

Til

Samferdselsminister Ketil Solvik Olsen  
Samferdselsdepartementet  
Postboks 8010 Dep.  
0030 Oslo

22.01.2014

### **Innspel i høve KS1-gjennomgang av KVU Arna-Voss.**

Vi reagerer sterkt på konklusjonen i den framlagde KS1-rapporten og har følgjande kommentarar og innspel:

Hovudinnvendinga vår er at konklusjonen i rapporten ikkje baserer seg på at ein skal nå målsettingane som er nedfelt for prosjektet, men utelukkande på berekningar av samfunnsnytte. Vidare at KS1-konsulenten har lagt til grunn ein premiss om at eit prosjekt med negativ samfunnsnytte ikkje skal realiserast. Etter vårt syn tilfører denne konklusjonen ikkje noko av verdi til beslutningsprosessen.

KS1-konsulenten har vurdert behovs- og målformuleringane som gode og i tråd med nasjonale føringar, og dei ulike alternative konseptane som logiske og konsistente. Målformuleringane er også godkjende av departementet i KVU-prosessen. Det er difor uforståeleg at konsulenten så i neste omgang totalt utelet å vurdere i kva grad deira eiga anbefaling svarar ut om ein når desse måla. Premisset for KVU-rapportens anbefaling er i realiteten ikkje behandla i KS1-rapporten. Dette viser ein grunnleggande mangel på samanheng og logikk som gjer at rapporten mister legitimitet og anbefalinga vert meir eller mindre utan meining.

At det anbefalte konseptet frå KVU-prosessen gir negativ samfunnsnytte er godt kjent frå før. Det er også godt kjent at dei modellane ein legg til grunn for slike berekningar har store manglar, noko som også er påpeikt av konsulenten sjølv i KS1-rapporten. Modellane tek i første rekke for seg transportøkonomiske forhold, og kan vere eit godt grunnlag når ein skal rangere to alternative trasear der rammebetingelsane elles er like. Det er imidlertid brei semje om at dei tradisjonelle modellane utelet mange viktige faktorar knytta til nyttebegrepet, og

difor fører til at den reelle samfunnsøkonomiske nytten vert sterkt undervurdert. Etter vårt syn blir det då heilt feil å bruke ei slik berekning som einaste premiss for anbefalinga.

Strekninga som er behandla i KVV 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 langdistansetrekningar i landet. Det er i KS1-arbeidet ikkje gjort noko forsøk på å diskutere og vurdere om det er akseptabelt at veg og bane på denne strekninga ikkje oppfyller grunnleggande krav og nasjonale målsetningar, og er blant landets aller mest ulukkesutsette vegar med svært høge dødstal. Ei slik vurdering ville ha auka legitimiteten og truverde til KS1-arbeidet.

Vi ber regjeringa merke seg KS1-konsulentens positive merknader om at målformuleringane frå KVV-arbeidet er gode og i tråd med nasjonale føringar, og at dei ulike alternative konseptane er vurderte som logiske og konsistente. Så ber vi regjeringa sjå heilt bort frå KS1-konsulentens anbefaling om å ikkje gjere noko, ei anbefaling som etter vår vurdering er meningslaus.

Vi stiller oss undrande til enkelte av KS1-konsulentens vurderingar og grunnlaget for dei. Fleire av vurderingane ber preg av å vere eit resultat av idedugnad snarare enn å vere basert på kunnskap, og bidreg til å redusere truverdet til rapporten ytterlegare. Til dømes meiner konsulentane at ein raskare bane mellom Bergen og Voss vil vere negativt for reiselivet på grunn av fleire tunnellar og dermed redusert utsikt. Basert på vår kjennskap til reiseliv meiner vi at påstanden om at god utsikt frå toget mellom Voss og Bergen betyr meir enn redusert reisetid, fleire og meir punktlege avgangar og færre innstilte tog, framstår som direkte feil.

Jernbanelaget og Statens Vegvesen vart bedne om å utarbeide ein felles KVV for veg og bane for på den måten å kunne vurdere mogelege samordningsgevinstar ved felles utbygging. Slike samordningsgevinstar er identifiserte og er eitt av argumenta for anbefalt konsept i KVV-arbeidet. Etatane rapporterer om svært godt samarbeid, og samordningsgevinsten er enorm, berekna til rundt 11 milliardar kroner. At dette overhovudet ikkje er kommentert i KS1-rapporten meiner vi er oppsiktsvekkande.

Det blir vist i KS1-rapporten til andre samferdselsprosjekt som kan ha innverknad på kostnytteverdien av dei ulike konseptane. Anbefalinga er difor å utsette den vidare prosessen til ein veit meir om dei andre prosjekta. Det ligg i korta at dette er ei anbefaling som er lett å ty til alle liknande KS1-gjennomgangar, men med ein slik logikk, endar vi med at alle skal vente på alle, og ingenting blir gjort.

KS1-arbeidet ber preg av å vere utført på autopilot. Meinar KS1-konsulentane verkeleg at denne strekninga framleis skal vere blant landets mest ulukkes- og rasutsette strekningar og at Bergensbanen framleis skal gå på traseen frå 1880-åra, og ingenting gjerast dei nærmaste 40 åra?

Det er mogeleg at KS1-konsulentane har gjort oppdraget innanfor avtalt omfang og kvalitet, om enn med ei svært snever tolking av oppdraget. Ei grunnleggande føring er at «KS1 skal

bidra til at ein vel det alternativet som best ivaretar behovet som ligg til grunn for forslag om investering». Slik vi ser det, bidreg KS1-prosessen slik den framstår i dette prosjektet ikkje til dette. KS1-arbeidet har tatt nærare eitt år, og for eit prosjekt av det omfang det er snakk om her, kan ei slik forseinking bety fleire hundre millionar kroner i auka prosjektutgifter, samt at dei positive verknadane for samfunnet vert tilsvarande forseinka. KS1-gjennomgangane kostar staten enorme summer i auka prosjektutgifter, utsett samfunnsgevinst og i verste fall villeiande tilrådingar. På bakgrunn av innspela våre i dette brevet vil vi hevde at KS-regimet ikkje bidreg slik det var tenkt og er modent for ein omfattande revisjon.

Vi imøteser snarleg tilbakemelding om denne saka.

Med venleg helsing

**Forum Nye Bergensbanen**

*Mona Haugland Hellesnes (sign)*

Styreleiar /  
Fylkesvaraordførar Hordaland  
Fylkeskommune

*Adelheid Nes (sign.)*

Dagleg Leiar