

Vestland fylkeskommune  
[post@vlfk.no](mailto:post@vlfk.no)

Knarvik, 2. april 2020

### **Regionrådet Nordhordland – innspel til NTP 2022-2033**

Regionrådet Nordhordland viser til frist Vestland fylkeskommune har sett for innspel til arbeidet med NTP 2022-2033. Regionrådet i Nordhordland som består av kommunane Alver, Austrheim, Fedje, Gulen, Masfjorden, Modalen og Osterøy står samla bak dette skrivet.

Nordhordland er del av ein stort felles bu- og arbeidsmarknad i Bergensregionen som er tyngdepunkt i Vestland fylke. Tre av dei største industriområda i Norge ligg i regionen, og desse representerer til saman 3000-3500 arbeidsplasser. Me ventar her ein betydeleg vekst i antall arbeidsplasser framover bl.a. grunna prosjekta Green Spot Mongstad og Hywind. Dette er i tråd med nasjonale satsingar.

E 39 bind Bergensregionen saman med Nordhordlandsregionen til ein felles arbeids- og buregion. Ny veg frå Vågsbotn til Klauvaneset og utbetring av strekninga gjennom Nordhordland er avgjerande for at me vil klara å oppretthalda vekstkraftige lokalsamfunn i fleire deler av fylket vårt. E39 gjennom Nordhordland er også hovudvegen som bind saman det nye fylket, og strekninga har i dag ikkje effektiv, miljøvennleg og trygg trafikkavvikling som er dei strategiske måla i NTP 2022-2033.

Delstrekninga Vågsbotn – Klauvaneset har låg standard og omfattande transportutfordringar:

- Store flaskehalsar på Haukås og Hylkje med daglege, lange køar som ofte strekk seg heilt frå Vågsbotn til Nordhordlandsbrua. Dette medfører store omkostningar for næringsliv og trafikantar.
- Uforutsigbar framkomst i eit sårbart transportnett utan omkøyingsvegar. Dette skapar beredskapsmessige utfordringar, bl.a. for nødetatane som slit med å koma fram når trafikken står. Vegen er transportåra til sjukehusa våre.
- Trafikkmengd på 25.000 ÅDT på eit underdimensjonert vegnett som skapar barriere, støyplagar og full stans i vidare areal- og byutvikling.
- Smal tofelts veg utan moglegheit for samanhengande kollektivprioritering.
- Det har vore 174 personskadeulukker sidan Nordhordlandsbrua opna i 1994, herav 6 omkomne og 17 alvorleg skadde (sjå vedlegg 1).

Regionen har venta i 25 år på nytt vegsamband mellom Nordhordlandsbrua og Åsane nord. I denne perioden har det vore ein enorm vekst i trafikken over Nordhordlandsbrua, i tillegg har det vore store næringsetableringar på strekkja. Tida er no inne for å prioritera ny E39 Vågsbotn – Klauvaneset.

## Status for prosjektet i dag er:

- Arbeidet med kommunedelplan med konsekvensutgreiing er starta opp, og bystyret i Bergen vedtok planprogrammet for prosjektet 29. januar 2020.
- E39 Klauvaneset - Vågsbotn er del av prosjektet Ringveg øst som skal leia E39 utanom dei sentrale bustad- og byområda i Bergen. Ringveg øst består av tre delprosjekt; Vågsbotn – Klauvaneset, Arna-Vågsbotn og Fjøsanger - Arna (sjå vedlegg 2).
- Både Bergen kommune (bystyrevedtak januar 2018) og Regionrådet i Nordhordland har prioritert delstrekninga i nord, Vågsbotn - Klauvaneset som første utbyggingstrinn av Ringveg øst. Bergen kommune og regionen står samla om dette. «Ein livsviktig forbindelse nordover» (Anna Elisa Tryti, byutviklingsbyråd til Avisa Nordhordland mars 2017).

I felles skriv frå Regionrådet i Nordhordland og byrådsleiar i Bergen kommune til samferdselsministeren 11. mars 2019, er prioriteringa av prosjektet gjort tydeleg.

