



## SAKSDOKUMENT

Utvalsaksnr	Utval	Møtedato
36/12	Formannskapet	23.04.2012

### Uttale til høyringsframlegg: Nasjonal Transportplan 2014 - 2023

#### Samandrag av saka:

Dei statlege fagetatane innan transport og samferdsle har sendt deira framlegg til Nasjonal transportplan (NTP) 2014 - 2023 på høyring til dei største bykommunane og alle fylkeskommunane. Høyringsfristen er sett til 29.juni 2012.

Hordaland Fylkeskommune vil utarbeide ein eigen uttale, og har teke ansvaret for å koordinera eventuelle uttaler frå kommunar, regionråd og andre relevante partar i høve sentrale styresmakter. Fylkestinget vil slutthandsame dette i møte 12/13.juni 2012. Etter ein lengre prosess hos sentrale styresmakter, vil Stortinget slutthandsame NTP-en før sommaren 2013.

Uttalen til Fjell kommune har primært fokus på omtale av vegspørsmål i NTP. Fagmiljøa har størst merksemd på behova for vedlikehald av eksisterande vegar, og på styrking av kollektivtilbodet. Bygging av nye vegar er vesentleg lågare prioritert. Dei tek utgangspunkt i ulike økonomiske rammor som ein føresetnad for prioritering av dei ulike tiltaka. Av nye store utbyggingar er det i Hordaland berre E39 Svevatjørn-Rådal som er prioritert om løyvingane i planperioden ikkje vert auka i høve nivået i dag. Om rammene vert auka med opp til 20%, vil ein i tillegg m.a starte bygginga av Rv555 Sotrasambandet i perioden 2018-2023. Om rammene vert auka opp til 45% over nivået i dag, tilrår Vegvesenet igangsetting av Sotrasambandet i første del av planperioden, altså etter 2014.

Fjell kommune er samd med Vegvesenet i vurderinga av behovet for ein sterk auke i satsinga på samferdsle, både når det gjeld vedlikehald, kollektivløysingar og nybygging. Men dette må ikkje ved at løyvingane til viktige nye vegprosjekt vert reduserte. Ein må heller auke dei samle løyvingane til vegrelatert drift og investeringar monaleg. I dette perspektivet er Fjell kommune heilt samd med Vegvesenet sine vurderingar av behova for auka fokus på gode kollektivløysingar, miljøvenlege transportformer og betra trafikktryggleik.

I dette perspektivet er Sotrasambandet eit sær relevant tiltak som må prioriterast vesentleg sterkare enn det NTP 2014 - 2023 legg opp til. Fjell kommune er soleis heilt klar på at Rv555 Storavatnet - Kolltveit må få løyvingar som tilseier byggstart i første del av planperioden, uavhengig av storleiken på dei økonomiske rammene.

## **Innstilling:**

Formannskapet i Fjell kommune gjev slik uttale til Nasjonal transportplan 2014-2023:

1. Fjell kommune er samd med Vegvesenet sine vurderingar om behova for satsing på opprusting av eksisterande vegnett, meir miljøvenlege transportformer med betre tilrettelegging for gode kollektivløysingar, og betra trafikktryggleik.
2. Fjell kommune vil samstundes sterkt peika på at dette ikkje må skje i konkurranse med satsinga på dei viktigaste nye vegutbyggingane, men på ein måte som gjer at desse omsyna samla sett vert ivareteke i dei nye prosjekta. Ein må soleis auka dei totale rammene for sektoren, slik at ein får eit meir tilfredstillande tilbod til ei breiare målgruppe, inkludert næringslivet.
3. Sotrasambandet er eit nytt vegtiltak som det er særst stort behov for i dette perspektivet. Fjell kommune er nøgd med at Sotrasambandet har fått god omtale i framlegg til NTP 2014-2023, men krev at det får ei høgare prioritering i samsvar med behovet. Prosjektet må få løyvingar som tilseier igangsetting i første del av planperioden, med byggestart seinast i 2017.
4. Fjell kommune vil peika på det heilt spesielle behovet for tryggleik som eit nytt samband vil stetta. Dagens samband over Sotrabraua er særst sårbart ved større uhell eller ulykker, og ein kan risikera at innbyggjar og næringsliv i Sotra/Øygarden, meir enn 30000 menneske og fleire tusen verksemdar, vert avskore frå fastlandet om noko uønska eller uventa skjer.
5. I framlegget til NTP er andelen av Sotrasambandet som vert å finansiera med bompengar relativt høgt. Med bakgrunn i dei store og viktige behova som dette prosjektet stettar, vil ein arbeida for redusert bompengandel i den vidare prosessen.

