

Jernbaneverket og Statens vegvesen

## KS1 Arna - Bergen

Dobbeltspor Arna-Fløyen (jernbane) og Arnatunnel (veg)

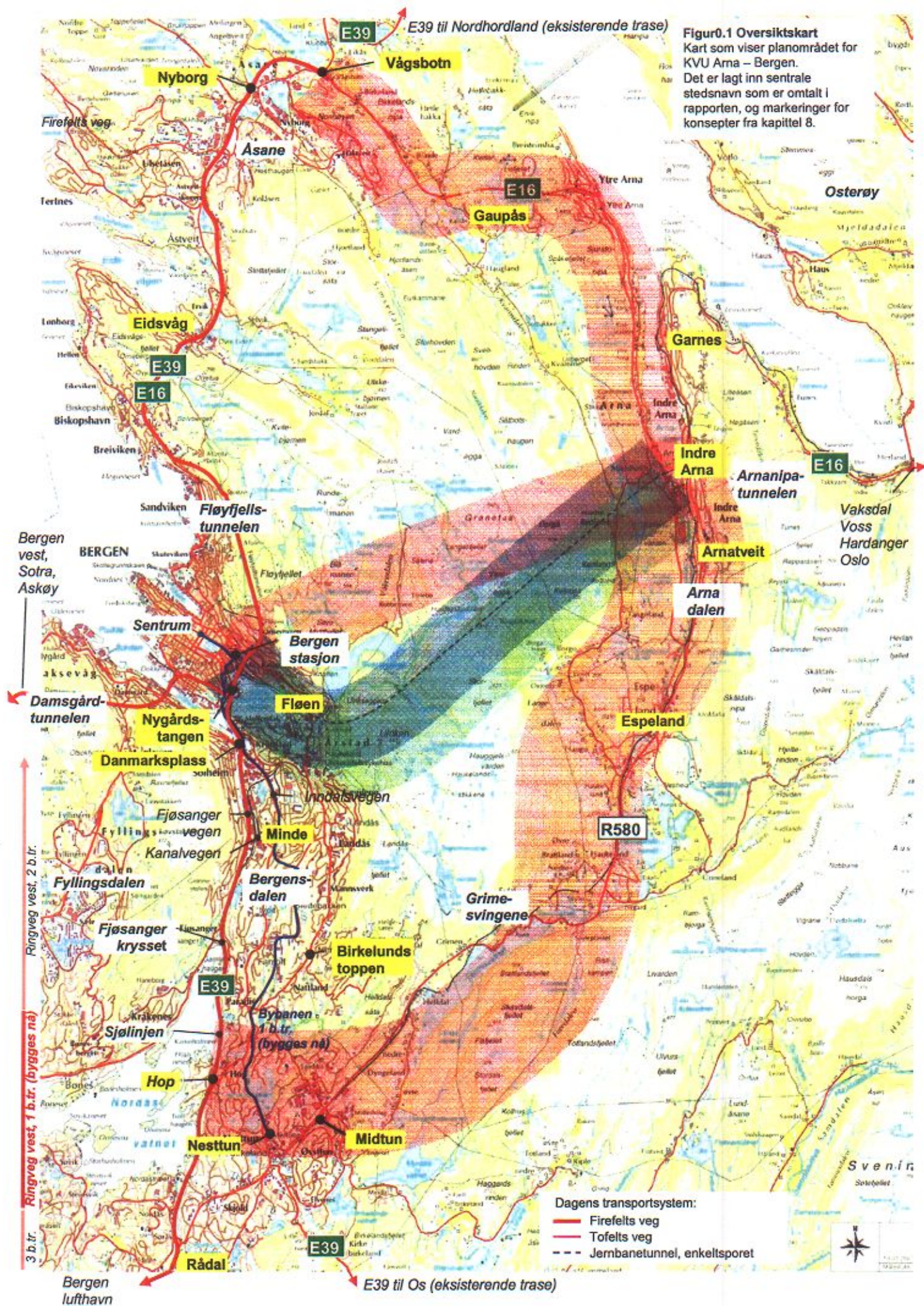
# Konseptvalgutredning



09.11.2007

1 Behov	2 Mål
3 Krav	4 Konseptanalyse





**Figur0.1** Oversiktskart KVVU som viser planområdet for KVVU Arna – Bergen. Det er lagt inn sentrale stedsnavn som er omtalt i rapporten, og markeringer for konsepter fra kapittel 8.

Bergen vest, Sotra, Askøy

Ringveg vest, 2 b.tr.

Ringveg vest, 1 b.tr. (bygges nå)

Bergen lufthavn

E39 til Os (eksisterende trase)

- Dagens transportsystem:
- Firefelts veg
  - Tofelths veg
  - Jernbanetunnel, enkeltsporet





## Forord

"Kvalitetssikring i tidlig fase" (prosessen benevnes "KS1"), skal gjennomføres for statlige investeringer over 500 mill. kroner. KS1 innebærer at tiltakshaver(e) utarbeider en "konseptvalg-utredning" (KVU), som gjennomgås og kvalitetssikres av spesielt godkjente eksterne konsulenter. Formålet er å få bedre styring med planleggingen av store prosjekt på et tidlig stadium. Utredningsarbeidet skal gjennomføres i tidlig planfase, som grunnlag for et overordnet prinsippvedtak i Regjeringen om valg av konsept. Prioritering mellom ulike prosjekt skal som tidligere skje gjennom NTP og oppfølgingen i årlige budsjett. KS1 skal gjennomføres innen rammen av eksisterende lovverk og ansvarsdeling mellom forvaltningsnivåene (Brev fra SD 11.09 2006).

Denne konseptvalgutredningen (KVU) gjelder kvalitetssikring for to prosjekter i Hordaland, hhv jernbane- og vegforbindelse mellom Arna og Bergen. De to prosjektene er valgt ut av Samferdselsdepartementet for KS1/KVU, og bestillingen er at:

*"Ulriken tunnel (jernbane) og Arnatunnel (E 16, Hordaland) ses i sammenheng"*

KS1/KVU skal sikre at de planlagte tiltakene gjennomføres i et overordnet perspektiv for å ivareta et antatt behov for forbedring av transportsystemet på strekningen, og at tiltaket løser prioriterte behov for ulike interessegrupper, byområdet og regionen. KS1-systemet krever at etatene utarbeider og legger fram et KVU-dokument som inneholder følgende deler:

- Behovsanalyse
- Mål
- Krav
- Konseptanalyse

En viktig del av arbeidsformen for KS1 er å samle aktuelle interessenter til et verksted (arbeidsseminar). Verkstedet, gjennomført over to hele dager, 27. og 28 mars 2007, har gitt innspill til og grunnlag for vurdering av om prosjektene dekker samfunnets behov for transporter på strekningen Arna - Bergen. Det er laget en egen vedleggsrapport som oppsummerer verkstedet.

Arbeidet med konseptvalgutredningen er organisert med en styringsgruppe og en prosjektgruppe med følgende sammensetning:

### **Styringsgruppe:**

Ulf Haraldsen, Vegdirektoratet  
Per Pedersen, Jernbaneverket  
Lars Stendal, Jernbaneverket  
Signe Eikenes, Statens vegvesen  
Thoralf Otneim, Jernbaneverket  
Magnus Natås, Statens vegvesen

### **Prosjektgruppe:**

Thoralf Otneim, Jernbaneverket  
Helge Bontveit, Jernbaneverket  
Matz Lonnedal Risberg/Torstein A. Tobiassen, Jernbaneverket  
Magnus Natås, Statens vegvesen  
Erik Neergaard, Statens vegvesen  
Kjell Kvaale, Statens vegvesen  
Erik Johannesen, Statens vegvesen  
Rune Herdlevær, Bergen kommune  
Thorbjørn Aarehun, Hordaland fylkeskommune  
Erik Natvig, Naturvernforbundet  
Ole Johan Sagen, Bergen næringsråd  
Hans Petter Duun, Norconsult  
Cecilie Bjørlykke, Norconsult (sekretær)  
Olav Lofthus, Norconsult (sekretær)

Bergen 09.11.2007

# Innhold

<b>1</b>	<b>INNLEDNING</b> .....	<b>6</b>
1.1	To prosjektidéer, felles konseptvalgutredning (KVU) .....	6
1.2	Gjennomføring og hovedspørsmål i KVU .....	8
<b>2</b>	<b>OMFANG OG AVGRENSNING</b> .....	<b>9</b>
2.1	Planområde og influensområde .....	9
<b>3</b>	<b>SITUASJON OG UTFORDRINGER</b> .....	<b>11</b>
3.1	Transportforholdene i Bergensområdet .....	11
3.2	Transport Arna – Bergen .....	19
3.3	Nasjonale transportkorridorer og lange øst-vest-transporter .....	23
3.4	Oppsummering av situasjon og de viktigste utfordringene .....	24
<b>4</b>	<b>INTERESSETER OG BEHOV</b> .....	<b>25</b>
4.1	Innledning .....	25
4.2	Interessentgrupper .....	25
4.3	Samfunnsbehov .....	28
4.4	Prosjektutløsende behov .....	28
4.5	Øvrige behov som berøres av endringer i transportsystemet .....	30
<b>5</b>	<b>MÅL</b> .....	<b>31</b>
5.1	Grunnlag og føringer for mål i KVU Arna-Bergen .....	31
5.2	Visjon .....	35
5.3	Samfunns mål .....	35
5.4	Effekt mål og indikatorer .....	35
5.5	Sideeffekter og øvrige mål .....	36
5.6	Målkonflikter .....	37
<b>6</b>	<b>OVERORDNEDE KRAV</b> .....	<b>38</b>
6.1	Innledning .....	38
6.2	Overordnede funksjonelle krav .....	38
6.3	Øvrige funksjonelle krav .....	38
6.4	Tekniske krav - jernbane .....	40
6.5	Tekniske krav - veg .....	40
6.6	Andre krav som kan gjøres gjeldende .....	40



<b>7</b>	<b>ALTERNATIVE KONSEPTER</b>	<b>41</b>
7.1	Innledning	41
7.2	Etatenes forutsetninger for konseptutvikling og konseptanalysen	41
7.3	Avgrensning av prosjekttype	43
7.4	Konsepter Arna-Bergen – idéer før siling	44
7.5	Første evaluering og siling av konseptene	54
<b>8</b>	<b>KONSEPTANALYSE</b>	<b>55</b>
8.1	Forenklet samfunnsøkonomisk sammenstilling av konseptene	55
8.2	Oppfylling av funksjonelle krav	58
8.3	Oppfylling av mål	59
8.4	Effekt for delområder og transportmiddelbruk	60
8.5	Oppsummering for enkeltkonseptene	61
8.6	Kombinasjoner av primærkonsepter	66
8.7	Ulik vektlegging av mål - eksempler	68
8.8	Anbefaling videre arbeid:	71

# 1 INNLEDNING

---

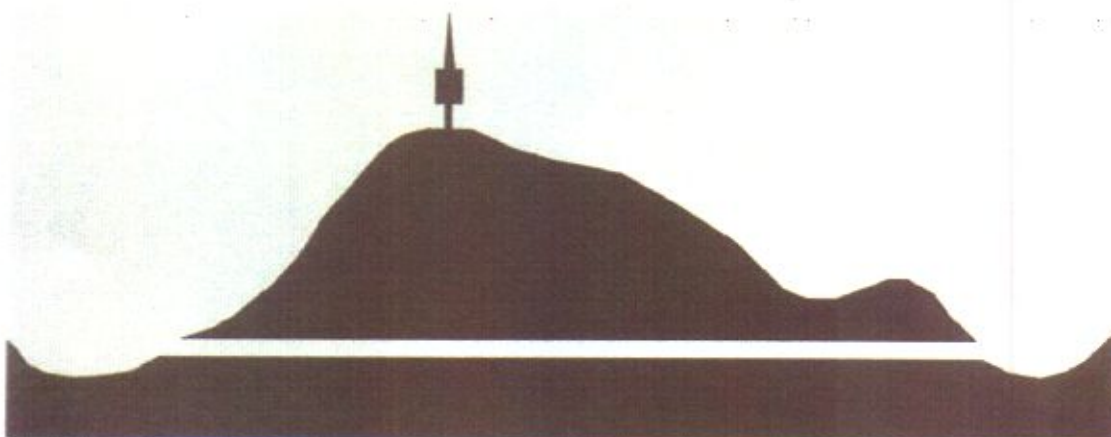
## 1.1 To prosjektidéer, felles konseptvalgutredning (KVU)

### Ulik bakgrunn og historie

I forbindelse med revisjon av NTP for perioden 2010 – 2019, har regjeringen bestemt at det skal gjennomføres "kvalitetssikring i tidlig fase" (KS1) for utvalgte samferdselsprosjekter, selv om flere av prosjektene er kommet langt i planleggingen. Blant disse er dobbeltspor gjennom Ulriken (jernbane) og Arnatunnelen(veg) som skal vurderes sammen. Utgangspunktet for KS1 Arna-Bergen med utarbeidelse av konseptvalgutredning (KVU), er likevel to enkeltstående prosjektidéer med svært ulik bakgrunn og historie:

- For dobbeltspor gjennom Ulriken (jernbane) er prosjektidéen i første rekke utløst av at strekningen Bergen-Arna er en flaskehals på Bergensbanen i forhold til *avvikling*, og *kapasitet* for person- og godstrafikken. Den store lokaltogtrafikken mellom Bergen og Arna bidrar til at Ulrikstunnelen i dag er blant de høyest belastede enkeltsporete jernbanestrekninger i Europa (Network statement). Erklært overbelastet infrastruktur skal gjennomgå en prosedyre med kapasitetsanalyse og deretter utarbeidelse av kapasitetsforbedringsplan innen seks måneder.
- For Arnatunnelen (veg) har prosjektidéen en lang forhistorie. I rundt femti år har det vært luftet ulike planer om vegtunnel gjennom Ulriken. Det grunnleggende utgangspunktet for prosjektidéen er først og fremst *innkorting* av stamvegenettet (E16), men Arnatunnelen er også tenkt som et ledd i det overordnede vegnettet i Bergen og Bergensregionen. I de siste årene er saken tatt opp igjen av Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune med politiske vedtak som har gitt Statens vegvesen mandat til å starte nytt planarbeid.

Både planleggingen av nytt dobbeltspor, og planer for ny vegtunnel mellom Bergen og Arna er kommet langt. For jernbaneprosjektet foreligger ferdig behandlet konsekvensutredning (KU) for prosjektet, og reguleringsplan er under utarbeidning på Arna-siden. Det foreligger også ferdig KU for prosjektet Arnatunnelen, og KU med tilleggsutredninger er klar for behandling i Bergen kommune.



**Figur 1.1**

Ulriken og fjellmassivet mellom Arnadalen og Bergensdalen er en barriere for øst-vest rettet transport mellom Arna og Bergen sentrum. Jernbanetunnelen (enkeltsporet) åpnet i 1964 er per i dag den eneste direkte forbindelsen. Denne konseptvalgutredningen skal se på planer for dobbeltsporet jernbane og vegtunnel i sammenheng.



### Spesielle forhold vedr. KVVU for Arna-Bergen

De to prosjektene er valgt ut av Samferdselsdepartementet for KS1/KVVU, og i bestillingen er det sagt at Ulrikstunnel (jernbane) og Arnatunnel (E 16, Hordaland) skal "ses i sammenheng". Med dette utgangspunktet har Jernbaneverket og Statens vegvesen Region vest etablert en felles prosjektorganisering for KVVU.

Etatene vil innledningsvis peke på at en felles KVVU for Arna-Bergen (jernbane/veg) er unik sammenlignet med gjennomførte pilotprosjekter og øvrige utpakte prosjekter for KS1 i Norge. Særlig gjelder dette følgende forhold, som også reiser viktige prinsipielle spørsmål om KS1:

- Grenseflater og "overlapp" mellom to prosjektidéer: Ulrikstunnelen og Arnatunnelen har samme prosjektområde med endepunkt A (Arna) og B (Bergen). Utover det er influensområde, teknologi og særlig bakgrunnen for prosjektidéene svært ulike. Ønsket om en felles KVVU bygger på en antagelse om at de to prosjektidéene kan sees som ulike løsninger (konsept) på samme/felles transportbehov i korridoren øst for Bergen. Det er ikke gitt at dette er riktig, og at KS1-metodikken er godt egnet til slik vurdering. Etatene ser likevel at dette kan være et naturlig spørsmål i en tidlig fase der transportbehov og andre behov skal vurderes uten å være "låst" til en bestemt transportteknologi (i dette tilfellet jernbane eller veg).
- KVVU i byområder: Spesielt for KVVU Arna-Bergen sammenlignet med øvrige utpakte KS1-prosjekter, er at utvikling av alternative konsepter skjer innenfor et komplekst byområde der "alt henger sammen med alt". Avgrensning, sideeffekter og implikasjoner av alternative konsepter er derfor svært vanskelige å vurdere uten at også andre enkeltprosjekter avklares. Utviklede konsepter må fungere innenfor en overordnet transportstrategi og tiltakspakke for hele byområdet. Det vil ikke bare være spørsmål om valg av enkeltkonsept mellom A og B, men om utviklingsstrategi for hele Bergensområdet der forhold som rekkefølge og avhengigheter mellom mange enkeltprosjekter vil ha vesentlig betydning. I motsetning til enklere fjordkryssinger og konseptvalg utenfor de større byområdene, vil alternative konsepter mellom Arna og Bergen også være mange og sammensatte. Det vil ikke være "enten eller" for teknologi eller trasè, men også en rekke ulike kombinasjoner av disse inkludert andre variabler som rekkefølge (tid) og arealbruk (mulig flytting av godsterminal etc.) For byområder generelt vil etatene derfor framheve at KS1-instituttet med behovsanalyse vil være bedre egnet for å kvalitetssikre alternative overordnede transportstrategier og -planer med ulike tiltakspakker. Om konseptvalg og KS1 for byområdet gjøres samlet på et overordnet nivå, vil enkelttiltak innenfor valgt konsept kunne håndteres i de ordinære planprosesser etter Plan- og bygningsloven.
- Detaljeringsgraden i KVVU må være tilpasset hovedspørsmålene i en tidligfase, et tilstrekkelig nivå til å vurdere hvilke konsepter som best møter behov, og mål som er kartlagt og settes opp. KS1 skal være et første beslutningspunkt for videre planlegging, og ikke "planlegging for å kunne planlegge". Hensikt, nivå og forventninger med å innføre KS1, og diskusjon om blant annet samfunnsøkonomiske analyser, er behandlet i kapittel 3 i felles retningslinjer for KVVU-arbeidet (versjon3, nov.2006)<sup>1</sup>. Tendensen i noen pilotprosjekter er at det er forsøkt gjennomført detaljerte samfunnsøkonomiske analyser, delvis også med Effekt6, Statens vegvesen sitt verktøy for KU-nivået. For KVVU Arna-Bergen vil dette ikke være mulig, og etter etatenes syn heller ikke forsvarlig å prøve på. En hovedforutsetning for KS1 må være at alle konsepter skal kunne presenteres og vurderes på samme nivå. For KVVU Arna-Bergen vil flere av konseptene være idèskisser der utforming, kostnadstall, og tilhørende effekter bare kan skisseres svært grovt. Tall fra gjennomførte konsekvensutredninger for dobbeltspor Ulriken og Arnatunnelen dekker bare en liten del av konseptene, og er heller ikke sammenlignbare<sup>2</sup>. Bruk av tall, sammenstillingsmetodikk mv. er omtalt nærmere i innledningen til kapittel 7 og Konseptanalysen.

<sup>1</sup> KS1-Ekstern kvalitetssikring i samferdselssektoren, versjon 3 november 2006. Felles rapport utarbeidet av Jernbaneverket og Statens vegvesen med tolkninger og føringer for hvordan KVVU-arbeidet skal gjennomføres.

<sup>2</sup> Jernbaneverket og Statens vegvesen bruker ulike verktøy og forutsetninger i samfunnsøk. beregninger.

## 1.2 Gjennomføring og hovedspørsmål i KVV

Med utgangspunkt i særskilte forhold og problemstillinger drøftet i kapittel 1.1, legger etatene til grunn at felles KVV-prosess skal gjennomføres mest mulig i tråd med veiledning og opplegg som er utviklet for KS1. Dette innebærer i noen grad å ta med seg kunnskap en allerede har gjennom de to planprosessene, men i første rekke en "nullstilling" av prosjektene for å se nytt på grunnleggende transportbehov og øvrige behov for samfunnet og berørte interessenter. Grenseflater mellom de to prosjektidéene må synliggjøres og alternative konsepter skal vurderes.

### Sentrale hovedspørsmålene som KVV skal svare på:

- Hva er transportbehovene og øvrige behov knyttet til korridoren Arna-Bergen?
- Vil behovene være slik at begge prosjektidéene bør gjennomføres eller kan kartlagte transportbehov løses ved samme teknologi eller ett prosjekt?
- Finnes andre konsepter som kan løse de samme behovene? Kan det tenkes at ingen av de opprinnelige prosjektene bør gjennomføres?
- Vil det være spesielle avhengigheter eller rekkefølgehensyn for konseptene?

Konseptvalgutredningen behandler disse spørsmålene metodisk etter følgende opplegg:

Trinn	Hensikt/innhold
1 Behovsanalyse	<ul style="list-style-type: none"><li>• Med utgangspunkt i de to prosjektidéene, skal behovsanalysen klargjøre hvem som er "interessenter" og hva som er de grunnleggende behovene mellom Arna og Bergen (både transportbehov og øvrige "behov" som skal ivaretas)</li><li>• Behovene skilles i overordnede "samfunnsbehov", "prosjektuløsende behov", og "øvrige behov"</li><li>• Behovsanalysen danner grunnlag for å definere hvilke mål som kan settes opp for Arna-Bergen i trinn 2.</li></ul>
2 Overordnede mål	<ul style="list-style-type: none"><li>• Ut fra behovsanalysen skal det klargjøres hvilke mål som kan settes opp for prosjektidéene, og peke på mulige målkonflikter.</li><li>• Målene skilles i overordnede "samfunns mål", og "effekt mål" med indikatorer</li></ul>
3 Krav	<ul style="list-style-type: none"><li>• KVV skal gi en oversikt over funksjonelle og tekniske krav (ikke absoluttkrav) til konseptene. Krav, sammen med de øvrige delene, gir et grunnlag for å kunne sammenstille og prioritere mellom ulike konsept.</li></ul>
4 Konseptanalyse	<ul style="list-style-type: none"><li>• Konseptutviklingen skal redegjøre for hvilke ulike hovedkonsepter som er mulige for å dekke behovene mellom Arna og Bergen. I tillegg til de to prosjektidéene, skal det utvikles andre alternative konsepter, bla. gjennom tilfang fra gjennomført verksted.</li><li>• Konseptanalysen gjør nærmere rede for de utvalgte konseptene etter siling. I analysen evalueres de ulike konseptene med en forenklet sammenstilling av samfunnsøkonomiske forhold, definerte mål, og kravene som er definert i trinn 3.</li></ul>

Arbeidsverksted gjennomført 27. og 28. mars 2007 har gitt grunnlagsinformasjon og innspill for KVV-arbeidet. I tillegg til informasjon, diskusjon og momenter hentet fra verkstedet, bygger KVV på foreliggende planmateriale, utredninger og analyser på regionalt og kommunalt nivå, og enkeltplaner for tiltak i området Bergen sentrale deler - Bergen øst.

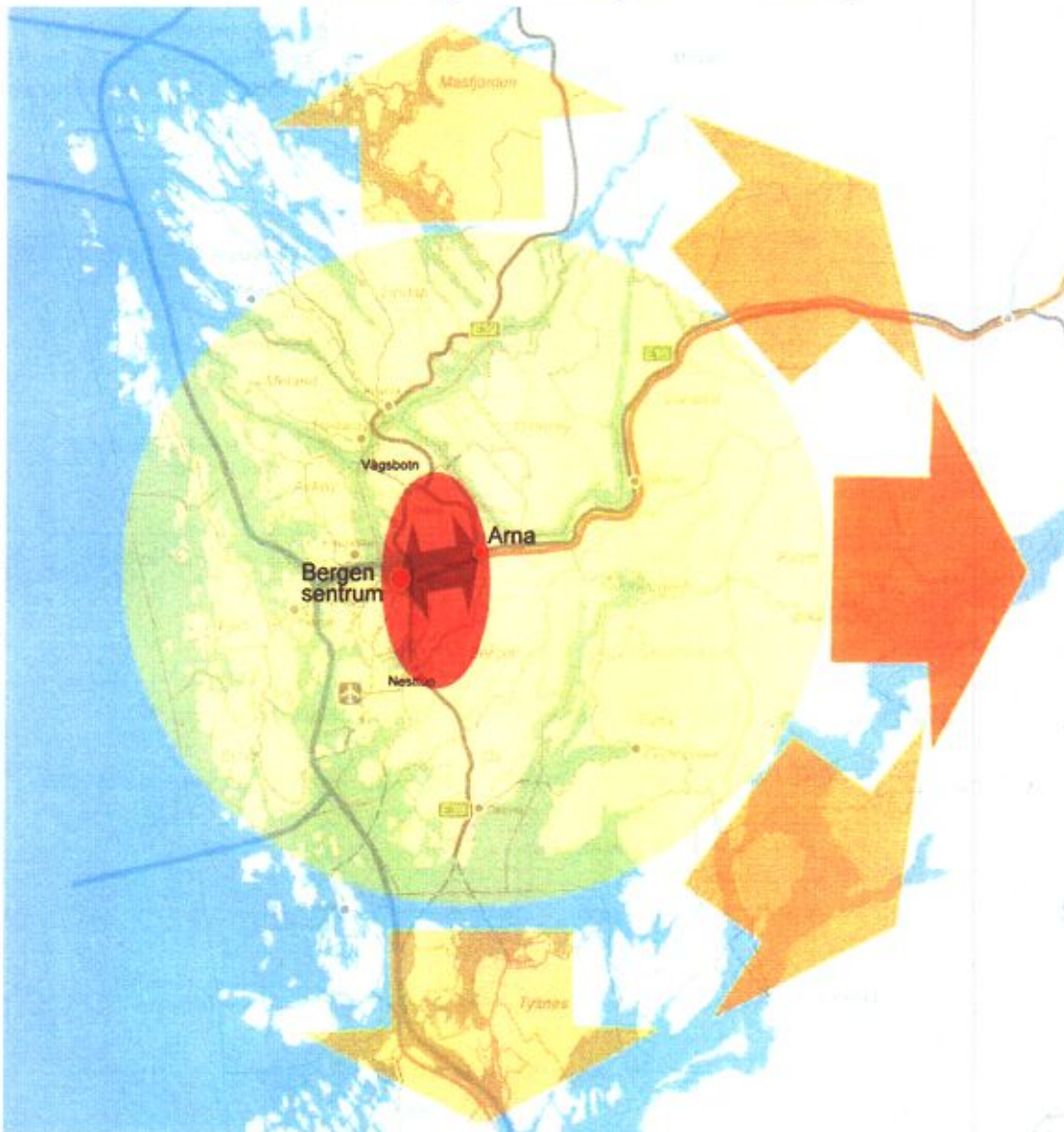


## 2 OMFANG OG AVGRENSNING

### 2.1 Planområde og influensområde

#### Planområdet er Arna-Bergen

Prosjektidéene for dobbeltspor Ulrikstunnelen og Arnatunnelen gjelder transportbehov og *direkte* tunnelforbindelser for jernbane og veg mellom Arna og Bergen sentrum inkl Nygårdstangen (Bergensdalen). I en felles konseptvalgutredning, der også *alternative* konsepter for transport mellom Arna og Bergen sentrum skal vurderes, er det naturlig at planområdet utvides til også å omfatte dagens vegforbindelser via Vågsbotn i nord og Nesttun i sør, se figur 2.1.



**Figur 2.1 Planområde og influensområde**

Planområdet for felles KVV gjelder transportbehov Arna-Bergen sentrum og er avgrenset av Vågsbotn i nord og Nesttun i sør. Influensområde for de to prosjektidéene er mer nyansert. Lokalt vil store deler av Bergensområdet berøres, særlig av vegtunnel. I et regionalt og nasjonalt perspektiv gjelder for begge prosjektidéene at behovene særlig gjelder øst-vest-rettet transport og utvikling mellom Bergensområdet, indre deler av Hordaland, og Øst-Norge.

### **Influensområdet er langt større**

Behovene tiltakene skal dekke er ikke avgrenset geografisk til Arna og sentrale deler av Bergen. Disse ligger vel så mye i områdene øst for Bergen, og i næringer eller offentlige instanser som dekker et mye større geografisk område. Det er disse interesseområdene og behovene som vil bli gjennomgått videre i behovsanalysen.

Hva som er "influensområde" vil være ulikt for de to prosjektidéene, og variere med hvilke behov/tema det er snakk om. Selv om de to prosjektidéene ikke har sammenfallende influensområder, er det vist en felles og skjematisk oversikt i figur 2.1. Større deler av Bergensområdet berøres, særlig av vegtunnel. I et regionalt og nasjonalt perspektiv gjelder for begge prosjektidéene at behovene særlig gjelder kapasitet eller innkorting for øst-vest-rettet transport og utvikling mellom Bergensområdet, indre deler av Hordaland, og Øst-Norge.

### **Avgrensning av aktuelle prosjekttypen for KVV Arna-Bergen**

Ulike konsepter for Arna-Bergen vil i hovedsak variere for transportteknologi, traséer, og/eller øvrige virkemidler som enten kan redusere behovet for transport eller føre til en mer effektiv bruk av dagens infrastruktur. Det vises til innledningen av Konseptanalysen, kap 7.3 for avgrensning av aktuelle prosjekttypen.

#### **Definisjoner**

I denne KVV-rapporten er benyttet en del begreper som i noen grad brukes ulikt innenfor de enkelte transportetatene. I denne rapporten har disse følgende betydning:

##### ***Tilgjengelighet***

I denne rapporten er "tilgjengelighet" brukt i betydningen "tilgang til" eller "muligheten for å nå fram til bestemt reisemål", f.eks økt tilgjengelighet til sentrum. Tilgjengelighet er altså en egenskap ved en lokalitet, og måles i reisetid.

##### ***Regularitet***

Begrepet har til dels svært ulik betydning innenfor samferdselssektoren og ulike transportteknologier. I denne rapporten brukes "god regularitet" i betydningen "sikker framkomst" eller "fravær av driftsforstyrrelser i forhold til normalsituasjon" Det vil si at god regularitet er en "fast rytme" i tilbudet der buss/bane kommer og går til fastsatt tid.

##### ***Punktlighet***

Punktlighet brukes i betydningen "komme/gå" til fastsatt tid, altså en del av regulariteten.

##### ***Framkommelighet***

Forutsigbar framføring/transport uten unødig forsinkelse, kan for eksempel måles som gjennomsnittshastighet

##### ***Avstandskostnader***

"Oppførelsen" for å forflytte seg fra A til B, det vil si summen av tidskostnader og kjørekostnader (generaliserte kostnader)

##### ***Mobilitet***

Evne/mulighet til å forflytte seg innen et geografisk område/region

##### ***Frekvens***

Antall kollektiv-avganger per tidsenhet (time el. døgn) på en gitt strekning/rute

##### ***Skinnefaktor***

Begrep på at skinnegående transportmidler tiltrekker flere passasjerer enn tilsvarende tilbud med buss. I anvendt planlegging er det vanlig å legge til en ekstra "bonus" i passasjergrunnlaget for skinnegående transport, gjerne 10-25%.

##### ***Tilgjengelighet for alle***

Alle grupper, inkl funksjonshemmede, barn, eldre mfl., skal ha mest mulig lik mulighet til å nå fram til bestemt reisemål.

##### ***Universell utforming***

Fysisk utforming av transporttilbud, terminaler mv, som sikrer god tilgjengelighet for alle.



