

NASJONAL TRANSPORTPLAN 2018-29 (NTP)



FELLES INNSPELSDOKUMENT, HORDALAND

12. mai 2016



FORORD

Dei statlege transportetatane har lagt fram forslag til Nasjonal transportplan 2018 – 2029 (NTP), med frist for høyringsinnspel 1.juli 2016.

Fylkesordførar i Hordaland har teke initiativ til å etablere eit regionalt partnerskap for å samordne strategiske innspel til NTP frå Hordaland. Partnerskapet er Hordaland fylkeskommune, Bergen kommune, Bergen Næringsråd, NHO Hordaland og LO Hordaland.

Partnerskapet har fått utarbeidd dette innspelsdokumentet som felles grunnlag for høyringsinnspela frå den enkelte etat/organisasjon. Dokumentet inneheld først ein kort oppsummering av hovudinnretninga og dei viktigaste prioriteringane i NTP. Deretter vert det trekt fram viktige utfordringar og behov for vår region. Så vert det, basert på ei fagleg tilnærming, vurdert i kva grad NTP svarar på våre utfordringar og behov. Til slutt vert det tydeliggjort kva som er dei viktigaste, strategiske prioriteringane for vår region med framlegg til felles innspelspunkt frå partnerskapet.

Det er oppretta ei styringsgruppe som har leia arbeidet med Innspelsdokumentet, beståande av:

Fylkesordførar Anne Gine Hestetun
Byråid for byutvikling Anna Elisa Tryti, Bergen kommune
Næringspolitisk sjef Atle Kvamme, Bergen Næringsråd
Mona Røsvik Strømme, opposisjonsleiar Hordaland fylkesting
Regiondirektør Tom Knudsen, NHO Hordaland
Distriktssekretær Roger Pilskog, LO

Det praktiske arbeidet med innspelsdokumentet er leia av eit sekretariat med medlemmar frå Hordaland fylkeskommune, Bergen kommune og Bergen Næringsråd. Dokumentet er utarbeidd med bistand frå Sivilingeniør Helge Hopen i samarbeid med Sweco Norge AS på oppdrag frå Hordaland fylkeskommune.

Bergen, 12.5.2016

Innhald

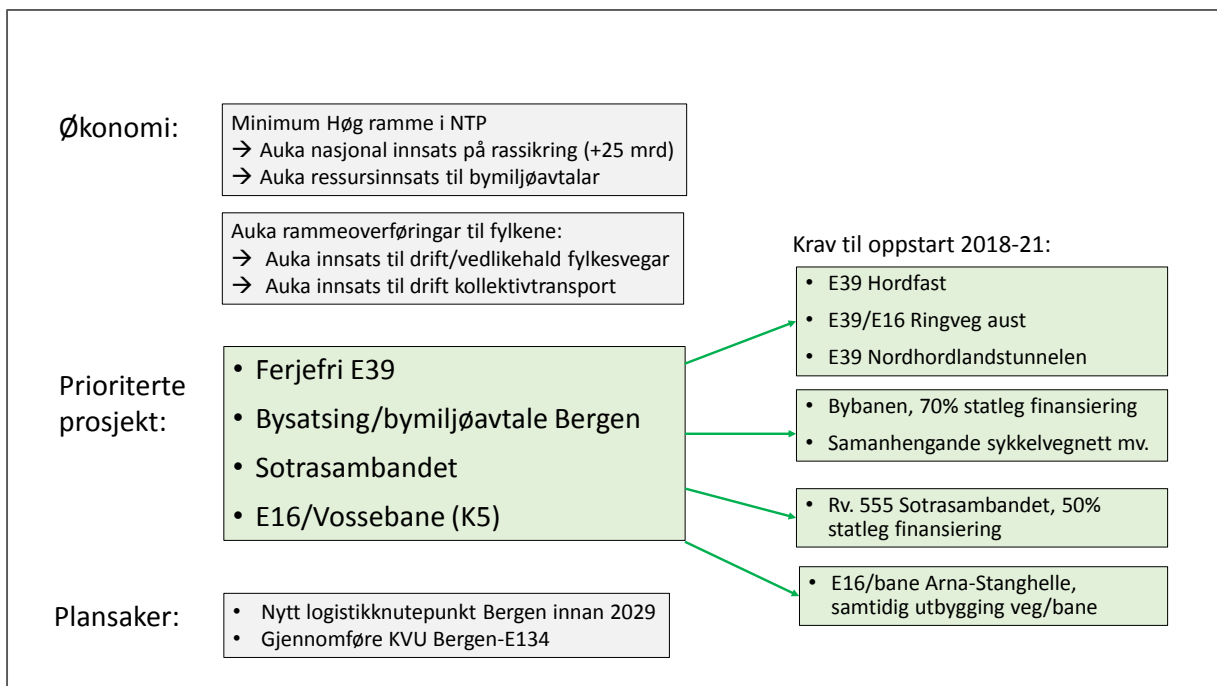
1. Samandrag.....	4
2. Kort om grunnlagsdokumentet	5
Hovudutfordringar og overordna mål	5
Økonomiske rammer	5
Strategiar og satsingsområde	6
Drift og vedlikehald	6
Bysatsing/bymiljøavtalar	7
Investeringar i transportkorridorane (veg, jernbane og kyst).....	7
Strekningvisse investeringar - prosjektoversikt, Hordaland.....	8
Samfunnsøkonomisk lønsemd – nye vegprosjekt	10
Ferjefri E39	10
3. Utfordringar og behov – Hordaland	12
Bymiljø og klima	12
Regionbygging og verdiskaping	15
Transporttryggleik og beredskap	16
Samanhengar mellom utfordringsområda	17
4. Svarar NTP på utfordringane i Hordaland?	18
5. Framlegg til felles prioriteringar	21
Økonomi og overordna prioritering	21
Prioriterte prosjekt	22
Andre viktige prioriteringar	23

1. Samandrag

Punktvis vurdering av Nasjonal transportplan 2018-29 opp mot utfordringar og behov i Hordaland:

- Minimum Høg ramme naudsynt for å møte utfordringane
- Utfordringar mellom ulike målområde, men planen har god retning mot heilskaplege løysingar
- NTP svarar godt på utfordringane og underbygger god avkastning av å investere i vest
- Positivt at etterslep på vedlikehald skal takast inn, må også gjelde fylkesvegnettet
- Ferjefri E39 vert følgt opp, men sein byggjestart for viktige prosjekt, mellom anna Hordfast
- Positivt med bysatsing i Bergen, men behov for meir midlar for å dekkje investeringsbehovet
- Positivt at staten skal bidra meir til drift av kollektivnettet i byane, behovet for midlar er stort
- Positivt med viktige veg- og jernbanetiltak som bundne prosjekt, mellom anna E16 Arna-Stanghelle
- Avgjerande med parallell utbygging veg/bane Arna-Voss
- Positivt at Sotrasambandet er inne tidleg i planperioden, viktig med høg statleg finansieringsandel
- Positivt at utbygging av E134 er inne, men ikkje oppstart før 2024-29
- Uheldig at E39 Eikefet-Romarheim, E39 Heiane-Ådland og Rv. 13 Vikafjellet ikkje er prioritert
- Ikkje nok midlar til rassikring, særleg på fylkesvegnettet

Styringsgruppa tilrår følgjande hovudprioriteringar:



Andre viktige prosjekt som må prioriterast for gjennomføring i planperioden 2018-29:

- Rv. 13 Vikafjellet
- E134 Seljestad-Røldal-Vågslid
- E39 Eikefet – Romarheim
- E39 Heiane – Ådland
- E16 Voss- Sogn og Fjordane grense

Når det gjeld vegsambanda aust-vest vil ein kome tilbake til spørsmål om prioritering av enkeltprosjekt etter KVV-arbeidet er fullført.

2. Kort om grunnlagsdokumentet

Hovudutfordringar og overordna mål

Grunnlagsdokumentet for NTP 2018-29 peikar på auka globalisering og internasjonalisering samt vekst i transportbehovet som hovudutfordringar for samferdselspolitikken. God mobilitet og effektive transporter er viktige element for velferd og økonomisk vekst, og transportnettets skal vidareutviklast for å oppnå større kapasitet og meir effektive transportløyningar.

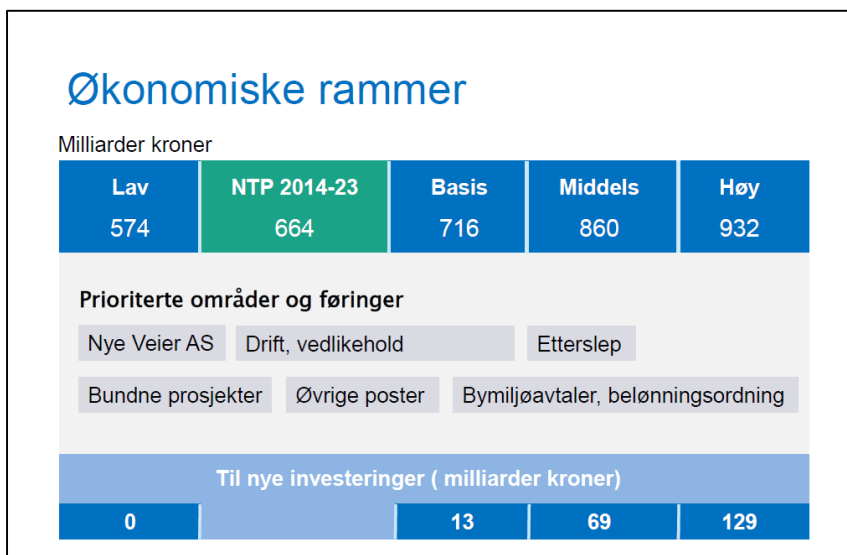
Samtidig med dette skal klimagassutsleppa frå transportsektoren reduserast i tråd med det internasjonale klimaforliket. Paris-avtalen frå 2015 er den første rettsleg bindande klimaavtala med reell global deltaking. I NTP er det lagt til grunn ein klimastrategi der målsettinga er å halvere klimagassutsleppa frå transportsektoren. Dei viktigaste tiltaksområda er insentiv for null- og lavutsleppkøyrety, biodrivstoff, nullvekst for persontransport med bil i byane og gods frå veg til sjø/bane.

