
Til: Transport- og kommunikasjonskomiteen på Stortinget

Frå: Fylkesordførar Pål Kårbø

Synspunkt frå Hordaland fylkeskommune til Meld. St. 33 (2016–2017) Nasjonal Transportplan 2018-29

Partnerskap for NTP 2018-2029 i Hordaland

Hordaland fylkeskommune har i arbeidet med NTP 2018-29 etablert eit partnerskap saman med Bergen kommune, NHO Hordaland, LO Hordaland og Bergen næringsråd. Partnerskapet har følgjande hovudprioriteringar for NTP 2018-29 med omsyn til oppstart av større samferdselsprosjekt i perioden 2018-21:

- E16/Vossebane (K5)
- Bysatsing/byvekstavgift Bergen
- Rv555 Sotrasambandet
- Ferjefri E39 innan 20 år
 - E39 Hordfast (Stord-Os)
 - E39/E16 Ringveg aust (Vågsbotn--Fjøsanger)
 - E39 Nordhordlandstunnelen (Klauvaneset – Vågsbotn)

I framlagde NTP er alle dei prioriterte prosjekta frå Hordaland lagt inn. Dette er positivt, men det er uheldig at dei fleste prosjekt ligg inne i siste del av planperioden. I tillegg er strekninga Eikefet Romarheim på E39 og Vikafjellsvegen på RV13 som var inne i førre NTP no heilt ute. Av store prosjekt er det berre Rv555 Sotrasambandet og byvekstavgift/bybane til Fyllingsdalen som ligg inne med oppstart i perioden 2018-24.

Med utgangspunkt i dette, vil Hordaland fylkeskommune ytterlegare presisere prioriteringar og forventningar til komiteen si handsaming av Meld. St. 33 (2016–2017) Nasjonal Transportplan 2018-29.

Hordaland fylkeskommune sine prioriteringar og forventningar

E16 Arna-Stanghelle/Vossebana (K5)

Grunna ras- og trafikktryggleiksutfordringar er det viktigast for Hordaland å få E16 og Vossebana på strekninga Arna –Stanghelle inn med oppstart i første periode. Grunnlagsdokumentet frå samferdselsetatane til NTP 2018-29 la opp til byggstart i 2021. Stortingsmeldinga foreslår å eventuelt starte opp arbeidet med E16 Arna-Trengereid med bompengar i første periode. Vi vil peike på at det er strekninga E16 Trengereid –Stanghelle som er særleg utfordrande. Med ein rekordhøg jernbanedel på

45 % av samla investeringar i NTP 2018-2029 er det vanskeleg å forstå at det ikkje er prioritert midlar til oppstart av denne vegstrekninga samen med utbetring av Vossebana i perioden 2018-21. Lokalt og regionalt er det vilje til bompenggeinnkrevjing som ein del av eit fullfinansiert opplegg.

Framlegg til merknad:

«.....viser til at delstrekninga Trengereid-Stanghelle på E16 Bergen-Voss har dei største ras- og tryggleiksutfordringane på E16 Bergen-Voss. Tiltak både på E16 og Vossebana på denne delstrekninga må i samsvar med konsept K5 prioriterast for oppstart i perioden 2018-2021.»

Byvekstavtale

Det er positivt at Bybanen til Fyllingsdalen ligg inne med 50 % statleg finansiering. Det er og positivt at regjeringa å bidra i ei vidare kontinuerleg bybaneutbygging, i første omgang til Åsane.

Det statlege tilskotet til vidare bybaneutbygging burde likevel vore høgare. Dei første byggjestega har i hovudsak vore lokalt finansierte, noko som mellom anna har medført eit høgt gjelds nivå i eksisterande bompenggeordning. Det er derfor spelt inn at staten burde ta 70 % av kostnadene til den vidare utbygginga.

Statlege midlar til byvekstavtaler inkluderer midlar innanfor programområde til riksveg. I grunnlagsdokumentet frå transportetatane vart det foreslått at desse også skulle kunne nyttast på fylkesveg og kommunal veg for å sikre ei mest mogleg føremålstenleg bruk av tilgjengelege midlar. Dette forslaget er ikkje følgt opp av regjeringa, og må innarbeidast av komiteen.

