

Skriftlig innspill til Vestland fylkeskommunes NTP-høring.

Viser til samferdselseteatene/direktoratenes anbefalinger innenfor rammene av Samferdselsdepartementets bestilling og invitasjon til høringsinnspill til Vestland Fylkeskommune.

Vi har følgende hovedinnspill til prioriteringene:

- Vestlandets transportkostnader er høyere enn våre konkurrenter i inn og utland. Denne urettferdigheten må jevnes ut for å sikre verdiskaping, utvikling og jobber.
- NTP er statens prioritering, Vestland fylkes oppgave er etter vår mening å få frem de behovene vi har.
- Det er avgjørende å stå løpet ut; vi vil legge vekt på at prosjekter som allerede er inne i gjeldende NTP må realiseres. Fylkets merknader må være samlende, og ikke direkte eller indirekte skrive ut prosjekter som allerede er prioritert i gjeldende NTP.
- Med de rammene som skisseres, må det legges stor vekt på å beholde de prosjektene som er inne i gjeldende NTP.
- Det er ikke akseptabelt å havne på noe lavere enn ramme 3+++
- Bergen næringsråd vil spesielt fremholde følgende prosjekt: Bybane med forlenget Fløyfjellstunnel (E16/39), K5 Arna-Voss (E16/Vossabanen), Hordfast (E39), opprusting av E134, Ringveg øst (E16/39) med Klauvaneset-Vågsbotn.
- Vedlikeholdsetterslepet er fortsatt stort, og må reduseres i perioden både på fylkes- og riksvei og jernbane.
- Planen må ha som ambisjon å redusere utslipp fra transportsektoren

En plan for større verdiskaping, velferd og jobbskaping

Vestlandet har i dag store mangler i samferdselsystemet. Mangel på en fast, fergefri sambandakse nord-sør mellom Stavanger og Bergen, et helt nødvendig velfungerende transportsystem i Norges nest største by, og en trygg, effektiv og rassikker transportakse øst vest, gir store utfordringer. På grunn av dette er transporten mer utrygg, den er dyrere, mindre effektiv og store ressurser går til spille. Det medfører større kostnader, flere ulykker, mindre verdiskaping og mindre velferd på grunn av manglende og dårlig vedlikeholdt infrastruktur. NTP bør være en plan for å redusere transportkostnader i form av ulykker, ventetid, reisetid og utslipp, og legge grunnlag for vekst.

Det er viktig å gjennomføre prosjekter som er i prosess

Vi vil advare sterkt mot å ta ut prosjekter som er inne i gjeldende NTP. Samferdselsprosjekt er prosjekter med lang planleggingstid gjennom kompliserte planprosesser og kvalitetssikringsprosjekter. Gjennom disse prosessene formes prosjektene, og prosessene skaper rettmessige forventninger, og der legges store ressurser ned i gjennomføringen. Resultatet er kompromisser med stor lokal og regional deltakelse, og avklaringer som gjør prosjektene bedre og klare for bygging. Bergen Næringsråd vil legge vekt på at stadige omkamper og plutselige reverseringer vil skape store utfordringer, ikke minst i forhold til legitimitet i prosessene.

Derfor er det viktig at prosjekter som allerede er prioritert i gjeldende NTP blir beholdt og fulgt opp i neste NTP. Slik rammene antydes for kommende NTP, og slik anbefalingen fra etatene/direktoratene er, ser det ut som om der kan være fare for at noen slike prosjekter faller ut.

Det argumenteres i noen sammenhenger som om det å skyve ut ett prosjekt i et fylke, automatisk vil gjøre de midlene tilgjengelig for andre prosjekter i samme fylke. Det er ikke tilfelle. Vi vil understreke at de prosjektene som ligger i gjeldende NTP er det staten som har prioritert på bakgrunn av regional og lokal tilslutning, og det er staten selv som har satt i gang plan- og kvalitetssikringsarbeid. Dermed bør staten også ha et ansvar for å gjennomføre de enorme prosessene de har satt i gang.

Innspillet til NTP er et regionalt kompromiss, og av hensyn til regionalt samhold bør der være stor regional solidaritet når det gjelder prosjekter i de enkelte deler av fylket.

Rammen er for lav

Rammen som er skissert i departementets bestilling er åpenbart for lav til å løse Vestlandets helt prekære og grunnleggende transportutfordringer. Rammen må økes tilstrekkelig til at de viktigste prosjektene, og i det minste de prosjektene som allerede er i gjeldende NTP kan realiseres. Det

innebærer blant annet at K5 Bergen-Voss og en forlengelse av Fløyfjellstunnelen må tas med. Der er i tillegg en rekke prosjekter som ikke er en del av gjeldende NTP som må prioriteres. Det gjelder ikke minst en økt ramme til vedlikehold av veg og bane.

