

Emne:	Statusmøte om Nasjonal transportplan 2022-33 - Møtereferat frå tre møte om hhv. Vossabanen/E16 Arna-Voss (k5), E39 og Sotrasambandet
	Vossebanen/E16 Arna-Voss (K5) Anne Gine Hestetun, HFK Atle Kvamme, Bergen Næringsråd Terje Søviknes, HFK Jon Askeland, HFK Pål Kårbø, HFK Torill Klinker, HFK Matti Torgersen, HFK Kjartan Hove, SVV Roald Aandahl, Bergen kommune Ricard Thaule, Bergen kommune Per Nordø, Norges Miljøvernforbund Helge Eidsnes, SVV Liv Røssland, NAF Hans Erik Ringkjøb, Voss kommune Gunnar Søderholm, SVV Hilde Magnusson, Forum nye Bergensbanen Eirik Haga, Vaksdal kommune Hans-Egil Larsen, Bane Nor Oddvar Jansen, Vossaløysinga
Til stades:	E39 Anne Gine Hestetun, HFK Atle Kvamme, Bergen Næringsråd Terje Søviknes, Os kommune/HFK Jon Askeland, Radøy kommune/HFK Pål Kårbø, HFK Torill Klinker, HFK Matti Torgersen, HFK Kjartan Hove, SVV Roald Aandahl, Bergen kommune Ricard Thaule, Bergen kommune Per Nordø, Norges Miljøvernforbund Helge Eidsnes, SVV Liv Røssland, NAF Rasmus Laupsa Rasmussen, HFK Odd Harald Hovland, Bømlo kommune Wenche Tistlevold, Fitjar kommune Ruth Eriksen, Sveio kommune Anne-Grete Sandtorv, Stord Næringsråd Kåre Martin Kleppe, Tysnes kommune Atle Kvåle, Fusa kommune Karstein Totland, Masfjorden kommune

	Rune Heradstveit, Regionrådet Nordhordland Baste Tveito, Nordhordland næringsråd Øyvind Halleraker, Hordfast AS Signe Eikenes, SVV Sotrasambandet Atle Kvamme, Bergen næringsråd Terje Søviknes, HFK Anne Gine Hestetun, HFK Jon Askeland, HFK Pål Kårbø, HFK Torill Klinker, HFK Matti Torgersen, HFK Kjartan Hove, SVV Roald Aandahl, Bergen kommune Marianne Bjørøy, Fjell kommune Espen Hammersland, SVV Helge Eidsnes, SVV Tom Georg Indrevik, Gode sirklar AS Rasmus Laupsa Rasmussen, HFK	
Forfall:		Sak: 2018/10651-12
Møtetid:	1. april 2019	Møtestad: Radisson Bryggen hotell

Dette referatet er skrivne som eit felles referat frå tre statusmøte om Nasjonal transportplan. Møta hadde ein felles struktur, der fylkesordførar innleia om bakgrunn for møta, og SVV ved Helge Eidsnes og Kjartan Hove orienterte om endringar i NTP-prosessen. Vidare orienterte ein representant for SVV om status for dei einiskilde prosjekta.

Bakgrunn for møta

Fylkesordførar kalla inn til møta grunna at arbeidet med NTP 2022-33 er i gong. Det er viktig å posisjonere oss for den kommande NTP-rulleringa, og å involvere ulike interessentar i fylket med siktemål om at vi står fram som mest mogleg einheitleg og koordinerte i dette arbeidet. I førre runde vart partane i Hordaland samde om å særleg prioritere tre prosjekt i tillegg til byvekstavtale som vart prioriterte i førre runde av NTP for perioden 2018-29. Dette vart E39 Hordfast og E39/E16 Ringveg aust, E16 og jernbane Arna-Voss samt Rv555 Sotrasambandet.

NTP-prosessen

NTP-prosessen er endra sidan sist. Samferdselsdepartementet har overteke styringa av NTP-prosessen, og det vil ikkje lenger lagast eit fagleg grunnlagsdokument av samferdselsetatane. I staden vil samferdselsetatane gje faglege innspel etter bestilling frå departementet. Samferdselsdepartementet har ambisjon om å lage ein meir overordna Nasjonal transportplan. Det er stor vekt på samfunnsøkonomisk nytte og stor vekt på kostnadsreduksjonar. Sentrale tema ser ut til å bli mobilitet, digitalisering og det grønne skiftet.

Førebels er det ikkje laga ein detaljert framdriftsplan for NTP-prosessen. Førebels veit vi at SVV skal ha ferdig riksvegutgreiinga til mai 2019, og det blir utført ei rekkje oppdrag for departementet med frist 1. oktober 2019. Etter dette startar arbeidet med stortingsmeldinga om NTP 2022-33. Denne skal etter planen leggast fram seint i 2020. Stortinget sin handsaming av meldinga skal skje i løpet av våren 2021. Etatane utarbeider handlingsprogram for sin verksemd i løpet av 2021.

