



Samferdselsdepartementet  
Postboks 8010 Dep.  
0030 OSLO

Fiskeri- og Kystdepartementet  
Postboks 8118 Dep.  
0030 OSLO

Vår ref.: (nyttast ved korrespondanse)  
201005369-75/8.T07/BJORMI

Dykkar ref.:  
2010002182-350

Bergen, 21. juni 2012

## Høyringsuttale til planforslaget til Nasjonal transportplan 2014 - 2023

Fylkestinget handsama 12.6.2012, sak 26/12, planforslaget til Nasjonal Transportplan 2014 – 2023 – og gjorde slikt vedtak:

### *”GENERELT OM PLANFORSLAGET TIL NTP 2014 -2023*

- 1. Fylkestinget er positiv til målformuleringane i planforslaget og legg særleg vekt på strategiane om å satsa på tiltak som gjev meir miljøvenleg transport i byområda, regionforstørring, auka gjennomføringsevne og auka satsing på drift- og vedlikehald.*

### *BEHOV FOR AUKA ØKONOMISKE RAMMER*

- 2. For å sikra meir klima- og miljøvenleg transport i byområda, naudsynte riksveg- og jernbaneinvesteringar, auka satsing på skredsikring og drift – og vedlikehald, må dei økonomiske rammene i Nasjonal transportplan 2014-2023 aukast med 65 % i høve til planramma.*

### *BERGENSOMRÅDET – BEHOV FOR STATLEG MEDFINANSIERING*

- 3. Fylkestinget sluttar seg til forslaget om å etablera bypakke/regionpakke Bergen med føresetnad om forpliktande statleg medfinansiering.*
- 4. For å sikra kontinuerleg utbygging av bybanen etter at byggetrinn 3 er ferdigstilt i 2016, og naudsynte veg, gang, kollektiv (m.a. park&ride ved riksvegårene) og sykkelinvesteringar, vil statleg medfinansiering på 7-10 mrd. kr i ein regionpakke/ bypakke for Bergensområdet vera avgjerande.*
- 5. Planforslaget peikar på at fylkeskommunane, med dagens inntektsramme, ikkje er i stand til å finansiera auken i driftstilskot til kollektivtrafikken for å utvikla eit kapasitetssterkt og konkurransedyktig kollektivtransportsystem. Fylkestinget krev at fylkeskommunen sine frie inntektsrammer vert auka i samsvar med behovet for auka driftstilskot.*
- 6. Allereie planlagde, høgt prioriterte prosjekt i regionen som då vil inngå i region/ bypakke, må framleis halda sin høge prioritet om ikkje bypakkane skulle verta ein realitet.*

### *E39 - OPPRUSTA OG FERJEFRI*

- 7. Det er avgjerande for kommunikasjonane og konkurransevna på Vestlandet/ Hordaland at det vert realisert ferjefri E39 med gode tverrsamband så raskt som råd. Fylkestinget vil prioritera prosjekt som gjev rask realisering.*



*Opprusting og ferjefri E39 gjennom Hordaland frå nord til sør får særskilt prioritet i NTP 2014-2023. E39 er den viktigaste transportåra på Vestlandet. Ein ferjefri E39 mellom Bergen og Stord, vil saman med realisering av Nyborg-Klauvaneset og ny strekning Os-Bergen bidra til ein meir robust og integrert bu- og arbeidsmarknad i dette området. Det er i samsvar med strategien i NTP-forslaget om å redusera avstandskostnader, bidra til regionforstørring og styrkt regional utvikling.*

#### *E16 – TRYGG OG FRAMTIDSRETTA*

- 8. E16 har hatt en sterk auke i trafikk og er vorte ein av dei mest ulykkesutsette vegane i fylket. Fylkestinget ber om at det snarast vert sett i gang i gangsettes ein samla KVVU for transportkorridoren mellom Arna og Voss som omfattar E16 og Vossebanen.*

#### *E134*

- 9. Fylkestinget legg til grunn at Stordalstunellen på E134 vert ferdigstilt etter gjeldande plan og at Haukelitunnelane (miljøtunnelar) vert planlagde med oppstart i 2015 og ferdigstilte ferdigstillast i løpet av planperioden.*

#### *ØVRIGE RIKSVEGINVESTERINGAR*

- 10. Fylkestinget forventar at riksvegane i Hordaland vert opprusta og utbygd til å vere dei hovudpulsårene dei skal vere for å binde regionane og landsdelane saman. Fylkestinget krev fortgang i planlegging og utbygging av:*
  - Rv 555 Sotrasambandet – med kollektivfelt og dimensjonering for bybane.*
  - Rv 13 Jøsendal-Voss-Vangsnes – der mellom anna vedteken fylkesdelplan for Voss-Vik frå 2006 må oppfyllast ved at tunellprosjektet vert prioritert i siste del av planperioden.*
  - Rv 7 Eidfjord-Haugastøl (KVVU)*

*Jfr. fylkesrådmannen sine merknader vedkomande riksveginvesteringar i saksutgreiinga. Fylkestinget forventar at satsinga på Turistvegar held fram. Det er eit verdifullt tiltak som byggjer opp under fjorlandskapet som reiselivsatsing. Ikonpunkt bør utviklast og finansierast med statlege midlar.*

#### *FRAMDRIFT OG FINANSIERING*

- 11. Staten må ta grep for å effektivisera planprosessar for å tryggja raskare gjennomføring frå framlegg til ferdig prosjekt. Staten må m.a. innføra prosjektfinansiering og ta i bruk alternative ordningar (t.d. fleirårig budsjettering, aksjeselskap, OPS m.m.) for å sikra meir effektiv prosjektgjennomføring. Samtidig bør det vurderast ei finansieringsordning der bompengeselskapa/ fylkeskommunane kan få gunstige statslån.*

#### *RASSIKRING*

- 12. Fylkestinget ser at i lys av den vesentlege kostnadsauken vi ser på prosjekta, må den nasjonale ramma opp frå 1 til 2 mrd/år.*

#### *STYRKT STYRKA DRIFT OG VEDLIKEHALD AV VEGNETTET*

- 13. Fylkestinget stør framlegget om eit eige statleg program for å redusera vedlikehaldsetterlsepel på fylkesvegar, t.d. gjennom auka rammeoverføring til fylkeskommunane. Fylkeskommunane må få kompensert for prisveksten på driftskontraktane, tilsvarende den statlege priskompensasjonen for riksvegnettet.*

#### *JERNBANE*

- 14. Fylkestinget ser det som avgjerande viktig at arbeidet med dobbeltspor mellom Bergen og Arna vert starta opp i 2013, og ber om ei vidare satsing på Vossebanen snarast råd. Bana må rustast opp opprustast slik at den ivaretek Intercity funksjonen og styrkar indre Hordaland med Voss som regionsenter, og som ein del av pendlarregionen rundt Bergen. Timefrekvens vil auka konkurransekrafta til banen.*

*Utbetringa er og viktig for godstransport på Bergensbanen, då dobbeltspor Bergen - Arna og fleire kryssingsspor vil sikra betre regularitet. Dette vil og føra meir gods frå veg til bane.*

Fylkestinget vil ha fortgang i lokalisering av ny godsterminal i Bergen, slik at dei 600 millionane som er sett av frå 2018 til å rusta opp dagens terminal kan gå til etablering av ny terminal.

15. Fylkestinget rår til at alternativ B i høgfartsutgreiinga, med forsert utbygging på eksisterande trase, vert lagt til grunn for vidare utvikling av Bergensbanen. For å få redusert reisetida mellom Oslo og Bergen ned mot 4 timar, må investeringane i utbetringar og lange kryssingsspor på eksisterande Bergensbane aukast monaleg, og Ringeriksbanen byggjast.
16. Fylkestinget forventar at planleggingsarbeidet for Ringeriksbanen vert teke opp igjen gjenopptatt snarast mogleg, og at planprosessar for denne vert gjort uavhengig av planane for E16. Ny organisasjonsmodell og finansieringsordning må utprøvast i dette prosjektet, i tråd med omtale i framlegget til NTP.
17. NTP må gje prioritet til nye togsett på strekninga Bergen-Voss-Myrdal.

