

Nordhordlandstunnelen nedprioritert igjen



SKAL KJEMPA: Fylkesordfører Jon Askeland tek det med ro at vegvesenet ikkje lenger prioriterer Nordhordlandstunnelen. Han skal spela inn prosjektet frå fylket, og satsar på politisk prioritering. Her framfor ein veg som ikkje treng NTP-finansiering, men er prioritert i Miljøløftet. Foto: Karoline Nordgulen

Av Synne Grimen Hammervoll og Eva Neteland

Publisert: 06.10.23 05:31

Del

I ei ny prioritering har Statens vegvesen skyvd E39-prosjektet ut av første periode. Det uroar likevel ikkje politikarane, som slår fast at det er politikarane som bestemmer til slutt.

+ For abonnentar

– Vegvesenet skal leggja fram si faglege innstilling. Det er vanleg praksis, og eg noterer meg kva dei spelar inn. Men eg skal i dialog med samferdselsministeren 7. november, og då skal eg spela inn Nordhordlandstunnelen.

Det seier fylkesordfører Jon Askeland (Sp), som ikkje let seg uroa nevneverdig over Statens vegvesen si nyaste prioriteringsliste til NTP.

I vår hadde vegvesenet prosjektet E39 Klauvaneset-Vågsbotn, ofte kalla Nordhordlandstunnelen, blant prioriteringane sine for prosjekt som burde finansierast dei første seks åra av NTP, altså mellom 2024 og 2030.

Rett nok i den dyraste ramma, som tok høgde for at regjeringa la mest mogleg pengar på bordet til samferdsleprosjekt framover.

Denne veka la vegvesenet fram ei oppdatert prioritering. Der er den tredje og dyraste ramma noko lågare enn før, og enkelte prosjekt som vegvesenet ville prioritera i mars, meiner dei no at må venta.

Det gjeld òg Nordhordlandstunnelen, som akkurat fell utanfor grunna høgare kostnader i prosjekt som allereie er sett i gang og krev finansiering i første del av planperioden.

Meiner fylket har mykje å bygga

– Det er viktig at me er på post no, men eg ser ikkje noko drama i det vegvesenet spelar inn, seier Askeland.

Innstillinga vegvesenet la fram i mars, var grunnlaget for fylkestinget sine prioriteringar. Og dei har Nordlandstunnelen på lista over prosjekt dei ønsker prioritert i NTP.

– No søker samferdselsministeren faglege innspel frå vegvesenet, BaneNor og andre. Men det er til slutt politiske dialogmøter og politiske innspel som gjeld.

I den opptaterte prioriteringa til vegvesenet, er òg vidare bygging av Bybanen skyvd fleire år fram i tid, og E16 er framleis ikkje prioritert.

– Det er mange prosjekt som kjempar om midlane i Vestland. Er det ei ulempe for Nordhordlandstunnelen?

– At det er mange prosjekt i Vestland er naturleg. I Agder har ein nesten ikkje meir veg å bygga ut. Dei har fått sitt. Her har me mykje å bygga, og me står òg for mykje av verdiskapinga, som gjer at kaka som skal delast ut blir større, seier fylkesordføraren.

Han meiner òg at det at regjeringa har lova pengar til prosjekt som ny E16 og jernbane til Voss, gjer at det er færre prosjekt som ligg framfor i køen, noko som vil vera til fordel for Nordhordlandstunnelen.

– Hump i vegen

Leiar i Alver Arbeidarparti, Pål Adrian Ryen, har jobba mykje for å sikra at Nordhordlandstunnelen vert prioritert. Han meiner vegen er viktig for regionen.

– Ein ser jo at Bergen og omegn kjem dårleg ut i forslaget til Statens vegvesen. Fleire viktige strekk er ikkje tatt med, trass i overmodent behov.

Behovet for ny veg mellom Nordhordland og Åsane, meiner han er prekært.

– Det er eit overtrafikert vegstrekk som ikkje lever opp til standaren det burde. Vegen er jo på nokre punkt for smal til å ha gul midtstripe, sjølv om den har det.

Men også han tek den siste utviklinga med ro enn så lenge, og viser til at det er politikarane som bestemmer. Sjølv vil han halda fram med å jobba for at tunnelen kjem inn i NTP og får byggestart så raskt som mogleg.

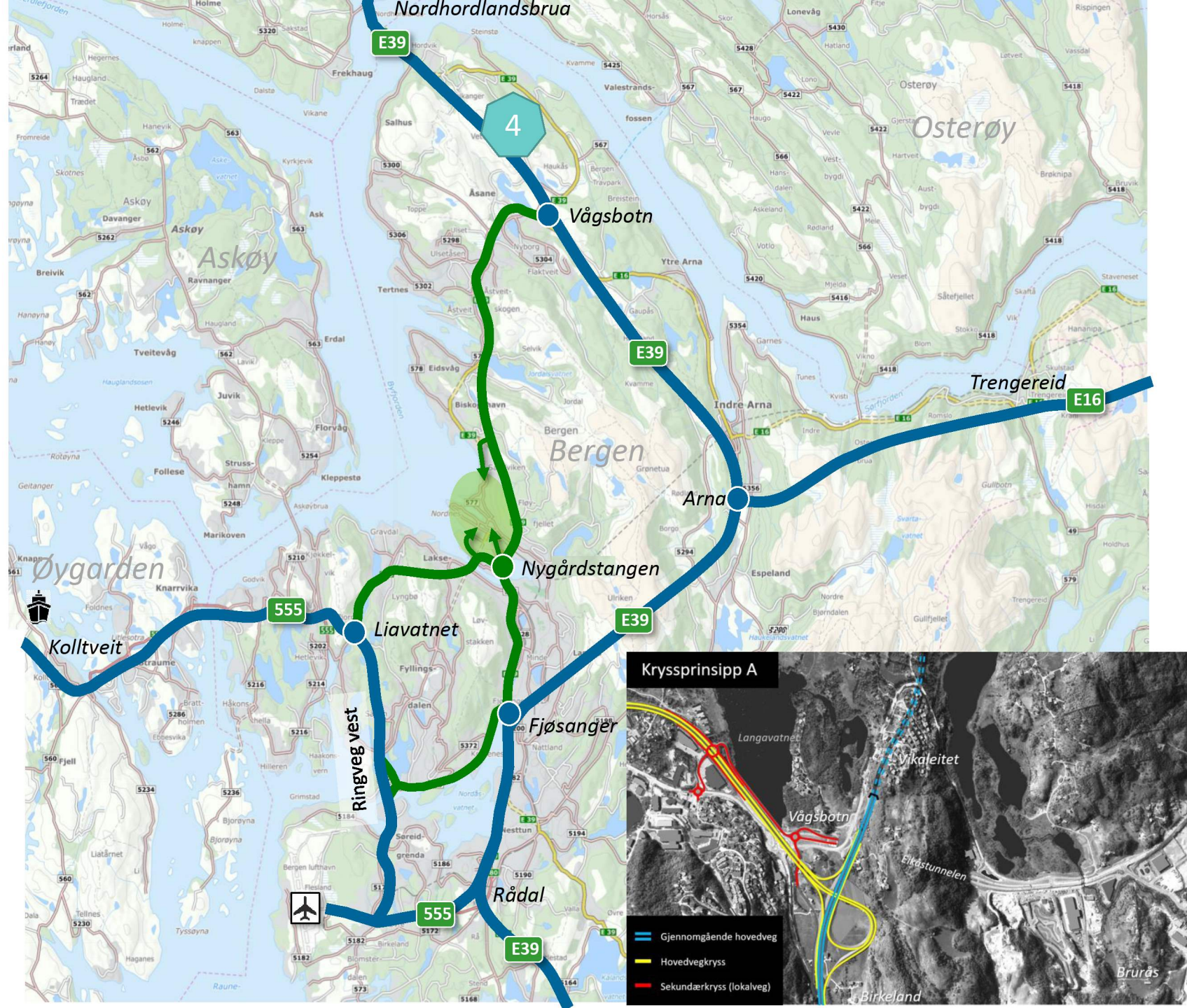
– Me gjev oss ikkje før NTP er lagt fram, og me håpar at regjeringa og stortinget gjer det me meiner er dei rette prioriteringane.

