

Arna AP sine innspill til NTP

Vi vil aller først gi ros til regjeringen for et godt fremlegg til ny NTP, og er veldig positiv til alle de prosjektene som er blitt inkludert i planen. Vi vil her trekke frem:

- Bergen-Voss – svært fornøyd med at fellesprosjektet K5 Arna-Stanghelle er kommet med i første del av planperioden. Viktig nå at dette blir spikret i stortingsbehandlingen og at det blir igangsetting av prosjektet så snart som overhodet mulig
- Nordhordlandstunnelen – Flott at prosjektet er løftet høyt, med lovnader om oppstart så snart som mulig. Det er dog skapt noe usikkerhet rundt oppstart og oppstått en forståelse av at dette tidligst vil være prosjektert i 2.del av planperioden. Her er det viktig at regjeringen og den endelige stortingsbehandlingen gir større trygghet rundt prioritet og plan for landing av oppstartstidspunkt
- Bybanen – Veldig positivt at en har inne Fløyfjellstunnelen i første planperiode, og at en er så tydelig på statlige midler til bybanen til Åsane, til tross for den usikkerheten rundt prosjektet som det nye høyrebyrådet har skapt

I forlengelse av førstnevnte strekning, vil vi også i lys av ulykken på Arna stasjon nylig, påpeke viktigheten av å prioritere vedlikehold og fornying av kontaktledningsnett på Bergensbanen

Videre vil vi vise til kapittel 9 i planen, der det nevnes opprettelse av eget forskningssenter for transport. Vi mener at Bergen bør trykke på for at dette senteret skal legges til Vestlandet og Bergen.

Del 2 i planen, kapittel 4, omhandler mål og delmål for transportpolitikken. Her er det listet opp fem delmål som er veldig gode – vi mener imidlertid at et tema som Trygge og sikre veier og baner er et såpass viktig og stort tema at det burde vurderes som et 6.delmål, og at kulepunkt knyttet mot dette som er oppført i de andre delmålene flyttes dit.

I kapittel 17.2.2 er reising i rushtiden og prisvirkemidler knyttet til dette omtalt. Vi vil her gi innspill på at å bruke særskilt økte kollektivpriser i rushtiden er noe vi er skeptiske til som tiltak. Vi vil videre når det gjelder brukerfinansiering av samferdselsprosjekter, løfte alternativer til tradisjonell bompengeneinnkreving som noe en bør vurdere sterkere, eksempelvis vegprising.

Til slutt vil vi gi vår tilråding til at Bergen støtter et initiativ fra Vik Arbeiderparti vedrørende prosjektet Vikafjellstunnelen.

Tilbakemelding på NTB fra Fana og Ytrebygda

«Vestland er ikke kommet så gale ut». Forhåndssignalene stemte overens med hva har fått innvilget. Likevel er det viktig at Vestlandet krever sin del av kaken.

Hva trenger vi fra Stortinget nå?

Bybanen til Åsane – Stramme til bybane formuleringene og sørge for at det kommer penger til bybanen til Åsane. Ikke godt nok det som står i NTP. Vi trenger tydelig press på Byrådet i Bergen. I disse dager foregår det store diskusjoner i fylkespolitikken og i Næringslivet. Vi følger disse tett.

Nordhordlands tunnel - Daglig trafikkmengde er svært høyt fra Bergen og nordover. Vi er svært glade for at regjeringen har prioritert denne strekningen, og nå må Byrådet lage reguleringsplan så snart det lar seg gjennomføre.

Trygg vei og bane til Voss, K5 – Liv og helse. Det er på tide at bane og veg til Voss blir prioritert.

Hordfast- Fana & Ytrebygda fastholder at prosjektet ikke skal bygges. Regjeringen skal ikke bruke penger på å regulere et prosjekt som ikke skal bygges. Vi kan heller bruke disse pengene til å regulere Nordhordlandstunnelen.

