



Arkivnr: 2014/14333-8

Saksbehandlar: Torill Klinker

Saksframlegg

Saksgang

Utval	Saknr.	Møtedato
Samferdselsutvalet		11.02.2015
Fylkesutvalet		18.02.2015

Kvalitetssikring (KS1) av KVV for Voss - Arna. Merknader frå Hordaland fylkeskommune.

Samandrag

Statens Vegvesen har saman med Jernbaneverket utarbeida ei konseptvalutgreiing for transportløysingar på strekninga Voss – Arna. Styringsgruppa har kome med ei anbefaling om vidareføring av **konsept K5 Stor innkorting bane og veg – kombinasjonsløysing**. Hovudrapporten har vore på høyring, og Hordaland fylkeskommune har gjeve uttale i tråd med fagetatane si anbefaling.

Torsdag 08.01.2015 vart KS1-rapporten for KVV Voss-Arna lagt fram av Samferdselsdepartementet. Kvalitetssikringsrapporten tilrår ei vidareføring av **konsept K0**, altså nullalternativet.

Hordaland fylkeskommune kan ikkje sjå at nullalternativet svarar ut behovs- og målformuleringane i KVV'en, og stiller seg kritisk både til konklusjonen av KS1-rapporten og til KS1-regimet.

Forslag til vedtak

1. Fylkesutvalet er svært kritisk til konklusjonen i KS1-rapporten, og kan ikkje sjå at den svarar ut behovs- og målformuleringane som er lagt til grunn i konseptvalutgreiing for Voss - Arna.
2. Fylkesutvalet går inn for at det, i tråd med tidlegare høyringsuttale, vert starta opp planarbeid for konsept K5, med sikte på 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: KS1-rapport for KVV Voss – Arna
Brev frå Forum nye Bergensbanen til Samferdselsministeren*

Fylkesrådmannen, 26.01.2015

1. Bakgrunn

Statens Vegvesen har saman med Jernbaneverket utarbeida ei konseptvalutgreiing for transportløyningar på strekninga Voss – Arna. KVVU-arbeidet har vore organisert i eit fellesskap mellom Jernbaneverket og Statens vegvesen. Hordaland fylkeskommune har delteke aktivt i referansegruppa gjennom heile prosessen samt på planverkstad i oppstartsfasen.

Det prosjektutløyande behovet har vore tufta på behovet for trafikkssikker E16 og behovet for redusert reisetid og auka kapasitet for jernbanen. Samfunnsmålet 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 – kombinasjonsløyning**. Hovudrapporten har vore på høyring, og Hordaland fylkeskommune har gjeve uttale i tråd med fagetatane si anbefaling.

Parallelt med høyringa gjennomførte Samferdselsdepartementet ei kvalitetssikring (KS1) med eksterne konsulentar. Torsdag 08.01.2015 vart KS1-rapporten for KVVU Voss-Arna lagt fram av Samferdselsdepartementet. Kvalitetssikringsrapporten tilrår ei vidareføring av **konsept K0**, altså nullalternativet. K0 er *referansealternativet - dagens situasjon med vedtekne tiltak - framskrive til 2050*. Konseptet inneheldt berre tiltak som allereie er finansierte, som Vossapakko og dobbeltspor gjennom Ulriken.

2. Om KS1-rapporten

Konklusjonen i KS1-rapporten svarar ikkje ut behovs- og målformuleringane i KVVU'en

Det prosjektutløyande behovet har vore tufta på behovet for trafikkssikker E16 og behovet for redusert reisetid og auka kapasitet for jernbanen. Samfunnsmålet for KVVU-arbeidet er formulert slik: *I 2050 skal transporten i korridoren skje trygt og pålitelig med reduserte avstandskostnader som gir grunnlag for regional utvikling.*

KS1-konsulentane har i hovudsak gjennomgått kostnads- og talmaterialet i KVVU'en. Denne delen av KS1-vurderinga er gjort svært grundig og på ein god måte. Det ser ut til at KS1-rapporten berre i mindre grad svarar ut det prosjektutløyande behovet og samfunnsmålet i KVVU'en. Samfunnsmålet er førande for prosjektet og er fastsatt av Samferdselsdepartementet, medan tilrådinga frå KS1-konsulentane utelukkande byggjer på kostnader i staden for dei faktiske behova for tryggleik, pålitelegheit, reisetid og nasjonale mål om gods på bane.

Etatane si tilråding bygger på ei samla vurdering av måloppnåing, samfunnsøkonomiske vurderingar, byggeutfordringar, nasjonale mål og andre relevante tilhøve. Det ser ut til at KS1-konsulentane si tilråding av konsept 0 legg avgjerande vekt på at alle konseptane har negativ netto nytte, ettersom det er lagt til grunn ein premiss om at eit prosjekt med negativ samfunnsnytting ikkje skal realiserast. Det er lagt mindre vekt på ikkje-prissatte verknader, regionale verknader, nasjonale mål og krav.

Det vert i KS1-rapporten vist til andre samferdselsprosjekt (utbygging av Ringeriksbanen, KVVU for logistikknutepunkt i Bergensregionen og vidare utbygging av Bybanen) som kan ha innverknad på kost-nytteverdien av dei ulike konseptane. Anbefalinga er difor å utsette den vidare prosessen til ein veit meir om dei andre prosjekta. Med ein slik logikk, endar vi med at alle skal vente på alle, og at ingenting blir gjort.