Saman med politikarar frå Arbeidarpartiet i Bergen, møtte Ryen samferdselsministeren i vår, og dei har òg hatt fleire møter med Ap si samferdselsgruppe på stortinget.

– Me opplever at dei lyttar godt til oss. At dei forstår situasjonen på strekninga. Me gjev oss ikkje. Dette er berre ein hump i vegen me må over. Til sjuande og sist er det politikarane som bestemmer.

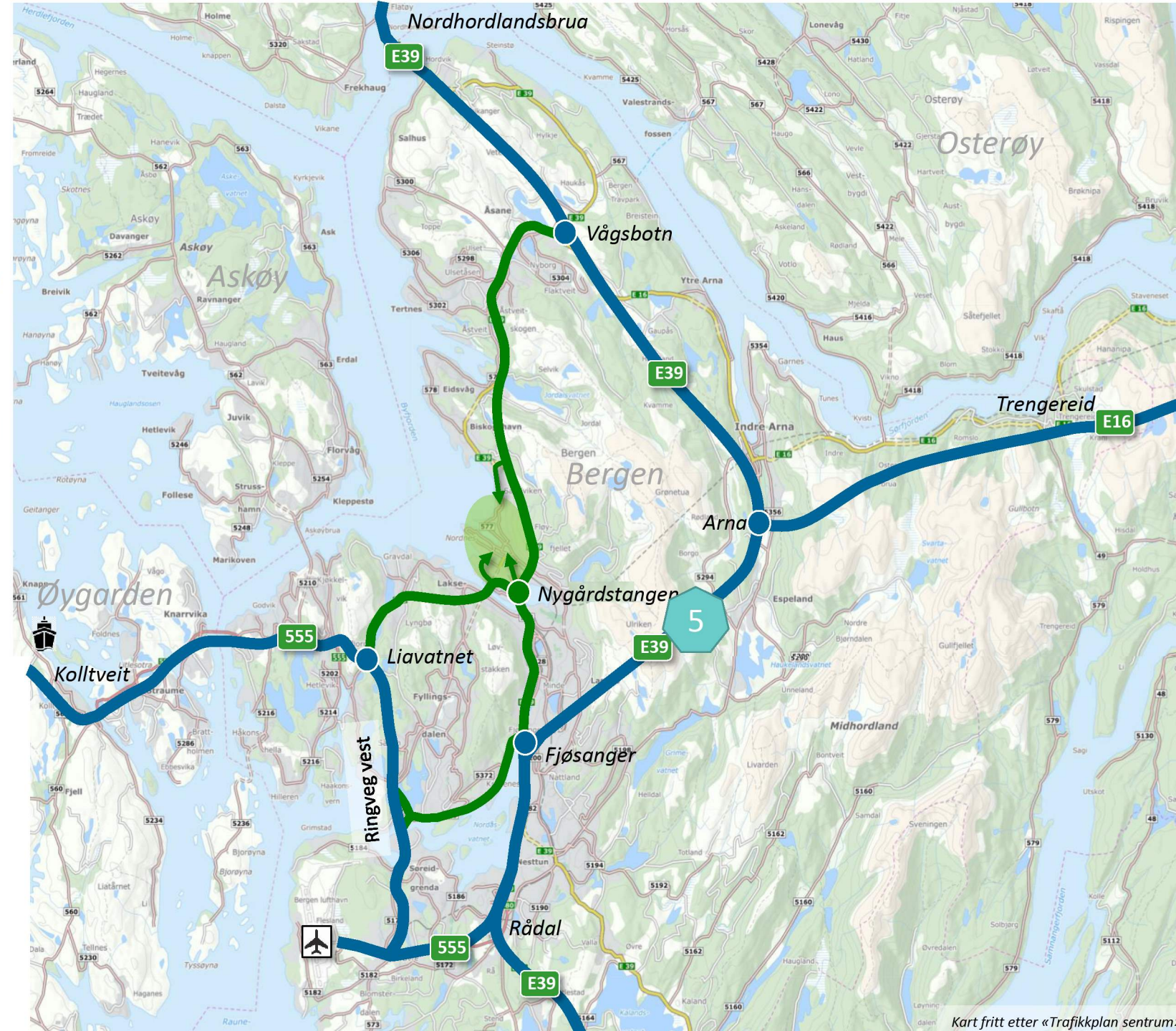
E39 Vågsbotn-Klauvaneset

- Oppstart reguleringsplan i 2023
- Prioritering i NTP 25-36
- KS2
- Budsjettprioritering



