

KVIFOR K5, NY VEG OG BANE VOSS-BERGEN?

Samanfatting av rapportar

Innleiing

Ny veg og bane mellom Voss og Bergen er eit felles rassikringsprosjekt. Prosjektet har som mål å løysa dei store utfordringane som er på strekket både for veg og bane ved å bygga parallell veg og bane med felles rømmingsvegar. K5 er løysinga som er valt, og den einaste løysinga som eliminerer rasfaren, får redusert ulykkesfaren, får redusert reisetida og får auka tal reisande.

Risikoane ved denne banestrekninga er veldokumenterte, mellom anna i Konseptvalutgreiinga for Voss-Arna. Dette notatet samanfatar andre ikkje prosjektutløysande effektar, effektar som likevel styrkar argumentasjonen for prosjektgjennomføring. Dette handlar om potensialet for utvikling aust for Bergen, langs traseen for Bergensbanen og E16. Bakgrunnen er ei rekkje analysar som er gjort frå 2015 og fram til i dag.

Høgfartsutgreiinga 2012

Høgfartsutgreiinga vart utarbeidd i 2012. Utgreiinga konkluderte med at me i Noreg ikkje burde bygga nye trasear for lyntog, men at me heller skulle ha ein strategi for høgffartstog, dvs tog som kunne gå opp til 250 km/t. Av dei strekningane som eigna seg best, vart det konkludert med at Bergensbanen hadde størst potensial innanfor ei kostnadsramme langt under det å gå for heilt nye trasear.

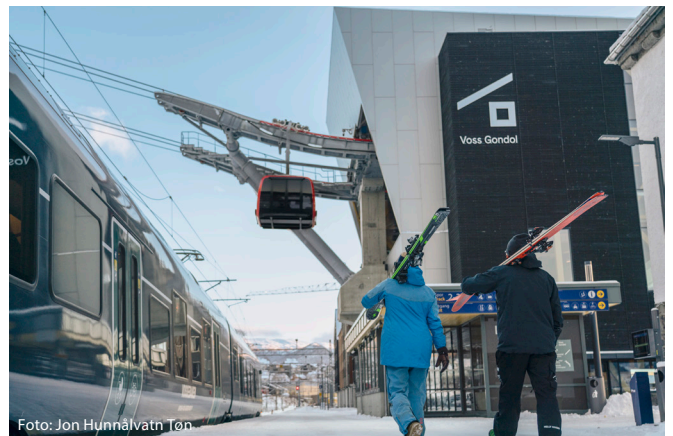


Foto: Jon Hønnålvatn Tøn



«I et alternativ der en ikke velger å bygge nye høyhastighetsbaner, men bruker mer midler på eksisterende jernbanenett enn dagens nivå, vil Bergensbanen være den strekningen der man vil få den største nytten ved minst bruk av investeringsmidler.»

Samfunnsnytte Voss-Bergen BI 2015 - Torger Reve med fleire

Analysen til BI viser at ein raskare jernbane mellom Bergen og Voss utløyser eit potensiale for auka produktivitet og vekst i verdiskaping tilsvarande 1,3 milliardar kroner årleg. Auken skjer gradvis dei første ti åra, og vil deretter ligge på eit høgare nivå ut heile levetida for den nye jernbanen. Med ein slik produktivitetsvekst vil samfunnsrekneskapan for Arna-Voss bli dramatisk endra.

Den nye jernbanetraséen som er tilrådd av etatane, konsept K5, vil gje ei reisetid på berre 38 minuttar mellom Bergen og

Voss. Dette fører til at Voss og Bergen vert samla i ein felles arbeids- og bumarknad. Når to arbeidsmarknader vert kopla saman på denne måten, utløyser det store produktivitetsgevinstar. Levetida for eit jernbaneanlegg er 75 år, så med andre ord vil næringslivet i 65 av desse åra kunne levere ein ekstra produktivitet på over 1 milliard kroner i året. Denne typen produktivitetsvekst er hittil ikkje tatt med i berekningane av samfunnsnytte. Produktivitetsveksten vil innebere betydelege inntekter til staten i form av t.d. skattar og arbeidsgjevaravgift.