I framforhandla Byvekstavtale mellom kommunane Bergen, Askøy, Øygarden, Alver og Bjørnafjorden, Vestland fylkeskommune og Staten for perioden 2019-2029 står dette på side 3:

*«Lokale partar viser til vedtak i Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune om at strekningen Klauvaneset- Vågsbotn skal prioriterast som første delstrekning i utbygging av ringveg aust»*

og dette i vedlegg 6 side 25:

*Avtalepartane har merka seg at samferdselsministeren har opna for at E39 Vågsbotn-Klauvaneset kan prioriterast føre E16 Ringveg Øst Arna-Vågsbotn i Nasjonal transportplan 2022-33. Dette er ei prioritering som dei lokale avtalepartane vil støtte.*

Regionrådet Nordhordland meiner Ringveg øst som heilskap er av ein slik grunnleggjande betydning for å nå NTP sine målsetjingar om eit effektivt, miljøvennleg og trygt transportsystem, at prosjektet bør løftast opp nasjonalt. Etter vår vurdering oppfyller Ringveg øst kriteria for prioritering innanfor Nye Veier AS (sjå vedlegg 2). Regionrådet ber Vestland fylkeskommune i samråd med Bergen kommune vurdere dette nærare.

Prosjektet har høg samfunnsøkonomisk effekt (viser her til kulepunkta nemnt over relatert til låg standard og omfattande transportutfordringar) samanlikna med andre prosjekt nasjonalt, og er av vital betydning for å redusere dagens sårbarheit på transportnettet i Bergensregionen. Ringveg øst vil sikra god framkomst og trafikktryggleik, samstundes som sentrale bustad- og byområde vert avlasta for trafikk som opnar for prioritering av kollektivtrafikk, sykkel og gange.

Det er og særdeles viktig å nemna at arbeidet med kommunedelplanen og konsekvensutgreiing skal vera ferdig i løpet dette året. Utbygging av ny E39 Vågsbotn – Klauvaneset som første delstrekning i Ringveg øst er derfor «gryteklart» for oppstart i nær framtid.

**Utbygging av ny E39 Vågsbotn – Klauvaneset som første delstrekning i Ringveg øst, er på dette grunnlag prioritert nr. 1 for Nordhordland.**

## Trafikk- og rassikring

I tillegg har regionen også andre store behov, særleg innan trafikksikring/rassikring. Vidare utbygging av E39 nord for Nordhordlandsbrua er viktig for å få full effekt av den nasjonale satsinga på ferjefri E39. Nordhordland har fleire prosjekt som vil medverka til både betre framkomst og trafikktryggleik, samt avlastning av regionsenteret Knarvik som er avgjerande for byutvikling og nullvekstmålet:

- E39 Eikefet – Romarheim (rassikring)
- E39 Knarvik – Oppedal (trafikktryggleik / rassikring)
- E 39 Flatøy – Eikefettunnelen (E39 i tunnel utanom regionsenteret Knarvik)

## Fv. 57 må oppgraderast til riksveg

For det interne vegnettet i Nordhordland vil Regionrådet peika på den store nasjonale betydninga aktiviteten på begge sider av Fensfjorden (Mongstad, Skipavika og Sløvåg) har for næringsutvikling og verdiskaping. Her er det også venta stor aktivitetsauke i åra framover. Dette tilseier etter vår oppfatning, at Fv.57 må oppgraderast til riksveg. Dette er noko Regionrådet med jamne mellomrom dei siste 10 åra har meldt inn til regionale og sentrale styresmakter gjennom RTP og NTP-prosessar og gjennom eigne skriv til vegstyresmakter.

## Manglande vedlikehald på fylkesvegar

Regionrådet er òg svært bekymra for manglande midlar til vedlikehald og opprusting av fylkesvegar. Forfallet er omfattande, og etterslepet stig år for år. Behovet for auka innsats på vedlikehald er stort. Utvikling av kollektivtilbodet mellom Nordhordland og Bergen er eit avgjerande verkemiddel for å nå overordna målsetjingar om nullvekst i personbiltrafikken som er forankra i NTP og Byvekstavtalen. Ny E39 mellom Vågsbotn og Klauvaneset opnar for å prioritera kollektivtrafikken med eigne felt, men måloppnåing føreset òg at kollektivtilbodet med både buss og hurtigbåt vert styrka i åra framover.

