

Sogn regionråd og Sogndal kommune inviterer kommunane til regionsenterkonferanse 19. oktober. I forkant av konferansen publiserer Sogn Avis i samarbeid med Høgskulen Sogn og Fjordane ein serie på fire kronikkar.

Dette er den fjerde.

Samferdsla i Midtre Sogn – nytenking må til

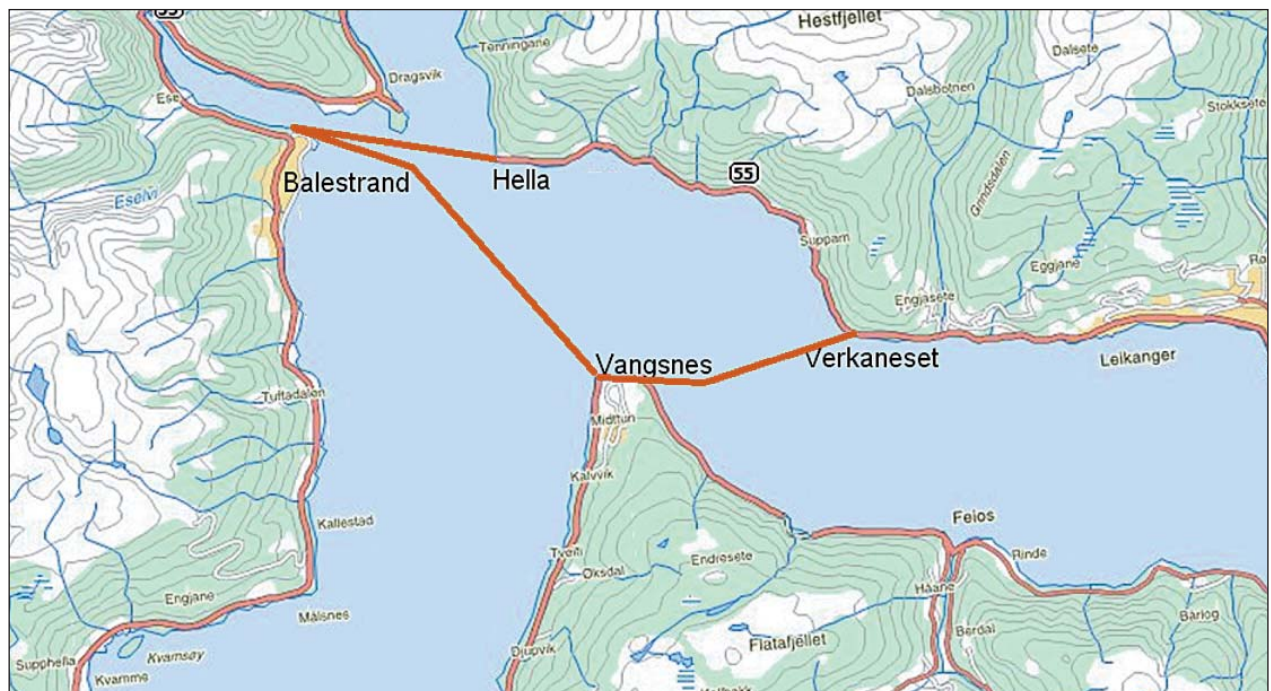
INNLEIING OG AVGRENSING.

Temaet samferdsle engasjerer dei fleste. Det er heller ikkje noko rart, sidan samferdsletilbodet i ein region er grunnlaget for all annan aktivitet for kvar enkelt av oss både i arbeid og fritid livet igjennom.

Nedanfor vil eg ta føre meg kva slags standardauke som etter mitt syn er påkravd i kommunane Leikanger, Vik og Balestrand. Endringar i det såkalla Balestrand-avsnittet vil då stå sentralt. Berlin-muren heldt stand i vel 28 år. No har ferjemønstret i Balestrand-avsnittet vore uendra i 54 år, heilt sidan ferjekaien i Dragsvik vart opna i 1956, så det skulle vera på tide å tenkja nytt. I endringsframlegget mitt vil eg halda meg til kjend teknologi, som kan omsetjast til radikale endringar på kort sikt innanfor ei overkommeleg kostnads- og tidsramme.

VANGSNES-VERKANESSET. Så godt som alle som tek ferja Vangnes-Hella, skal til Leikanger eller lengre aust. Det er difor meiningslaust å frakta trafikantane nordvestover til Hella når dei egentleg skal mot aust/nord-aust. Her vil Verkaneset vera ein naturleg landingsplass på nordsida av fjorden. Ferjekaien vil her liggja ca. 8 km nærare Leikanger enn Hella. Ei omlegging av ferjestrekninga Vangnes-Hella til Vangnes-Verkaneset vil altså korta ned køyredistansen med 8 km for bilistane, samtidig som ferjeturen ikkje blir lengre enn i dag. Ein tur mellom kommunane Vik og Leikanger/Sogndal vil då bli makelegare - og ikkje minst sikrere for trafikantane. I følgje offentleg statistikk er ei riksvegferje blant dei sikraste transportmidla i Norge.