Bergensbaneregionen Asplan Viak 2016

Bergensbaneregionen er ei moglegstudie utarbeidd av Asplan Viak. Studien legg til grunn ny veg og bane mellom Bergen og Voss i tråd med K5. Analysen viser potensialet for å bygga ut stasjonsbyane langs veg og bane. Det kan gjennom god bruk av massar skapast store areal med nytt byggeland. Aksen aust for Bergen kan aktiverast på ein heilt annan måte enn i dag. Potensialet for vekst og ta imot vekst er stort, og det vil vera ei berekraftig vekst basert på bane som hovudsframkomstmiddel.

Resultatet av dette vil vera at Bergensbaneregionen kan avlasta Bergen og områda rundt med tanke på voksesmerter. Bergensregionen får endå ein streng å spela på for å skapa ei balansert utvikling, på same tid som Bergensbaneregionen representerer noko anna enn dei kommunane som i dag ligg tett på Bergen. Dette vil gje auka valfridom, og ikkje minst auka attraktivitet for heile regionen, fordi Vaksdal, Voss, Hardanger og Sogn tilfører noko til bu og arbeidsmarknadsregionen som ikkje er der i dag. I konkurransen om arbeidskraft og verksemder, er dette ikkje noko anna enn å styrka vår konkurransesituasjon. Samla ser ein for seg at ein over tid vil kunne ta ein folkevekst aust for Bergen på mellom 20-30 000 innbyggjarar.

Fjerntogstrategien 2019

Fjerntogstrategien som vart lagt fram i 2019 viser at mykje av det som kom fram i Høyfartsutredningen framleis gjeld. For Bergensbanen sin del vil det seia eit stort potensial og ein bane, trass sine 111 år, som både no og i framtida vil vera konkurransedyktig. Med relativt små grep utanom dei store utbyggane knytt til Ringeriksbanen og Vossabanen, kan ein henta ut mykje kraft frå denne jernbanestrekninga.

Situasjonen er den at marknaden for lange togreiser Oslo-Bergen er god, og det er på relasjonen Oslo-Bergen flest reiser. Største reisegruppe er fritidsreiser, men toget har også en viktig regional rolle mellom Bergen og Voss. «Bergensbanen betjener ferie og hyttemarkedet på steder som Finse, Ustaoset og Geilo. Strekningen har en stor andel turisttrafikk. I sommerhalvåret er Myrdal/Flåm en viktig turistdestinasjon, samtidig som Bergensbanen i seg selv er en attraktiv opplevelse for turister.» Me minner her om at Flåmsbana i normalår er den nest mest besøkte turistattraksjonen i landet og me minner i tillegg om at reiselivsnæringa i normalår er vår tredje største næring.

For strekninga Oslo – Bergen vil Ringeriksbanen gje nærare ein time redusert reisetid og prosjektet Voss – Arna vil redusera reisetida med ytterlegare ein halv time. Effekten av dette er auka trafikk, auka lønsemd og godt grunnlag for to-timers grunnrute.

Vidare heiter det i utgreiinga at «Innenlands vil Oslo – Bergen være den strekningen som med minst omfattende tiltak kan oppnå konkurransedyktige reisetider med fly, gitt de betydelige infrastrukturforbedringene som Ringeriksbanen og Arna Stanghelle innebærer. Oslo – Bergen har også et større passasjertall med fly enn Oslo – Stockholm». Om me då legg til grunn heile K5, dvs Arna-Voss, vert konkurranseevna ytterlegare styrka.