#### LUFTFART

18. Fylkestinget vil setja fokus på at Bergen Lufthamn, som nest størst i Noreg og ein av berre kun to flyplassar i Hordaland, må verte prioritert slik at ny terminal på Flesland kan realiserast parallelt med at bybana når Flesland for å få størst mogleg effekt av bybaneinvesteringa, og avhjelpe kapasitetsproblema ved lufthamna sin terminal.

#### SJØTRANSPORT

19. Regjeringa har i samband med NTP-varselet både ein eigen godsstrategi og ein eigen nærskipfartsstrategi. Fylkestinget støttar dette arbeidet, og peikar på at det er viktig å lukkast i å overføre gods frå vei til sjø og bane. Det er miljøvennleg, trafikkisikkert og kostnadseffektivt. Fylkestinget ber derfor om auka statleg engasjement, mellom anna gjennom å gå inn på investerings sida i utvalde hamner for å sikre ei framtidretta hamneutvikling som kan handtere betydeleg auka godsstraumar.

Det er viktig at Storting og regjering i NTP sikrar sjøtransportens konkurransevne, m.a. gjennom å redusere avgiftene på miljøvennleg godstransport." Sjøbasert passasjertransport må utviklast og vektleggjast meir enn til no i det vidare arbeidet med kollektivsatsinga.

#### FISKERIHAMNER

20. Austevoll fiskerihamn var omtalt i førre NTP, og det er planlagt oppstart av prosjektet i 2013. Fylkestinget finn det likevel naturleg å understreka prosjektet si regionale betydning og at prosjektet må realiserast som planlagt.
21. Fylkestinget viser elles til fylkesrådmannen sitt saksframlegg, som ein del av høyringsuttalen til planforslaget om Nasjonal transportplan 2014 – 2023."

Vedlagt følgjer fylkesrådmannen sitt saksframlegg, som ein del av høyringsuttalen.

Med helsing  
  
Rolf Rosenlund  
Seksjonsleiar

  
Bjørn Inge Midtgård  
Seniorrådgjevar

Kopi: Vegdirektoratet, Sekretariatet for Nasjonal transportplan



Arkivsak 201005369-28  
Arkivnr. 8.T07  
Saksh. Marte Hagen Eriksrud, Magnus Vestrheim og Bjørn Inge Midtgård

Saksgang	Møtedato
Samferdselsutvalet	08.05.2012 - 09.05.2012
Fylkesutvalet	24.05.2012
Fylkestinget	12.06.2012 - 13.06.2012

## HØYRINGSUTTALE - PLANFORSLAGET TIL NASJONAL TRANSPORTPLAN 2014 – 2023

---

### SAMANDRAG

Dei statlege transportetatane har i brev frå 1.3.2012 invitert fylkeskommunane og dei største bykommunane til å koma med uttale til forslag til Nasjonal transportplan 2014 – 2023. Høyringsfristen er sett til 29. juni 2012. Med grunnlag i planforslaget og høyringsuttalane vil Samferdselsdepartementet og Fiskeri- og kystdepartementet tidleg i 2013 leggja fram ei stortingsmelding om Nasjonal transportplan. Fylkesrådmannen legg med dette fram sak om høyringsuttale til Nasjonal transportplan (NTP) 2014- 2023.

Fylkesrådmannen er positiv til målformuleringane i planforslaget og legg særleg stor vekt på strategiane om å satsa på tiltak som gjev meir miljøvenleg transport i byområda, regionforstørring, auka gjennomføringsevne og auka satsing på drift- og vedlikehald. Dei økonomiske rammene i Nasjonal transportplan 2014 – 2023 må aukast til utover + 45 %.

Fylkesrådmannen er samd med transportetatane i at det er naudsynt å etablere ein ”bypakke” for Bergensområdet. Fylkesrådmannen er positiv til at planforslaget erkjenner at fylkeskommunane, med dagens inntektsramme, ikkje er i stand til å investere i og drifte eit tilfredsstillande kollektivsystem. Staten må vere forpliktande og tydelege på omfanget av den statlege finansieringa av drift av kollektivtransporten, samt finansiering av vidare utbygging av bybanen mot nord og vest.

Fylkesrådmannen krev at opprusta og ferjefri E39 gjennom Hordaland får særskilt prioritet i NTP 2014- 2023. E39 er den viktigaste transportåra på Vestlandet. Ein ferjefri E39 mellom Bergen og Stord (Hordfast) vil bidra til ein meir robust og integrert bu- og arbeidsmarknad i dette området. Det er i samsvar med strategien i NTP forslaget om å redusera avstandskostnader, bidra til regionforstørring og styrka regional utvikling.

Fylkesrådmannen føreset at rammeoverføringane til fylkeskommunane aukar betydeleg i komande NTP periode, slik at satsinga på vedlikehaldet av fylkesvegnettet kan aukast. Fylkeskommunane må få kompensert for prisveksten på driftskontraktane, tilsvarende den statlege priskompensasjonen for riksvegnettet. Kunnskapsgrunnlaget om verknader av ulike kontraktstypar- og former må utviklast, slik at nye kontraktar vert betre og meir kostnadseffektive.

## FORSLAG TIL INNSTILLING

### GENERELT OM PLANFORSLAGET TIL NTP 2014 – 2023

1. Fylkestinget er positiv til målformuleringane i planforslaget og legg særleg vekt på strategiane om å satsa på tiltak som gjev meir miljøvenleg transport i byområda, regionforstørring, auka gjennomføringsevne og auka satsing på drift- og vedlikehald.

### BEHOV FOR AUKA ØKONOMISKE RAMMER

2. For å sikra meir miljøvenleg transport i byområda, naudsynte riksveg- og jernbaneinvesteringar, auka satsing på skredsikring og drift – og vedlikehald, må dei økonomiske rammene i Nasjonal transportplan 2014-2023 aukast utover + 45 %.

### BERGENSOMRÅDET – BEHOV FOR STATLEG MEDFINANSIERING

3. Fylkestinget sluttar seg til forslaget om å etablere bypakkar for dei store byområda med forpliktande statleg medfinansiering. For Bergensområdet er dette avgjerande for i første rekke å sikre kontinuerleg utbygging av bybanen byggetrinn 4 mot Åsane og byggetrinn 5 mot Bergen vest.
4. Fylkestinget viser til revidert bompengesøknad for vidareføring av Bergensprogrammet som sikrar finansieringa av bybanen byggetrinn 3 mot Flesland. Med dette finansieringsopplegget er det ikkje særleg rom for lokal delfinansiering gjennom ytterlegare bompengeneinnkreving i Bergen, til bybanen byggetrinn 4 og 5 i perioden fram mot 2025. For å sikre kontinuerleg utbygging av bybanen etter at byggetrinn 3 er ferdigstilt i 2016, vil det vere behov for statleg medfinansiering på 7-10 mrd.kr i ein bypakke for Bergensområdet.
5. Planforslaget peikar på at fylkeskommunane, med dagens inntektsramme, ikkje er i stand til å finansiere auken i driftstilskot til kollektivtrafikken for å utvikle eit kapasitetssterkt og konkurransedyktig kollektivtransportsystem. Fylkestinget legg til grunn at fylkeskommunen sine frie inntektsrammer vert auka i samsvar med behovet for auka driftstilskot.

