



Arkivnr: 2014/14333-7

Saksbehandlar: Torill Klinker

Saksframlegg

Saksgang

Utval	Saknr.	Møtedato
Samferdselsutvalet		12.11.2014
Fylkesutvalet		19.11.2014

Konseptvalutgreiing (KVU) Voss - Arna. Høyringsuttale frå Hordaland fylkeskommune.

Samandrag

Statens Vegvesen har saman med Jernbaneverket utarbeida ei konseptvalutgreiing for transportløyningar på strekninga Voss – Arna. Hovudrapporten er no sendt på høyring med **høyringsfrist 1. desember 2014**. Parallelt med høyringa gjennomfører Samferdselsdepartementet ei kvalitetssikring (KS1) med eksterne konsulentar. Dette arbeidet er forventa fullført i 2014, slik at ein tek sikte på sentral handsaming av rapport, kvalitetssikring og høyringssvar tidleg i 2015. Dette vil sikra eit arbeidsgrunnlag for NTP-prioriteringane 2018-27.

Det prosjektutløyssande behovet har vore tufta på behovet for trafikksikker E16 og behovet for redusert reisetid og auka kapasitet for jernbanen. Samfunns målet er av Samferdsledepartementet formulert slik: *I 2050 skal transporten i korridoren skje trygt og pålitelig med reduserte avstandskostnader som gir grunnlag for regional utvikling.*

Styringsgruppa har kome med ei anbefaling om vidareføring av **konsept K5 Stor innkorting bane og veg – kombinasjonsløyssing**. Fylkesrådmannen støttar fagetatane i at K5 er det konseptet som i størst grad oppfyller samfunns målet og dekker dei ulike behova på strekninga.

Forslag til innstilling

1. Fylkesutvalet støttar tilrådinga frå fagetatane om at konsept K5 best dekker behova for veg og bane på strekninga Voss - Arna.
2. Fylkesutvalet ber om at det vidare planarbeidet startar opp så snart det er konkludert på konsept, slik at planvedtak og kostnadsoverslag ligg føre til NTP-prosessen 2018-2027.

Rune Haugsdal
fylkesrådmann

Håkon Rasmussen
fylkesdirektør samferdsel

Saksframlegget er godkjent elektronisk og har derfor inga underskrift.

Vedlegg 1: Høyringsbrev frå Statens vegvesen datert 05.09.2014.

Vedlegg 2: KVV Voss-Arna, hovudrapport. April 2014.

Fylkesrådmannen, 21.10.2014

1.0. Bakgrunn

Jernbaneverket og Statens vegvesen har i fellesskap utarbeidd konseptvalutgreiing(KVU) for transportløyningar på strekninga Voss —Arna. Hovudrapporten vert no sendt ut på høyring, med høyringsfrist 1. desember 2014.

Parallelt med høyringa gjennomfører Samferdselsdepartementet ei kvalitetssikring (KS1) med eksterne konsulentar. Dette arbeidet er forventa fullført i 2014, slik at ein tek sikte på sentral handsaming av rapport, kvalitetssikring og høyringssvar tidleg i 2015. Dette vil sikra eit arbeidsgrunnlag for NTP-prioriteringane 2018-27.

Strekninga Voss-Arna har mange utfordringar, både for Statens vegvesen og Jernbaneverket. Begge etatar forvaltar i dag transportårer og infrastruktur med klare behov for betre utforming, tryggleik og kapasitet. E16 er utbygd over lang tid, og tilpassa dei krav og retningsliner som til ei kvar tid har vore gjeldande. Ein stor del av strekninga har låg standard, og er planlagt og bygd med ein kurvatur for låg dimensjonerande fart. Det er i dag ikkje møtefri veg på strekninga og ulukkesituasjonen er alvorleg. Hovudproblemet er særleg dei mange alvorlege møteulukkene. Mange av dei i alt 32 tunellane er gamle og forfallet er stort. Dette medfører mykje stenging knytt til vedlikehald. Trafikken på E16 stor og veksande, og slike stengingar medfører lange omkøyringsruter og tidstap for næringsliv og brukarar. Evakueringsproblematikken knytt til tunellane er ei stor utfordring for begge etatane, og dette er eit naturleg samarbeidsområde.