## 3 SITUASJON OG UTFORDRINGER

### 3.1 Transportforholdene i Bergensområdet

#### Bergensområdet er et vekstområde

Transportanalysen<sup>3</sup> viser at Bergensområdet står foran store transportpolitiske utfordringer. Per idag er situasjonen slik at kommunene i regionen *ikke* i særlig grad har samlet seg om felles forpliktende strategier og planer for en samordnet areal- og transportutvikling. Å "løfte blikket" over kommunegrenser og enkeltprosjekter vil trolig være helt avgjørende for at Bergensområdet skal lykkes med en helhetlig, effektiv og miljøvennlig areal- og transportutvikling. Dette innebærer både en arealutvikling som bidrar til redusert transportbehov, men samtidig også utvikling av et effektivt transportsystem som møter befolkningens og næringslivets behov for gode levekår og tilgjengelighet.

Det er stor økonomisk aktivitet i byområdet, og innen 2025 er det ventet over 70.000 flere innbyggere, noe som tilsvarer en befolkningsvekst på størrelse med innbyggertallet i Kristiansand! Rundt halvparten av veksten vil komme i Bergen kommune, herav en økning i Arna bydel fra ca. 12.000 innbyggere i dag til rundt 18.000 innbyggere i 2025<sup>4</sup>. Gjennom sine arbeidsreiser og hverdagslivets reiseaktiviteter vil disse bidra til økt transportetterspørsel.

Den voksende biltrafikken er hovedutfordringen for miljøproblemene i Bergensområdet gjennom utslipp av klimagasser og bidrag til lokal luftforurensning og støy. Bergen er for øyeblikket det byområdet i Norge med størst vekst i bilhold, og større spredning av byområdets befolkning gir store utfordringer i å sikre god trafikkavvikling og helhetlige og miljøvennlige transportløsninger. Forventet vekst i trafikken fram mot 2030 vil i følge transportanalysen skape betydelige framkommelighetsproblemer med kø og store forsinkelser på store deler av vegnettet. Høy trafikkvekst, både i sentrale bydeler og særlig i byområdets ytterområder, gjør at også trafikk-sikkerhet er en hovedutfordring for transportplanleggingen.

#### Regional utvikling og integrasjon

Bergensområdet er en viktig økonomi-, kompetanse- og innovasjonsregion, og en motor for vekst og verdiskaping på Vestlandet og landet forøvrig. Transporttilbudet kan likevel sies å være en begrensende faktor for størrelsen av det funksjonelle Bergensområdet. Bedre tilgjengelighet til arbeid/skole og daglige gjøremål, og bedre transporttilbud for næringslivet, ses på som en faktor for å utnytte mulighetene og gjøre det mer attraktivt å bo og drive næringsvirksomhet. Økt vekst og ønsket om regional integrasjon i Bergensområdet gjør at problemene, utfordringene og løsningene må sees i et regionalt perspektiv.

Særlig områdene sør og øst for Bergen ligger i dag i ytterkanten eller utenfor det "funksjonelle" byområdet (en times reisetid) selv om luftlinjeavstanden skulle tilsi noe annet. Kommuner med



**Figur 3.1 Bergensområdet - avgrensning**  
Det "funksjonelle" Bergensområdet kan avgrensnes til 12 kommuner med reisetid fra kommunesenter til Bergen på under en time. Alle disse har en pendlingsandel inn mot Bergen på 20 prosent eller mer. Det er innenfor dette området vi har de største trafikkstrømmene og de største trafikale utfordringene. Kilde: Transportanalysen 2010-2030<sup>3</sup>

<sup>3</sup> Transportanalyse for Bergensområdet 2010-2030 (januar 2007) er et faglig innspill til Nasjonal transportplan (NTP) og utforming av en helhetlig transportpolitikk for Bergensområdet. Transportanalysen er utarbeidet i felleskap av Hordaland fylkeskommune, Bergen kommune, Statens vegvesen Region vest, og Jernbaneverket. Transportanalysen er ingen plan med formell høring og politisk behandling, men er sendt til orientering og behandling i de enkelte kommunene i Bergensområdet.

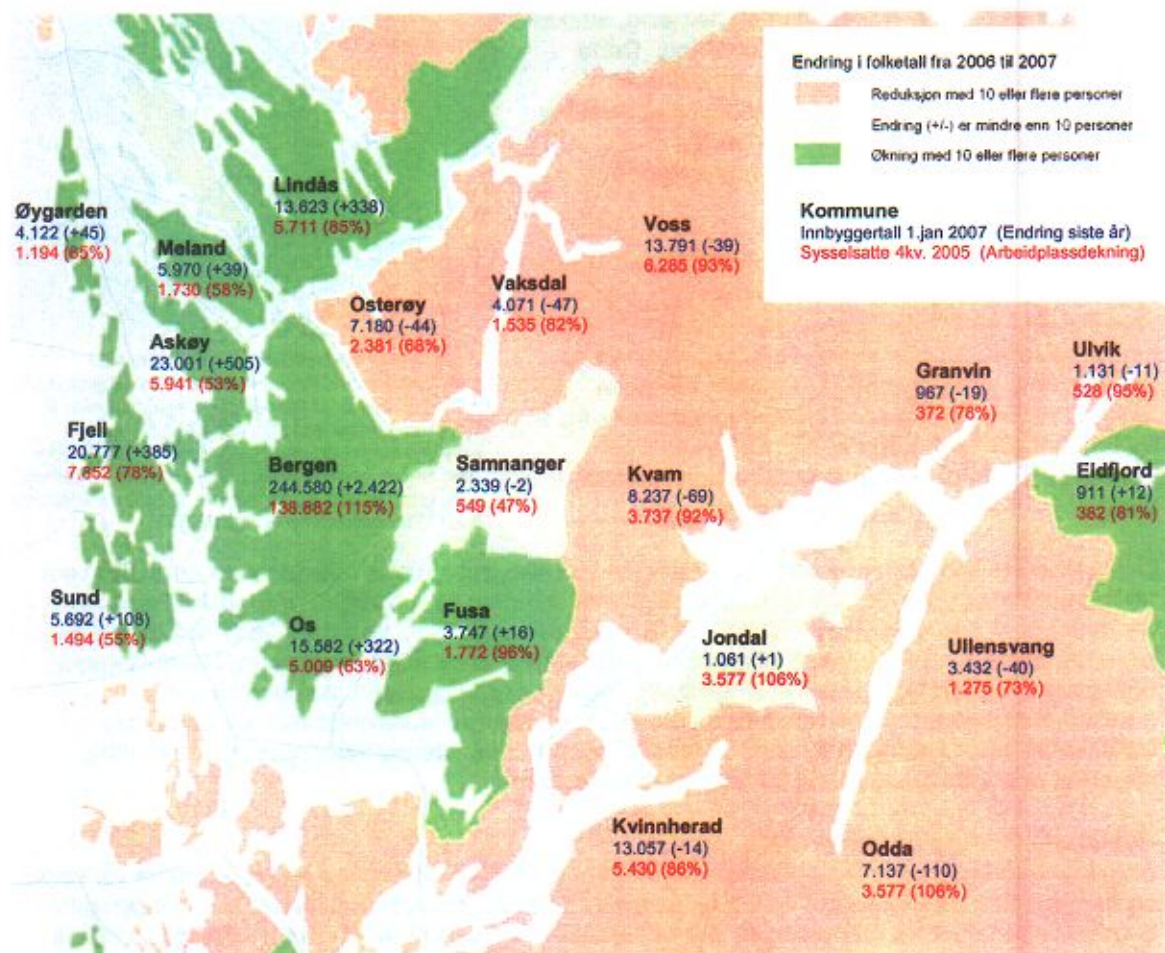
<sup>4</sup> Befolkningsprognose, Bergen kommune.



Arna som innfallsport til Bergen; Voss, Vaksdal, Osterøy, Fusa, Samnanger, Kvam mfl. er opptatt av bedre kommunikasjoner mot Bergen sentrum der de i større grad inkluderes i en stor felles bo-arbeids- og serviceregion. Også kommuner i Indre Hardanger ønsker "drahjelp" av en tettere tilknytting til Bergensområdet.

Selv om det er klare ulikheter i næringsstruktur for enkeltkommuner, kan en generelt si at kommunene øst for Bergen, det vil si regionene Osterfjorden/Voss/Hardanger, har et klart behov for å bedre næringsutviklingen i sine områder<sup>5</sup>.

En tettere integrasjon med det sentrale Bergensområdet anses derfor som viktig både for egen næringsutvikling og utvidete muligheter for flere med arbeid i Bergen til å bosette seg i disse områdene. Pendling til/fra Bergen kommune er viktig for mange av disse. Særlig kommuner som Osterøy, Samnanger, Voss og Vaksdal har mange pendlere. Selv om tallene er mindre, er det også pendling motsatt veg der bosatte i Bergen har arbeidssted i kommunene øst for Bergen.



Figur 3.2 Ulik folketallsutvikling og arbeidsplassdekning i vest og øst

Figuren viser at det gjennomgående er de østlige delene av Hordaland som opplever nedgang i folketallet. Kommunene i vest har i langt større grad felles arbeidsmarked med pendling til Bergen kommune (lavere arbeidsplassdekning)

<sup>5</sup> "Nærings-NM 2006", Arbeidsrapport 22/2006, Telemarksforsking-Bø



PENDLING Arbeidssted	Bosted									
	Bergen	Vaksdal	Voss	Osterøy	Samn.	Fusa	Kvam	Ulvik	Granvin	SUM
Bergen	107380	351	429	1185	457	222	294	20	23	2981
Vaksdal	151	1240	67	14	12	0	2	3	6	255
Voss	136	60	5701	8	12	2	40	46	103	407
Osterøy	206	23	5	2052	12	0	2	0	0	248
Samnanger	46	4	0	5	452	14	10	0	0	79
Fusa	159	4	1	2	55	1312	30	0	0	251
Kvam	68	2	20	2	42	74	3339	5	10	223
Ulvik	13	1	28	1	0	0	3	412	10	56
Granvin	4	1	52	0	0	0	3	9	279	69
SUM	783	446	602	1217	590	312	384	83	152	

Figur 3.3 Pendling mellom kommuner

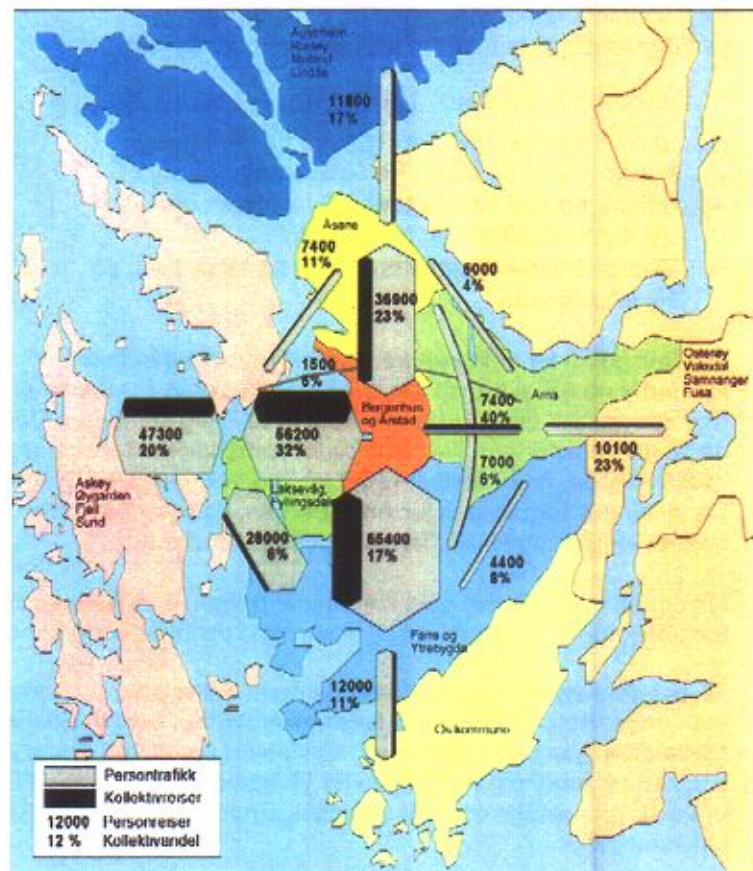
Pendlingsmatrise som viser at det i dag (SSB, 2005) er rundt tre tusen arbeidstakere som pendler til arbeidssted i Bergen kommune fra kommunene øst for Bergen. Tilsvarende er det rundt åtte hundre bosatte i Bergen som har arbeidssted i disse kommunene. Tall for arbeidstakere med bosted/arbeidssted i egen kommune er vist, men ikke med i sum for pendling.

### Dagens reisemønster

Reisevaneundersøkelsen (RVU2000) viser at Arna bydel skiller seg ut på flere måter:

- Arna har en relativt liten andel av befolkningen i Bergen, og det skapes mindre trafikk.
- En mindre del av trafikken fra Arna enn fra de andre bydelene er sentrumsrettet.
- Kollektivandelen i den sentrumsorienterte trafikken fra Arna er vesentlig større enn den er fra de andre bydelene. Jernbanetilbudet gir kort reisetid til sentrum og er konkurranse-dyktig i forhold til alle alternativ.

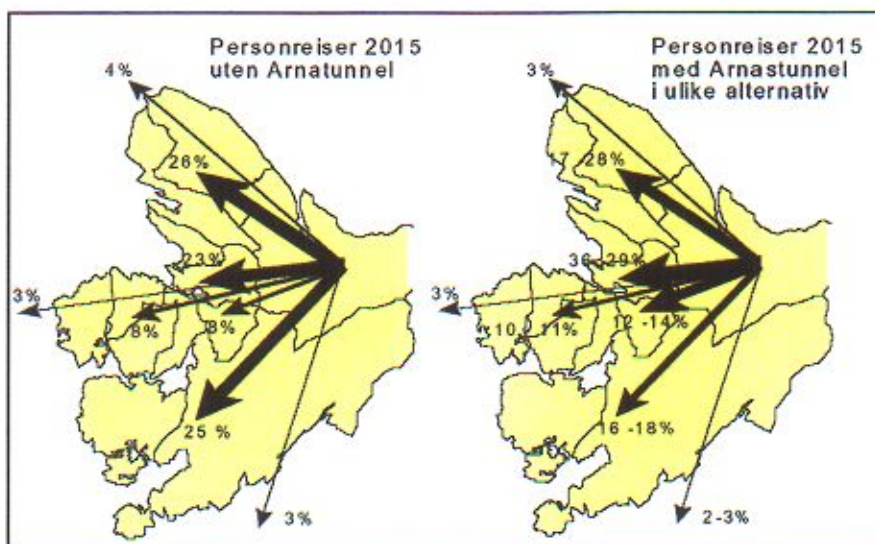
Omtrent 40 % av østtrafikken er fjerntrafikk med start- eller endepunkt utenfor Bergen kommune. Hver tredje reise inklusive fjerntrafikk fra øst er rettet mot sentrale bydeler. Omtrent en tredjedel av dagens persontrafikk fra Arna og områdene lenger øst er rettet mot Bergen sentrum og Bergensdalen. En fjerdedel er rettet mot Åsane og tilsvarende mot bydelene i sør. Kilde [11].



Figur 3.4 Personreiser i Bergensområdet

Figuren viser antall reiser mellom bydeler internt i Bergen og antall reiser til og fra Bergen [11]





Figur 3.5 Personreiser fra Arna og områdene lenger øst i 2015  
Trafikkanalyse, uten og med Arnastunnel [11]

Personreiser fra Arna og områdene lenger øst i 2015  
(Kilde: Statens vegvesen 2000 Vegtunnel mellom Arna og Bergen. Trafikkanalyse)

### Næringstransport og terminaler

Det vises til Transportanalysen for Bergensområdet, kapittel 3, for nærmere beskrivelse av status og utfordringer for godstransporten. Noen hovedpunkt er likevel her kort gjengitt og kommentert i forhold til Arna-Bergen.

Effektiv gods- og varetransport er viktig for en velfungerende byregion. De viktigste utfordringene:

- Eksterne transporter, dvs. effektiv transport av gods til og fra regionen i form av eksport og import, og transporter til og fra andre deler av landet.
- Interne forhold knyttet til effektiv logistikk og varedistribusjon innen byregionen
- Forholdet mellom godsterminaler og byutvikling på Nygårdstangen



Figur 3.6 Dagens lokalisering av containerhavn og godsterminal

Tilrettelegging for eksterne transporter hører i hovedsak inn under nasjonal transportpolitikk. Men enkelte elementer er likevel knyttet til en mer lokal og regional politikk ettersom byområdet er et viktig knutepunkt for godstransporten, og en stor del av de lange transportene har byområdet som målpunkt. For Bergen gjelder at mye av den eksterne godstransporten er øst-vest-rettet på veg eller jernbane. Korridoren Arna-Bergen er derfor viktig. De løsninger som velges for Arna-Bergen, inklusiv terminaler og interne transportvilkår, har dermed betydning for de "lange" godstransportene.

Mesteparten av godset som kommer til Bergen skal fordeles til sentrale deler av Bergensområdet, i første rekke til sentrale byområder og søndre bydeler i Bergen.

Transportanalysen viser at Bergen internt har relativt lite godstransport på veg sammenlignet med andre norske byer, fordi næringsstrukturen har lite innslag av virksomheter med stort behov for landtransport. Varedistribusjonen internt i regionen er i hovedsak knyttet til befolkningens konsum og næringslivets behov for vareleveranser. Behovet for transport av gods i Bergensområdet gjenspeiler dermed utbyggingsmønsteret, særlig knyttet til arbeidsplasser og virksomheter.

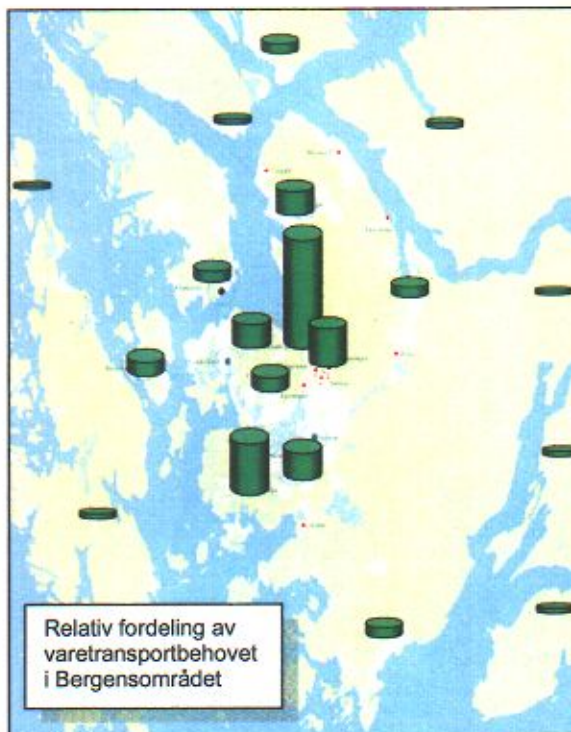


Overslag på varetransportbehovet knyttet til næringsvirksomheter viser også at de største behovene er knyttet til sentrale bystrøk og søndre bydeler i Bergen. Av totalt varetransportbehov i Bergen og de nærmeste kommunene, står Bergenhus bydel for opp mot en tredjedel av det samlede behovet. Det betyr at det er store volum av trafikken med gods- og varebiler som foregår innen sentrale byområder. Næringstransporten utgjør likevel en liten andel av totaltrafikken, og bidrar i dag relativt lite til avviklingsproblemene i rushtiden. Men, økt trengsel på vegnettet vil bli et problem også for framkommeligheten for godstransporten.

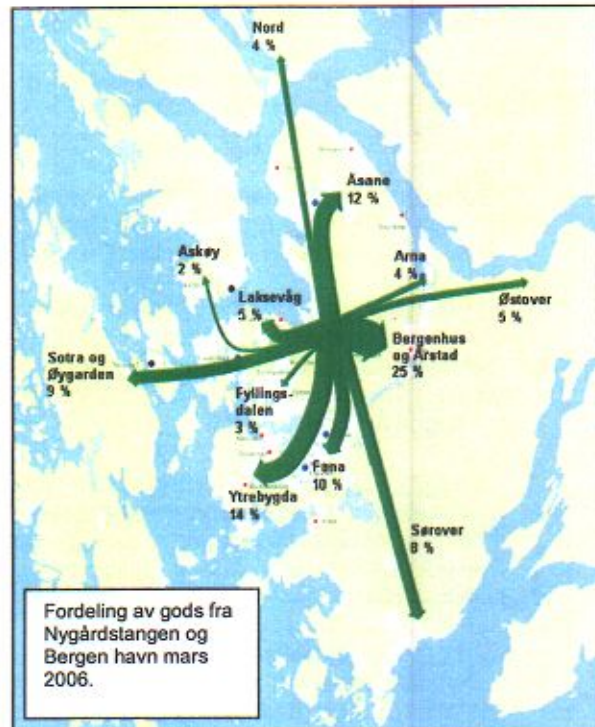
Hovedstrukturen innen godstransport og terminaler i Bergensområdet har ligget fast i lang tid. Dagens havn (Dokken) og jernbaneterminalen (Nygårdstangen) har god kontakt med overordnet vegnett, og ligger gunstig til i forhold til omlasting og fordeling av gods i byregionen. For gods-transporten sin egen del, er det ikke behov for å flytte havn og jernbaneterminal de nærmeste 15 til 20 årene. Økende trafikk og avviklingsproblemer rundt Nygårdstangen og Danmarks plass, og ønsker om å frie arealer til byutvikling, kan likevel endre dette.

For eventuell ny jernbaneterminal er Arnadalen diskutert som et mulig alternativ, noe som vil kreve utvikling av vegnettet. Det er imidlertid ikke avklart hvorvidt området er egnet til terminalformål ut fra dagens krav. På havnesiden er Hordaland fylkeskommune sammen med Bergen og omland havnevesen (BoH), i gang med avklaring av mulige lokaliteter som kan erstatte Dokken<sup>6</sup>. Lokalitet for eventuell ny godshavn må ligge med god kontakt til det overordnede vegnettet og til det ytre ringvegssystemet i Bergen. Markedet for kombitransporter bane-sjø er lite, og det er ikke ventet at dette vil endre seg vesentlig i framtiden. Framtidig lokalisering av havn og jernbaneterminal trenger derfor ikke å legge gjensidige bindinger på hverandre.

Om lag 2/3 av godstransporten fra de to hovedterminalene er til byområdene Ytrebygda, Fana, Bergenhus, Laksevåg og Åsane. Kun ca. 4 prosent er til Arna, og 5 prosent til områdene videre østover, se figur 3.8.



Figur 3.7 Varetransportbehov i Bergensområdet  
Relativ fordeling. Figur fra Transportanalyse for Bergensområdet 2010-2030 [0].



Figur 3.8 Fordeling av gods i Bergensområdet  
Fra Nygårdstangen og Dokken. Rundt 9 prosent av godset skal til Arna eller område øst for Arna. Figur fra Transportanalyse for Bergensområdet 2010-2030 [0].

<sup>6</sup> Bergen hamn - analyse av mulige ekspansjonsområde, Hordaland fylkeskommune/BoH, april 2007.



## Transportanalyse for Bergensområdet 2010-2030

"Transportanalysen for Bergensområdet 2010-2030" [0] er en faglig analyse og et innspill til transportstrategi for Bergensområdet.

### Arealbruk og byutvikling som bygger opp under miljøvennlig og effektivt transportsystem

Transportanalysen understreker at arealbruken og utbyggingsmønsterets fordeling av arbeidsplasser, boliger, servicefunksjoner og fritidsaktiviteter legger premissene for transportbehovet i regionen. Arealpolitikken må betjene 70.000 flere innbyggere i løpet av 20 år. En effektiv og miljøvennlig transportutvikling krever samordning av areal- og transportplanleggingen, der arealpolitikken bygger opp under eksisterende senterstruktur og transporttilbud.

Lokaliseringspolitikken må gi god tilgjengelighet til viktige reisemål og bygge opp under kollektivtilbudet. Godstrafikken er også styrt av utbyggingsmønsteret for virksomheter, handel og tjenesteyting. Lokalisering av terminaler og distribusjonsknutepunkt styrer mye av de overordnede godstrafikkstrømmene.

### Transportpolitikken må konsentreres om de største transportrelasjonene, og være differensiert for å møte ulike utfordringer i ulike deler av byregionen

De største transportstrømmene definerer hovedlinjer for veg- og kollektivtrafikken. Dette gjelder i hovedsak de radielle transportaksene inn mot og forbi Bergen sentrum. Behovet for et tjenlig og effektivt transporttilbud er størst på disse aksene.

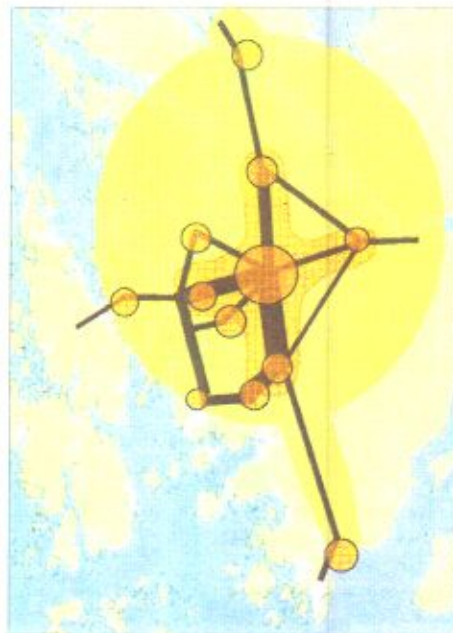
Bruk av virkemidler må differensieres mellom ulike byområder etter hvilken rolle kollektivtrafikken skal ha og effekter av ulike virkemidler:

- **Bysentrum:** Skjermes for trafikkbelastning, skal ha attraktiv kollektivtransport med høy standard, attraktive fotgjengerområder og et begrenset parkeringstilbud.

- **Kollektivbyen:** Et kollektivtilbud som er egnet for effektiv trafikkavvikling, gir lave miljøbelastninger og god tilgjengelighet for alle trafikantgrupper og reisebehov. Parkeringspolitikk og restriksjoner på bilbruk må bygge opp under dette.

- **Nærområdene:** Et kollektivtilbud som i første rekke er attraktivt for arbeidsreiser. Parkeringstilbud som motiverer for kollektivtransport til arbeidsreiser og Park&Ride-tilbud for overgang mellom bil og kollektivtransport.

- **Distrikt:** Kollektivtilbudet skal i første rekke tjene et velferdsbehov som sikrer alle et transporttilbud til sentrale reisemål. Kollektivtransporten har liten gevinst for miljøeffekter eller transporteffektivitet i dette området.



Figur 5.3. Soneinndeling for bruk av virkemidler. De største trafikale utfordringer varierer i ulike deler av Bergensområdet. Transportpolitikken må være differensiert for å møte ulike utfordringer i ulike deler av byregionen.



## Hva anbefaler "Transportanalysen" om strategi for Bergensområdet, og de to prosjektene dobbeltspor Ulriken, og Arnatunnelen?

Analysen anbefaler en tredelt utviklingsstrategi:

### Først:

Kollektivsatsing innen kollektivbyen, utvikling av Ytre ringveg, og restriksjoner på bilbasert mobilitet

### Deretter:

Fullføring av hovedvegssystemet i byområdets ytterområder og videre utbygging av kollektivsystem

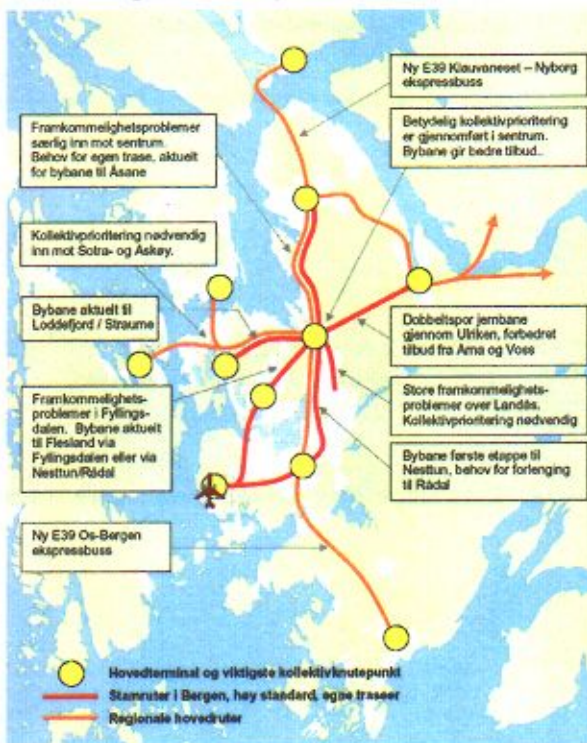
### Etter hvert:

Fullføring av hovedvegssystemet inn mot og forbi Bergen sentrum

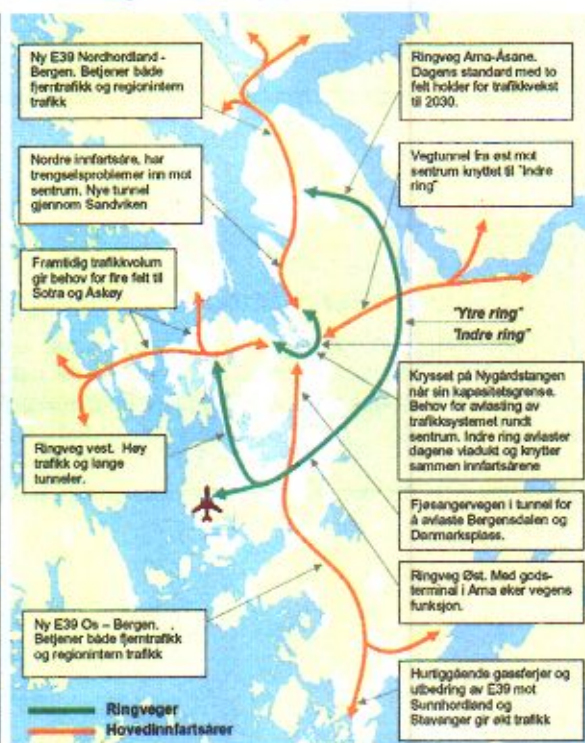
Analysen viser mulige utviklingsstrategier og tempoplaner både for en forlengelse av Bergensprogrammet fram mot 2029 (Bergen alene, ekskl. jernbane), og tilsvarende for en anbefalt samordning for hele Bergensområdet. For hver av disse er vist tre ulike ambisjonsnivå for finansiering; "høyt", "middels" og "lavt".

For Bergensområdet samlet ligger dobbeltspor "jernbanetunnel Indre Ama-Fløen" inne med ønsket gjennomføring i perioden 2010-2012 for samtlige ambisjonsnivå. Tilsvarende ligger jernbaneomlegging Trengereid-Takvam i perioden 2020-2029. Arnatunnelen (veg) ligger inne i perioden 2020-2029 for ambisjonsnivå "høyt" og "middels", og i perioden etter 2030 for "lavt" ambisjonsnivå.

### Framtidig kollektivsystem



### Framtidig hovedvegssystem

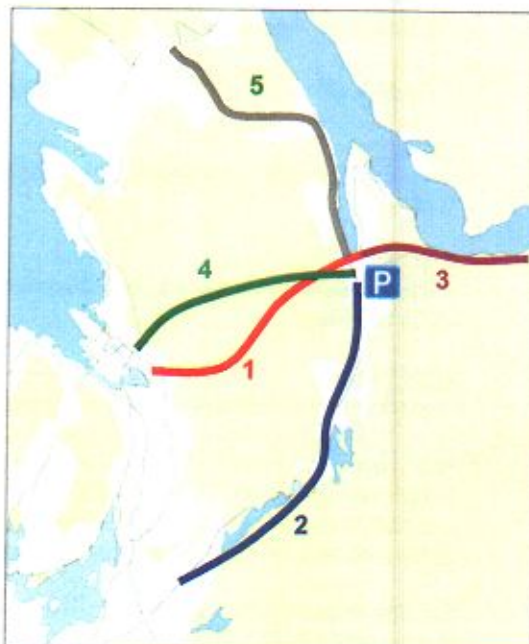


### Området i øst

To store prosjekter er under planlegging i øst, Ulrikentunnelen dobbeltspor for jernbane (1) og Arnatunnelen for veg (4). Disse vil gi bedre kollektivtilbud og innkorting av vegen mellom sentrale deler av Bergen og Arna og videre østover. Arnatunnelen bør sees i sammenheng med avlastning av dagens vegsystem på Nygårdstangen og Danmarks plass i form av en Indre ring.