Utvikling av dei største byområda har fått særskilt plass i den nye transportplanen. Den sterke veksten i byområda gir utfordringar for transportsystemet. Det er behov for god framkomst og mobilitet, samstundes som ein skal ivareta gode miljøkvalitetar og redusere klimagassutslepp. Handtering av utfordringane skal skje gjennom bymiljøavtalar.

Det overordna målet for transportpolitikken er å utvikle: «*et transportsystem som er sikkert, fremmer verdiskaping og bidrar til omstilling til lavutslippssamfunnet*».

Økonomiske rammer

I grunnlagsdokumentet vert det operert med ei samla økonomisk ramme for alle transportetatane. Planperioden er utvida frå 10 til 12 år. Dei alternative økonomiske rammene for hele perioden 2018-29 er som følgjer:



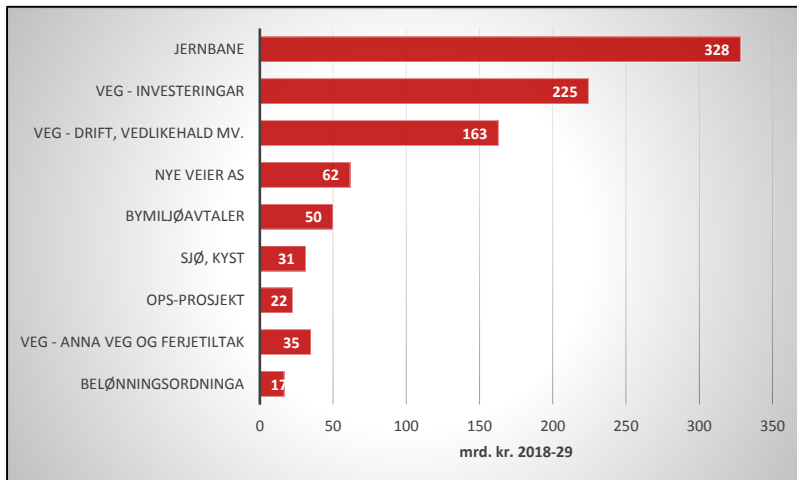
Figur 1. Forenkla oversikt over økonomiske rammer, bindingar og handlingsrom for nye investeringar i transportkorridorane.

Høgaste rammenivå tilsvarar 40% auke i forhold til ramma for NTP 2014-23.

I Lav, Basis og Middels ramme vert det ingenting eller svært lite igjen til nye investeringsprosjekt.

Figuren syner at det er sett av store midlar til prioriterte område og føringar, mellom anna bundne prosjekt (prosjekt som er starta opp eller rekna som bindingar mellom anna på grunn av krav til oppgradering som følgje av tunnelsikkerhetsforskrifta).

Fordeling av midlar på ulike postar er for Høg ramme som følgjer:



Figur 2. Fordeling av samla økonomisk ramme (Høg ramme) på ulike budsjettpostar.

Oversikten syner mellom anna at ca. 35% av ramma går til jernbane (investeringar og vedlikehald).

Om lag 17% av ramma går til drift og vedlikehald av vegnettet.

Nye veginvesteringar får ca.

37% av ramma (inkl. Nye Veier AS, OPS, rassikring etc.). Vidare er det sett av ca. 65,5 mrd. kr. til bymiljøavtalar (inkl. belønningsordninga) for dei 9 største byområda (7% av samla ramme). I middels og høg ramme kan imidlertid ikkje den auka satsinga i byane gjennomførast fullt ut dei første fire åra som følgje av bindingar som ligg i andre investeringar.

Strategiar og satsingsområde

Planen peikar på mellom anna følgjande strategiske prioriteringar:

- Halvering av klimagassutsleppa frå transportsektoren i tråd med internasjonale avtalar.
- Ta betre vare på eksisterande infrastruktur, ta igjen etterslepet i perioden (drift og vedlikehald)
- Satsing på byområda gjennom bymiljøavtalar med mellom anna 50% statleg finansiering av Bybanen i Bergen og sykkelekspressveggar med 100% statleg finansiering.
- Utvikle eit moderne vegnett, prioritere gjennomgåande samband som bind saman landsdelar.
- Utvikle eit framtidretta jernbanenett for miljøvennleg persontransport og gods på bane.

I tillegg er det ein rekkje andre tiltaksområde innanfor dei enkelte transportsektorane, samt innan drift og vedlikehald, ITS, samfunnstryggleik, beredskap mv. I planen er det trekt fram ein del særskilte satsingsområde knytt til utbygging av transportnettet. Dei største nasjonale satsingane er:

- Intercityutbygging i Oslo-området innan 2030
- Ferjefri E39 innan 20 år
- Bymiljøavtalar/bysatsing

I tillegg til desse, store prosjekta er det lagt opp til fleire andre satsingsområde, mellom anna overføring av godstransport frå veg til sjø og bane, tiltak for å auke transporttryggleiken i tråd med nullvisjonen ,nytt utbyggingssselskap for realisering av nye, samanhengande vegprosjekt (Nye Veier AS), Intelligente Transportsystemer (ITS) og Offentleg- og private samarbeidsprosjekt (OPS).

Drift og vedlikehald

Transportetatane legg til grunn at optimal ivaretaking av infrastruktur gjennom drift og vedlikehald må ha prioritet før investeringar. Transportetatane tilrår ei omfattande satsing på drift, vedlikehald og fornying i planperioden. Satsinga vil medføre at eksisterande vedlikehaldsetterslep vert fjerna og at det ikkje vert bygd opp nytt etterslep.

Bysatsing/bymiljøavtaler

Bysatsing/bymiljøavtaler handlar både om miljø og klima, men også å utvikle velfungerande transportsystem med god mobilitet. Transportetatane sitt mål om nullvekst for persontransporten er relatert både til overordna klimamål og lokale bymiljømål. Bysatsinga og nullvekstmålet skal løysast gjennom investeringar og tiltak innanfor bymiljøavtaler. I omtale av prioriteringane i Bergensområdet vert det mellom anna tilrådd følgjande satsingar:

- Vidare utbygging av Bybanen i alle rammenivå, 50% statleg finansiering
- Utvikling av stamlinjer i korridorane mellom Bergen og regionsentra
- Utvikling av jernbanen mot Arna
- Styrking av framkomst for ekspressbussar og matebussar til banenettet
- Utbygging av hovudruter for sykkel, mellom anna ekspress-sykelveg Rådal-sentrum

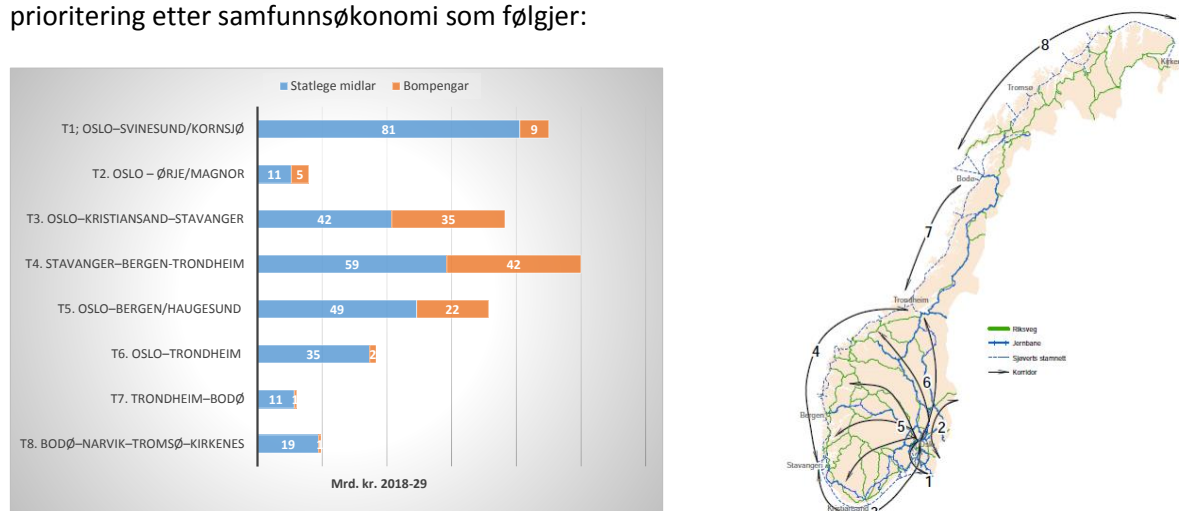
Det er lagt opp til bruk av ulike trafikkregulerande verkemiddel for å prioritere kollektiv, gange og sykkel, samt langsiktig areal- og transportplanlegging som byggjer opp under nullvekstmålet. I NTP er det understreka at behovet for auka innsats til drift av kollektivtransporten i byane er aukande og at dette i framtida skal handterast via rammeoverføringane til fylkeskommunane.

Investeringar i transportkorridorane (veg, jernbane og kyst)

NTP-dokumentet syner ulike prosjektporteføljor ved alternativ totalramme og alternative prioriteringskriterier. Transportetatane legg til grunn at ressursbruken skal baserast på samfunnsøkonomiske analyser. Når det gjeld strekningsvise prosjekt for veg, bane og kyst i dei 8 transportkorridorane er det vist prosjektportefølje i 12-årsperioden ved to ulike prioriteringskriterier/rangeringar:

- 1) Samfunnsøkonomi (netto nytte pr. budsjettkrone)
- 2) Samfunnsøkonomi, samfunnsikkerheit, og sammenhengande standard og utbygging.

Prioritering av nye prosjekt basert på samfunnsøkonomi er konkret og matematisk rekna ut (NN/B). Kriteria for prioriteringsmetode 2 er ikkje definert i NTP-dokumentet. Det er ikkje lagt opp til at ein skal «velje» prioriteringsmetode. Dei ulike porteføljane er laga for å vise konsekvensar ved alternative prioriteringar. Fordelinga av investeringar i transportkorridorane er for Høg ramme og prioritering etter samfunnsøkonomi som følgjer:



Figur 3. Fordeling av statlege investeringar og bompengainvesteringar på transportkorridorane, høg ramme.

