

Fylkesflak NTP 2018-2029:

Hordaland

I Nasjonal transportplan 2018-2029 er det foreløpig fordelt 53 226 millioner kroner til prosjekter i Hordaland. Enkelte sekkeposter som rassikring riksvei, programområdemidler, bysatsing utenom 50/50-ordningen etc. er ennå ikke fordelt mellom fylkene.

Under følger en oversikt over de største prosjektene.

Bysatsing

Regjeringen legger opp til en betydelig satsing på kollektiv-, gange- og sykkeltiltak i de ni største byområdene, deriblant Bergen, i perioden 2018–2029. Det er satt av om lag 66,4 milliarder kroner til bymiljøavtaler, byvekstavtaler og Belønningsordningen. I denne rammen inngår midler til kollektiv-, sykkel og gangetiltak langs riksveg, statlig delfinansiering av store kollektivprosjekter i de fire største byområdene (50/50-ordningen), stasjons- og knutepunktsutvikling langs jernbanen og belønningsmidler. I planperioden er det lagt til grunn et statlig bidrag på 50 prosent av kostnadene for Bybanen til Fyllingsdalen i Bergen. Det er satt av 3,1 milliard kroner i statlige midler til dette.

Statlig bidrag i avtalene avklares gjennom forhandlinger med byområdene og fastsettes av Stortinget i de ordinære budsjettprosessene.

Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune har belønningsavtale for perioden 2015-2018 på totalt 784 millioner kroner I 2018, avtalens siste år, er det avtafefestet en utbetaling på 200 millioner kroner.

Belønningsordningen skal fases ut som egen ordning, men midlene videreføres i bymiljøavtalene og byvekstavtalene. Det pågår nå forhandlinger om en byvekstavtale for Bergen, der belønningsmidler inngår.

Vei

Følgende veiprosjekter ligger inne i Nasjonal transportplan 2018-2029:

Nye prosjekter (i millioner kroner):

Prosjekt	Kostnads- overslag	Statlige midler 2018-2023	Statlige midler 2023-2029	Annen finansiering 2018-2029**
Rv 555 Sotrasambandet*	9 600	4 500	600	4 500
E39 Hordfast, Ådland - Sveгатjørn (start)	40 000		14 000	5 000
E39 Vågsbotn – Klauvaneset (start)	5 400		200	100
E134 Vågslisli – Røldal (start)	4 000		250	50
E134 Røldal – Seljestad	2 900		2 400	500
E16 Stanghelle - Arna	11 000		7 600	3 400

E16 Ringveg øst, Arna – Vågsbotn	4 500		2 200	2 300
E16 Nærøydalen (Hylland - Sleen)	1 700		1 700	
Sum	79 100	4 500	28 950	15 850

* Endelig kostnad er usikker da store deler av kostnaden er avhengig av kontrakten med et OPS-selskap

** Bompengefinansiering og tilskudd/refusjon

Igangsatte prosjekter som videreføres (i millioner kroner):

Prosjekt	Restbehov per 1.1.2018	Statlige midler 2018-2023	Statlige midler 2023-2029	Annen finansiering 2018-2029*
E39 Sveгатjørn - Rådal	3 845	3 406		439
Rv 555 Sotrasambandet, forberedende arbeider til OPS	825	825		
Rv 13 Hardangerbrua, refusjon	55	30	25	
E16 Vossapakken, refusjon	84	84		
Rv 13 Deildo	88	88		
Rv 13 Joberget	68	68		
Rv 13 Skjervet, refusjon	28	28		
Sum	4 993	4 529	25	439

* Bompengefinansiering og tilskudd/refusjoner

For mer info om prosjektene se <http://www.vegvesen.no/vegprosjekter>

- **Rv 555 Sotrasambandet**

Prosjektet ligger i Bergen og Fjell kommuner. Prosjektet omfatter bygging av 9,4 km firefelts vei fra kryss med fv 562 ved Storavatnet i Bergen til kryss med fv 561 på Kolltveit på Sotra. Om lag 4,5 km i tunnel. Prosjektet inkluderer ny firefelts bru med separat gang- og sykkelvei. Totalt er det planlagt å bygge om lag 14 km gang- og sykkelveger, hvor 7,8 km er høystandard løsning med skille mellom syklende og gående. Det er planlagt nye kollektivterminaler ved Storavatnet og på Straume. Prosjektet forutsettes gjennomført som OPS-prosjekt.