### E39 - OPPRUSTA OG FERJEFRI

6. Fylkestinget krev at opprusta og ferjefri E39 gjennom Hordaland får særskilt prioritet i NTP 2014- 2023. E39 er den viktigaste transportåra på Vestlandet. Ein ferjefri E39 mellom Bergen og Stord (Hordfast) vil bidra til ein meir robust og integrert bu- og arbeidsmarknad i dette området. Det er i samsvar med strategien i NTP forslaget om å redusera avstandskostnader, bidra til regionforstørring og styrka regional utvikling.

### STYRKA DRIFT OG VEDLIKEHALD AV VEGNETTET

7. Planforslaget legg opp til ei prioritering av midlar til drift, vedlikehald og tiltak for å ta att forfallet på riksvegane. Fylkestinget vil understreka at denne satsinga ikkje må gå ut over heilt nødvendige strekningsvise investeringar på riksvegnettlet i Hordaland. Fylkestinget viser til pkt. 2 med føresetnad om auka økonomiske rammer i nasjonal transportplan 2014 – 2020.
8. Fylkestinget føreset at rammeoverføringane til fylkeskommunane aukar betydeleg i komande NTP periode, slik at satsinga på vedlikehaldet av fylkesvegnettlet kan aukast. Fylkeskommunane må få kompensert for prisveksten på driftskontraktane, tilsvarande den statlege priskompensasjonen for riksvegnettlet. Kunnskapsgrunnlaget om verknader av ulike kontraktstypar- og former må utviklast, slik at nye kontraktar vert betre og meir kostnadseffektive.  
.....
9. Fylkestinget viser elles til fylkesrådmannen sitt saksframlegg, som ein del av høyringsuttalen til planforslaget om Nasjonal transportplan 2014 – 2023.

Paul M. Nilsen  
Fylkesrådmann

Anne Iren Fagerbakke  
Samferdselssjef

Vedlegg:

- Brev frå transportetatane med oversending av planforslag til NTP 2014 – 2023, frå 1.3.2012
- Innkomne høyringsuttalar

## FYLKESRÅDMANNEN, 27.4.2012:

### 1.0 Bakgrunn

Dei statlege transportetatane har i brev frå 1.3.2012 invitert fylkeskommunane og dei største bykommunane til å koma med uttale til forslag til Nasjonal transportplan 2014 – 2023.

Høyringsfristen er sett til 29. juni 2012. Med grunnlag i planforslaget og høyringsuttalane vil Samferdselsdepartementet og Fiskeri- og kystdepartementet tidleg i 2013 leggja fram ei stortingsmelding om Nasjonal transportplan.

Fylkesrådmannen legg med dette fram sak om høyringsuttale til Nasjonal transportplan (NTP) 2014-2023. NTP forslaget er lagt ved saka som elektronisk fil og kan også lesast på <http://www.ntp.dep.no/2014-2023/planforslaget.html> . Her finn ein også grunnlagsmateriale og anna informasjon om transportetatane sitt forslag til Nasjonal transportplan.

Fylkesrådmannen har i brev frå 13.3.2012 bede kommunane om å koma med innspel til høyringsuttalen. Innkomne uttalar er lagt til grunn for saka. Uttalar som kjem inn til fylkesrådmannen for handsaminga i fylkestinget, vil bli lagt ved saka.

### 2.0 Nasjonale mål og strategiar

Nasjonal transportplan er eit plandokument som viser regjeringa si overordna satsing på utviklinga av transportsystemet i ein tiårsperiode. Nasjonal transportplan vert revidert kvart fjerde år. Følgjande transportpolitiske mål er lagt til grunn for planforslaget frå transportetatane:

- Betra framkome og reduserte avstandskostnader for å styrka konkurransekrafta i næringslivet og bidra til å oppretthalda hovudtrekka i busetnadsmønsteret
- Bygga transportpolitikken på en visjon om at det ikkje skal skje ulukker med drepte eller livsvarig skadde i transportsektoren
- Bidra til å redusere miljøskadelege verknader av transport, samt bidra til å oppfylle nasjonale mål og Noreg sine internasjonale forpliktingar på miljøområdet
- Transportsystemet skal vera universelt utforma.

For å nå dei transportpolitiske måla legg dei statlege transportetatane nasjonale strategiar til grunn for prioriteringane i NTP 2014 – 2023. Nokre sentrale strategiar frå planforslaget:

- Trafikkveksten i dei største byområda må takast av dei miljøvenlege transportformene.
- Reduserte klimagassutslepp og betre miljø.
- Tiltak for å redusera avstandskostnader, bidra til regionforstørring og styrka regional utvikling.
- Styrka gjennomføringsevne i utbygginga av infrastrukturen.
- Stor auke i midlar til drift og vedlikehald og tiltak for å ta igjen forfall.
- Brei innsats for trafikktryggleik og halvering av talet på drepte.
- Meir robust infrastruktur.
- Godstransport over lange avstandar må gå med tog og skip så langt det er mogleg.

### 3.0 Økonomiske rammer

Statens vegvesen, Jernbaneverket og Kystverket har i NTP arbeidet teke utgangspunkt i sektorvise økonomiske rammer på same nivå som i rammene for perioden 2014- 2019 (planteknisk ramme). I tillegg har desse etatane prioritert prosjekt i høve til om ramma vert endra med -20%,+ 20% og +45%. Tabellen under viser Statens vegvesen sitt framlegg til rammefordeling ved ulike rammenivå, for nokre utvalde postar (sjå s. 102 i NTP forslaget):

Ramme i mill.kr. -enkelte postar	NTP	Ramme	Planteknisk	Ramme	Ramme
Post	2010-2019	-20%	ramme	+20 %	+45 %
Post 23, Forvaltning av riks og fylkesveg	16 360	17 680	20 220	20 530	20 950
Post 23, Drift av riksvegar	18 280	24 790	27 620	27 630	28 590



Post 23, Vedlikehold av riksvegar	12 740	22 590	24 220	24 220	25 110
Post 30, Riksveginvesteringar	73 560	35 240	60 990	95 900	136 960
Post 31, Skredsikring riksveg	5 370	4 000	5 500	6 000	7 000
Post 62, Skredsikring fylkesveg	5 370	4 000	5 500	6 000	7 000
Post 72, Kjøp av riksvegferjetenester	4 520	4 570	4 570	4 570	4 570

Tabellen under viser Jernbaneverket sitt framlegg til rammefordeling ved ulike rammenivå, for nokre utvalde postar (sjå s. 84 i NTP forslaget):

Ramme i mill.kr.	NTP	Ramme	Planteknisk	Ramme	Ramme
Post	2010-2019	-20%	ramme	+20 %	+45%
Total ramme	97 300	80 860	101 070	121 280	146 550
Drift, vedlikehold og fornying	44 480	68 800	71 800	72 800	73 300
Investeringar	52 820	12 060	29 270	48 480	71 250

Innanfor dei økonomisk rammene foreslår Jernbaneverket, Kystverket og Statens vegvesen å prioritera drift og vedlikehold høgast i den neste tiårsperioden. Ein konsekvens av dette er at:

*”Økte kostnader for prosjekter som inngår i NTP 2010-2019 og prioriteringen av drift, vedlikehold og fornyelse gjør det vanskelig å prioritere nye store prosjekter i alle økonomiske rammenivåer unntatt i rammen på +45 prosent.”*  
(s. 75 i NTP forslaget).

#### Fylkesrådmannen sine merknader

For å sikra meir miljøvenleg transport i byområda, naudsynte riksveg- og jernbaneinvesteringar, auka satsing på skredsikring og drift – og vedlikehold, må dei økonomiske rammene i Nasjonal transportplan 2014-2023 aukast utover + 45 %.

#### **4.0 Bergensområdet**

##### *Etablering av bypakkar*

I planforslaget vert det konkludert med at etablering av bypakkar med samordna tiltak er naudsynt for å oppfylle målet om at veksten i persontransport skal takast av kollektivtrafikk, gåing og sykling. Ein arealpolitikk med fokus på fortetting, utvikling av kollektivtransporten, restriktive tiltak mot personbiltransporten og betre tilrettelegging for syklande og gåande er område som vert trekte fram.

