

Statens vegvesen Region Vest
Askedalen 4,
6863 Leikanger
Att: Magnus Natås

Bergen 26. oktober 2011.

Høringsuttalelse til Konseptvalgutredning (KVU) for transportsystemet i Bergensområdet.

Næringsalliansen i Hordaland er en felles organisasjon for 12 næringsforeninger i fylket: Austevoll Næringsråd, Arna Næringsforum, Askøy Næringslivsforening, Bergen Næringsråd, Fusa Næringslivslag, Kvam Næringsråd, Nordhordland Handverk- og Industrilag, Osterøy Industrilag, Samnanger Næringsforum, Stord Næringsråd, Vaksdal Næringssselskap og Vest Næringsråd. Vi representerer 2500 bedrifter med mer enn 125.000 ansatte.

Næringsalliansen ser positivt på at det er laget en transportanalyse for hele Bergensregionen. Befolkningen og næringslivet er i sterk vekst, og det er sterkt behov for et tilrettelagt transportnett for å takle veksten som forventes. Næringslivet i regionen står i dag i kø til en kostnad av 4 mrd kroner årlig, i tillegg til at manglende fremkommelighet også medfører stort tap av tid. Det skaper i tillegg frustrasjon både for næringslivet og deres ansatte at transport av varer og reise til og fra jobb er uforutsigbar.

Konseptanalysen har en stor styrke gjennom at den tar for seg all transport i området. Det gjør det enklere å vurdere hvilke konsepter og virkemidler som trengs for å løse problemene.

For flere av prosjektene, som Sotrasambandet, E 39 med Rådalskrysset og Arnatunnel/dobbelspor i Ulriken foreligger det egne KVU rapporter. Vi må dessverre konstatere at flere av prosjektene likevel har stoppet opp eller har svært liten framdrift.

I Næringsalliansen har vi derfor en klar forventning om at Konseptvalgutredningens grundige dokumentasjon om behov og løsningsmodeller, skal medføre en raskere realisering av prosjektene og bedre fremkommelighet i regionen.

Næringsalliansen ser det som formålstjenlig at prosjekter som allerede er i gang, som nytt Sotrasamband og Nyborgtunnelen, fortsetter som egne prosjekter. Vi må unngå at en allerede kritisk sen fremdrift blir ytterligere forsinket. På sikt ser vi verdien av å kunne koordinere prosjektene i et felles betalingssystem.

Næringsalliansen støtter de hovedkonklusjoner som er oppsummert i kapittel 11:

- Bybane til alle bydeler
- Satsing på gang- og sykkelveier
- Nyborgtunnelen
- Nytt Sotrasamband
- Mindetunnelen
- Styrking av togtilbudet

Vi er kritisk til at Arnatunnelen ikke er med. Bergen sentrum har veier mot nord, sør og vest, og det burde også vært en forbindelse mot øst. Det ville også kunne avlaste Fløyfjellstunnelen, som i dag er blitt en flaskehals i rushtid og ved ulykker. Arnatunnelen er også tidligere påvist som et økonomisk godt prosjekt som har mulighet for å realiseres uten offentlige midler. Vi vil se det som naturlig at Arnatunnelen planlegges og gjennomføres samtidig med Mindetunnelen.

Dersom Arnatunnelen mot sunn fornuft ikke skulle bli prioritert, må en realisering av Ringveg øst forseres kraftig. Et fullt utbygget ringveisystem rundt Bergen sentrum er avgjørende for at trafikksystemet i regionen skal fungere.

Analysen gir klart uttrykk for at når alle prosjektene i KVV'en er gjennomført, vil det være behov for restriksjoner på trafikken i form av tidsdifferensiert betaling. Næringslivet ser positivt på økt betaling dersom dette gir økt fremkommelighet, og forutsatt at tiltaket er besluttet og under utførelse før betaling inntreffer. Næringslivet vil ikke støtte prosjekter der midler går inn i den offentlige kassen uten å være øremerket samferdselstiltak i regionen. Dette kan være i form av mer vei, men like gjerne til et langt bedre ekspressbusstilbud og til forbedret innfartsparkering. Det må tilrettelegges for enkel bruk av kollektive reisemidler før økt betaling iverksettes.


KVV metodikken er en prosess styrt direkte fra Samferdselsdepartementet, hvor kommunene og fylkeskommunen sammen med næringslivet er høringsinstanser. Det kan se ut som metodikken effektiviserer arbeidet med å konsentrere seg om konsepter og traseer som løser problemene, og er således en metodikk som kan gi en raskere fremdrift for realisering.

De aktuelle traseer skal deretter følge plan- og bygningsloven etter vanlige prosedyrer. Vi har dessverre erfaring for, spesielt når flere kommuner er involvert, at prosessen stopper opp og tar lang tid. Dette har vi blant annet sett i arbeidet med nytt Sotrasamband. Vi mener derfor at Samferdselsdepartementet nøye må vurdere om den videre realisering av riksveiprosjekter, når KVV er gjennomført, bør skje i departementets regi med statlige reguleringsplaner.

Med vennlig hilsen
Næringsalliansen
Arbeidsutvalget


Marit Warncke
Bergen Næringsråd


Svein Nordvik
Nordhordland Handverk-
og Industrilag


Per Aarsand
Vest Næringsråd


Anne-Grete Sandtorv
Stord Næringsråd


Lars Magne Bysheim
Osterøy Industrilag