Merknader til forslag til NTP fra Universitetslaget

Generelt er det viktig at «samfunnsnyttene» i prosjektene tar hensyn til den krevende geografien vi har i store deler av landet, slik at det ikke bare er flatland som blir prioritert.

Det er store forskjeller på standarden på dagens kommunikasjon i landet der spesielt Vestlandet og Nord-Norge har svært dårlig standard på sine veinett. Det er viktig at fylkeskommunene får styrket sine budsjetter for vedlikehold og oppgradering av infrastrukturen.

Fellesprosjektet E16 Arna–Stanghelle/Vossebanen – bompengeproposisjonen må behandles før sommeren

Støtter at fellesprosjektet E16 Arna–Stanghelle/Vossebanen blir prioritert og forventer at bompengeproposisjonen blir behandlet i løpet av våren 2024 for å sikre oppstart så rask som mulig. Prosjektet vil bidra til en tryggere og bedre forbindelsen mellom landets to største byregioner.

Dagens vei er smal og svært rasutsatt. Selv om det er gjennomført en rekke ras-forebyggende tiltak, så viser det seg at klimaendringene stadig øker faren for ras. Veien oppleves som utrygg. Over 50 mennesker har mistet livet på strekningen siden 1992 og nærmere tusen er blitt skadet. Veien blir stadig stengt som følge av ras og trafikkulykker, og omkjøringsveien på gamle riksvei 7 er et svært sårbart alternativ.

Jernbanen er den transportformen som er mest energieffektiv, miljøvennlig og sikker. Om lag 80% av godset til Bergensregionen kommer via jernbanen i dag, og en videre utbedring og regularitet vil ytterligere bidra til å øke bruk av jernbane til godstransport. Nye Nygårdstangen godsterminal i Bergen, som ble åpnet i 2023, er tilnærmet utslippsfri i drift. Jernbaneterminalene er intermodale knutepunkter, og Bane NOR har etablert ekstra uttak samt pilot på ladestasjoner som kan benyttes til å lade elektriske lastebiler som transporterer til og fra terminalene.

Vi konstaterer at Trond Helleland, transportpolitisk talsperson for Høyre, i politisk kvarter 25 mars vil heller prioritere Ringeriksbanen – et ytterligere østlandsprosjekt, fremfor den rasutsatte strekningen av Bergensbanen.

Oppgradering av Fløyfjellstunellen med et nytt løp må prioriteres.

I regjeringens forslag til NTP beskrives Bergen som den byen som «har det mest sårbare veinettet av de store byene i form av begrensede muligheter for omkjøring. Dette gir utfordringer for beredskapen og lite forutsigbarhet for næringslivet.» Oppgradering i henhold til tunnelsikkerhetsforskriften av Fløyfjellstunellen, med en ÅDT på 20.000 (2020 tall) og stadige stenginger, burde ha vært prioritert for lenge siden. Vi støtter Statens Vegvesen sin anbefaling om et ekstra løp og at oppgraderingen blir et felles prosjekt med forlengelsen til Eidsvåg. Selv om forslaget henger sammen med valg av trase for bybane til Åsane, mener vi at oppgradering av Fløyfjellstunellen med et nytt løp må starte opp snarest for å sikre beredskap og trafikkavvikling i Bergen.

Bybanen til Åsane

Bybanen til Åsane var opprinnelig et av fem prosjekter med særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter. Prosjektene det gjelder er Fornebubanen (under bygging) og ny T-banetunnel gjennom sentrum (oppstartstids punkt usikkert) i Oslo og Akershus, Bybanen til Fyllingsdalen (åpnet) i Bergen, Metrobuss i Trondheim (under bygging) og Bussveien på Nord-Jæren (under bygging). I Meld. St. 20 (2020–2021) Nasjonal transportplan 2022–2033 er det også lagt til grunn tilskudd til Bybanen til Åsane i Bergen.

