



FJELL KOMMUNE

Ordføreren

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep

0030 Oslo

SAMFERDSELSDEPARTEMENTET	
AVD./SEK: PLS	S. NR. MB
31 MARS 2008	
S. NR.: 08, 173-36	
ARKIV: 412.3	AVSKREVET:

Dykkar ref.

Vår ref.
2008/456 - 6705/2008

Saksh. – tlf.
Grethe Bergsvik - 56 32 64 88

Dato
28.03.2008

Uttale til planforslag - Nasjonal Transportplan 2010 - 2019

Fjell kommunestyre behandla ovannemnde i sak 34/08, 27. mars 2008 og gjorde vedtak slik det går fram av vedlagte kopi av møtebok.

Fjell kommune har teke initiativ til at vesentlege punkt i uttalen er mest moglege samordna og likelydande med uttale i tilsvarande sak i kommunane Bergen, Sund, Øygarden og Askøy.

Med helsing

Grethe Bergsvik
Koordinator politisk sekretariat

Vedlegg:



SAKSDOKUMENT

Utvalsaksnr	Utval	Møtedato
35/08	Kommunestyret	27.03.2008

Uttale til Nasjonal Transportplan 2010 - 2019

Samandrag av saka:

Fjell har fått Nasjonal Transportplan 2010 – 2019 til uttale. Saksframlegget er samordna med tilsvarende sak i kommunane Sund, Øygarden, Askøy og Bergen. Frist for uttale til Hordaland fylkeskommune er 28. mars 2008.

Innstilling:

Kommunestyret i Fjell sluttar seg til at NTP 2010-2019 har ein klår miljøprofil og at vedlikehald av riksvegnettet no skal få høg prioritet. Naudsynt vedlikehald må likevel ikkje gå ut over høgst naudsynt utbygging av vegnettet.

Bergensområdet står framfor enorme transportpolitiske utfordringar som følgje av ein langvarig vekst og manglande investeringar og vedlikehald innan transportsektoren. Fjell kommune vil bidra til at kommunane i bergensområdet skal arbeide for ein samla transportstrategi med omsyn til vegbygging, kollektivsatsing og gang- og sykkelveggar, både når det gjeld gjennomføring og drift. Fjell kommune erkjenner at utfordringane innan tilgjenge og miljø ikkje kan løyast utan ei klår prioritering av kollektivtransport. Kommunen er innstilt på tiltak som inneber ein eigendel med trafikkbetaling. Fjell kommune ser det samstundes som rett og rimeleg at staten står ved sitt ansvar for riksvegane i landet.

Fjell kommune ser positivt på planane til Bergen kommune om bygging av ei bybane. Fjell kommune sluttar seg til bergensprogrammet sin strategi for auka satsing på kollektivtransport og ønskjer at sentra i omegnskommunane på sikt kan knytast til eit regionalt banesystem med god kapasitet.

Nytt samband Sotra–Bergen er viktig for utviklinga av heile bergensområdet som ein berekraftig og integrert region med eit stort potensiale for næringsverksemd. Når godkjende kommunedelplanar og søknad om bompengefinansiering ligg føre, må nytt samband Sotra-Bergen få høgaste prioritet på nasjonalt plan.

Fjell kommune føreset at Ringveg vest del 2 vert gjennomført snarast og at prosjektet vert innarbeidd i NTP 2010-2019.

Som einaste bindeledd mellom Bergen og Sotra/Øygarden, må Sotrabrua snarast kome opp på det tekniske minstekravet for ei bru med riksvegstandard og stor nyttetraffic.

Fram til nytt samband Sotra-Bergen er på plass, må det settast i verk tiltak for prioritering av kollektivtransport for å hindre at trafikken bryt saman.

Straume, den 06.03.2008

Steinar Nesse
Rådmann

Willy Sørensen
Plan- og utbyggingssjef

Handsama i Kommunestyret - 27.03.2008:

Fellesframlegg frå Frp/H/Krf til uttale til Nasjonal Transportplan 2010 – 2019:

Dei 3 første avsnitta i rådmannen si innstilling vert utendra.

Framlegg til nytt avsnitt 4:

Nytt samband Sotra-Bergen er viktig for utviklinga av heile bergensområdet som ein berekraftig og integrert region med eit stort potensiale for næringsverksemd. Når godkjende kommunedelplanar og søknad om bompengefinansiering/alternativ finansiering ligg føre, må nytt samband Sotra-Bergen få høgste prioritet på nasjonalt plan.