Ringveg øst mellom Nesttun og Arna har dårlig standard og må oppgraderes (2). Dette blir ekstra nødvendig ved eventuell flytting av jernbaneterminal til Arna. Ringveg Øst mellom Arna og Vågsbotn (5) er en stamvegstreking. På litt lenger sikt vil det også her bli behov for tiltak i takt med trafikkvekst og krav til standard på stamvegnettet.

Vossebanen er et viktig transporttilbud for distriktene øst for Bergen og knytter regionsenteret Voss til Bergen. Det er behov for oppgradering av banestrekningen bl.a. på strekningen Trengereid – Takvam (3).



1. Ulrikentunnelen, dobbeltspor med P&R
2. Ringveg, øst Midtun - Arna
3. Oppgradering av Vossebanen
4. Arnatunnel veg
5. Ringveg øst, Arna - Vågsbotn

### Tiltak i øst

Anbefalte tiltak og rekkefølge i øst

### Transportanalysen 2010-2030

har vært i en politisk høringsprosess, og er levert som et innspill til Nasjonal transportplan 2010-2019. Lokalt er det tatt initiativ for å sette ned en politisk styringsgruppe med sikte på å starte arbeidet med et samordnet Bergensregionprogram.



## 3.2 Transport Arna – Bergen

### Jernbanetransport

Jernbanetransporten mellom Arna og Bergen har flere funksjoner:

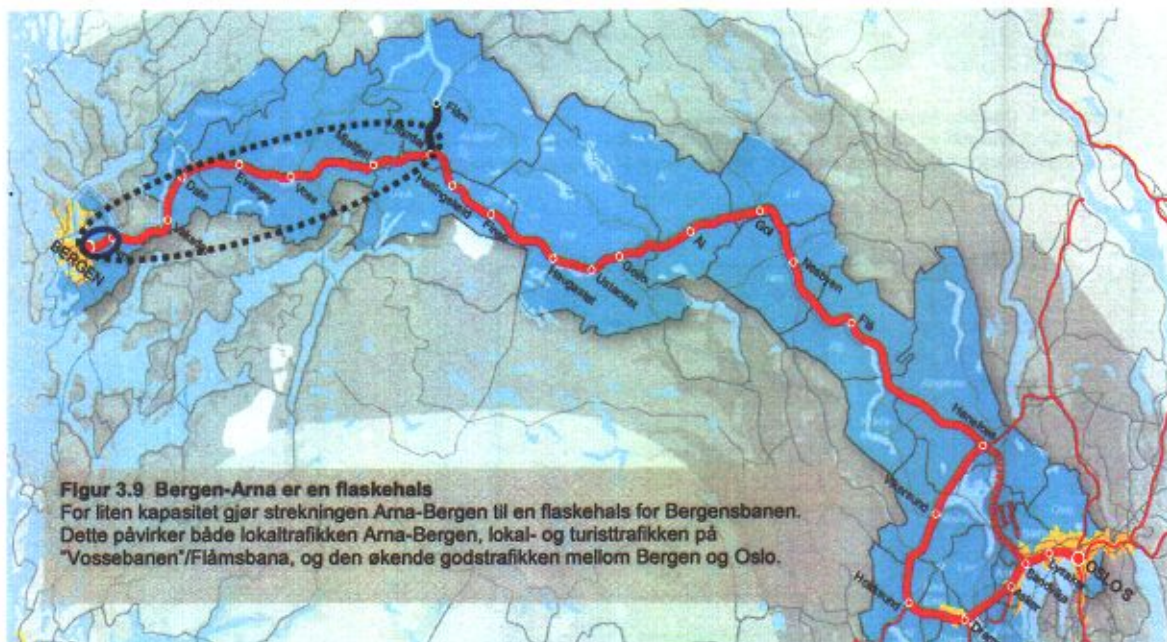
- **Lokalt:** kollektiv persontrafikk mellom Arna og Bergen ("Arnalokalen")
- **Regionalt:** persontransport med Vossebanen, inklusiv turisttrafikk
- **Nasjonalt:** persontransport (inkludert turisttrafikk) med regiontog på Bergensbanen, og godstransport mellom Bergen og Oslo.

Jernbanestrekningen Arna – Fløyen i Bergen har ett spor og er en flaskehals for både lokaltog, regiontog og godstransport<sup>7</sup>. Dagens tunnel gjennom Ulriken mellom Arna og Fløyen betjener både lokaltog på strekningen Voss– Bergen ("Vossebanen") og regiontog på Bergensbanen, samt en sterkt økende godstrafikk. Den lange strekningen med bare ett spor, gjør at kapasiteten på strekningen er begrenset. Bergen - Arna er en av fem overbelastede strekninger på jernbanenettet i Norge (Network statement). Strekningen har en teoretisk beregnet kapasitet på 100 tog i døgnet. Kapasitetsproblemer oppstår ved 80% av teoretisk kapasitet, dvs ved rundt 80 tog i døgnet. Faktisk belastning er i dag mellom 115 og 128 tog i døgnet.

En økning av trafikken på strekningen forutsetter dobbeltspor inn mot Bergen. Trafikken gjør det vanskelig å drive effektivt og systematisk vedlikehold på strekningen.

Dagens enkle tunnel har også sikkerhetsmessige ulemper. Fornyelse av tunnelen og opprusting til dagens standard vil kreve stenging av tunnelen i en lengre periode der persontrafikken må avvikles med buss. For godstrafikken er det verken plass eller fasiliteter for omlasting i Arna.

Bergensbanen har en sterkt økende godstransport. Årlig vekst de siste årene har vært rundt 20 prosent, og banen har i dag en markedsandel på 60 prosent. Rundt 115.000 TEU (2006) tilsvarer rundt 70.000 sparte vogntog på vegene<sup>8</sup>. Per idag går det tilsammen 14 godstog i døgnet.

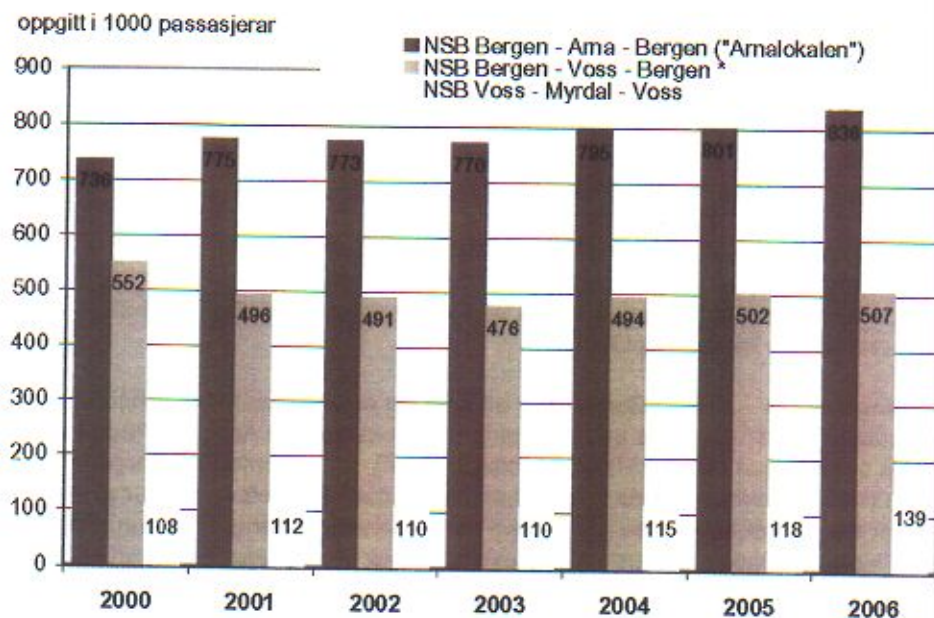


**Figur 3.9 Bergen-Arna er en flaskehals**  
For liten kapasitet gjør strekningen Arna-Bergen til en flaskehals for Bergensbanen. Dette påvirker både lokaltrafikken Arna-Bergen, lokal- og turisttrafikken på "Vossebanen"/Flåmsbana, og den økende godstrafikken mellom Bergen og Oslo.

<sup>7</sup> KU dobbeltspor Arna-Fløyen, sluttdokument, JBV 2006

<sup>8</sup> "Nye Vossebanen", 2007. Hordaland fylkeskommune i samarbeid med Jernbaneverket, NSB, og kommunene langs banen, har satt i gang et felles prosjekt for å modernisere og revitalisere Vossebanen. Forprosjektet peker på en rekke tiltak for Vossebanen, deriblant kapasitetsøkning Arna-Bergen, som kan bidra til viktig regional utvikling øst for Bergen sentrum, vekst i turisttrafikken, ytterligere vekst i godstransporten osv.





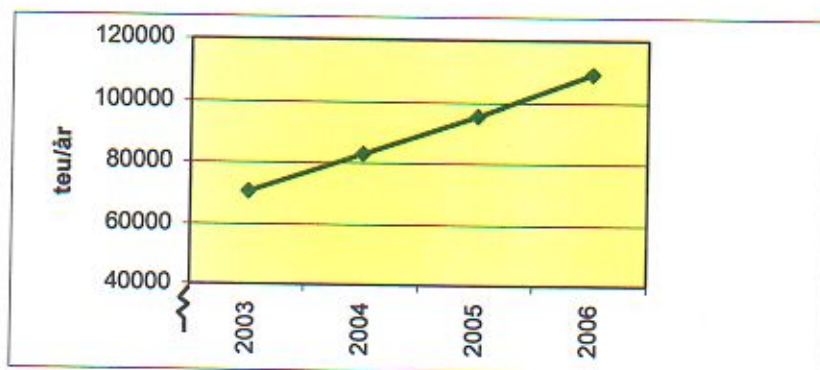
Figur 3.10 Persontrafikkutvikling for Vossebanen

I statistikken for lokaltog Bergen-Voss-Bergen gjelder noe av trafikken passasjerer som benytter disse togene til å reise mellom Arna og Bergen. Ultra tellinger som er gjort, stipulerer NSB denne andelen til å være ca 100.000 reisende per år. Det må også presiseres at reisende med regiontog over fjellet ikke er med i denne oversikten (ca. 650.000 som årlig krysser ved Finse)

Type	Antall tog pr. døgn - totalt begge retninger
Lokaltog Arna-Bergen	72
Nærtrafikk Bergen-Voss-Myrdal	19
Regiontog Oslo-Bergen	10
Godstog	14
<b>Sum</b>	<b>115</b>

Figur 3.11 Dagens togtrafikk i Ulrikstunnelen

Trafikken et normaldøgn er i dag 115 tog gjennom Ulrikstunnelen. Dette varierer noe, og kan være oppe i 128 tog per døgn. Lokaltogtrafikken er klart størst, og bidrar således mest til kapasitetsproblemene.



Figur 3.12 Utvikling i godstrafikk på Bergensbanen

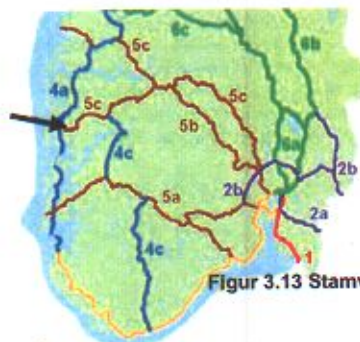
Godstrafikken på Bergensbanen har hatt en årlig vekst på ca 20 prosent de siste årene og er idag ca. 115.000 TEU (2006).



## Vegtransport

Også vegtransporten mellom Arna og Bergen skal dekke ulike funksjoner:

- **Lokaltrafikk** internt i Bergen: mellom bydelen Arna og sentrum/Bergen vest
- **Regional trafikk**: forbindelse til/fra nabokommunene og regionene i øst, inkl viktige reiselivsområder
- **Nasjonal trafikk**: E16 er en viktig del av det overordnede stamvegnettet mellom øst og vest

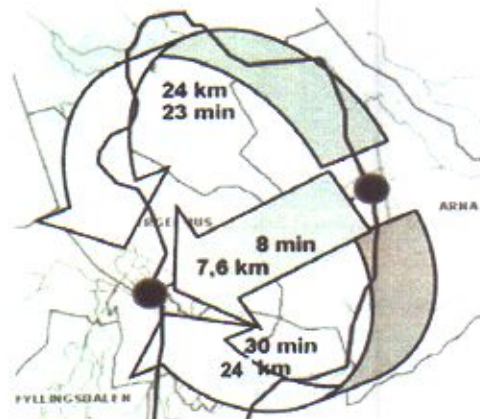


Figur 3.13 Stamvegnettet

Eksisterende vegsystem fra Bergen mot øst er i dag lite tilfredsstillende både med hensyn til vegstandard og trafikksikkerhet<sup>9</sup>. E16 Arna-Bergen er vestre del av stamveggrute 5c, og betjener det aller meste av fjerntrafikk til/fra Bergen mot Østlandet, også den trafikken som fordeler seg på andre fjelloverganger enn rute 5c. E16 Arna-Bergen sentrum er samtidig hovedåre for regional trafikk til/fra kommunene øst for Bergen og lokaltrafikk til/fra bydelen Arna. Stamvegen går i dag via Åsane, noe som representerer en "omveg" med ekstra kjøretid og kostnader for trafikantene. Kjøreavstanden er i dag ca. 24 km med kjøretid på ca. 23 minutter. Innkortingspotensialet med Arnatunnel er hhv. ca. 16 km og 15 minutter.

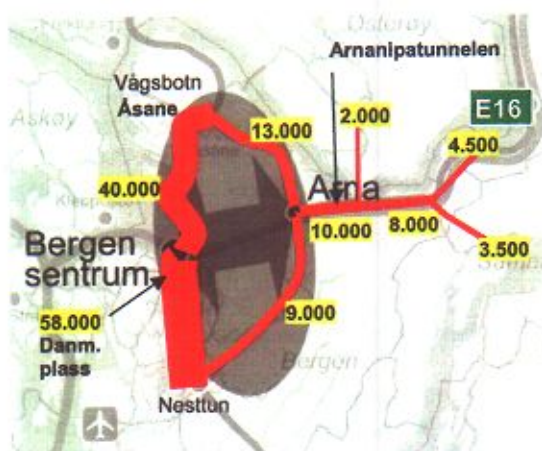


Figur 3.14 Stamvegnettet tilknyttet Bergen  
E16 østover går i dag i en sløyfe via Åsane.



Figur 3.15 Kjøreavstander og -tid  
Dagens kjøreavstander og -tider mellom Arna og Bergen, via Åsane og Nesttun. Tilsvarende er vist for ny Arnatunnel.  
Kilde: Delrapport regionale virkninger, KU Arnatunnelen.

Lokaltrafikken er størst. E16 mellom Indre Arna og Vågsbotn er tofelts veg med trafikkmengde om lag 13000 ÅDT. Denne vegen er ulykkesbelastet. Trafikkmengdene gjennom Åsane er ca. 30.000 ÅDT, og høyere nær Bergen sentrum. Deler av trafikken mellom Arna og Bergen (særlig til/fra søndre bydeler) går via Rv. 580 om Nesttun (ca. 9.000 ÅDT). Her er det lav vegstandard med stedvis smal og svingete veg, mange kryss, avkjørsler og randbebyggelse. Fra Arna og østover gjennom Arnanipatunnelen (E16) er gjennomsnittlig døgntrafikk (ÅDT) vel 10.000. Av dette er rundt 2000 trafikk til/fra Osterøy. Resten fordeler seg med rundt 4500 langs stamvegen E16 mot Vaksdal/Voss, og i underkant av 4000 langs Rv7 mot Samnanger/Hardanger.

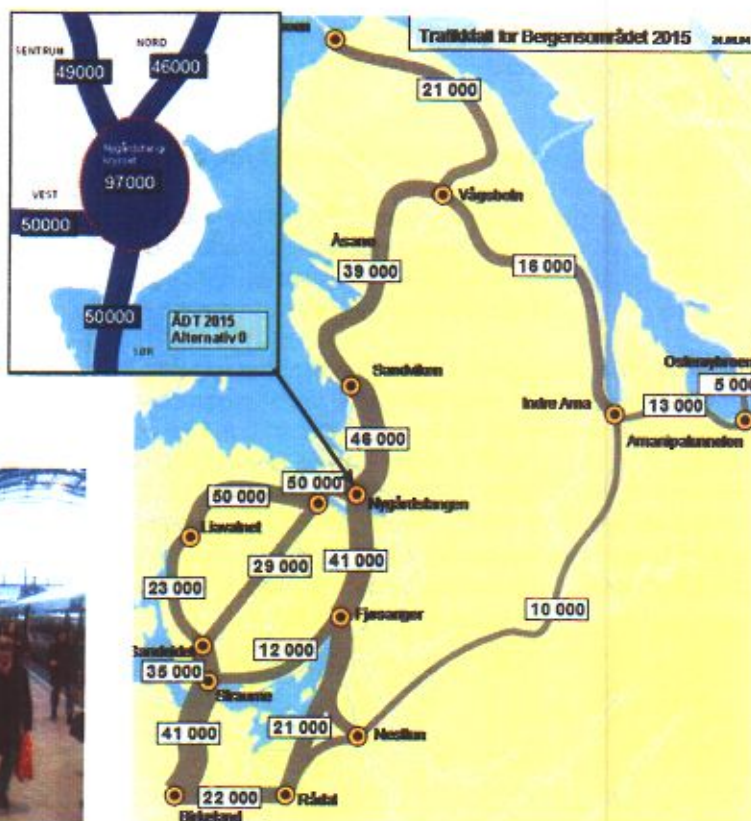


Figur 3.16 Trafikk  
Dagens trafikkfordeling på vegnettet øst for Bergen

<sup>9</sup> Konsekvensutredning (KU) for Arnatunnelen



**Figur 3.17 0-alternativet**  
**Forventet trafikk på vegnettet i 2015**  
 Beregnet trafikk i 2015 uten Arnatunnel eller andre større vegtiltak. For krysset på Nygårdstangen er det vist et eget utsnitt med sum inngående trafikk og ADT for hver av armene. Kilde [7]



**Figur 3.18 Lokaltoget Arna-Bergen**

### Kollektivtilbud og gang- og sykkeltrafikk

Kollektivsystemet mellom Arna og Bergen sentrum er i hovedsak basert på lokaltog. Lokaltogtrafikken mellom Arna og Bergen kjører i dag med 30 minutters frekvens. På grunn av sin korte og direkte linje har toget et stort konkurransefortrinn for kollektivtrafikk på innfarten til Bergen sentrum fra øst, både i forhold til buss og privatbil. Kjøretiden på strekningen er 6-8 minutter som gir en gjennomsnittlig hastighet på 60 – 75 km/t. Lokaltrafikken Arna – Bergen utgjør omkring 950.000 reiser i året, eller i snitt ca 2.600 per dag, se figur 3.10. Dette tilsvarer en trafikk på ca. 3.800 per yrkesdøgn. I følge reisevaneundersøkelsen for Bergensområdet fra 2000, bidrar togtilbudet til en kollektivandel til Bergen fra øst på 40 prosent. Dagens kollektivandel mellom Arna og Bergen sentrum er høyere og beregnet til ca. 47 prosent [2]

Selv om togtilbudet dekker flest reiser for innbyggerne i Arna, er togtransport til sentrum også et alternativ for reisende og pendlere fra øvrige kommuner øst for Bergen. Passasjermengdene har vært stabile i flere år. Lokaltrafikk Voss – Bergen utgjør vel 450.000 reiser per år<sup>10</sup>. Regiontogtrafikken over fjellet utgjør til sammenligning rundt 650.000 reisende per år som krysser Finse.

Øvrig kollektivtilbud betjenes med buss. Det er i første rekke lokale ruter fra Arna-området via Espeland og Nesttun som har relativt høy frekvens (rundt 30 avg. per døgn). Øvrige lokale ruter i Hordaland som går via Arna gjelder forbindelser til Osterøy og Kvam/Hardanger/Voss. I tillegg er det flere langdistanse ekspressbussruter til/fra Bergen som i hovedsak går via Åsane-Arna.

På grunn av *avstand* er gang- og sykkeltrafikk på hele strekningen Arna-Bergen sentrum lite aktuelt. Manglende tilrettelegging på flere delstrekninger gjør at gåing/sykling langs vegen er lite attraktivt. Gang- og sykkeltrafikk vil uansett ikke kunne bli et stort bidrag i persontransporten mellom Arna og Bergen sentrum.

<sup>10</sup> "Nye Vossebanen", 2007, forprosjekt, Hordaland fylkeskommune, Jernbaneverket, NSB, og kommunene langs banen

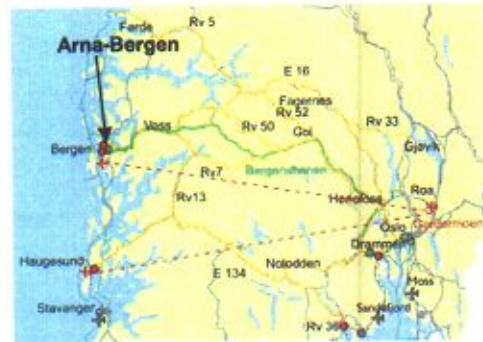


### 3.3 Nasjonale transportkorridorer og lange øst-vest-transporter

#### Arna - Bergen - del av korridor 5

Korridorutredningen til Nasjonal transportplan 2010-2019, mai 2007<sup>11</sup>, drøfter utfordringer og strategier for de nasjonale transportkorridorene, og mot utlandet.

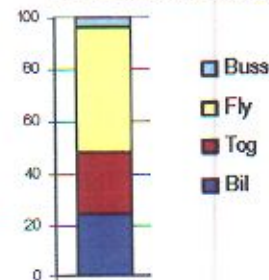
Arna-Bergen er en del av Korridor5:Oslo-Bergen/Haugesund. For grenen til Bergen, er Arna-Bergen tilnærmet enerådende innfallsport for lange jernbane- og vegtransporter.



Figur 3.19 Transportkorridor 5  
Kilde: Korridorutredningen<sup>11</sup>

#### Lange persontransporter mellom Bergen og Østlandet

Lange persontransporter mellom Oslo/Akershus og Hordaland domineres i dag av flyreiser (56 prosent), men også personreiser på Bergensbanen utgjør en relativt stor andel (17 prosent). Personbilreiser og bussreiser utgjør henholdsvis 22 prosent og 5 prosent. Tog og buss brukes i første rekke av fritidsreisende som vektlegger pris. Den store flytransporten domineres av tjenestereiser der reisetid vektlegges høyt (kilde nasjonal RVU 2005). Mellom endepunktene Oslo og Bergen viser den nasjonale persontransportmodellen (NTM5) at rundt 50 prosent av reisene gjelder fly, og at bil- og togreiser fordeles likt med rundt 22 prosent hver. Ekspresbusstrafikken er mer begrenset, og betjener mest relasjoner uten tog eller fly-tilbud.

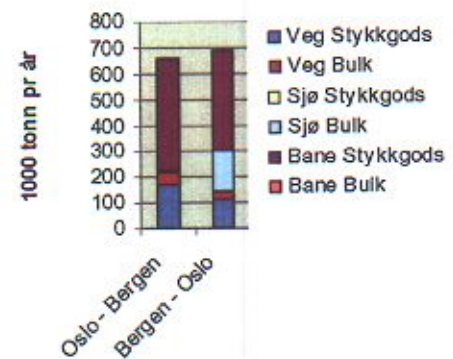


Figur 3.20 Persontransport Oslo-Bergen  
Reisemiddeifordeling  
Kilde: Korridorutredningen<sup>11</sup>

#### Lange godstransporter mellom Bergen og Østlandet

Godstransporter mellom Oslo og Bergen domineres av stykkgoods. Figur 3.21 viser at det er en viss retningsubalanse

både totalt og i fordeling på transportmidler, men jernbanetransport på Bergensbanen er likevel dominerende transportmåte og har økt mye i omfang de senere år.



Figur 3.21 Godstransport Oslo-Bergen  
Kilde: Korridorutredningen<sup>11</sup>

#### Utfordringer i transportkorridor 5

I Korridorutredningen sin oppsummering av utfordringer, er følgende mest relevant i forhold til Arna-Bergen:

For *vegnettet* pekes på køer og rushtidsforsinkelser nær Bergen, ulykker på høytrafikkerte strekninger nær byene, luftforurensning, og tilgjengelighet og tilrettelegging ved terminaler og holdeplasser langs stamvegene.

For *jernbane* er økt strekningskapasitet største utfordring både for persontransport Arna-Bergen, og godstrafikk Oslo-Bergen.

Det pekes på lang kjøretid som følge av gammel og svingete infrastruktur (Tregereid-Takvam mfl), og problemer med framføring av godstog som følge av enkeltspor og for korte krysningsspor. Det er en utfordring å beholde jernbanens høye markedsandel, med prioritet for regionale og lokale togreiser nærmest Oslo og Bergen. Et evt. høyhastighetstog vil kunne konkurrere med fly, men lønnsomhet i slike prosjekt er usikker. Vegtunnel gjennom Ulriken (Arna-Bergen) kan svekke togets konkurransevne lokalt.

<sup>11</sup> Nasjonal transportplan 2010 - korridorutredningen, arbeidsdokument fra tverretattlig arbeidsgruppe, mai 2007.



## 3.4 Oppsummering av situasjon og de viktigste utfordringene

### Bergensområdet generelt

- Stor økonomisk aktivitet i byområdet, og forventning om 70.000 flere personer innen 2025, vil bidra til økt transportetterspørsel i Bergensregionen. Forventet vekst i trafikken fram mot 2030 vil skape betydelige framkommelighetsproblemer med kø og store forsinkelser på store deler av vegnettet. Det er en hovedutfordring å få utviklet gode kollektive transportløsninger, bedre tilrettelegging for gang- og sykkeltrafikk, og samtidig et transportsystem som møter folk og næringsliv sitt behov for transport og tilgjengelighet.
- Den voksende biltrafikken er hovedutfordringen for miljøproblemene gjennom utslipp av klimagasser og bidrag til lokal luftforurensning og støy. Høy trafikkvekst, både i sentrale bydeler og særlig i byområdets ytterområder, gjør at også trafikksikkerhet er en hovedutfordring for transportplanleggingen i Bergensområdet.

### Arna – Bergen

- Transportkorridoren Arna-Bergen skal betjene nasjonal, regional og lokal persontransport, og nasjonal, regional og lokal godstransport. Det meste av øst-vest-rettet transport til/fra Bergen sentrum går i korridoren Arna-Bergen. For lange persontransporter til/fra Oslo-området utgjør likevel flytransport i dag rundt 50 prosent, noe som i stor grad skyldes tjenestereiser som er spesielt følsomme for reisetid. Godstransport på bane er sterkt økende og har en markedsandel på rundt 60 prosent.
- Transportforholdene gir i dag ikke god tilgjengelighet internt i Bergen kommune og er en ulempe for regional integrasjon med kommunene øst for Bergen. Dette gjelder arbeidspendling, persontransport knyttet til fritidsreiser og reiseliv, og næringslivets transport av varer og gods. På et overordnet nasjonalt nivå utgjør Arna-Bergen i første rekke et *kapasitetsproblem* på Bergensbanen og et potensial for innkorting av *reisetid/lengde* på stamvegnettet.
- Den lange strekningen med bare ett jernbanespor gjennom Ulriken, og for kort kryssingsspor i Arna, gjør at jernbanekapasiteten på strekningen er sprengt. Dette hindrer en videre utvikling fra dagens 30 til 15 minutters frekvens for lokaltogtrafikken Arna-Bergen, utvikling av Vossebanen og reiselivsprodukter, og videre vekst i godstrafikken på Bergensbanen med overføring fra veg til bane. Den store trafikken gjennom Ulrikstunnelen gjør det vanskelig å drive effektivt og systematisk vedlikehold på strekningen uten å hindre trafikkavviklingen. Sikkerhets- og beredskapsmessig er dagens enkle tunnel en ulempe.
- Stamvegnettet skal være et effektivt og høyverdig transporttilbud mellom de viktigste knutepunktene i landet. E16 Bergen-Arna betjener det aller meste av øst-vest-trafikk til Bergen for alle fjelloverganger og stamvegruter. Stamvegen går i dag via Åsane, noe som bidrar til høyt trafikkpress og ulykker (Vågsbotn-Arna). Innkortingspotensial med en direkte tunnel-forbindelse mellom Arna og Bergen sentrum vil være ca. 16km. For stamvegtrafikken vil Bergen-Arna være viktig uavhengig av satsing og trafikkutvikling på de alternative høyfjellsrutene mellom Bergen og Østlandet. Arna er også en aktuell innfallspurt selv ved en eventuell framtidig satsing på ny arm mellom Odda og Bergen i tilknytning til E134 Haukelifjell.
- Transportanalysen for Bergensområdet peker på at dagens lokalisering av godsterminalen på Nygårdstangen er relativt gunstig, og at flytting fra Nygårdstangen *ikke* er nødvendig de nærmeste 15-20 årene utfra godstransportens egne behov.
- Av bydelene i Bergen har Arna i dag den høyeste kollektivandelen til Bergen sentrum. Dette kan i stor grad tilskrives kort reisetid med lokaltog sammenlignet med bil. Spørsmålet om framtidig kollektivtrafikk og kollektivandel vil være et av områdene der det er grensesnitt mellom de to prosjektidéene (dobbeltspor og vegtunnel)



## 4 INTERESSENER OG BEHOV

### 4.1 Innledning

Kartlegging av *interessenter* og *behov* er sentralt i KS1-opplegget (jfr. retningslinjene). Behovsanalysen skal kartlegge og oppsummere alle interessentgrupper, relevante transportbehov og øvrige behov som berører utvikling i transportkorridoren mellom Arna og Bergen og som vil være gjeldende for de to prosjektidéene og øvrige konsepter. Analysen skal i hovedsak kartlegge behov på et overordnet nivå uavhengig av transportteknologi (jernbane/veg). Samfunnsbehov (kap 4.3) vil naturlig gjelde for alle typer transportløsninger mellom Arna og Bergen. Prosjektutløsende behov (kap 4.4) og øvrige behov kan i større grad knyttes til hver av de to prosjektidéene, men behandles likevel her mest mulig uavhengig av disse.



Fra arbeidsverksted, 27. og 28 mars 2007.

Gjennomført verksted har vært et viktig grunnlag og tilfang for denne analysen. Utover det som er oppsummert i dette kapitlet, vises det til vedlegg1 og en egen rapport som dokumenterer alle resultatene fra verkstedet 27. og 28. mars 2007 [16].

### 4.2 Interessentgrupper

Behovene som kartlegges for Arna-Bergen skal vurderes i forhold til ulike interessentgrupper. Det er derfor gjort en videre bearbeiding og utdyping av kartlagte interessentgrupper som kom fram på verkstedet, supplert med etatenes erfaring fra gjennomførte konsekvensutredninger og tilsvarende planprosesser. Slike definerte interessentgrupper vil aldri kunne bli helt konsistente uten å overlape hverandre. Enkeltinteressenter som grupperes sammen vil sjelden ha helt sammenfallende behov, og noen enkeltinteressenter vil også kunne høre inn under flere grupper. En slik forenkling og sortering er likevel et hjelpemiddel til å vurdere behovene som kartlegges.