E39 Fjøsanger-Arna

- Oppstart kommunedelplan i 2024

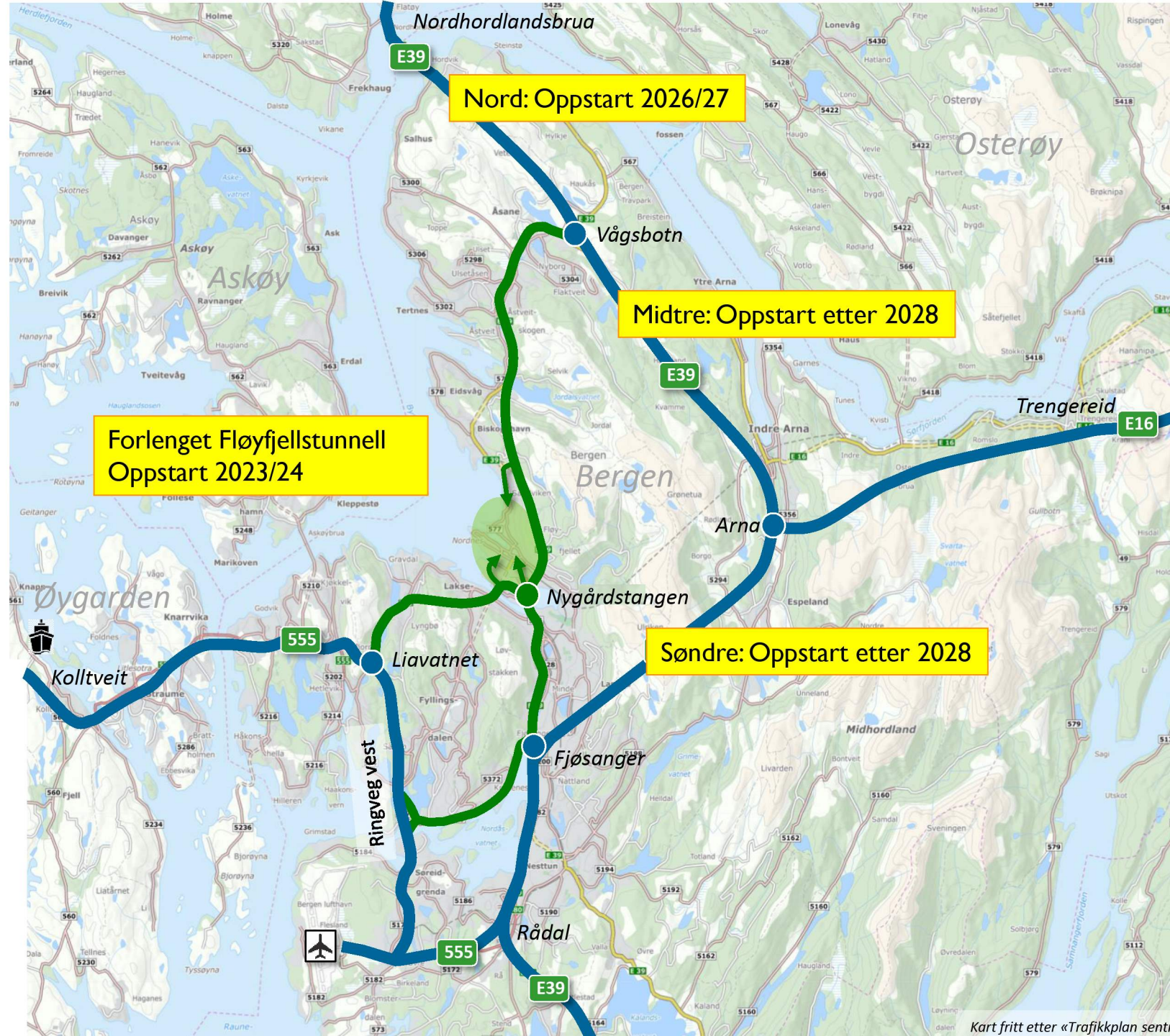


Bergens framtidige hovedvegnett

- E39 Os-Bergen – åpnet 2022
- Rv555 Sotrasambandet – ferdig 2027
- E16 Arna-Stanghelle – ferdig 2032?
- E 39 Nordhordlandstunnelen – Reg.plan 27
- E 39 Hordfast – ferdig 2033/34
- Forlenget Fløyfjellstunnel - reg.plan -2030?

- **Ringveg øst avgjørende:**
 - Sømløs region
 - Indre sentrumsring og ytre ringvei
- Enighet om oppstart i nord
- **Ønske: Fjøsanger-Arna før midtre del**

-  Hovedvegnett med ytre ringveg
-  Sentrumsbetjening med indre sentrumsring



**Statens
vegvesen
Prioriteringer
2023**

***Vågsbotn-Klauvaneset:
Ikke på topp-20 i 2022.***

***Nå nr 12 – en klar
oppgradering***

Store prosjekt, over 1 milliard kroner, som Statens vegvesen vil prioritere:

1. E134 Oslofjordforbindelsen byggetrinn 2 - 6,4 milliardar kroner
2. E1345 Røldal - Seljestad, 4 milliardar kroner
3. E6 Megården - Mørsvikbotn, 12,4 milliardar
4. E16 Hylland - Slæen, 1,9 milliardar kroner
5. E134 Saggrenda - Elgsjø, 2,8 milliardar kroner
6. E45 Kløfta, 1,4 milliardar kroner
7. E16 Arna - Stanghelle, 18,1 milliardar kroner
8. E39 Ådland - Sveгатjørn (Hordfast), 49 milliardar kroner
9. E39 Ålesund - Molde (Møreaksen), 32 milliardar kroner
10. E134 Dagslett - E19 (Viker), 5 milliardar kroner
11. E39 Storehaugen - Førde, 3,9 milliardar kroner
12. E39 Ringvei øst, Vågsbotn - Klauvaneset, 6,8 milliardar kroner
13. Rv 22 Glommakryssing, 3,9 milliardar kroner
14. E10 Nappstraumen - Å, 1,5 milliardar kroner
15. E39 Volda - Furene, 1,3 milliardar kroner
16. E19 Retvet - Vinterbro, 9,8 milliardar kroner
17. E8 Flyplasstunnelen Tromsø, 2,3 milliardar kroner
18. E39 Osli - Ålgård, 4,3 milliardar kroner
19. Rv5 Erdal - Naustdal, 2,8 milliardar kroner

Tabell 4.4 Justert portefølje, sortert etter samfunnsøkonomisk netto nytte pr. budsjettkrone

Prosjekt	Modenhets	Lønnsomhet				Kostnad			
		NNB	NNV (beregning mars 2023) [Mill 2023-kr]	NTP [Mill 2023- kr]	NTP [Mill 2023- kr]	Prognose [Mill 2023- kr]	Stat [Mill 2023- kr]	Annen [Mill 2023-kr]	fra NTP [Mill 2023- kr]
E39 Smiene - Harestad	●	0,2	565		-	4 292	1 845	2 386	-209
E39 Ådland-Svegatjørn (Hordfast)	●	0,1	1 935		-219	45 934	31 830	13 383	-480
E134 Saggrenda - Elgsjø	●	-0,3	-262		62	2 706	1 512	1 121	0
Rv. 22 Glommakryssing	●	-0,3	-569		-1 750	3 680	1 550	2 063	0
E134 Dagslett - E18, Vikar	●	-0,4	-1 089		-6 817	5 541	2 318	3 223	815
E39 Ringvei øst, Vågsbotn - Klauvaneset	●	-0,4	-1 944		-	6 417	4 978	1 439	0
E134 Røldal - Seljestad	●	-0,4	-1 287		-544	3 777	3 079	637	8
E16 Nymoen-Eggemoen	●	-0,4	-563		-	1 967	1 188	780	-27
E6 Ulsvågskaret	●	-0,6	-1 033		-	1 806	1 794		-80
E39 Storehaugen-Førde	●	-0,6	-1 978		-281	3 675	2 816	850	2
E39 Bjerkeset-Astad	●	-0,6	-541		-	1 133	1 123		0
E39 Vik-Molde	●	-0,6	-10 042		-	21 724	16 388	5 000	
E6 Megården-Mørsvikbotn	●	-0,7	-6 334		412	11 473	11 403		-162
E10 Nappstraumen-Å	●	-0,7	-814		77	1 444	1 424		7
E16 Hylland-Slæn	●	-0,8	-1 678		-10	2 352	2 339		521
E39 Klakegg-Byrkjelo	●	-0,8	-1 271		-	1 821	1 819		-747
E39 Volda - Furene	●	-0,9	-1 293		-1 365	2 048	1 383	650	807
E16 Arna - Stanghelle og Vossebanen	●	-0,9	-26 923		-5 570	17 025	12 783	3 442	66
E45 Kløfta	●	-0,9	-1 366		41	1 614	1 609		248
E8 Flyplasstunnelen Tromsø inkl F2-lenka	●	-1,0	-2 007		-505	2 606	1 000	1 573	393
E134 Oslofjordforbindelsen, byggetrinn 2	●	-1,1	-3 358		3 259	6 529	2 164	3 870	485
Rv. 4 Grua - Roa	●	-1,1	-1 081		-	1 616	1 276	340	
Rv. 291 Holmenbrua	●	-1,1	-995		-4 355	1 179	1 164		67
E18 Retvet - Vinterbro	●	-1,2	-6 860		-1 781	9 516	5 196	3 943	298
Rv. 7 Ørgenvika - Kittilsvik	●	-2,7	-1 338		-	1 821	555	1 250	
E18 Ramstadsletta - Nesbru	●	-2,9	-11 938		-	13 972	4 200	9 772	

E39 Fløyfjelltunnelen nord finansieres innenfor byrammen

Fløyfjelltunnelen sør: finansiering avhenger av Bybanen til Arna og valg av løsning.