Avsnitt 5 og 6 i rådmannen si innstilling vert uendra.

Framlegg til nytt avsnitt 7:

Fram til nytt samband Sotra-Bergen er på plass må det setjast i verk tiltak for prioritering av kollektivtransport, dette for å hindre at køane veks og trafikken stoppar opp. Tiltak som bør leggjast vekt på er premiering og ikkje ytterlegare avgiftsbelegging.

Fellesframlegg frå Ap, SL, V, Sp, Sv til uttale til Nasjonal Transportplan 2010 – 2019:

Tillegg til innstillinga etter tredje avsnitt.....

Fjell kommune vil prioritere fire prosjekt inn i NTP 2010-2019

1. Nytt Sotrasamband
2. Kollektivpakke Sotra – Bergen
3. Ny storhamn for Bergen og omland
4. Ny helikopterbase vest for Bergen.

Nytt Sotrasamband

Næringsutvikling på Vestlandet er avhengig av ei ny trafikk-løysing mot Sotra og Øygarden. Dessutan er slitasjen på eksisterande brusamband så stor at det kan få alvorlege konsekvensar innan det er bygd eit nytt Sotrasamband. Det haster med å få eit nytt Sotrasamband på plass. Nytt Sotrasamband må omtalast i NTP 2010-2019 for at arbeidet ikkje skal stoppe opp. Fjell kommune er budd på å forskottere prosjektet med bompengar mot ein statleg medfinansiering i seinare NTP. Det vert fremja ein søknad om bompengefinansiering i 2009.

Nytt Sotrasamband er også avhengig av nye tilførselsveggar på fastlandet og mest trulig knytt opp mot den nye Ringveg vest Bergen. Så langt er det berre avsett midlar til fyrste av tre byggesteg på Ringveg vest. Nytt Sotrasamband er avhengig av at heile Ringveg vest står ferdig innan 2016 for å koordinere tiltaka. Fjell kommune føreset difor at Ringveg vest vert gjennomført snarast og at prosjektet vert innarbeid i NTP 2010-2019.

For at nytt fastlandssamband skal bli ein realitet er det naudsynt å innføre bompengar. Bompengerevving kan skje parallelt eller på etterskott. Det leggjast opp til at bompengar kan nyttast til drift av kollektivtransport. Det fulle potensialet for bompengar bør tas ut i trafikkerte områder, der det er grunnlag for det.

Kollektivpakke Sotra – Bergen

Regionen vest for Bergen er den av regionane som har hatt den sterkaste veksten i landet dei siste 30 åra. Veksten har særleg vore knytt til olje og gassaktiviteten i Nordsjøen. I så måte har regionen vore og er framleis ein av dei største bidragsytarane til nasjonal vekst. For å oppretthalda aktiviteten og for å bidra til vidareutvikling må infrastrukturen blant anna vera tilpassa næringslivet sine behov. I dag er det stor trafikk tetthet på vegane til og frå regionen. Sotrasambandet har den høgaste trafikk tettheten i landet. Sotrabrua er meir enn 30 år gamal og har nådd kapasitetsgrensa. Det er eit tidsspørsmål om kor lenge brua vil tåle belastninga. Eit samanbrot av Sotrabrua vil få store konsekvensar ikkje berre for øysamfunnet vest for Bergen, men for heile landet. Difor må det snarast leggjast tilrette for å betre trafikktilhøva og få meir trafikk over på kollektive løysingar. I den samanheng er det viktig for regionen å få gjennomført ein rekke strakstiltak som kan betre forholda fram til nytt Sotrasamband står ferdig. Det er å merka seg at NTP for neste planperiode vil satse på vedlikehald og kollektivtrafikken.

Fjell kommune vil fremja ei rekke kollektivtiltak i eiga transportpakke som eit første byggjesteg og integrert del av nytt Sotrasamband. Følgjande tiltak inngår i transportpakken:

1. Kollektivfelt Breivikrysset – Sotrabrua
2. Kollektivfelt Sotrabrua – Straume
3. Nytt vegkryss i Knarrevik
4. Ny veg Arefjordspollen – Storskaret
5. ”Parker og køyr” ved Kolltveit, Straume og Knarrevik

Kollektivpakken vert søkt prioritert inn i NTP 2010-2019.