Konsulentane hevder, slik vi forstår dei, at dei ikkje kan tilrå konsept med negativ netto nytte. I rammeavtalen som Finansdepartementet har inngått med dei ulike KS1-konsulentane heiter det at tilråding *skal bygge på ein samfunnsøkonomisk vurdering*. Dette er etter fylkesrådmannen sitt syn ikkje det same som at konsept med negativ nytte ikkje kan verta tilrådd.

Veggunellane på strekninga er i dag ikkje i tråd med tunellsikkerhetsforskrifta. Difor er det i KVU-arbeidet lagt stor vekt på at ein skal innfri desse krava. For TEN-T-vegnettet er det ikkje høve til varige fritak frå forskrifta, og ei eventuell utsetjing er relatert til at ein legg fram konkrete framdriftsplanar for fullverdig sikring. Det er få riksveggar i landet som har fleire høgtrafikkerte tunnelar enn E16 frå Voss til Arna, og etter fagetatane sitt syn kan ein ikkje pårekna utsetjingar med tryggtryggleikstiltak her. Nullalternativet gjev som kjent ikkje rom for ei opprusting av gunellane i tråd med tunellsikkerhetsforskrifta. Etter fylkesrådmannen sitt syn svarar difor ikkje konklusjonen i KS1-rapporten ut behovs- og målformuleringane som er lagt til grunn i KVU'en.

Behov for endring av KS1-regimet

Forum nye Bergensbanen har, saman med Bergen Næringsråd, oversendt eit brev med kritiske merknader til Samferdselsministeren. Her vert det mellom anna peika på at konklusjonen i KS1-rapporten, basert utelukkande på ei samfunnsøkonomisk tilnærming, ikkje tilfører noko av verdi til beslutningsprosessen. Det vert vidare peika på at ei breiare tilnærming - med fokus også på ikkje prissette verdier - ville ha auka truverdet til KS1-arbeidet.

KS1-arbeidet har tatt nærare eitt år. Ei slik forseinking, for eit prosjekt av det omfang det er snakk om her, kan bety fleire hundre millionar kroner i auka prosjektutgifter. Dei positive verknadane for samfunnet vert tilsvarande forseinka. KS1-gjennomgangane kostar staten store summer i auka prosjektutgifter, utsett samfunnsgevinst og i verste fall villeiande tilrådingar. På bakgrunn av dette vil fylkesrådmannen hevde at KS1-regimet er modent for ein omfattande revisjon.

Framleis grunnlag for konsept K5

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. 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 gunellane er gamle og forfallet er stort. Dette medfører mykje stenging knytt til vedlikehald, og slike stengingar medfører lange omkøyringsruter og tidstap for næringsliv og brukarar. Evakueringsproblematikken knytt til gunellane er ei stor utfordring for både Vegvesenet og Jernbaneverket, dette har difor vore eit naturleg samarbeidsområde for fagetatane.

Utforminga av jernbanelinja 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 ei ulempe for persontransporten mellom Voss og Bergen, men også for heile Bergensbanen. Manglande kapasitet hindrar dessutan ønska vekst i godstransporten på bane. Sidebratt terreng og høge skjeringar fører til stor fare for skred og steinsprang på veg- og jernbanetraseen, og desse problema ser ut til å vera aukande. I april 2013 var E16 stengd samanhengande i 12 døgn som følgje av steinskrud.

Desse momenta låg til grunn for at fagetatane tilrådde **konsept K5 Stor innkorting bane og veg – kombinasjonsløyising**, og for at Hordaland fylkeskommune i sin høyringsuttale bad om at det vart starta opp planarbeid for konsept K5, med sikte på at planvedtak og kostnadsoverslag ligg føre til NTP-prosessen 2018-2027. Etter fylkesrådmannen sitt syn er framleis grunnlaget for konsept K5 til stades, uavhengig av KS1-rapporten sin konklusjon.

3. Fylkesrådmannen si tilråding

Strekninga som er behandla i KVU Arna-Voss er blant landets aller viktigaste veg- og banestrekningar. E16 mellom Bergen og Voss inngår i fire av dei fem viktigaste hovudvegsambanda mellom aust og vest. Bergensbanen har den største passasjer- og godstrafikken av alle langdistansestrekningar i landet. Det er i KS1-arbeidet ikkje omtala at strekninga er blant landets aller mest ulukkesutsette veggar med svært høge dødstal, og heller ikkje korvidt det er akseptabelt at veg og bane på denne strekninga ikkje oppfyller grunnleggande krav og nasjonale målsetningar.

Konsulentane hevder, slik vi forstår dei, at dei ut frå rammeavtalen ikkje kan tilrå konsept med negativ netto nytte. Etter fylkesrådmannen sitt syn er dette ei altfor snever tolking av KS1-oppgaget, og

saman med at null-alternativet ikkje svarar ut behovs- og målformuleringane i KVV'en kan Hordaland fylkeskommune difor ikkje støtta anbefalinga i KS1-rapporten.

Fylkesrådmannen stiller seg kritisk til KS1-regimet, og ser behovet for ein omfattande revisjon av ordninga. Slik regimet har utvikla seg er det vanskeleg å sjå kva KS1 tilfører større utgreiingsprosessar, utanom forseinkingar og store meirkostnader.

Etter fylkesrådmannen sitt syn er framleis grunnlaget for konsept K5 til stades, uavhengig av KS1-rapporten sin konklusjon. Difor vert det på ny bedt om at det vert starta opp planarbeid for konsept K5, med sikte på at planvedtak og kostnadsoverslag ligg føre til NTP-prosessen 2018-2027.