Straume, den 10.04.2012

Steinar Nesse  
Rådmann

Bjørn Erik Kristiansen  
Konst. Plan- og utbyggingssjef

## **Handsama i Formannskapet - 23.04.2012:**

Framlegg frå Odd Bjarne Skogestad om tillegg til følgjande punkt:

punkt 2 - Vi vil difor peika på at for å nå måla om auka kollektivandel, meir miljøvennleg transport og betre trafikk-tryggleik er det naudsynt med eit nytt vegsystem på strekninga Bergen vest - Sotra.

punkt 3 - Fjell kommune vil og peike på at næringslivet i regionen vest for Bergen står for ein stor verdiskapinga både lokalt, regionalt nasjonalt. Det planleggast store utvidingar av fleire av verksemdene. For å ta vare på desse verksemdene, som representerer fleire tusen arbeidsplassar, er det heilt naudsynt at eit nytt Sotrasamband kjem på plass.

punkt 5 - ..meinar Fjell kommune at andelen av statlege investeringar må aukast monaleg.

Framlegga frå Odd Bjarne Skogestad vart drøfta, men ikkje røysta over. Rådmannen får fullmakt til å innarbeide framlegga frå formannskapet i uttalen til NTP.

### **Vedtak i Formannskapet - 23.04.2012:**

1. Fjell kommune er samd med Vegvesenet sine vurderingar om behova for satsing på opprusting av eksisterande vegnett, meir miljøvenlege transportformer med betre tilrettelegging for gode kollektivløysingar, og betra trafikktryggleik.

2. Fjell kommune vil samstundes sterkt peika på at dette ikkje må skje i konkurranse med satsinga på dei viktigaste nye vegutbyggingane, men på ein måte som gjer at desse omsyna samla sett vert ivareteke i dei nye prosjekta. For å nå måla om auka kollektivandel, meir miljøvenleg transport og betre tryggleik er det naudsynt med eit nytt vegsystem på strekninga Bergen vest – Sotra. Ein må soleis auka dei totale rammene for sektoren, slik at ein får eit meir tilfredstillande tilbod til ei breiare målgruppe, inkludert næringslivet.

3. Sotrasambandet er eit nytt vegtiltak som det er særst stort behov for i dette perspektivet. Fjell kommune er nøgd med at Sotrasambandet har fått god omtale i framlegg til NTP 2014-2023, men krev at det får ei høgare prioritering i samsvar med behovet. Fjell kommune vil og peika på at næringslivet i regionen vest for Bergen står for ei verdiskaping med store verknader både lokalt, regionalt og nasjonalt. Ein planlegg også for vidare vekst i fleire av verksemdene. Mange av desse konkurrerar internasjonalt/ globalt, dei har til saman fleire tusen arbeidsplassar, og er heilt avhengig av eit nytt og sterkt betra vegsamband for å oppretthalde si konkurransekraft. Sotrasambandet må difor få løyvingar som tilseier igangsetting i første del av planperioden, med byggestart seinast i 2017.

4. Fjell kommune vil peika på det heilt spesielle behovet for tryggleik som eit nytt samband vil stetta. Dagens samband over Sotrabrua er særst sårbart ved større uhell eller ulykker, og ein kan risikera at innbyggjar og næringsliv i Sotra/Øygarden, meir enn 30000 menneske og fleire tusen verksemdar, vert avskore frå fastlandet om noko uønska eller uventa skjer.

5. I framlegget til NTP er andelen av Sotrasambandet som vert å finansiera med bompengar relativt høg. Med bakgrunn i dei store og viktige behova som dette prosjektet stettar, vil ein arbeida for redusert bompengandel i den vidare prosessen. Fjell kommune meiner at andelen av statlege investeringar må aukast monaleg.