Departementet har oppretta ei politisk kontaktgruppe der fylkeskommunane, KS, dei store byane og sametinget deltek. Det har vore eit møte i gruppa. Fylkesordførar refererte frå første møte. Fylkeskommunane og dei store byane har blitt utfordra i første fase til å gje tilbakemelding om hovudutfordringar, med frist 10. mai. Sak om dette vert handsama i Miljø- og samferdselsutvalet 10. april og i fylkesutvalet 2. mai. Det er ikkje bedt om prioritering av einskildtiltak i denne fasen.

Det vart drøfta om ein skal halde fast ved desse prioriteringane eller gjere endringar i desse når det gjeld store prosjekt. Dei fleste vart samde om å halde på desse prioriteringane. Det vart ein diskusjon om ein må prioritere mellom desse sambanda. Det vart i hovudsak semje om at ein må halde på prioriteringa av desse sambanda, samstundes som vi må nok ta stilling til prioriteringsrekkefølge. Norges Miljøvernforbund ønskjer ikkje å prioritere E39 Hordfast, men heller basere på utvida ferjeløysing.

Fylkesordførar har fått ein del henvendingar på kvifor ikkje E134 har eiga møte. Det kan bli aktuelt seinare, og E134 Haukelitunnelane er også viktige. Det vart ei drøfting om ein bør be om KVV for «armen» mellom Bergen og E134.

Andre sentrale innspel i forhold til utfordringar er finansiering av byvektstavgattar, rassikring, vedlikehaldsetterslepet på fylkesvegar samt midlar knytt til det grøne skiftet.

Anne-Gine Hestetun understreka at ein skal ta med synspunkta vidare i arbeidet med NTP-prosessen Ho ønskjer at SVV utarbeidar eit faktaark der det framdrift for dei ulike prosjekta kjem fram.

E16 og Jernbane Arna-Voss (K5)

Gunnar Sørderholm, SVV, orienterte. Arbeidet med statleg reguleringsplan for strekninga Arna-Stanghelle pågår. Det er lagt opp til å byggje veg og jernbane samstundes grunna felles rømmingssystem. Handtering av overskotsmasser er eit viktig tema.

Planutkast skal etter planen liggje føre til desember 2019, med offentleg høyring til medio 2020. Det er Kommunal og moderniseringsdepartementet som skal vedta planen, truleg i 2020/21. Etter dette skal det gjennom KS2 vurdering før vedtak i Stortinget. Det kan vere mogleg å starte i 2022, men det er avhengig av naudsynte planvedtak og finansiering gjennom NTP/bompengeproposisjon.

Det vert lagt stor vekt på kostnadsopptimalisering, og det vil liggje føre nye kostnadsoverslag i oktober/november 2019, samt i april/mai 2020.

Nokre synspunkt i møtet:

- Vi må forvente å ta stilling til hhv E39 og E16/Vossebana. Det er eit spørsmål om samfunnsnytte versus liv og helse.
- Trygg ferdsel er det viktigaste.
- Vi bør arbeide for å kunne få oppstart av kommunedelplanarbeid på strekninga Stanghelle-Voss. Det bør starte med kommunedelplan for å få tilstrekkeleg tid til planlegging. Det er behov kontinuerleg planlegging og utbygging.
- Det blir gjennomført nokre rassikringstiltak på E16 i påvente av ny veg.
- Bergensbanen strekninga Arna- Stanghelle er ikkje fullfinansiert i gjeldande NTP, det må sikrast i den komande NTPen
- E16 sentral for to av aust-vest-sambanda.
- Bergensbanen er eit nasjonalt prosjekt som er viktig både for reiseliv og godstransport. Det må også sjåast på som ein intercity- strekning
- Prosjektet viktig for reiseliv i indre delar av fylket.

- Det vart ein diskusjon om ein skal støtte planane om lyntog, men det var semje i møtet om at ikkje ha dette som ein konkurrent til Bergensbanen. Arna – Voss og Romeriksbanen vil bidra betydeleg til reduksjon i reisetida.

E39

Signe Eikenes, SVV, orienterte. Forslag til kommunedelplan vart sendt på høyring 1. gong november 2016, og det vart ei tilleggshøyring av nye brualternativ med ilandføring på Gulholmane på Os-sida mars 2018. Utkast til kommunedelplan for E39 Hordfast er nyleg sendt til Kommunal- og moderniseringsdepartementet for vedtak. To konsulentgrupper jobbar nå vidare med dei to austre alternativa til Gulholmane på Os-sida, den eine med endeforankra flytebru og den andre med sideforankra. Avklaring av kva for alternativ som skal takast hausten 2019. Det skal utarbeidast reguleringsplanar for tiltaket i løpet av perioden 2019-2021. Etter det vert det KS2 før vedtak kan gjerast av Stortinget. Etter det kan det kome kontrahering og bygging. Det ligg inne 19 mrd kr. i andre del av NTP 2018-29, kostnad er rekna til 35 mrd kr, men det vert arbeid med å redusere kostnadene.