- **E39 Hordfast, Ådland - Sveгатjørn (start)**

Prosjektet E39 Ådland – Sveгатjørn i Hordaland (Hordfast) omfatter bygging av firefelts veg, i hovedsak i helt ny trasé. I forslaget til kommunedelplan, som var på høring høsten 2016, er fremtidig E39 planlagt å krysse Langenuen mellom Stord og Tysnes med en hengebru. Deretter fortsetter vegen til nordenden av Tysnes der den vil krysse Bjørnafjorden med bru og videre i en 7 km lang tunnel til Moberg i Os kommune. E39 vil bli utbedret fra Moberg til Sveгатjørn. Sammen med E39 Rogfast vil prosjektet gi ferjefri veiforbindelse mellom Stavanger og Bergen.

Prioriteringen er betinget av at det blir tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiert utbygging av prosjektet. Kostnadsoverslaget har økt vesentlig

gjennom planprosessen. Det legges derfor opp til en prosjektgjennomgang for å se på mulige kostnadsreduksjoner. Forutsatt betydelige kostnadsreduksjoner kan det være aktuelt med anleggsstart med bompenger allerede i første seksårsperiode.

- **E16 Stanghelle – Arna**

Dagens E16 mellom Stanghelle og Arna er en ulykkes- og skredutsatt strekning med dårlig standard i forhold til trafikkmengden. Prosjektet E16 Stanghelle – Arna i Hordaland omfatter bygging av tofelts veg mellom Stanghelle og Trengereid/Romslo. På grunn av mange tunneler er det bare aktuelt med midtrekkverk på korte strekninger. Fra Romslo til Arna skal det bygges firefelts veg. Løsningen i Arna må samordnes med løsningen for fremtidig Ringveg øst. Total veglengde er om lag 30 km. Det legges opp til en helhetlig løsning for veg og jernbane med felles planlegging og utbygging. Veg- og jernbanetunnelene får gjensidig rømningsløsning ved at nabetunnelen brukes til rømning ved ulykker. Prosjektet er fullfinansiert i andre planperiode.

Regjeringen vil se på mulighetene for å fremskynde oppstart av prosjektet. Den mest aktuelle løsningen er å bygge veg og bane uavhengig av hverandre på strekningen Arna - Trengereid. Mellom Trengereid og Stanghelle må veg og bane bygges samtidig for å kunne etablere felles rømningsmulighet. Det kan bli aktuelt å foreta mindre utbedringer/skredsikring på strekningen E16 Voss – Arna i første del av planperioden innenfor midlene avsatt til skredsikring på riksveg, ufordelt pott.

- **E16 Ringveg øst, Arna – Vågsbotn**

Prosjektet E16 Ringveg øst, strekningen Arna – Vågsbotn i Hordaland omfatter bygging av firefelts vei mellom Arna og Vågsbotn i Bergen kommune. Utredningen av Ringveg øst og E39 nord i Åsane er tydelig på at løsningen E16 Arna – Vågsbotn må samordnes med løsningen for E39 Vågsbotn – Klauvaneset. Sammenkobling med E16 Stanghelle – Arna må også samordnes med planene for Ringveg øst. Prioriteringen av strekningen Arna – Vågsbotn er betinget av at det blir tilslutning for et opplegg med delvis bompengefinansiert utbygging av prosjektet.

- **E134 Røldal – Seljestad**

Prosjektet E134 Røldal – Seljestad i Hordaland inngår i planene for ny vintersikker vei på en strekning av E134 over Haukelifjell. Prosjektet vil styrke E134 som hovedforbindelse mellom Østlandet og Vestlandet. Nesten hele strekningen legges i tunnel. Prioriteringen er betinget av at det blir tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiert utbygging av prosjektet.