##### *Investering og drift av kollektivtransport*

I planforslaget vert det konkludert med at behovet for investeringar og auke i driftstilskot til kollektivtransporten er så store at fylkeskommunane ikkje klarer å finansiere dette med dagens inntekter.

*”Staten bør derfor bidra med midler for å sette fylkeskommunene i stand til å utvikle et høykvalitets kollektivtrafikktilbud. Det er også behov for mer midler til drift.”* (NTP - forslaget s. 7)

Planforslaget peiker på at det mest nærliggande vil vere at staten delfinansierar konkrete prosjekt gjennom øyremarka tilskot, som inngår i samordna bypakkar. Planforslaget foreslår å setje av om lag 13 mrd. kr. til å styrke satsinga på miljøvennlige transportløyningar innanfor byområda om ramma vert auka med 45 %.

Planforslaget slår også fast at det er naudsynt å utvikle banesystem i Bergen for å handtere den forventa trafikkveksten, og at forlenging av bybanen er eit av dei prosjekta som vert nytta som eksempel på prosjekt som kan vere aktuelle for ei statleg satsing. Planforslaget legg opp til at dei fylke som har store utfordringar med omsyn til drift av kollektivtilbodet kan få hjelp til å sikre eit godt kollektivtilbod gjennom til dømes ei auke i rammeoverføringane frå staten. Det er berekna at Bergen i 2023 vil ha behov for ei auke av dagens driftstilskot på 50 prosent.

### *Samanhengande sykkelvegnett i Bergensområdet*

Frå planforslaget framgår det at det statlege finansieringsbehovet for utbygging av sykkelvegnettet i og omkring Bergen er på 3 mrd. kr.

### Fylkesrådmannen sine merknader

#### *Regionpakke Bergen – investeringsutfordringar i ein bypakke*

Fylkesrådmannen er samd med transportetatane i at det er naudsynt med ”bypakker” med samordna tiltak på tvers av forvaltningsnivå, for å oppfylle målet om at veksten i persontransporten skal takast av kollektivtrafikk, gange og sykkel.

Fylkesutvalet handsama Konseptvalutgreinga (KVU) for Bergensområdet 28.11.2012, sak 201/11 og fatta følgjande vedtak i samband med Regionpakke Bergen:

*”Fylkesutvalet legg til grunn at det overordna spørsmålet om å utforme ein regionpakke, for gjennomføring av den transportpolitiske strategien, med eller utan felles organisering og finansiering, vert avgjort i eit samarbeid med dei impliserte kommunane og fylkeskommunen”.*

Regionpakke Bergen skal erstatte Bergensprogrammet, og vil vere ein bypakke for eit større geografisk område med samordna tiltak på tvers av forvaltningsnivåa

I KVU for Bergensområdet er det skissert eit samla investeringsbehov for kollektivinfrastruktur, vegtiltak, sykkel og gange m.m. på omlag 45 mrd. kr. Figuren under viser anslått investeringsbehov som ligg inne i den anbefalte strategien i KVU-en for Bergensområdet:

<b>Investeringar for perioden 2014-2039</b>	<b>Kostnadsoverslag</b>
<b>Vegtiltak</b>	<b>Ca. 19 mrd.kr.</b>
Sotrasambandet	5, 3 mrd.kr
E 39 Nyborg – Nordhordlandsbrua	3 mrd.kr.
<b>Kollektivtiltak</b>	<b>Ca. 11 mrd.kr.</b>
Bybane Bergen sentrum - Åsane	3 mrd.kr.
Bybane Bergen sentrum - Storavatnet	3,5 mrd.kr.
<b>Vegtiltak og sekkeposter i omkringliggende kommunar *</b>	<b>Ca. 8 mrd.kr.</b>
<b>Sekkepostar i Bergen *</b>	<b>Ca. 8 mrd.kr.</b>
<b>SUM</b>	<b>Ca. 45 mrd.kr.</b>

\* Tiltak knytt til sykkel og gange ligg inn i sekkepostane.

Fylkesrådmannen vil peike på at dette investeringsbehovet ikkje er mogleg å finansiere gjennom bompengar og lokale finansieringskjelder aleine. Som planforslaget til NTP 2014 - 2023 viser, så er desse investeringane avhengige av statleg finansiering gjennom ein bypakke.

Gjennomføring av store prosjekt som til dømes Sotrasambandet og Nyborgtunnelen, vil inngå i ein bypakke og vil vere avhengige av ei avklaring av finansiering, både frå statleg og lokalt hald. I tillegg vil oppstart av prosjekta vere avhengig av planavklaring og transportpolitiske strategiar i utforminga av bypakken.

#### *Bybanen som prioritert prosjekt*

Fylkesrådmannen er tilfreds med at forslag til Nasjonal transportplan slår fast at det er naudsynt å utvikle banesystem i Bergen for å handtere den forventa trafikkveksten, og at forlenging av bybanen er eit av dei prosjekta som vert nytta som eksempel på prosjekt som kan vere aktuelle for ei statleg satsing.

Fylkesrådmannen vil peike på at bystyret og fylkestinget har handsama ”*Bompengesøknad for vidareføring av Bergensprogrammet – utvida prosjektportefølje og nye bompengetakstar*”. Søknaden er i brev datert 21. mars 2012 sendt over til Vegdirektoratet for vidare handsaming. Bompengesøknaden sikrar finansiering av byggjetrinn 3 av bybanen frå Lagunen til Flesland. Det er lagt opp til

byggestart i 2013 med ferdigstilling i 2016.

Bompengesøknaden legg opp til ein kraftig auke i bompengetakstane. Det er usikkert i kva grad det er rom for ytterlegare bompengepotensiale i Bergen fram til 2025 for å finansiere vidare kontinuerleg utbygging av bybanen til Åsane og Storavatnet. Fylkesrådmannen vil i tillegg peike på at det er uavklart om det bompengepotensiale som er tilstades i andre delar av Bergensområdet kan nyttast til finansiering av vidare utbygging av bybanen.

Samla kostnad for vidareføring av bybanen byggetrinn 4 og 5 er i KVVU for Bergensområdet estimert til ca. 7 mrd. kr. Endeleg kostnadsramme er i stor grad usikker og vil avhenge av kva traseval som vert valt. Fylkesrådmannen legg til grunn at realisering av bybanen byggetrinn 4 og 5 er det viktigaste investeringsprosjektet i Bergensområdet og i ein framtidig bypakke. Etter fylkesrådmannen sitt syn må Nasjonal transportplan 2014 - 2023 vere forpliktande og tydeleg på omfanget av den statlege medfinansieringa av vidare utbygging av bybanen, gjennom å definere ei tilstrekkeleg ramme for den statlege medfinansieringa av ein bypakke for Bergensområdet. Avklaring av den statlege medfinansieringa vil deretter bli lagt til grunn for lokale og regionale vedtak knytt til utforming og etablering av ein bypakke for Bergensområdet.

#### *Drift av kollektivtransporten – finansieringsutfordringar*

Fylkesrådmannen er tilfreds med at det i framlegget vert poengtert at det er naudsynt å setje fylkeskommunen i stand til å finansiere auka driftstilskott til kollektivtrafikken. Dette for å innfri strategien om at kollektivtrafikken skal ta den forventede framtidige trafikkveksten i dei største byområda. For Bergen estimerer NTP- forslaget med ein auke på 50 % i driftstilskott fram mot 2023. Fylkesrådmannen meiner at dette nivået sannsynlegvis er for lågt med betydeleg auka produksjon både på bane, buss og båt.