## Oppsummering – innspel til NTP 2022-2033 frå Regionrådet i Nordhordland

Regionrådet i Nordhordland står samla bak desse innspela til NTP 2022–2033. Innspela er dei same som Regionrådet leverte til rulleringa av gjeldande NTP, og som Regionrådet samla har jobba for i årevis.

- Ny E39 Vågsbotn - Klauvaneset er det viktigaste prosjektet for Nordhordland, og Regionrådet står saman med Bergen om å prioritera dette prosjektet som første trinn i utbygginga av Ringveg øst.
- Ringveg Øst som heilskap er av ein slik grunnleggjande betydning for å nå NTP sine målsetjingar om eit effektivt, miljøvennleg og trygt transportsystem, at prosjektet bør løftast opp nasjonalt. Regionrådet meiner at Ringveg øst oppfyller kriteria for prioritering innanfor Nye Veier AS. Regionrådet ber derfor Vestland fylkeskommune i samråd med Bergen kommune vurdere dette nærare. (vedlegg 2).
- Vidare utbygging av E39 nord for Nordhordlandsbrua er viktig for å få full effekt av den nasjonale satsinga på ferjefri E39. Prosjekt som vil medverka til både betre framkomst og tryggleik, samt gjera det mogeleg for regionsenteret Knarvik å få til byutvikling og å nå nullvekstmålet:
  - E39 Eikefet – Romarheim (rassikring)
  - E39 Knarvik – Oppedal (trafikktryggleik / rassikring)
  - E 39 Flatøy – Eikefettunnelen (E39 i tunnel utanom regionsenteret Knarvik)

- Med utgangspunkt i den store nasjonale betydninga Fensfjordområdet (Mongstad, Sløvåg, Skipavika) har for næringsutvikling og verdiskaping, må Fv.57 oppgraderast til riksveg.
- For å nå overordna mål om nullvekst i personbiltrafikken som er forankra i NTP og Byvekstavtalen, må kollektivtilbodet mellom Nordhordland og Bergen utviklast vidare.
- Det må setjast av meir midlar til vedlikehald og opprusting av eksisterande fylkesvegar.

Med venleg helsing



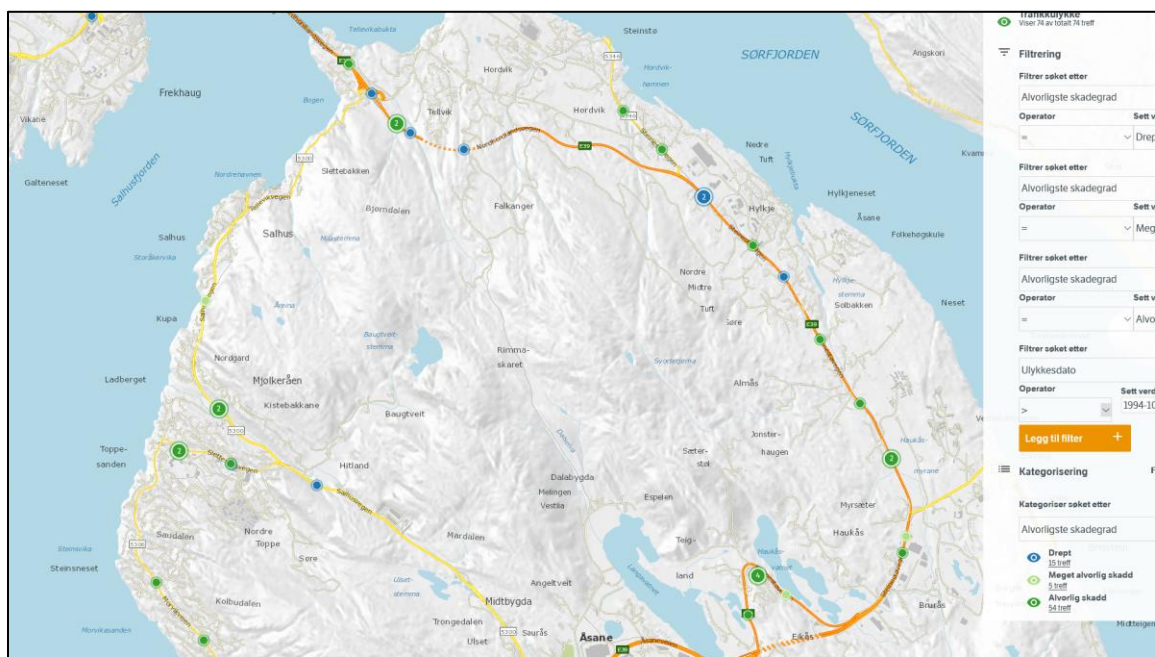
Karstein Totland  
Leiar  
Regionrådet Nordhordland