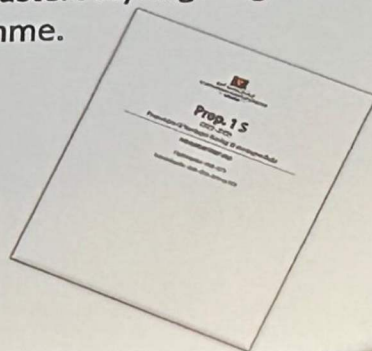
Porteføljeprioritering 2023

- 26 prosjekter
- 20 + 6 fra behandling av NTP juni 2021
- Prioritering etter modenhet
- De åtte øverste har samme plassering som 2022
- E16 Arna – Stanghelle - uforandret
- E39 Vågsbotn-Klauvaneset mest opp

Korridor	Prosjekt	Prioritet	Modenhet
3	E134 Oslofjordforbindelsen, byggetrinn 2	1	
5	E134 Røldal – Seljestad	2	
8	E6 Megården – Mørsvikbotn	3	
5	E16 Hylland – Slæen	4	
5	E134 Saggrenda – Elgsjø	5	
8	E45 Kløfta	6	
5	E16 Arna – Stanghelle	7	
4	E39 Ådland – Sveгатjørn (Hordfast)	8	
4	E39 Ålesund-Molde (Møreaksen)	9	
3	E134 Dagslett – E18 (Viker)	10	
4	E39 Storehaugen – Førde	11	
4	E39 Ringvei øst, Vågsbotn - Klauvaneset	12	
1	Rv. 22 Glommakryssing	13	
8	E10 Nappstraumen – Å	14	
4	E39 Volda – Furene	15	
2	E18 Retvet – Vinterbro	16	
8	E8 Flyplasstunnelen Tromsø	17	
3	E39 Osli - Ålgård	18	
5	Rv. 5 Erdal – Naustdal	19	
5	E134 Bakka - Solheim	20	
3	Rv. 19 Moss	21	
5	Rv. 36 Skjelsvik – Skyggestein	22	
8	E10 Fiskebøl - Nappstraumen	23	
5	E16 Fagernes - Hande	24	
6	Rv. 15 Strynefjellet	25	
7	E14 Stjørdal - Storlien (Stjørdal - Meråker)	26	

Porteføljeprioritering 2023

- 26 prosjekter
- Forslag til statsbudsjett 2024**
 - E134 Oslofjordtunnelen – løp 2
 - E134 Røldal-Seljestad
 - E6 Megården-Mørsvikbotn – byggetrinn 1
 - Rv 13 Lovraeidet-Rødsliane
- E16 Arna-Stanghelle – forberedende midler
- E39 Gartnerløkka-Kolsdalen og E8 Sørbotn-Laukslett – justert styrings- og kostnadsramme.



Korridor	Prosjekt	Prioritet	Modenhet
		1	●
	E134 Oslofjordforbindelsen, byggetrinn 2	2	●
	E134 Røldal – Seljestad	3	●
	E6 Megården – Mørsvikbotn	4	●
	E16 Hylland – Slæen	5	●
	E134 Saggrenda – Elgsjø	6	●
	E45 Kløfta	7	●
	E16 Arna – Stanghelle	8	●
	E39 Ådland – Sveгатjørn (Hordfast)	9	●
	E39 Ålesund-Molde (Møreaksen)	10	●
	E134 Dagslett – E18 (Viker)	11	●
	E39 Storehaugen – Førde	12	●
	E39 Ringvei øst, Vågsbotn - Klauvaneset	13	●
	Rv. 22 Glommakryssing	14	●
	E10 Nappstraumen – Å	15	●
	E39 Volda – Furene	16	●
	E18 Retvet – Vinterbro	17	●
	E8 Flyplasstunnelen Tromsø	18	●
	E39 Osli - Ålgård	19	●
	Rv. 5 Erdal – Naustdal	20	●
	E134 Bakka - Solheim	21	●
	Rv. 19 Moss	22	●
	Rv. 36 Skjelsvik – Skyggestein	23	●
	E10 Fiskebøl - Nappstraumen	24	●
	E16 Fagernes - Hande	25	●
	Rv. 15 Strynefjellet	26	●
	Rv. 15 Strynefjellet - Storlien (Stjørdal - Meråker)		

Tabell 4.2 Justert portefølje, sortert etter samfunnsøkonomisk netto nytte pr. budsjettkrone

Korridor Prosjekt		Rekke- følge Modenhet		Lønnsomhet				Kostnad				
				NNB	NNV (beregning okt 2023) [Mill 2024-kr]	NNV fra NTP [Mill 2024-kr]	Endring i NNV fra NTP [Mill 2024-kr]	Prognose [Mill 2024-kr]	Restbehov Stat [Mill 2024-kr]	Restbehov Annen [Mill 2024-kr]	Endring fra NTP [Mill 2024-kr]	
3	E39 Smiene-Harestad	1		0,1	162		-	4 644	2 000	2 583		-220
4	E39 Ådland-Svegatjørn (Hordfast)	2		0,0	-1 181	756		49 695	34 496	14 479		-460
8	E10 Nappstraumen-Å	3		-0,2	-220	-978		1 563	1 543			10
3	E134 Dagslett-E18, Vikar	4		-0,3	-897	5 822		5 995	2 508	3 487		891
1	Rv. 22 Glommakryssing	5		-0,3	-580	1 112		3 981	1 682	2 232		0
5	E134 Saggrenda-Elgsjø	6		-0,4	-445	-398		2 928	1 735	1 120		0
4	E39 Ringvei øst, Vågsbotn-Klauvaneset	7		-0,4	-2 383		-	6 943	5 386	1 557		0
2	E16 Nymoen-Eggemoen	8		-0,5	-693		-	2 129	1 284	845		-25
5	E134 Røldal-Seljestad	9		-0,5	-1 685	-833		4 086	3 336	689		14
4	E39 Storehaugen-Førde	10		-0,5	-1 843	-1 892		3 976	3 047	920		3
8	E6 Ulsvågskaret	11		-0,6	-1 184		-	1 953	1 941			-88
4	E39 Bjerkeset-Astad	12		-0,7	-635		-	1 226	1 216			0
4	E39 Vik-Molde	13		-0,7	-11 914		-	23 503	17 758	5 409		
8	E6 Megården-Mørsvikbotn	14		-0,7	-7 617	-7 304		12 413	12 353			-170
5	E16 Hylland-Slæn	15		-0,8	-1 873	-1 809		2 544	2 532			564
4	E39 Klakegg-Byrkjelo	16		-0,8	-1 392		-	1 970	1 968			-808
4	E39 Volda-Furene	17		-0,9	-1 475	34		2 216	1 498	703		875
8	E45 Kløfta	18		-1,0	-1 480	-1 524		1 747	1 741			269
5	E16 Arna-Stanghelle og Vossebanen	19		-1,0	-30 012	-23 316		18 420	13 895	3 724		103
8	E8 Flyplassstunnelen Tromsø inkl F2-lenka	20		-1,0	-2 226	-1 625		2 819	1 084	1 702		427
3	Rv. 291 Holmenbrua	21		-1,0	-1 061	4 359		1 275	1 260			73
6	Rv. 4 Grua-Roa	22		-1,1	-1 226		-	1 748	1 380	368		
3	E134 Oslofjordforbindelsen, byggetrinn 2	23		-1,1	-4 403	-6 849		7 063	2 382	4 187		526
2	E18 Retvet-Vinterbro	24		-1,2	-7 832	-5 571		10 295	5 652	4 266		336
3	E18 Ramstadsletta-Nesbru	25		-2,2	-10 683		-	15 117	4 200	10 917		
5	Rv. 7 Ørgenvika-Kittilsvik	26		-2,5	-1 884		-	1 970	704	1 250		
3	Rv. 509 Kontinentalveien-Hagakrossen			-0,9	-879		-	1 248		1 248		
6	Rv. 70 Vikansvingen-Kontrollplassen			-11,6	-554		-	1 156		1 106		
4	E39 Fløyfjellstunnelen sør-oppgradering TSF			-1,1	-2 611		-	3 081	3 066			
4	E39 Fløyfjellstunnelen nord			-0,7	-3 658		-	6 139	3 618	2 521		