Følgende interessentgrupper er kartlagt, der en har sortert disse grovt etter hvilken rolle de har i forhold til KVV for Arna-Bergen:

- A** Aktører - Interessentgrupper som er *direkte involvert* i prosjekt og KVV for Arna-Bergen, som vedtaksmyndighet, i eierskap/drift av infrastruktur (tiltakshavere), i finansiering mv.
- B** Brukere - Interessentgrupper som i første rekke vil være *brukere* eller bli *direkte berørt* av tiltak som er aktuelle.
- Ø** Øvrige - interessentgrupper som mer *indirekte berøres*, eller som mer *spadisk* vil kunne ha nytte/ulempe av tiltak som gjennomføres.



ID	INTERESSENTGRUPPE	HOVEDINTERESSER OG BEHOV KNYTTET TIL ARNA-BERGEN:
A1	<b>Staten</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Samferdselsdepartementet</li> <li>• Finansdepartementet</li> <li>• Miljøverndepartementet</li> <li>• "Samfunnet"</li> </ul>	Statens interesser og behov er uttrykt gjennom den nasjonale politikken som føres innen transport, miljøvern, finans osv., og som vil gjelde for Arna-Bergen. Disse målene og behovene er nærmere beskrevet i den overordnede mål- og strategidelen. Staten har også behov som gjelder finansiering av tiltak og oppfølging av lover og regelverk som berøres av transportutvikling mellom Bergen og Arna.
A2	<b>Jernbaneverket</b>	Som tiltakshaver for dobbeltspor gjennom Ulriken er Jernbaneverket ansvarlig for KVU, og en aktør som direkte er ansvarlig for planlegging, bygging og drift av jernbanetiltak. Interessene og behovene er knyttet til å løse dagens kapasitets- og avviklingsproblemer for person- og godstrafikken, forenkle vedlikehold, og øke sikkerheten.
A3	<b>Statens vegvesen</b>	Som tiltakshaver for Arnatunnelen, er Statens vegvesen ansvarlig for KVU, og en aktør som direkte er ansvarlig for planlegging, bygging og drift av vegtiltak, gang- og sykkeltiltak, og delvis kollektivtiltak. Interessene er knyttet til å korte inn dagens stamveg (E16), utvikle et tjenlig overordnet vegnett i Bergen som er mindre sårbart mot øst, sikre god tilgjengelighet, effektiv transport, økt trafikksikkerhet, drift og vedlikehold.
A4	<b>Bergen kommune</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• "Samfunnet"</li> <li>• Politikere</li> <li>• Kommunale planetater</li> </ul>	Bergen kommune er planmyndighet, men også pådriver for prosjektidéene. Kommunen har i første rekke interesser og behov som gjelder å sikre innbyggere og næringsliv gode levekår – både generelt, i Arna bydel, og i Bergen sentrum. Kommunens behov gjelder videre å sikre arealer til byutvikling, tilrettelegging for boligbygging og næringsetablering, og miljøvennlige og effektive transportløsninger. Kommunen har også behov og interesser som gjelder drift og rammebetingelser for kollektivtrafikken, parkeringsforhold mv. Som offentlig myndighet har kommunen behov for å følge opp lover og retningslinjer som gjelder helse, miljø, areal- og transport, osv.
A5	<b>Nabokommuner i øst</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Osterøy, Vaksdal, Voss, Samnanger, Fusa, Kvam, Hardanger, Regionråd</li> <li>• "Samfunnet"</li> </ul>	Kommuner øst for Bergen er pådrivere for kortere og raskere transport mellom Arna og Bergen og har interesser og behov for næringsutvikling og større regional integrasjon, der de gjennom bedre transporttilbud og redusert reisetid kan innlemmes i Bergensregionen (felles arbeids- bo- og serviceregion). Behovene gjelder både persontransport og godstransport.
A6	<b>Hordaland fylkeskommune</b>	Fylkeskommunen er plan- og klageinstans, pådriver for transportutvikling mellom Arna og Bergen, og har i første rekke interesser og behov knyttet til regional utvikling og arealforvaltning i alle deler av Hordaland. Fylkeskommunen vil i tillegg ha behov og interesser som gjelder beredskap, og drift og rammebetingelser for kollektivtrafikken i fylket.
B1	<b>Næringslivet</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Næringslivet generelt/NHO</li> <li>• Godskunder</li> <li>• Transportkunder</li> <li>• Leverandører/Engros</li> <li>• Bedrifter i Bergen og omegnskommunene</li> <li>• De lokale næringsrådene</li> <li>• Handelsnæringslivet</li> </ul>	Næringslivet ved NHO og næringsrådene i Bergensområdet og områdene øst og vest for Bergen, er pådrivere for transportutvikling mellom Arna og Bergen. Næringslivet er svært mangfoldig med tung olje- og maritim industri (særlig i vest), havbruk, høyteknologi/FoU, og en blomstrende småindustri (f.eks på Osterøy). Tross ulikheter og geografi kan likevel næringslivet sies å ha noenlunde felles interesser knyttet til Arna-Bergen. Både i Bergen sentrum/vest, i Arna, og i kommunene øst for Bergen er (kostnads-)effektiv transport og vareflyt/distribusjon viktige behov. For gods og varer er leveranser til riktig tid og kostnad (forutsigbarhet) avgjørende for konkurranseevnen. Et effektivt persontransporttilbud i forhold til bedriftenes lokalisering er viktig i kampen om arbeidskraft. Næringslivet i omegnskommunene i øst har særlig interesse av kortere forbindelse til sentrale deler av Bergen.
B2	<b>Innbyggere i Arna bydel</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Passasjerer (tog/buss)</li> <li>• Privatbilister/ bilistorg.</li> <li>• Arbeidsreisende/skoleungdom</li> <li>• Kulturbrukere</li> <li>• Fritids- og servicereiser/handel</li> <li>• Frivillige organisasjoner (kultur og idrett mv)</li> </ul>	Innbyggerne i Arna bydel vil først og fremst ha interesser og behov knyttet til gode, effektive og sikre persontransportforbindelser med Bergen sentrum/vest og viktige arbeidsplasskonsentrasjoner som Åsane og Bergen sør. Arbeids- og skolereiser, fritidsreiser og tilgang til service og handel i sentrum, er viktig for befolkningen i i bydelen. Bedring av forhold som gjelder tilgjengelighet, reisetid og -kostnader, frekvens, regularitet, terminalfasiliteter, innfartsparkering, overgang mellom transportmidler, transporttilbud kveld/natt/helg, og lignende, vil være sentralt for innbyggerne i Arna. Samtidig kan bevaring av lokal identitet være et viktig behov for "Arnabuen".
B3	<b>Innbyggere i kommunene øst for Bergen</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Passasjerer (tog/buss)</li> <li>• Privatbilister / bilistorg.</li> <li>• Pendlere/skolungdom</li> <li>• Kulturbrukere</li> <li>• Fritids-/servicereiser/handel</li> <li>• Frivillige organisasjoner (kultur og idrett mv)</li> </ul>	Innbyggerne i kommunene øst for Bergen (som har Arna som innfallsport til byen), vil også i første rekke ha interesser knyttet til gode, effektive og sikre persontransportforbindelser med Bergen sentrum/vest og viktige arbeidsplasskonsentrasjoner som Åsane og Bergen sør. Mulighet for effektiv arbeidspending og god tilgang til byens handel og servicetjenester er sentralt. Kortere reisetid, god tilgjengelighet til alle tider, effektiv overgang mellom ulike transportmidler, innfartsparkering, og lignende, er viktig for innbyggere i områdene øst for Arna.



ID	INTERESSENTGRUPPE	HOVEDINTERESSER OG BEHOV KNYTTET TIL ARNA-BERGEN:
B4	<b>Innbyggere i Bergen sentrum, Bergen vest, Askøy, Sotra mfl.</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Passasjerer (tog/buss)</li> <li>• Privatbilister/bilistorg.</li> <li>• Arbeidsreisende/pendlere</li> <li>• Fritidsreisere/ Hytteeiere</li> </ul>	For disse gjelder særlig at områdene øst for Bergen er viktige rekreasjons- og utfartsområder, noe som inkluderer transport via Arna for de fleste innbyggerne i Bergensområdet. Kapasitet og reistid ved helgeutfart vil derfor være viktig. En viss arbeidspendling fra vest mot øst finnes også, selv om innslaget av dette er mindre enn den andre veien. Interessene og behovene knyttet til Arna-Bergen gjelder også reisetid og komfort/standard for lengre person-transportreiser (arbeid/fritid) mot Østlandet med tog/bil/buss.
B5	<b>Nærmiljøinteresser</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Naboer/beboere i berørte omr</li> <li>• Velforeninger</li> <li>• Barn og unges representant, skoler (oppvekst, støy, luft)</li> <li>• Befolkning i Åsane/Bergen sør (mulig redusert trafikk)</li> </ul>	Interesser og behov er i hovedsak knyttet til trafikkbelastning, støy og andre ulemper som følge av tiltak. For Arna-Bergen vil det trolig være naboer/velforeninger i Bergensdalen (Fløen, Minde mfl) som berøres mest. Barn og unges rett til gode oppvekstvilkår er nedfelt i Plan- og bygningsloven (barn og unges representant). For Arna-Bergen vil dette være interesser og behov knyttet til tiltak som negativt vil påvirke nærmiljø og boligområder (støy, trafikk mv), sikker skoleveg og lignende.
B6	<b>Grunneiere</b>	Grunneiere som må avstå grunn til tiltak mellom Arna og Bergen, vil i første rekke ha interesser knyttet til økonomisk kompensasjon.
B7	<b>Transportører/transportnæring</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Transportnæringen generelt</li> <li>• Spedisjonsselskaper (gods)</li> <li>• Lastebileiere (gods)</li> <li>• Togoperatører (gods/person)</li> <li>• Busselskaper (person)</li> <li>• Taxiselskaper (person)</li> <li>• Parkeringsselskaper</li> </ul>	Selskaper som driver og lever av transport på veg vil i første rekke ha interesser knyttet til vegforbindelse med reisetid og -kostnader, lavere drivstofforbruk, mindre forsinkelser, forutsigbarhet, effektiv logistikk og distribusjon, og arbeidsmiljø for sjåfører og ansatte. Busselskaper i lokal og regional trafikk østover (Tide), og ekspressbusselskap (flere), vil ha interesse av nedkortet kjørelengde mellom Arna og Bergen. For taxi-næringen vil nedkortet veg (tunnel) mellom sentrum og Arna gi et mulig utvidet marked der mange i dag benytter lokaltoget. For togoperatørene som driver person- og godstrafikk på Bergensbanen (per i dag NSB, OBAS og CARGONET) er interessene først og fremst knyttet til utbedring av infrastrukturen (banelegemet), kapasitet, flere/lengre kryssingsspor mv. For persontransport er konkurranseforholdet mot andre transporttilbud (bil/buss/fly) viktig for togoperatørene.
B8	<b>Beredskapssetatene</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Politi, brannvesen, ambulanse</li> <li>• Sivilforsvaret /forsvaret</li> </ul>	For Arna-Bergen har disse i første rekke interesser og behov knyttet til redusert utrykningstid, færre ulykker (sikrere transportnett), tunnelsikkerhet og risiko for storulykker, og om mulig mer effektiv og ressursparende organisering.
Ø1	<b>Miljøvernorganisasjoner</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Naturvernforbundet</li> <li>• Miljøvernforbundet</li> <li>• Natur og ungdom</li> <li>• "Jordens befolkning" (klima)</li> <li>• mfl.</li> </ul>	Disse har som hovedinteresse å arbeide for redusert transportbehov og mest mulig miljøvennlig transport mellom Arna og Bergen, og i byområdet generelt. Lokalt gjelder dette redusert støy og luftforurensing, globalt gjelder det klimatrusselen (representerer "jordens befolkning"). Miljøopponentene arbeider for redusert bilbruk og langt bedre tilrettelegging for kollektive transportløsninger, gang- og sykkeltrafikk mv. Interesser gjelder også naturinngrep, vern av flora/fauna, og vern av kulturminner som kan berøres av tiltak/innrep.
Ø2	<b>Off. forvaltningsorganer/etater</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Miljøetatene (kommune, fylkeskommune, fylkesmann)</li> <li>• Kulturetatene (komm, fylkesk.)</li> <li>• Byantikvaren</li> </ul>	De offentlige forvaltningsmyndighetene har behov for å følge opp og ivareta samfunnets mål for miljøvennlig transport, vern osv. Dette gjelder oppfølging av lover og regelverk som gjelder forurensning, miljø, natur, kulturminner, jordvern osv. Fylkesmannen er offentlig klageinstans, innsigelsesmyndighet, og har en kontrollfunksjon som skal sikre at planlegging foregår innenfor gjeldende retningslinjer.
Ø3	<b>Regionrådene</b>	Regionrådene (samarbeid mellom enkeltkommuner) vil i stor grad ha sammenfallende behov og interesser med kommunene i området de representerer. Øst for Bergen gjelder det behov for større regional integrasjon med innlemming i Bergensegionen (felles arbeids- bo- og serviceregion), med bedre transporttilbud og redusert reisetid for person- og næringstrafikken.
Ø4	<b>Reiselivsnæringen</b>	Reiselivsnæringens interesser i forhold til Arna-Bergen gjelder først og fremst organisert persontransport med tog og buss. Reiseliv er et stort satsingsområde på Vestlandet, og Bergen er innfallsport for store mengder turister hvert år. I tillegg til Bergen er det særlig organiserte rundreiser med opplevelser i FjordNorge som Nærøyfjorden (UNESCO-liste) og Hardanger som frister turistene. Reiselivsnæringens interesser er derfor spesielt knyttet til kapasitet og tilbud med Vossebanen/ Flåmsbana, og kortere reisetid med buss, der Bergen-Arna må anses som en nødvendig "transportetappe".
Ø5	<b>Turister</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Reisende med tog</li> <li>• Reisende med bil</li> </ul>	Turister og langveisfarende er tilfeldige og sporadiske brukere av transporttilbud mellom Arna og Bergen. Interesser og behov gjelder persontransport med tog/buss/bil og er i stor grad sammenfallende med reiselivsnæringens behov. Dette gjelder kapasitet og tilbud med Vossebanen/ Flåmsbana, og kortere reisetid med buss/bil, der Bergen-Arna må anses som en nødvendig "transportetappe" til mer spesielle opplevelser enn selve strekningen Arna-Bergen kan by på.
Ø6	<b>Utbyggingsinteresser</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Entreprenører</li> <li>• Utbyggingssselskap</li> </ul>	Entreprenører vil ha økonomiske interesser knyttet til arbeid med bygging av tiltak mellom Arna og Bergen. For utbyggere og utbyggingssselskap kan endringer i infrastruktur gi nye betingelser for utvikling og salg av boligområder og næringsarealer.



### 4.3 Samfunnsbehov

Med bakgrunn i kartlagte behov fra verkstedet, normative krav knyttet til politiske målsettinger, eksperters definisjon av ønsket nivå, og gjeldende normer og standarder, har Jernbaneverket og Statens vegvesen identifisert samfunnsbehov for KVU Arna-Bergen. Behovene skal dekke både kollektive og individuelle behov i flere generasjoner.

Viktige samfunnsbehov som gjelder Arna-Bergen er:

- SB1:** Regional utvikling og integrasjon (østover)
- SB2:** Redusert transportbehov
- SB3:** Effektiv og forutsigbar persontransport
- SB4:** Effektiv og forutsigbar godstransport
- SB5:** God beredskap og sikkerhet
- SB6:** Miljøvennlig og energieffektiv transport med reduserte klimagassutslipp
- SB7:** Universell utforming og tilgjengelighet for alle
- SB8:** Økt trafiksikkerhet

Det vises til vedlegg 1 for utfyllende dokumentasjon og drøfting av disse behovene.

### 4.4 Prosjektutløsende behov

De "prosjektutløsende behovene" har basis i samfunnsbehovene, og er de viktigste behovene som direkte har utløst prosjektidéene dobbeltspor Ulrikstunnelen (jernbane) og Arnatunnelen (veg), og som en antar ikke kan oppfylles av dagens forhold/infrastruktur. Med to separate prosjektidéer for jernbane og veg, vil disse behovene i større grad være formulert og knyttet konkret til hver sin transportteknologi (banenett og vegnett). Spørsmålet om disse behovene kan løses med andre konsept eller felles teknologi vil behandles videre i kapittel 7 og 8 Konseptanalysen.



De to prosjektutløsende behovene som gjelder Arna-Bergen er:

- PB1:** Behov for økt kapasitet (jernbane)
- PB2:** Behov for innkorting og effektivisering av stamveg (veg)



### **PB1: Behov for økt kapasitet (jernbane)**

Økt kapasitet er det grunnleggende prosjektutløsende behovet for prosjektidéen dobbeltspor Ulrikstunnelen. Bak behovet for økt kapasitet (dobbeltspor) ligger flere underliggende og mer spesifikke behov, blant annet:

- Behov for økt frekvens (15 min.) for lokaltogtrafikken Arna-Bergen
- Behov for bedre avvikling med mindre forsinkelser/konflikter i ruteopplegg, som kan gi redusert reisetid og økt frekvens for lokal- og regiontogtrafikken på Vossebanen og Bergensbanen.
- Behov for kryssingsmuligheter og bedre avvikling for en sterkt økende godstrafikk på Bergensbanen

Strekningen Bergen-Arna er en flaskehals på Bergensbanen i forhold til avvikling, og kapasitet for person- og godstrafikken. Den lange strekningen med bare ett spor og stor lokaltogtrafikk, gjør at Bergen - Arna er en av fem overbelastede strekninger på jernbanenettet i Norge, og blant de høyest belastede enkeltsporede jernbanestrekninger i Europa (Network statement<sup>12</sup>). Erklært overbelastet infrastruktur skal gjennomgå en prosedyre med kapasitetsanalyse og deretter utarbeidelse av kapasitetsforbedringsplan innen seks måneder. Strekningen har en teoretisk beregnet kapasitet på 100 tog i døgnet. Kapasitetsproblemer oppstår ved 80% av teoretisk kapasitet, dvs ved rundt 80 tog i døgnet. Faktisk belastning er i dag mellom 120 og 128 tog i døgnet. Økt lokaltogfrekvens og trafikk på strekningen forutsetter dobbeltspor inn mot Bergen. Behovet forsterkes av en stor og sterkt økende godstransport på Bergensbanen. Veksten de siste årene har vært rundt 20 prosent årlig, og godstransporten utgjør nå ca 115.000 TEU (2006).

Økt kapasitet med dobbeltspor vil også kunne dekke noen andre behov (sideeffekter) som ikke er direkte prosjektutløsende. Under "øvrige behov" tas derfor med behov for mer effektivt og systematisk vedlikehold på strekningen, og behov for bedre sikkerhet (rømningsmuligheter).

### **PB2: Behov for innkorting og effektivisering av stamveg (veg)**

Innkorting og effektivisering av stamvegnettet (E16) er det grunnleggende prosjektutløsende behovet for prosjektidéen Arnatunnelen. Dette behovet gjelder både nasjonal, regional og lokal transport:

- Behov for innkorting for de lange øst-vest-transportene (person- og godstrafikk)
- Behov for redusert reisetid mellom Bergen sentrum og kommunene øst for Bergen
- Behov for innkorting og redusert reisetid for lokaltrafikken internt mellom Arna og sentrum/Bergen vest/Sotra/Askøy.

Stamvegen går i dag via Åsane, noe som utgjør en "omveg" med ekstra kjøretid og kostnader for trafikantene. Kjøreavstanden er i dag ca. 24 km med kjøretid på ca. 23 minutter. Innkortingspotensialet med Arnatunnel er hhv. ca.16 km og 15 minutter.

Innkorting av stamvegen E16 vil også kunne dekke noen andre behov (sideeffekter) som ikke er direkte prosjektutløsende. Under "øvrige behov" tas derfor med behov for økt trafikksikkerhet langs dagens E16 (Vågsbotn-Indre Arna), og behov for mindre sårbarhet i hovedvegssystemet (spesielt ved stenging av Fløyfjellstunnelen).



<sup>12</sup> Referanse Network Statement, Jernbaneverket



## 4.5 Øvrige behov som berøres av endringer i transportsystemet

I tillegg til prosjektutløsende behov vil også øvrige behov kunne utløses og dekkes som følge av sideeffekter av tiltak i korridoren Arna-Bergen. I tillegg til å dekke gitte forhåndsidentifiserte behov, vil gjennomføringen av et prosjekt skape egne behov. Også disse vil være forankret i overordnede samfunnsbehov. Det er viktig at også slike øvrige behov kartlegges i forkant av konseptvalg og videre planlegging slik at man sikrer at de er kjent og kan planlegge dekning av disse allerede fra tidligfasen. Behovene blir aktualisert og eventuelt dekket hvis tiltak gjennomføres, og det skal tilstrebes å maksimere positive sideeffekter og minimere negative sideeffekter. Utfra blant annet tilfang fra gjennomført verksted er følgende øvrige behov kartlagt.

Øvrige behov som gjelder Arna-Bergen, og som er forankret i samfunnsbehov:

- ØB1:** Redusert trafikkpress, støy og ulemper i andre bydeler; Asane og Bergen sør
- ØB2:** Redusert trafikkpress for Nygårdstangen og Bergen sentrum
- ØB3:** Mindre sårbart hovedvegssystem i Bergen
- ØB4:** Økt trafiksikkerhet på strekningen E16 Vågsbotn-Indre Arna
- ØB5:** Bedre sikkerhet og redningsforhold i Ulrikstunnelen
- ØB6:** Enklere og bedre vedlikehold i Ulrikstunnelen
- ØB7:** Bevare lokal identitet i Arna
- ØB8:** Fellesskapsfølelse og tilgjengelighet i kommunen/regionen
- ØB9:** Bedre trivsel og helse
- ØB10:** Bedre tilgang til natur og rekreasjonsområder i øst
- ØB11:** Legge til rette for reiseliv og sikre Bergen og FjordNorge som turistprodukt
- ØB12:** Bevare kulturminner, verneområder og jordbruksland
- ØB13:** Frigi arealer til byutvikling
- ØB14:** Effektiv organisering av beredskapsetatene som sikrer god dekning i alle områder



# 5 MÅL

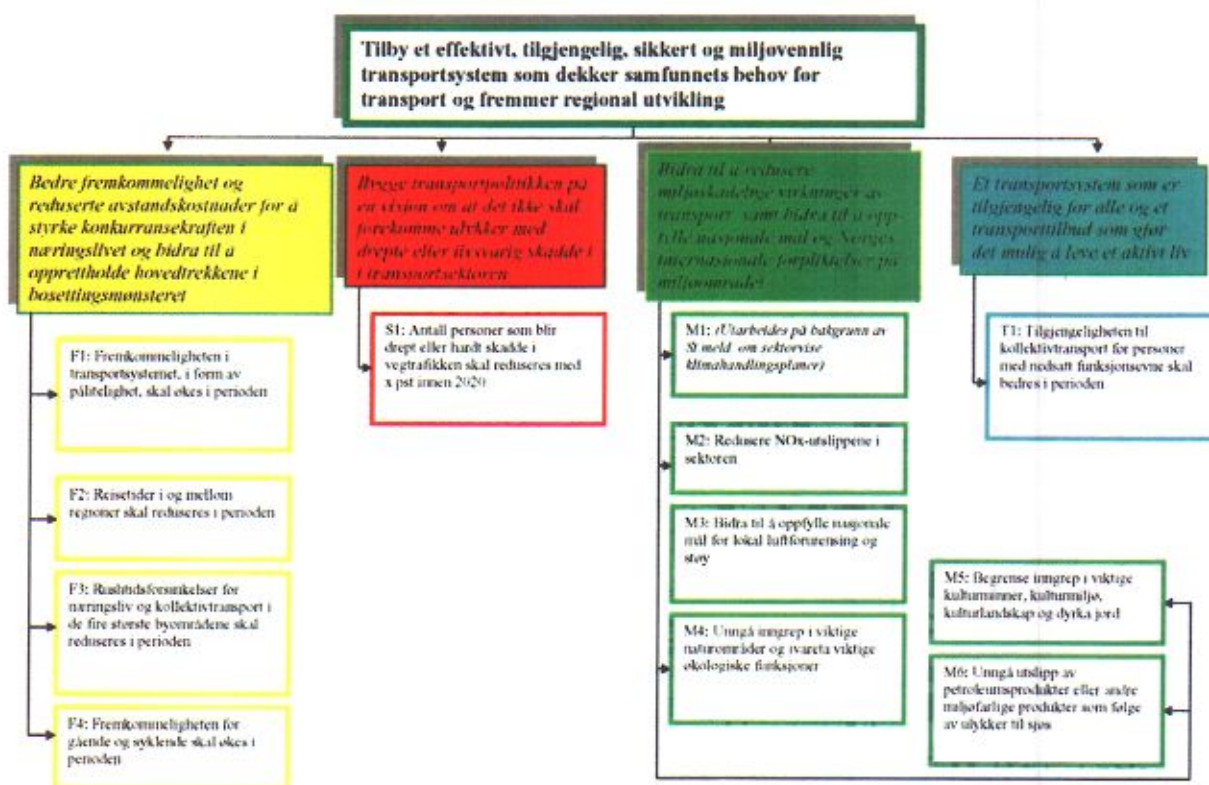
## 5.1 Grunnlag og føringer for mål i KVV Arna-Bergen

Samferdselsdepartementet og Fiskeri- og kystdepartementet har gitt retningslinjer for målstruktur i etatens arbeid med Nasjonal transportplan 2010-2019<sup>1</sup>. Også målene i KVV for Arna-Bergen bør ta utgangspunkt i disse retningslinjene, men må selvsagt tilpasses den aktuelle situasjonen. I dette kapitlet gjennomgås derfor det viktigste grunnlaget for senere målformuleringer om transporttilbudet mellom Arna og Bergen. I tillegg til de nevnte retningslinjene gjelder det: øvrige nasjonale mål, regionale og lokale mål fra fylkes- og kommuneplaner, mål fra Transportanalysen for Bergensområdet, mål fra gjennomførte konsekvensutredninger for dobbeltspor Ulrikstunnelen og Arnatunnelen, og mål formulert av deltakerne i verksted.

### Retningslinjer for transportetatens arbeid med NTP 2010-2019

Samferdselsdepartementet har gitt etatens retningslinjer for målstruktur i arbeidet med Nasjonal transportplan 2010-2019. Disse er mer utfyllende beskrevet i vedlegg 2, der også indikatorer er vist

Overordnet mål i retningslinjene er "Å tilby et effektivt, tilgjengelig, sikkert og miljøvennlig transportsystem som dekker samfunnets behov for transport og fremmer regional utvikling". Hovedmål og etappemål er knyttet til fire områder som er fundamentale i transportpolitikken; framkommelighet og reduserte avstandskostnader (F), sikkerhet (S), miljø (M), og tilgjengelighet for alle (T).



Figur 5.1 Målstruktur i sentrale retningslinjer

Målstruktur med overordnet mål, hovedmål og etappemål i retningslinjene til Nasjonal transportplan gitt av departementet.



### **Øvrige nasjonale mål**

Inntil endelig framlegg og vedtak av stortingsmelding for ny Nasjonal transportplan 2010-2019, vil det gjeldende politiske grunnlaget for transportpolitikken på nasjonalt nivå i hovedsak også være gitt i Stortingsmelding nr 24 (2003-2004) om Nasjonal transportplan og Stortingets behandling av denne (Inst. S. nr. 240 (2003-2004)), samt regjeringserklæringen fra Soria Moria. Hovedmålene i transportpolitikken er knyttet til økt trafikksikkerhet, mer miljøvennlig transport, regional utvikling og et effektivt og tilgjengelig transportsystem for næringsliv og befolkning i hele landet.

Hovedmål i Nasjonal transportplan 2006-2015 er å utvikle et mer effektivt transportsystem ved blant annet å:

- Bidra til å nå overordnede velferds mål og sikre bosetting og utvikling av et livskraftig næringsliv i alle deler landet, innenfor rammen av regjeringens mål om høy trafikksikkerhet og hensyn til miljø.
- Knytte nettverkene for de ulike transportmidlene sammen, og innrette virkemiddelbruk og statlig innsats på en slik måte at virkningene i transportkorridorene, de største byområdene og regionene blir mest mulig effektive.
- Fremme utvikling av vekstkraftige regioner gjennom bedret framkommelighet og redusert reisetid, slik at regioner og landsdeler knyttes bedre sammen.
- Medvirke til at mer av godstransportene overføres fra veg til sjø og bane.
- Medvirke til at flere velger kollektivtransport framfor fortsatt økt bilbruk i storbyområdene av hensyn til helse, miljø og arealbruk.
- Tilby et bedre og sikrere stamvegnett over hele landet, og øke kapasiteten og kvaliteten på jernbanenettet betydelig der jernbanen har sine største fortrinn.

### **Mål om samordnet areal- og transportplanlegging**

I NTP 2006-2015 (St.meld nr 24 (2003-04)) er storbyområdene viet spesiell oppmerksomhet hvor det fra Samferdselsdepartementets side er varslet om en særlig statlig politikk rettet mot å bedre transportforholdene i byområdene med vekt på samordnet areal- og transportplanlegging.

Det er nær sammenheng mellom arealbruk og transport. Byspredning og ny arealbruk skaper trafikk, og bedre transporttilbud fører til endret arealbruk og byspredning. Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging er utformet nettopp med sikte på at disse sammenhengene behandles slik at man legger opp til dempet behov for transport og bedre vilkår for effektiv kollektivtransport.

### **Transportanalyse for Bergensområdet 2010-2030**

Det foreligger både nasjonale, regionale og lokale mål formulert for transportplanleggingen i Bergensområdet. Disse er formulert i transportanalysen for Bergensområdet (jan. 2007), og hovedtrekkene i disse målene kan sammenfattes og oppsummeres slik:

- Sikre Bergensområdets attraktivitet som bosted og område for ekspansiv næringsutvikling og nyskaping, og bidra til at Bergen fyller sin rolle som hovedstad for Vestlandet.
- Sikre en økende befolknings krav til mobilitet, tilgjengelighet og sikker transport
- Sikre en effektiv trafikkavvikling for næringstransport
- Redusere trafikkskapte miljøproblemer og fremme et bærekraftig transportsystem



### Fylkesplan for Hordaland 2005-2008

Fylkesplanens visjon for miljø, areal- og transportpolitikk er:

- Hordaland skal utvikla levedyktige regionar og attraktive lokalsamfunn, med eit nett av vekstkraftige sentra og Bergen som landsdelsenter. Areal- og naturressursane skal nyttast på ein berekraftig og langsiktig måte. Eit heilskapleg og samanhengande transportsystem skal byggjast ut med tilfredsstillande standard. Universell utforming skal leggjast til grunn.



Under temaet areal og miljø, har fylkesplanen følgende mål spesielt for Bergensområdet:

- Lokalisering av bustader, næringsverksemd og tenesteyting skal skje med omsyn til effektiv arealutnytting og energibruk og lågast mogleg transportbehov, særleg i Bergensregionen.

Følgende transportpolitiske mål er satt for Bergensområdet:

- Transportkapasiteten i Bergensområdet skal utviklast for å sikra framkomst for kollektiv-, nærings- og personbiltransporten. Kollektivtransporten skal ta veksten i persontrafikken
- Bergen skal utviklast som internasjonalt og nasjonalt transportknutepunkt mellom veg, jernbane, sjø- og lufttransport
- Større del av godstransporten skal skje med båt og jernbane
- Regionsentra skal utviklast som knutepunkt for person- og godstransport
- Alle anlegg skal ha universell utforming"

Fylkesplanen gir også en rekke arealpolitiske retningslinjer for Bergensområdet med sikte på å dempe transportbehovet og legge forholdene til rette for kollektivtransport.

### Bergensprogrammet

Bergensprogrammet for transport, byutvikling og miljø ble vedtatt i Bergen kommune i 1999, og behandlet i Stortinget ved behandling av St.prp. nr. 76 (2001-2002) "Delvis bompengefinansiering av Bergensprogrammet for transport, byutvikling og miljø". Programmet ble siste gang behandlet i Stortinget ved behandlingen av St.prp. nr. 75 (2004-2005): "Om revidert bompengoordning for Bergensprogrammet". Bergensprogrammet er utformet i fellesskap mellom Bergen kommune, Hordaland fylkeskommune og Statens vegvesen.