Det er positivt at regjeringen fra 2023 har økt det årlige statlige bidraget til pågående prosjekter til om lag 70 pst.

Byrådet sin beslutning om å gjennomføre en ny utredning av tunnel som alternativ til trasé over Bryggen, gjør at Bergen med det mest sårbare trafikksystemet av alle storbyer er blitt satt på vent. Køene nordover og stans i Fløyfjellstunellen rammer tusenvis av innbyggere og næringsliv i hele regionen ukentlig.

Arbeiderpartiet på Stortinget bør derfor følge opp regjeringens føring på at Bergen ville ha blitt prioritert med en vedtatt reguleringsplan for bybane til Åsane som både bystyret og byrådet stiller seg bak. Videre bør merknad beskrive hvor sårbart trafikksystemet er i Bergen og behovet for utbygging av et robust kollektivsystem.

Utbygging av Vågsbotn- Klauvaneset og rask oppstart av Nordhordlandstunellen

Utbygging av E39 Ringveg øst Vågsbotn–Klauvaneset - Nordhordlandstunellen vil gi økt trafikksikkerhet, fremkommelig og binde sammen Bergen med Nordhordland. Bergensregionen har god forbindelse sørover, Sotrabroen vil gi bedre trafikkflyt mot vest og fellesprosjektet E16/Bergensbanen vil forsterke bo- og arbeidsmarkedsregionen mot øst. Bygging av Nordhordlandstunellen vil forbedre forbindelsen mot områdene i Åsane Nord og Nordhordland som også er blant de mest trafikkerte delene av kysstamvegen E39.

Bergen bør bidra til at reguleringsplanen blir vedtatt, slik at byggingen kan starte opp. Stortinget bør få inn en tydelig merknad på at prosjektet prioriteres med oppstart så snart reguleringsplanen er vedtatt.

Forbedring av infrastrukturen i Bergensregionen må følges opp med effektive tiltak for å begrense trafikken spesielt inn og ut av Bergen. Utbygging av bybane, kollektiv og gang og sykkel er avgjørende samt god fortettingsutbygging.

Hordfast

Arbeiderpartiet mener at det er andre prosjekter som bør prioriteres fremfor Hordfast. Det er flere grunner til det:

Store kostnader vil ikke gi rom til andre prosjekter - NTP viser til at Fjordkryssingene E39 Vik–Molde (Møreaksen) og E39 Ådland–Svegatjørn (Hordfast) er to store prosjekter som alene ville lagt beslag på hoveddelen av midlene som er prioritert til store investeringer i planperioden.

Store naturinngrep som er lite forenlig med dagens vektlegging med å redusere nedbygging av uberørt natur.

Stor usikkerhet med hensyn til bærekraft i prosjektet. Viser til kostnadene med Ryfast der bompengene er så høye at folk flytter fra distriktet, og Rogfast som foreløpig antyder bompenger på 400 kr per personbil. Det vil ikke bidra til å utvide bo- og arbeidsmarkedsregionen. Innen 10 år vil også utslippsfrie fly være tilgjengelig.

Det er legitimt å fremme egne interesser, slik Stord og næringslivet i Stavanger gjør, men ikke å prøve å beskrive hva som tjener Bergensregionen. Stavanger ønsker flere kjøretøy fra Bergen for å redusere bompengetrykket på Rogfast.

Bergensregionen har ingen interesse av at hovedveien til Oslo skal gå via Stavanger. Selv om Rogfast og Hordfast blir bygget så gjenstår det over 80 km med veiutbedring og ny Bømlotunell før hele strekningen mellom Bergen og Stavanger blir utbygd. Det vil koste tilsvarende milliardbeløp. Bergensregionen med over 400'000 innbyggere har langt større samfunnsnytte av å få løst transporten internt i Bergen og Bergensregionen.

BAS har eit par innspel til NTP som vi ber styret i AiB ta med vidare som grunnlag for Bergen sitt innspel.