Kollektivpakken vert søkt finansiert med bompengar med eventuelt ein kommunal mellomfinansiering gjennom eige selskap. Prosjektet vert søkt delfinansiert med statlege midlar. Kommunane er innstilt på at prosjektet skal gjennomførast sjølv om det ikkje vert gjev statlege midlar. Bompengar vert krevd inn parallelt eller på etterskot.

NTP opnar opp for at bompengar kan nyttast til drift av kollektivtransport. Fjell kommune vil søka om å nytta bompengar til å subsidiere bussbilletane og å auke busstilbodet mellom Bergen og Straume.

Kommunen ber statens vegvesen førebu ein sak til stortinget.

Ny storhamn for Bergen og omland

NTP har som ein viktig strategi å overføre gods frå veg til sjø. Problemstillinga er ikkje gitt mykje merksemd når det gjelder nye tiltak for Bergen hamn. Bergen hamn er utpeikt som ein av ti nasjonalhamner, men har ikkje nok kapasitet og er difor på leit etter mogeleg ekspansjonsområde. Arbeidet med å finna nytt område for storhamn er kome langt og bør prioriterast i ny NTP.

Ny helikopterbase Vest for Bergen

Helikoptertrafikken til og frå Nordsjøen frå Bergen lufthamn Flesland er ei stor belastning for buande i regionen vest for Bergen på grunn av støyproblem. AVINOR har sett i verk fleire tiltak for å betra forholda, men støyen er framleis ei belastning. Regjeringa prioriterer arbeidet med å avgrense støyproblem generelt i samfunnet. Dessutan har Bergen lufthamn Flesland eit kapasitetsproblem i forhold til flytrafikken. NTP bør difor gje opning for at AVINOR kan vurdere ein ny helikopterbase vest på Sotra som kan ta hand om Nordsjøtrafikken.

Det vart **notert** som følgjer:

Dei 3 første avsnitt i Rådmannen si innstilling til uttale til Nasjonal Transportplan 2010 – 2019 vart **sammrøystes** vedteke.

Det vart deretter røysta over tillegg i fellesframlegget frå Ap, SL, V, Sp, Sv, punkt for punkt:

Tillegg 1 - Nytt Sotrasamband – fekk 18 røyster og fall (mindretal AP, SL, V, Sp og SV)

Tillegg 2 - Kollektivpakke Sotra – Bergen fekk 18 røyster og fall (mindretal AP, SL, V, Sp og SV)

Tillegg 3 - Ny storhamn for Bergen og omland fekk 44 røyster og vart vedteke (det var 44 røysteføre tilstades i salen)

Tillegg 4 - Ny helikopterbase vest for Bergen fekk 18 røyster og fall (mindretal AP, SL, V, Sp og SV)

Det vart vidare røysta vekselvis over fellesframlegg frå Frp/H/Krf og rådmannen si innstilling til uttale:

Framlegg til nytt avsnitt 4 frå Frp/H/Krf – vart **vedteke med 26** mot 18 **røyster** (fleirtal Frp/H/Krf)

Avsnitt 5 i Rådmannen si innstilling vart vedteke **med 26** mot 18 **røyster** (fleirtal Frp/H/Krf)

Avsnitt 6 i Rådmannen si innstilling vart vedteke **med 26** mot 18 **røyster** (fleirtal Frp/H/Krf)

Framlegg til nytt avsnitt 7 frå Frp/H/Krf – vart **vedteke med 26** mot 18 **røyster** (fleirtal Frp/H/Krf)

Vedtak i Kommunestyret - 27.03.2008:

Kommunestyret i Fjell sluttar seg til at NTP 2010-2019 har ein klår miljøprofil og at vedlikehald av riksvegnettet no skal få høg prioritet. Naudsynt vedlikehald må likevel ikkje gå ut over høgst naudsynt utbygging av vegnettet.

Bergensområdet står framfor enorme transportpolitiske utfordringar som følgje av ein langvarig vekst og manglande investeringar og vedlikehald innan transportsektoren. Fjell kommune vil bidra til at kommunane i bergensområdet skal arbeide for ein samla transportstrategi med omsyn til vegbygging, kollektivsatsing og gang- og sykkelveggar, både når det gjeld gjennomføring og drift. Fjell kommune erkjenner at utfordringane innan tilgjenge og miljø ikkje kan løyast utan ei klår prioritering av kollektivtransport. Kommunen er innstilt på tiltak som inneber ein eigendel med trafikkbetaling. Fjell kommune ser det samstundes som rett og rimeleg at staten står ved sitt ansvar for riksvegane i landet.