Rune Heradstveit  
Dagleg leiar  
Nordhordland Utviklingsselskap IKS

Kopi: Kommunane i Region Nordhordland  
Nordhordland Næringslag  
Bergen kommune  
Bergen Næringsråd  
NHO Vestland

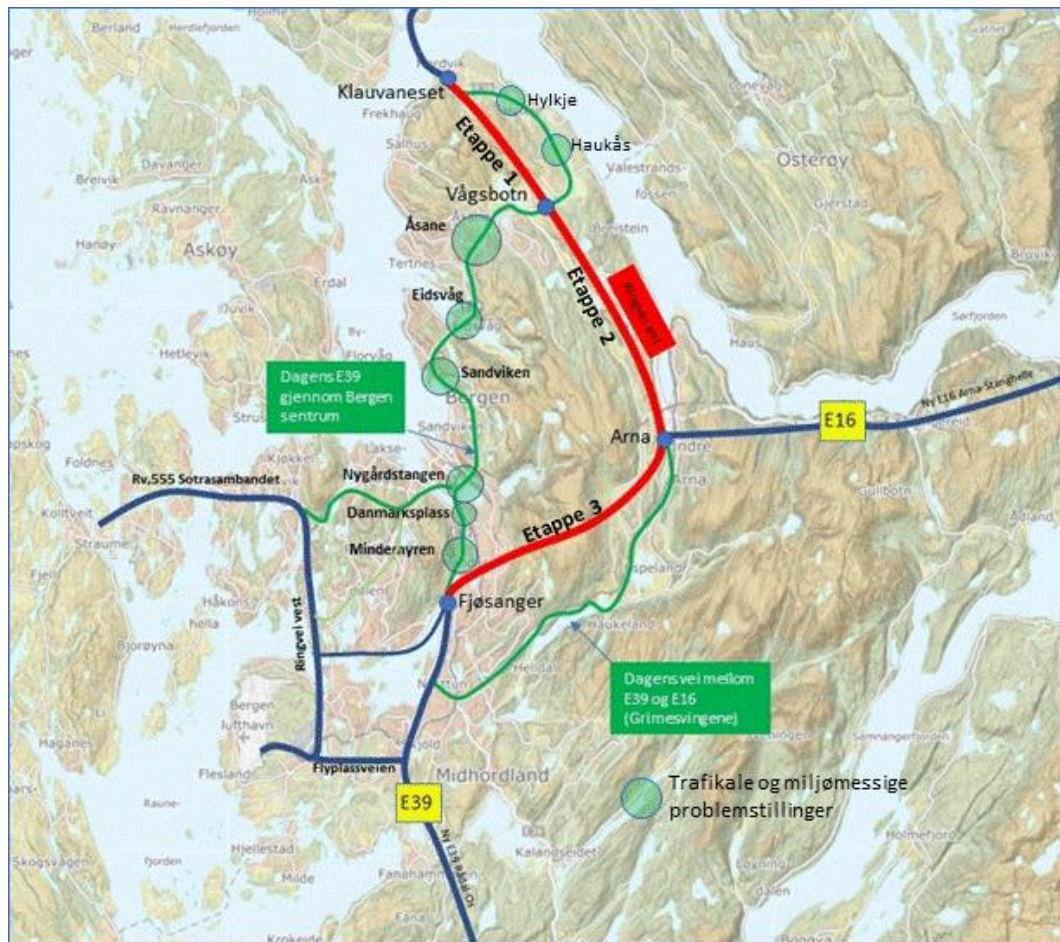
## Vedlegg 1. Ulukkesdata





## Vedlegg 2. Ringveg øst

### Kort skildring av Ringveg øst



Figur 1. Illustrasjon av Ringveg øst.