#### *Knutepunktsutvikling*

Fylkesrådmannen er positiv til at planforslaget peiker på at fylkeskommunane skal ha ei sentral og koordinerende rolle i utviklinga av knutepunkt og i å peike ut stamruter for kollektivtransporten. Fylkesrådmannen vil understreke det ansvaret som Hordaland fylkeskommune har tatt i samband med utvikling av Bergen busstasjon. Forskotteringsøknad om statleg medfinansiering til oppgradering av Bergen busstasjon er sendt. Fylkesrådmannen krev at staten følgjer opp sitt ansvar for denne stasjonen og sikrar fullfinansiering av Bergen busstasjon.

### **5.0 Riksveginvesteringar i Hordaland**

I planteknisk ramme er det berre rom for å finansiere E39 Svevatjørn- Rådal (i første periode) og E134 Stordalstunnelen (i andre periode). E39 Eikefet – Romarheim, Rv 555 Sotrasambandet inklusive Kolltveittunnelen er prioritert med statlege midlar om ramma vert auka med + 20 %. Først ved auke på + 45 % blir E39 Nyborg – Klauaneset, E134 Haukelitunnelane og E16 Opheim - Voss prioriterte. Ferjefri E39 i Hordaland (Hordfast) krev økonomiske rammer utover + 45% (sjå s.149 i NTP framlegget).

Riksvegprosjekt*	Stat	Anna	Periode
<b>Ramme - 20% (prosjekta er føresetta starta opp før 2014, refusjonar)</b>			
E16 Omlegging ved Voss	20	100	2014-2017
Rv7 Bugjelet - Bu	70		2014-2017
E39 Nyborgkrysset	30		2014-2017
E39 Vågsbotn - Hylkje	180		2014- 2017
Rv 13 Hardangerbrua	20	30	2014-2017
Rv 13 Vossapakken	15		2014-2017
Rv 13 Vossapakken, refusjon	105		2018- 2023
<b>Planteknisk ramme</b>			
E39 Svegatjørn - Rådal**	200	550	2014 - 2017
	1750	1900	2018- 2023
Sum:	<b>1950</b>	<b>2450</b>	2014 - 2023
E134 Stordalstunnelen**			2014- 2017
Sum:	<b>120</b>	<b>160</b>	2018- 2023
<b>Ramme + 20%</b>			
E39 Eikefet - Romarheim**	400		2014- 2017
			2018- 2023
Rv 555 Sotrasambandet**	400	2600	2014- 2017
			2018- 2023
Rv 555 Kolltveittunnelen	200		2014- 2017
			2018- 2023
<b>Ramme + 45%</b>			
E39 Nyborg Klauaneset	500	2000	2014- 2017
			2018- 2023
E134 Haukelitunnelane (start)	600	1000	2014- 2017
			2018- 2023
E16 Opheim - Voss (start delstrekning)	300		2014- 2017
			2018- 2023

\* I tillegg kjem programområde og planlegging som i NTP ikkje er spesifisert på fylke - berre på riksveggrute.

\*\*Obs - nokre av prosjekta ovanfor får eit endra beløp/fordeling på periode/stat/anna ved auka rammer, sjå s. 172 i NTP forslaget.

#### Fylkesrådmannen sine merknader

##### *E39 Rute 4a Stavanger – Ålesund, m. Rv 555 til Sotra*

E39 er den viktigaste transportåra på Vestlandet. Ein opprusta og ferjefri E39 i Hordaland vil bidra til ein meir robust og integrert bu- og arbeidsmarknad i dette området - i samsvar med strategien i NTP forslaget om å redusera avstandskostnader, bidra til regionforstørring og styrka regional utvikling. Prioritering og utbetring av E39 er heilt avgjerande for utviklinga av næringslivet på Vestlandet og norsk eksport, samt for auka tryggleik og mobilitet for dei som bur eller ferdast på Vestlandet.

Fylkesrådmannen viser til at fylkestinget 14.12.2010, i sak 65/10, har gått inn for ein ferjefri trasé for E39 mellom Leirvik og Bergen. Fylkesrådmannen viser til Statens vegvesen sitt fjordkryssingsprosjekt «Ferjefri E39» og den pågåande KS1 evalueringa av KVVU-en E39 Aksdal – Bergen, som pågår no. Fylkesrådmannen krev at ein opprusta og ferjefri E39 får særskilt prioritet i NTP 2014- 2023. Reisetida mellom Stord og Bergen vil bli mykje redusert, heilt ned til 50 minuttar ved val av raskaste trase. Rogfast er i NTP forslaget prioritert med statlege løyvingar i +45 % ramma, men ikkje før i siste seksårsperioden. I høyringsuttalen til "KVVU Aksdal – Bergen" frå fylkesutvalet 13.10.2011, sak 191/11, har fylkesutvalet ikkje teke stilling til om midtre trase (bru over Bjørnefjorden) eller ein av dei indre traseane (om Fusa /Samnanger) skal byggast. Vidare legg fylkesutvalet til grunn at ferjefri strekning mellom Stord og Bergen (Hordfast) må vera på plass parallelt med eller umiddelbart etter at sambandet i Rogaland (Rogfast) vert ferjefritt. Rogfast er i gjeldande NTP 2010 – 2019 prioritert i perioden 2014 – 2019.

Fylkesrådmannen er nøgd med at E39 Svegatjørn – Rådal endeleg er prioritert i planteknisk ramme. Strekninga har i lengre tid vore det høgast prioriterte riksvegprosjektet på E39 i Hordaland.

Nytt Sotrasamband og Nyborgtunnelen er føresetta å inngå i ein "bypakke" for Bergensområdet - sjå kapittel 4.0 ovanfor.

#### *E134 Rute 5a Drammen - Haugesund*

E134 er eit viktig aust/vest samband med mykje næringsretta trafikk. Nye tunnelar over Haukeli er eit prosjekt som gjev lågare køyretøyslepp, særleg frå tungtrafikken, og reduserte transportkostnader. Grunna manglande statleg prioritering av nye Haukelitunnelar oppretta fylkeskommunen i lag med andre kommunar bompengeselskapet Odda Vegfinans AS - for å få fortgang i planlegginga av Haukelitunnelane. Fylkeskommunen har også gjeve lån til forskottering av Statens vegvesen sitt planarbeid for E 134 Seljestad-Røldal-Haukelifjell. I planforslaget er ikkje Haukelitunnelane med i første fireårs-perioden av NTP 2014 - 2023, heller ikkje ved høgaste ramme. Fylkesrådmannen legg til grunn at prosjektet vert utbygd i komande NTP periode og at oppstarten vert framskunda til 2015. Bompengandelen i prosjektet må haldast på eit rimeleg nivå

Planforslaget har ingen omtale og prioritering av E134 mellom Ølen og Etne. Veggen er smal og utan gang- og sykkelveg. Prosjektet har prioritet 1 i rutevis plan for riksvegnettet, rute 5a. Fylkesrådmannen føreset at prosjektet vert prioritert i NTP 2014 – 2023.

#### *E16 Rute 5c Sandvika - Bergen*

Fylkesrådmannen er samd med transportetatane i at E16 er aktuell for meir samanhengande utbygging over lengre strekningar. Fylkesrådmannen er nøgd med at det er sett i gang arbeid med felles KVVU for jernbane og veg i korridoren Bergen – Voss. Riksveg E16, særleg mellom Bergen og Voss, er ein svært trafikktett og ulukkesutsett strekning. I NTP forslaget er det ikkje prioritert strekningsvise investeringstiltak på E16 mellom Bergen og Voss. Fylkesrådmannen føreset at det vert prioritert programområdemidlar til trafikksikring av E16 mellom Bergen og Voss..

