

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 dep
0030 OSLO
postmottak@sd.dep.no

Bergen 29. juni 2012

Høringsuttalelse til forslag til Nasjonal Transportplan 2014- 2023.

Velfungerende vei- og kollektivnett av helt avgjørende for at næringslivet skal fungere. Infrastruktur handler om å knytte mennesker tettere sammen, få bedre flyt i samfunnet, og for å utløse nye bo- og arbeidsregioner. For å oppnå dette trenger vi helhetlige planer som ivaretar kravene til klima, miljø, samfunnsutvikling og fremkommelighet. Rammen til infrastrukturtiltak må økes betydelig for vår region skal ivareta disse behovene på en tilfredsstillende måte slik at veksten i næringslivet ikke stopper opp.

Fra næringslivet i Bergensregionen kan vi oppsummere 3 overordnede punkter som de viktigste og mest prioriterte områdene for utvikling av transportnettet og samferdselstilbudet:

- 1. *E39, Kyststamvegen mellom Bergen og Stavanger med effektive tverrforbindelser mot Rv 555 Sotra/Askøy og E16 Arna-Voss.***
Nye beregninger fra transportetatene som er fremlagt i NTP 2014-23 (Lønnsomhetsstrategien) viser tydelig at E39 er det samferdselsprosjektet i landet som gir størst lønnsomhet/samfunnsnytte. Dette potensialet må utnyttes for fullt ved å knytte vekstregionene Bergen og Stavanger tettere sammen. En fergefri Kyststamvei vil både bidra til større, sammenhengende arbeidsmarkeder og en mer effektiv transport og logistikk.
- 2. *Full bybaneutbygging i Bergen og effektivisering av øvrig kollektivsystem.***
Bergensregionen skal vokse med 160.000 personer neste 30 år. Et kapasitetssterkt og effektiv kollektivsystem er avgjørende for å kunne avvikle arbeidsreiser og bidra til å sikre god fremkommelighet for næringstransporten på vegnettet. Staten må langt mer aktivt bidra med statlige midler, både i form av direkte bevilgninger og med statlige lån til lav rente.
- 3. *Sterk satsing på sykkel.***
Sykkeltransport er et viktig transportmiddel for arbeidsreiser. Økt andel arbeidsreiser med sykkel vil frigjøre kapasitet på kollektivsystemet og vegnettet. Et godt utbygd kollektiv- og sykkelvegnett bidrar også til å gjøre Bergen til en mer attraktiv by å etablere seg i for bedrifter og arbeidstakere/familier. Bergen Næringsråd mener Bergen må ha langsiktige ambisjoner som gir et vesentlig løft i sykkelsatsingen slik at Bergen kan bli være en av Norges beste sykkelbyer i 2025.

Utdypende kommentarer til hovedpunktene:

A) Viktige utfordringer for næringslivet på Vestlandet og i Bergensregionen:

1. Vestlandsregionen – knytte sammen arbeidsmarkeder, effektivisere transport
Vestlandet er i sterk vekst der våre bedrifter melder om sterk ekspansjon de kommende årene. Det meste av aktiviteten skjer i aksjen Bergen-Stavanger, og det er stort behov for kompetent arbeidskraft. Vestlandsaksjen må gis samme konkurransevilkår som resten av Norge for å skape stor nok «kritisk masse» for å være attraktiv som studie-, bosted- og arbeidsområde. Et sammenhengende, kjedet arbeidsmarked er avgjørende for at Vestlandet skal opprettholde sin verdiskaping til AS Norge.

I Vestlandsregionen må det gis tilstrekkelig med midler for at følgende skal løses:

- Redusere avstandskostnader, tilrettelegge for pendling, bedre tilgang på kompetanse
- Utvikle effektive og forutsigbare transportsystem
- Utvikle trivsel og miljø (attraktivt å bo og arbeide i regionen)

2. Bergensregionen – attraktivitet for industrietableringer og næringsutvikling
Tallene fra KVVU for Bergensregionen viser at regionen skal vokse med 130.000 innbyggere de neste år, kombinert med over 80.000 nye arbeidsplasser og over 80.000 nye boliger. Regionen vil ikke fungere om ikke Bergen fungerer, og næringslivet vil ikke etablere seg her om det ikke er betydelig bedre infrastruktur enn i dag. Det overordnede vil være at hovedveinettet gjennom og rundt byen forbedres, som tilsier forbedret E 39 og gode ringveier/tverrforbindelser mot denne hovedveien.