Strekingsvise investeringar - prosjektoversikt, Hordaland

Tabell 1. Bundne prosjekt, Hordaland

Bundne prosjekt 2018-29, Hordaland	Statlege midlar (mill.kr.)	Oppstart
Jernbane		
Vossebanen, plattformforlengelse	280	2018-21
Jernbane, Arna-Bergen	2 890	Bygging pågår
Bolstadøyri kryssningsspor	110	2018-21
Veg		
E39 Sveгатjörn-Rådal	3 580	Bygging pågår
E16 Stanghelle – Arna (K5)	3 500	2018-21
Rv.555 Sotrasambandet (OPS)	100	2018-21
Mindre prosjekt, refusjon etc.	90	
Kyst		
Nordre innseiling Bergen	133	2018-21
Sum bundne	10 683	

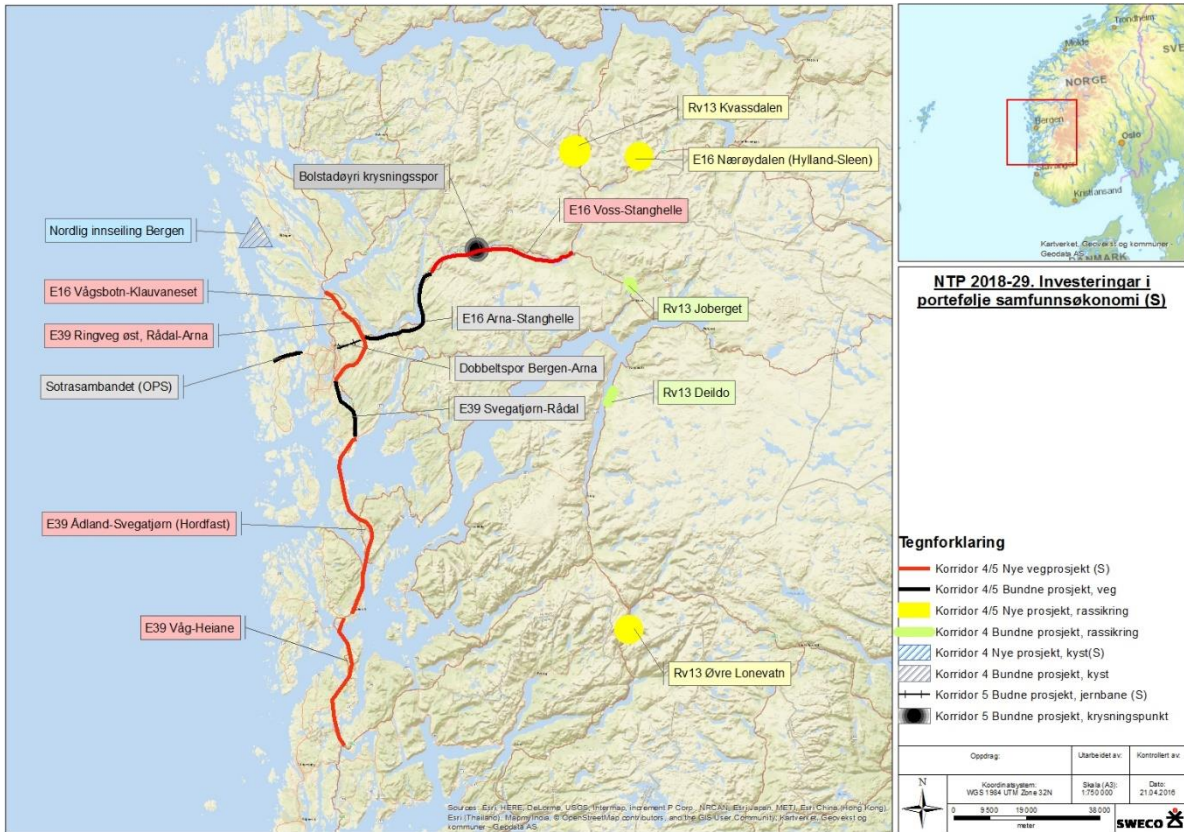
Tabell 2. Nye prosjekt, Hordaland, høg ramme

Nye prosjekt 2018-29, Hordaland	Statlege midlar (mill.kr.)		Oppstart
	Samfunnsøkonomi (S)	Samfunnsøkonomi Samfunnssikkerheit/Beredskap Samanhengande utbygging (SBS)	
Porteføljepøringsipp			Ved porteføljje sammfunnsøkonomi Samfunnssikkerheit/Beredskap Samanhengande utbygging (SBS)
Jernbane			
R2027 Vossebanen	1 090	1 090	2018-21
Jernbane, Godstiltak	1 750	750	2018-21
Dobbeltspor Arna-Stanghelle (K5)		9 300	2018-21
Dobbeltspor Stanghelle-Voss (K5)			
Veg			
E39 Våg-Heiane	6 600		
E39 Ådland-Sveगतjörn	25 000	21 000	2024-29
E39 Ringveg øst, Rådal-Arna	4 200		
E16 Ringveg øst, Arna-Vågsbotn	1 900	1 900	2024-29
E39 Vågsbotn-Nordhordlandsbrua	1 600		
E16 Voss-Stanghelle (K5)	1 700		
E134 Røldal-Seljestad		3 500	2022-23
E134 Vågslid - Røldal		2 400	2024-29
Rv. 13 Joberget	40	40	2018-21
Rv. 13 Deildo (rassikring)	60	60	2018-21
Rv. 13 Kvassdalen (rassikring)	460	460	2024-29
Rv. 13 Øvre Lonevatn (rassikring)	120	120	2024-29
Kyst			
Bømlo fiskerihavn		166	2018-21
SUM nye prosjekt	44 520	40 786	
Sum bundne + nye prosjekt	55 203	51 469	

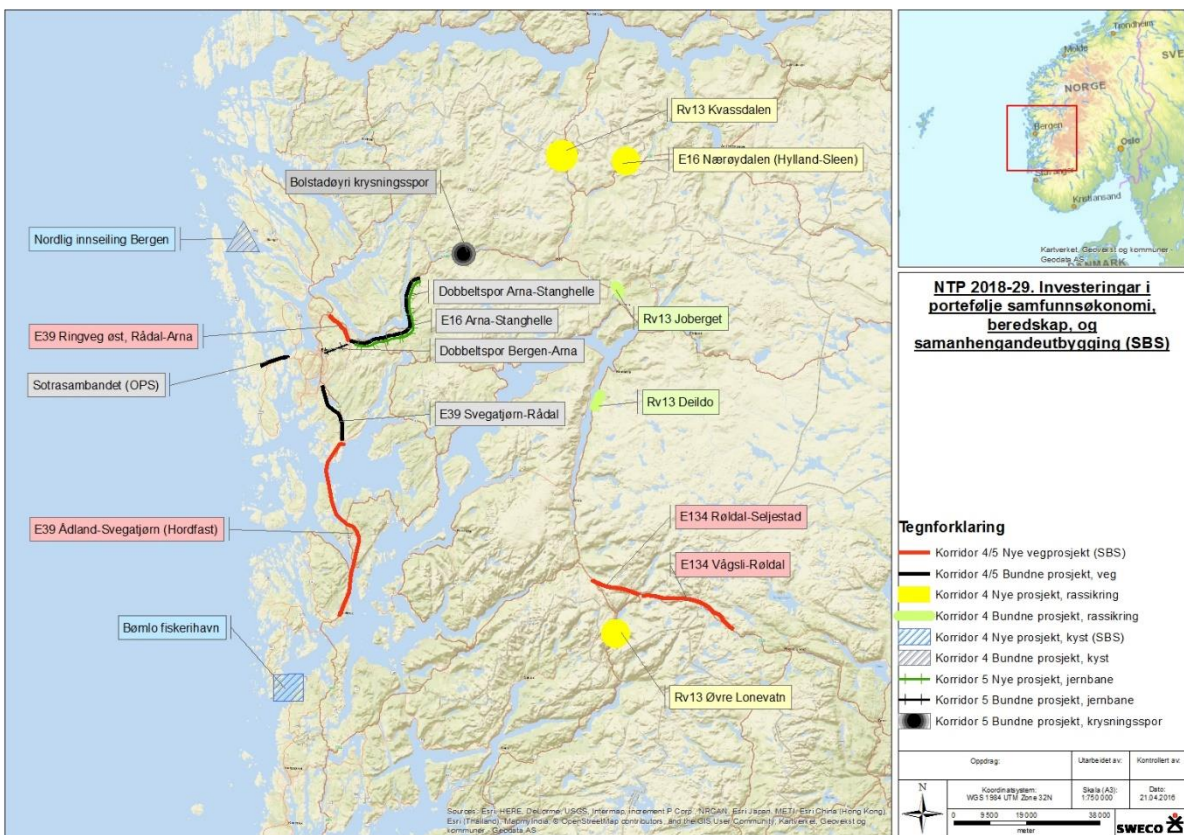
Bundne prosjekt i Hordaland utløyer om lag 10,7 mrd kr. i statlege investeringar. I tillegg kjem statleg finansiering av Sotrasambandet gjennom OPS-ordninga.

Dersom ein legg til grunn samfunnsøkonomi som prioriteringskriterium vil Hordaland få tilført ca. 45 mrd. kr. i perioden 2018-29 til utbygging av nye veg- og jernbaneprosjekt. Mange prosjekt langs E39 vil bli realisert, men dei fleste er lagt inn i siste del av planperioden.

Dei to prosjektporteføljane er vist på kart på neste side.