### **Dokument vedlagt saka:**

- Forslag til Nasjonal transportplan 2014 - 2023 kan lastast ned på transportetatane sine nettsider om nasjonal transportplan: <http://www.ntp.dep.no/index.html>
- Styringsgruppen Nasjonal transportplan: Nasjonal transportplan 2014 - 2023 - oversendelse av transportetatenes planforslag./ høyringsbrev
- Hordaland fylkeskommune: Nasjonal transportplan 2014 - 2023: invitasjon til å gje innspel.
- Kortversjon av høyringsframlegg til kommunedelplan med KU for Rv 555 Fastlandssambandet Sotra Bergen. Parsell Kolltveit - Storavatnet, datert 21.02.2012.

### **Saksopplysningar:**

Dei statlege fagetatane innan transport og samferdsle,- Avinor, Jernbaneverket, Kystverket og Statens Vegvesen,- har i vinter sendt deira framlegg til Nasjonal transportplan (NTP) 2014 - 2023 på høyring til dei største bykommunane og alle fylkeskommunane. Høyringsfristen er sett til 29.juni 2012.

Framlegg til NTP er transportetatane sine faglege prioriteringar av tiltak i perioden. Etter høyringsperioden startar arbeidet med dei politiske prioriteringane i regjering og Storting. Regjeringa si innstilling vert lagt fram for Stortinget våren 2013 til endeleg avgjerd.

Hordaland Fylkeskommune vil utarbeide ein eigen uttale, og har som dei andre fylkeskommunane ansvaret for å koordinera eventuelle uttaler frå kommunar, regionråd og andre relevante partar. Fylkestinget vil slutthandsame dette i møte 12/13.juni 2012

Denne saka gjeld den delen av NTP som omhandlar riksvegar/ Statens Vegvesen sitt ansvarsfelt, og er Fjell kommune sitt innspel til Hordaland fylkeskommune si samla uttale .

#### Om sjølve NTP- dokumentet:

Statens Vegvesen sine prioriteringar tek utgangspunkt i ei rekkje nasjonale strategiar innan samferdsle. Av dei mest relevante i denne samanheng er m.a.

- at trafikkveksten i dei største byområda må tas av dei miljøvenlege transportformene
- reduserte avstandskostnader og regional utvikling
- stor auking av midlar til drift, vedlikehald og tiltak for å ta igjen forfall
- betre trafikktryggleik for halvering av talet på drepne
- reduserte klimagassutslipp og betre miljø

Dette utgangspunktet vert konkretisert i 6 punkt for bruken av midlane, mellom anna

Pkt 1: Nivået for drift av veganlegga vert auka vesentleg i høve førre planperiode

Pkt 2/3: Auke i midla til vedlikehald av veganlegga og tiltak for å redusera forfallet på desse

Pkt 4: Det skal settast av meir ressursar til planlegging.

Pkt 5: Eigen økonomisk pott til å styrke satsinga på miljøvenlege transportløyningar innafor byområda.

Pkt 6: I riksvegnettet vert utbygging og utbetring av dei viktigaste vegane for næringslivet prioritert (E6, E 18, E 16 og E 39).

(Jfr. m.a. samandraget side 7-11 i plandokumentet).

Basert på desse føringane har Vegvesenet teke utgangspunkt i 4 alternative økonomiske rammer:

Alt.1: Kutt på 20% (samanlikna med løyvingane i 2012).

" 2: "Planteknisk ramme", dvs. same løyving som i 2012

" 3. Vekst på 20%

" 4. Vekst på 45 %

Under alternativ 1 er det i Hordaland berre vidareføring av midlane til Hardangerbrua og Vossapakken som er med.

Under alternativ 2 er E39 Sveгатjørn-Rådal komen med som einaste nye utbyggingsprosjekt i fylket.

#### Sotrasambandet i NTP:

Sotrasambandet - nytt veg- og transportsamband på stamvegen Rv 555 mellom Storavatnet i Bergen kommune og Kolltveit i Fjell kommune, er sentral i Fjell kommune sin uttale til NTP.

Om løyvingane vert auka med 20% (alternativ 3) er Sotrasambandet og Kolltveittunnelen prioritert i andre halvdel av planperioden (2018-2023).