Tabell 4.1 Justert portefølje, sortert etter kriterier for porteføljestyring

Korridor	Prosjekt	Rekkefølge	Modenhets	Lønnsomhet				Kostnad			
				NNB	NNV (beregning okt 2023) [Mill 2024-kr]	NNV fra NTP [Mill 2024-kr]	Endring i NNV fra NTP [Mill 2024-kr]	Prognose [Mill 2024-kr]	Restbehov Stat [Mill 2024-kr]	Restbehov Annen [Mill 2024-kr]	Endring fra NTP [Mill 2024-kr]
3	E134 Oslofjordforbindelsen, byggetrinn 2	1	●	-1,1	-4 403	-6 849	2 447	7 063	2 382	4 187	526
5	E134 Røldal-Seljestad	2	●	-0,5	-1 685	-833	-852	4 086	3 336	689	14
8	E6 Megården-Mørsvikbotn	3	●	-0,7	-7 617	-7 304	-313	12 413	12 353		-170
5	E16 Hylland-Slæen	4	●	-0,8	-1 873	-1 809	-64	2 544	2 532		564
8	E45 Kløfta	5	●	-1,0	-1 480	-1 524	43	1 747	1 741		269
3	Rv. 291 Holmenbrua	6	●	-1,0	-1 061	4 359	-5 421	1 275	1 260		73
5	E134 Saggrenda-Elgsjø	7	●	-0,4	-445	-398	-47	2 928	1 735	1 120	0
4	E39 Vik-Molde	8	●	-0,7	-11 914		-	23 503	17 758	5 409	
5	E16 Arna-Stanghelle og Vossebanen	9	●	-1,0	-30 012	-23 316	-6 696	18 420	13 895	3 724	103
5	Rv. 7 Ørgenvika-Kittilsvik	10	●	-2,5	-1 884		-	1 970	704	1 250	
8	E6 Ulsvågskaret	11	●	-0,6	-1 184		-	1 953	1 941		-88
4	E39 Ådland-Svegatjønn (Hordfast)	12	●	0,0	-1 181	756	-1 937	49 695	34 496	14 479	-460
3	E134 Dagslett-E18, Vikar	13	●	-0,3	-897	5 822	-6 719	5 995	2 508	3 487	891
4	E39 Storehaugen-Førde	14	●	-0,5	-1 843	-1 892	50	3 976	3 047	920	3
4	E39 Bjerkeset-Astad	15	●	-0,7	-635		-	1 226	1 216		0
4	E39 Klakegg-Byrkjelo	16	●	-0,8	-1 392		-	1 970	1 968		-808
4	E39 Ringvei øst, Vågsbotn-Klauvaneset	17	●	-0,4	-2 383		-	6 943	5 386	1 557	0
3	E39 Smiene-Harestad	18	●	0,1	162		-	4 644	2 000	2 583	-220
1	Rv. 22 Glommakryssing	19	●	-0,3	-580	1 112	-1 692	3 981	1 682	2 232	0
8	E10 Nappstraumen-Å	20	●	-0,2	-220	-978	759	1 563	1 543		10
4	E39 Volda-Furene	21	●	-0,9	-1 475	34	-1 509	2 216	1 498	703	875
2	E18 Retvet-Vinterbro	22	●	-1,2	-7 832	-5 571	-2 260	10 295	5 652	4 266	336
2	E16 Nymoen-Eggemoen	23	●	-0,5	-693		-	2 129	1 284	845	-25
8	E8 Flyplassstunnelen Tromsø inkl F2-lenka	24	●	-1,0	-2 226	-1 625	-600	2 819	1 084	1 702	427
3	E18 Ramstadsletta-Nesbru	25	●	-2,2	-10 683		-	15 117	4 200	10 917	
6	Rv. 4 Grua-Roa	26	●	-1,1	-1 226		-	1 748	1 380	368	
3	Rv. 509 Kontinentalveien-Hagakrossen		●	-0,9	-879		-	1 248		1 248	
6	Rv. 70 Vikansvingen-Kontrollplassen		●	-11,6	-554		-	1 156		1 106	
4	E39 Fløyfjellstunnelen sør-oppradering TSF		●	-1,1	-2 611		-	3 081	3 066		
4	E39 Fløyfjellstunnelen nord		●	-0,7	-3 658		-	6 139	3 618	2 521	

E39 Vågsbotn – Klauvaneset

Målet for prosjektet E39 Vågsbotn–Klauvaneset er å knytte Bergen og Nordhordland bedre sammen og være en effektiv, sikker og forutsigbar transportforbindelse i riksveinettet i regionen.

Prosjektet inngår som del av en ferjefri E39 og som en del av fremtidig Ringveg øst i Bergen.

Prosjektet er fullfinansiert i tolvårsperioden i ramme 3, og inngår ikke i første seksårsperiode i ramme 1 og 2.