Areal- og transportpolitiske mål for Bergensprogrammet er:

- Trafikkveksten skal dempes
- Byutviklingen skal gi mindre transportbehov
- Større del av trafikkveksten skal over på kollektivtrafikken
- De investeringer som er gjort i infrastruktur skal utnyttes bedre
- Miljøbelastningen fra trafikk skal reduseres
- Sentrum skal skjermes for uønsket trafikkpress
- Det skal etableres et sammenhengende gang- og sykkelvegnett
- Det skal skje færre trafikkulykker
- Det skal etableres et tilstrekkelig finansieringsgrunnlag for tiltak

### Høringsutkast til kommuneplan for Bergen

I gjeldende arealdel til kommuneplan for Bergen, er Bergensprogrammet innarbeidet i planen. Bergen kommune har utarbeidet forslag til ny arealdel for perioden 2005-2016 med perspektiver fram til 2024. I planforslaget er følgende overordnede mål satt for byutviklingen:

- Bergen skal være en by der miljøpolitiske hensyn er et overordnet prinsipp i all virksomhet og planlegging. Det skal legges vekt på helsefremmende byutvikling ved å tilrettelegge for fysisk aktivitet for byens innbyggere.
- Bergensområdet skal være en attraktiv region for næringslivet, med god tilgang på egnede arealer for næringsvirksomhet, hensiktsmessig lokalisert i forhold til bosetting og transportbehov.



- Bergen skal ha et miljøvennlig, trafikksikkert og effektivt transportsystem med atskilt infrastruktur for kollektivtransport og vegtransport. Klimahensyn skal stå sentralt i arbeidet med utvikling av transportsystemet i Bergen.
- Universell utforming (tilgjengelighet for alle) skal være et prinsipp ved utforming av bygninger, utendørs anlegg og transportløsninger. For alle innbyggerne i byen skal omgivelsene utformes slik at alle skal kunne fungere mest mulig på en likestilt måte.

#### KU for vegtunnel: Arnatunnelen

Det viktigste målet for Arnatunnelen er å oppnå en vesentlig innkorting av veglengde: "Hovedmålsettingen med Arnatunnelen er å oppnå besparelser i kjøretid og kjørekostnader for alle vegfarende. Dette vil gi nytte for den enkelte, for næringslivet og for landsdelen. I tillegg er det ønsket om å redusere belastningen som biltrafikken påfører samfunnet."

#### KU for dobbeltspor: Ulrikstunnel

Mål for etablering av dobbeltspor er:

- Styrke lokaltrafikken mellom Arna og Bergen ved å tilby økt frekvens.
- Bedre tilbud for Vossebanen for å møte økt trafikketterspørsel, bl.a. fra turisttrafikken.
- Økt kapasitet for regiontogene ved å tilby flere tog uten at det kommer i konflikt med lokaltrafikkens behov.
- Økt kapasitet for godstransport og møte økt etterspørsel fra flere operatører på godsmarkedet
- Forbedre mulighetene for rasjonelt vedlikehold og drift da dagens tunnel med enkeltspor begrenser mulighetene for rasjonelt vedlikehold.

#### Mål formulert på arbeidsverkstedet

På arbeidsverkstedet ble samfunns mål, effektmål og resultatmål (indikatorer) diskutert og formulert gruppevis og i plenum. Fullstendig oversikt over tilfang fra arbeidsverkstedet er vist i eget referat. Ved bearbeiding ble målet om en velfungerende funksjonell og miljøvennlig byregion definert som det overordnede målet. Målene ble videre gruppert i tre hovedområder; mål om regional utvikling, mål for miljø, helse og trivsel og mål for samfunnssikkerhet. I det videre arbeidet med mål for KVU Arna-Bergen, er tilfanget fra arbeidsverkstedet sett i sammenheng med retningslinjer for Nasjonal transportplan 2010-2019, og nasjonale, regionale og lokale mål.



Figur 5.2 Målstruktur fra verksted  
Illustrasjon, se referatrapport [16] for oppsummering av mål.



## 5.2 Visjon

### *"En velfungerende, funksjonell og miljøvennlig byregion"*

Fra verkstedet hentes det en kan si er en overordnet visjon for Bergensområdet, og som tiltak og transportutvikling i korridoren Arna-Bergen skal bidra til å oppfylle. Dette er en visjon med lokalt og regionalt fokus som også dekker mye av innholdet i det overordnede målet i NTP-retningslinjene fra departementet; "Å tilby et effektivt, tilgjengelig, sikkert og miljøvennlig transportsystem som dekker samfunnets behov for transport og fremmer regional utvikling".

## 5.3 Samfunns mål

Samfunns mål for Arna-Bergen vil være de viktigste overordnede målene som også kan knyttes til utløsning av prosjektidéene. Kartlagte behov, og en rekke ulike vedtatte og uttalte mål som vist i kapittel 5.1, danner basis for å sette opp relevante samfunns mål for transporttilbud og konseptvalg i korridoren Arna-Bergen.

Jernbaneverket og Statens vegvesen Region vest legger følgende to samfunns mål til grunn for konseptvalg i KVU Arna-Bergen. Disse er kort kommentert i forhold til behovene som er kartlagt i behovsanalysen.

**A: Knytte områder øst for Bergen tettere til byen og styrke framkommelighet til sentrale deler av Bergen**

Dette samfunns målet dekker viktige behov for bedret framkommelighet og reduserte avstandskostnader for lokale og regionale transport, næringsliv og næringsutvikling, sikre bosettingsmønster, økt regional integrasjon, og sentrumsutvikling.

**B: Mer effektive lange øst-vest-transporter for personer og gods til/fra Bergen**

Dette samfunns målet dekker viktige behov som gjelder transportkorridor 5 i det nasjonale transportnett, med redusert reise- og framføringstid for lange person- og gods-transporter på veg og bane mellom Bergensområdet og Østlandet. Målet dekker videre forhold og behov som gjelder transportkostnader og konkurranseevne for næringsliv, utvikling av norsk reiseliv, og konkurranseforhold mellom transportformer i korridor 5.

## 5.4 Effektmål og indikatorer

Effektmål i KVU-sammenheng kan beskrives som beslutningstakernes intensjoner og ambisjoner med å gjennomføre tiltak mellom Arna og Bergen. Disse skal vise hva som ønskes oppnådd av planlagte virkninger for brukerne. I praksis vil disse målene bygge på samfunns målene, og kan grupperes under disse. Det er viktig at effektmålene sikrer mulig resultatoppfølging ved å fastsette målbare indikatorer. Jernbaneverket og Statens vegvesen Region vest legger følgende effektmål og indikatorer til grunn for konseptvalg i KVU Arna-Bergen:



Effekt mål		Indikatorer
<b>A. Knytte områder øst for Bergen tettere til byen og styrke framkommelighet til sentrale deler av Bergen</b>		
<b>A1</b>	Kortere reisetid og bedre tilgjengelighet mellom Arna/nabokommunene i øst og Bergen sentrum som grunnlag for næringsutvikling og et integrert arbeids-, bolig- og servicemarked.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Større omland med 1 times reisetid til Bergen sentrum</li> <li>• Redusert reisetid Arna-Bergen</li> <li>• Økt næringsetablering og lønnsomhet</li> </ul>
<b>A2</b>	Bedre framkommelighet og pålitelighet for persontransport i korridoren Arna-Bergen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Økt punktlighet og regularitet for lokaltogtrafikken</li> <li>• Mindre forsinkelse for biltrafikken i rushtiden</li> <li>• Økt hastighet for kollektivtransport på veg i rushtiden</li> </ul>
<b>A3</b>	Bedre framkommelighet og pålitelighet for lokal gods- og varetransport i korridoren Arna-Bergen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mindre forsinkelse for lastebiltrafikken i rushtiden</li> <li>• Reduserte samlede transportkostnader for næringstransporter</li> </ul>
<b>B. Mer effektive lange øst-vest-transporter for personer og gods til/fra Bergen</b>		
<b>B1</b>	Redusert reisetid for lange persontransporter mellom Bergen og Øst-Norge	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Reduserte reisetider på stamveg-rutene i korridor 5 til/fra Bergen</li> <li>• Redusert reisetid, og økt punktlighet og regularitet for regiontog på Bergensbanen</li> </ul>
<b>B2</b>	Bedre framkommelighet og pålitelighet for lange godstransporter mellom Bergen og Øst-Norge	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Økt punktlighet og regularitet for gods- tog på Bergensbanen</li> <li>• Redusert kjøretid og forsinkelser for langdistanse lastebiltransport på stamvegnettet</li> </ul>

## 5.5 Sideeffekter og øvrige mål

Ut fra behovsanalysen i kapittel 4 kan det også settes opp øvrige mål som må gjelde for utvikling og evaluering av transportkonsepter mellom Arna og Bergen. Dette er mål som i større grad er knyttet til sideeffekter av tiltak, og som er viktige i vurderingen av konsepter i Konseptanalysen. Etatene legger disse øvrige målene til grunn

<b>C. Transportutvikling som reduserer klimagassutslipp og fremmer lokal helse og trivsel</b>		
Effekt mål		Indikatorer
<b>C1</b>	Bedre og mer attraktivt kollektivsystem lokalt og regionalt øst for Bergen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Økning i kollektivandel og antall kollektivreiser Arna-Bergen</li> <li>• Bedre lokaltogtilbud og frekvens</li> <li>• Bedre busstilbud, frekvens og flatedekning</li> </ul>
<b>C2</b>	Reduserte klimagassutslipp som følge av transport	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mindre utslipp av klimagasser målt i CO<sub>2</sub>-ekvivalenter</li> <li>• Mer overføring av lange gods-transporter fra veg til bane/sjø</li> <li>• Mer overføring av lange personreiser fra fly til bane eller veg</li> </ul>



C3	Bedre lokalmiljø med god lokal luftkvalitet og mindre støyplager	<ul style="list-style-type: none"> <li>Færre bosatte i områder utsatt for NO2 over nasjonal grenseverdi</li> <li>Færre bosatte utsatt for svevestøv PM10 over nasjonal grenseverdi</li> <li>Færre støyutsatte over anbefalte grenseverdier</li> </ul>
C4	Redusert transportbehov	<ul style="list-style-type: none"> <li>Reduksjon i totalt antall personkm</li> <li>Reduksjon i totalt antall tonnkm</li> </ul>
<b>D: Øke sikkerhet og beredskap i transportsystemet i Bergensområdet</b>		
Effektmål		Indikatorer
D1	Bedre trafiksikkerhet	<ul style="list-style-type: none"> <li>Samlet færre drepte og hardt skadde i transportsystemet i Bergen</li> <li>Samlet færre lettere skadde</li> </ul>
D2	Økt sikkerhet og beredskap, og redusert sårbarhet i transportsystemet	<ul style="list-style-type: none"> <li>Redusert risiko for storulykker</li> <li>Bedre rømningsmuligheter ved ulykker</li> <li>Redusert utrykningstid for redningsetatene</li> <li>Flere alternative ruter ved kriser/uforutsette hendelser</li> </ul>
<b>E: Bedre tilgjengelighet for alle</b>		
Effektmål		Indikatorer
E1	Universell utforming av transportsystem og knutepunkt/terminaler	<ul style="list-style-type: none"> <li>Høyere andel kollektivruter og – knutepunkt tilgjengelige for alle brukergrupper</li> <li>Flere kollektivknutepunkt der info gis parallelt verbalt og visuelt</li> </ul>

## 5.6 Målkonflikter

Oppsatte mål vil ikke alltid trekke i samme retning, og kan av og til være direkte motstridende. I utgangspunktet er det ingen klare *absolutte* målkonflikter i de oppsatte samfunns- og effektmålene for Arna-Bergen. Konflikter i forhold til mulig *måloppnåelse* vil likevel senere komme fram som en del av evalueringen av konsepter, der teknologi, trasevalg og andre forhold kan gi store sprik i hvordan målene oppfylles. I figuren under er antydning hvilke kombinasjoner av mål som trolig vil kunne gi mest sprikende måloppnåelse for ulike konsepter. Det vil her særlig være miljømålene som vil kunne være i konflikt med de andre.

A1	A2	A3	B1	B2	C1	C2	C3	C4	D1	D2	E1	MÅL
Stor målkonflikt								Stor målkonflikt				A1
	Stor målkonflikt							Stor målkonflikt				A2
		Stor målkonflikt						Stor målkonflikt				A3
			Stor målkonflikt					Stor målkonflikt				B1
				Stor målkonflikt				Stor målkonflikt				B2
					Stor målkonflikt			Stor målkonflikt				C1
						Stor målkonflikt		Stor målkonflikt				C2
							Stor målkonflikt	Stor målkonflikt				C3
								Stor målkonflikt	Stor målkonflikt			C4
									Stor målkonflikt			D1
										Stor målkonflikt		D2
											Stor målkonflikt	E1

Stor målkonflikt	
Noe målkonflikt	
Lite målkonflikt	



## 6 OVERORDNEDE KRAV

### 6.1 Innledning

De overordnede kravene i KVV skal sammenfatte de funksjonelle og tekniske betingelsene som må oppfylles og iverksettes ved gjennomføringen av prosjekt(ene). Krav-delen av dokumentet skal, sammen med de øvrige delene gi et grunnlag for å kunne prioritere mellom ulike konsept. De funksjonelle kravene brukes ved siling av konsepter i kapittel 7, og er i første rekke knyttet til prosjektutløsende behov og definerte samfunns mål vist i kapittel 4 og 5. Dette er helt grunnleggende krav som konseptene må kunne svare på. Disse er supplert med noen spesifikke funksjonelle krav for jernbane og veg, og en oversikt over tekniske krav som vil gjelde for aktuelle veg- og jernbanetiltak i korridoren.

### 6.2 Overordnede funksjonelle krav

Med utgangspunkt i prosjektutløsende behov og definerte samfunns mål er det mulig å sette opp overordnede funksjonelle krav for konsepter mellom Arna og Bergen. Dette vil ikke være krav i betydningen *absolutte* krav, men grunnleggende betingelser som det enkelte konsept i størst mulig grad må oppfylle for at det kan være aktuelt å arbeide videre med. Konsepter som *ikke*, eller *i liten grad* oppfyller disse kravene, vil falle ut ved siling av konsept (kapittel7) og ikke vurderes nærmere i den mer omfattende Konseptanalysen i kapittel 8.

Konsept for Arna-Bergen må føre til:

- 1: Reisetidsgevinst**  
Gjelder person- og godstransport, og er et sentralt krav i forhold til samfunns målene definert i kapittel 5.3.
- 2: Økt kapasitet for jernbanen**  
Gjelder person- og godstransport, og er sentralt i forhold til prosjektutløsende behov, definerte samfunns mål, og flere andre mål

### 6.3 Øvrige funksjonelle krav

Også en del andre funksjonelle krav vil være gjeldende, mer spesifikt knyttet til tiltak for jernbane og veg. Dette er betingelser, sammenhenger og grenseverdier som f.eks gjelder kapasitet, nødvendige minimumskrav og -verdier for tiltak osv.

#### Jernbane – krav til kapasitet

Kapasitetsoverskridelser på Jernbanen er underlagt krav til snarlig utbedring. Erklært overbelastet infrastruktur skal gjennomgå en prosedyre med kapasitetsanalyse og deretter utarbeidelse av kapasitetsforbedringsplan innen seks måneder. Kapasiteten er i dag vesentlig overskredet. Trafikken i Ulrikstunnelen (enkeltsporet) per juni 2007 er:

Type	Antall tog pr. døgn - totalt begge retninger
Lokal tog Arna-Bergen	72
Nærtrafikk Bergen-Voss-Myrdal	19
Regiontog Oslo-Bergen	10
Godstog	14
<b>Sum</b>	<b>115</b>



Teoretisk kapasitet enkeltsporet strekning: 100 tog/døgn  
 Praktisk kapasitet enkeltsporet strekning: 80 tog/døgn

Endret frekvens for lokaltogproduksjon Arna-Bergen vil gi følgende totalsum for tog per døgn:

Frekvens	Antall lokaltog (ca.)	Antall tog totalt (ca.)
Halvtimes frekvens (som i dag)	72	115
20 min. frekvens*	108	151
15 min. frekvens*	144	187

\* Her vist med jevn fordeling (ikke bare økt rushtidsfrekvens), og ingen endring i øvrig togproduksjon.

### Jernbane – krav i forhold til mulig frekvens

Følgende krav vil gjelde for å kunne oppnå ulike frekvenser på togtilbud mellom Bergen og Arna:

Frekvens	Minimumskrav
Halvtimes frekvens (som i dag)	Dagens spor
20 min. frekvens	Dobbeltspor Bergen-Fløen (0-alt) og forlenget x-spor i Arna til totalt ca.1200m, dvs. bygging av ca 800m ny tunnel.
≤15 min. frekvens	Ny Ulrikstunnel (dobbeltspor)

### Veg – krav i forhold til kapasitet, firefelt, og tunnelklasse

Vegkonsepter mellom Arna og Bergen vil i stor grad måtte innebære kostnadsdrivende tunnelløsninger (gjelder særlig konsepter med Amatunnel eller ny veg via Nesttun). Med trafikkmengder over ÅDT(20) på 15.000 som her er tilfelle, utløser dette krav om tunnelklasse F med to løp (T9,5), ref. Hb021. Stigningskrav for tunnel vil ikke være problem mellom Arna og Bergen.

For dagstrekninger vil krav om fire felt og vegbredde 19 eller 22 meter følge av ny Hb 017 (2007).

Tabell C.1. Dimensjoneringsklasser

ÅDT	0 - 1 500		1 500 - 4 000			4 000 - 8 000		8 000 - 12 000			12 000 - 20 000		> 20 000					
Fartsgrense [km/t]	50	60	80	90	50	60	80	90	60	80	60	90	60	80	100	60	80	100
Stamveger	51	52	53		51	52	53		51	54	51	55	56	57	58	56	57	59
- Vegbredde [m]	7,5	8,5	8,5		7,5	8,5	8,5	8,5	10	8,5	12,5	16	19	19	16	19	22	

### Veg – krav i forhold til evt. bompengefinansiering

Dersom bompengefinansiering kan bli aktuelt for noen konsepter, vil ny forskrift (forslag) som bygger på EU-direktiv og føringer i NTP 2006-2015 være aktuell. Viktige prinsipper er her:

- alle som betaler skal ha nytte av prosjektet, og alle som har nytte av prosjektet skal betale
- bompengandelen av totalkostnad skal være minimum 50 prosent
- etterskuddsbetaling skal være hovedregelen (ingen betaling før anlegget er åpnet)

Andre forutsetninger kan gjøres gjeldende dersom konsepter evt. vil inngå i en bompengepakke.



## 6.4 Tekniske krav - jernbane

### De viktigste tekniske kravene

Følgende tekniske krav for jernbane er viktigst i forhold til konseptvalg:

- Dobbeltspor Arna-Bergen (byggetrinn 3) gir nødvendig tunnellengde på ca 7600 meter. Et byggetrinn 2 med kun krysningsspor i Arna gir en nødvendig lengde på ca. 1200 meter, herav ca. 800 meter i tunnel.

### Øvrige krav

Det vises til vedlegg 3 for øvrige tekniske krav for jernbane

## 6.5 Tekniske krav - veg

### De viktigste tekniske kravene

Det vises til ny håndbok 017 (2007) og håndbok 021 Vegtunneler (des 2006) som gir krav til utforming av vegene (linjeføring, vegbredder, antall felt osv.).

- Ved bygging av ny veg vil gjeldende trafikkmengder mellom Arna og Bergen tilsi krav om fire felt og høyeste tunnelklasse F (2 x T9,5)
- I en eventuell utbedringsstrategi for veglenker mellom Arna og Bergen, kan tofeltsløsning være mulig. Korte tunneler (<2,5 km) med trafikk lavere enn  $\text{ÅDT}_{20}=12.000$  kan bygges med ett løp (klasse D).

### Øvrige krav

Det vises til vedlegg 3 for øvrige tekniske krav for veg

## 6.6 Andre krav som kan gjøres gjeldende

### Miljøkrav og estetiske krav

Veg- og jernbanebygging er underlagt mange ulike lover og forskrifter. Dette er hensyn som i stor grad er innarbeidet i etatenes normale arbeids- og planleggingsrutiner. Utover miljøbehov kartlagt i behovsanalysen, og miljømål vist i kap.5, vil det for Arna-Bergen ikke være spesielle andre miljømessige eller estetiske krav som vil være avgjørende for mulige konsept.

### Krav fra andre myndigheter

Utover sikkerhetskrav som fanges opp av etatenes håndbøker og planleggingsverktøy, kjenner en ikke til spesielle krav fra andre myndigheter som vil gjøres gjeldende for konsept mellom Arna og Bergen.



## 7 ALTERNATIVE KONSEPTER

---

### 7.1 Innledning

#### Konsept-delen består av to faser:

- Presentasjon og siling av alternative konsepter (kapittel 7)
- Konseptanalyse for utvalgte konsepter (kapittel 8)

Kapittel 7 og 8 er den avsluttende delen av KVVU, der en med bakgrunn i behov, mål og krav skal redegjøre for mulige og ulike hovedkonsepter for å dekke behovene mellom Arna og Bergen. Arbeidet skal munne ut i en anbefaling av hvilket eller hvilke konsepter det bør arbeides videre med i oppfølgende planlegging etter Plan- og bygningsloven (PBL).

#### Konseptbegrepet

*Konsept* er i retningslinjene<sup>13</sup> definert som *en grunnleggende idé, en overordnet løsning for å ivareta et sett av behov og problemstillinger som er definert i form av prosjektets formål og øvrige mål*. Konseptbegrepet brukes der det er et antatt transportbehov som kan løses i flere korridorer eller med ulike teknologier, eller der prosjektet er del av en langsiktig utviklings-/transportstrategi. Hovedpoenget er at det skal tas beslutning i en tidlig fase, før det defineres et prosjekt.

#### Idéer og tilfang fra verksted

Ett av formålene med gjennomføring av verksted var å utvikle alternative idéer for hvordan transportbehovene mellom Arna og Bergen kan løses. På verkstedet ble følgende opplegg gjennomført for å få fram ulike konsepter:

- Konseptutvikling, steg 1 - hvordan innfri behov/mål ved å redusere behovet for transport?
- Konseptutvikling, steg 2 - hvordan innfri behov/mål ved effektivisering dagens infrastruktur?
- Konseptutvikling, steg 3 - hvordan innfri behov/mål ved små/få ombyggingstiltak
- Konseptutvikling, steg 4 - hvordan innfri behov/mål ved større infrastrukturiltak?

Gjennom den stegvise tilnærmingen på verkstedet ble det identifisert en rekke ulike idéer. Dette materialet er dokumentert i en egen referatrapport, og har vært et tilfang for etatene i arbeidet med konseptutvikling presentert i dette kapitlet.

### 7.2 Etatenes forutsetninger for konseptutvikling og konseptanalysen

#### Kompleksitet i oppgaven

Etatene vil innledningsvis peke på at erfaringer for KS1/KVVU så langt, gjelder vurdering av *en* prosjektidé *utenfor* byområder, typisk kryssing av en fjord, eller transport *mellom* to tettbygde områder/steder. Det vises her til innledningen i kapittel 1.1.2 for drøfting av spesielle forhold for KVVU Arna-Bergen:

- Det er *to* prosjektidéer som vurderes sammen, der ønsket om en felles KVVU bygger på en antagelse om at de to prosjektidéene kan sees som ulike løsninger (konsept) på samme/felles transportbehov i korridoren øst for Bergen.

---

<sup>13</sup> KS1- Ekstern kvalitetssikring i samferdselssektoren, Statens vegvesen og Jernbaneverket (november 2006)



- KVV Arna-Bergen gjelder et *byområde* der "alt henger sammen med alt", der andre prosjekter, arealpolitikk og en rekke ukjente faktorer, variabler og rekkefølge vil påvirke hvilke sideeffekter som oppstår og hva som *samlet sett* er det beste for *hele* byområdet<sup>14</sup>.

På den ene siden er det fristende og ønskelig å avgrense og forenkle verden, i dette tilfellet å fokusere på behov og effekter for øst-vest transporten mellom Arna og Bergen sentrum. Forenkling er jo også noe som ligger innebygd i konsept-begrepet. En skal på et visst kunnskapsnivå ta stilling til hvilket eller hvilke hovedgrep det bør arbeides videre etter og hvilke som kan/bør forkastes.

På den andre siden står en her i fare for å anbefale eller forkaste hovedgrep som kanskje kan være dårlige eller gode dersom andre prosjektidéer i byområdet realiseres. Konsepter vil i denne sammenhengen ikke bare være valg mellom "enten eller", men også en rekke mulige *kombinasjoner* av ambisjonsnivå, teknologi, traséer, arealspørsmål (lokalisering av godsterminal), organisering (kollektivtransport) og utbyggingsrekkefølge. Noen av disse variablene trenger ikke inkluderes i konsepter, men kan isoleres og kommenteres som forutsetninger for anbefalinger og videre planarbeid. Det er likevel slik at det som tilsynelatende er varianter av samme hovedgrep kan være fundamentalt forskjellige og gi helt ulike effekter og konklusjoner dersom en endrer eller flytter på en av faktorene.

I den videre konseptutviklingen i kapittel 7 vil en forenkle primærkonseptene mest mulig innenfor det en finner forsvarlig for siling og videre konseptanalyse. Synliggjøring og diskusjon om mulige kombinasjoner av primærkonsepter vil bli gjort i kapittel 8. Ulike varianter (alternativ) innenfor et konsept vil normalt behandles i den ordinære planprosessen (KU) etter Plan- og bygningsloven.

#### **Om samfunnsøkonomiske beregninger i konseptanalysen (kapittel 8)**

Hensikt, nivå og forventninger med å innføre KS1, og diskusjon om blant annet samfunnsøkonomiske analyser, er behandlet i kapittel 3 i felles retningslinjer for KVV-arbeidet (versjon3, nov.2006)<sup>15</sup>. Tendensen i noen pilotprosjekter er at det er forsøkt gjennomført detaljerte samfunnsøkonomiske analyser, delvis også med Effekt6, Statens vegvesen sitt verktøy for KU-nivået.

For KVV Arna-Bergen vil dette ikke være mulig, og etter etatenes syn heller ikke forsvarlig å prøve på. En hovedforutsetning for KS1 må være at alle konsepter skal kunne presenteres og vurderes på samme nivå. For KVV Arna-Bergen vil flere av konseptene være idèskisser der utforming, kostnadstall, og tilhørende effekter bare kan skisseres svært grovt. Tall fra gjennomførte konsekvensutredninger for dobbeltspor Ulriken og Arnatunnelen dekker bare en liten del av mulige konsepter, og er heller ikke sammenlignbare. Kompleksiteten i byområdet, med en rekke mulige og ulike varianter og kombinasjoner av hovedgrep, og mulig påvirkning fra/til andre potensielle tiltak i Bergensområdet, gjør at en her må være varsom. Dårlige tall inn gir dårlige tall ut. Dette er noe som også understrekes i etatenes veileder for KS1 og Finansdepartementet sin veileder for samfunnsøkonomiske analyser (SØK-analyser) [17]. Kvalitativ vurdering og sammenligning av konseptene i forhold til identifiserte behov, mål og krav blir derfor sentralt.

<sup>14</sup> Utfra erfaring med KVV for Arna-Bergen, vil etatene anbefale at KS1 i byområder heller bør gjennomføres for alternative overordnede transportstrategier. Slik vil ulike ambisjonsnivå, arealpolitikk og tiltakspakker (sammenheng og rekkefølge mellom enkeltprosjekter) i større grad kunne vurderes samlet.

<sup>15</sup> KS1-Ekstern kvalitetssikring i samferdselssektoren, versjon 3 november 2006. Felles rapport utarbeidet av Jernbaneverket og Statens vegvesen med tolkninger og føringer for hvordan KVV-arbeidet skal gjennomføres.



### **Siling, sammenstilling og evaluering**

Alternative konsepter presenteres i kapittel 7. En vil her peke på fleksibilitet og ulike varianter, men vil i størst mulig grad forenkle til "representative" konsepter. Det er videre nødvendig med en grovsiling av disse. Konseptene en går videre med vil bli evaluert mer grundig mot:

- funksjonelle krav i kapittel 6
- mål
- forenklede samfunnsøkonomiske vurderinger

I tillegg må en søke å svare på de mest sentrale spørsmålene:

- Hva er grenseflatene/ de viktigste valgene mellom konseptene?
- Hvilke varianter og kombinasjoner kan være aktuelle?
- Vil det være spesielle avhengigheter eller rekkefølgehensyn for konseptene som vurderes/anbefales?

## **7.3 Avgrensning av prosjekttype**

### **Aktuelle prosjekttyper for KVV Arna-Bergen**

I tillegg til de to prosjektidéene og planene som foreligger, innebærer KVV å tenke nytt i forhold til aktuelle transportkonsepter mellom Arna og Bergen.

Variablene i ulike konsepter vil i hovedsak være transportteknologi, trasèer, og/eller øvrige virkemidler som enten kan redusere behovet for transport eller føre til en mer effektiv bruk av dagens infrastruktur.

Selv om Jernbaneverket og Statens vegvesen ikke har direkte eller felles virkemidler knyttet til kollektivtilbud, avgiftspolitik, parkeringspolitikk, vegprising eller lignende, vil slike virkemidler inngå i konseptvalgutredningen. Dette er virkemidler som vil ha et større omfang enn selve planområdet.

Aktuelle trasèer avgrenses til "planområdet", se kap.2, figur 2.1. Aktuell transportteknologi for person- og godstransport mellom Arna og Bergen avgrenses til:

- skinnegående transport (jernbane og/eller bybane)
- vegtransport (inkl. busstransport og gang- og sykkeltransport)

Det pågår for tiden utredning av høyhastighetsbaner i Sør-Norge. Om det blir aktuelt å knytte Bergensområdet til en høyhastighetsbane, vil denne i hovedsak dekke andre transportbehov og geografiske områder enn de viktigste behovene som utløser tiltak mellom Arna og Bergen. En høyhastighetsbane vil først og fremst erstatte persontrafikk med fly og bil mellom de største byområdene. Selv om en høyhastighetsbane trolig ikke kan løse alle transportbehovene mellom Arna og Bergen, vil dobbeltspor gjennom Ulriken kunne inngå i en slik løsning, og høyhastighetsbane tas derfor med som et mulig konsept.

Øvrig transportteknologi, som sjøtransport, anses som uaktuelt i KVV for Arna-Bergen.



## 7.4 Konsepter Arna-Bergen – idéer før siling

### Innledning

Ut fra tidligere prosjektidéer, gjennomført verksted, og arbeid i prosjektgruppen, har etatene oppsummert følgende konsepter som mest aktuelle å vurdere i KVVU for Arna-Bergen:

- 0 – alternativet
- Konsept A: Redusert transportbehov og mer effektiv bruk av dagens infrastruktur
- Konsept B: Utbedringsalternativ for veg og bane
- Konsept C: Vegutbygging nord: Arna-Vågsbotn, fire felt ("Ringveg øst", nordre del)
- Konsept D: Vegutbygging sør: Arna-Nestun-Hop, fire felt ("Ringveg øst", søndre del)
- Konsept E: Vegtunnel (Arnatunnelen)
- Konsept F: Jernbanetunnel (dobbeltspor Ulrikentunnelen)
- Konsept G: Bybane mot øst
- Konsept H: Høyhastighetstog

Disse presenteres nærmere på de etterfølgende sidene.

Mulige kombinasjoner av flere primærkonsepter, grenseflater og rekkefølge mellom disse mv., drøftes til slutt i Konseptanalysen kapittel 8.6.