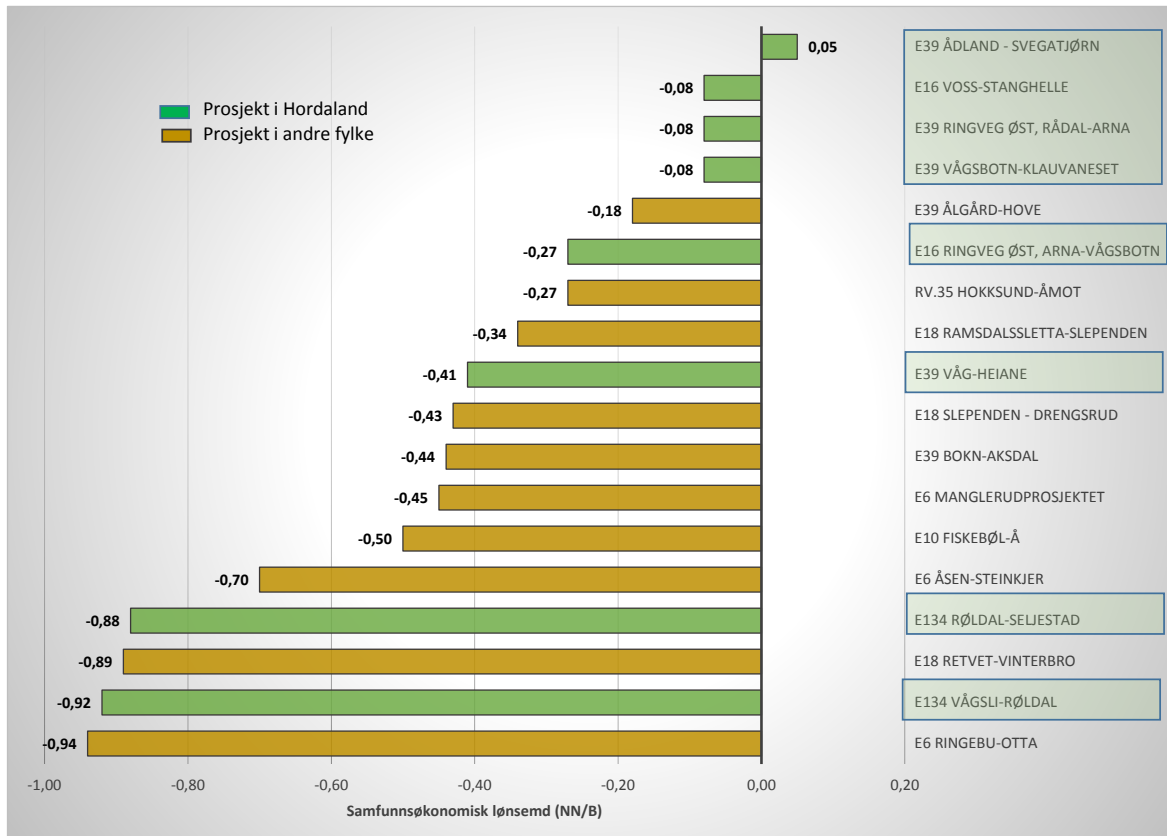
Figur 4. NTP 2018-29. Prosjektportefølje Hordaland ved rangering etter samfunnsøkonomi.



Figur 5. Figur 2. NTP 2018-29. Prosjektportefølje Hordaland ved rangering etter samfunnsøkonomi, samfunnsikkerheit og samanhengande utbygging.

Samfunnsøkonomisk lønsemd – nye vegprosjekt

Ser vi på nye vegprosjekt i NTP over 3,0 mrd (Høg ramme, utanom bundne investeringar) er Hordfast det mest lønsamme prosjektet på landsbasis. Hordfast er det einaste prosjektet blant dei 18 største prosjekta som er samfunnsøkonomisk lønsam (positiv netto nytte). Dette er basert på tradisjonell utrekningsmetode. Meirnytte knytt til regionforstørring kjem i tillegg.



Figur 6. Dei 18 største, nye vegprosjekta i NTP 2018-29 (anleggskostnad over 3,0 mrd.), rangert etter samfunnsøkonomisk lønsemd (netto nytte pr. budsjettkrone, NN/B). Prosjekta i Hordaland er markert med grøn farge.

5 av dei 6 mest lønsame, nye vegprosjekta i NTP over 3 mrd. kr. er i Hordaland:

- E39 Ådland-Svegatjørn (Hordfast)
- E39 Vågsbotn – Klauvaneset (Nyborgtunnelen)
- E16 Voss-Stanghelle
- E39 Ringveg aust Rådal-Arna
- E16 Ringveg aust Arna-Vågsbotn

Oversikten syner at AS Norge får mest samfunnsnytte igjen ved å investere tungt på Vestlandet og spesielt Hordaland.

Ferjefri E39

Utviklinga av E39 på Vestlandet, spesielt aksene Bergen-Stavanger, er viktigaste verkemiddel for regionbygging og verdiskaping. I St. Meld. nr. 26, Nasjonal Transportplan 2014-23 er ambisjonen om ein utbetra og ferjefri E39 omtala slik:

«Regjeringen legger i utgangspunktet til grunn at videre planlegging skal ta sikte på ferdigstilling av en ferjefri E39 i løpet av en tjuetårsperiode. Regjeringen vil ved senere NTP komme tilbake til hvordan ambisjonen skal følges opp.»

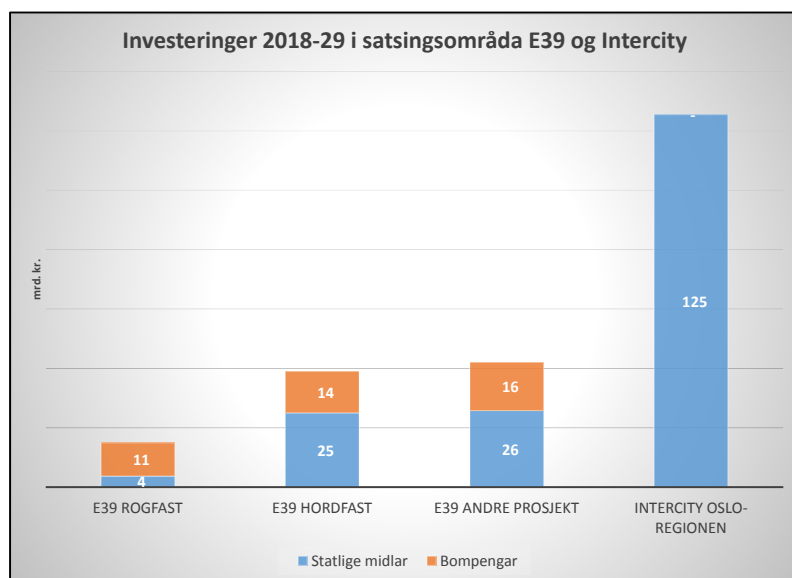
Stortinget slutta seg til ambisjonen om ein utbetra og ferjefri E39 i løpet av 20 år i samband med handsaminga av Nasjonal transportplan 2014–2023, jf. Innst. 450 S (2012–2013).

Det er utarbeidd eit eiga vedlegg til NTP som syner korleis ambisjonen om ferjefri og utbedra E39 på 20 år kan gjennomførast. Utgreiinga syner at det er teknisk mogleg å gjennomføre utbygginga på 20 år. Kostnadene er rekna til ca. 340 mrd. kr. og bompengepotensialet er grovt rekna til ca. 110 mrd. kr. Reisetida frå Kristiansand til Trondheim vert redusert til ca. 10,5 timer, nesten ei halvering av dagens reisetid.

Statens vegvesen har påvist god samfunnsnytte for fleire av delprosjekta langs E39. I tillegg er det sannsynleggjort stor meirnytte ved at ein utbetra og ferjefri E39 vil knytte saman store næringslivsregionar og bu-, arbeids- og servicemarknader. Ny E39 vil være eit fundament for vidare utvikling av næringslivet i Norges største område for verdiskaping og eksport.

Utbygging av vegnettet førar normalt til auke i trafikken som igjen medfører auka klimagassutslepp. For E39 er det ein skilnad. Her vil ny veg erstatte fleire ferjer som har store klimagassutslepp. I følgje Statens vegvesen sine eigne utrekningar vil utslepp med ein ny, ferjefri E39 over ein 40-årsperiode bli om lag like store som dei utsleppa vi får med fortsatt drift av dagens E39. Desse kalkylane inkluderer utslepp ved bygging, drift og vedlikehald av vegen, samt endra utslepp frå veg- fly og hurtigbåttrafikk.

Utbygginga av E39 og Intercity i Oslo-området er viktige, strategiske satsingar i nasjonal samanheng. I omtale av E39-prosjektet er det peika på «finansielle utfordringar». I NTP er Intercity-utbygginga definert som bundne prosjekt som følgje av tidlegare vedtak i NTP, og finansieringa er ikkje problematisert. Som illustrasjon kan vi stille saman dei statlege investeringar til dei to prosjekta; ikkje for å setje disse opp mot kvarandre, men for å illustrere skilnader i omfang og finansieringskjelder:



Figur 7. Statlege midlar og bompengar til E39 Kristiansand-Trondheim og Intercity i Oslo-området 2018-29, inkl. Ringeriksbanen og Oslo-navet. Investeringar i transportkorridorane, høg ramme og portefølje etter samfunnsøkonomi.

Samla statleg investering i dei nasjonale satsingsområda E39 og Intercity er ca. 180 mrd. i perioden 2018-29 (Høg ramme).

54 mrd. av desse (30%) går til E39, medan 125 mrd. (70%) går til Intercity.

3. utfordringar og behov – Hordaland

Bymiljø og klima

Veksten i byområda medfører utfordringar for transportsystemet. Det er behov for god framkomst og mobilitet, samstundes som ein må ta omsyn til overordna mål knytt til reduksjon av klimagassutslepp, luftkvalitet og god trafikktryggleik. Bergen er motoren for regional utvikling i Hordaland og det er viktig at byen er attraktiv for busetting og næringsutvikling. Da må transportsystemet fungere, og det må vere miljøkvaliteter som fremjar trivsel og helse.