Følgende tiltak må prioriteres:

- Redusere trafikkproblemer, fjerne flaskehals, gjøre veinettet mer forutsigbart med redusert sårbarhet (dette gjelder spesielt E39 gjennom Bergen og Rv.555 mot Sotra/Askøy)
- Effektiv kollektivtransport og sykkelvegnett (arbeidsreiser, trivsel, miljø). En betydelig forbedret bussnett og Bybanen til alle bydeler vil være en nødvendig del av dette
- Tilrettelegging for utvikling av ny næringsarealer (eksempelvis Bergen nord/Hylkje, Arnadalen, Sotra, Askøy, Nordhordland, Os)
- Tilrettelegge for effektiv gods- og varetransport. Det må prioriteres å få på plass et logistikknutepunkt i regionen i stedet for mange terminaler som i dag.

B) Betydelig økning av rammen

Rammen for KVVU'en må kraftig opp. Det er store uløste prosjekter i vår region. De statlige bidragene til Vestlandet står ikke i forhold til befolkningsandel og verdiskapning og potensiale for fremtidig nærings- og befolkningsutvikling. Uten en betydelig vekst vil næringslivet etablere seg i andre regioner.

C) Vedlikehold – bør opprette eget fond

Påpekning av forfallet i vedlikeholdet (« etterslepet ») ble sterkt fremhevet i forrige NTP. Dette fremheves også sterkt i forslaget som nå går ut på høring, og det viser at midler til vedlikehold er for alt for lave, og at dagens budsjettmodell ikke fungerer godt nok til å hindre at forfallet på vegnettet fortsetter.

Bergen Næringsråd har tidligere foreslått at det opprettes statlige fond for å sikre finansiering av både drift og nye prosjekter. Vi vil gjenta dette forslaget, da vi jo opplever at dagens finansieringssystem ikke klarer å stoppe forfallet. Det er positivt at man i forslaget er åpen på forfallet og uttrykker vilje til å satse, men virkemidlene må bli kraftigere. Det er ikke akseptabelt å bruke 20 år på å nå akseptabel standard, slik planteknisk ramme legger opp til. Dette gjelder i ennå høyere grad for fylkesvegnettet, som har en gjennomgående dårligere standard enn riksvegnettet.

Det samme gjelder for Jernbaneverket. Jernbaneinfrastrukturen er nedslitt, og det kreves høye investeringer over tid for å få punktlig og presise tog med en hastighet som er normal i andre europeiske land.

D) Trenger nye finansieringsmodeller

Vi savner og etterspør langt mer offensive forslag innen finansiering av infrastruktur. OPS er prøvd ut og viste at en total finansiering av prosjekter ga raskere fremdrift. Prosjektfinansiering ved statlige midler har vi sett lite til. Vi forventer i endelig NTP mer konkrete forslag til nye finansieringsformer. Vi vil foreslå opprettelse av et statlig fond som et virkemiddel for å sikre drift og nyanlegg innen vei og jernbane. OPS/Prosjektfinansiering må og kunne tas aktivt i bruk.

NTP forslaget slår fast at dagens system for planlegging av infrastruktur er tungrodd og tidkrevende. Vi er enige i forslaget om at etatene setter i gang et arbeid med vurdering av et nytt planregime for store statlige prosjekter. Som en del av dette bør det vurderes å flytte beslutningsmyndighet fra kommunal til regionalt eller statlig nivå, da vi i Bergensregionen har flere svært gode prosjekter som har tatt uforholdsmessig mange år å gjennomføre.

E) Vegutbygging: E 39 – og kombinasjoner øst/vest/nord

En fergefri E39 med Kyststamvegen bør ha høyeste prioritet i vår region. Som en del av dette må vi ta med realisering av E39 Svegatjørn-Rådal, E39 Nyborg-Klauvaneset og E39 Hordfast.

Svegatjørn- Rådal med nytt Rådalskryss må forseres så mye som mulig, dette prosjektet har tatt altfor lang tid å realisere. E39 Nyborg – Klauvaneset/Nordhordlandspakken bør gis høyere prioritet slik at arbeidet kan komme tidligere i gang. For E39 Hordfast må det prioriteres å få på plass planavklaringer slik at en etappevis utbygging kan komme i gang.

Sotrasambandet må realiseres for å utvikle et fremtidsrettet og helhetlig transportsystem mot vest, herunder egen kollektivtrase og gang/sykkelveg. Dagens Rv.555 medfører store transportkostnader, usikkerhet, sårbarhet og risiko for at veksten i regionen stopper opp.