Riksveginvesteringar	Planteknisk ramme		Ramme +20%		Ramme +45%	
	2014-2017	2018-2023	2014-2017	2018-2023	2014-2017	2018-2023
Rv 555 Sotrasambandet				400(2600)	200(300)	200(2300)
Rv 555 Kolltveittunnelen				200		200

( ) = annan finansiering enn statleg, t.d. bompengar.

Dersom rammene vert auka med 45% (alternativ 4) vert Sotrasambandet prioritert i første periode (2014-2017).

I gjeldande NTP for 2010-2019 var det avsett 400 millionar kronar til Sotrasambandet i siste del av planperioden, dvs år 2014-2019.

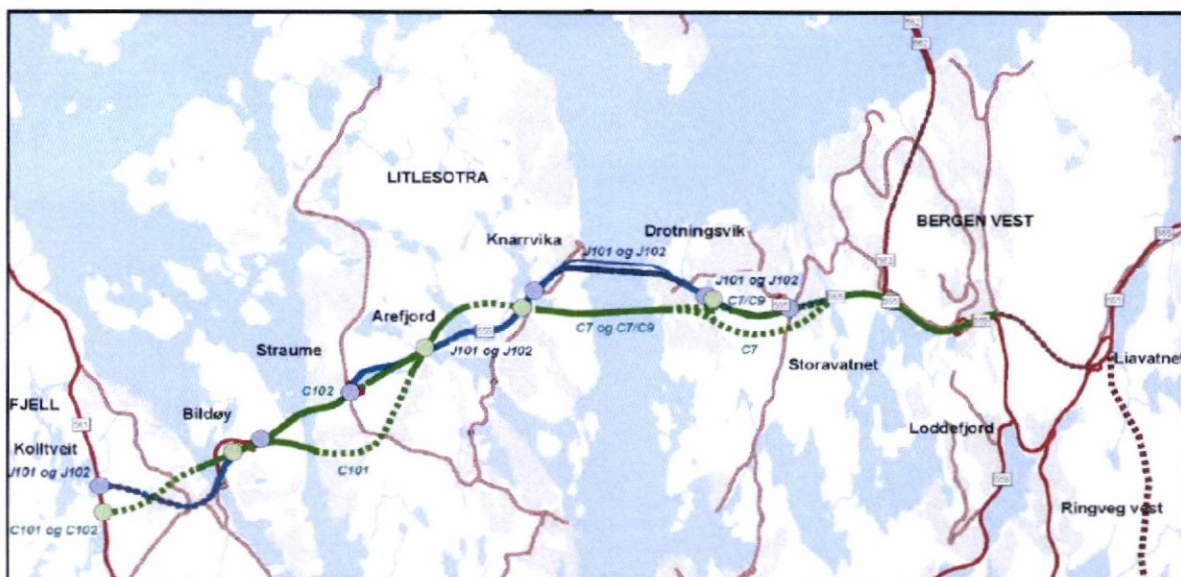
#### Samferdsleprosjektet Sotrasambandet:

Hovudvegen mellom Kolltveit og Storavatnet er definert som stamveg og er del av riksvegnettet etter 01.01.2010. Vegen er ein viktig del av hovudvegnettet i Bergensregionen og har samstundes ein viktig regional funksjon; Sotrabraua har medverka til at Sotrakommunane er ein integrert del av Bergensområdet, og brua er einaste vegtilknytning til fastlandet..

I 1971 vart Sotrabraua på Rv 555 opna. I ettertid har Fjell kommune sitt innbyggjartal auka frå under 7000 til nærmare 23000, og veksten er framleis høg. Trafikktala over Sotrabraua nærmar seg i 2012 ein gjennomsnittleg dagleg trafikk (ÅDT) på 27000 kjørey, og trafikkprognosane viser ein sterk trafikkauke i åra frametter. Sterk vekst i næringsliv/ tal arbeidsplassar gjer at trafikken i dag er like stor i begge retningar, og i rushtrafikken er det store og sterkt aukande køar. Per i dag er det ikkje tilrettelagt for alternative løysingar om dette sær sårbar sambandet vert råka av uhell eller ulykker.

På dette grunnlaget har ein i lang tid arbeidd for eit nytt og betre samband. Statens Vegvesen har, i samarbeid med Bergen, Fjell og nabokommunane utarbeidd eit framlegg til kommunedelplan for eit nytt Sotrasamband. Kommunedelplanen er våren 2012 på offentleg høyring, med sikte på vedtak i Fylkestinget i juni 2012.