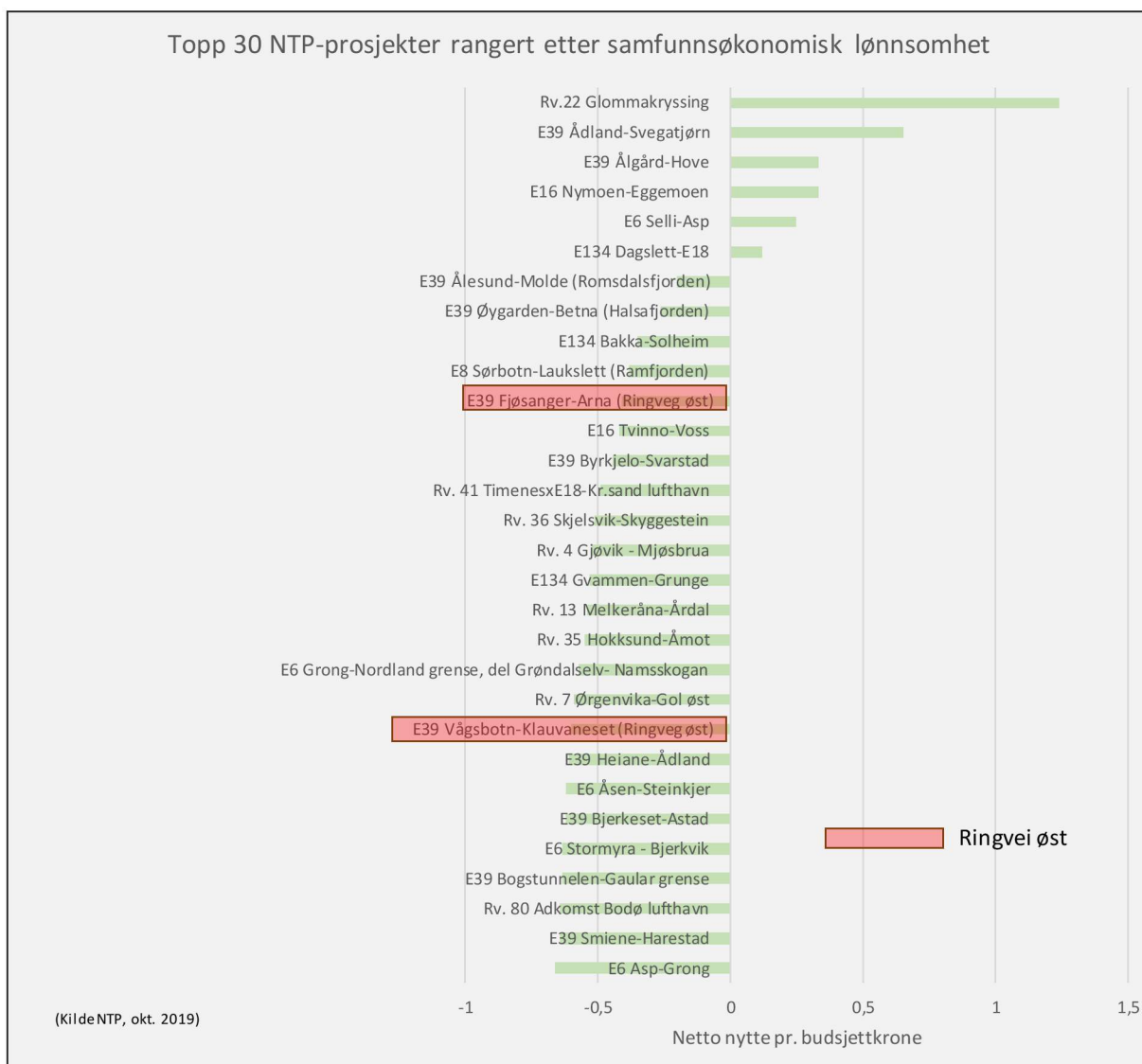
#### Ringveg øst sin hovudfunksjon:

