

Skriftlig innspill til Samferdselsdepartementet og Næringsdepartementets NTP-høring på transportvirksomhetenes NTP-oppdrag..

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. Dette må jevnes ut for å sikre verdiskaping, utvikling og jobber.
- Det er avgjørende å stå løpet ut; vi vil legge vekt på at prosjekter som allerede er inne i gjeldende NTP må realiseres.
- Rammen må økes betydelig ut over det som er skissert som høyeste nivå i innspillet.
- 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. Vi reagerer sterkt på at Fellesprosjektet ny veg og bane Bergen-Voss E16/Vossabanen (K5) er innstilt ute i alle rammer.

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.

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 prosjekt 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) – 70% statlig medvirkning.**

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. Vi registrerer at revidert nasjonalbudsjett ble vedtatt med et prinsipp om 70% statlig medvirkning i store kollektivprosjekt. Dette støtter vi, og understreker at det ikke må gå på bekostning av andre samferdselsprosjekt.

#### **«Hordfast» (E39 Ådland-Svegatjønn)**

Prosjektet er ett av få som er samfunnsøkonomisk lønnsomt etter tradisjonell kost/nytteberegning, og i tillegg ett av de mest lønnsomme også dersom en gjør beregninger med klimaforutsetninger. 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.

#### **«K5» (Fellesprosjektet E16 og Vossabanen Arna-Voss)**

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.

#### **«Ringvei øst» (E16 Vågsbotten – Arna, E39 Vågsbotn – Klauvaneset)**

Strekningen mellom Eikåstunnelen og Nordhordlandsbroen er en av flaskehalsene i samferdselssystemet i Bergensregionen. For Klauvaneset-Vågsbotten er bompengepotensialet slik at den bør kunne fremskyndes.

#### **E134 oppgradering**

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**

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 det 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, og kortere reisetid. 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 tettsteder må det 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 trafikksikre løsninger i helhet.

Med Hilsen

Monica Mæland  
Adm. Dir. Bergen Næringsråd