Fjell kommune ser positivt på planane til Bergen kommune om bygging av ei bybane. Fjell kommune sluttar seg til bergensprogrammet sin strategi for auka satsing på kollektivtransport og ønskjer at sentra i omegnskommunane på sikt kan knytast til eit regionalt banesystem med god kapasitet.

Nytt samband Sotra-Bergen er viktig for utviklinga av heile bergensområdet som ein berekraftig og integrert region med eit stort potensiale for næringsverksemd. Når godkjende kommunedelplanar og søknad om bompengefinansiering/alternativ finansiering ligg føre, må nytt samband Sotra-Bergen få høgste prioritet på nasjonalt plan.

Fjell kommune føreset at Ringveg vest del 2 vert gjennomført snarast og at prosjektet vert innarbeidd i NTP 2010-2019.

Som einaste bindeledd mellom Bergen og Sotra/Øygarden, må Sotrabrua snarast kome opp på det tekniske minstekravet for ei bru med riksvegstandard og stor nyttetraffikk.

Fram til nytt samband Sotra-Bergen er på plass må det setjast i verk tiltak for prioritering av kollektivtransport, dette for å hindre at køane veks og trafikken stoppar opp. Tiltak som bør leggjast vekt på er premiering og ikkje ytterlegare avgiftsbelegging.

NTP har som ein viktig strategi å overføre gods frå veg til sjø. Problemstillinga er ikkje gitt mykje merksemd når det gjelder nye tiltak for Bergen hamn. Bergen hamn er utpeikt som ein av ti nasjonalhamner, men har ikkje nok kapasitet og er difor på leit etter mogeleg ekspansjonsområde. Arbeidet med å finna nytt område for storhamn er kome langt og bør prioriterast i ny NTP.

Dokument vedlagt saka:

Brev frå Hordaland fylkeskommune datert 1. feb 2008, "Nasjonal Transportplan 2010 – 2019, merknader til dei statlege transportetatane sitt planforslag"

Saksopplysningar:

Om NTP 2010 - 2019

Statens vegvesen, Jernbaneverket, Kystverket og Avinor AS har lagt fram eit framlegg til Nasjonal transportplan (NTP) for perioden 2010–2019 til høyring. Dette administrative dokumentet byggjer på retningslinjer og økonomiske rammer gitt av Samferdsledepartementet og Fiskeri- og kystdepartementet.

I framlegget vert det gjort greie for utfordringar, mål, verkemidlar og investeringsprofil i transportpolitikken. Det vert satt særlig fokus på trafikkpress og kapasitetsproblem i storbyregionane, og at kostnadane til drift og vedlikehald av vegnettet har auka kraftig dei siste åra. Det skjer i dag altfor mange alvorlige ulukker på vegane. Planen syner til eit generelt etterslep i vedlikehald av infrastrukturen. I store delar av landet er det framleis for dåreleg kapasitet på vegnettet. Planen slår fast at landet står framfor ei betydeleg omstilling innan transportsektoren dersom visjonen om eit klimanøytralt samfunn skal verte røyndom.

Det er ei rekkje utfordringar knytt til kapasitet i dagens transportsystem. Kapasiteten for godstransport på jernbanen er sprengt, vegnettet og kollektive transportmidlar er overfylte i og rundt de største byene, enkelte lufthamner, rullebaner og sjøhamner har for låg kapasitet.

I planforslaget er det eit overordna mål å kunne by fram eit effektivt, tilgjengelig, sikkert og miljøvennleg transportsystem som dekker samfunnet sine behov for transport og som fremjar regional utvikling.

Transport står i dag for 29 % (15,4 mill tonn) av det norske utsleppet av klimagassar. Vegtransporten står for 18 %, fly 2%, sjøtransport 5 % og motorreidskapar 4 %. Om denne utviklinga held fram, syner prognosane at utsleppa frå transportsektoren vil auke til 19,8 mill tonn i 2020. Samstundes er det i klimameldinga formulert eit mål om å redusere utsleppa frå transportsektoren med 2,5 - 4 mill tonn i høve til prognosen. Dette vil i så fall krevje sterkare verkemiddel for styring.