Framlegg til merknad:

«..... ber staten bidra til kontinuerleg utbygging av Bybanen i Bergen. Etter byggetrinn 4 gjeld dette i fyrste omgang strekninga til Åsane. Førebuande arbeid skal kunne startast opp i første del av planperioden.

Statleg tilskot til vidare bybaneutbygging skal aukast til 70 %.

Riksvegmidlar til programområder skal i byvekstavtaler også kunne brukast på fylkesveg/kommunal veg».

Ferjefri E39

Av delstrekningane på E39 vil vi særleg peike på behovet for fullfinansiering av delstrekninga E39 Klauvaneset - Vågsbotn i NTP-perioden, og tilstrekkeleg med planmidlar slik at ein kan få oppstart i første del. Strekninga har låg standard, er smal, går gjennom bustadområde, er sterkt ulukkesbelasta og har store framkomstproblem. Den ligg no inne med 200 mill kr. i statlege midlar og 100 mill kr. i bompengar i andre periode. Totalkostnaden er berekna til 5,4 mrd kr avhengig av val av trase og kryssløysingar. Bompengepotensialet for dette prosjektet vil truleg vere mellom 2,5-3,0 mrd kr.

Vi vil vidare peike på behovet for å setje av planmidlar i første periode med sikte på oppstart i andre periode for dei to andre delstrekningane på E39, ringveg aust og E39 Stord-Os (Hordfast). Hordaland fylkeskommune har forståing for at kostnadsnivået må reduserast for E39 Hordfast før ein kan gå vidare i prosessen.

Framlegg til merknad:

«..... viser til at på E39 gjennom Hordaland er det særleg viktig med fullfinansiering av Klauvaneset-Vågsbotn i NTP-perioden. Dette er eit prosjekt med høg samfunnsnytte som vil avlaste dagens ulukkesutsette vegstrekning gjennom bustads- og næringsområde. Det er føresett lokal delfinansiering gjennom bompenggeinnkrevjing».

Aust-vest-samband

Fylkeskommunen vil spesielt peika på E134. Det er i framlegget til NTP 2018-29 prioritert midlar til fullføring av Seljestad-Røldal og til å starte bygging av Røldal-Vågsli i andre del av planperioden. Utbygginga er avgjerande for å utvikla E134 som hovudsamband mellom Aust- og Vestlandet. Hordaland fylkeskommune vil oppmoda om tidlegare byggestart til første del av planperioden 2018-2023 for prosjektet Seljestad-Røldal gjennom forskottering av bompengar.

Hordaland fylkeskommune meiner det må setjast i gang eit arbeid med KVU for å avklare framtidig trase for strekninga E134-Bergen. Det vert i denne samanheng synt til aust-vest-utgreiinga som syner at E 134 med arm til Bergen er det einaste samfunnsøkonomisk lønsame aust/vest-konseptet mellom Oslo og Bergen.

Framlegg til merknad:

«....viser til at finansieringplanen forutsetter delvis bompengefinansiering og vil peke på moglegheita for tidligare byggestart til perioden 2018--2023 ved at bomselskapet heilt eller delvis finansierer fyrste byggefase og at denne blir flytta fram til fyrste seksårsperiode for prosjektet Seljestad-Røldal.»

«....viser til aust-vest utgreiinga om at E134 med arm til Bergen er det einaste samfunnsøkonomiske lønsame aust/vest-konseptet mellom Oslo og Bergen, og ber regjeringa starte opp arbeid med ein KVU for strekninga E134-Bergen.»

Vedlikehaldsetterslep på fylkesvegvar

Hordaland har det nest størst vedlikehaldsetterslep på fylkesvegvar i Noreg, estimert til 7 610 mill. kr. Etterslepet i Hordaland er særleg knytt til gjennomføring av tunellisikkerheitsforskrifta samt utbetring av bruer og kaiar. Inntektssystemet for fylkeskommunane tek for lite omsyn til dei særskilde utfordringane på Vestlandet med fjord og fjell. Særleg kritisk er det med 32 tunellar på fylkesvegnettet i Hordaland som må rustast opp etter tunnelforskrifta, av desse fleire av dei lengste tunnelane i landet. Dette er pålagte utfordringar som det ikkje er teke høgde for i inntektssystemet til fylkeskommunane, og som må omtalast i Nasjonal transportplan 2018-2029.