Akkurat NÅ: Helt ute

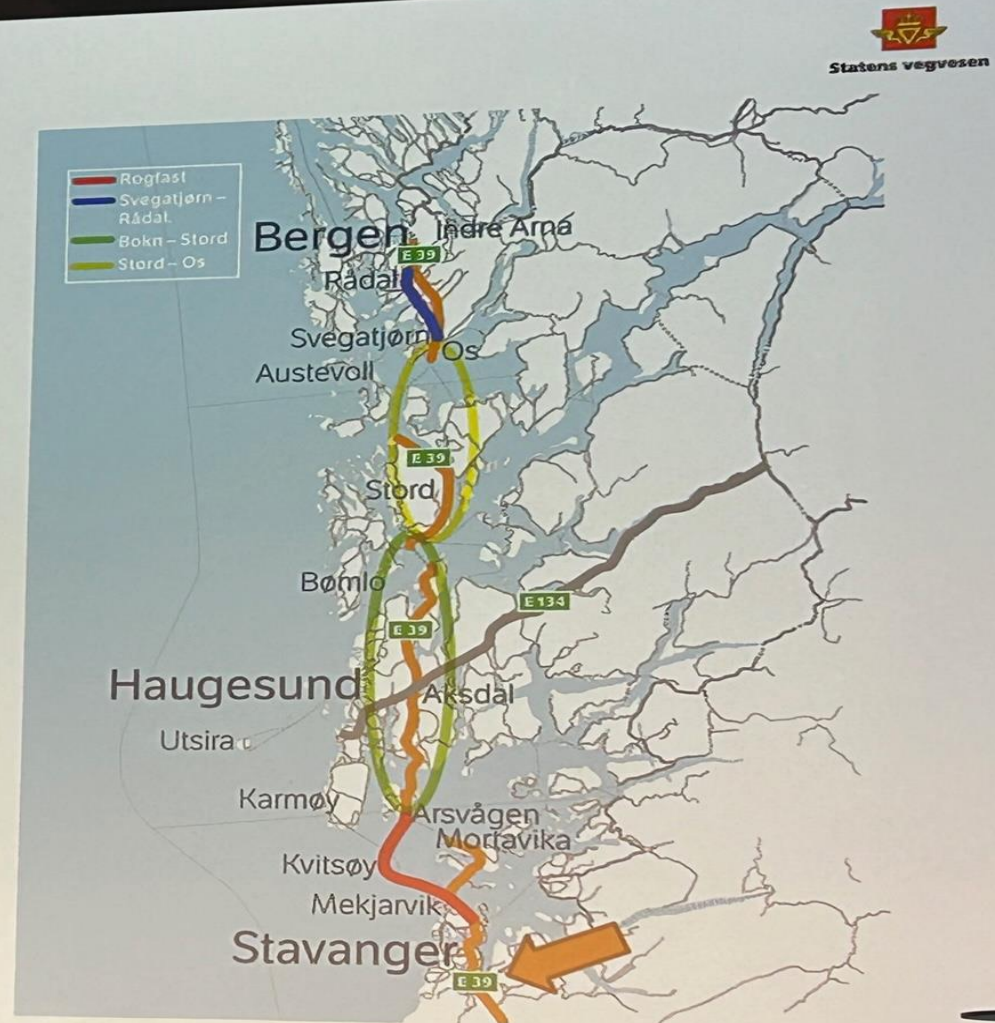
Prioritering etter samfunnsøkonomisk netto nytte pr. budsjettkrone I prioritering etter samfunnsøkonomisk nytte har vi prioritert prosjektene med høyest netto nytte pr. budsjettkrone i henhold til oppdraget. I ramme 2 er det funnet rom for oppstart av to nye prosjekter i porteføljen i første seksårsperiode. E39 Smiene–Harestad skal gi sammenhengende firefelts vei mellom Eiganestunnelen i sør og Rogfast i nord. E39 Ådland-Svegatjørn vil knytte Bergens-området og Stavanger-området bedre sammen og utvide bo- og arbeidsmarkedsregionene. I tillegg er det i ramme 3 funnet rom for E10 Nappstraumen-Å, E134 Dagslett-E18, Vikar, Rv. 22 Glommakryssingen og E134 Saggrenda-Elgsjø. Oppstart av E39 Vågsbotn-Klauvaneset i første seksårsperiode faller nå ut som følge av ytterligere økte bindinger. I ramme 1 er det ikke rom for å starte nye prosjekter, eller for midler til planlegging. I forhold til marsleveransen er E10 Nappstraumen-Å kommet inn i første periode, som nevnt ovenfor. I alle rammene kan det være aktuelt å vurdere oppstart av prosjekter som ikke har behov for statlige midler, men er fullfinansierte med bompenger eller annen finansiering.

E39 Smiene - Harestad

- Høyest på prioriteringslisten for samfunnsøkonomisk nytte
- «Missing link» på E39 i Stavanger
- Avhengigheter mot Rogfast
- Kulvertlengde på Tasta avklart
- Kan gå videre i planprosessen
- Avventer NTP 2025-2036

Regjeringen berger lang kulvert på Tasta

Samferdselsminister Jon-Ivar Nygård (Ap) brukte den siste hverdagen før valget til å møte ordfører og partifelle Kari Nessa Nordtun på Tasta.



Pengene på plass i Byvekstavtale og inneværende NTP

- Avsatt 1,5 mrd kr. til prosjektet i bypakke Bergen
- Bompengepotensialet er konservativt regnet til 1,5-2 mrd kr.
 - Stor vilje til delfinansiering med bompenger
- Totalt behov 1,5 mrd. kr. i statlig finansiering
- Gjeldende NTP:
Alle partier i Transport- og kommunikasjonskomiteen la inn merknader om å prioritere E39 Klauvaneset – Vågsbotn i første periode.
 - 0,5 mrd i første periode
 - 1,0 i andre periode

3. Finansiering

Tiltak innanfor byvekstavtalen er føresett finansiert med statlege midlar, fylkeskommunale midlar, kommunale midlar og brukarfinansiering (bompengar). Under følgjer ei oversikt over kva finansieringskjelder som ligg til grunn og omfanget av midlar som vert lagt inn i byvekstavtalen.

Statleg finansiering

- *Midlar til store prosjekt på riksveg innanfor avtaleområdet*
Prioritering av store riksvegprosjekt skjer gjennom Nasjonal transportplan og dei årlege statsbudsjetta. Dei lokale partane viser til Nasjonal transportplan 2018-2029, der det mellom anna ligg inne midlar til nytt Sotrasamband, E39 Svegatjørn-Rådal, E16 Arna-Stanghelle, E39 Arna – Vågsbotn og E39 Vågsbotn-Klauvaneset, sjå vedlegg 6.
I bypakken for Bergen er det sett av 1500 mill. (2016-kr) som eit bidrag til Ringveg aust. Gjennom St. prop 11 S (2017-2018) er det vist til at: *For at delar av trafikken skal velje å køyre rundt byen, er det nødvendig å sjå bomtakstane for ringvegen og bypakka i samanheng. Med eit bidrag frå bomringen i Bergen vil bomtakstane på Ringveg aust bli lågare, og på den måten kan det sikrast at mest mogleg trafikk blir leia utanom sentrum. Storleiken på bidraget må vurderast nærare når det ligg føre meir detaljerte opplysningar.* 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.

E16/E39 Arna–Vågsbotn–Klauvaneset (del av Ringveg øst)

Kontakter



Kjartan Hove

Prosjekteier

E-post: kjartan.hove@vegvesen.no



Beate Riisnæs

Prosjektleder Sykkeltamveg Bergen

Telefon: [962 36 913](tel:96236913)

E-post: beate.riisnas@vegvesen.no



Ingrid Feet Bjørgo

Kommunikasjonsrådgjevar

Telefon: [97078677](tel:97078677)

E-post: inbjor@vegvesen.no



Beate er prosjektleder

- Prosjektet er etablert nå i høst
- Utfører noen nye grunnundersøkelser
- Rekrutterer medarbeidere internt fra SVV
- Tar med seg 3 fra sykkelstamveg Bergen, del av Byvekstavtalen (er 17)
- Lager framdriftsplan
- Melder planoppstart tidlig 24



Status: E39 Klauvaneset-Vågsbotn (Nordhordlandstunnelen)

- Statens vegvesen er i gang med prosjektet og har rigget en organisasjon med Beate Riisnes som prosjektleder
- Bergen kommune har nå også oppnevnt en ansvarlig: Geir Bartz-Johannessen, planlegger Bergen kommune, miljøløftet
- SVV og Bergen kommune skal ha første felles møte den 13. nov
- Målet er fortsatt å ha en godkjent reguleringsplan klar til 2027.
- Derfor må det jobbes for å få offentlige midler på plass til 2027, og det kan bli utfordrende.
- Det er utbyggingsdirektør i SVV, Kjell Inge Davik, som bestemmer hvordan midler internt skal fordeles. Jeg har avtalt et møte med han om ulike tiltak, men han kan ikke før 6. des.