Det er eit mål i NTP å redusere talet på drepte og skadde med minst ein tredjedel, til tross for trafikkvekst. Målet er at talet på drepte og skadde pr år skal reduserast frå 1200 i 2008 til 800 i 2020.

I følgje framlegget til NTP har vedlikehaldet vore for lågt prioritert i mange år. Det er eit synleg forfall på asfalt, skilt og reidskap over heile landet. Det er og eit forfall i tunnelar og berande konstruksjonar i bruene. Nasjonal transportplan 2010 - 2019 gjer framlegg om at færre store prosjekt vert sett i gang, samstundes med at einskilte prosjekt vert skutt ut i tid i høve til tidlegare vedtekne planar. Det vert gjort framlegg om 30 % meir til drift og vedlikehald av vegnettet for å stoppe forfallet.

Kollektivsatsing med miljøvennleg bytransport er eit viktig satsingsområde, samt utbygging av gang- og sykkelvegnettet.

Bygging og styrking av jernbanen er eit mål, samt å få ein større del av godstransporten over på bane.

Innanfor by-områda generelt siktar NTP 2010-2019 mot auka satsing på kollektivtrafikk i kombinasjon med køprising, samordna areal- og transportplanlegging, sterkare satsing på gang- og sykkelveggar, universell utforming, betre virkemidlar for kommunane til å styre parkeringspolitikken, gode godsterminalar og miljøvennleg varedistribusjon. Det bør og skipast gode vilkår for samhandling på lokalt og nasjonalt nivå gjennom avtalar ("bypakkar") mellom staten og byane.

Dei einskilde byområda er omtalte i eit eige kapittel. Planen seier i klårtekst at staten sitt engasjement i byane i større grad skal knytast opp mot lokal vilje til å byggje opp under nasjonalpolitiske mål. Oslopakke 3 får stor merksemd. Dette er tredje generasjon samarbeid mellom Oslo kommune og kommunane innanfor Akershus fylke om samordna areal- og transportplanlegging. Framlegget tar føre seg finansiering av ei rekkje veg- og kollektivprosjekt, tiltak for å betre tryggleiken, gang- og sykkelveggar, miljøtiltak, samt drift av kollektivtiltak. Stavanger-regionen legg fram ein Nord-Jærenpakke 2, med ei jernbaneline som berande struktur. Trondheimsregionen legg fram ei samla analyse der det vert streka under at ein heilskapleg pakke gjev resultat. For bergensregionen vert det synt til "Transportanalyse for bergensområdet 2010-2030". Det vert slått fast at veksten i biltrafikken gjev dårleg nasjonal måloppnåing. Bergensprogrammet får stor merksemd. Nytt Sotrasamband er ikkje nemnt.

Transporttilhøva i bergensområdet

Dokumentet "Transportanalyse for bergensområdet 2010-2030" er utarbeidd av Statens vegvesen, Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune og syner at bergensområdet står framfor enorme transportpolitiske utfordringar.

Transportanalysen syner, mellom anna, at den voksande biltrafikken er hovudutfordringa når det gjeld allmenn tilgjenge og miljø- og klimamessige tilhøve. Analysen konkluderer med at delen kollektivtransport må aukast. Bygging av ei bybane, samt framlegg til ein samla kollektivstrategi, kombinert med bygging av regionale hovudinnfartsårer, er sentrale tema i analysen.

Analysen konkluderer med at det vil verte naudsynt å sjå ei lang rekkje transport- og arealpolitiske verkemiddel i samanheng, innanfor det som vil bli definert som ein reell funksjonell transportregion. Skal den strategien som er skissert verte røyndom, må kommunane vere innstilte på ein del trafikant-betaling. Kommunane må samstundes forvente at staten vil ta sin del av fornying og utviding av den overordna infrastrukturen og belønne kommunane for samarbeid.

Det som gjer situasjonen spesiell, er at denne regionen i dag har ein særsliten og mangelfull vegkapasitet. Denne utfordringa kjem i tillegg til den pågåande veksten.

Transportanalysen er først og fremst ein invitasjon til kommunane i bergensområdet om eit tettare og meir forpliktande transportpolitisk samarbeid.

