

Vestland fylkeskommune
post@vlfk.no



Knarvik, 2. mai 2023

Prioritering i Nasjonal transportplan 2025-2036

Viser til mottatt brev frå Vestland fylkeskommune datert 13. februar 2023 om innspel til Nasjonal Transportplan 2025-2036 og til Statens vegvesen sitt prioriteringsoppdrag frå 31. mars 2023.

Regionrådet i Nordhordland omfattar kommunane Alver, Austrheim, Fedje, Gulen, Masfjorden, Modalen, Osterøy og Vaksdal. Vaksdal og Osterøy er også berørt av K5, dette er omtala i eigne skriv, bl.a. frå K5Alliansen som Regionrådet stiller seg bak. Regionrådet er godt fornøyd med at Vestland fylkeskommune og Bergen kommune har prioritert begge prosjekta i noverande NTP og forventar at dei også vil ha prioritet i noverande innspel.

Her følgjer innspel til NTP 2025 - 2036 frå Regionrådet Nordhordland og Nordhordland Næringslag.

Vågsbotn-Klauvaneset må ha prioritet

For Regionrådet, kommunane og næringslivet i Nordhordland er strekninga E39 Vågsbotn-Klauvaneset i Bergen kommune svært viktig. Denne europavegen 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 - Haukås - Eikås - Vågsbotn.

- Det vart utarbeidd ein [KVU/KS1 rapport](#) om transportsystemet i Bergensregionen i 2011, og dette vart følgt opp med ei utgreiing om [Ringveg Øst i E39 nord i Åsane](#) i 2016.
- [Kommunedelplan vart godkjent i 2022](#), og arbeidet med reguleringsplan skal starta i august 2023. Det er forventa at reguleringsplan tar 2-3 år, slik at prosjektet er klar for byggestart i 2026/27.

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 strekka 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. Trafikktala viser at det burde vore fire felt på heile strekninga for lenge sidan.

- Vegstrekninga har fleire stadar breidde under 6 meter, og er 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 elles (Sløvåg/Skipavika m.v.) er særskilt viktig for heile regionen og fylket, og hamnene her er av dei mest trafikkerte i Norge og Nord Europa. Heile næringslivet /-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.
- Vegen 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 personskaade, 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 byggstart i byrjinga av 1. periode. Ny veg er kritisk nødvendig å få på plass. For å hindra ytterlegare utsetjing krev me at prosjektet vert flytta til 1. periode i NTP 2025-2036.

Høg samfunnsøkonomisk nytte

Statens vegvesen trekkjer fram samfunnsøkonomi som viktigaste kriteriet for kva vegar som skal prioriterast i Norge. I deira 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.

Fylkeskommunen bør krevje ramme 3 – eller flytta prosjektet til ramme 1

Ringveg Øst i Bergen er eit 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).

E39 Vågsbotn-Klauvaneset er plukka ut som første del av ringvegen 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.

Under handsaminga av 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 en del av prioriteringslista til SVV ut frå portefølje, sjå tabell 4.3 justert portefølje i rapporten.

SVV har foreslått E39 Vågsbotn-Klauvaneset med oppstart innanfor ramme 3 i første seksårsperiode. Me forventar derfor at Vestland fylkeskommune tilrår ramme 3 for at regionen skal få med dette prosjekt som i mange år har stått på vent.

Dersom Stortinget endar med å tilrå ramme 2, ber vi om at prosjektet blir flytta frå ramme 3 til ramme 2 og med oppstart 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 utnytte bompengepotensialet på strekninga vil det derfor ikkje vera trong for statlege midlar før i siste del av NTP-perioden.

Me meiner det derfor er grunnlag for å starta prosjektet tidlegare enn det SVV forslår, og ber om at Vestland fylkeskommune og Bergen kommune følgjer opp dette i sitt innspel.

Andre prosjekt i Nordhordland som treng utbygging

Regionrådet vil visa til innspela frå regionen til NTP 2022-2033, og vil trekkja fram følgjande viktige prosjekt på **E39 nord for Bergen**:

Det er viktig å halde oppe trykket på prosjekt som det allereie i lang tid har blitt jobba med - også frå Knarvik til Sognefjorden - for å sikra betre framkomst og auka tryggleik.

- E39 Eikefet – Romarheim (rassikring, ny tunnel).
- E39 Knarvik – Oppedal (trafikksikring, 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 i Nordhordland:

Ordfører i Alver



Sara H. Sekkingstad

Ordfører i Austrheim



Per Lerøy

Ordfører i Fedje



Stian Herøy

Ordfører i Gulen



Hallvard Oppedal

Ordfører i Masfjorden



Karstein Totland

Ordfører i Modalen



Kjetil Eikefet

Ordfører i Osterøy



Lars M. Fjeldstad

Ordfører 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

Statens vegvesen: Svært positive til prosjektet



Vedlegg 2: Noverande prioritering frå etatane (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	Stat 2031-2036 Mill. 2023-kr	Annen 2025-2036 Mill. 2023-kr
Ramme 2					
3	E39 Smiene-Harestad	4 292	1 845		2 386
4	E39 Ådland-Svegatjørn (Hordfast)	45 934	7 830	24 000	13 383
	Sum ramme 2	50 226	9 675	24 000	15 769
Tillegg i ramme 3					
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
	Sum ramme 3	68 570	18 165	25 868	23 615

I alle rammene kan det imidlertid være aktuelt å vurdere oppstart av prosjekter som ikke har behov for statsmidler, men er fullfinansierte med bompenger eller annen finansiering.