Framlegget til kommunedelplan inneheld to konsept med alternative løysingar.



Estimerte anleggskostnader varierar mellom 2,5 og 4.38 mrd avhengig av traseval. Det er føresett at fastlandssambandet delvis skal finansierast med bompengar.

### Hovudmål for Sotrasambandet:

- Det skal utviklast eit fastlandssamband mellom Sotra/Øygarden og Bergen som sikrar gode og effektive kommunikasjonstilhøve til bysentrum, bydelar og til sentrale transportknutepunkt for hovudvegnett, jernbane, sjø- og lufttransport.
- Fastlandssambandet skal sikre langsiktig gode kommunikasjonstilhøve som legg eit godt grunnlag for vidare vekst og verdiskaping lokalt, og vidare utvikling av Bergensregionen som ein felles arbeids, bustad- og serviceregion.
- Nullvisjonen – ”ingen drepne eller livsvarig skadde i trafikken ” skal danne grunnlag for sambandet.
- Bidra til at transportsektoren reduserer utslepp av klimagassar.

Planprogrammet seier mellom anna at:

- Sotrasambandet skal ha tilstrekkeleg standard, tryggleik og kapasitet til å handtere framtidig trafikkutvikling mellom Sotra/Øygarden og Bergen.
- Kollektivtransporten skal ha minst like god framkomst som biltrafikken.
- Det skal vere eit attraktivt gang- og sykkeltilbod mellom Sotra/Øygarden og Bergen.
- Sårbarheita med dagens vegstandard skal reduserast.

### Vurdering:

Framlegg til NTP 2014-2023 satsar meir på drift og vedlikehald av eksisterande infrastruktur enn bygging av nye prosjekt. Rådmannen ser at mangel på tilstrekkeleg vedlikehald over tid har ført til behov for fornying av infrastrukturen. Men vedhaldande vekst i næring og befolkning fører også til auka etterspurnad etter transportreiser. Transportetatane har store utfordringar med å nå miljø- og klimamål, samstundes som kapasiteten i transportsystemet må byggast ut.

Etablering av eit nytt Sotrasamband samsvarar med den statlege politikken NTP legg opp til:

- Kollektiv- og gang- og sykkeltrafikk skal ta mykje av veksten orsaka i persontransporten, -regional utvikling og økonomisk vekst i form av meir robuste bu- og arbeidsmarknadsregionar, - reduserte avstandskostnader mellom tettstader, -arbeida i høve nullvisjonen innanfor trafikktryggleik.

Samferdsledepartementet har difor prioritert Sotrasambandet i førre NTP, og Statens vegvesen har inkludert Rv 555 i forlaget som er lagt ut til høyring. Rådmannen meiner likevel at Sotrasambandet må prioriterast sterkare ved å flytte midlane fram i "planteknisk ramme", den første tidsperioden. Bakgrunnen for det er at arbeidet med Sotrasambandet har kome langt i planleggingsfasen, og kommunedelplan skal handsamast i løpet av våren. Dei statlege midla må vere på plass når reguleringsarbeidet og prosjekteringa vert starta opp. Framdriftsplanen legg opp til byggestart i 2017. Ved å plassere Sotrasambandet i planteknisk ramme vert intensjonen frå førre NTP følgt opp, der det vart prioritert midlar i planperioden 2014-2019.

I det vidare vil rådmannen syne korleis Sotrasambandet svarer til dei nasjonale samferdslestrategiane og målsettingane NTP skisserar:

*Trafikkveksten i dei største byområda må tas av kollektivtransport, gåande og syklande.*

I planprogrammet for sotrasambandet formulerar måla for kollektivtransporten:

- Kollektivtransport skal vere eit attraktivt alternativ til bruk av personbil
- Kollektivtrafikken skal sikrast minst like god framkomst som annan trafikk
- Det skal etablerast effektive kollektivknutepunkt med god tilgjenge til overordna vegnett
- Nytt samband skal vere fleksibelt med omsyn til mogleg etablering av eigne kollektivtraséar