## 0 – alternativet (2015)

Sammenligningsgrunnlaget for de foreslåtte konseptene er dagens trafikksystem med vedtatte infrastrukturtiltak. Vedtatte tiltak er prosjekter som er under utbygging, har godkjent plan og avklart finansiering. Det tas kun med tiltak som mest vil kunne ha betydning for de trafikale forholdene i det definerte influensområdet.

Prosjekt av betydning som til sammen utgjør nullalternativet er:

1. Ringveg Vest, 1. byggetrinn
2. Bybanen til Nesttun
3. Nytt dobbeltspor fra Bergen stasjon til Fløen (byggetrinn1 av dobbeltspor Bergen-Arna)

Vegprosjektene E39 Svegatjørn-Rådal og E39 Eikåstunnelen ligger inne i Statens vegvesen sitt handlingsprogram for perioden 2006-2009, men har foreløpig ikke avklart finansiering og tas derfor ikke med i 0-alternativet. Ingen av disse vil likevel ha avgjørende betydning for konsept mellom Arna og Bergen.



## **Konsept A:**

### **Reduksjon av transportbehov og mer effektiv bruk av dagens transportnett**

Konsept A innebærer tiltak som kan være med på å redusere transportbehov på byområdenivå, og gi økt utnyttelse av kapasiteten på dagens transportnett. Dette tilsvarer kombinasjon av steg 1 og steg 2 i konseptutvikling på verksted (se egen referatrapport). Tiltakspakken omfatter ingen infrastrukturinvesteringer ut over investering i materiell:

#### *Sterk styring av arealpolitikken:*

Gjennomgående fokus på samordnet areal og transportplanlegging i Bergensområdet med bevisst fortettingsstrategi og styrking av dagens senterstruktur med desentraliserte tilbud og arbeidsplasser.

#### *Øke andelen miljøvennlig transport:*

- Øke kollektivtransportens konkurransevne ved hjelp av lavere kollektivtakster, økt frekvens og bedre terminalforhold og komfort og bedre korrespondanse mellom buss og bane
- Samordnet billettering for å øke effektiviteten i dagens kollektivtilbud
- Fokus på sammenhengende gang- og sykkelveger både på innfartsårer og inn mot knutepunkt i senterstrukturen i Bergensområdet, og inn mot holdeplasser og terminaler
- Nytt transportmateriell som gir bedret kapasitet
- Flere kollektivfelt og sambruksfelt for å øke framkommeligheten
- Økt tilbudet av innfartsparkingsplasser i Arna, Trengereid, Takvam og på Nesttun. Øke attraktiviteten på dagens anlegg bl a. ved å løse sikkerhetsutfordringer ved dagens anlegg for innfartsparkering i Arna. Redusert parkeringstilbud i sentrum.
- Sykkellutleie på jernbanestasjonene for å gjøre kollektivreiser mulige/attraktive for reisende med destinasjon noe utenfor bykjernen /Arna sentrum
- Matebusser fra øst til Arna stasjon

#### *Logistikk:*

Nye transportordninger som gir bedre kapasitetsutnyttelse (økt fyllingsgrad) og en mer effektiv transport ved bedre koordinering og samordning av varetransport.

#### *Mobilitetstiltak:*

Mobilitetsstrategier bygger på erkjennelsen av at en ikke kan bygge seg ut av fremkommelighets- og miljøproblemer basert på tradisjonell tilnærmingen med å legge til rette for å betjene etterspørselen. I stedet påvirkes etterspørselen etter alternative transportløsninger. Strategiene defineres som "myke" tiltak som ikke krever omfattende investeringer i infrastruktur. Tiltakene er på bedrifts/virksomhetsnivå, eksempelvis:

- Oppmuntring, tilrettelegging og premiering av miljøvennlig transport/reduert bilbruk med fokus på å øke andelen som går, sykler eller reiser kollektivt
- Tilrettelegging for kameratkjøring og fleksibel arbeidstid

#### *Skatte- og avgiftspolitik:*

Mobilitetstiltak og arealpolitikk suppleres med avgiftspolitik rettet mot privatbiltransport.

- Fjerne fordelsbeskatning av arbeidstakere som får betalt månedskort (buss, bybane, tog) fra arbeidsgiver, og sikre at arbeidsgivere får utgiftsført slik støtte.
- Skattelegging av gratis parkering på arbeidsplass
- Gratis parkering i Arna og på Nesttun, høy parkeringsavgift i Bergen
- Vegprising/ Rushtidsavgift
- CO2- kvoteavgift



## Konsept B: Utbedringspakke ("små infrastrukturtiltak")

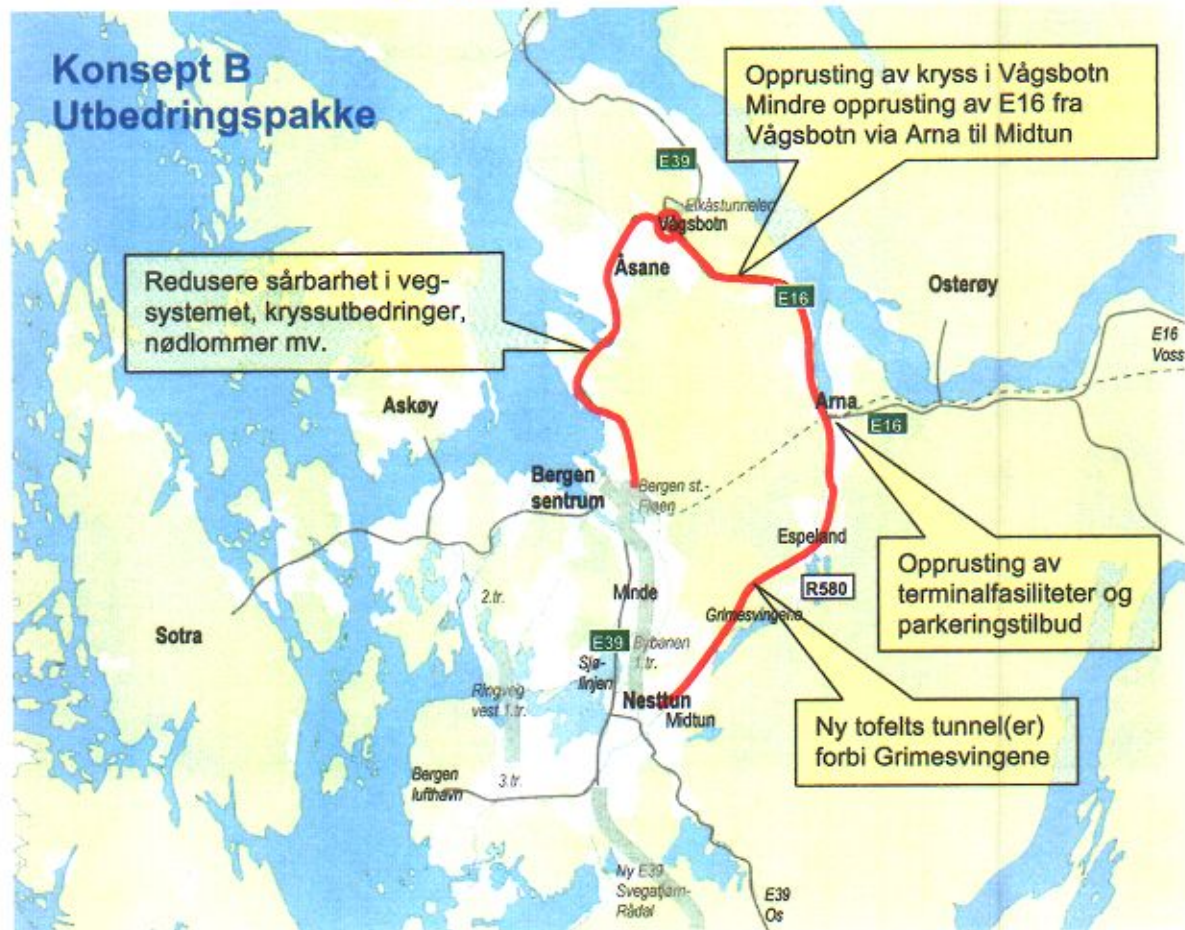
Konsept B er en samling av mindre utbedringstiltak på veg, og for kollektivtransporten. Utbedringspakken er satt sammen med fokus på fremkommelighetstiltak for å fjerne flaskehals, utbedre ulykkespunkt og bedre avviklingen i viktige kryssområder. Dette konseptet tilsvarer steg 3 i gjennomført verksted (se egen referatrapport)

### Utbedringspakke, veg:

- Krysset i Vågsbotn opprustes for å sikre god avvikling og tilstrekkelig kapasitet i kryssområdet
- E16/Rv580 fra Vågsbotn via Arna til Midtun opprustes. Opprusting rettes mot utbedring av ulykkespunkt, flaskehals og strekninger med trafiksikkerhets- og framkommelighetsproblemer. Utbedring og nybygging av gang- og sykkelveger er del av tiltakspakken for å bedre sikkerhet og framkommelighet. Det mest omfattende tiltaket vil være ny(e) tofelts tunnel(er) utenom Grimesvingene. Dette er mer kostbart enn det som vanligvis kalles "små infrastrukturtiltak", og det krever mer planlegging for å avgjøre hvilke alternativer og tunnel-lengder som kan være mulige. Det er usikkert om tunnel(er) her kan inngå i en eventuell senere utvikling av firefelts Ringveg Øst (konsept D). Trafikkmengde og tunnelengde(r) vil være avgjørende i forhold til krav for tofelts tunnel (se krav i kap.6.4 og vedlegg 3).
- Det gjennomføres tiltak på strekningen Vågsbotn-Nygårdstangen for å redusere sårbarheten i vegsystemet. Dette kan være kryssutbedringer, etablering av nødlommer mv.

### Utbedringspakke, kollektiv:

- Øke parkeringskapasitet/-tilbud i Arna
- Matebusser til Arna fra omegnskommunene
- Opprusting av terminalfasiliteter og anlegg i Arna gjøres for å gi økt attraktivitet og bedre reiseinformasjon. Opprusting bør også omfatte sikkerhetstiltak ved dagens parkeringsanlegg





### Konsept C: Vegutbygging nord ("større infrastrukturtiltak")

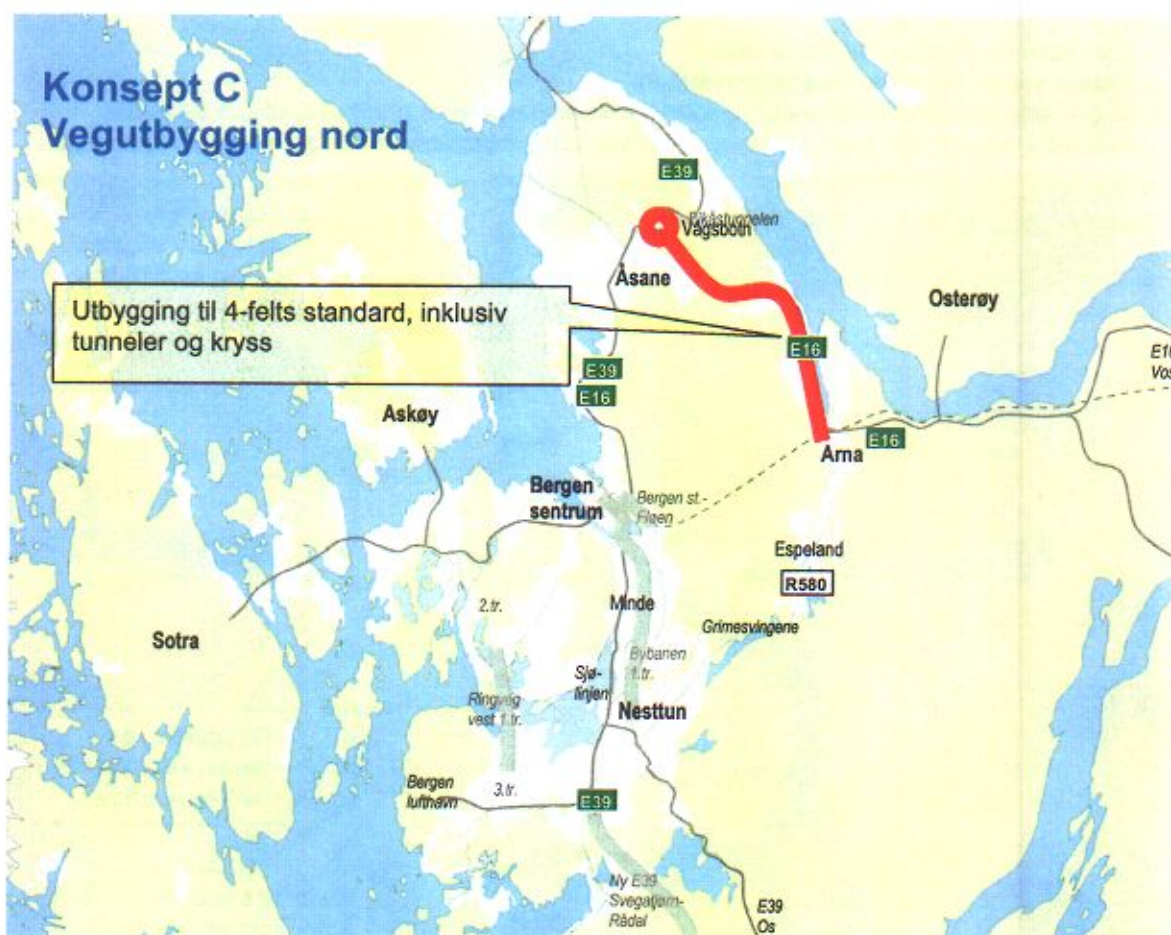
Hovedgrepet i konsept C gjelder utvikling og satsing på dagens stamveg fra Arna via Vågsbotn (Åsane) til Bergen. Dette innebærer utbygging til 4 felts standard med tunneler og kryss for dagens stamveg Arna-Vågsbotn. Dette kan gjøres ved å legge to nye felt parallellt med dagens trasé. Det vil i praksis bety bygging av ny tofelts veg med lengde 10,4 km, herav ca 1,7 km tunnel. Det er forutsatt seks nye kryss.

Det er idag kødannelser mot krysset i Vågsbotn i rushtid, og vegen er ulykkesutsatt. I perioden 1999-2006 er det registrert rundt 50 personskadeulykker på strekningen, herav en dødsulykke og åtte med alvorlig skade. Forventet trafikk i 0-alternativet (2015) er ÅDT=16.000

En utbygging etter konsept C vil inngå i en eventuell senere utvikling av Ringveg Øst (med 4-felts veg også mot sør).

Konsept C kan også tenkes å inngå i kombinasjon med ulike grader av tiltak for jernbane, f.eks:

- Opprusting av terminalfasiliteter og innfartsparkering i Arna.
- Forlenget kryssingsspor i Arna for å øke kapasitet/frekvens og gi bedre avvikling (byggetr.2)..
- Konsept F dobbeltspor gjennom Ulriken (byggetr.2 og 3).





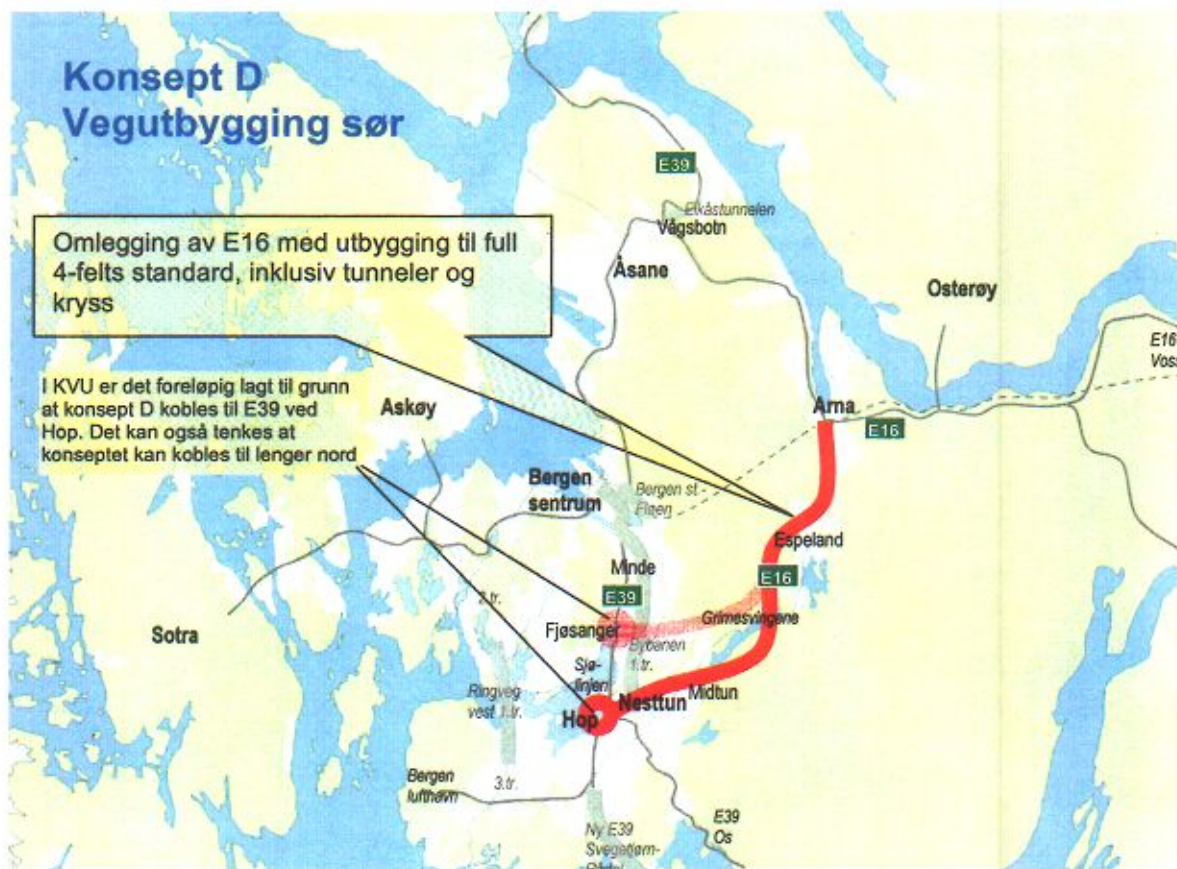
### Konsept D: Vegutbygging sør ("større infrastrukturtiltak")

Hovedgrepet i konsept D gjelder omlegging av stamvegen mot sør via Nesttun med påkobling til E39. I KVV er det foreløpig lagt til grunn påkobling ved Hop (Sjølinjen), men dette kan også tenkes lenger nord. Konseptet innebærer utbygging av 4-felts veg med full standard i helt ny trasé til erstatning for dagens Rv580. Deler av strekningen, trolig ca 10 av 15 km, må legges i tunnel. Det eksisterer per idag ikke noen utredning eller plan for en slik veg. Det er usikkert om f.eks den relativt nye tofelts-parsellen Midtun-Hop kan inngå som en del av anlegget, eller tilsvarende en evt. tunnel utenom Grimesvingene i konsept B. Trafikken (ÅDT) langs Rv580 mellom Arna og Midtun er i dag rundt 8-9.000, og forventes å øke til ca. 9.500 i 2015. Vegen har i dag lav standard, og konsept D vil dermed gi bedre tilgjengelighet mellom Arna og søndre bydeler der det er store arbeidsplasskonsentrasjoner. Foreløpige trafikkberegninger for Ringveg øst (konsept D) uten Arnatunnel (konsept E), gir en ÅDT på rundt 20.000 ved Midtun i år 2015. Beregningene viser at ca 7000 vil være nyskapt trafikk og 3500 overført trafikk fra nord [14]. Foreløpige trafikktall for konsept D med Arnatunnel er beregnet til ca 12.500 ved Midtun [14], noe som er rundt 7.500 lavere enn ved konsept D alene.

En utbygging etter konsept D vil inngå i en eventuell senere utvikling av en fullt utbygd Ringveg Øst (med 4-felts veg også mot nord).

Konsept D kan også tenkes å inngå i kombinasjon med ulike grader av tiltak for jernbane og godsterminal, for eksempel:

- Opprusting av terminalfasiliteter og innfartsparkering i Arna.
- Forlenget kryssingsspor i Arna for å øke kapasitet/frekvens og gi bedre avvikling (byggetr.2).
- Konsept F dobbeltspor gjennom Ulriken (byggetr.2 og 3).
- En evt. framtidig flytting av godsterminal fra Nygårdstangen til Arnadalen med nytt tilknytningsspor. God vegforbindelse mot sør vil her være en forutsetning for distribusjon med bil til/fra en ny godsterminal i Arna. Flytting av godsterminalen vil bedre kapasiteten for dagens jernbanetunnel noe, men belastningen vil ikke komme under teoretisk kapasitet for enkeltsporet bane.





### Konsept E:

#### Vegtunnel, Arnatunnelen ("større infrastrukturtiltak")

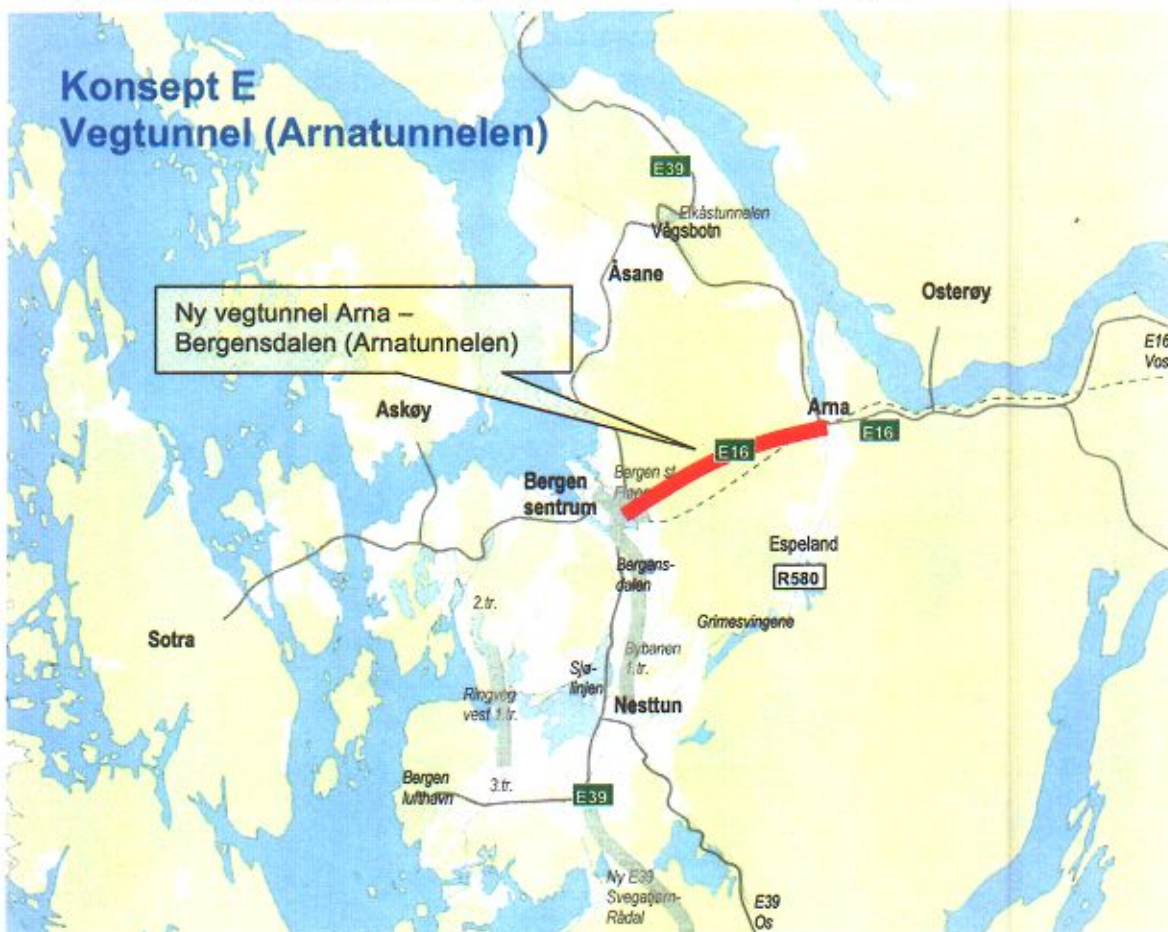
Hovedgrepet i konsept E gjelder bygging av ny to-løps (4 felt) vegtunnel mellom Arna og Bergensdalen. Dette er en av de to prosjektidéene som er utgangspunkt for KS1-prosessen. Det er gjennomført konsekvensutredning (KU) der en har vurdert traséer med ulike endepunkt på Bergens-siden. Prosjektet omfatter 8,2 km veg, herav ca. 7,6 km tunnel. Konseptet vil korte inn kjøreavstand mellom Arna og Bergen med ca 16 kilometer (15 min kjøretid på fri veg), og trafikken i år 2015 er beregnet til ÅDT=24.000. Resterende trafikk fra Arna mot Vågsbotn vil være ÅDT=9.000, og fra Arna mot Nesttun ÅDT=4.000. Det vises til konsekvensutredning [6] for nærmere beskrivelse av alternative traséer innenfor dette konseptet. Konseptet vil medføre økt trafikkpress (beregnet til ca 17 prosent for anbefalt alternativ i KU) og framskynding av kapasitets- og avviklingsproblemer for krysset på Nygårdstangen og Danmarks plass. For å få ut potensiell effekt, må det derfor inkluderes tiltak for økt kapasitet på Nygårdstangen, samt trafikk-reducerende tiltak. Foreløpige trafikktall for Arnatunnelen med Ringveg øst (konsept D) er beregnet til ca 18.000 [14]. Dette er ca 6.000 lavere enn med Arnatunnelen alene.

Konsept E kan kombineres med ulike grader av tiltak for jernbane og godsterminal, f.eks:

- Opprusting av terminalfasiliteter og innfartsparkering i Arna.
- Forlenget kryssingsspor i Arna for å øke kapasitet/frekvens og gi bedre avvikling (byggetr.2)..
- Konsept F dobbeltspor gjennom Ulriken (byggetr.2 og 3).
- En evt. framtidig flytting av godsterminal fra Nygårdstangen til Arnadalen med nytt tilknytningsspor. En flytting av godsterminalen vil bedre kapasiteten for dagens jernbanetunnel noe, men belastningen vil ikke komme under teoretisk kapasitet for enkeltsporet jernbane.

Med Konsept E Vegtunnel, kan det tenkes to alternative måter å organisere kollektivtrafikken på:

- Konesjonsregulering av buss som sikrer at lokal kollektivtrafikk fortsatt gjennomføres med tog.
- Legge ned lokaltogtrafikken og satse på bussbasert kollektivtilbud i Arnatunnelen, evt. med egne bussfelt. Nedlegging av lokaltog vil fjerne behov for dobbeltspor byggetrinn 3.





## Konsept F:

### Jernbanetunnel, dobbeltspor, byggetrinn 2 og 3 ("større infrastrukturtiltak")

Konsept F er en av de to prosjektidéene som er utgangspunkt for KS1-prosessen, og gjelder bygging av nytt dobbeltspor gjennom Ulriken for å løse kapasitetsproblemene for jernbanen. På Bergens-siden er dobbeltspor mellom Bergen stasjon og Fløen vedtatt, og dette ligger inne i 0-alternativet (byggetrinn 1). Konseptet innebærer derfor et nytt 7600 meter langt tunneløp mellom Fløen og Arna i tillegg til dagens Ulrikentunnel, samt stasjonstiltak i Arna. Konseptet kan deles i byggetrinn ved først å forlenge kryssingsspor til ca 1200 meter i Arna (byggetrinn 2). Nødvendig tunnelengde i byggetrinn 2 vil da være ca. 800 meter. Resterende tunnelengde i byggetrinn 3 vil da være ca. 6800 meter.

Konsept F (byggetrinn 2 og 3) har en fleksibilitet i forhold til mulig framtidig utvikling:

- Eventuell vurdering av kombibaneløsning, dvs bybane som går på jernbanens spor og som kan inkludere noen av bybanens fordeler (jfr konsept G).
- Eventuelle løsninger med høyhastighetstog til/fra Bergen (Konsept H)

Konsept F *kan* også tenkes kombinert med ulike grader av tiltak for veg:

- Utbedringspakke (Konsept B)
- Vegutbygging nord (Konsept C)
- Vegutbygging sør (Konsept D)
- Vegtunnel (Konsept E)\*

\* Dagens høye kollektivandel mellom Arna og Bergen (ca. 47 prosent), skyldes først og fremst den store reisetidsforskjellen mellom bruk av tog og bil. Det er sannsynlig at bygging av vegtunnel *med bussbetjening* vil gi en vesentlig nedgang i togtrafikken og fjerne grunnlaget for lokaltogtrafikk. Eventuell nedleggning av lokaltogtrafikken vil bedre kapasiteten for jernbanen så mye at primærbehovet for dobbeltspor (byggetrinn 3) kan falle bort.





### Konsept G: Bybane mot øst ("større infrastrukturtiltak")

Hovedgrepet i konsept G gjelder "alternativ bruk av jernbanemidler" med utvidelse av bybanen mot øst. I en normalsituasjon vil utvidelse av bybanenettet mot Arna være lavt prioritert på grunn av dagens befolkningsgrunnlag. Det unike ved denne situasjonen er likevel at statlige midler til nytt dobbeltspor gjennom Ulriken alternativt kan tenkes brukt til en ny separat bybanetunnel som løser kapasitetsproblemene for jernbanen. Den bærende idéen er altså å gi jernbanen nødvendig kapasitet (regiontog, lokaltog til Voss, godstrafikk), og samtidig bidra til bybaneutvikling "på kjøpet". Om det viser seg at et bybanekonsept samlet sett kan konkurrere med jernbanetunnel for å løse sentrale behov og mål, bør samfunnet og staten kunne vurdere muligheten for en spesiell finansiering med "alternativ bruk av jernbanemidler". En separat bybanetunnel som overtar all lokaltogtrafikken kan tenkes å ha følgende fordeler:

- Vil fjerne behovet for dobbeltspor på jernbanen (konsept F). Prinsippet vil altså være at det bygges en bybanetunnel (ett løp med to spor) i stedet for et nytt løp for jernbanen. Infrastruktur og teknisk utrustning er normalt noe rimeligere for bybane enn jernbane.
- En bybanetunnel kan dekke stopp ved byutviklingsområdet Fløen/Møllendal. Om traseen legges mest mulig parallellt med dagens jernbanetunnel, vil en kunne sikre tverrforbindelser og redningsmuligheter for både bybane og jernbane.
- Bybane til Arna vil gi et kollektivtilbud med direkte sammenheng med øvrig bybanenett som bygges, og kan f.eks tenkes i sammenheng med bybaneutvidelse til vestre bydeler via Kronstad (dekker Haukeland sykehus). Dette gir felles strekning mellom Fløen og Kaigaten. Muligheter for egen sløyfe mot Haukeland sykehus for Arna-bybane kan evt. også vurderes.
- Bybane til Arna kan gi nye forutsetninger for aktiv byutvikling, fortetting og befolkningsvekst i Arna, der en på lang sikt kan tenke seg utvidelse av banen med bedre flatedekning i Arnadalen/Garnes. Dette krever likevel stort passasjergrunnlag.

En separat bybanetunnel vil være uavhengig av jernbanen. En annen bybaneløsning basert på "kombibane" vil i denne sammenhengen være en fleksibilitet og framtidig mulighet under konsept F (dobbeltspor jernbane). Kombibane byr på utfordringer i forhold til hastighetsforskjeller mellom tog- og bybanemateriell, plattformhøyder mv. En mulig fleksibilitet for konsept G kan også være en separat busstunnel.