VANGSNES-BALESTRAND. I dag går denne trafikken via både Hella og Dragsvik med unntak av nokre direkteavgangar Vangnes-Dragsvik. Ferjeturen tek 30-40 minuttar. Når du kjem til Dragsvik har du framleis 9 km att med bil rundt Esefjorden. Det er innlysande at det må vera langt betre for trafikantane å «detta inn» i Balestrand sentrum enn å koma til «ingenmannslandet» Dragsvik. Den innsparte køyredistansen vert på 9 km for dei fleste av trafikantane (med unntak for dei som skal i retning Gaularfjellet). **HELLA-BALESTRAND.** Argumentet for denne strekninga vert mykje den same som for Vangnes-Balestrand, nemleg ei direkte rute frå utgangspunktet til sentrum. Ferjetida vil her bli 5-6 min. lengre enn Hella-Dragsvik, men det er ubetydeleg når trafik-



antane samtidig sparar 9 km køyring og kjem rett inn i Balestrand sentrum. Særleg for produksjonsbedriftene i Høyanger med leveransar austover må dette opplevast som ei stor forbetring.

NØDVENDIGE VEGUTBETRINGERAR.

Vegstrekninga Leikanger-Hella er svingete og med fleire ganske smale parti. Det er presserande å gjera noko med denne strekninga. I staden for å venta på midlar til ei 100 % opprusting, kan det vera fornuftig først å utvida vegbana på dei verste plassane og samtidig byggja midtdelar der det er uunn-gåeleg at vegprofilen ut frå topografi-en har ganske skarpe svingar. Her må det vera fornuftig å utbetra og sikra vegen på same måte som ein er i gang med på riksveg 7 gjennom Hallingdal. Vangnes-Vik er eit kapittel for seg. Her er den siste strekninga på om lag 1,5 km like før Vik sentrum noko av det dårlegaste som finst på riksvegane i fylket. Det er gledeleg å sjå at planarbeidet for første del av denne strekninga er starta opp, takka vera godt arbeid av Vik kommune og ei aksjonsnemnd. Skal utbetringa tilfredsstillast dagens standardkrav, må det nok også byggjast tunnel i tillegg til ei utviding av delar av strekninga.

KOSTNAD OG FINANSIERING. Kostnadene vil i denne samanhengen berre bli grove overslag

som ei rettesnor. For ferjekaiene kan vi rekna med 35-50 mill. kroner for kvar, inkludert oppstillingsplass. Vegutbetringane vil vera avhengige av kor omfattande ein går til verks, men 150-200 mill. kroner må ein nok opp i for å få ei god forbetring. Dette inneber at heile omlegginga som eg har omtala ovanfor, kan gjerast for 250-300 mill. kroner. Til samanlikning kosta Stedjebertunnelen og Fatlatunnelen vel 400 mill. kroner til saman. Her er det mest aktuelt med finansiering over offentlege budsjett pga. at trafikkgrunnlaget er ganske lite. Bompengar bør berre nyttast der det er stor trafikk, slik at prisen pr. passering blir låg. Eg vil likevel gjera eit unntak for finansieringa av dei nye ferjekaiene. Her kan bompengane takast inn samtidig med ferjebillettene, slik at innkrevjingskostnadene vert tilnærma lik null. Dessutan betalar trafikantane for ei forbetring som er innlysande, samtidig som ferjeturen i seg sjølv er avslappande og inneber null drivstofforbruk og slitasje på køyretøyet. For å få ei mest mogeleg rettferdig fordeling av byrdene mellom generasjonane, bør avdragstida på bompengelånet vera like lang som den økonomiske levetida på ferjekaiene (ca. 30-40 år). Dette dreg òg i retning av ein låg bompengesats pr. ferjetur, noko som aukar betalingsviljen.

AVSLUTNING. Dei tiltaka som eg har føreslege ovanfor, kan gjennomførast stegvis på ganske kort tid, slik at dei som lever og bur i

denne regionen i dag kan få oppleva ein skikkeleg standardauke i levande live. Kvar etappe kan gjennomførast innanfor ei kostnadsramme på nokre titals millionar kroner. Pengane som skal til, kjem med andre ord til rask bruksnytte. Dette er noko anna enn milliardprosjekt, der den første krona ikkje kjem til bruksnytte før den siste krona er brukt etter ei byggetid på kanskje 5-6 år!

På same tid gir dei føreslegne tiltaka visjonen om nye sambindingsveggar, slik som tunnelane gjennom Sognefjellet og Vikafjellet, eit konkret innhald. Når det gjeld Vikafjellstunnelen, har denne langt meir å seia for regionen Midtre Sogn enn mange synest å vera klare over. Dei komande åra vil det skje store forbetringar på Bergensbana med mellom anna dobbeltspor gjennom Ulriken og oppgradering av Vossebana og Voss stasjon. I tillegg vert flytilbodet på Flesland stadig forbetra. Dessutan er Hardangerbrua planlagt opna i 2013.

Alt dette gjer at det å koma til Voss/Hardanger og Bergen på ein enkel og makeleg måte heile året vil bli viktigare, ikkje berre for innbyggjarane i Vik, men òg for dei som bur i Balestrand og Leikanger. Då må først ferjetilbodet og dei vegutbetringane som eg har føreslege, realiserast. Dette vil gjera det lettare å omsetja visjonen om Vikafjellstunnelen til konkret handling.

Betre kommunikasjonar i Midtre Sogn kan også gje opphav til nye kommuneinndelingar til beste for innbyggjarane. Eg vil avslutta med å sitera Willy Brandt: «Lat det som høyrer saman, veksa saman.»

Om forfattaren:
Sverre Høgheim er førsteamanuensis ved Avdeling for økonomi, leiging og reiseliv, Høgskulen i Sogn og Fjordane



Sverre Høgheim
KRONIKK