I dag går kollektivtransporten i blanda trafikk og bussane står i dei same køane som biltrafikken. Trafikksituasjonen er venta å bli vesentleg forverra dersom det ikkje vert bygd nytt Sotrasamband. Bygging av kollektivfelt på delstrekningar vil hjelpe litt, men dei største flaskehalsane på vegnettet vert ikkje løyst før nytt Sotrasamband er på plass. I arbeidet med Sotrasambandet er det planlagt utbygging av eit kapasitetssterkt kollektivtilbod som har full framkome og høg standard. Det er òg ein føresetnad at det vert etablert effektive kollektivterminalar med god tilgjenge og med gode overgangar mellom ulike transportmiddel (bybane, buss, bil, sykkel, gange) i sentrale transportknutepunkt, i Straume sentrum og ved Storavatnet.

Sykkel vert sett på som eit likeverdig transportmiddel med motorisert transport for reiser kortare enn 10 km. Difor er det lagt opp til samanhengande gang- og sykkelvegnett frå Kolltveit til Storavatnet. Dette ligg som ein føresetnad i alle traséalternativa. I dag er det ikkje tilbod til gang- og syklande mellom Sotra og Bergen over Sotrabrua. Difor vil gang- og sykkeltransporten relativt sett få mykje betre tilhøve enn i dag.

Reisevaneundersøkinga frå 2008 viser at det er høg andel lokale reiser mellom Litlesotra og Bergen vest (om lag kvar tredje bilpassering). På sikt kan difor etablering av samanhengande gang- og sykkelveg over sundet føre til at gang- og sykkeltransporten tek andelar frå bil- og kollektivtransporten for dei lokale korte og mellomlange reisene, i tillegg til nyskapt gang- og sykkeltransport.

*Reduserte avstandskostnader og regional utvikling*

"For å bedre framkommeligheten, redusere avstandskostnadene og bidra til regional utvikling prioriterer transportetatene å bygge ut infrastrukturen mellom regioner og byer, å redusere flaskehalsar som sterkt påvirker regularitet og punktlighet for næringslivets transporter." (Forslag til NTP, side 28)

Fleire store og viktige verksemdar innan petroleumssektoren, maritim sektor og fiskerinæringa er lokalisert i Sotra/ Øygarden. Fleire av desse er store og viktige både i nasjonal og internasjonal samanhang.

Dagens Sotrabru er ein hemsko for fleire av desse verksemdene og for næringsutviklinga generelt på Sotra. Brua må delvis stenge når større spesialtransporter passerer og einskilde mobilkranar kan ikkje passere brua. Statens vegvesen rår til ikkje å bruke eksisterande Sotrabru som ein langsiktig del av eit nytt samband fordi brua ikkje vil kunne møte dei nye krava som vil kome til betre utnytting av vegnettet ved å tillate større totalvekt på vogntog.

For å imøtekomme venta folketalsauke vil Fjell kommune konsentrere veksten kring Straume - Bildøyområdet, i tråd med ønska arealutvikling i forslag til NTP. Dette området er peika ut som regionalt senterområde av Hordaland fylkeskommune. Målet er at eit robust og attraktivt Straume sentrum vert ein plass der folk bur, arbeider og dekkjer sine behov for offentleg og privat service og fritidsaktivitetar innanfor gang- eller sykkelavstand, slik at behovet for å reise ut av området vert mindre.

#### *Styrking av drift, vedlikehald og tiltak for å ta igjen forfall.*

Rådmannen finn det positivt at NTP ønskjer å legge drifta av transportinfrastrukturen på eit nivå som gjev god framkome, høg tryggleik og god tilgjenge på ein miljøvennleg måte. På Rv 555 er forfallet stort, og vedlikehaldsarbeidet utfordrande. Dagens Sotrabru er over 40 år og i dårleg teknisk stand. Det er mellom anna problem med omsyn til betongavskalling, armeringskorrosjon, rekkverket på hengespennet m.m. Statens vegvesen har grovt anslått etterslepet til om lag 130 millionar kroner. Talet vert mykje høgare når ein reknar med kostnadene for å utføre vedlikehald på ei bru der trafikken skal gå samstundes.