Oppdatert fremdriftsplan

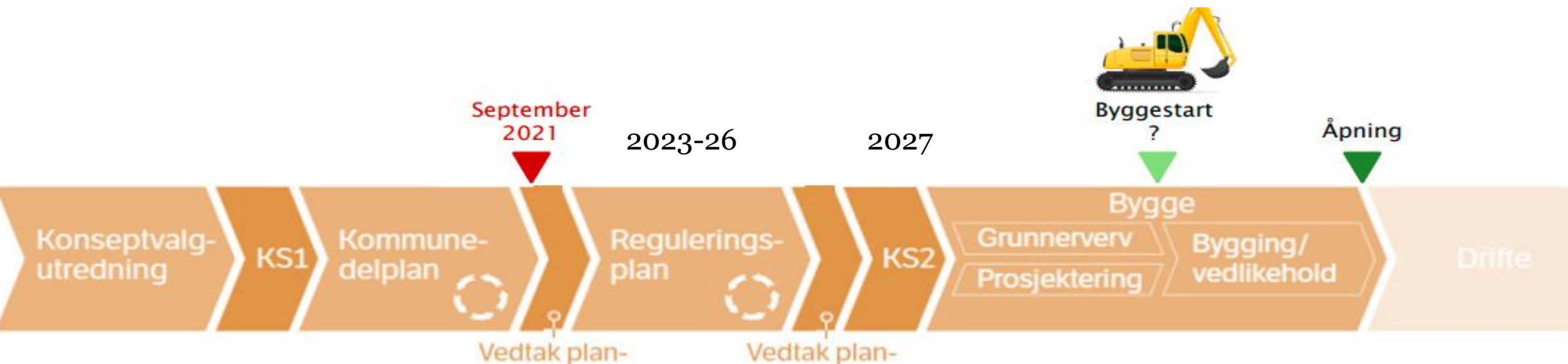
Kommuneplan E16/E39 Arna-Vågsbotn-Klauvaneset var ute på høring i 2021.

Anbefalt alternativ:

<https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/europaveg/e16e39arnaklauvaneset/video-og-illustrasjoner/>

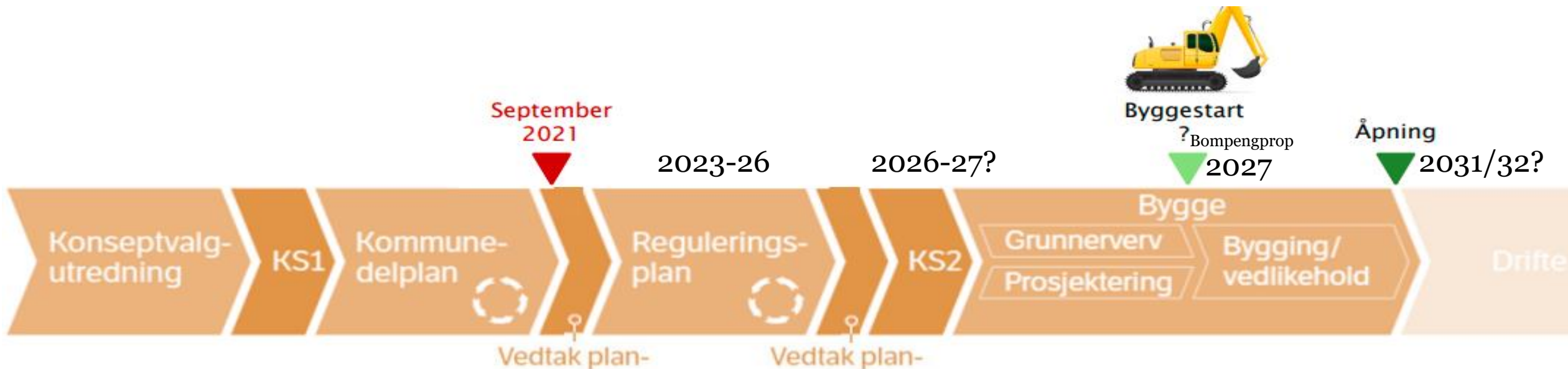
Videre prosess Ringvei Øst, nordre del:

- Kommunedelplan godkjent



Videre prosess

- Statens vegvesen vil melde oppstart av reguleringsplan etter sommeren-23
- Pågå geotekniske avklaringer i siste del av 23 (...kan dette bygges?)
- Oppstart reguleringsplan 2024.
- Tar normalt 2-3 år, avhengig av hvor fort det går i Bergen kommune
- NB: Klar for byggestart i 26-27
- **Må derfor inn i 1. periode i NTP, ikke etter 2032 slik det ligger nå**



Dette forventer regionen

- E39 Vågsbotn-Klauvaneset må inn igjen i NTP 2025-2033
- Forventer byggestart for denne strekningen i 2027
- Forventer at resten av Ringvei Øst også tas inn i NTP slik at Bergen kan ha klar en avlastningsvei utenom bykjernen når E 16 Arna-Stanghelle og E 39 Hordfast er ferdig bygget

Hva kan vi gjøre?

A. De «snille» tiltakene

- Dette er et prosjekt i Bergen kommune. Derfor er det viktig at vi raskt får til et møte med byrådsleder (Christine Meyer) og byråd (Christine Kahrs. Her bør vi matche med regionrådsleder og NONL
- Eget møte med prosjektledelsen i Statens vegvesen og Bergen kommune (Allerede avtalt med Beate Riisnes, men de er ikke klar til dette før i januar-24)
- Møte med Hordalandsbenken, der vi matcher med politikere fra regionen (avtalt til 9. januar kl 16-17)
- Møte med aktører fra transportkomiteen på Stortinget (har hatt møte allerede enkeltvis med Sigbjørn Gjelsvik, Liv Kari Eskeland og Marte Mjøs Persen).
- Lage en ny kronikk med henvisning til statsbudsjettet som snart skal vedtas. («Nordhordland sviktet igjen»)
- Møte med Kjell Inge Davik (Holdes 6. des).
- «Ringvei Øst-konferansen» som er avtalt til 20.02 – (da kan ikke Davik, og han mener vi bør utsette til etter at NTP er langt fram og da bruke konferansen til å fokusere på politiske muligheter. Vi får ta en dialog på det)

Hva kan vi gjøre?

B. Aksjoner

- Ringvei Øst nordre del (Nordhordlandstunnelen) er omtalt i Bypakke Bergen (prop 11 S – 1017-2018) med 1,5 mrd i bompenger. Disse midlene er trolig brukt på andre tiltak i Bergen, noe som er mulig i porteføljestyling om et av prosjektene i pakken blir dyrere (les Bybane og sykkelveier)
- Vi kan lage rabalder om dette, og absolutt true med det i møter med Bergen kommune. Men, det gir trolig ikke penger (siden de er brukt opp). Nå må det nok uansett fremmes en ny bompengeprop i Stortinget (oppstartløyving) når følgende er klar: Reguleringsplan + KS2 + bompengeprop
- Vi kan lage aksjoner der vi samkjører oss med alle andre aktører. Nordhordland, NLF, aksjonistene på Hylkje (har allerede snakket med Jørund Vandvik), politikere i Bergen
- Aksjonene foreslår jeg til dagen eller uken før «Ringvei Øst-konferansen» kan være et aktuelt tidspunkt. Mener vi bør ha noen møter og planlegge for noen vellykkede stunt.
- **NB: Det er opp til politikerne på Stortinget å avgjøre om det kommer midler eller ikke til vårt prosjekt. De kan låse midler til et prosjekt, slik de gjorde for å få Klauvaneset-Vågsbotn inn igjen i forrige NTP og medførte at prosjektet har en plass i den gjeldende NTP og er på SVV sine lister.**

Hva kan vi gjøre?