## Konsept H: Høyhastighetstog ("større infrastrukturtiltak")

Det pågår for tiden flere utredninger om høyhastighetstog i Sør-Norge. Alle disse har endepunkt eller arm til Bergen. Dobbeltsporet tunnel gjennom Ulriken kan være en aktuell innfallsport til Bergen for et høyhastighetstog. Aktuelle utredninger/løsninger er:

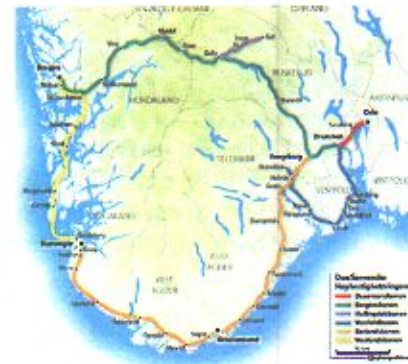
### H1 Norsk Bane as (tidl. Sørnorsk høgfartsbane)

På 90-tallet (1997) utredet Norsk bane as potensialet til et høgfarts jernbanenett i Sør-Norge, med arm til Bergen. Hovedkonklusjonen var at en kunne bygge et nytt jernbanenettverk i Sør-Norge – den såkalte Haukelibanen – uten statlige midler. Framlegget til ruteplan viser reisetider mellom Oslo og Vestlandskysten på 2 – 2 1/2 timer. Norsk bane har i 1997 beregnet samlet investeringskostnad til rundt 37 mrd kr (prisjustert til 2006-nivå). Nye erfaringstall tilsier at dette er lavt, og med Jernbaneverket sine enhetspriser vil kostnad være rundt det doble, altså 75 mrd kr. (kilde [13])



### H2 "Høyhastighetsringen"

Storingsrepresentanter har lansert visjoner om "Den Sørnorske Høyhastighetsringen" i Stortinget. Med en antatt investering på 100 milliarder i løpet av 10 år vil en kunne bygge 1000 km nye jernbanespor. Høyhastighetsringen er, i motsetning til jernbane over Haukelifjell, i større grad lagt der folk bor. Ca 3/4 deler av folketallet i landet kan benytte denne jernbaneringen. Visjonen er ikke utredet til samme detaljnivå som den Sørnorske høgfartsbanen, men vil inngå i en utredning om jernbaner i Sør-Norge som Samferdsleddepartementet har startet. Høyhastighetsringen er foreløpig vist med innkomst til Bergen fra sør, utenom Arna. (kilde [13])



### H3 Høyhastighetsbane Oslo - Bergen

Jernbaneverket har på oppdrag fra Samferdsledsdepartementet engasjert uavhengige konsulenter for å gjennomføre en oppdatert analyse av hvilket potensial som kan ligge i høyhastighetstog i Norge.

Arbeidet vil ferdigstilles i løpet av høsten 2007.

Jernbaneverket vil på bakgrunn av høringen gi sin vurdering av arbeidet til Samferdsledsdepartementet. Denne vurderingen videre vil ligge til grunn for Jernbaneverkets innspill til Nasjonal transportplan.



Utredningen har blitt gjennomført i tre faser:

- Fase 1 omfattet en kartlegging og sammenligning av ulike høyhastighetskonsepter i Europa for å klargjøre hva som er mest aktuelt for Norge.
- Fase 2 omfattet en strekningsvis utredning av Oslo - Trondheim og Oslo - Göteborg.
- Fase 3 omfattet en utredning av markedene mellom Oslo - Kristiansand/Stavanger, Oslo - Bergen og Stavanger - Bergen. Som basis for planleggingen har VWI-gruppen bl.a anvendt grunnlag fra konseptene til Norsk Bane og Høyhastighetsringen, men har utviklet egne forslag til trase og driftsopplegg for disse markedene.



## 7.5 Første evaluering og siling av konseptene

Før mer detaljert gjennomgang og vurdering av konsepter i kapittel 8, er det nødvendig med en evaluering og siling. Etatene vil ikke gå videre med konsepter:

- som ikke i tilstrekkelig grad oppfyller overordnede funksjonelle krav (kap.6.2)
- som ikke i tilstrekkelig grad kan løse kartlagte sentrale behov for *lokal, regional og nasjonal* persontransport og *samtidig* tilsvarende for godstransport
- der andre konsepter opplagt gir bedre mål- og behovsoppnåelse
- som er mindre realistiske av andre grunner

<b>Konsept A:</b> <b>Reduksjon av transportbehov og mer effektiv bruk av dagens transportnett</b>	
Konsept A inneholder en rekke viktige virkemidler for å bidra til en helhetlig, positiv og miljøvennlig transportutvikling i Bergensområdet, jfr. Transportanalyse for Bergensområdet 2010-2030. Konsept A vil samlet sett likevel <i>ikke</i> tilfredsstillende overordnede krav om redusert reisetid og økt kapasitet for jernbane, og heller ikke <i>alene</i> løse kartlagte behov i tilstrekkelig grad. Elementer i konsept A vil likevel være viktige positive bidrag og tillegg til andre konsept.	> Forkastes som eget konsept for Arna-Bergen, men er et aktuelt tillegg til andre konsepter
<b>Konsept B:</b> <b>Utbedringspakke ("små infrastrukturtiltak")</b>	
Utbedringsalternativ for veg, med kollektivtiltak, er mindre tiltak som helt eller delvis kan svare på noen kartlagte behov og mål. Konsept B kan samlet sett likevel <i>ikke</i> tilfredsstillende overordnede krav om redusert reisetid og økt kapasitet for jernbane, og ellers øvrige behov, mål og krav som er gjeldende for Arna-Bergen.	> Forkastes som eget konsept, men enkelt-elementer kan være aktuelle i kombinasjon med andre konsepter som videreføres
<b>Konsept C:</b> <b>Vegutbygging nord ("større infrastrukturtiltak")</b>	
Konsept C kan i noen grad oppfylle krav om redusert reisetid, og ellers sentrale behov, mål og krav for Arna-Bergen.	> Konseptet videreføres
<b>Konsept D:</b> <b>Vegutbygging sør ("større infrastrukturtiltak")</b>	
Konsept D kan i noen grad oppfylle krav om redusert reisetid, og ellers øvrige behov, mål og krav.	> Konseptet videreføres
<b>Konsept E:</b> <b>Vegtunnel (Arnatunnelen) ("større infrastrukturtiltak")</b>	
Konsept E kan oppfylle krav om redusert reisetid, og i noen grad økt jernbanekapasitet, øvrige behov, mål, og krav for Arna-Bergen.	> Konseptet videreføres
<b>Konsept F:</b> <b>Jernbanetunnel (dobbelspor Ulrikentunnelen) ("større infrastrukturtiltak")</b>	
Konsept F kan oppfylle krav om økt jernbanekapasitet, og i noen grad øvrige behov, mål og krav for Arna-Bergen.	> Konseptet videreføres
<b>Konsept G:</b> <b>Bybane mot øst ("større infrastrukturtiltak")</b>	
Konsept G kan oppfylle krav om økt jernbanekapasitet, og i noen grad øvrige behov, mål og krav for Arna-Bergen.	> Konseptet videreføres
<b>Konsept H:</b> <b>Høyhastighetstog ("større infrastrukturtiltak")</b>	
Konseptet høyhastighetstog kan bidra til å nå viktige <i>nasjonale</i> (person)transport- og miljømål. Høyhastighetstog er likevel på et annet nivå, der i første rekke konkurransesituasjonen med fly er sentralt. Høyhastighetstog vil ikke ha stopp i Arna, og kan ikke svare på viktige <i>lokale og regionale</i> behov og mål for person- og godstransport.	> Framtidig mulighet ivaretas av konsept F. Forkastes som eget konsept for Arna-Bergen



## 8 KONSEPTANALYSE

---

Konseptanalysen inneholder en synliggjøring og sammenstilling av grunnlagsdata, sentrale samfunnsøkonomiske størrelser, og vurdering av effekter i forhold til krav og mål. Data og effektvurderinger danner et bakteppe og grunnlag for en tekstlig oppsummering og konklusjon for konseptene. Det vil her være dels overlappende tema og effekter, og disse kan *ikke* summeres eller sammenlignes med vekt- og poengmetodikk. Ulik vektlegging av mål behandles i kap. 8.6. Kombinasjoner av primærkonsepter.

### 8.1 Forenklet samfunnsøkonomisk sammenstilling av konseptene

I det følgende vises en forenklet vurdering og sammenstilling av noen sentrale elementer i samfunnsøkonomiske vurderinger. Konseptene har ulik karakter og store ulikheter i forhold til planutvikling. På konsept-nivået er det viktigste likevel å kunne si noe om "retning" og "styrke" på konsekvensene for det enkelte tema og konsept.

- For konseptene E Arnatunnel og F Dobbeltspor tar vurderingene utgangspunkt i de alternativene som er anbefalt i de respektive konsekvensutredningene som er gjennomført.
- Noen hovedstørrelser kan tallfestes relativt konsistent for alle konsept. Dette gjelder f.eks lengder, kjøretid, og ca. investeringskostnader.
- For øvrige elementer er antatt forskjell fra 0-alternativet (Konsept 0) vurdert og angitt på en konsekvens- eller "godhets"-skala:

Svært stor negativ	- - - -
Stor negativ	- - -
Middels negativ	- -
Liten negativ	-
Ingen endring	0
Liten positiv	+
Middels positiv	++
Stor positiv	+++
Svært stor positiv	++++

I vedlegg 4 er den enkelte post i sammenstillingen utdypet og begrunnet. Der er også vist tilleggsopplysninger med tall fra KU'er og andre kilder for å underbygge retning og styrke på vurderingen av konsekvens for enkelttema. Merk likevel at slike tall ikke er direkte sammenlignbare på grunn av ulike forutsetninger i beregningene (kalkulasjonsrente, noe ulike 0-alternativ mv.)

#### Åpningsår og prisnivå

2015 er valgt som åpningsår fordi tilgjengelige trafikkberegninger og andre data i stor grad refererer seg til dette året. Alle kostnader er satt til prisnivå 2006-kr der ikke annet er oppgitt.

#### Trafikktall

Data er hentet fra ulike, men færrest mulige kilder slik at tallene skal kunne være mest mulig sammenlignbare og konsistente.

- Vegtrafikk: Modellkjøringer (TASS) i KU Arnatunnelen [6] [7]
- Vegtrafikk: I nødvendig grad ny modellkjøring (TASS) utført av Rambøll AS ifb. med vurdering av Ringveg Øst, Rambøll notat sept. 2007 [14].
- Jernbanetraffic: fra KU Dobbeltspor Arna-Fløen [2]

#### Investeringskostnader

Overslag for investeringskostnader (ekskl mva, ikke diskontert) er i første rekke beregnet utfra *løpemetriser* for å kunne sammenligne konsepter på et overordnet men likt grunnlag. For tiltak/konsepter der etatene tidligere har gjort kostnadsoverslag er disse vist som en tilleggsopplysning i vedlegg 4.



## Sammenstilling grunnlagsdata

- Konsept 0: 0 – alternativet
- Konsept C: Vegutbygging nord: Arna-Vågsbotn, fire felt ("Ringveg øst", nordre del)
- Konsept D: Vegutbygging sør: Arna-Nesttun-Hop, fire felt ("Ringveg øst", søndre del)
- Konsept E: Vegtunnel (Arnatunnelen)
- Konsept F: Jernbanetunnel (dobbeltspor Ulrikentunnelen)
- Konsept G: Bybane mot øst (separat bybanetunnel)

TEMA	Konsept 0	Konsept C Veg nord	Konsept D Veg sør	Konsept E Arnatunn.	Konsept F Dobbeltsp.	Konsept G Bybane	Merknad
1. Korteste avstand veg: Arna-	23,6 km	23,6 km	21,5 km	8,3 km	23,6 km	23,6 km	Innkorting. E:15,3 km, D:2,1km
1. Korteste avstand bane, lokal persontransp	9,0 km	9,0 km	9,0 km	9,0 km*	9,0 km	9,0 km	* Nedlegging av lokaltog mulig
2. Raskest kjøretid veg: Arna-Nygårdstangen	0:21	0:20	0:21	0:07	0:21	0:21	
2. Kjøretid veg: Arna-Vågsb.-Nygårdstangen	0:21	0:20	0:21	0:21	0:21	0:21	
2. Kjøretid veg: Arna-Midtun-Hop-Nygårdst.	0:27	0:27	0:21	0:27	0:27	0:27	
2. Kjøretid bane, lokal persontransp	0:08	0:08	0:08	0:08*	0:08	0:10	
2. Kjøretid bane, øvrig persontransp/gods	0:08	0:08	0:08	0:08	0:08	0:08	
3. 1 Trafikk veg (ÅDT) Arna-Vågsbotn	17.500	> 17.500	14.000	9.500	< 17.500	< 17.500	
3. 2 Trafikk veg (ÅDT) Arna-Midtun-Hop	9.500	< 9.500	20.000	4.500	< 9.500	< 9.500	
3. 3 Trafikk veg (ÅDT) Arnanipatunn. (øst)	12.000	12.000	12.500	13.500	12.000	12.000	
3. 4 Trafikk veg (ÅDT) Arnatunnelen	0	0	0	24.000	0	0	
3. 5 Trafikk kryss (ÅDT inn) Nygårdstangen	97.000	(>) 97.000	97'<ådt<114'	114.000	(<) 97.000	(<) 97.000	
3. 6 Trafikk veg (ÅDT) Fjøsangerveien	43.500	43.500	49.000	44.000	43.500	43.500	
3. Overført trafikk til hovedlenke i konsept	0	> 0	3.500	12.500	> 0	> 0	
3. Nyskapt trafikk på hovedlenke i konsept	0	> 0	7.000	11.500	> 0	> 0	
3. Total persontrafikk bane (lokal-/regiontog)	6.000	6.000	6.000	4.000	7.500	> 7.500	Se vedlegg 4.
4. Investeringskostnader (mill. 2006-kr)	0	1.100	2.600	2.000	1.200	1.400	Ekskl mva, ikke diskontert
4. Intervall ± 40%		660 - 1.540	1.560 - 3.640	1.200 - 2.800	720 - 1.680	840 - 1.960	
5. Antatt byggetid (år)		4	5	4-5	4-5	4-5	
5. Trinnvis utbygging		Nei	Nei*	Nei	Ja	Nei	* Usikkert, se konsept D, side 49.
5. Investeringskostnad min-utbygging(mill.kr)	0	1.100	2.600	2.000	350	1.400	F: Kryssingsspor Arna (byggetrinn 2)
5. Intervall ± 40%		660 - 1.540	1.560 - 3.640	1.200 - 2.800	210 - 490	840 - 1.960	

- Det må generelt understrekes at det er stor usikkerhet knyttet til modellberegninger og trafikk tall. Modellberegninger for vegtrafikk er basert på 0-alternativet i KU for Arnatunnelen (inkl kryssingsspor i Arna, bybane i dagens kollektivfelt mv). Senere endringer og omlegging av trafikksystemet i Bergensdalen er ikke med. Bybanen medfører nå at Inndalsvegen envegsreguleres og mer biltrafikk overføres til Fjøsangervegen/Kanalvegen.
- For noen konsepter finnes ikke trafikkberegninger. Her er det derfor antydnet trafikk tall "større enn" eller "mindre enn" konsept 0 utfra antatt overføring av trafikk og/eller nyskapt trafikk som følge av konseptet.
- Det vises til vedlegg 4 for mer utfyllende dokumentasjon av tallene i oversikten.



## Vurdering av samfunnsøkonomiske effekter

TEMA	Konsept 0	Konsept C Veg nord	Konsept D Veg sør	Konsept E Arnatunn.	Konsept F Dobbelspor	Konsept G Bybane	Merknad
1. Avstand Arna – Bergen (Nygårdstangen)	0	0	0	++++	0	0	E: redusert med 65%
1. Avstand Arna – nordre bydel/Nordhordl	0	0	0	0	0	0	
1. Avstand Arna – Bergen vest/Sotra/Askøy	0	0	0	+++	0	0	E: redusert med 50% (Storav.-Arna)
1. Avstand Arna – søndre bydeler/Os	0	0	+	0	0	0	D: redusert med 10% (Rådal-Arna)
2. Reisetid Arna – Bergen (Nygårdstangen)	0	+	0	++++	+	+	Jfr. Kap 8.2.
2. Reisetid Arna – nordre bydel/Nordhordl	0	+	0	0	0	0	
2. Reisetid Arna – Bergen vest/Sotra/Askøy	0	0	0	+++	0	0	
2. Reisetid Arna – søndre bydeler/Os	0	0	++	0	0	0	
2. Reisetid Oslo - Bergen	0	0	0	+	0	0	E: redusert med 3% (Oslo-Bergen)
6. Drifts- og vedlikeholdskostnader	0	—	---	---	—	---	Eksl. drift av jernbane/bybane prod.
7. Ulykkeskostnader	0	++	+++	++	+	+	
8. Tids- og kjøretøykostnader veg	0	+	++	++++	0	0	
9. Støy	0	0	0	0	0	0	
10. Luftforurensning (NOx, PM10)	0	0	—*	---	+	+	* Økt trafikk i inversjonsomr. Bg.dalen
10. Klima (CO2)	0	0	—*	0	+	+	* Noe oppgang i samlet transportarb.
11. Landskapsbilde	0	—	---	0	0	—	
12. Barrierenvirkning og arealbruk	0	0	—	0	—	—	
13. Naturressurser/naturmiljø	0	0	---	0	0	0	
14. Friluftsliv	0	0	0	0	0	0	
15. Kulturminner/kulturmiljø	0	—	---	—	---	---	
16. Utrygghetsfølelse	0	0	++*	0	0	0	* Randbebyggelse langs dagens veg
17. Kollektivandel	0	—	—	---	++	++	* Om konseptet gjennomføres alene

Svært stor negativ	----
Stor negativ	---
Middels negativ	--
Liten negativ	-
Ingen endring	0
Liten positiv	+
Middels positiv	++
Stor positiv	+++
Svært stor positiv	++++

Effektvurderingene er gjort på en "godhets"-skala der en har sammenlignet med 0-alternativet. Pluss gjelder effekter som vil være positive sammenlignet med 0-alternativet. Tilsvarende vil minus markere effekter som er dårligere enn for 0-alternativet. Vurderingene gjelder "styrke" og "retning" av effekter på delvis overlappende tema, og må ikke summeres. Alle vurderinger gjelder kun som et grunnlag og bakteppe for en tekstlig oppsummering for hvert konsept.

I vedlegg 4 er den enkelte post i sammenstillingen utdypet og begrunnet. Der er også vist tilleggsopplysninger med tall fra KU'er og andre kilder for å underbygge retning og styrke på vurderingen av konsekvens for enkelttema. Merk likevel at slike tall ikke er direkte sammenlignbare på grunn av ulike forutsetninger i beregningene (kalkulasjonsrente, noe ulike 0-alternativ mv.)

- Det vises til vedlegg 4 for mer utfyllende dokumentasjon for linjene i oversikten.



## 8.2 Oppfylging av funksjonelle krav

Kapittel 6.2 omtaler de to viktigste funksjonelle kravene for konsept mellom Arna og Bergen.

Funksjonelle krav	Konsept 0	Konsept C Veg nord	Konsept D Veg sør	Konsept E Arnatunn.	Konsept F Dobbeltspor	Konsept G Bybane	Merknad
1. Redusert reisetid Arna-Bergen	0	0	+	+++	+	+	
2. Økt kapasitet for jernbane	0	0	0	0*	++++	+++	* +++ ved nedleggning av lokaltogtrafikken

### Redusert reisetid (veg/bane uten forsinkelser):

- Konsept C, vegutbygging nord, gir ikke innkortet kjørelengde og bare helt marginal innkorting i kjøretid, rundt 1 minutt på fri veg. Konsept C vil derfor i praksis ikke ha særlig effekt i forhold til krav og mål knyttet til reisetid. I rushtid vil utbedring av kryss i Vågsbotn fjerne en vesentlig flaskehals der det i dag er kødannelse inn mot krysset fra Gaupås/Arna.
- Konsept D, vegutbygging sør til Hop, gir ca. 2 km innkortet kjørelengde og innkortet kjøretid mot sør. Men, for strekningen Arna-Nygårdstangen vil ny kjøretid bare bli den samme som en i dag har via Vågsbotn (ca 21 min). For strekninger mellom Arna og søndre bydeler gir konsept D redusert kjøretid med ca. 6 min. Samlet kan en derfor konkludere med en liten positiv effekt for reisetid. Påkobling ved Fjøsanger kan gi ca. 3-4 min innkorting mellom Arna og Nygårdstangen.
- Konsept E, Arnatunnelen, er det eneste konseptet som gir vesentlig kjøretidsgevinst på veg for strekningen Arna – Nygårdstangen, ca. 14-15 minutter sammenlignet med 0-alt (forutsatt fri veg uten kapasitetsproblemer på Nygårdstangen). Konseptet har god virkning for Bergen vest/Sotra/Askøy, men liten virkning for søndre bydeler. Samlet stor positiv effekt for reisetid.
- Konsept F, Dobbeltspor Arna-Fløen gir ikke redusert kjøretid, men effekten for reisetid kan vurderes som litt positiv pga. økt frekvens og redusert ventetid. Konsept F (minimum kryssingsspor byggetr. 2) er ett av prosjektene som kan bidra til redusert reisetid for Vossebanen.
- Konsept G, Bybane gir en marginal økning i kjøretid sammenlignet med lokaltog om det legges inn et stopp ved Fløen/Møllendal. Dette vil kun gjelde lokal persontransport mellom Arna og Bergen, i og med at lokaltog til Voss, regiontog på Bergensbanen, og godstog fortsatt vil gå i dagens jernbanetunnel. Effekten for reisetid vurderes likevel som litt positiv pga. økt frekvens, redusert ventetid og sammenheng med øvrig bybanenett.

### Økt kapasitet for jernbane:

- Konsept F, Dobbeltspor (byggetrinn 2 og 3), gir nødvendig kapasitet og mulighet for min. 15 min. frekvens for lokaltogtrafikken, eller en evt. kombibane (bybane).
- Konsept G, Bybane, gir nødvendig kapasitet i dagens jernbanetunnel ved å redusere antall tog til ca. 50 per døgn. Uten kryssingsspor for jernbanen i Arna, blir kapasitetseffekten likevel ikke like god som i Konsept F (byggetrinn 2 og 3).
- Konsept E kan gi samme kapasitetseffekt som bybane (G) dersom lokaltogtrafikken nedlegges og erstattes med buss. Samme kapasitetseffekt som Konsept F (byggetrinn 2 og 3) kan oppnås om en evt. også kombinerer med bygging av kryssingsspor for jernbanen i Arna. Ellers ingen effekt.
- Konsept C og D gir ingen kapasitetsøkning for jernbane.

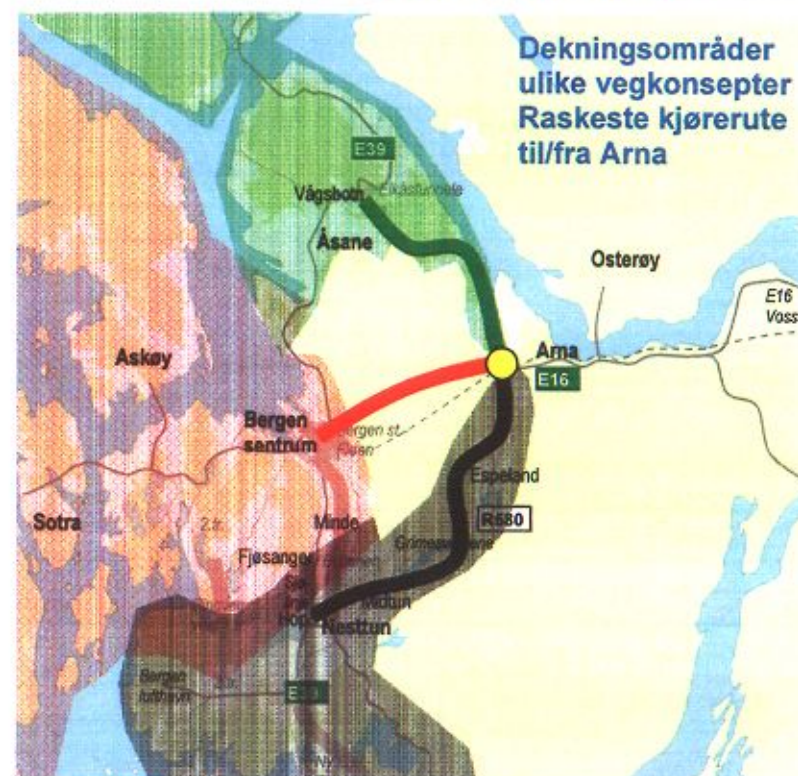


Fig 8.1 Utfra kjøretidsberegninger (fri veg) kan en for de tre vegkonseptene (C,D,E) grovt skissere hvilke områder som vil foretrekke hvert konsept om kortest kjøretid til/fra Arna legges til grunn. Hele Bergen vest med Sotra og Askøy vil ha kortest kjøretid med Konsept E Arnatunnelen, og får ingen nevneverdig tidsmessig gevinst verken med konsept C eller D. Søndre bydeler/Os vil i hovedsak foretrekke konsept D, men Ringveg vest, vegen gjennom Fyllingsdalen, og lokale forhold, gjør at også konsept E Arnatunnelen kan gi kortere reisetid. Områder som vil ha kortest reisetid med Konsept C (dagens stamvegtrase) er Asane bydel og Nordhordland.



### 8.3 Oppfylging av mål

Hvert av konseptene er videre vurdert opp mot effektmål og sideeffekter/indikatorer i kapittel 5.

Effektmål med indikatorer:	0	C	D	E	F	G	Merknad
		v.nord	v-sør	Arnat.	dobbb	byban	
A1.1 Større omland med under 1 times reisetid til Bergen sentrum	0	0	0	+++	0	0	
A1.2 Redusert reisetid mellom Arna og Bergen	0	0	++	++++	+	+	
A1.3 Økning i næringsetablering og lønnsomhet	0	+	++	++	0	+	
A2.1 Økt punktlighet og regularitet for lokaltogtrafikken	0	0	0	0	+++	+++	
A2.2 Mindre forsinkelse for biltrafikken i rushtiden	0	0					Vanskelig å vurdere totalt
A2.3 Økt hastighet for kollektivtransport på veg i rushtiden	0	0					Vanskelig å vurdere totalt
A3.1 Mindre forsinkelser for lastebiltrafikken i rushtiden	0	0					Vanskelig å vurdere totalt
A3.2 Reduserte samlede transportkostnader for næringstransporter	0	0	+	++	0	0	
B1.1 Reduserte reisetider på stamvegrutene i transportkorridor 5 til/fra Bergen	0	0	0	+	0	0	* 15 min av 8 t Oslo-Bergen
B1.2 Redusert reisetid, og økt punktlighet og regularitet for regiontog på Bergensb.	0	0	0	0	++	+	
B2.1 Økt punktlighet og regularitet for gods- tog på Bergensbanen	0	0	0	0	++	+	
B2.2 Redusert kjøretid og forsinkelser for langdist. lasteb.transp på stamvegnettet	0	0	+	++	0	0	
C1.1 Økning i kollektivandel og antall kollektivreiser mellom Arna og Bergen	0	0	-	--	+	++	
C1.2 Bedre lokaltogtilbud (el bybane), høyere frekvens	0	0	0	--*	+++	+++	* om lokaltog nedlegges
C1.3 Bedre busstilbud, frekvens og flatedekning	0	0	0	++*	0	0	* om lokaltog nedlegges
C2.1 Redusert utslipp av klimagasser målt i CO2-ekvivalenter	0	0	0	0	0	+	
C2.2 Mer overføring av lange godstransporter fra veg til bane/sjø	0	0	0	0	++	0	
C2.3 Mer overføring av lange personreiser fra fly til bane eller veg	0	0	0	+	+	0	
C3.1 Færre bosatte i områder utsatt for NO2 over nasjonal grenseverdi	0	0	-*	--*	+	+	* økt trafikk inversjonsomr.
C3.2 Færre bosatte utsatt for svevestøv PM10 over nasjonal grenseverdi	0	0	-*	--*	+	+	* økt trafikk inversjonsomr.
C3.3 Færre støyutsatte personer over anbefalte grenseverdier	0	0	0	0	0	0	
C4.1 Reduksjon i totalt antall personkm	0	0	-	0	0	0	
C4.2 Reduksjon i totalt antall tonnkm	0	0	+	++	+	0	
D1.1 Samlet færre drepte og hardt skadde i transportsystemet i Bergen	0	+	+	+	+	+	
D1.2 Samlet færre lettere skadde i transportsystemet i Bergen	0	+	+	+	+	+	
D2.1 Lavere risiko for storulykker	0	0	+	+	+	+	
D2.2 Bedre rømningsmuligheter ved ulykker	0	0	+	0	+++	+++	
D2.3 Kortere utrykningstid for redningsetatene	0	0	+	+++	0	0	
D2.4 Flere alternative ruter ved kriser/uforutsette hendelser	0	0	0	+++	(+)	(+)	
E1.1 Høyere andel og flere kollektivruter/-knutepunkt som er tilgjengelige for alle	0	0	0	0	+++	+++	
E1.2 Flere kollektivknutepunkt der info gis parallelt verbalt og visuelt	0	0	0	0	++	++	



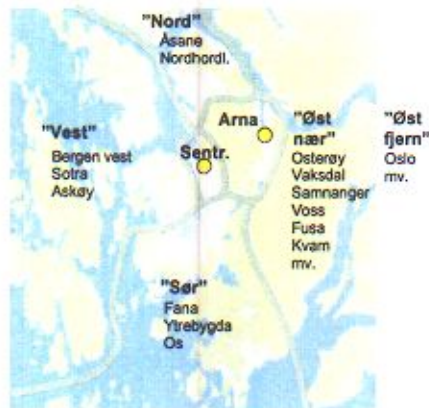
## 8.4 Effekt for delområder og transportmiddelbruk

### Geografisk

Konseptene har ulik virkning for ulike geografiske områder. Dette gjelder både i Bergensområdet, og for områder øst for Bergen.

Konsept C, vegutbygging nord, endrer ikke på dagens reisetider eller transportmønster mellom Arna og Bergen, og kan ikke alene sies å gi noen geografiske fordelings effekter av betydning.

Konsept D, vegutbygging sør, vil gi langt bedre standard og innkortet kjøretid mellom Arna og Hop med ca 6 minutter. Dette vil doble vegtrafikken til rundt 20.000 mellom Arna og søndre bydeler der viktige handels- og næringsområder er lokalisert. Nyskapt trafikk vil utgjøre rundt 7000. Overføring av trafikk fra dagens stamveg via Åsane vil være ca 3.500. Nytteten vil i mindre grad gjelde mot sentrum og områdene i vest som ikke vil få kortere kjøretid enn dagens veg via Åsane. For langdistanse person- og godstransport på veg har konsept D lite å si tidsmessig, men standardheving og sikker framkomst er positivt. En påkobling til E39 ved Fjøsanger i stedet for Hop, vil trolig gi ca. 3-4 min innkorting mellom Arna og Nygårdstangen.



Konsept E, Arnatunnelen, vil være det konseptet som gir størst geografiske fordelings effekter. Arnatunnelen vil påvirke trafikkstrømmene på veg i større grad enn andre konsepter, og kan også ha vesentlig betydning for kollektivtrafikken. Nesten halvparten av trafikken i Arnatunnelen vil være nyskapt trafikk (11.000 av 24.000). Overført trafikk fra nord og sør er hhv. ca 8000 og 5000. Konsept E gir Arna og nærområdene i øst 15 minutter raskere vegforbindelse mot sentrum og områdene i vest. Dette vil utvide det bilbaserte pendlingsområdet til Bergen, og også gi en vesentlig effekt for øst-vest-trafikk og næringstrafikk til/fra Bergen sentrum og Bergen vest. Utover en viss trafikkavlastning gir konsept E alene ingen store gevinster for områdene "Sør" og "Nord". Konsept E vil medføre økt belastning av trafikksystemet i sentrale deler av Bergen (Nygårdstangen, Danmarks plass), noe som vil gi uheldige sideeffekter for lokalmiljø og trafikkavvikling. Hvilke tiltak som fullt ut kan motvirke dette er usikkert.