Framlegg til merknad:

«.....viser til dei særskilde utfordringane med gjennomføring av tunneldirektivet og til fornying av bruer og kaiar på fylkesvegnettet, og ber regjeringa kome tilbake til Stortinget med eit finansieringsopplegg for dette.»

Rassikring

I Hordaland har Statens vegvesen registrert 104 raspunkt på riksvegnettet, av desse 39 i kategori høg, og 208 på fylkesvegnettet, av desse 44 i kategori høg. Særleg er situasjonen kritisk på Fv7, som også fungerer som avlastningsveg for E16 når vegen er stengt grunna skred og andre hendingar.

Ras er eit aukande problem med klimaendringar, og i tillegg til fare og utryggleik for trafikantane, er det eit alvorleg utfordring for samfunnstryggleik og næringsliv i dei berørte områda. Det er i framlegget til NTP 2018-24 først lagt opp til ei auke av midlar til rassikring i andre periode frå 2024, og på riksvegnettet er det kun E16 Nærøydalen som ligg inne i andre del av Nasjonal transportplan 2018-29 som rassikringsprosjekt i Hordaland.

Framlegg til merknad:

«.....viser til at klimaendringar vil føre til auka rasutfordringar i åra frametter, noko som fører til stor fare og utryggleik for trafikantane, og til ei alvorleg utfordring for samfunnstryggleik og næringsliv. Komiteen ber regjeringa leggje opp til ein årleg auke i rassikringsmidlane på 2 mrd til fylkes- og riksvegvar i første periode av NTP 2018-29 og ei vidare opptrapping i 2. periode.»

Andre viktige samband

Vi vil peike på to vegprosjekt som har falt ut av NTP ved denne rulleringa.

- E39 Romarheimstunnelen vart lagt inn i grunnlagsdokumentet til samferdselsetatane med 1,4 mrd kr. Denne vil erstatte ein smal og svingete del av E39. Prosjektet er også prioritert i gjeldande NTP 2013-2023.
- Vikafjellstunellen er inne i NTP 2014-23 med oppstart i siste periode. Prosjektkostnaden er berekna til om lag 3,1 mrd kroner. Veggen har store utfordringar med vinterregularitet.

Dette er to viktige riksvegprosjekt for intern kommunikasjon når Hordaland og Sogn og Fjordane skal slå seg saman til ein fylkeskommune.

Framlegg til merknad:

«.....peiker på behovet for å sikre legitimiteten til NTP som planverktøy, og at prosjekt som tidlegare har vore inne i NTP og som er ferdig planlagt, vert realisert.

..... ber om at E39 Romarheimstunnelen og Rv13 Vikafjellsvegen blir innarbeidd i Nasjonal transport 2018-29, for oppstart i perioden 2018-2023.»