Vekstregionen i vest

Det er stor økonomisk aktivitet i bergensområdet. Innan år 2025 er det venta over 70.000 fleire innbyggjarar, noko som svarar til ein folkeauke på storleik med innbyggjartalet i Kristiansand. Rundt halvdel av veksten vil kome i Bergen kommune.

Folkeveksten i regionen Sund, Fjell, Øygarden er venta å bli rundt 9000. Om vi tar med Askøy og bydelen Laksevåg vest i Bergen vil den samla veksten i vest verte rundt 23.000. På landsbasis har desse kommunane ein vekst langt over gjennomsnittet. I følge NHO hadde

Øygarden og Sotra den høgste veksten i arbeidsplassar i landet i perioden 2001–2006. Fjell kommune var i ein lang periode den raskast veksande kommunen i landet når det gjeld folketal, sett i relative tal. Askøy har no tatt over denne posisjonen. Som døme kan det nemnast at FRAMO i nær framtid vil skipe mellom 1.000 og 2.000 nye arbeidsplassar i Askøy kommune.

Regionen er i dag eit nasjonalt kjerneområde for verdiskaping, med olje- og gassindustri, terminalar, maritim verksemd og havbruk som dei tyngste næringsinteressene. Mykje av veksten skuldast ringverknadar knytt til desse aktivitetane. Terminalane på Sture og Kollsnes, Kollsnes Næringspark i Øygarden og CCB-basen på Ågotnes i Fjell utgjer ein viktig del av norsk olje- og gassverksemd, både når det gjeld produksjon og kompetanse for innovasjon. Den høge verdiskapinga kjem heile landet til gode. Verksemdene i regionen har eit tett samspel med forskingsmiljøet i Bergen og driftsmiljøet ved Sandsli i Bergen, slik at bergensområdet i praksis er ein integrert arbeidsregion med ei intern arbeidsfordeling. Tilsvarande arbeidsdeling har vi innan fiskeri- og havbruk. Kommunane i vest supplerer også Bergen sitt tilbud innan reiseliv.

Tilbodet til nye næringsareal i Bergen kommune har ei grense. Det er nabokommunane i vest som i stigande grad legg til rette for nye næringsareal. Ved samordna areal- og transportplanlegging er målet å styrke regionen sin konkurransekraft nasjonalt og internasjonalt. Skal dette verte røyndom, kan ikkje transportsektoren lenger vere ein bremsande faktor.

Bergensområdet er og ein integrert bustadmarknad. Den største delen av flyttestraumen går mellom øy-kommunane og Bergen.

Dei gjeldande kommuneplanane i regionen er samordna for ei berekraftig utvikling på det viset at dei byggjer på eit samspel mellom tettstadar. Bergen sentrum er navet i utviklinga med sitt breie og spesialiserte kunnskaps- og kulturmiljø. Straume i Fjell kommune har i gjeldande fylkesplan status som regionalt senter. Tettstadane Vestkanten, Kleppestø, Skogsskiftet, Ågotnes og Rong er viktige som lokale sentra. For at denne strukturen skal verte berekraftig, må det investerast i eit effektivt samband mellom desse tettstadane.

Transporttilhøva i regionen og Sotrasambandet

Øy-kommunane Fjell, Sund og Øygarden vart landfaste til Bergen ved opning av Sotrabrua i 1971. Som følgje av den store veksten i folketal og næringsutvikling, er kapasiteten for vegnettet for lengst overskreden.

Det er i dag berre eitt samband mellom regionen Sotra/Øygarden og Bergen kommune - rv 555 og Sotrabrua. Dette gjev periodevis store problem med trafikkavviklinga, spesielt i rushtida. Kollektivtrafikken har ikkje eigne køyrefelt, og bussane må stå i dei same køane som biltrafikken. Det er ikkje gong- og sykkelveg over Sotrabrua. Trafikkprognosane syner at trafikken vil auke frå omlag 23.000 ÅDT mellom Sotra og Bergen i dag til omlag 31.000 ÅDT i 2030. Sotrabrua har i tillegg særskilt dårleg teknisk standard og tilfredsstillende i dag ikkje teknisk minstestandard for den tungtrafikken som går her dagleg. Transportsystemet er særskilt sårbar for ulukke og motorhavari og for sterk vind frå syd og nord.