Heller ikkje jernbanelinja held dagens krav til standard og kurvatur. Utforminga er basert på den gamle Vossebanen, og dette medfører svært låge fartsgrenser på deler av banestrekninga. Låg fart og lang reisetid er i første rekkje ein ulempe for persontransporten mellom Voss og Bergen, men også for heile Bergensbanen. Manglande kapasitet hindrar ønska vekst i godstransporten på bane. Sidebratt terreng og høge skjeringar gjev stor fare for skred og steinsprang. Endring i nedbørsmengder og intensitet gjer at desse problema aukar både for veg og bane. I april 2013 var E16 stengd samanhengande i 12 døgn som følgje av steinskred. Felles transportkorridor og delvis samanfallede utfordringar gjev grunnlag for tett samarbeid.

2.0. Dei ulike konsept

Dei ulike konsept er utvikla i tråd med KVU-metodikken og består av eit referansealternativ (K0) og fem andre konsept, basert på ulik grad av investeringsbehov. Dei ulike konsept er grundig omtalt i KVU-rapporten, sjå vedlegg 2.

K0 er referansealternativet, dagens situasjon med vedtekne tiltak, framskrive til 2050. Konseptet inneheldt ikkje tiltak utover allereie finansierte tiltak som Vossapakko og dobbeltspor gjennom Ulriken, og det er difor ikkje knytt kostnader til dette alternativet.

K1 – utbetring av veg og bane. Konseptet søker å løyse dei mest prekære behova med låge kostnader. Tiltaka er i hovudsak knytt til utbetring av tunellar på E16 samt etablering av kryssingsspor for jernbana. Kostnader er sett til 4,5 mrd.

K2 – maksimal innkorting av veg, utbetring av bane. Konseptet prioriterer maksimal innkorting og delvis møtefri veg for E 16. For jernbana er det vektlagt å legge til rette for auka godstransport (utan innkorta reisetid). Tiltaka er i hovudsak knytt til etablering av 4-felts møtefri veg mellom Arna og Trengereid med samla reisetid 40 min på strekninga Voss-Arna. For jernbana vert det gjort investeringar i høve til kryssingsspor og sanering av planovergangar. Tiltaka gjev ikkje redusert reisetid for jernbana. Kostnader er sett til 15,6 mrd.

K3 – stor innkorting bane, veg med midtfelt i dagens trase. Konseptet prioriterer dobbeltspor og stor innkorting for jernbana. Konseptet gjev eit godt togtilbod for alle dei største knutepunkta mellom Voss og Arna, samt bidreg til innkorting Bergen – Oslo og aukar kapasitet for godstransport. For E16 vert det prioritert sikringstiltak og ombygging av dagens veg til 2-feltsveg med midtdelar. Kostnader er sett til 35,9 mrd.

K4 – utbetring av bane, delvis møtefri veg i dagens trase. Konseptet prioriterer ombygging av dagens trase til 12,5 m breidde med fysisk midtdelar på dagstrekningane. Utstrossing av eksisterande tunellar til 10,5 m

samt rassikring og TS-tiltak. Jernbana får kryssingsspor og mindre tryggleikstiltak. Auka kapasitet for godstransport, men ikkje redusert reisetid. Kostnader er sett til 11,5 mrd.

K5 – stor innkorting bane og veg, kombinasjonsløyising. Konseptet prioriterer innkorting, kapasitet og tryggleik både for veg og bane. Hovudtanken i dette konseptet er samordna anleggs- og driftsfase, med felles og kostnadsbesparande løysingar i høve til rømmingskrav mm. Konseptet gjev ei reisetid på 46 min på veg og 24 min på bane. Anleggsarbeidet er i hovudsak uavhengig av dagens trase, både for veg og bane. Stegvis utvikling er mogleg, då etablering av K5 i stor grad er uavhengig av trafikkavvikling på dagens trasear. Naturleg første etappe vil vera Arna-Trengereid-Boge/Vaksdal. Kostnader er sett til 33,4 mrd.

