

Samferdselsdepartementet  
Postmottak@sd.dep.no



Knarvik, 30. juni 2023

## **Prioritering i Nasjonal transportplan 2025-2036**

Viser til mottatt brev om innspel til Nasjonal Transportplan 2025-2036, kombinert med kommentarar frå prioriteringsoppdraget frå Statens vegvesen, og høyringsinnspela frå Vestland fylkeskommune og Bergen kommune. Her følgjer innspel til NTP 2025 - 2036 frå Regionrådet Nordhordland og Nordhordland Næringslag.

Regionrådet i Nordhordland omfattar kommunane Alver, Austrheim, Fedje, Gulen, Masfjorden, Modalen, Osterøy og Vaksdal. Nordhordland Næringslag er ein medlemsorganisasjon med 360 medlemsbedrifter som arbeider for å fremja næringslivet sine interesser i Nordhordlandsregionen, og sikra at Nordhordland har dei kvalitetar som gjer at folk ønsker å bu og arbeide her.

Regionrådet og næringslaget vil spesielt visa til at både Vestland fylkeskommune og Bergen kommune har prioritert E39 Vågsbotn- Klauvaneset og K5 Arna-Voss i noverande NTP og forventar at dei også vil ha prioritet i kommande NTP.

### **Vågsbotn-Klauvaneset må ha topp prioritet**

For Regionrådet, kommunane og næringslivet i Nordhordland er strekninga E39 Vågsbotn-Klauvaneset i Bergen kommune svært viktig, og ein er særst nøgd med at både Vestland fylkeskommune og Bergen kommune i sine høyringssvar har trekt fram denne vegen som ein av dei viktigaste i fylket.

E39 Vågsbotn-Klauvaneset er einaste tilførselsvegen til Bergen frå nord, og prosjektet har vore under planlegging i nesten 30 år, heilt frå Nordhordlandsbrua stod ferdig i 1994. I mellomtida har trafikken auka kraftig på Nordhordlandsbrua og ikkje minst på strekninga Hylkje-Vågsbotn.

#### Kort historikk:

- Det vart utarbeidd ein [KVU/KS1 rapport](#) om transportsystemet i Bergensregionen i 2011, og dette vart følgt opp med ei utgreiing om [Ringvei Øst i E39 nord i Åsane](#) i 2016.
- [Kommunedelplan vart godkjent i 2022](#), og arbeidet med reguleringsplan vil starta i august 2023. Det er forventa at reguleringsplan tar 2-3 år, slik at prosjektet er klar for byggestart i 2026/27.
- Under handsaminga av noverande NTP i Stortinget vart E39 Vågsbotn-Klauvaneset tatt inn som eit av seks prosjekt (kalla fellesprosjekt), og det er seinare slått fast at fellesprosjekta skal inngå på like vilkår som andre prosjekt i porteføljen. Prosjektet er derfor ein del av prioriteringslista til SVV ut frå portefølje, sjå tabell 4.3 justert portefølje i rapporten.

### **E39 Vågsbotn-Klauvaneset må inn i 1. periode i NTP 2025-2036**

Det er på overtid at prosjektet blir starta opp og slutført så snart som mogeleg. Veggen er utdatert, underdimensjonert og trafikkfarleg:

- Behovet for utbygging har vore prekær i 30 år, og det har i denne perioden vore lagt ned enormt med arbeid og ressursar for å få ei betre og meir framtidretta løysing på plass mellom Klauvaneset og Vågsbotn. No er prosessen og prosjektet kome så langt at det vil vera totalt uakseptabelt for kommunane, næringslivet og ikkje minst innbyggjarane langs strekninga dersom prosjektet vert skyvd endå lengre ut i tid.
- Veggen har ein ÅDT opp mot 30 000 og med sær mange på- og avkøyrslar og potensielle ulukkespunkt. Her er blanda trafikkgrupper, mykje tungtrafikk og anna biltrafikk, gåande og syklande, og veggen har mange overgangar, av- og påkøyrslar og lysreguleringar. Det gjer at veggen er overbelasta og med daglege store kø- og trafikkavviklingsproblem. Trafikkdata viser at det burde vore fire felt på heile strekninga for lenge sidan.
- Vegstrekninga har fleire stadar breidde under 6 meter, og er delvis utan gang- og sykkelveg, utan mogeleg kollektivprioritering og med veldig mange kryss/avkøyrslar. Dei som skal inn på europavegen står lenge i kø for å koma inn på, og i mange tilfelle må dei pressa seg inn, noko som gir risiko for ulukker. Innbyggjarane som bur langs traseen kjenner på desse problema som eit stort stressmoment kvar einaste dag.
- E39 Klauvaneset - Vågsbotn er hovudpulsåre i trafikken mellom Bergen og kommunane nordover, og er del av felles bu- og arbeidsmarknad i Bergensregionen. Næringsområdet i og omkring Mongstad og Fensfjorden (Sløvåg/Skipavika m.v.) er sær viktig for heile regionen og fylket, og hamnene her er av dei mest trafikkerte i Norge og Nord Europa. Heile næringslivet i området står overfor ei storstilt grøn omstilling, og skal ein lukkast med dette, er ein avhengig av moderne infrastruktur. Det skal investerast for 50 milliardar kroner her dei neste fem åra, ein auke på 100% berre dei to siste åra.
- Veggen er og hovudåra mellom Kristiansand og Trondheim, og er også hovudåra som bind saman det nye Vestland fylke.
- Strekninga har siste 25 år hatt 175 ulukker med personskade, med 17 alvorleg skadde og 6 omkomne.
- Mangel på omkøyringsveg gir store beredskapsmessige utfordringar for utrykkingskøyretøy til/frå Nordhordland ved ulukker og utrykking, ikkje minst til sjukehusa i Bergen.

Prosjektet er overmodent og klar for byggestart i byrjinga av 1. periode. Ny veg er kritisk nødvendig å få på plass, og for å hindra ytterlegare utsetjing, krev me at prosjektet vert flytta til 1. periode i NTP 2025-2036.

#### **Høg samfunnsøkonomisk nytte – og første del av Ringveg Øst i Bergen**

Statens vegvesen trekkjer fram samfunnsøkonomi som viktigaste kriteriet for kva vegar som skal prioriterast i Norge, og i innspelsdokument er E 39 Vågsbotn-Klauvaneset rangert som nummer 6 av samfunnsnyttige prosjekta i Norge, jf. tabell 4.4 i innspelsnotat. Dette tilseier at prosjektet bør vera prioritert uavhengig av val av ramme.

E39 Vågsbotn-Klauvaneset er første del av «Ringvei Øst» og er med i noverande NTP. Prosjektet er avgjerande for at ein skal sikra god trafikkavvikling i regionen når E16 Arna-Voss og E39 Os-Stord blir bygd ut. Derfor er me veldig nøgd med at både Vestland fylkeskommune og Bergen kommune, også prioriterte dette som eit viktig prosjekt i inneverande NTP.

Vegstrekninga er eit høgt prioritert prosjekt hjå Statens vegvesen, og vegdirektør Ingrid Dahl Hovland har i Aftenposten trekt fram dette som eit av dei viktigaste prosjekta i Norge (sjå vedlegg).

SVV har foreslått E39 Vågsbotn-Klauvaneset med oppstart innanfor ramme 3 i første seksårsperiode.

I SVV sitt innspelsnotat står det også; *«I alle rammene kan det imidlertid være aktuelt å vurdere oppstart av prosjekter som ikke har behov for statsmidler, med er fullfinansierte med bompenger eller annen finansiering».*

«Ringvei Øst-prosjektet» er tidlegare tildelt en ramme på 1,5 mrd. kroner i byvekstavtalen. Ei vurdering utført av trafikkplanlegger Helge Hopen har også vist at strekninga har eit bompengegrunnlag på 1,5-2,0 mrd. kroner. Ved å utnytta bompengepotensialet på strekninga vil det derfor ikkje vera trong for statlege midlar før i siste del av NTP-perioden.

