150 milliarder. Det er hva fergefri E39 Kristiansand-Trondheim skal koste. Kan summen over hodet forsvares?

Bl har spesielt sett på effekten av E39 mellom Bergen og Stavanger. Med flotte ord i bagasjen som «næringsklyngeeffekter, konkurranse, samarbeid, komplementaritet, arbeidsmobilitet, dynamikk, verdiskaping og attraktivitet for en region» har de kommet til følgende svimlende konklusjon:

Fergefri forbindelse Bergen-Stavanger «indikerer årlige gevinster i spennet mellom 30 og 100 mrd. kroner.

Agderforskning har funnet ut at utbetalinger til uføretrygd



Nesten 15 millioner tonn gods fraktes til og fra Vestlandet, i året. Da er ikke varene som går mellom fylkene her, tatt med. Her fra dagens E39 gjennom Sogn og Fjordane.

kan gå ned med mellom 485 millioner og 1,5 mrd., for regionene Haugesund-Stavanger, Ålesund-Molde og Mandalsregionen-Kristiansand.

Fordi muligheten for å finne en jobb som passer hver enkelt vil være langt bedre, med fergefri E39.

Men blir dette bare lek med tall? – Nei, hevder prosjektsjef Olav Ellevset i Veivesenet.

– Og det er faktisk ikke tallene vi har i dag som er de mest interessante. Vi jakter nå på mekanismene man hittil ikke har klart å sette tall på. E39 vil bli en stor såkalt gamechanger, slik Storebælt-forbindelsen Malmø-København ble det, hevder han.

– På E39 går det i dag flere vognvogt enn på alle fjellovergangene mellom øst og vest tilsammen. Mange som skal fra Nordmøre til Stavanger med varer kjører via Oslo. Det samme gjør privatbilister. E39 vil endre kjøremøn-

steret for hele Sør-Norge, sier Ellevset.

Men er mer trafikk i seg selv et gode?

Overhodet ikke, mener Lars Haltbrekken i Naturvernforbundet:

– Dette er et gigantomani-prosjekt som bør skrinlegges så fort som mulig. Fergeløs E39 vil bare gi økte utslipp og økt forurensning. Det er i strid med alle miljømål, sier Haltbrekken.

– Bruk sjøveien
– Hvordan tenker du at varene skal fraktes?

– «Riksvei 1» sjøveien, bør brukes mye mer. Og tog der er mulig.

– Bør ikke arbeidsmarkedene utvides?

– Det er ikke et mål at folk skal bo lengst mulig fra arbeidsplassen. Det gir bare mer trafikk, sier Haltbrekken.

sveinung.bentzrod@aftenposten.no



Fokus - Påverknad - Samhald

SYSLA

NYHETER FRA
NÆRINGENE LANGS GULLKYSTEN



OLJE OG ENERGI

FORNYBAR

MARITIM

HAVBRUK

MENINGER



Velkommen til Sysla

Bergens Tidende og Stavanger Aftenblad spisser deknningen av de viktigste vestlandsnæringene, og lager nettstedet sysla.no



Pressemeldinger

- > Bergen Group skal vedlikeholde redningsfartøy
- > Nye kontrakter til Seana Industrier
- > Nor Lines nybygg sjosatt ved verftet

Mest lest

- * Førde
- * Gaular
- * Balestrand
- * Vik
- * Voss
- * Granvin
- * Ulvik
- * Eidfjord
- * Ullensvang
- * Odda
- * Sauda
- * Suldal
- * Hjelmeland
- * Strand
- * Forsand
- * Sandnes