Planprogram for E16/E39 Arna–Vågsbotn–Klauvaneset (del av Ringveg øst) er sendt over til Bergen kommune for vedtak om utsending til offentlig høyring. Det er føreslått 6 trasealternativ via Blindheimsdalen og 4 via Eikås. For alle alternativa er det føreslått kryss ved endepunkta, i nord Tellevik like ved Nordhordlandsbrua, og i sør i Arna ved Asko. Målet er å setje av i NTP 2018-29 er det for perioden 2024-29 avsett 4,5 mrd kr for strekninga Arna-Vågsbotn, og 0,3 mrd kr for Vågsbotn-Klauvaneset (totalkostnad 0,3 mrd kr). Strekninga planleggjast samla, men det er fleksibilitet med omsyn til utbyggingsrekkefølge. Prosjektet har som mål å få vedteke kommunedelplan i løpet av 2020. Mogleg byggestart kan vere i 2025.

Planarbeid for delstrekninga E39 Arna – Hop er ikkje påbegynt.

Planprogram og silingsrapport for strekninga E39 Bokn-Stord er sendt over til Kommunal- og moderniseringsdepartementet for utlegging til offentlig høyring. Den omfattar ikkje ny Bømlafjordtunnel.

Nokre synspunkt i møtet:

- Vi må få løyst strekninga Arna-Hop, elles vil E39 gå gjennom Bergen sentrum i lang tid frametter. Det blir ikkje ringveg før alle delstrekningane er bygde.
- Vi må spele inn E39 som ei strategisk satsing, ikkje ha fokus på einskildprosjekt
- Hordfast og ringveg aust kan vere aktuelt for Nye Veier
- Vågsbotn – Klauvaneset må kome før Arna-Vågsbotn først.
- Hordfast er gigantisk gjøkunge, det må setjast inn hyppigare ferjer.
- Det blei vist til godsanalysen for Vestlandet.
- Vi må ikkje velje bort eigne prosjekt, men heller heie på kvarandre.

Rv555 Sotrasambandet

Prosjektleder Espen Hammersland orienterte. RV555 vart vedteke av Stortinget 15. mai 2018, og arbeidet med å førebu flytting av høgspenkablar har starta opp. Desse skal vere flytta innan 2020.

Sotrasambandet skal byggjast som eit OPS-prosjekt. Det inneberer at Statens vegvesen inngår ei avtale der OPS-leverandøren får totalansvar for å prosjektere, bygge og finansiere prosjektet. Vidare å drifte og vedlikehalde ny Rv555 i 25 år. OPS-leverandøren får eit kontanttilskot på inntil 70 % av byggekostnad ved trafikkopning, og eit årleg vederlag i driftsperioden. Det er difor viktig å få ein ryddig og oversiktleg konkurranse for å sikre eit godt kontraktsforhold over mange år. Det har vore behov for å avklare ulike risikoelement i kontrakten, der kontraktsparten som er nærast/best til å handtere risiko er den som berer risikoen. Statens vegvesen vil komme tilbake med en revidert framdriftsplan for konkurransen før sommaren. Totalkostnad er sett til 17 mrd kr, av dette er 10,5 statlege midlar.

Situasjonen for Sotra-sambandet er noko ulikt frå dei andre prosjekta, ettersom denne er sikra finansiering i NTP og det er eit OPS-prosjekt. Det viktigaste er å sikre framdrift for prosjektet.

Det står igjen avklaring av utfylling i Storavatn der det er vurdert to utfyllingsløyningar, som har betydning for handtering av massar og grunnerv. Reguleringsplan er sendt over til Bergen kommune med tilråding om stor utfylling. I første fase er det særleg viktig å få avklart utfylling av Storavatnet. Om ikkje det blir full utfylling i vatnet, vil massar måtte transporterast til Ågotnes, noko som vil ha betydning for kostnader og risikodeling i prosjektet. Bergen kommune opplyste at dei skal snarleg leggje fram saka til politisk handsaming.

Det vart stilt spørsmål om kven som kan forskottere 10 mrd kr. Eidsnes opplyste om at det har vore stor interesse for prosjektet, og at det finst marknader for dette i Europa. Det vart uttrykt uro for store utanlandske kapitalkrefter og at det er ein stor prosessrisiko. SVV jobbar ut i frå at prosjektet er vedteke som OPS-prosjekt, og det er heller ikkje mogleg å dele opp prosjektet.

Det er behov for å følgje opp framdrifta i prosjektet vidare for å sikre rask gjennomføring.