Mål og verkemiddel

Det er klare, overordna mål om nullvekst i biltrafikken i byområda. Bergen ønsker å gå lenger enn nullvekstmålet og legg opp eit mål om 10% reduksjon av personbiltrafikken innanfor kommunegrensa. Samstundes er det viktig å ivareta god framkomst og mobilitet. For å oppnå dette er det behov for omfattande tiltak for å utvikle kollektivtransporttilbodet og leggje til rette for auka gåing og sykling. Omlegging av hovedvegssystemet i Bergen (ringveg aust mv.) kan medverke til å avlaste sentrumsområdet og gje betre plass til miljøvenlege transportmidlar. Det kan òg vere aktuelt med kostnadsnevjande vegtiltak i det sentrale byområdet for å avlaste den indre bykjernen for biltrafikk slik at attraktive og historiske byom kan prioriterast til gåande, syklende og kollektivtransport.

Finansieringsbehov

Som ein del av grunnlagsarbeidet til NTP er det utarbeidd grove kostnadskalkylar av investeringsbehovet i kollektiv- og sykkeltiltak mv. for å nå nullvekstmålet. Dette er en svært overordna og forenkla analyse som illustrerer eit behov for investeringar på om lag 35 mrd. kr. i Bergen fram mot 2030 (ekskl. driftstiltak og nye, større veginvesteringar).

Behovet for økonomiske midlar til finansiering av bysatsinga i Bergen må sjåast i lys av dei finansielle utfordringane med noverande bompengepakka. Bergensprogrammet har eit akkumulert gjeldsnivå på over 5 mrd. kroner som skal nedbetalast innan 2025. Dette er delvis resultat av ein statlig delfinansiering som har vore langt lågare enn føresett (15 % mot opphavleg fastsett 40 %).

Kollektivtransport

Eit viktig tiltak for å oppnå ønska utvikling i Bergensområdet er vidare utbygging av kollektivtransporttilbodet, i første rekkje Bybanen. Bybanen er ryggraden i kollektivtransportsystemet, og utbygginga sentrum – Nesttun – Lagunen har vært ein stor suksess.



Passasjertala har overgått alle prognosar og banen har vore ei avgjerande faktor for mange, store byutviklingsprosjekt langs bybanetraseen. Byggetrinn 3. til Flesland står ferdig i 2016. Vidare utbygging mot Fyllingsdalen og Åsane står for tur og vil krevje store økonomiske ressursar.

I tillegg til Bybanen, er det behov for ein ytterligere styrking av busstilbodet i Bergen. Det er både behov for å styrkje framkomst og å vidareutvikle tilbodet med matebussar og andre ruter som byggjer opp under stamlinetilbodet.

For å kunne tilby eit konkurransedyktig kollektivtilbod, er det også heilt avgjerande å styrkje drifta. For å nå måla om nullvekst i personbiltransporten, er det truleg behov for å doble dagens driftstilskot på ca. 400 mill. kroner per år til kollektivtransporten i løpet av NTP-perioden.

Sykling

Auka sykling er eit anna viktig satsingsområde. Bergen har fått utarbeidd ein sykkelstrategi fram mot 2019. Planen legg til grunn ei målsetting om 10% sykkelandel, mot ca. 3% i dag.



Utbygging av eit effektivt og attraktivt sykkelvegnett er svært ressurskrevjande og medfører utfordringar med arealbruk/plass, særleg i sentrumsnære område.

Det er behov for store økonomiske ressursar for å oppnå målsettinga om 10% sykkelandel, men dette vil vere lønsamme investeringar. Nytte/kostnadsanalysar syner svært høg samfunnsøkonomisk lønnsemd i å byggje ut samanhengande sykkelvegnett. Det er behov for både sykkelekspressvegar og tilrettelegging for sykkelbruk på korte reiser for alle brukargrupper.

Gåing

Bergen skal bli gåbyen. Ein skal leggje til rette for at gåing skal vere det naturlege førstevalet av transportmidlane.



Alle område skal planleggjast på dei gåande sine premisser. Bergen skal vidareutviklast som ein kompakt by med korte avstandar mellom funksjonar som legg til rette for gåing.

Utvikling av gåbyen Bergen er forankra både i forhold til bymiljø, helse og trivsel.

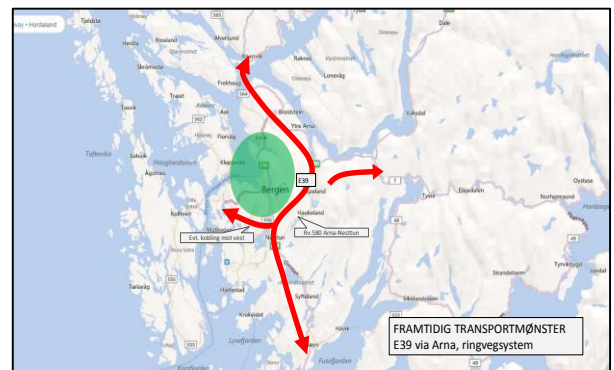
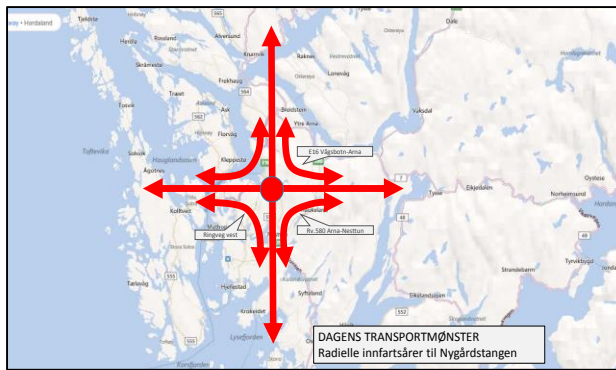
Tiltaksområda er mange, mellom anna utbygging av eit effektivt og attraktivt gangnett, inklusiv attraktive gater, byrom, møteplassar, snarvegar og gangtrasear til kollektivknutepunkt.

Ringvegar/omkøyringsvegar i Bergen

Utbygging av E39 vil skape auka trafikk inn mot Bergen. Dette vil kunne gje konflikt mellom mål om auka mobilitet langs E39 mellom byane og mål om nullvekst i byane. Dette kan handterast ved å føre hovudvegane utanom sentrum, samt legge til rette for sterk kollektivsatsing, både på eksisterande innfartsårer mot Bergen og på det gjennomgåande hovudvegnettet utanfor Bergen.

Bergensområdet har eit sårbart transportnett med få omkøyringsvegar/ringvegar som medfører utfordringar med å byggje ut kollektiv og gang/sykkeltilbodet i eksisterande transportkorridorar.

Utbygginga av E39/E16 på strekninga Rådal-Arna-Vågsbotn (ringveg aust) vil i den samanheng kunne avlaste sentrale delar av Bergen for gjennomgangstrafikk, og med dette betre rammevilkåra for prioritering av kollektiv- og gang/sykkeltiltak i transportkorridorane inn mot Bergen sentrum.



Figur 8. Prinsippkisse som illustrerer mogleg avlastning av sentrumsområdet i Berrgen ved å gå frå radielle innfartsårer til ringevegsystem ved hjelp av blant annet E39/E16 Ringveg aust.

Illustrasjonen viser at med radielle innfartsårar frå nord, sør, vest og aust (dersom Arnatunnel direkte til sentrum hadde vore etablert) vil både gjennomgåande trafikk nord-sør, aust-vest og diagonal trafikk bli trekt inn mot sentrum. Med ringveg aust via Arna vil fleire av desse gjennomgåande trafikkstraumane kunne leiast utanfor sentrumsområdet som dermed vert avlasta.

Behovet for omkøyingsveg utanom Bergen sentrum er òg forankra i beredskapssamanheng, mellom anna på dagar med høg luftforureining som krevjar særskilte restriksjonar på biltransport i sentrum.



For å få tilstrekkeleg areal og kapasitet til å kunne utvikle kollektivtransporten, sykkel og gange i den indre bykjernen er det behov for å avlaste sentrumsvegnettet for biltrafikk, særleg i aksen Bryggen-Torget. Løysingane for å oppnå dette er ikkje avklart, men det vil kunne bli naudsynt med både ytterlegare restriktive tiltak og nye kostnadskrevjande veg-/tunnelløysingar.

Logistikknutepunkt / godstransport

Bergen har i dag hamn og godsterminal lokalisert i sentrum. Desse funksjonane tar opp store, attraktive sentrumsareal og skapar stor tungtrafikk i sentrumsområdet. Det er behov for å flytte dei tunge logistikknutepunkta utanfor den indre bykjernen. Dette vil frigjere sentrumsareal til ny byutvikling, avlaste sentrum for tungtrafikk og vil kunne leggje grunnlaget for ei meir effektiv handtering av godsstrømmene.

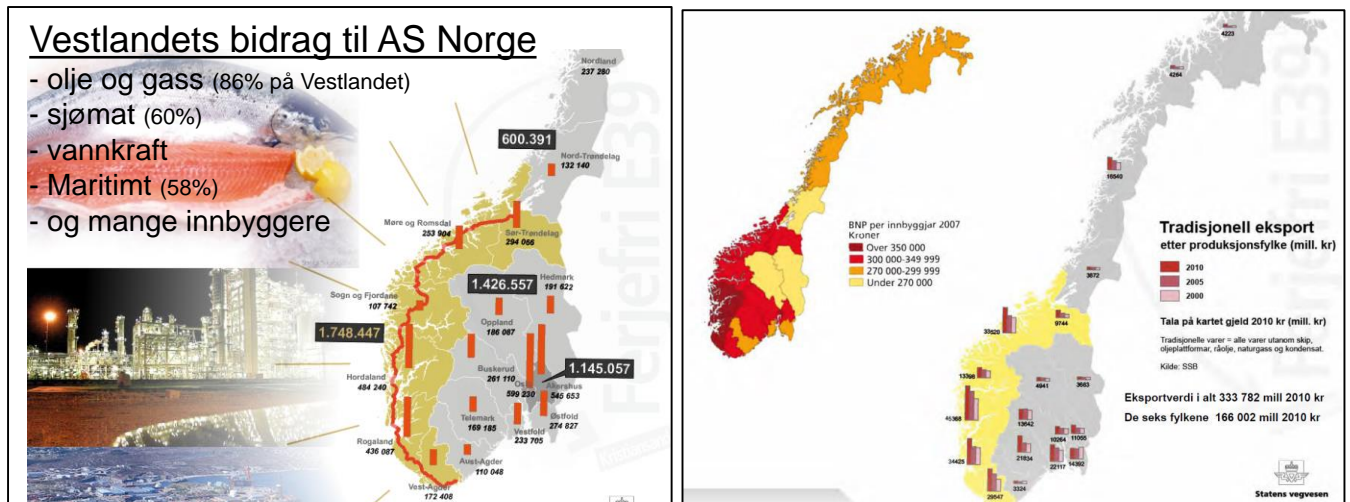


Når det gjeld godsterminalen på Nygårdstangen er kapasiteten allereie sprengt i dagens situasjon og det er det behov for investeringstiltak for å handtere trafikkavviklinga på kort sikt. Sjølv med kortsiktige tiltak i eit såkalla moderniseringskonsept vil kapasiteten bli overskrida i tidsrommet 2022-2032. Det hastar derfor med å få avklart nytt logistikknutepunkt og gjennomføre utbygging/flytting. Synleggjering av dette, inkludert finansiering, må inn i NTP-dokumentet.