I følge KVV-rapporten er det naudsynt å bygge ut E16 på heile strekninga Arna - Voss for å oppfylle krava i tunelldirektivet. Fristen i tunelldirektivet er april 2019. Krav til standard på TEN-T-vegnettet inneber at tiltak i vegtunellane ikkje kan utsetjast. For å få dispensasjon til å vente med tiltaka må det ligge føre ein forpliktande plan for snarleg gjennomføring av utbygginga. Tilsvarande absolutte krav til tunelltiltak finst ikkje for jernbanen, men ei samtidig utbygging av heile strekninga Arna —Voss gjev større nytte av dobbeltspora enn berre å bygge ein del av strekninga. Ei samla utbygging av veg og jernbane på strekninga Arna —Voss vil dessutan gje store samordningsgevinstar både ved utbygging og drift, mellom anna gjennom felles tekniske løysingar og at jernbanetunellen kan fungere som rømmingstunell for vegtunellen og omvendt. Dette vil spare samfunnet for store kostnader og det vil spare brukarane og dei ulike lokalsentra langs strekninga for to separate utbyggingsperiodar. Jernbaneverket og Statens vegvesen meiner difor at det beste for samfunnet vil vere å bygge ut jernbane og veg på heile strekninga Arna —Voss som eit samla prosjekt som vist i konsept K5. Eit slikt prosjekt bør ha samla finansiering og felles utbyggingsorganisasjon. Kostnaden er rekna til om lag 33 mrd. kr. Fellesprosjektet Dovrebanen/E6 ved Mjøsa har gitt begge etatane gode erfaringar med felles utbygging. Dette gjev samordningsgevinstar og stordriftsfordelar knytt til utbyggingskontraktane. Samarbeidet kan utviklast vidare i retning av tettare felles organisering i utbyggingsfasen og samla finansiering.

Fagetatane sin konklusjon

For å oppfylle krava i tunelldirektivet er det naudsynt å bygge ut E16 på heile strekninga Arna - Voss. Tilsvarande absolutte krav til tunelltiltak finst ikkje for jernbanen, men ei samtidig utbygging av heile strekninga Arna —Voss gjev vesentleg større nytte av dobbeltspora enn det ein oppnår ved berre å bygge ein del av strekninga. Statens vegvesen og Jernbaneverket tilrår at konsept *K5 Stor innkorting bane og veg - kombinasjonsløyising* vert lagt til grunn for vidare planlegging etter plan- og bygningslova. Det vert også tilrådd at heile strekninga Arna - Voss bør byggast ut samla som eit felles tiltak. Dette bør skje som eit eige prosjekt med samla finansiering og felles organisering.

Både Jernbaneverket og Statens vegvesen prioriterer å starte utbygginga frå Arna, dvs, å bygge strekninga Arna —Vaksdal først. Med samtidig utbygging av jernbane og veg kan denne strekninga gjennomførast til ein kostnad på 9 mrd. kr. Strekninga Vaksdal —Voss vil krevje ei samla investering på 24 mrd. kr. Dersom det ikkje er råd å få finansiert ei samla utbygging av heile strekninga, må E16 byggast ut som eit eige prosjekt for å oppfylle tunellforskrifta. Dette kan gjennomførast ved å bygge firefelts veg på heile strekninga Arna —Vaksdal og ein parallell rømmingstunell på tofeltsstrekninga Vaksdal —Voss. Totalt vert dette ein ekstra kostnad for veginvesteringa på 5 mrd. kr jamført med samla utbygging av veg og jernbane. Veginvesteringa kostar dermed om lag 17 mrd. kr i staden for om lag 12 mrd. kr ved parallell utbygging.