C. Flytte prosjektet fra Statens vegvesen til Nye Veier

- I møte med Davik kommer jeg til å fokusere på at bråket om Bybanen medfører stor usikkerhet for de øvrige prosjektene i regionen, og vil medfører utsettelse.
- Vil derfor foreslå at Ringvei Øst omdefineres til Europavei, som vil medføre at utvidelse/forlengelse av Fløyfjellstunnelene blir billigere (ny veistatus). Disse midlene overføres til ringveien, som da kan startes når reguleringsplanen er klar i 2027. SVV har allerede lovet at KPA for søndre del (kommunedelplan) skal gjennomføres i 2024.
- Lykkes vi ikke med dette, må vi prøve å få prosjektet overført til Nye Veier.
- Har hatt to telefonmøter med Nye Veier. De er positive, og vil gå tom for prosjekt i løpet av NTP-perioden. De kan også prioritere selv når deres prosjekter skal starte opp. Men det vil kreve stort politisk arbeid fra vår side for å få ekstra midler til Nye Veier. De får 12 mrd hvert år (inkludert bompenger fra prosjektene)
- Hvis Nye Veier får prosjektet, vil de starte både på Klauvaneset og på Fjøsanger og bygge fra to ender.
- Nye Veier kommer gjerne til Bergen/Nordhordland for å ta et møte med oss

STORTINGET
Transport- og kommunikasjonskomiteen
Postboks 1700 Sentrum
0026 OSLO

Dato	27.10.2023
Vår referanse	2022/65105-94
Dykkar referanse	
Sakshandsamar	Matti Torgersen
E-post	Matti.Torgersen@vlfk.no
Telefon	92224656

Statsbudsjettet 2024 - Merknader til Transport- og kommunikasjonskomiteen frå Vestland fylkeskommune

For Vestland fylkeskommune er det særleg viktig å vise til riksvegprioriteringane på post 1320 post 30, post 1320 post 65 samt kap. 1332 Transport i byområda.

Vestland fylkeskommune har gjennom sitt høyringsfråsegn til NTP 2025-2036 peikt på at transportsystema i Vestland har gjennomgåande langt lågare standard enn resten av landet, og har langt igjen for å få eit trygt, effektivt og miljøvenleg transportsystem.

Eg er nøgd med at det er avsett 300 mill. kr. til fellesprosjektet E16/Vossebana Arna-Stanghelle. KS2 er no levert, og det er gjort lokalpolitiske vedtak om bompengar. Vestland fylkeskommune opprettheld at E16/Vossebanen Arna-Stanghelle (K5) er det høgast prioriterte av store investeringar. Vi meiner dette prosjektet no er høgst modent for oppstart, og vi ønskjer at stortingsproposisjonen blir lagt fram. Det er mogleg med byggstart for prosjektet i 2024 om det vert løyvd ytterlegare 300 mill. kr. Vi meiner at det er viktig at Transport- og kommunikasjonskomiteen viser til at dette prosjektet er prioritert frå Stortinget si side.

Eg er særleg uroa over at Jernbaneverket i sitt innspel til NTP 2025-36 datert 3. oktober prioriterer dette prosjektet lågt. Dette er ei sær rasutsett strekning, og det er dokumentert stor innsparingar ved å byggje jernbane og veg som fellesprosjekt, særleg med grunnlag i gjensidig røemming mellom veg og bane.

Eg er nøgd med at det er lagt inn midlar til oppstart av E134 Seljestad-Røldal. Dette er eit viktig prosjekt som vil fjerne ein utfordrande vegstrekning, og vil bidra vesentleg til å redusere klimagassutslepp og energiforbruk for tungtrafikken på strekninga. Eg er også nøgd med at planleggingsmidlane for E39 Hordfast er vidareført, og at Stad skipstunell vert lyst ut i marknaden.

E39 Storehaugen-Førde vil erstatte ei utfordrande strekning på E39 ved Halbrendslia og føre E39 utanom Førde. Strekninga har store utfordringar til framcome, særleg for tungtrafikken på vinteren.

Prosjektet er omtala i NTP 2022-2033, og reguleringsplanen er godkjent. Det er viktig at det vert arbeidd vidare med prosjektet med sikte på oppstart så snart som råd. Vi vil be om at Transport- og kommunikasjonskomiteen viser til at det må bli arbeidd vidare med prosjektet med sikte på realisering tidleg i NTP 2025-2036.

Reguleringsplan for E39 Klauvaneset-Vågsbotn er under oppstart, men er ikkje omtala i budsjettproposisjonen. Prosjektet vil erstatte ei sær viktig og utfordrande del av E39 med låg standard og mange ulukker inn mot Bergen. I den nye leveransen til NTP 2025-2036 3. oktober 2023 har prosjektet falt ut av prioriteringane ved alle rammenivå. Vi meiner at dette prosjektet er heilt grunnleggjande for Bergensregionen som einaste innfartsåre mot nord, og også som første

Saksnr: 2022/65105-94

Side 2 av 2

byggesteg på Ringveg øst. Eg ber difor om at Transport- og kommunikasjonskomiteen framhevar at det er viktig å sikre vidare planframdrift for dette prosjektet.

Eg er nøgd med at løyvinga Tilskot til fylkesvegvar (kap. 1320 post 65) er føreslege vidareført. Samstundes viser gjennomgangen som fylkeskommunane har fått gjennomført saman med Statens vegvesen at vedlikehaldsetterslepet på fylkesveg er i storleik 85-95 milliardar kroner. Særleg er mange bruer, tunellar og ferjekaiar i ei kritisk forfatning. Løyvinga i statsbudsjettet er ikkje tilstrekkeleg til å redusere det omfattande vedlikehaldsetterslepet, og det er behov for ein omfattande satsing på vedlikehald av fylkesvegnettet.

Utbygging av Bybanen har vore ein formidabel suksess i Bergen. Alle byggetrinna har bidrege sterkt til å endre bergensarane sine reisevanar og talet på kollektivpassasjerar har auka betydeleg ved alle nye byggetrinna. Utbygging av bybane er dermed eit heilt sentralt grep for å nå nullvekstmålet og det er viktig at alle partar i Miljøløftet bidreg til å sikre kontinuerleg utbygging. Bybanen til Åsane er eit høgt prioritert prosjekt i Vestland, og eit naudsynt tiltak for å betre framkomsten i ein veldig sårbar innfartsåre til Bergen sentrum, som det hastar å få realisert.

Vestland fylkeskommune har kome godt i gang med førebuande arbeid for å bygge bybane til Åsane. Dette arbeidet må vere tett koordinert med det statlege prosjektet med oppgradering og forlenging av E39 Fløyfjellstunnelen. Det vil ikkje vere berekraftig for Bergen med ei utsetting av desse viktige prosjekta, og staten sine prioriteringar må ikkje stå i vegen for kontinuerleg utbygging av bybanen. Eg er difor svært uroa av etatane sitt nye tillegg til NTP, der oppstart av Fløyfjellstunnelen vert ytterlegare skyvd i tid. Eg forventar at det vert sikra midlar til Fløyfjellstunnelen i budsjettet for 2024, slik at Statens Vegvesen er klare til å starte arbeid med projektering og erverv når KS2 er gjennomført.

Eg viser elles til oppmodingsvedtak nr. 467 om innovasjonsprogram for skredsikring. Det har ikkje vore tilstrekkeleg grad av dialog med fylkeskommunane som vegeigar for fylkesvegnettet, og eg meiner at dette oppmodingsvedtaket difor ikkje er fylgt opp.

Med helsing

Jon Askeland
Fylkesordfører