Konsept F, dobbeltspor Arna-Fløen, vil i første rekke påvirke forholdene for persontrafikken mellom Arna og Bergen sentrum ved at lokaltogt kan doble frekvensen til 15 min. Også nærområdene i øst vil få økt nytte av dette kombinert med bedre innfartsparkering og terminalfasiliteter. Dette kan til sammen legge grunnlag for ytterligere økt kollektivandel på strekningen Voss-Arna-Bergen sentrum. For øst-vest trafikken (regiontog og godstog) vil kapasitetsøkning med dobbeltspor gi færre forsinkelser og bedre framkommelighet. Konsept F vil i mindre grad gi effekter for områdene "Sør", "Vest", og "Nord".

Konsept G, bybane, vil i stor grad kunne gi de samme fordelings effektene som Konsept F. På lang sikt kan en bybane trolig gi noe større effekter for byutvikling i Arna og Fløen/Møllendal enn konsept F.

### Kollektivtrafikk / biltrafikk

Konseptene F og G er de som i første rekke kan bidra til overføring fra biltrafikk til kollektivtrafikk mellom Arna og Bergen. Konsept C vil være relativt nøytral i forhold til slike fordelings effekter. Også konsept D vil trolig ikke påvirke kollektivandelen i særlig grad fordi dagens togtilbud til/fra sentrum vil opprettholde samme reisetidsfordel som i dag.

Konsept E tar bort kollektivtrafikkens konkurransefortrinn på strekningen Arna-Bergen sentrum. Grunnlaget for lokaltogtrafikk Bergen-Arna svekkes. Et alternativ kan være å legge ned lokaltogt og betjene kollektivtrafikken med buss. Modellkjøringer i KU for Arnatunnelen [6] antyder da at tallet på kollektivreiser kan øke med rundt 30 prosent med god bussbetjening (bedre tilbud og flatedekning i Arna) sammenlignet med et forbedret togtilbud. *Kollektivandelen* vil gå ned fra 47 til 38 prosent (Arna-Bergenhus) på grunn av stor nyskapt biltrafikk. Modeller er likevel svært usikre for kollektivtrafikk og resultatene helt avhengig av hvordan tilbudet utformes. Om en vil opprettholde en svært høy kollektivandel med bussbetjening i Arnatunnelen, synes det klart at en samtidig må legge restriksjoner på biltrafikken (parkeringspolitikk, bompenger/vegprising osv). Alternativet til nedlegging av lokaltogtrafikken kan være konsesjonsregulering slik at bare langdistanse ekspressbuss kan kjøre Arnatunnelen. Økt tilgjengelighet til sentrum med bil vil likevel svekke grunnlaget for lokaltogtrafikk. Det vises til vedlegg rapport sidene 27-29 for nærmere drøfting og presentasjon av modellresultater.



## 8.5 Oppsummering for enkeltkonseptene

Sammenstilling av grunnlagsdata og effekter i kapitlene 8.1, 8.2, 8.3, og 8.4 danner grunnlag for en oppsummering for de enkelte konseptene i forhold til 0-alternativet og hverandre. Oppsummeringen legger vekt på å få fram

- Fordeler/ulempes i forhold til sentrale behov, mål og krav
- Fordelingseffekter
- Fleksibilitet og bindinger til andre konsept eller tiltak
- Miljø og trafiksikkerhet
- Kostnader

En stikkordsmessig oppsummering for hvert konsept er supplert en en mer utfyllende tekst i vedlegg 5.

### Konsept C: Vegutbygging nord

#### ***Gir kun marginale effekter for samfunns mål og funksjonelle krav***

- Tilnærmet ingen effekt i forhold til samfunnsmålene
- Ingen store trafikale endringer fra 0-alternativet, men trolig noe overført trafikk fra Arna-Hop (sør)
- Kun helt marginal effekt i forhold til redusert reisetid Arna-sentrum. Ingen effekt mot søndre bydeler.
- Ikke økt kapasitet for jernbanen

#### ***Små, men negative effekter for miljø og kollektivtrafikk***

- Miljø: svakt negativt. Noe økt transportarbeid (klima), Trolig små effekter for luftforurensning og støy.
- Kollektivtrafikk: trolig svakt negativt pga. noe bedre tilgjengelighet med bil

#### ***Viktig for trafiksikkerhet***

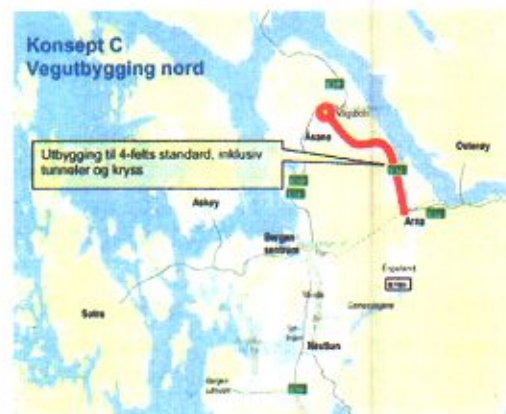
- Positivt med firefelts veg for strekning med mange ulykker i dag.

#### ***God fleksibilitet og langsiktig nytte***

- Ikke byggetrinn, men fleksibelt/ robust: Langsiktig nytte av investeringen ved å inngå i ytre ringvegssystem rundt Bergen.

#### ***Konseptet med minst investeringskostnader***

- Konsept C har mindre investeringskostnader sammenlignet med andre konsepter, trolig rundt 1,1 mrd.





## Konsept D: Vegutbygging sør

### **Gir moderate effekter for samfunns mål og funksjonelle krav**

- Moderat effekt i forhold til samfunnsmålene
- Liten eller ingen effekt i forhold til redusert reisetid til/fra sentrum eller områder i vest og nord. 6 min kortere kjøretid mellom Arna og søndre bydeler. Påkobling ved Fjøsanger kan gi ca 3-4 min. innkorting til/fra sentrum.
- Gir relativt liten økning i trafikk til/fra områdene øst for Arna. ÅDT i Arnanipatunnelen øker trolig med inntil 1000.
- Trafikken Arna-Hop doubles til ca. 20.000. Nyskapt trafikk utgjør ca. 7.000. Overført fra nord: ca 3500.
- Konseptet vil være positivt for randbebyggelsen langs dagens Rv580.
- Gir ikke økt kapasitet for jernbanen



### **Konseptet er lite utviklet, og trafikale effekter i sør og i Bergensdalen er usikre**

- Konsept D er foreløpig på skissestadiet, og det er ikke gjennomført samlede vurderinger av hvordan konseptet vil virke inn på det øvrige trafikksystemet i sør. Som Konsept E Amatunnelen, vil også Konsept D medføre trafikkøkning i Bergensdalen (strekningen Rådal-Fjøsanger-Danmarks plass-Nygårdstangen). En kan anta at økningen for krysset på Nygårdstangen vil være mindre enn økningen med konsept E Amatunnelen, men større enn for øvrige konsepter. Nytte for trafikantene vil være avhengig av at reisetidsgevinst ikke spises opp av tilsvarende samlet tidstap i øvrige deler av vegnettet. Konsept D vil bidra til å framskynde behovet for trafikkdempende tiltak i rushtid.

### **Gir trolig negative miljøeffekter**

- Samlede miljøeffekter av Konsept D er usikre og ikke beregnet. Som for Konsept E, vil økt trafikk kunne gi negative effekter for lokal luftforurensning og støy i Bergensdalen. Effekter i sør er ikke klare.
- Kortere kjørelengde, men nyskapt trafikk gjør at en kan anta at totalt transportarbeid øker noe, og at effekten for klimautslipp (CO2) dermed vil være litt negativ.

### **Noe svekket kollektivtrafikk, men reisetidsfordelen for lokaltog opprettholdes**

- En kan anta at økt tilgjengelighet med bil vil svekke kollektivandelen noe, men mellom Arna og sentrum vil reisetidsfordelen for lokaltog opprettholdes.

### **Positivt for trafiksikkerhet**

- Nytt, innkortet og trafiksikkert 4-felts vegnett gir klar positiv effekt, men noe nyskapt trafikk reduserer gevinsten en del. Det vil være rest-trafikk på gammelt vegnett.

### **God fleksibilitet og langsiktig nytte**

- Langsiktig nytte av investeringen ved at strekningen vil inngå i ytre ringvegssystem rundt Bergen.
- Det er usikkert om en tunnel utenom Grimesvingene (fra konsept B) kan inngå som byggetrinn for konsept D. Dette må vurderes i videre planlegging, og kan også avhenge av hvilket påkoblingspunkt til E39 som evt. velges for konsept D (Hop eller lenger nord).
- Konsept D, med godt vegsystem mot sør, vil være påkrevd dersom det senere kan bli aktuelt å flytte godsterminal fra Nygårdstangen til Arnadalen.

### **Konseptet med høyest investeringskostnader**

- Konseptet har de høyeste investeringskostnadene, trolig minst 2,6 mrd for full utbygging.



## Konsept E: Arnatunnelen

### God effekt for samfunns mål og funksjonelle krav

- Reduserer kjøretid bil med ca. 15 minutter (Arna-sentrum, forutsatt fri veg)
- Gir god effekt i forhold til samfunnsmålene for korridoren Arna-Bergen.
- Gir økt trafikk til/fra områdene øst for Arna. ÅDT i Arnanipatunnelen øker trolig med ca. 3000.
- Positive effekter for Bergen vest, inkl Sotra og Askøy.
- Overført trafikk fra veg nord via Åsane og sør via Høy utgjør hhv. ÅDT ca 7000 og 6000. Nær halvparten av trafikken i Arnatunnelen (11.000 av 24.000) vil være nyskapt biltrafikk, enten pga. nye reisemål eller overført fra andre transportmiddel (tog/buss).



### Bidrar til kapasitetsproblemer på Nygårdstangen. Samlet reisetidsgevinst reduseres dersom konseptet gir økt tidstap i det sentrale vegnettet i Bergensdalen.

- Det er beregnet 17% trafikkøkning i krysset på Nygårdstangen, noe som bidrar til kapasitetsproblemer. Utover tiltak for nord-sør-ramper, er ingen mottiltak avklart. Samlet reisetidsgevinst og effekt forutsetter at gevinsten for reisende i Arnatunnelen ikke spises opp av tilsvarende økt tidstap for trafikantene på Nygårdstangen og Danmarks plass. Konseptet framskynder behovet for trafikkdempende tiltak i rushtid.

### Arnatunnelen svekker grunnlaget for lokaltogtrafikk. Buss kan være en alternativ løsning.

- Kollektivtrafikkens konkurransefortrinn på strekningen Arna-Bergen sentrum tas bort.
- Med bussbetjening kan Konsept E gi nødvendig kapasitet for jernbanen dersom lokaltogtrafikken legges ned. Togtrafikken reduseres da til en tredel av dagens nivå, og fjerner primærbehovet for dobbeltspor byggetrinn 3 i Konsept F.
- To av feltene i Arnatunnelen kan vurderes reservert til kollektivtrafikk, dersom det er kapasitet nok.

### Fortsatt høy kollektivandel krever restriksjoner for personbiltrafikken.

- Kollektivandel og uheldige sideeffekter vil påvirkes av hvilke restriksjoner som samtidig legges på biltrafikken.

### Nøytralt i forhold til klimautslipp, men negative sideeffekter for lokalmiljø

- Innkortet kjørelengde og nyskapt trafikk motvirker hverandre, og gir omtrent samme transportarbeid som uten Arnatunnelen. Konseptet vil derfor være tilnærmet nøytralt i forhold til CO<sub>2</sub>-utslipp.
- Konsept E vil gi negative sideeffekter for lokalmiljø (støy og luftkvalitet) pga. økt biltrafikk og tetthet på Nygårdstangen/ Danmarks plass.

### Positivt for trafikksikkerhet

- Konsept E gir positivt effekt i forhold til trafikksikkerhet, men samlet gevinst spises delvis opp av stor nyskapt trafikk.

### Inngår i langsiktig strategi i Transportanalysen

- Mindre fleksibelt enn andre vegkonsept, men inngår i langsiktig strategi i Transportanalysen 2010-2030.

### Høye investeringskostnader

- Investeringskostnader for Arnatunnelen vil trolig være rundt 2,0 mrd.



## Konsept F: Dobbeltspor

### God effekt for funksjonelle krav og samfunns mål

- Konsept F gir kapasitet for jernbanen og mulighet for økt frekvens til 15min for lokaltog.
- Moderat til god effekt i forhold til samfunns målene
- Bedret avvikling for godstransporten på bane.
- Ingen effekt i forhold til redusert kjøretid. For reisetid vil økt frekvens gi en svakt positiv effekt.
- Konseptet vil først og fremst kunne bidra til forbedring for *sentrumsrettet* persontrafikk mellom Arna/Voss og Bergen. Konseptet gir liten eller ingen effekt for områder i vest, sør og nord. Også liten effekt for nabokommuner som ikke ligger langs jernbanen.



### Opprettholder høy kollektivandel, men ingen stor økning

- Antall kollektivreiser og -andel øker. Dersom frekvens for lokaltog økes til 15 min. er det beregnet en økning i antall togreisende fra ca. 6500 til 7500 (uten vegtunnel), ref [2], tabell 4.1. Modellberegning viser samtidig at biltrafikken på dagens vegnett (nord og sør) til sammen vil kunne reduseres med ca 800 ADT. Konsept F med økt frekvens, kan altså gi noe overføring av biltrafikk til tog

### Litt positiv i forhold til klima, miljø og trafikksikkerhet

- Miljø: Med trafikkberegningene som er gjort vil konsept F være litt positiv i forhold til klimautslipp (forutsatt at økt togproduksjon gjøres med "ren" energi). Virkningene for lokal luftforurensning vil være små, men konseptet bidrar i positiv retning. Konsept F vil ikke gi vesentlige negative effekter for støy (skjermingstiltak inkludert i konseptet, ref [2])
- Trafikksikkerhet: svakt positiv effekt

### Fleksibelt ved at konseptet kan deles i byggetrinn

- Konsept F er fleksibelt pga. mulige byggetrinn: Trinn 2. Kryssingsspor i Arna (1,2 km), Trinn 3. Dobbeltspor (6,8 km tunnel)
- Flexibilitet gjelder også i forhold til mulig framtidig høyhastighetstog, og/eller mulig "kombibane".
- Konsept F er gjensidig utelukkende med konsept G Bybane(separat bybanetunnel)

### Middels investeringskostnader

- Investeringskostnad for konseptet er rundt 1,2 mrd. Minimumsinvestering, dvs kun kryssingsspor, er av Jernbaneverket beregnet til å koste vel 350 mill. kroner.



## Konsept G: Bybane

### God effekt for funksjonelle krav og samfunns mål

- Konsept G, separat bybanetunnel med to spor, kan gi nødvendig kapasitet for jernbanen uten å bygge ny jernbanetunnel. Konseptet vil ikke fullt ut løse jernbanens behov for lengre kryssingsspor i Arna.
- Moderat til god effekt i forhold til samfunnsmålene
- Konsept G gir litt økt kjøretid sammenlignet med lokaltog (med ett nytt stopp). Med økt frekvens vil effekten for reisetid likevel være svakt positiv.



### Kan gi noen nye muligheter for langsiktig byutvikling

- Gir muligheter for stopp på Bergs-siden og langsiktig byutvikling i Arna. Evt. senere utvidelse av banen med forgreninger i Arna vil likevel kreve stort passasjergrunnlag.

### Litt positiv i forhold til klima, miljø og trafiksikkerhet

- Miljø: En kan anta at miljøvirkningene vil være noenlunde de samme som for Konsept F, dvs litt positiv i forhold til klimautslipp og lokal luftforurensning, og ingen vesentlige effekter for støy.
- Trafiksikkerhet: svakt positiv effekt

### Krever spesiell finansieringsløsning

- Utfordrende finansiering. Krever "alternativ bruk av jernbanemidler"
- Realismen i konseptet må eventuelt utredes videre.

### Middels investeringskostnader

- Investeringskostnad for konseptet vil trolig være rundt 1,4 mrd.

## Konklusjon

- Ingen av konseptene gir *alene* tilstrekkelige fordeler og effekter i forhold til behov, mål, krav og samfunnsøkonomi. En langsiktig og god løsning for transport mellom Arna og Bergen krever kombinasjon av flere primærkonsepter.



## 8.6 Kombinasjoner av primærkonsepter

### Delkonklusjoner og hovedspørsmål

Viktige delkonklusjoner og hovedspørsmål for sammensetting av kombinasjoner og rekkefølge er:

#### **Konsept F eller G bør eventuelt komme tidlig**

Dersom Konsept F Dobbeltspor *eller* Konsept G Bybane skal gjennomføres, bør dette skje tidlig dersom en vil sikre kapasitet for jernbane og miljømål med satsing på kollektivtransport. Konsept F og G er gjensidig utelukkende. Begge kan inngå i kombinasjon med vegkonsepter (C,D,E). Dersom en vil ha en høy kollektivandel bør Konsept F eller G komme før vegutbygging for å etablere og styrke reisemønster for kollektivtrafikk. Dette er særlig kritisk om Konsept E Arnatunnelen skal gjennomføres.

#### **Konsept G gir få fordeler sammenlignet med konsept F**

Konsept G Bybane krever eventuelt mer utredning for å avgjøre om det er et realistisk alternativ. Slik det ser ut, vil konsept G likevel ikke fullt ut kunne løse jernbanens behov for lengre kryssingsspor i Arna for godstog. Konseptet vil heller ikke ha samme fleksibilitet som konsept F i forhold til eventuelt framtidig høyhastighetstog. Siden konsept F også har en innebygd fleksibilitet i forhold til "kombibane", er det tvilsomt om konsept G bør arbeides videre med.

#### **Konsept E og F er motstridende - hovedspørsmål gjelder kollektivtilbud**

Konsept F Dobbeltspor (byggetrinn 3) og Konsept E Arnatunnelen utelukker ikke hverandre, men er motstridende. Hovedspørsmålet gjelder den lokale kollektivtrafikken. Lokaltogtrafikken og mulighet for 15 min frekvens er en hovedbegrunnelse for økt kapasitet og bygging av dobbeltspor. Om også Konsept E Arnatunnelen bygges, fjernes reisetidsfordelen for toget, og det kan reises spørsmål om det da er fornuftig å investere rundt 850 mill. kr i dobbeltspor (byggetrinn 3) dersom kollektivtilbudet kan bli minst like godt med nedlegging av lokaltog og god bussbetjening i Arnatunnelen. Nedlegging av lokaltogtrafikk vil være i strid med nasjonale mål.

#### **Dersom både konsept E og F skal gjennomføres**

Dersom begge skal bygges, synes det som et minimum klart at Konsept F dobbeltspor må komme først for å etablere et tilbud og reisemønster. For å opprettholde et høyfrekvent togtilbud må en likevel trolig også konsesjonsregulere lokal busstrafikk og forsterke med trafikkdpendende tiltak i Arnatunnelen (rushtidsavgift, parkeringspolitikk el.). Tilsvarende vil gjelde Konsept G sammen med Arnatunnelen.

#### **Konsept C bidrar i liten grad til langsiktig løsning av samfunns mål og behov**

Konsept C, Vegutbygging nord, kan kombineres med alle andre konsept, men bidrar bare i liten grad til langsiktig løsning av sentrale transportbehov, mål og krav. På lang sikt vil konseptet kunne inngå i firefelts ytre ringveg, og kan derfor bygges sent, eller tenkes som et første trinn med senere utbygging av Konsept D eller E (eller begge). Trafikksikring er et argument for gjennomføring av konsept C, og slik sett kan konseptet gjøres uavhengig av funksjonelle krav som er definert.

#### **Konsept D og E er hovedalternativene for veg på lang sikt**

Konsept D, Vegutbygging sør og Konsept E Arnatunnelen framstår som de to hovedalternativene for veg i langsiktig løsning av sentrale behov, mål og krav. Konsept E vil gi best effekt i forhold samfunns-målene for korridoren Arna-Bergen, men har samtidig større negative effekter i forhold til trafikkøkning og miljø, særlig på Nygårdstangen og i Bergensdalen. På lang sikt trenger Konsept D og E ikke være gjensidig utelukkende.

#### **Trafikale effekter og miljøeffekter av Konsept D er ikke fullt ut kjent**

Konsept D, Vegutbygging sør, gir nokså stor nyskapt trafikk (7000) mellom Arna og søndre bydeler, men også overført trafikk fra nord (3500). Dette gjenspeiler at reisetid mellom Nygårdstangen og Arna blir den samme via Åsane og Nesttun. Konsept D gir positiv effekt for søndre bydeler, men *ikke* store positive effekter for Bergen vest og sentrum, og løser delvis andre behov enn konsept E. Effekter og eventuelle avbøtende tiltak i forhold til trafikksystemet i sør er ikke godt nok kjent i dag, og må undersøkes nærmere. Nytte for trafikantene vil være avhengig av at reisetidsgevinst ikke spises opp av tilsvarende samlet tidstap i øvrige deler av vegnettet.



**Konsept E vil i størst grad framskynde behov for tiltak på Nygårdstangen/Danmarks plass**  
Konsept E Arnatunnelen gir stor nyskapt trafikk (ca. 11.000) og vesentlig økt trafikkpress på Nygårdstangen/ Danmarks plass (opp til kritisk nivå). Tiltak for å løse dette må snarlig inkluderes i videre arbeid dersom konsept E skal realiseres. Nytte for trafikantene vil være avhengig av at reisetidsgevinst mellom Arna og Bergen ikke spises opp av tilsvarende samlet tidstap for alle trafikantene på strekningen Nygårdstangen-Danmarks plass-Minde.

**Tidlig gjennomføring av kryssingsspor i Arna uavhengig av andre konsept**  
Dersom Konsept G viser seg å være uaktuelt, bør Konsept F, *byggetrinn 2* kryssingsspor i Arna, gjennomføres uavhengig av hvilken kombinasjon med vegtiltak som er aktuell. Tiltaket bør gjennomføres tidlig.

**Kombinasjon med elementer fra Konsept A er viktig for alle andre konsept**  
Alle kombinasjoner av konsepter bør i størst mulig grad også inkludere elementer fra Konsept A "Reduksjon av transportbehov og mer effektiv bruk av dagens transportnett".

**Konseptvalg er avhengig av samlet byutviklingsstrategi og vektlegging av mål**  
Valg av konsept-kombinasjon mellom Arna og Bergen vil i stor grad måtte avgjøres av politiske prioriteringer og vektlegging av ulike behov og mål i en samlet byutviklingsstrategi.



## 8.7 Ulik vektlegging av mål - eksempler

Oppsummeringer og delkonklusjoner i kap 8.5 og 8.6 viser at målkonflikter og ulik vektlegging av mål vil ha vesentlig betydning for konseptvalg og kombinasjoner i korridoren Arna-Bergen. For å illustrere dette vises her tre ulike eksempler:

### Eksempel I "Optimalt samfunnsmål for korridoren Arna-Bergen"

Dersom en legger mest vekt på en optimal oppfylgning av samfunnsmål om tilgjengelighet og framkommelighet til sentrale deler av Bergen, samt effektive øst-vest transport, vil en kombinasjon av konseptene F/G, E og D være best. En kombinasjon med slik vektlegging kan bestå av:

- Elementer fra konsept A
- 1. Konsept F Dobbelspor *eller* Konsept G Bybane fullt ut, 15 min frekvens Arna-Bergen, økt frekvens lokaltog Voss-Bergen.
- 2. Konsept E Arnatunnelen
- 3. Konsept D Vegutbygging sør

En slik kombinasjon vil være den som i aller størst grad vil kreve avbøtende tiltak fra konsept A for å dempe uønskede effekter av økt biltrafikk. Dette vil først og fremst gjelde tiltak som bidrar til å styre reisemønstre og valg av transportmiddel, særlig i rushtid. Styrking av banetilbud for sentrumsrettede arbeids- og fritidsreiser vil kreve tiltak som vegprising/køprising, innfartsparkering i Arna, flere parkeringsrestriksjoner i sentrum mv. Arnatunnelens bidrag til økt tilgjengelighet og redusert reisetid, må først og fremst innrettes mot bedret transporttilbud og attraktivitet for lange øst-vest-transporter, lokal næringstransport, transport til/fra Bergen vest, og regional busstrafikk/langdistanse ekspressbuss.





## Eksempel II "Samfunnsmål for korridoren, med reduserte investeringskostnader"

Dersom en legger vekt på en god oppfylging av samfunnsmål for korridoren Arna-Bergen, men samtidig reduserte investeringskostnader, kan det velges kollektivløsning med buss i Arnatunnelen og nedlegging av lokaltogtrafikken. Dette vil være i strid med nasjonale mål for bane. En kombinasjon med slik vektlegging kan bestå av:

- Elementer fra konsept A
- 1. Konsept F, kun byggetrinn 2 Kryssingsspor Arna, nedlegging lokaltog Arna-Bergen, økt frekvens lokaltog Voss-Bergen
- 2. Konsept E med god bussbetjening som erstatter lokaltog Arna-Bergen
- 3. Byggetrinn med redusert utbedring mellom Arna og Hop først (ref konsept B), senere evt. konsept D

Et busstilbud med god kvalitet vil kreve god frekvens og framkommelighet. På samme måte som i Eksempel I, vil denne kombinasjonen også i stor grad kreve avbøtende tiltak fra konsept A for å dempe uønskede effekter av økt biltrafikk (styre valg av transportmiddel, vegprising/køprising, innfarts-parkering, parkeringsrestriksjoner mv.) Arnatunnelens bidrag til økt tilgjengelighet og redusert reisetid, må først og fremst innrettes mot et godt lokalt kollektivtilbud med buss, bedret transporttilbudet og attraktivitet for lange øst-vest-transporter, lokal næringstransport, transport til/fra Bergen vest, og regional busstrafikk/langdistanse ekspressbuss.

Med vektlegging av samfunnsmål for korridoren, men reduserte investeringskostnader, kan etappevis vegutvikling mot sør være en løsning. Det må da undersøkes nærmere om det er mulig å gjennomføre dette i byggetrinn, der redusert utbedring med tunnel(er) utenom Grimesvingene (ref konsept B) kan inngå i senere full utbygging av firefelts veg (Konsept D for langsiktig utvikling av ytre ringvegssystem).





### Eksempel III "Miljømål, med mindre vekt på samfunns mål for korridoren"

Dersom en legger størst vekt på oppfylging av miljømål, med reduksjon av biltrafikk og grunnlag for økt kollektivtrafikk, vil positive effekter i forhold til samfunnsmålene om reisetid og øst-vest transporter reduseres. En kombinasjon med slik vektlegging kan for eksempel være:

- Sterk satsing på elementer fra konsept A
- 1. Konsept F eller G fullt ut, 15 min frekvens Arna-Bergen, økt frekvens lokaltog Voss-Bergen.
- 2. Konsept C
- 3. Et redusert utbedringsalternativ for veg mellom Arna og Midtun (ref konsept B)

En slik kombinasjon må innrettes mot å dempe uheldige sideeffekter av økt biltrafikk, og legge til rette for økt kollektivtrafikk ved å bedre tilbudet og opprettholde reisetidsfordelen til/fra sentrum for bane.

For vegtransport satses da primært på konsept C, utvikle dagens stamveg mellom Arna og Vågsbotn. Med vektlegging av miljømål kan strategien mot sør være en redusert vegutbedring (ref konsept B).

En *vesentlig* positiv miljøeffekt vil også her avhenge av hvilke øvrige trafikkdempende tiltak som innføres. En høy miljøprofil vil kreve kombinasjon med sterk satsing på tiltak under Konsept A.





## 8.8 Anbefaling videre arbeid:

### **Behov for tiltak for både bane og veg**

En langsiktig løsning for transport mellom Arna og Bergen, som kan tilfredsstillе samfunns mål for korridoren og øvrige sentrale mål, krever tiltak både for bane og veg.

#### **Veg:**

##### Konseptvalg

- Valg av vegkonsept krever samlet vurdering. Konklusjon om valg av vegkonsept må avvente avklaringer i et utvidet "program for Bergensområdet" eller utvidet "Bergensprogram". Det er tatt initiativ for arbeid med et program for Bergensområdet

##### Planlegging

- Konsekvensutredningen for Amatunnelen kan sluttbehandles. Konseptvalgutredningen har ikke avdekket vesentlige nye elementer som er til hinder for sluttbehandling av KU for Amatunnelen.
- Trafikale- og miljømessige konsekvenser for Konsept D undersøkes videre. Konsept D, vegbygging sør ("Ringveg øst") er for lite utviklet til å kunne fastslå hvilke trafikale og miljømessige effekter som vil oppstå. Dette gjelder både i søndre bydeler og i Bergensdalen mot sentrum.

#### **Bane:**

##### Konseptvalg

- Konsept F Dobbeltspor velges for bane.
- Konsept G Bybane legges bort. Mulige fordeler og fleksibilitet med dette konseptet, anses som for små, sammenlignet med Konsept F. Det arbeides derfor ikke videre med Konsept G.

##### Planlegging

- Reguleringsplan for Konsept F Dobbeltspor slutføres.



## Referanser

- [0] Transportanalyse for Bergensområdet 2010-2030  
Bergen kommune, Statens vegvesen, Hordaland fylkeskommune, Jernbaneverket, 2007
- [1] Dobbeltspor Arna-Fløen – Konsekvensutredning sluttdokument.  
Jernbaneverket, Oslo juni 2006
- [2] Dobbeltspor Arna-Fløen – Konsekvensutredning hovedrapport.  
Jernbaneverket, juni 2005
- [3] Dobbeltspor Arna-Fløen – Konsekvensutredning - delutredning trafikk, versjon 1. Scandiaconsult, 04.03.2003
- [4] Dobbeltspor Arna-Fløen - Konsekvensutredning - delutredning støy og vibrasjoner. Multiconsult, 22.08.2003
- [5] Dobbeltspor Arna-Fløen - Konsekvensutredning - delutredning kulturminner og kulturmiljø Norconsult, november 2003,  
revidert oktober 2004
- [6] E16 Arnatunnelen – Konsekvensutredning - hovedrapport.  
Statens vegvesen Region vest, april 2005
- [7] E16 Amatunnelen – Konsekvensutredning - trafikkanalyse.  
Statens vegvesen Region vest, januar 2005
- [8] E16 Amatunnelen – Konsekvensutredning - teknisk-økonomisk rapport.  
Statens vegvesen Region vest, september 2004
- [9] E16 Amatunnelen – Konsekvensutredning - teknisk-økonomisk rapport.  
Statens vegvesen Region vest, september 2004
- [10] E16 Arnatunnelen – Konsekvensutredning - transportøkonomi.  
Statens vegvesen Region vest, september 2004
- [11] E16 Arnatunnelen – Konsekvensutredning - regionale virkninger.  
Statens vegvesen Region vest, september 2004
- [12] E16 Arnatunnelen – Konsekvensutredning – tilgjengelighetsanalyse.  
Asplan Viak, 29.10.2004
- [13] Konseptvalgutgreiing for E134 over Haukelifjell  
Statens vegvesen region vest, førebels versjon 29.06.2007
- [14] Ringveg øst, Midtun-Indre Arna – Trafikkberegninger og EFFEKT-beregninger  
Rambøll, 19.03.2007 (rev.2), samt foreløpige beregninger med justerte forutsetninger, sept. 2007.
- [15] Stamvegutredning rute 5c  
Statens vegvesen region vest, 2006
- [16] KS1/KVU Arna-Bergen, referatrapport fra gjennomført verksted  
Jernbaneverket/Statens vegvesen, april 2007
- [17] Veileder i samfunnsøkonomiske analyser  
Finansdepartementet, september 2005
- [18] Handlingsplan for bedre luft i Bergen, 2007 – revisjon av handlingsplan 2004  
Utkast, Bergen kommune, oktober 2007
- [19] "Effekter av flere busser i sentrum"  
Statens vegvesen/KOMPAS