Konseptvalgutredningen for Bergensområdet synliggjør et mulig konsept for fremtidig vegnett som blant annet omfatter Mindetunnelen, Ringveg øst og Ringveg vest, 3. byggetrinn. Samtidig ønsker KVVU'en å forkaste Arnatunnelen.

Bergen Næringsråd mener den anbefalte strategien ikke er tilstrekkelig begrunnet og anbefaler vurdering av alternative konsept for fremtidig vegsystem. I dette ligger behovet for å utvikle effektive koblinger mellom E39 og hovedaksene øst-vest (E16 Arna-Voss og Rv.555 mot Sotra/Askøy) slik at transportnettet blir mer robust og transportkostnadene reduseres. Samtidig er det behov for å redusere sårbarheten i transportnettet og dempe trafikkstrømmene gjennom Bergen sentrum. Dette bør åpne for vurdering av nye ringvegkonsept i lang større grad enn det som er konkludert i KVVU for Bergensområdet. En kombinert løsning for ny vegforbindelse mellom E39 og E16/Arna og en ringveg øst løsning som også kan knyttes mer direkte mot rv.555 Sotra /Askøy kan være et konsept som både leder trafikk utenom Bergen sentrum, samtidig som transportnettet blir mer effektivt for viktig næringstransport i regionen.

F) Kollektivtransport i Bergen – mer til Bybanen

Bybanenettet i Bergen må bygges kontinuerlig og sammenhengende ut til alle bydeler. Med den store befolkningsøkningen som vi vet kommer, et dette helt nødvendig om Bergen skal takle veksten. Staten må innse at midler fra Hordaland fylkeskommune og bompenger ikke er tilstrekkelig til å finansiere dette. Ved siden av økte statlige investeringer, må også statens kunne låne penger til gunstige betingelser.

Bergen er svak på sykkel. En undersøkelse for noen år siden viste at 6% av medlemmene i Bergen Næringsråd benytter sykkel til og fra jobb. Dette er dobbelt så mange som totalantallet sykkelbrukere i byen. Både ut fra miljøhensyn og for å få mer effektiv transport vil vi derfor peke på det store potensialet som ligger i å utvikle Bergen til en attraktiv sykkelby.

G) Togtransport: Ringeriksbanen, mer gods fra bil til tog, og planlegging for lyntog

Bergensbanen har vært forsømt i en årrekke, og arbeidet med ny Ulrikstunnel har vært skjøvet på i mange år. Det er positivt at denne nå ligger inne i NTP-forslaget, og tar det for gitt at den nå ikke på nytt blir utsatt.

I dag går det 7 godstog per døgn mellom Bergen og Oslo. Mer er det ikke plass til på dagens skinner, og derfor øker transporten på vei år for år. Dette må det rettes opp i gjennom satsing på avlastingsspor og utbygginger av dobbeltspor.

Det er derfor helt uakseptabelt at Ringeriksbanen er skjøvet ut i det blå. Til sommeren er det 20 år siden Stortinget lovet å bygge strekningen. Det bør medføre at den nå legges inn i første del av planperioden. Prosjektet egner seg godt for alternativ finansiering, og vi vil be om at man arbeider videre med prosjektet med en alternativ finansiering.

Moderne togkonsept mellom Bergen og Stavanger må vurderes som del av planleggingen av fergefri veg på strekningen. Aksene Bergen – Stavanger er den mest interessante aksene i landet for fremtidig samferdselsutbygging, og vurdering av togkonsept for Intercity lang strekningen bør være en viktig og naturlig del av planprosessene i Kyststamveien.

H) Øvrige tiltak

Vi støtter det helt nødvendige arbeidet med å utdype den nordlige innseilingen til Bergen. Bergen er den største og mest attraktive cruisehavnen i Norge, og dette vil stagnere om ikke ny innseiling kommer på plass.

Avinor planlegger en ny terminal på Bergen Lufthavn Flesland som skal åpne i 2016, samtidig som Bybanen til Flesland åpnes. Det er svært viktig at denne fremdriftsplanen opprettholdes, da nåværende terminal nå har for lav kapasitet. Vi ser og behovet for en rullebane 2 på noe sikt.

BERGEN NÆRINGSRÅD



Administrerende direktør

Atle Kvamme
Kommunikasjonssjef