Vedlikehold og fornying

Regjeringen er i ferd med å snu trenden med et stadig økende vedlikeholdsetterslep på riksveinettet. 2015 var et merkeår, da etterslepet ble redusert for første gang på flere tiår. Vedlikehold og fornying er høyt prioritert i ny Nasjonal transportplan. Regjeringen legger opp til å bruke 14,5 milliarder kroner årlig på fornying, drift og vedlikehold m.m. av riksvei i 12-årsperioden. Dette vil komme Hordaland til gode. Med dette bevilgningsnivået vil rundt en tredjedel av vedlikeholdsetterslepet fjernes.

Programområder og utbedringsstrekninger

Regjeringen legger opp til å bruke 36,9 milliarder kroner i planperioden til såkalte programområdetiltak. Det er mindre tiltak på veinettet som f.eks. gang- og sykkelstier, utbedring og utskifting av bruer, bygging av midtrekkverk, tiltak mot utforkjøringsulykker, støyreduserende tiltak, bygging av døgnhvileplasser og rasteplasser og universell utforming av blant annet holdeplasser og knutepunkt.

Programområdetiltakene skal konkretiseres i Statens vegvesens handlingsprogram for 2018-2023. Dette vil først være klart tidlig i 2018.

Nytt i denne NTP-perioden er at det innenfor programområdene skal det settes av midler til utbedring av lengre strekninger, såkalt utbedringsstrekninger. I planperioden vil regjeringen prioritere utbedring av delstrekninger på rv 7.

Jernbane

Følgende jernbaneprosjekter ligger inne i Nasjonal transportplan 2018-2029:

Nye prosjekter (i millioner kroner):

Prosjekt	Kostnads- overslag	Statlige midler 2018-2023	Statlige midler 2024-2029
Dobbeltspor Stanghelle - Arna	10 250		7 250
R2027 Vossebanen	1 117	154	964
Sum	11 367	154	8 214
Ringeriksbanen*	20 614	6 831	13 783

* Buskerud, men har betydelig virkning for reisetid Oslo-Bergen

Igangsatte prosjekter som videreføres (i millioner kroner):

Prosjekt	Kostnads- overslag	Statlige midler 2018-2023	Statlige midler 2024-2029
Arna - Bergen		4 146	

For mer info om prosjektene se [Bane Nors hjemmeside](#)

- **Bergensbanen: Dobbeltspor Stanghelle-Arna**

Bergensbanen er den banestrekningen i landet med flest ras- og skredhendelser. Dette gjelder særlig områdene i vest, der dagens Vossebane er svært rasutsatt.

Jernbaneinfrastrukturen som til en viss grad følger den hundre år gamle traséen, har krapp kurvatur, liten kapasitet og flere partier med svært lav hastighet. Veistrekningen E16 Arna – Voss er tilsvarende skredutsatt.

Fremtidige mulige trasévalg for Vossebanen og E16 på strekningen Voss – Arna er gjennomgått i en felles Konseptvalgutredning (KVU). Anbefalt konsept (K5) følges nå opp på en første etappe mellom Stanghelle og Arna. K5 legger til grunn en løsning

der infrastrukturen stort sett legges i tunnel med korte dagsoner for stasjoner og kryss. Felles traséføring for vei og jernbane gir muligheter for store innsparinger ved bruk av felles rømningskonsept.

Strekningen Stanghelle – Arna er 28 km lang for bane og 33 km lang for vei, og går gjennom kommunene Bergen og Vaksdal. Tiltaket vil gi store reisetidsgevinster for både vei og jernbane. Dobbelspor på strekningen Stanghelle – Arna gir en reisetidsgevinst på 10–15 minutter. Tiltaket gir også økt kapasitet til gods- og persontrafikk. Tidsbesparelsen samt tryggere og mer forutsigbar bane vil også gi effekt for togets markedsandel for de lange reisene mellom Oslo og Bergen.

Prosjektet med formål å regulere trasé fra Stanghelle til Arna planlegges nå som et felles prosjekt mellom Jernbanedirektoratet og Statens vegvesen, der Statens vegvesen har prosjektansvaret. Planavklaring vil skje gjennom en statlig reguleringsplan, og arbeid med forfase for å avklare konkret traséføring pågår. Det er lagt opp til at tiltakene er blitt ferdig etter 2029.