I tillegg har Sotrabrua låg transportstandard. Sjølve brua har to relativt smale køyrefelt som ikkje tilfredsstillar dagens normalkrav. Transportsystemet er sårbart ved ulukker og motorhavari. Når det oppstår slike situasjonar, er det særskilt vanskeleg med forbikøyring. Det oppstår som regel full stans i trafikken, med lange køar som følgje. Det er ikkje tilbod til gåande/syklande over brua.

#### *Betre trafikktryggleik*

Det har vore mange, og alvorlege ulukker på Rv 555. Dagens transportsystem er lite utvikla og lite trafikkikkert i høve til den trafikkmengda som er på vegane. På strekninga mellom Kolltveit – Liavatnet har det totalt vore 155 ulukker dei siste 10 åra, i snitt 15 – 16 pr. år. 3 av ulukkene medførte dødsfall, 13 ulukker medførte alvorleg skade og dei andre var lettare skadar. Nullvisjonen, "ingen drepne eller livsvarig skade i trafikken", er utgangspunkt for alt arbeid med trafikktryggleik, og dannar grunnlaget for det framtidige Sotrasambandet. Eigne gang- og sykkelfelt langs heile strekninga skal fjerne mjuke trafikkantar frå riksvegen. Fysisk midtdelar mellom køyreretningane skal hindre møteulykker. Planfrie kryss vil redusere påkøyring bakfrå.

Rådmannen er nøgd med at Kolltveittunnelen er omtalt og løyva midlar i forslag til NTP. Dette er ein særskilt ulykkebelasta tunnel der etterslepet på vedlikehald er stort.

#### *Reduserte klimagassutslepp og betre miljø.*

Omsyn til miljøkrav set klare rammer for korleis ein kan løyse auka transportbehov. Slik situasjonen er i dag er det til tider store saktegåande køar, der også kollektivtransporten står i same kø. Dette er særskilt uheldig for situasjonen når det gjeld klimagassutslepp og miljø. Nytt Sotrasamband vil opne for ein auke i total trafikkmengde, men samstundes vil kollektivtrafikken verte prioritert. Ein vil også bli kvitt køproblema ein har i dag. Samla sett vil dette kunne legge grunnlaget for ein betra situasjon i framtida når det gjeld forureiningssituasjonen og miljøtilhøva elles.

Rådmannen vil oppsummera sine vurderingar i følgjande punkt:



- Utviklinga i næringsliv og busetnad og det regionale samarbeidet i heile Bergensregionen har skapt eit stort transportbehov mellom Sotra/Øygarden og Bergensområdet. Denne sterke, gjensidige utviklinga i etterspurnad vil halde fram ved at regionen har eit vekstkraftig næringsliv, og det er venta sterk folketalsvekst.

-Nytt samband vil vere avgjerande for den langsiktige utviklinga av regionen. Sambandet skal løyse det aktuelle behovet for betre framkomst for alle trafikantgrupper, og gi naudsynt tryggleik og mindre sårbarheit for næringsliv og innbyggjarane i regionen. Planen for sambandet gjeld både vegsystem, kollektivsystem og gang- og sykkelvegnett.

- Den betydelege kollektiv- gang- og sykkelsatsinga som Sotrasambandet legg opp til, utviklinga av eit tettare bysamfunn ved Straume, kombinert med restriktive tiltak for den private biltrafikken, vil bidra til reduserte klimagassutslepp, luftforureining og støy.

- Etablering av eit nytt Sotrasamband samsvarar med den statlege politikken NTP legg opp til når det gjeld tiltak for trafikkvekst, reduserte avstandskostnader og regional utvikling, vedlikehald og tiltak for å ta igjen forfall, styrking av trafikktryggleik, og tiltak for å redusere klimagassutslepp og betre miljøet.

- Det haster med å få på plass eit nytt framtidsretta Sotrasamband. Prosjektet må difor inkluderast i rammene for perioden 2014-2017. Dette er også i tråd med intensjonen i gjeldande NTP 2010-2019, slik rådmannen forstår det.

- Rådmannen har også merka seg den høge andelen av bompengefinansiering som ligg i framlegget til NTP. Nye undersøkingar viser at samferdsleprosjekt på Vestlandet jamt over har høgare andel bompengefinansiering enn andre delar av landet. Dette vil vere eit av fleire argument for ein lågare andel bompengar i dette prosjektet enn i mange andre.