#### *Rv7 Rute 5b Hønefoss - Brimnes*

Rv7 spelar ei viktig rolle som samband aust – vest, og har stor betydning for dei store turistdestinasjonane i Hardanger og Hallingdal. Framkomst og regularitet på Rv7 er avgjerande faktorar for å sikra regional utvikling i desse områda i Hordaland og Buskerud. Opninga av Hardangerbrua i 2013 og innkorting av Rv 7 mellom Sokna og Ørgenvika vil gje auka trafikk på Rv 7 både regionalt og mellom Oslo og Bergen. Det er viktig at veggen over Hardangervidda vert oppgradert til ein sikker heilårsveg. Fylkesrådmannen viser her til vedtak i fylkesutvalet 21.9.2011, sak 169/11, der fylkesutvalet ber om at Samferdselsdepartementet bestiller arbeid med konseptvalutgreiing (KVVU) for Rv7 Hardangervidda og at dette seinast vert avklart i samband med handsaminga av Nasjonal transportplan 2014-2023.

#### *Rv13 Rute 4c, mellom Jøsandal og Hella*

Rv 13 er gjennomgåande vegstrekning for indre delar av Vestlandet. Opninga av Hardangerbrua i 2013 vil truleg auka trafikken på Rv13. Dette vil forsterka behovet for skredsikring og utbetring av Rv13 mellom Bu og Odda og vidare gjennom Oddadalen til Jøsandal. Fylkesrådmannen føreset at denne strekninga vært prioritert i Nasjonal transportplan 2014 – 2023.

Det føreligg vedteken fylkesdelplan for heilårsveg over Rv 13 Vikafjellet. Fylkesrådmannen ser på dette prosjektet som viktig for å knyta midtre Sogn og Vosseregionen betre saman. Fylkesrådmannen føreset at heilårsveg over Vikafjellet vert prioritert i Nasjonal transportplan 2014 – 2023.

### **6.0 Drift- og vedlikehald av vegnettet**

I planteknisk ramme er 27,6 mrd. kr. foreslått til drift av riksvegane på landsbasis. Det er då teke omsyn til auka driftskostnader som følgje av trafikkvekst og nye veginvesteringar i perioden, samt innføring av ny driftsstandard på enkelte område. Til vedlikehald er det foreslått 24,2 mrd. kr. i planteknisk ramme. Det er då lagt inn auka standard på dekkevedlikehald. Vegdekke og drenering er prioritert. Dette inneber at det ikkje blir midlar til optimalt vedlikehald av bruene og til utskifting av vegutstyr ved det lågaste rammenivået.

#### Fylkesrådmannen sine merknader

Fylkesrådmannen er samd med transportetatane i å prioritera midlar til drift, vedlikehald og tiltak for å ta igjen forfallet på vegane. Men denne satsinga må ikkje gå ut over heilt nødvendige strekningsvise investeringar.

Kartlegginga ”Hva vil det koste å fjerne forfallet på riksvegnettet?”<sup>1</sup> frå Statens vegvesen, viser at det vil kosta om lag 25 – 40 mrd. kroner å fjerna forfallet og gjera nødvendige oppgraderingar på riksvegnettet i heile landet. Kostnaden i Region vest er omlag 9 mrd. kr. Fylkesrådmannen har merka seg at heile 7 mrd. kroner er knytt til tunnelar.

Tunnelforfallet er også stort på fylkesvegane i Hordaland. Kartlegginga ”Hva vil det koste å fjerne forfall knyttet til bru, ferjekai og tunnel på fylkesveger?”<sup>2</sup> frå Statens vegvesen, viser at det vil kosta om lag 15 – 25 mrd. kroner å fjerna forfallet og gjera nødvendige oppgraderingar knytt til bruer, ferjekaiar og tunnelar på fylkesvegnettet i heile landet. Vedlikehaldsetterslepet er størst i Hordaland med om lag 3,4 mrd. kroner. I tillegg kjem anna forfall gjeldande vegfundament/vegdekke, drens- og avløpsanlegg, vegutstyr og miljøtiltak på fylkesvegnettet – i sum 5- 6 mrd. kr. Det har vore ein sterk vekst i kostnadane for drift og vedlikehald av fylkesvegnettet dei seinare åra, særleg sidan 2007. Transportetatane skriv (s. 71 i NTP framlegget):

*”Prisøkningen har vært høyere enn kompensasjonen som er gitt i de årlige rammetilskuddene til fylkeskommunene”*

Fylkesrådmannen føreset at rammeoverføringane til fylkeskommunane aukar betydeleg i komande NTP periode, slik at satsinga på vedlikehaldet av fylkesvegnettet kan aukast. Fylkeskommunane må få kompensert for prisveksten på driftskontraktane, tilsvarende den statlege priskompensasjonen for riksvegnettet. Kunnskapsgrunnlaget om verknader av ulike kontraktstypar- og former må utviklast, slik at nye kontraktar vert betre og meir kostnadseffektive.

## 7.0 Skredsikring

Innanfor veg er skredsikring eit satsingsområde for å gjera transporsystemet meir trygt og påliteleg. Tabellen nedanfor viser prioriterte prosjekt i NTP – forslaget ved ulike rammer:

Skredsikring	Stat	Anna	Periode
<b>Ramme - 20% (prosjekta er føreset starta opp før 2014 / refusjonar)*</b>			
Rv13 Bugjelet - Brimnes (refusjon)	35		2014-2017
Rv13 Skjervet (refusjon)	90		2014-2017
Rv 13 Deildo (Odda- Ullensvang)	200		2014-2017
	40		2018 - 2023
Sum:	<b>240</b>		2014- 2023
Rv 13 Joberget	140	160	2014-2017
	20		2018 - 2023
Sum:	<b>160</b>	<b>160</b>	2014- 2023
E16 Nærøydalen**	290		2018 - 2023
<b>Planteknisk ramme</b>			
<i>ingen nye dvs. dei frå ramme -20%</i>			
<b>Ramme + 20%</b>			
Rv13 Låtefoss	50		2018 - 2023
Rv7 Kyskredo	50		2018 - 2023
<b>Ramme + 45%</b>			
Rv 13 Odda Tyssedal	500		2018 - 2023
E16 Kråkeberget, Vaksdal	100		2018 - 2023

\* Desse prosjekta er også med ved planteknisk ramme eller høgare ramme.

\*\* 700 mil.kr. i planteknisk ramme eller høgare ramme

### Fylkesrådmannen sine merknader

<sup>1</sup> Sjø: [http://www.ntp.dep.no/2014-2023/pdf/2012\\_02\\_29\\_forfall\\_rv.pdf](http://www.ntp.dep.no/2014-2023/pdf/2012_02_29_forfall_rv.pdf)

<sup>2</sup> Sjø: [http://www.ntp.dep.no/2014-2023/pdf/2012\\_02\\_29\\_forfall\\_fv.pdf](http://www.ntp.dep.no/2014-2023/pdf/2012_02_29_forfall_fv.pdf)

I Hordaland, i første rekkje i indre strok, finn ein mange rasutsette vegstrekningar. Årleg går det mange snø og steinskred, noko som i enkelte høve har ført til dødsfall og varige personskeidar. Dei mange skreda er også eit stort problem for trafikkavviklinga med stengde hovudvegar og isolerte lokalsamfunn.

Fylkesrådmannen viser til skredsikringsplanen frå Statens vegvesen Region vest frå 15.11.2011<sup>3</sup>. På riksvegane i Hordaland er det 38 skredpunkt i kategorien "høg", som det minimum vil kosta 2,1 mrd. kr. å utbetra. Særleg Rv 13, Rv 7 og E16 er skredutsett i Hordaland. På fylkesvegane i Hordaland er det 43 skredpunkt i kategorien "høg", som det minimum vil kosta 1,2 mrd. å utbetra. Det reelle finansierings behovet er større då mange skredpunkt manglar kostnadsestimat. I tillegg kjem skredpunktka med middels og låg prioritet.

Fylkesrådmannen forventar at alle skredpunktka i Hordaland med høg prioritet i Statens vegvesen sin skredsikringsplan vert sikra/utbetra i NTP perioden 2014 – 2023. Dei årlege rammene til skredsikring må aukast utover det som er foreslått i + 45 % ramma i planforslaget.