Som del av klimastrategien i NTP skal det leggjast til rette for overføring av gods til sjø/bane. Når det gjeld overføring til sjø er det avgjerande med tilrettelegging gjennom tiltak som sikrar effektiv og konkurransedyktig handtering av gods på sjø og i knutepunkta langs kysten.

Regionbygging og verdiskaping

Vestlandet er eitt av dei mest ressursrike områda i Europa og ei drivkraft i norsk eksport og verdiskaping. Vestlandet er rik både på naturressursar og human kapital. Landsdelen er folkerik og det er venta ei monaleg auke i folketalet dei neste tiåra. Ressursgrunnlag, produksjonsevne og innovasjonskultur langs heile Vestlandet gjer at regionen vil spele ei nøkkelrolle i framtida.



Figur 9. Illustrasjon av folketal og Vestlandets betydning når det gjelder verdiskaping.

E39 spelar ein avgjerande rolle for Vestlandet. Vegen er den viktigaste transportåra gjennom dei mest folkerike områda og knytter store bu-, arbeidsmarknads- og serviceregionar saman. Samstundes er vegen hovudåre ut til Europa for store delar av Vestlandet. E39 har per i dag ikkje den standard som kan forventast av ein nasjonal stamveg. Både reisetid og kostnader mellom sentrale regionar på Vestlandet er vesentleg større enn elles i landet.

Ferjefri E39 er det viktigaste samferdselsatsinga for å leggje til rette for auka verdiskaping regionalt og nasjonalt, i særleg grad aksjen Bergen - Stavanger. Det er store behov for utbygging av E39 for at vegen skal tene rolla som ein ryggrad i den viktigaste næringslivsregionen i landet. NTP-analysane syner at fleire E39-prosjekt, mellom anna E39 Ådland-Svegatjørn (Hordfast), har god samfunnsøkonomi basert på tradisjonell utrekningsmetode. I tillegg er det rekna med store meirverdiar/ringverknader knytt til regionforstørring.

Ferjefri E39 bind saman Vestlandet i nord-sør-aksen. I tillegg er det behov for å knyte saman regionar og landsdelar i aust-vest aksjen, og fleire prosjekt kan medverke til dette på ulike måtar:

- Utbygging av jernbanen aust-vest, med mellom anna Ringeriksbanen og Vossabanen, vil knyte landsdelar tettare saman og styrkje miljøvenleg persontransport aust-vest. I tillegg er dette viktig satsing for å overføre godstransport frå veg til bane.
- E16/Vossabanen vil binde saman Voss med Bergensområdet. Med ferdig utbyggd Vossabane vil reisetida Voss-Bergen med tog kome ned mot 30 min. Dette opnar for nye kommunikasjonsmønstre og utvikling av knutepunkta langs banestrekninga.
- Vegsambanda aust-vest vil knyte saman landsdelar og vil medverke til å binde store delar av indre og søre Hordaland tettare til Bergensområdet.

Transporttryggleik og beredskap

Hordaland er (saman med dei andre Vestlandsfylka) brufylket, tunnelfylket, ferjefylket og rasfylket framfor nokon andre. Hordaland har mellom anna 259 tunnelar og 17 ferjesamband og har kanskje dei største utfordringane på landsbasis når det gjeld transporttryggleik og beredskap:

- Låg vegstandard, om lag 7,6 mrd. kr. i berekna etterslep på fylkesvegnettet
- Tungt trafikkerte vegstrekningar med høge ulukkestal (E16, E39 m.fl.)
- Mange rasutsette strekningar, samla behov for rassikring på ca. 48 mrd. kr. på landsbasis
- Manglande vintersikkert aust-vest samband
- Hordaland har 17 ferjesamband, mange av dei med få eller ingen alternative omkøyringsvegar
- Hordaland har 259 tunnelar, mange med manglande utrustning knytt til tryggleik
- Sårbart transportnett i Bergensområdet – få omkøyringsvegar/ringvegar

Viktige tiltak for å betre tryggleik og transportberedskap er:

- Utbygging og modernisering av hovudvegnettet (møtefri veg, samanhengande, separat kollektiv- og gang/sykkelvegnett mm.)
- Utbygging av omkøyringsvegar/ringvegar i Bergensområdet (E39 via austre ringveg etc.)
- Trafikksikringstiltak langs eksisterande vegnett
- Rassikring og auka innsats på standardheving og vedlikehald av vegnettet
- Modernisering av ferjedrifta

Utbygginga av E16/Vossabanen, rassikring langs Rv. 13 og rv.555 Sotrasambandet er eksemplar på investeringstiltak som vil styrkje tryggleik og transportberedskap:

- ny E16/Vossabane vil erstatte eksisterande ras- og ulukkesutsette strekning med ny, sikker transportløyning.
- Rassikring/nye tunnelar langs Rv. 13 vil redusere risiko for ulukker og sikre betre og meir forutsigbar framkomst
- Sotrabrua som opna i 1971 er i dag einaste samband mellom Bergen og Sotra/Øygarden (med ca. 37.000 innbyggjarar). Vegen har 2 køyrefelt og ingen kollektivtrase eller gang/sykkelveg. Nytt Sotrasamband betyr ca. 9 km ny, møtefri veg og bru med kollektivtrase på delar av strekninga og høgstandard gang/sykkelveg + alternativ omkøyringsveg ved stengt bru.

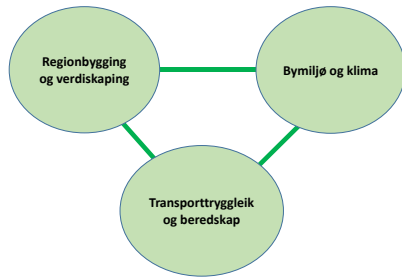
Det er omfattande behov for vedlikehald av bruer, tunnelar, ferjeleier samt rassikring. Manglande ressursar til drift og vedlikehald har over tid medverka til forfall av vegnettet som er kostnads- krevjande å rette opp. I NTP er det lagt fram analyser som syner eit behov på om lag 7,6 mrd. kr. for å ta igjen vedlikehaldsetterslepet på fylkesvegane i Hordaland, inkl. naudsynt oppgradering. Kostnadane knytt til utbetring av kritisk infrastruktur som tunnelar, bruer og ferjekaier er så omfattande at transportetatane meiner det bør vurderast eit program for fornying av fylkesvegar.



Figur 10. Transportnettet i Bergen og Hordaland er sårbart. Mindre uhell (eksempelvis bil som går tom for bensin i Fløyfjellstunnelen) kan blokkere hovedvegnettet i heile det sentrale byområdet – og fylket er svært utsett for ras.

Samanhengar mellom utfordringsområda

Hordaland har som skildra store moglegheiter, utfordringar og behov knytt til å byggje region, skape verdiar, sikre transporttryggleik og ta vare på klima og miljø.



Desse er knytt tett saman og må møtast med ein heilskapleg og offensiv transportplan.

Følgjande samanhengar mellom utfordringsområda kan framhevast:

Tett samanheng mellom Bysatsinga og regionforstørring

Hordaland/Vestlandet og spesielt aksene Bergen-Stavanger har eit unikt potensiale for å utløyse transportnytte og auka verdiskaping ved utbygging av eit samanhengande, effektivt transportnett langs kysten og i aust-vest aksene. Det er imidlertid ikkje tilstrekkeleg å byggje ut transportnettet mellom byane/tettstadene. Det meste av trafikken vert skapt i byområda. Det er avgjerande at transportsystemet i byane fungerer. Dette gjeld både framkomst, trafikktryggleik og transportberedskap. Veksten langs kysten er òg avhengig av at dei som skal skape auka verdiar har trygge og attraktive bustadområde, lokalmiljø, servicetilbod etc. I den samanheng er utviklinga av attraktive byområde med funksjonelle transportsystem, rein byluft og gode miljøkvaliteter særskild viktig. Bysatsinga er såleis viktig både for bymiljø/klima og verdiskaping/næringsutvikling.

E39-utbygginga i Hordaland inkluderer prosjekt som vil leie gjennomgangstrafikk utanfor bykjernen og attraktive byutviklingsområde. Utbygginga av E39/E16 på strekninga Rådal-Arna-Vågsbotn (ringveg aust) kan utviklast til eit ringvegssystem som vil avlaste store delar av sentrumsområdet i Bergen. Dette kan opne for meir plass til prioritering av kollektivtransport, sykkel og gange i dagens transportkorridorar og dermed medverke til å nå nullvekstmålet i Bergen. E39 mellom Vågsbotn og Klauvaneset (Nordhordlandstunnelen) vil avlaste Haukås/Hylkje-området og utløyse eit stort byutviklingspotensiale.

Regionbygging styrkjer transporttryggleik og beredskap

Når det gjeld behova for å styrkje transportberedskap og trafikktryggleik, er det ikkje relevant å setje utbygging av ny infrastruktur opp mot å satse på å sikre/trygge eksisterande infrastruktur. Det er behov for både å ta vare på eksisterande infrastruktur og byggje ny infrastruktur.