Kvaliteten og kapasiteten på det andre riksvegnettet på Sotra, rv 561 mellom Kolltveit og Ågotnes og rv 555 mellom Kolltveit og Austefjorden, er og særskilt dårleg i høve til oppgåver, trafikktryggleik, vegstandard, nærmiljø m.m.

Personulukkene på det samla riksvegnettet på Sotra er mange, med omlag 22 per år.

Bergen hamn er i dag intermodal knutepunktshamn, og er i Nasjonal Transportplan ein av 10 nasjonalhamner. Det er i dag eit formalisert samarbeid mellom Bergen hamn og CCB på Ågotnes. Hordaland fylkeskommune arbeider med å finne moglege ekspansjonsområde for Bergen hamn. Tre aktuelle alternativ, CCB / Ågotnes, Vindeneskvarven og Lundaneset ligg alle på Sotra. Ny hamn krev eit godt vegnett.

Med dette som bakgrunn danna Bergen, Askøy, Fjell, Sund og Øygarden kommunar, samt Coast Center Base AS og Lisa AS, selskapet Sambandet Sotra/Øygarden-Bergen AS i 2003. Selskapet har som mål å få til eit nytt samband Sotra-Bergen.

Dei fem kommunane gjorde følgjande vedtak 2004/05:

Kommunestyret ser positivt på alternativ med å få realisert prosjektet med veg- og kollektivløysing slik det er vist i Transportutgreiinga.

Kommunestyret er spesielt oppteke av at prosjektet vert innarbeidd i Handlingsplanen for NTP 2006-2015.

Sidan dette er eit framtidig riksveganelegg, vil kommunestyret be Statens vegvesen om å igangsetje den formelle planprosessen så snart som mogleg, med igangsetjing i 2005.

Kommunestyret erkjenner at realisering vil innebere bompengefinansiering. Det vert tilrådd at ulike modellar for statleg medfinansiering vert utgreidd i samband med arbeidet med søknaden om bompengefinansiering som skal leggjast fram for Stortinget.

Askøy si formulering her var: Askøy kommune tar til etterretning at realisering vil innebere bompengefinansiering. Det anbefalast at ulike modellar for statleg medfinansiering vert utreda i samband med arbeidet med søknaden til Stortinget om bompengefinansiering.

Bergen kommune hadde eit femte punkt: Konsekvensane for hovudvegnettet i Bergen må vurderast spesielt, og inngå i konsekvensutgreiinga.

Fylkesrådmannen i Hordaland sa mellom anna i si innstilling til NTP 2006-2015:

Fylkesrådmannen ser det som viktig og nødvendig å få vidareført planane om eit nytt fastlandsamband Sotra/Øygarden-Bergen. Fylkesrådmannen går derfor inn for å sette av statlege planmidlar til oppstart av konsekvensutgreiing for prosjektet så snart som mogeleg. Med påfølgjande arbeid med reguleringsplan, bompengesøknad og prosjektering vil bygginga av fastlandssambandet tidlegast kunne starte opp i 2010. Fylkesrådmannen ser det ikkje som aktuelt no å sette av eventuelle statlege midlar til prosjektet i perioden 2010-2015. Eventuelle riksvegmidlar i denne perioden og etter 2015 må avklarast fram mot neste revisjon av Nasjonal transportplan. Med dei rammene for øvrige riksvegmidlar som det er lagt opp til for Hordaland vil fylkesrådmannen understreke at dette prosjektet i all hovudsak må legges til grunn finansiering med bompenginntekter.

Arbeidet med planar for nytt Sotrasamband har til no gått særskilt raskt, grunna høg prioritet hos alle involverte styresmakter. Statens vegvesen sendte framlegg til konseptutgreiing over til Vegdirektoratet i februar 2008. Framlegg til kommunedelplanar med konsekvensutgreiing vil verte lagt ut til offentleg ettersyn i juni 2008 og dei involverte kommunane tar mål av seg til å fatte endelege vedtak knytt til kommunedelplanar og framlegg til bompengesøknad i desember 2008.