## 8.0 Jernbane

I høgfallsutgreiinga er det vurdert fire alternative handlingsalternativ/utviklingsretningar:

- A. Vidareføring av dagens jernbanepolitikk og investeringstakt.
- B. Ei offensiv utvikling av jernbanenettet, men at linjer definert som høgfallslinjer ikkje skal utviklast.
- C. Høgfallskonsept med køyrefart inntil 250 km/t.
- D. Høgfallskonsept med køyrefart inntil 300 km/t.

Med ein strategi som legg alternativ B til grunn vil køyretida på eksisterande bane via Drammen bli redusert med ca. 20% til ca 5 timer og 10 min. Dette vil kosta ca. 35 mrd kr og det er berekna ca. 170 000 nye passasjerar mellom Hønefoss og Bergen. Køyretida Bergen-Oslo vil bli ytterlegare 55 min kortare, d.v.s. 4 timer og 15 min med ny Ringeriksbanen mellom Hønefoss og Oslo. Det er ikkje gjort berekningar på effekten av dette i høgfallsutgreiinga, men TØI har i rapport 1096/2010 estimert potensialet til ca. 700 000 nye passasjerar mellom Hønefoss og Oslo. Høgfallsutgreiinga konkluderer med at ei slik utvikling for strekninga Oslo-Bergen er svært interessant som alternativ til ein "reindyrra" høgfallsbane.

Utvikling av Bergensbanen på grunnlag av ein strategi med utgangspunkt i konsept B vil kunna gjennomførast til vesentleg lågare kostnader enn å byggja ein ny høgfallsbane. Nødvendige tiltak er bygging av Ringeriksbanen, oppgradering/delvis nybygging av linja Bergen-Voss og tilpassings- eller utbetringstiltak mellom Hønefoss og Voss. Ringeriksbanen er vidare eit tydeleg avgrensa prosjekt som kan gjennomførast med alternativ organisering og finansiering.

Kostnaden med oppgradering av Bergensbanen vil liggja på rundt 50 mrd, medan høgfallsalternativa vil liggja på 159-168 mrd. Stipulert reisetid Oslo- Bergen med høgfallsalternativa vil vera frå 2.06-2.37t. På strekninga Bergen-Stavanger vil kostnaden med høgfallsbane liggja på 115 mrd med ei reisetid på 1.22t.

I etatsforslaget ligg dobbeltspor mellom Arna-Bergen inne i planteknisk ramme. I ramma på +20% er det prioritert midlar til kapasitetsaukande tiltak på dagens terminal på Nygårdstangen i tillegg til prioritering av banestraum og bygging av nytt kryssingsspor Vieren/Upsete. Det er først innanfor ramma på +45 % at det er prioritert midlar til vidare utgreiing og planlegging av Ringeriksbanen.

<sup>3</sup> Sjøå: <http://www.vegvesen.no/attachment/291615/binary/513628>

Det er eit mål for transportetatane å overføra godstransport til sjø og bane. Det inneber høg risiko og krev nok kapital for å utvikla nye transportløyningar. Transportetatene meiner det bør opprettast ei toppfinansieringsordning for å støtta nye innanlandske tilbod med potensiale for å overføra gods frå veg til sjø og bane eller redusera vegtransporten. Ordninga kan etablerast etter modell av EU sitt Marco Polo-program som allereie kan nyttast for grensekryssande tiltak. Godkjente prosjekt bør få støtte over fleire år, slik at nye tilbod får tilstrekkeleg tid til å etablera eit stabilt marknadsgrunnlag.

#### Fylkesrådmannen sine merknader

Etter fylkesrådmannen si vurdering er ”Høyhastighetsutredningen” klagjerande for kva som bør vera realistisk jernbanepolitikk i åra som kjem. På grunnlag av utgreiinga går transportetatane langt i retning av å tilrå ei oppgradering av Bergensbanen framfor å byggja ny høgfartsbane mellom Oslo og Bergen. Fylkesrådmannen er samd i ein slik strategi, og ser det som urealistisk å vidareføra planane om høgfartsbane mellom Bergen og Stavanger.

Fylkesrådmannen er nøgd med at dobbeltspor Bergen-Arna ligg inne i planteknisk ramme og legg til grunn at oppstart av prosjektet skjer så snart råd er. Fylkesrådmannen gir også sin fulle tilslutning til den utgreiinga (KVU) som no skal setjast i gang på strekninga Voss-Bergen og føreset at IC-konseptet vert utgreidd på lik linje med andre alternativ.

Som ledd i avklaring av Bergensbanen sitt potensiale tilrår transportetatane å starta utgreiing og planarbeid for Ringeriksbanen m.a. med utgangspunkt i det materiale som er utarbeidd av høgfartsprosjektet. I samsvar med klare signal frå Forum Nye Bergensbanen er det viktig at Samferdselsdepartementet snarast mogleg frikoblar planarbeidet for E16 og Ringeriksbanen og at departementet i samarbeid med Jernbaneverket og andre sentrale partar set i gang arbeidet med å planleggja Ringeriksbanen som eit pilotprosjekt for utbygging med alternativ organisering og finansiering for byggjeart i NTP-perioden 2014-2023.

I etatsforslaget er det berre dobbeltspor mellom Arna-Bergen som ligg inne i planteknisk ramme. I ramma på +20% er det prioritert midlar til kapasitetsaukande tiltak på dagens terminal på Nygårdstangen i tillegg til prioritering av banestraum og bygging av nytt kryssingsspor Vieren/Upsete. Det er først innanfor ramma på +45% at det er prioritert midlar til vidare utgreiing og planlegging av Ringeriksbanen.

Fylkesrådmannen er uroa for at vidare utvikling og modernisering av Bergensbanen vil stogga opp dersom ikkje rammene som ligg inne i den framlagde transportplanen vert auka kraftig opp. Særleg når det gjeld Ringeriksbanen er etatsforslaget i realiteten status quo. Det er viktig at det no vert prioritert nødvendige midlar for å få Ringeriksbanen ut av den bakevja dette prosjektet har vore i 20 år.

Fylkesrådmannen er nøgd med at det er prioritert midlar til kapasitetsaukande tiltak på dagens terminal på Nygårdstangen. Fylkesrådmannen vil likevel understreka at Jernbaneverket må starta eit utgreiingsarbeid (KVU) for å klarleggja alternativ lokalisering av godsterminalen på Nygårdstangen.

For å redusera miljøbelastninga ved auka lastebiltrafikk, er det eit mål å overføra gods frå veg til sjø og bane. Sjøtransport er også den sikraste måten å frakta store godsmengder på. Ei slik overføring vil vera gunstig for vegnettet i Hordaland, særleg for E39 i høve til framkome og trafikktryggleik. I HFK sin klimaplan er det eit mål at innan 2020 skal godstransport som går på bane doblast, godstransport på sjø skal aukast med 20 % og godstransport på veg skal reduserast tilsvarende. Fylkesrådmannen stør transportetatane sitt framlegg om ei insentivordning for meir godstransport på sjø og bane.

## **9.0 Farleier og trafikksentral**

Farleiutbetringar i innseglinga til Bergen er prioritert i planforslaget (s. 166):

<b>Farleia rundt Bergen, mill. kr.</b>	<b>Prioritet</b>	<b>Kostnad</b>	<b>Periode</b>
Færøyfluene ved Askøy	9	23	2018 - 2023
Alternativ seglingstid Skjelangersundet	10	220	2018 - 2023



Fedje VTS (trafikksentralen) er ikkje eksplisitt omtala i NTP forslaget. Trafikksentralen vart fornya i 2009/2010. Frå Kystverket sitt handlingsprogram for 2010 – 2019 framgår det at Kystverket legg opp til å nytta 36,4 mill.kr. i slutten av perioden for å fornya utstyr, system og bygg.

