



Representantforslag 60 S

(2012–2013)

fra stortingsrepresentantene Jan-Henrik Fredriksen, Øyvind Korsberg, Kenneth Svendsen, Åge Starheim, Arne Sortevik og Bård Hoksrud

Dokument 8:60 S (2012–2013)

Representantforslag fra stortingsrepresentantene Jan-Henrik Fredriksen, Øyvind Korsberg, Kenneth Svendsen, Åge Starheim, Arne Sortevik og Bård Hoksrud om konsekvensutredning av kystriksveiene i Finnmark, Troms, Nordland og Sogn og Fjordane

Til Stortinget

Bakgrunn

Både Vestlandet og Nord-Norge har store uutnyttede muligheter for verdiskaping og næringsutvikling innen energi, reiseliv, industri og primærnæringer. Landsdelene sliter imidlertid med store avstander og infrastrukturutfordringer. E6 knytter Nord-Norge til resten av Norge, og er den viktigste veien i hele regionen. Store deler av veinettet i Sogn og Fjordane og Nord-Norge ble imidlertid opprinnelig bygget for å frakte fisk og andre verdier til resten av landet, og er tilsvarende dårlig tilpasset turisme, verdiskaping og handel innad i landsdelen. Felles for prosjektene er at de vil stå for en foretting av ulike kompetansemiljøer som vil kunne styrke bosetting og utvikling gjennom økt aktivitet og næringsproduksjon. Avstandsulampen som er stor i distriktene vil bli betydelig redusert og vil styrke næringslivet.

Finnmark

En tverrpolitisk gruppe i Finnmark arbeider for å etablere en kystriksvei i Finnmark, med bygging av 20 km vei mellom Vardø og Båtsfjord, bro over Tana ved Rustefjelbma, ferje over Porsangerfjorden, bro fra Strømsnes til Seiland og gratisferje over til Sørøysund, 30 km vei på Sørøya og 3 km med tunnel mellom Alta og Kvalsund. De fire personene som står

bak selskapet Kystriksveien i Finnmark AS, er tidligere ordfører Frank Bakke-Jensen i Båtsfjord, leder av Båtsfjord Arbeiderparti Geir Knutsen, leder av Båtsfjord Senterparti Arne Olav Wahl og leder av Tana Venstre Børre Steinar Børresen. Kystriksveien er imidlertid ingen ny idé, da det finnes en plan fra så langt tilbake som 1939. Dersom kystriksveien blir en realitet, vil avstandene internt i Finnmark bli betydelig kortere. Ifølge avisen Finnmarken 4. mai 2009 vil veistrekningen Hasvik–Hammerfest bli redusert fra 282 km og 1,5t ferje, til 42 km og 0,5t ferje. Veistrekningen Hammerfest–Båtsfjord blir redusert fra 462 km til 399 km. Det mangler i dag en tunnel mellom Kvalsund og Alta etter kysten. Båtsfjord–Vardø blir redusert fra 270 km til 85 km. En kystriksvei vil også kunne spille en viktig rolle med tanke på oljevernberedskap langs kysten.

Representanter fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti fremmet i forbindelse med Stortingets behandling av Nasjonal transportplan 2010–2019 (St.meld. nr. 16 (2008-2009)) et felles forslag om å utrede kystriksvei i Finnmark i Innst. S. nr. 300 (2008–2009). Dette forslaget ble gjentatt i forbindelse med statsbudsjettet for 2010, jf. Innst. 13 S (2009–2010). Stortingsgruppene til Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet har stemt imot forslagene, både ved votering 11. juni 2009 og ved votering 10. desember 2009.

Troms

I likhet med i Finnmark går mange av veiene i Troms langt inne i landet. Dette er effektivt med tanke på eksport, men bidrar i liten grad til samhandling innad i fylket. Det bør også kunne være et potensial for mer turisme for en kystriksvei i Troms som følger følgende rute:

– Tjeldsund bru, rv. 825 til Gratangsbøtn

- Gratangsbotn – E6
- E6 - Fossbakken
- Rv. 84 til Tennevoll
- Rv. 84 til Sørreisa
- Rv. 86 til Finnsnes
- Rv. 862 Finnsnes til Botnhamn
- Ferje til Brennsholmen (i dag sommerrute)
- Rv. 862 til Kvaløysletta
- Rv. 863 til Hansnes eller Reinøya når denne er klar
- Ferje til Nordnes ved Skjervøy
- Rv. 866 Skjervøy til E6 ved Langslett (rett sør for Storslett)

Nordland

Kystriksvei gjennom Nordland starter ved Asphaug i Nord-Trøndelag til Lødingen ved Bodø. En videreføring av fv. 17 (rv. 17) videre til Troms, vil følge rv. 80 til Bodø, videre til Kjerringøy på fv. 834, derfra må det etableres ny ferje til Steigen (ca. 30 min). (Steigen har ytret ønske om kommunesammenslåing hvis man får en videreføring av ny rv. 17.) Derfra følger ny rv. 17 fv. 835 til E6 ved Tømmernes. Derfra følges E6 til fv. 81 til Skutvik med ferje til Svolvær. Videre følges E10 til Fiskebøl, med ferje over til Melbu, for så å følge E85 til Sortland og følge E82 til Andenes og ferje over til fv. 86 Gryllefjord i Troms.

De eneste direkte investeringer som må gjøres, er bygging av ferjeleie i Kjerringøy og Steigen, og at det settes inn ferje på strekningen, samt at det må gjøres en del utbedringer på enkelte strekninger som i Kjerringøy og Steigen. En sammenhengende fv. 17/rv. 17 vil gi en mer effektiv transportløsning i store deler av midtre og nordlige Nordland, med store muligheter for ekspansjon i reiselivet og fortetting av landsdelen.

Sogn og Fjordane

Kystveien Måløy–Florø åpner for en visjon om et sammenhengende bo- og arbeidsmarked for 45 000-50 000 mennesker i kommunene Selje, Vågsøy, Eid, Bremanger, Flora, Naustdal og Førde. Ved en realisering av prosjektet blir det maksimalt 45 minutters reisetid mellom de ulike sentrene i regionen. Samfunnsanalyser viser at et nytt samband er nøkkelen til å oppnå folkevekst og utnytte et stort utnyttet potensial for næringsutvikling og vekst på kysten av Sogn og Fjordane. Det pekes på tre konkrete veiltak på fv. 614 i Flora, Bremanger og Vågsøy.

Det vises til følgende konkrete tiltak: Svelgen–Grov som innbefatter tunnel Svelgen–Indrehus, opprusting Indrehus, kryss mot Botnane og utbedringer nær Haukål. Videre kort ferjekryssing over Nordfjorden inkludert tilførselsveier og Svelgen–Sørdalen.

Forslag

På denne bakgrunn fremmes følgende

f o r s l a g :

I

Stortinget ber regjeringen utrede kystriksvei i Finnmark.

II

Stortinget ber regjeringen utrede kystriksvei i Troms.

III

Stortinget ber regjeringen utrede kystriksvei i Nordland.

IV

Stortinget ber regjeringen utrede kystriksvei i Sogn og Fjordane.

22. mars 2013