Regionrådet og næringslaget meiner det derfor er grunnlag for å starta prosjektet tidlegare enn det SVV forslår, og er glad for at både Vestland fylkeskommune og Bergen kommune har følgd opp dette i sitt innspel.

### Andre prosjekt som treng utbygging

Fellesprosjektet K5 Arna-Voss er eit svært viktig prosjekt for regionrådet sine medlemskommunar Vaksdal og Osterøy. Her viser me til eigne innspel frå Vaksdal kommune og til høyringsuttalen frå K5 Alliansen.

Regionrådet Nordhordland og Nordhordland Næringslag viser elles til innspela frå regionen til tidlegare og gjeldande NTP 2022-2033, og vil trekkja fram nokre andre viktige prosjekt på E39 nord for Nordhordlandsbrua som treng utbetringar og fornying for å sikra framkomst og auka tryggleik.

- E39 Eikefet – Romarheim (rassikring, ny tunnel).
- E39 Knarvik – Oppedal (trafikkisikring, og ny parsell på deler av strekket).
- FV 57 må oppgraderast til riksveg. Aktiviteten på Mongstad og Fensfjordbassenget er av stor nasjonal og internasjonal storleik på land og sjø, *og det skal investerast for 50 milliardar kroner dei neste fem åra*, ein auke på 100% berre dei to siste åra.
- Vedlikehaldsmidlar til fylkesvegar. Regionrådet er svært bekymra for manglande midlar til vedlikehald og opprusting av fylkesvegar og.

Med venleg helsing Regionrådet Nordhordland og Nordhordland Næringslag

Ordførar i Alver



Sara H. Sekkingstad

Ordførar i Austrheim



Per Lerøy

Ordførar i Fedje



Stian Herøy

Ordførar i Gulen



Hallvard Oppedal

Ordførar i Masfjorden



Karstein Totland

Ordførar i Modalen



Kjetil Eikefet

Ordførar i Osterøy



Lars M. Fjeldstad

Ordførar i Vaksdal



Hege Eide Vik

Region Nordhordland IKS



Rune Heradstveit

Nordhordland Næringslag



Beate S. Korsøen

Vedlegg 1: Klipp frå Aftenposten: «Statens vegvesen» Svært positive til prosjektet»

Vedlegg 2: Noverande prioritering frå etatane

# Vedlegg 1: Klipp fra Aftenposten: «Statens vegvesen» Svært positive til prosjektet»



# Vedlegg 2: Noverande prioritering frå etatene (sjå utguling)

Tabell 4.6 Prosjekter i porteføljen som foreslås prioritert for oppstart innenfor foreslått ramme 2 og 3 i første seksårsperiode. Alternativ sortert etter netto nytte pr. budsjettkrone. Mill. 2023-kr

Korridor	Prosjekt	Total investeringskostnad Mill. 2023-kr	Stat		
			2025-2030 Mill. 2023-kr	2031-2036 Mill. 2023-kr	2025-2036 Mill. 2023-kr
<b>Ramme 2</b>					
3	E39 Smiene-Harestad	4 292	1 845		2 386
4	E39 Ådland-Svegatjørn (Hordfast)	45 934	7 830	24 000	13 383
	<b>Sum ramme 2</b>	<b>50 226</b>	<b>9 675</b>	<b>24 000</b>	<b>15 769</b>
<b>Tillegg i ramme 3</b>					
5	E134 Saggrenda - Elgsjø	2 706	1 512		1 121
1	Rv. 22 Glommakryssingen	3 680	1 550		2 063
3	E134 Dagslett – E18, Vikar	5 541	2 318		3 223
4	E39 Vågsbotn – Klauvaneset	6 417	3 110	1 868	1 439
	<b>Sum ramme 3</b>	<b>68 570</b>	<b>18 165</b>	<b>25 868</b>	<b>23 615</b>