#### Fylkesrådmannen sine merknader

Fylkesrådmannen er nøgd med at utdjujing/merking av Færøyfluene ved Askøy og utbygging av alternativ seglingslei til Bergen gjennom Skjellangersundet i Meland er prioritert i Nasjonal transportplan 2014 - 2023. Fylkesrådmannen føreset at dei økonomiske rammene vert auka så mykje at arbeidet kan gjennomførast i første halvdel av NTP 2014 – 2023.

Fedje VTS (trafikksentralen) er svært viktig for sikker skipsfart i området frå Sture i Hjeltefjorden til Sognesjøen. Fylkesrådmannen føreset at naudsynnte oppgraderingar vert gjort, i samsvar med Kystverket sitt handlingsprogram for 2010 – 2019, for å utvida dekningsområdet til også å omfatta innseglinga til Bergen.

### **11.0 Lufthammer**

På Flesland er det under planlegging ny terminal med flyoppstillingsplass og landside for å auka passasjertalet frå dagens 5,5 mill. til 6,7 mill. årspassasjerar. Kostnadsoverslaget er på 2,4 mrd. kr. og prosjektet skal stå ferdig i 2016. Fylkeskommunen inngjekk i januar i år ein intensjonsavtale om integrering av endestasjonen for bybanen på Flesland i flyplassterminalen. Fornyng av konsesjon på grunn av utvida passasjerkapasitet er for tida til handsaming i Luftfartstilsynet. Avhengig av trafikkutviklinga vil også fase 2 i terminalutbygginga kunna bli aktuell mot slutten av planperioden. I perioden 2020-2020 kan det også bli nødvendig med ein ny rullebane.

Fylkeskommunen eig Stord Lufthamn saman med Stord kommune. Kommunen har aksjemajoriteten på 79 %. Lufthamnselskapet mottek ei årleg støtte frå staten på inntil 12 mill. kr. til drift av flyplassen i tillegg til drift av tårntenesta. I 2012 utgjer støtta til tårntenesta 5.5 mill. kr.

#### Fylkesrådmannen sine merknader

Bergen lufthavn, Flesland er svært viktig for flytrafikken ikkje berre for Hordaland, men for heile landsdelen. For vidare utvikling av flyplassen er det av vesentleg betydning å ha ein velfungerande terminal. Planane om å integrera endestasjonen for bybanen i det nye terminalbygget er med å forsterka Flesland som trafikkknutepunkt samstundes som det legg til rette for auka kollektivandel til og frå flyplassen. Fylkesrådmannen har ved brev av 29. mars i år tilrådd fornyng av konsesjonar for det Bergen lufthavn, Flesland.

Stord lufthamn er svært viktig særleg for næringslivet i Sunnhordland. Etter fylkesrådmannen si vurdering må staten ta ansvaret for flyruta Stord-Oslo-Stord ved å innlemma den i det statlege FOT-rutenettet. Fylkesrådmannen legg vidare til grunn at flyplassen vert vurdert innlemma i Avinor sitt regionale lufthamnett.

### **12.0 Universell utforming**

Dersom dei miljøvenlege transportformene, kollektiv, sykkel og gange, skal ta den forventede veksten i transportetterspørsel, peiker planforslaget på at transportsystemet må vere universelt utforma for at det skal vere attraktivt og tilgjengeleg for mange. Transportetatane vektlegg universell utforming av heile reisekjeder. Det er stamruter for kollektivtransport, større knutepunkt og jernbanestasjonar som vert prioritert. I tillegg vert det peikt på at infrastruktureigarar må ta eit større ansvar for å sikre ein føreseieleg standard på vinterdrifta, til dømes av gang- og sykkelveggar.

#### Fylkesrådmannen sine merknader

Fylkesrådmannen er samd i at universell utforming av det samla transportsystemet er viktig. Fylkesrådmannen er i tillegg positiv til at planforslaget legg opp til å prioritere stamruter for kollektivtransporten, større knutepunkt og jernbanestasjonar. For at fylkeskommunen, som ein stor infrastruktureigar og med ansvar for kollektivtransporten, skal klare å leggje universell utforming til grunn for transportsystemet fullt ut, må dei økonomiske rammevilkåra betrast.

### **13.0 Trafikktryggleik**

Planforslaget legg nullvisjonen for trafikktryggleiksarbeidet til grunn. Transportetatane foreslår å prioritere investeringstiltak som forhindrar møteulukker, utforkøyringsulukker og ulukker med påkøyrse av fotgjengarar og syklistar. Trafikantretta tiltak vert foreslått å i særleg grad rette seg mot høgrisikogrupper, med særleg fokus på fartsreduksjon, auka bilbeltebruk og redusert omfang av ruspåverka køyring.

Planforslaget lanserer eit nytt etappemål på vegen mot oppfylling av nullvisjonen; *"I 2024 skal det være mindre enn 100 drepte i vegtrafikken og summen av antall drepte og hardt skadde skal være lavere enn 500"*.

Planforslaget peiker på at bygging av møtefrie vegar vil stå sentralt i Statens vegvesen sin strategi for å forhindra møteulykker. Det skal byggjast midtrekkverk på alle vegar med døgntrafikk på over 6 000 køyretøy, der fartsgrensa er over 70 km/t eller høgare. I tillegg skal det byggjast midtrekkverk på enkelte andre vegar med mindre døgntrafikk. Planforslaget legg opp til at det bert bygd til saman 1 850 km ny møtefri riksveg i planperioden.

#### Fylkesrådmannen sine merknader

Fylkesrådmannen er samd i dei prioriteringane som ligg i planforslaget med omsyn til å fokusere på investeringstiltak som forhindrar møteulukker, utforkøyringsulukker og ulukker med påkøyrse av fotgjengarar og syklistar. Trafikktryggleiksarbeidet må fokusera på dei tiltak som har best effekt på dei mest alvorlege ulukkene og at vegar med høg døgntrafikk vert prioritert. E16 og E39 er døme på slike vegar.

Fylkesrådmannen støttar opp om det nye etappemålet, men peikar på at ei oppfylling av målet vil kreve ein betydeleg auke i satsinga på trafikktryggleik, også i høve til haldningsskapande arbeid.

### **14.0 Ny teknologi**

Planforslaget peiker på at for å nå klimamålet er det i tillegg til endring av transportmiddelfordelinga naudsynt å redusere utslepp frå det enkelte køyretøy, auke bruken av biodrivstoff og elektrifisere deler av bilparken. Transnova er ein viktig aktør som fremjar utviklinga av meir klimavenlege transportløysingar, og det vert i planforslaget teke til orde for å styrke Transnova si rolle.

Planforslaget konkluderar med at intelligente transportsystemer (ITS) vil spele ei stadig meir framtrødande rolle i transportsystemet. ITS og innføring av nye teknologiske løysingar gjer det mogleg å unytte tilgjengeleg infrastruktur på ein betre måte.

#### Fylkesrådmannen sine merknader

Transnova er ein viktig aktør for fylkeskommunane og kommunane i arbeidet med utvikling av meir klimavenlege transportløysingar. Elektrifisering av bilparken er eit viktig tiltak for å nå nasjonale og lokale mål knytt til klima. Fylkesrådmannen er positiv til at planforslaget legg opp til å styrke Transnova sitt arbeid. Etablering av hurtigladepunkt langs det overordna vegnettet er ein utløysande faktor for raskare elektrifisering av bilparken, og her er Transnova sitt bidrag viktig. På meir generell basis vil fylkesrådmannen peike på at det er behov for ein offensiv, langsiktig og føreseieleg statleg politikk knytt til dømes til utforming av norske ITS-løysingar og fastsetjing av avgifter og insentiv for å redusere utslepp frå køyretøy.