3.0. Medverknad og arbeidsprosess

KVV-arbeidet har vore organisert i eit fellesskap mellom Jernbaneverket og Statens vegvesen. Oppdraget frå Samferdselsdepartementet er formelt sendt til Vegdirektoratet, men i alle fasar har arbeidet vore utført i tett samarbeid mellom dei to etatane. Kontakten til kommunane og fylkeskommunen har vore vektlagt frå starten av. Hordaland fylkeskommune har delteke aktivt i referansegruppa gjennom heile prosessen samt på planverkstad i oppstartsfasen.

4.0. Handsaming av høyringsuttale i berørte kommunar

- Bergen kommune: Saka vart handsama i «Forretningsbyrådet» den 16.10.14. I vedtaket heiter det mellom anna at: «Bergen kommune slutter seg til Statens vegvesen og Jernbaneverket sin anbefaling om å legge til grunn konsept *K5 Stor innkorting bane og veg - kombinasjonsløyising* for vidare planarbeid etter plan- og bygningsloven.»
- Vaksdal kommune har hatt saka til orientering, og vil truleg handsama saka i formannskapsmøte 24. november.
- Voss kommune vil truleg handsama saka i formannskapsmøte 6. november.

5.0. Fylkesrådmannen si tilråding

Etter fylkesrådmannen sitt syn har KVVU-arbeidet vore godt organisert, og KVVU-rapporten er resultatet etter eit grundig arbeid. KVVU-rapporten skisserer dagens situasjon samt kva behov, mål og krav som skal liggja til grunn for ei framtidig løysing. KVVU-rapporten skisserer vidare eit 0-alternativ og fem ulike konsept for framtidige veg- og baneløysingar mellom Arna og Voss.

I mandatet er det peika på behovet for å sjå på grensesnitt og samanheng mellom KVVU Voss —Arna og andre KVVUar i området. Etter etatane si vurdering vil tilrådd konsept K5, med endepunkt i Arna, vere godt i samsvar med KVVU for Bergensområdet. Dette gjeld mellom anna styrking av lokaltogtilbodet Arna — Bergen og mogleg framtidig kopling mot ein eventuell Ringveg aust i Arna.

Tilrådd konsept vil også gje eit godt grunnlag for auka godstransport på jernbanen, og leggja til rette for påkopling av spor til ein ny framtidig godsterminal – uavhengig av kvar denne vert lokalisert. Spørsmålet om lokalisering av terminal skal handsamast i eigen KVVU.

KVVU Voss —Arna har ikkje direkte grensesnitt eller binding mot KVVU E39 Aksdal —Bergen, men begge vil styrke Bergensregionen med vesentleg betra transportvilkår i hovudaksane nord-sør og vest-aust. Konsept K5 legg opp til omfattande endringar, dels i tettbygde område. Dette talar for at det vidare planarbeidet må starte så snart KVVUen har fått sin konklusjon. Planvedtak og kostnadsoverslag må ligge føre til NTP-prosessen 2018-2027.

Statens vegvesen og Jernbaneverket tilrår bruk av statleg plan. Dette vil sikre rask planprosess og ein heilskapleg plan. Utbygginga bør gjennomførast med felles prosjektorganisering, finansiering og entreprisar. Dette må takast omsyn til ved planlegginga, slik at ein får samordna konkurransegrunnlag, massedisponering med meir etter at planlegging etter plan- og bygningslova er fullført.

Fylkesrådmannen støttar etatane si tilråding om at *K5 – stor innkorting bane og veg, kombinasjonsløysing*, er det konseptet som best svarar ut behova for strekninga. K5 prioriterer innkorting, kapasitet og trafikktryggleik for både veg og bane, konseptet har kostnadsbesparande fellesløysingar og utbyggjinga kan gjennomførast uavhengig av bil- og banetraffikk på dagens trasear.

Dei tre involverte kommunane Voss, Vaksdal og Bergen har samanfallande interesser - men vert svært ulikt berørt av prosjektet. Fylkesrådmannen støttar difor etatane si tilråding om bruk av statleg plan, og presiserer viktigheita av at planarbeidet startar opp så snart det er konkludert på konsept, slik at planvedtak og kostnadsoverslag ligg føre til NTP-prosessen 2018-2027.