- **Rutemodell 2027 Vossebanen**

Rutemodell 2027 Vossebanen har betydning for Bergensregionen ved å gi fire minutter kortere reisetid for togene mellom Bergen og Voss, og med ytterligere reisetidsreduksjoner til Myrdal. I tillegg gir den nye rutemodellen økt kapasitet for godstrafikk på strekningen. Tiltaket vil kunne gi større effekter for dobbeltspor Stanghelle – Arna og øke kapasiteten for godstrafikken.

- **Ringeriksbanen**

Ringeriksbanen reduserer reisetiden mellom Oslo og Hønefoss og videre på Bergensbanen med om lag en time.

- **Godspakken**

Regjeringen vil sette av betydelige ressurser for å effektivisere godstransporten og legge til rette for en omlegging i mer miljøvennlig retning. På jernbane legges det opp til en satsing på 18 milliarder kroner i planperioden. Godspakken på jernbane inneholder terminaltiltak, kapasitetsøkende tiltak som bygging/forlenging av kryssingsspor og banekoblinger. Prosjektet dekker flere fylker.

Vedlikehold og fornying

Regjeringen er i ferd med å snu trenden med et stadig økende vedlikeholdsetterslep på Jernbanen. Vedlikehold og fornying er høyt prioritert i ny Nasjonal transportplan. Regjeringen legger opp til å bruke 126 milliarder kroner på vedlikehold og fornying av jernbanen i 12-årsperioden, inkludert ERTMS. Dette vil komme Hordaland til gode. Dette bevilgningsnivået vil, sammen med antatte gevinster fra jernbanereformen, legge til rette for at om lag tredjedel av vedlikeholdsetterslepet fjernes.

Det legges opp til at signalanlegget på Bergensbanen oppgraderes til ERTMS i 2022-2023.

Planlegging

Det settes av 18,76 milliarder kroner til planlegging (reguleringsplan, detaljplan) av nye investeringsprosjekter på jernbanen i planperioden.

For utbyggingen av strekningene definert som InterCity skal Jernbanedirektoratet og Bane NOR SF styre prosjektporteføljen etter målsetninger for det fremtidige persontogtilbudet til og fra Oslo. For utbygging av tiltak i Godspakken og Rutemodell 2027 legger Samferdselsdepartementet opp til at Jernbanedirektoratet sammen med Bane NOR SF og godsnæringen eller andre relevante aktører prioriterer utbyggingsrekkefølgen for tiltakene ut fra hensynet til fremdrift, effekter, effektiv ressursutnyttelse og nytte for samfunnet.

Kyst

Følgende veiprojekter ligger inne i Nasjonal transportplan 2018-2029:

Nye prosjekter (i millioner kroner):

Prosjekt	Kostnads- overslag	Statlige midler 2018-2023	Statlige midler 2024-2029
Bømlo fiskerihavn	197		197

Vedlikehold og fornying

Regjeringen vil videreutvikle og modernisere den eksisterende infrastrukturen, slik at den risikoreduerende effekten optimaliseres og drifts- og vedlikeholdskostnadene reduseres.

Det akkumulerte vedlikeholdsetterslepet for navigasjonsinnretninger og fyrbygninger ble beregnet til 1,7 milliarder kroner i 2015. Regjeringen har som mål å lukke dagens vedlikeholdsetterslep, for å sikre god tilgjengelighet og driftstilstand på navigasjonsinnretningene.

Vedlikeholdsetterslepet på navigasjonsinfrastrukturen fjernes i første del av planperioden og vesentlige deler av vedlikeholdsetterslepet på moloer dekkes inn i løpet av planperioden. Innretninger som er særlig viktig for sikker navigasjon og innretninger med dårlig tilstandsgrad prioriteres.

Fornyning og modernisering av innretningene gir videre redusert vedlikeholdsbehov og – kostnader, økt driftssikkerhet, bedre mulighet til å raskt å oppdage og utbedre skader og større presisjon i navigasjonsveiledningen