- Ny E39/E16 med høy standard: Bedre trafikkavvikling, Bedre transportøkonomi, Bedre trafiksikkerhet, Bedre transportberedskap
- Ringveifunksjon som avlastet sentrum: Kollektivprioritering, Mindre biltrafikk, bedre miljø, Byutviklingsmuligheter

## Samfunnsøkonomi

Statens vegvesen har rekna samfunnsnytte for alle aktuelle prosjekt for NTP 2022-2033. I alt 110 prosjekt er tatt med i oversikten.

To av delprosjekta for Ringveg øst ligg høgt oppe blant dei prosjekta med best samfunnsøkonomi (11. og 22. plass av 110 nasjonale prosjekt). Dette er rekna kvar for seg. Saman er det grunn til å tru at det vil vera synergieffektar som vil auka lønnsmda.



Figur 2. Oversikt over dei 30 mest lønsamme veginvesteringane av 110 nasjonale samferdselsprosjekt i NTP-samanheng. Netto nytte pr. budsjettkrone. Kjelde: <https://www.regjeringen.no/contentassets/4812cdb12c4842a2818e43dafdf2a29e/sv2019-10-28-oppdrag-1-vedlegg-2-ntp-ark-korrigert.pdf>

# Ringveg øst er egna for porteføljen til Nye veier AS

Nye veier AS sine kriteria:



TABELL 4.1 KRITERIER FOR INNLEDENDE PRIORITERING AV STREKNINGER

**Kriterier for vurdering av strekningenes potensial for verdøkning**

- **Bo- og arbeidsmarked:** Strekningen knytter sammen områder med vesentlig befolkning og/eller betydelige næringslivsklynger
- **Næringslivets varetransport:** Strekningen styrker viktige akser for varetransport
- **Reisetidsreduksjon:** Strekningen omfatter hovedveier med langsiktig potensiale for høyhastighet (110+ km/h) og/eller betydelig forkortelse av strekninger
- **Trafikksikkerhet:** Strekningen vil erstatte eller avlaste særlig ulykkesutsatte strekninger

**Kriterier for vurdering av strekningenes relevans som del av Nye Veiers portefølje**

- **Tidlig fase:** Strekningen tillater at Nye Veier kan komme inn tidlig i utviklingsfasen og har mulighet til å realisere fullt besparelspotensiale (helst før KDP)
- **Helhetlig utbygging:** Strekningen gir Nye Veier frihet i valg av trasé. Nye Veier kan sikre ferdigstillelse av fornuftige strekninger innenfor et gitt prosjekt. Muliggjør drift og vedlikehold av lange, sammenhengende strekninger. Kostnadsestimat over kr 5 mrd. som tillater store entrepriser
- **Konvensjonell veibygging:** Strekningen har ikke særlig komplekse elementer som krever kompetanse ut over hva Nye Veier kan tilby i samarbeid med leverandører (eksempelvis lange dypvannstuneler)

## Vurdering av Ringvei øst i forhold til kriteriene for Nye Veier AS sin portefølje

NV sitt hovedmål: øke samfunnsøkonomisk lønnsomhet (økt nytte, reduserte kostnader)

Kriterier	Nye Veier AS sin vurdering	Vår vurdering
Bo- og arbeidsmarked		
Varetransport		
Reisetidsreduksjon		
Trafikksikkerhet		
Tidlig fase		
Helhetlig utbygging		
Konvensjonell veitbygging		
Total score		

Optimaliseringspotensiale for detaljregulering, prosjektering og bygging:

- Valg av riktig veistandard og kryssløsninger i forhold til funksjon
- Løsning for etappevis utbygging
- Tiltak på eksisterende vei
- Bompenger og veiprising
- Optimalisering av miljøgevinster og klimaeffekter
- Samfunnskostnader ved stengte veier (beredskap og sårbarhet)
- Godsterminal, optimalisering av godstransport

God fit
Ok fit
Mindre god fit