Prioriterte prosjekter

Vi vil i denne sammenhengen fokusere på de prosjektene som allerede er i prosess i vårt nedslagsfelt. Vi understreker at det er flere prosjekter i Vestland fylke, og vi støtter også disse.

Bergen næringsråd mener at for å bidra til å etablere et mer verdiskapende samferdselssystem i regionen og på Vestlandet bør følgende prosjekter som et absolutt minimum realiseres innenfor denne NTP:

- Byvekstavtale/Bybanen med forlenget Fløyfjellstunnel (E16/E39)
 - o Prosjektet sikrer større mobilitet, byutvikling og lavere utslipp. Med en forlenget Fløyfjellstunnel sikrer det også større redundans i vegsystemet og bedre beredskap. Konsept er valgt og reguleringsplan vedtas denne våren. Det er viktig at det settes av tilstrekkelig ressurser til å modernisere samferdselssystemer i de store byregionene.
- «Hordfast» (E39)
 - o Prosjektet er ett av få som er samfunnsøkonomisk lønnsomt. Planarbeidet er godt i gang. Det sikrer regionforstørring og innebærer høyere beredskap og mindre energibruk per reisende. Prosjektet er strategisk viktig for landet, fordi det binder sammen de største befolknings- og næringsklyngene på Vestlandet. Kombinert med Rogfast gir dette et bo- og arbeidsmarked som kan utfordre den østlandske dominans. Vi viser ellers til uttalelse fra Hordfast AS
- «K5» (Fellesprosjektet E16 og Vossabanen)
 - o Prosjektet er viktig for å kunne gi reisende en trygg og effektiv forbindelse. Vi mener de samfunnsøkonomiske analysene her undervurderer avvisningseffekten av en strekning som fremstår utrygg. Utfordringene på strekningen tør være godt kjente. Vi viser ellers til uttalelsen fra K5-alliansen.
- «Ringvei øst» (E16 Vågsbotten – Arna, E39 Vågsbotn – Klauvaneset)
 - o Strekningen mellom Eikåstunnelen og Nordhordlandsbroen er en av flaskehalsene i samferdselssystemet i Bergensregionen. For Klauvaneset-Vågsbotten er bompotensialet slik at den bør kunne fremskyndes. Vi viser ellers til uttalelse fra Region Nordhordland.

- E134 oppgradering
 - o E134 har behov for en rekke oppgraderingsprosjekt for å fremstå som en fungerende hovedlinje vest-øst. Vi viser ellers til uttalelse fra Haukelivegen AS når det gjelder opprustingsprosjektene langs E134.
- Vedlikeholdsetterslep på vei og bane
 - o Det er ikke god samferdselsøkonomi å la infrastruktur forfalle. Vi forventer ikke at alt er «som ny» hele tiden, men trygghet og fremkommelighet må sikres gjennom godt vedlikehold

Vi vil understreke at der er en rekke andre prosjekter i Vestland som er viktige, men vi har her valgt å legge vekt på de prosjekter som er i prosess allerede.

I tillegg til dette vil vi peke på fremdriften i ERTMS-prosjektet. Store deler av Bergensbanen skulle hatt systemet fra 2023. For tiden antydes det 2028. Arbeidet med revidering av signalplanen er i gang. Vi frykter utsettelse av nytt signalsystem og konsekvensene av det. Dagens signalsystem er utdatert og sårbart. Full effekt får vi ikke før hele Bergensbanen har ERTMS. ERTMS er viktig for sikkerhet, men også for å kunne utnytte infrastrukturen mer effektivt.

Vi vil også peke på at Ringeriksbanen er viktig for å kunne gi toget større konkurransekraft. Den gir også større redundans i togsystemet. Det siste er viktig for å gi tryggere og mer forutsigbar fremføring av personer og gods ved planlagt vedlikehold og uventede hendelser.

Luftfart og havn er også avgjørende for nærings- og godstransport. Når det ikke kommenteres her, er det et uttrykk for at ansvarsnivå og prioriteringsansvar er annerledes for disse, og det vil bli kommentert i relevante sammenhenger.

En plan for lavere utslipp

Ny NTP må legge til rette for lavere klimautslipp. Det vil blant annet innebære en investering i infrastruktur for lading og nullutslippsdrivstoff for næringskjøretøy. Langs hovedårene og i større byer og

BERGEN NÆRINGSRÅD



tettsteder må der være tilgjengelig ladeinfrastruktur som sikrer at det er mulig å transformere til utslippsfri næringstransport.

Byvekstavgiftene er en viktig del av dette. Disse må se byregionen i helhet. Her er det spesielt viktig å se veisystemet i helhet. Forskjellige veieiere må ikke gi hindringer for å bygge ut klimavennlige og trafiksikre løsninger i helhet.

Med Hilsen

Monica Mæland

Adm. Dir. Bergen Næringsråd