Det planarbeidet som er utført fram til no har gitt nyttig kunnskap. For det første erkjenner dei involverte kommunane at noko må gjerast før det nye sambandet er på plass, om ikkje

trafikken skal bryte saman. Den aukande trafikken må takast hand om gjennom tiltak for prioritering av kollektivtiltak, slik at ein hindrar ytterlegare auke i bruk av privatbil. For det andre må den tekniske standarden til eksisterande bru snarast hevast til lovleg minstestandard. For det tredje er det klart at Bergen sentrum ikkje kan og bør ta imot større mengder privatbilar. Dette har som følgje at ringveg vest del 2, mot nord, må fullførast før kapasiteten Sotra-Bergen vert auka. Mange arbeidsreiser går mellom Sotra og Bergen sør. For det fjerde vil nytt Sotrasamband verte ein del av det integrerte transportsystemet for regionen i vest. Dette tyder at det nye sambandet må byggje på den strategien for prioritering av kollektivtransport som ligg inne i bergenspakken.

Vurderingar:

Prosess for sakshandsaming

Ordførarane i Askøy, Sund, Øygarden og Fjell, samt representantar for Byrådet i Bergen har teke initiativ til at uttalen til NTP 2010-2019 i størst mogleg grad vert samordna mellom kommunane. Denne saka byggjer på resultatet av dette initiativet og seinare felles drøftingar.

Etter at denne saka er handsama av kommunestyret, vil den verte oversendt fylkestinget for handsaming der i slutten av april. Fylkestinget sender sitt vedtak, med denne saka som vedlegg, til samferdsledepartementet. Det er så opp til regjeringa om - og på kva måte - NTP 2010-2019 vil verte endra, før dokumentet kjem opp i Stortinget våren 2009.

Merknader til viktige punkt i NTP 2010-2019

NTP 2010-2019 si utgreiing om transportmessige utfordringar, mål og virkemiddel vert teke til orientering. Dette er den første nasjonale transportplanen som vert lagt fram etter at klimatrugsmåla for alvor er sett på dagsorden. Framlegget til NTP ber preg av dette og har ei klår melding om trongen for auka prioritering av kollektivtransport. Meldinga har ei tydeleg adresse til storbyregionane.

Det er positivt at sentrale styresmakter erkjenner manglande vedlikehald på vegnettet og det vert teke til etterretning at vedlikehald må prioriterast høgt.

Samstundes er ein av den oppfatninga at dette ikkje må skje i staden for, men i tillegg til høgst naudsynte investeringar i nye vegsamband, i samsvar med NTP si eiga utgreiing om transportmessige utfordringar.

Kommunane i bergensområdet generelt og regionen i vest spesielt har hatt, og vil framleis få ein sterk økonomisk vekst. Denne veksten kjem heile landet til gode. Det er heilt naudsynt at det store etterslepet med tanke på statlege infrastruktur-tiltak vert henta inn.

Det vert registrert at sentrale styresmakter vil prioritere dei storbyregionane som kan legge fram heilskaplege løyningar som svarer til staten sine mål. Oslo pakke 3 er eit døme på dette. Bergen kommune har makta å lage ei tilsvarande pakke innanfor eigne kommunegrenser. Det må vere eit mål at kommunane rundt Bergen, i langt større grad enn til no, legg vekt på eit forpliktande samarbeid. "Transportanalyse for bergensområdet 2010-2030", bergensprogrammet og arbeidet med nytt Sotrasamband representerer faglege utgreiingar og gode politiske prosessar å byggje vidare på. Kommunane i bergensområdet bør allereie no signalisere ei vilje til eit tettare og meir forpliktande transportpolitisk samarbeid, fram mot neste rullering av NTP.

Ein ser elles positivt på planane til Bergen kommune om bygging av ei bybane og ønskjer at sentra i omegnskommunane på sikt kan knytast til eit regionalt banesystem med god kapasitet.

Ringveg vest må byggjast ut før Bergen kan ta imot større trafikkvolum frå vest. Ringveg vest del 2 må difor inn i NTP.

Dei signala som er komne fram om standarden på Sotrabrua er urovekkjande. Det må seiast klårt frå om at brua snarast mogleg må utbetrast. Vi vil få meir eksakt kunnskap om dette når konsekvensanalysen for nytt Sotrasamband ligg føre.

Det er i seg sjølv ikkje eit problem at nytt Sotrasamband ikkje har høg prioritet i denne rulleringa av NTP. Planarbeidet med nytt Sotrasamband går framover særskilt raskt og med høg fagleg kvalitet. Kommunane innan bergensområdet kan likevel nytte høvet til å syne ei samla haldning til kor viktig eit nytt Sotrasamband er for utviklinga i heile regionen.



Rutt kopi
08/3-08
Christine
Bergum