Ferje

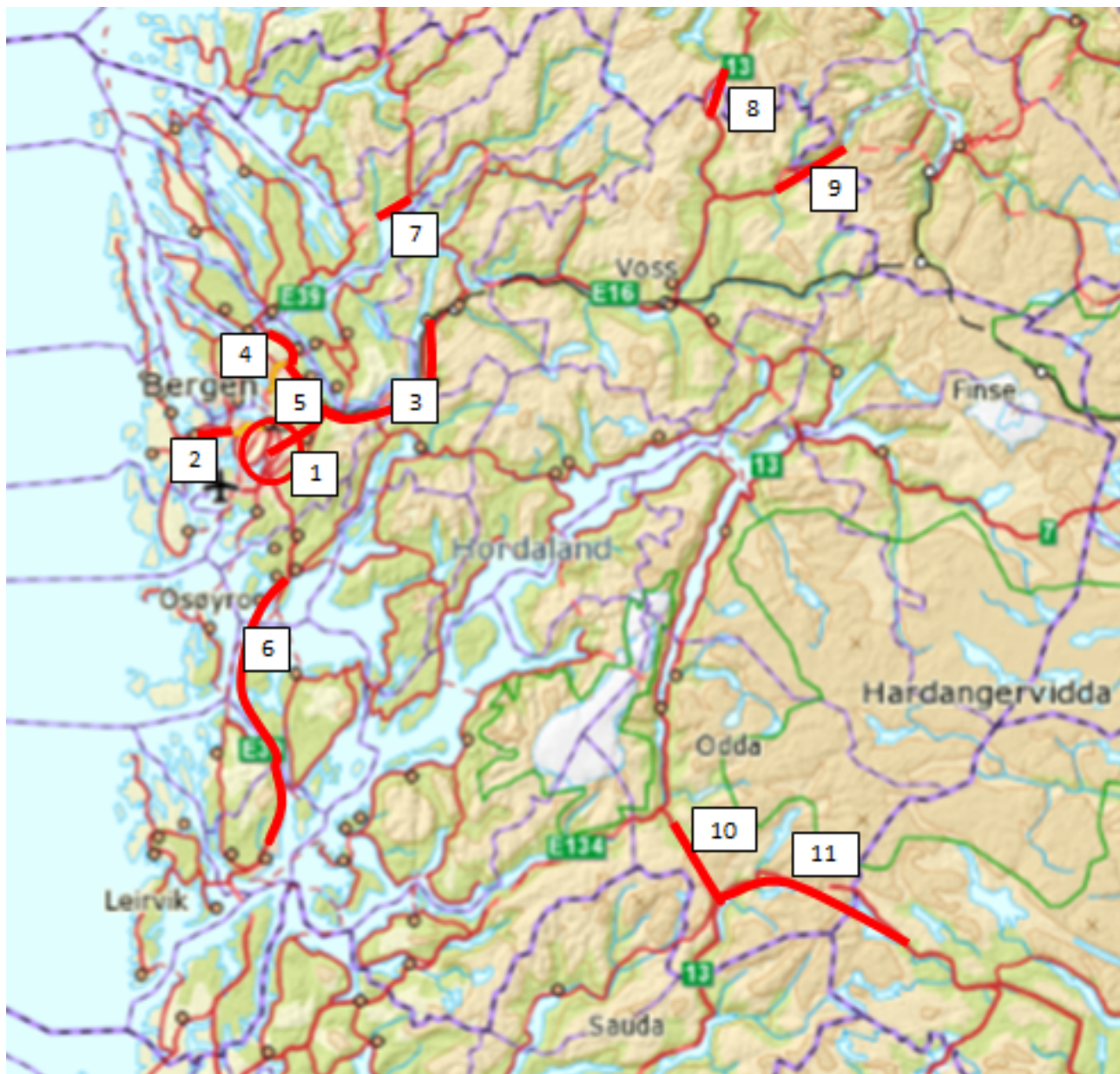
Hordaland fylkeskommune har nyleg inngått nye kontraktar for 15 av i alt 17 fylkesferjesamband. Fylkeskommunen har lagt vekt på å følgje opp vedtak i Stortinget om meir klima- og miljøvenleg ferjeflåte. Andre krav frå sentrale styresmakter som krav til universell utforming og ulike tryggleikstiltak har og bidrege til kostnadsauke. Hordaland fylkeskommune får dei komande åra gradvis auka sine driftsutgifter til ferjedrift fram til 2020, som då vil vere 228 mill kr høgare enn i dag.

I tillegg kjem kostnader til ladeinfrastruktur på land med 334 mill kr, som vil vere ei stor investering for fylkeskommunen. Hordaland fylkeskommune finn det uakseptabelt at desse kostnadene må dekkjast innanfor eit avgrensa økonomisk handlingsrom opp mot andre viktige investeringsbehov på fylkesvegnettet.

Framlegg til merknad:

....viser til at nye ferjekontraktar på fylkesvegnettet vil gje langt meir moderne og klima- og miljøvenleg ferjeflåte. Fornyninga er eit viktig bidrag for å innfri nasjonale klimaforpliktingar. Samstundes har det ført til store meirutgifter for ferjefylka. Komiteen ber regjeringa kome tilbake til korleis dette kan kompensast, m.a. gjennom inntektssystemet til fylkeskommunane, tilskotsordningar osv.

Vedlegg: Kart over prioriterte prosjekt



Omtala prosjekt

1. Byvekstavtale Bergen
2. Rv555 Sotrasambandet
3. E16 Arna-Stanghelle/Vossebana
4. E39 Klauvaneset-Vågsbotn (Nordhordlandstunnelen)
5. E16/E39 Ringveg øst
6. E39 Hordfast (Svegatjørn-Rådal)
7. E39 Romarheimsdalen
8. Rv13 Vikafjellet
9. E16 Nærøydalen
10. E134 Seljestad-Røldal
11. E134 Røldal-Vågsliid