Transportberedskap og tryggleik vert betre av å sikre eksisterande transportnett mot ras, skred og ulukker etc. Men dette er ikkje tilstrekkeleg. Utbygging av ny infrastruktur vil i mange tilfelle medverke enda sterkare til betre beredskap og tryggleik. Med ny infrastruktur kan ein få møtefri veg, nye tunneler med forskriftsmessig utrustning, tunnelloysingar i rasutsette område etc. I tillegg vert det etablert parallele transportsystem som styrkjer beredskap ved midlertidig stenging. Eit døme på dette er etablering av ny E16/Vossebane som vil auke tryggleik og styrkje transportberedskap i eit mykje større omfang enn punktvis utbetring av eksisterande infrastruktur.

4. Svarar NTP på utfordringane i Hordaland?

Føreset minimum høg ramme



NTP er eit grunnlagsdokument for politiske prioriteringar. Planframlegget syner konsekvensar av ulike økonomiske rammer og prinsipp for prioritering av prosjekt. Som grunnlag for å svare på spørsmålet i overskrifta vert det lagt til grunn minimum høg ramme. Utan høg ramme eller meir, vil det knapt vere midlar til nye prosjekt og ein vil ikkje møte dei store behova for tiltak i Hordaland.

Utfordringar mellom ulike målområde, men planen har god retning mot heilskaplege løysingar



Det er utfordringar mellom ulike målområde, eksempelvis vegutbygging for å oppnå transporteffektivitet og overordna klima- og miljømål. NTP legg opp til ei heilskapleg innretning for å møte utfordringane, mellom anna gjennom ein eigen klimastrategi og auka satsing på bymiljøavtalar. Det er framleis utfordringar med å balansere vegutbygging og miljømål, men planen har god retning. Eit steg vidare i denne retninga kan vere å synleggjere prosjektportefølje med klima/miljø som hovudkriterium, i tillegg til dei to porteføljeprinsippa som no ligg føre (samfunnsøkonomi og samfunnsøkonomi/samfunnssikkerheit/samanhengande utbygging)

NTP svarar godt på utfordringane og underbygger god avkastning av å investere i vest



Planen svarer godt på mange av dei viktigaste utfordringane for Hordaland. Prioriteringane av midlar i NTP står rimeleg godt i forhold til de behova regionen har og den høge avkastninga investeringane på Vestlandet vil gje for AS Norge.

Positivt at etterslep på vedlikehald skal takast inn, må også gjelde fylkesvegnettet



NTP har lagt til grunn stor satsing på vegvedlikehald, og etterslepet skal takast inn i løpet av planperioden. Dette er viktig satsing for å styrkje transporttryggleiken. Det er naudsynt at denne satsinga også omfattar fylkesvegnettet og at nok midlar til dette vert kanalisert gjennom rammeoverføringane til fylka.

Ferjefri E39 vert følgt opp, men sein byggjestart for viktige prosjekt



Samla vurdert svarar NTP på behovet for å vidareutvikle E39 ved å dokumentere at gjennomføring i løpet av 20 år er teknisk mogleg, og gjennom dokumentasjon av god samfunnsøkonomi. Det er samstundes uheldig at byggjestart for fleire prosjekt er skjøve ut i tid. Dette gjeld først og fremst E39 Ådland-Svegatjørn (Hordfast) der byggjestart er utsatt til 2024, men også omlegginga av hovudvegnettet gjennom Bergensområdet er lagt til siste del av planperioden (ringveg aust, Nordhordlandstunnelen).

Positivt med bysatsing, men behov for meir midlar



Gjennom bymiljøavtale for Bergen vil ein ha eit verkty for å møte transport og miljøutfordringane i Bergen. Det er likevel behov for ei langt sterkare økonomisk satsing for å møte utfordringane. Finansieringsbehovet til utbygging av Bybanen, sykkelvegnett og evt. vegtiltak for avlastning av Bergen sentrum mm. er store, mellom anna på grunn av sterkt behov for rask utbygging. Høgare andel statleg finansiering er naudsynt. 70% statleg finansiering av Bybanen er ei aktuell tilnærming.

Positivt at staten skal bidra meir til drift av kollektivnettet i byane



Staten tar ansvar og skapar forventningar til auka innsats på drift av kollektivtrafikken. Sitat frå NTP: «Det er nødvendig at staten bidrar mer til driften av kollektivtrafikk i byområdene som omfattes av nullvekstmålet, siden kollektivtrafikken må øke langt utover befolkningsveksten. På sikt må dette hovedsakelig skje gjennom rammetilskuddet til fylkeskommunene.

Positivt at viktige veg- og jernbanetiltak er inne som bundne prosjekt



Når det gjeld bundne prosjekt er det positivt at E16 Arna-Stanghelle er på plass, i tillegg til E39 Svegtjørn-Rådal og dobbeltspor Bergen-Arna som er under bygging. For Hordaland er det òg svært positivt at Ringeriksbanen er inne i NTP som bunden prosjekt. Dette er viktige prosjekt som vil gje stor reduksjon av reisetida med tog Oslo-Bergen.

Viktig med parallell utbygging veg/bane Arna-Voss



E16/Vossabanen er eit særst viktig prosjekt for å styrkje transporttryggleik, miljøvennleg persontransport og regionbygging i aksen Bergen-Voss. For å få full utteljing av prosjektet er det ein føresetnad at veg og bane vert bygd ut samtidig for heile strekninga Arna-Voss (i tråd med K5-konseptet). Samtidig utbygging er òg mest økonomisk fordelaktig.

Positivt at Sotrasambandet er prioritert, viktig med god kollektivløysing og høg statleg finansiering



Prioritering av Sotrasambandet er særst viktig for styrking av transporttryggleik og beredskap i ein folkerik næringsregion tett opp til Bergen. Det er avgjerande for gjennomføring og framdrift med tilstrekkeleg statleg, finansiell medverknad slik at ein ikkje svekker samfunnsnyttan av prosjektet og påfører trafikantane urimeleg belastning. God kollektivløysing må forankrast i reguleringsplanen.

Vidareutvikling av rv. 555 inn mot Bergen (Storavatnet-Liavatnet), med bygging av kollektiv- og sykkel tunnel, er av stor betydning for å løyse trafikale utfordringar i vestkorridoren inn mot Bergen. Tiltaket vil styrkje konkurransekrafta for dei miljøvenlege transportformane, og medverke positivt til å nå målet om redusert biltrafikk inn mot Bergen sentrum. Det ligg føre godkjent kommunedelplan for løysninga, og prosjektet er naturleg å sjå på som del 2 av Sotrasambandet. Strekinga bør omtalast i NTP for realisering etter 2021.

Positivt at utbygging av E134 er inne, men ikkje oppstart før 2024-29

E 134 NTP-framlegget har synleggjort midlar til utbygging av E134 mellom Seljestad og Vågslid. Dette er viktig satsing for å utvikle meir effektive og vintersikre aust-vest samband. Prosjekta har imidlertid ikkje oppstart før i siste del av planperioden.

Uheldig at fleire viktige prosjekt er falt ut av NTP



To prosjekt som har vore inne i NTP tidlegare, er no ute. Det er E39 Eikefet-Romarheim bru og Rv. 13 Vikafjellet. Dette er prosjekt med avklart plangrunnlag som kunne starta opp tidleg i planperioden dersom desse hadde vore prioritert. Dette er viktige prosjekt for transporttryggleik og derfor uheldig for regionane at dei vert utsett i tid. I tillegg er E39 Heiane – Ådland ikkje med i NTP-porteføljane i 12-års perioden. Dette vil kunne medføre at ein viktig lenke mellom prioriterte E39-prosjekt ikkje vert realisert på lang tid – og vil kunne medføre auka trafikkpress på eksisterande vegnett gjennom Leirvik-området på Stord.

Ikkje nok midlar til rassikring, særleg på fylkesvegnettet



Ressursinnsatsen til rassikring står ikkje i forhold til behovet. Nasjonal rassikringsgruppe har rekna ut samla behov på ca. 48 mrd. kr. til rassikringsprosjekt (21 mrd. kr. på riksvegnettet og 27 mrd. kr. på fylkesvegnettet). I NTP (Høg ramme) er det øymerka ca. 23 mrd. kr. til rassikring (13,3 mrd. til riksvegar og 9,8 mrd. kr. til fylkesvegnettet). For fylkesvegane dekker midlane med dette omlag 36% av behovet. For å dekkje behovet må samla økonomisk ramme til rassikring på riks- og fylkesvegnettet aukast med ca. 25 mrd. kr.