1. Fløyfjellstunnelen bør forlenges tidligere for å sikre progresjon i bybaneutbyggingen.

Regjeringen skriver «Bergen har det mest sårbare veinettet av de store byene i form av begrensede muligheter for omkjøring. Dette gir utfordringer for beredskapen og lite forutsigbarhet for næringslivet. Utbygging av E39 Ringveg øst (Vågsbotn–Klauvaneset) vil bl.a. gi bedre forutsigbarhet.»

Her bør det nevnes at forlenget Fløyfjellstunnel med et ekstra løp er helt sentralt for å sikre beredskap og forutsigbarhet på nordre innfartsåre.

Bergen Arbeidersamfund mener at forlenget Fløyfjellstunnel med bygging av et ekstra tunnellop er viktig for Bergen i NTP 2025-2036. En forlenget Fløyfjellstunnel er helt sentralt for å redusere sårbarheten i veinettet rundt Bergen, gi bedre forutsigbarhet og beredskap på nordre innfartsåre.

Forlenget fløyfjellstunnel og utbygging av Vågsbotn-Klauvaneset bør prioriteres i NTP 2025-2036. Det må settes av tilstrekkelig med midler til at begge prosjekter kan startes opp tidlig og ferdigstilles i perioden 2025-2036.

2. Det er synd at regjeringen ikke nå får anledning til å oppfylle sin del av byvekstavtalen med Bergen pga den oppståtte usikkerhet rundt hvilket løp bybanen skal ha til Åsane. Det er viktig at bybanen blir prioritert tidlig.

3. Supert med bane og vei til Voss, og med tunell til Nordhordalandsbroen men sistnevnte bør jo være gryteklar og kunne startes opp tidligere?

4. Hordfast: vi savner en dypere og fremoverskuende diskusjon om hvordan næringsutvikling, sysselsetting, og bosetting, skal utvikles mellom Stavanger og Bergen, med trykk på mellom, eller om det er feil å tenke økonomisk vekst når det går på bekostning av klima og natur? Er Bergen imot infrastruktur for tettere samarbeid sørover eller ønsker vi det løst på en annen måte enn det Hordfastprosjektet som ligger på bordet?

5. Bergensbanen på Østlandet. Vi ber om at jernbanemidlene på Østlandet prioriteres mer der de også få effekt på reisetiden med Bergensbanen.

Innspill fra Bergenhus - INNKOMMET ETTER FRISTEN 13.4

Vi er positive til at den opprinnelige Hordfast ikke ligger inne i NTP. Dette er i tråd med vedtaket på AiB sitt årsmøte i 2024, og også vedtaket fra Vestland Ap i 2022, som krever et bedre kunnskapsgrunnlag. Regjeringen legger likevel i NTP-teksten opp til at reguleringsplanen for bro over Bjørnafjorden fullføres. Det er ikke riktig bruk av knappe planleggingsressurser. Prosjektet slik det foreligger bør skaleres ned for å sikre at prosjektet er samfunnsøkonomisk forsvarlig. Vi mener at det på nytt må vurderes en trase med jernbane og færre kjørefelt i motorvei, dette for å gjøre prosjektet klimavennlig og bærekraftig for fremtiden.

Vestlandet har generelt fått godt gjennomslag i NTP, og for Bergensområdet alene planlegges det å bruke 70 milliarder. Vestland er en vinner i NTP – både når det gjelder enkeltprosjekter og den klare satsingen på vedlikehold og rassikring.

Regjeringen har lagt fram en plan som faktisk kan la seg gjennomføre. Det er helt avgjørende at Vestland Ap nå støtter opp om regjeringen. Høyre og NHO kjører kampanje om at vi «nedprioriterer Vestlandet». Det er ikke sant at regjeringen nedprioriterer Vestlandet, og vi må sørge for å ikke bidra til en sånn fortelling. Vi har en regjering som virkelig leverer på de viktige tingene, og som har lagt fram en solid sosialdemokratisk NTP.