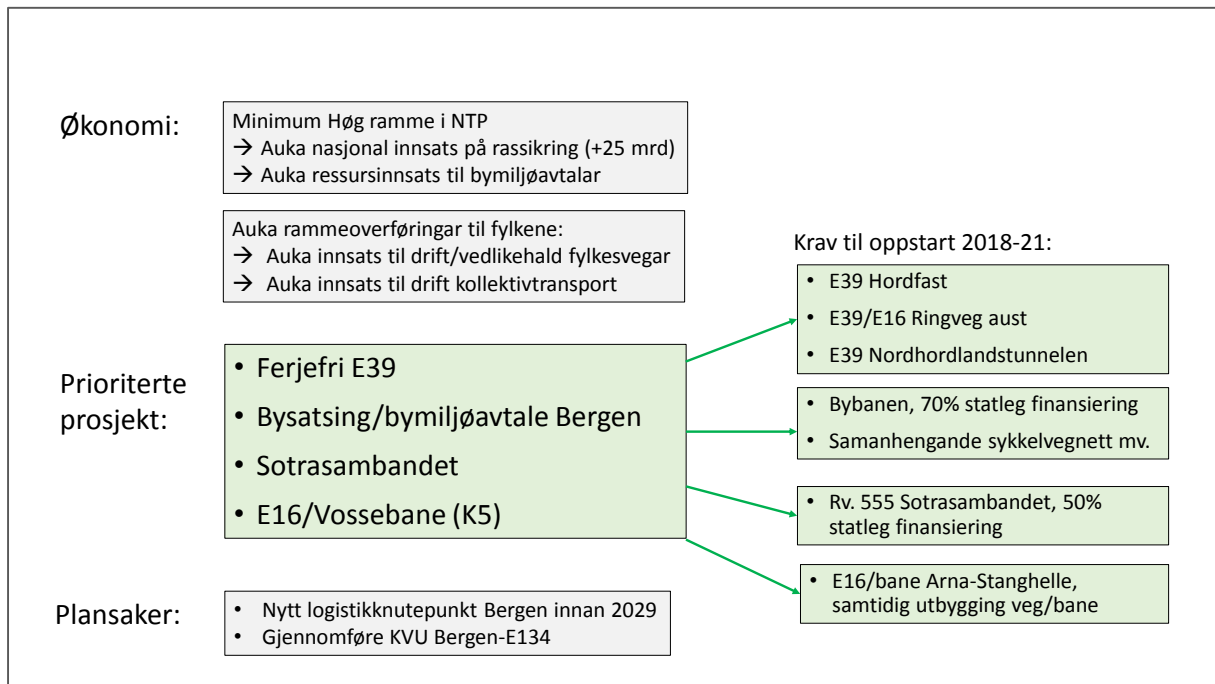
Kunst i samferdselsanlegg



Som ein del av å utvikle omdømme og styrkje reiselivsnæringa kan kunstprosjekt knytt til nye samferdselsanlegg vere eit kraftfullt verkemiddel. Ein vil med dette bringe kunst ut i det offentlege rom og leggje til rette for opplevingar for trafikantane. Det er gode erfaringar med liknande satsing gjennom Nasjonale turistvegar, og ei utviding i form av kunst ved nye samferdselstiltak vert med dette presentert som ide til den vidare NTP-prosessen.

5. Framlegg til felles prioriteringar

Styringsgruppa tilrår følgjande prioriteringar:



Økonomi og overordna prioritering

- Styringsgruppa tilrår minst høg ramme for Nasjonal Transportplan. Dette er grunngeve ut i frå store samfunnsmessige behov for både drift/vedlikehald og nye investeringar. Med låg og middels ramme er det knapt med midlar til nye prosjekt fram til 2030.
- Øyremerkta midlar til rassikring må stå i forhold til behovet som kartlagd av Nasjonal rassikringsgruppe, dvs. + 25 mrd. kr. i perioden 2018-29.
- Ressursinnsatsen til bymiljøavtalar må aukast for å kunne møte dei store byutfordringane, spesielt med tanke på gjennomføring av viktige prosjekt dei 4 første åra i planperioden.
- Utanom NTP er det behov for auka rammeoverføringar til fylkeskommunane til framtidig drift og vedlikehald av det fylkeskommunale transportnettet inkl. ferjedrift og drift av kollektivtransporten. Styringsgruppa støttar transportetatanes vurdering av at det er behov for eit nasjonalt program for fornying av fylkesvegnettet. Styringsgruppa tilrår eit program med årlege løyvingar som sikrar at vedlikehaldsetterslepet på fylkesvegnettet, inkludert ferjekaier, bruer og tunnelar, vert bygd ned i same takt som riksvegnettet.
- Styringsgruppa tilrår at ein i vidare NTP-arbeid utviklar prosjektportefølje med klima/miljø som hovudkriterium, i tillegg til dei to porteføljeprinsippa som no ligg føre (samfunnsøkonomi og samfunnsøkonomi/ samfunnssikkerheit/samanhengande utbygging).

Prioriterte prosjekt

Ferjefri E39



Vedtatt plan for utbygging av ferjefri E39 i løpet av 20 år må oppretthaldast/forsterkast. Ferjefri E39 mellom Bergen og Stavanger vil gje ein samangangande, transportsikker veg i den mest folkerike delen av Vestlandet, og med dette vil ein byggje eit solid fundament for framtidig auka verdiskaping. Ferjefri E39 må innanfor vedtatt standard ha fokus på konvensjonelle løysingar, kostnadseffektivitet, samt rask gjennomføring. E39 Ådland-Svegatjørn (Hordfast) er det mest lønsame av dei store, nye vegprosjekta på landsbasis. Store meirverdiar knytt til regionforstørring er her ikkje rekna inn og kjem i tillegg. Samanhengande vidare utbygging gjennom Bergensområdet til Nordhordland (ringveg aust og Nordhordlandstunnelen) er òg blant dei mest lønsamme veginvesteringane på nasjonal basis og viktige for at transportsystemet i Bergen skal fungere.

Bysatsing/bymiljøavtale Bergen



Bymiljøavtale med sterk satsing på kollektivtransport, sykkel og gange er avgjerande for å nå overordna mål om bymiljø og klima. I tillegg er satsinga viktig for å utvikle Bergen til ein attraktiv regionhovudstad med eit funksjonelt transportsystem og gode miljøkvaliteter. Den største utfordringa vil vere å sikre ei tilstrekkeleg økonomisk ramme for å gjennomføre naudsynte investeringar til utbygging av kollektivtransporten, sykkelvegnett og andre infrastrukturtiltak. Med utgangspunkt i eksisterande finansielle situasjon for Bergensprogrammet og framtidige behov for mellom anna utbygging av Bybanen, vert det tilrådd å leggje til grunn 70% statleg finansiering av Bybaneutbygginga.

Sotrasambandet



Sotrasambandet er særst viktig for transportberedskap og tryggleik for ein næringssterk region tett på Bergen. Det er positivt at det er lagt opp til å realisere Sotrasambandet tidleg i planperioden. Snarleg oppstart er avgjerande for transportberedskap og for å unngå negative ringverknader for eit sårbart næringsliv innan olje- og gassindustrien. For å få dette til må ein raskt få på plass omforente planvedtak som sikrar prioritering av kollektivtransporten i tråd med overordna mål/føresetnader. Det er vidare avgjerande for gjennomføring og framdrift med tilstrekkeleg statleg, finansiell medverknad til Sotrasambandet slik at ein ikkje svekker samfunnsnyttan av prosjektet og påfører trafikantane urimelege kostnader. Det er behov for ein statleg finansieringsandel på minst 50% av anleggskostnadene for å unngå urimeleg belastning på trafikantane.

E16/Vossabane (K5)



E16 Arna-Stanghelle er med i NTP som bunden prosjekt i NTP. Det er avgjerande av omsyn til kostnader/effektivitet, transporttryggleik, beredskap og miljø at jernbanestrekninga Arna-Stanghelle vert bygd ut samtidig med ny veg Arna-Stanghelle, dvs. samtidig realisering av K5-konseptet på denne strekninga med oppstart i perioden 2018-21. Samla, kontinuerlig utbygging Arna-Voss bør ferdigstillast i løpet av planperioden, dvs før 2030.

Andre viktige prioriteringar

Store prosjekt

Viktige prosjekt som må prioriterast for gjennomføring i planperioden 2018-29:

- Rv. 13 Vikafjellet
- E134 Seljestad-Røldal-Vågsli
- E39 Eikefet – Romarheim
- E39 Heiane – Ådland
- E16 Voss – Sogn & Fjordane grense

Rassikring

Styringsgruppa føreset at prioriterte/bundne rassikringsprosjekt som er synleggjort i NTP vert gjennomført. I tillegg er det behov for ytterlegare tiltak knytt opp styringsgruppa sitt framlegg om auka ressursinnsats til rassikring på både riks- og fylkesvegnettet, i særleg grad rv.13.

Logistikknutepunkt i Bergen

Når det gjeld godsterminal/logistikknutepunkt i Bergen er det behov for snarleg avklaring av lokaliseringsspørsmålet og utbygging/flytting føresett styringsgruppa vil skje i løpet av planperioden 2018-29. Synleggjering av dette, inkludert finansiering, må inn i NTP-dokumentet.

Strategi for utvikling av vegsambanda aust- vest

Når det gjeld vegsambanda aust-vest arbeidar Statens vegvesen med å utvikle ein strategi som skal avklare kva samband som skal vidareutviklast. For tida arbeidast det med KVVU på strekninga Voss-Gol for å avklare samla strategi, der E134 vert eit av to samband som det skal satsast på, og der det andre vert E16/rv.52 eller Rv.7. Konklusjonen ventes hausten 2016, og ein vil kome tilbake til tiltak på Rv7 når KVVU ligg føre. Det er samstundes behov for å gjennomføre KVVU for vegarmen mellom E134 og Bergensområdet for å ha eit heilskapleg grunnlag for val av strategi for utvikling av aust-vest sambandet. Utbygging av E134 er prioritert i NTP, men førebels med oppstart i siste del av planperioden. Etter hovudkonklusjonen på aust-vest strategien er klar vil styringsgruppa kome tilbake til spørsmål om prioritering av enkeltprosjekt på E134, E16 og rv. 7.

VEDLEGG

Tabell 1. Dei 18 største vegprosjekta 2018-29 i høg ramme rangert etter samfunnsøkonomi. Anleggskostnad (mrd.kr.) og netto nytte pr. budsjettkrone (NN/B).

Prosjekt	Kostnad	NN/B
E39 Ådland - Svegatjørn	39,0	0,05
E39 Vågsbotn-Klauvaneset	4,6	-0,08
E39 Ringveg øst, Rådal-Arna	8,4	-0,08
E16 Voss-Stanghelle	7,1	-0,08
E39 Ålgård-Hove	3,6	-0,18
Rv.35 Hokksund-Åmot	5,3	-0,27
E16 Ringveg øst, Arna-Vågsbotn	3,9	-0,27
E18 Ramsdalssletta-Slependen	8,4	-0,34
E39 Våg-Heiane	10,0	-0,41
E18 Slependen - Drengsrud	15,4	-0,43
E39 Bokn-Aksdal	8,2	-0,44
E6 Manglerudprosjektet	12,4	-0,45
E10 Fiskebøl-Å	5,2	-0,50
E6 Åsen-Steinkjer	7,1	-0,70
E134 Røldal-Seljestad	4,4	-0,88
E18 Retvet-Vinterbro	6,3	-0,89
E134 Vågsli-Røldal	3,2	-0,92
E6 Ringebu-Otta	3,9	-0,94