Vidare er det viktig å ta med seg at Myrdal – Voss – Arna er strekninga på Bergensbanen med størst kapasitetsutfordringar. Utbygging av Voss-Arna med dobbelspor vil ta bort nesten alle desse kapasitetsutfordringane, noko som særleg vil styrka potensialet for auka godstransport.

REISETID FRÅ/TIL BERGEN



Samanlikning med reisetid for Bybanen



Bergensbanens potensial for verdiskaping, Multiconsult 2021

I samfunnsøkonomiske nyttevurderingar, er det slik i dag at nye prosjekt som tid bitt i hop regionar som ikkje er kopla i hop får høg nytte. Særleg er dette tilfelle om regionane utfyller kvarandre. Vidare er det slik at område som allereie har oppnådd slik nytt, dvs at regionane er kopla i hop, dei får ikkje same nyttevurdering om samankoplinga vert styrka, halde vedlike osv. Den allereie etablerte nytteverdien for næringsliv, innbyggjarar og andre tel ikkje med lenger.

I rapporten «Bergensbanens potensial for verdiskaping» ligg det med andre ord allereie innebygd stor verdiskaping, men kva om Bergensbanen vert endå betre? Svare på det er at potensialet er stort langs heile banen. Om me særleg ser på strekket Voss-Bergen vert det løfta fram at jernbane med køyretid på under 40 minutt Voss-Bergen vil kopla indre delar av Vestland direkte på regionhovudstaden Bergen. Potensialet for Voss vert vurdert slik i rapporten:

«Halvert reisetid, flere avganger og forutsigbart togtilbud gir et voldsomt potensial for vekst på Voss. Utnyttelse av dette potensialet krever samarbeid mellom private investorer, eksisterende bedrifter, oppstartsmiljøet og kommunen. Det handler om at Voss skal utvikles som reiselivsdestinasjon, bosted og som etableringssted for fremadrettede bedrifter.»

Når reisetid halveres vil Voss og Bergen bli ett integrert arbeidsmarked. Pendleravstanden vil oppleves som akseptabel av de fleste, noe som gjør det mulig å bo i Voss og arbeide i Bergen. Det er også naturlig at flere bergensere kommer til å bruke hytta på Voss mer, jf. betraktninger om økt bruk av hjemmekontor, og at flere vil skaffe seg hytte på Voss.

Vel så viktig er betydningen integrering av Voss har for Bergensregionen. I kampen om de fremste talentene, vil kvalitetene Voss kan tilby gjøre regionen mer attraktivt for en svært ressurssterk gruppe unge mennesker.»

Oppsummering

Ny veg og bane Bergen-Voss gjennom prosjektet K5 handlar om liv og helse, ras og ulykker. Det er grunngevinga og dei prosjektutløysande faktorane. Kvardagsnyttan i prosjektet er stor, og modellane for samfunnsnytte sin store vekt på samfunnsøkonomisk nytte, gjer at prosjektet får negativ samfunnsnytte. Me set store spørsmålsteikn med slike utrekningar, og kan ikkje forstå at det er feil å vedlikehalda velfungerande og etablert infrastruktur. Vidare held me og fast på at det er viktigare, jamvel for samfunnsnyttan, å koma fram, heller enn å koma fort fram.

Men utover dette har me i dette notatet vist at det over tid gjennomført ei rekkje utgreiinga og analysar som slår fast at ny veg og bane Voss-Bergen og styrking av Bergensbanen vil medføra ei rekkje positiv effektar. Auka busetnad, eit styrka næringsliv, auka internasjonal konkurransevne, klima og miljøvenleg transport, minimal øydelegging av urørt natur osv. Med utgangspunkt i Konseptvalutgreiinga for Voss-Arna og tilhøyrande analysar samt ei rekkje andre analysar og utgreiingar, synest følgjande å vera klart:

Prosjektet K5 er meir enn godt nok utgreidd og modent for realisering. I ei undersøking frå feb. 2021 vert dette støtta av 9 av 10 verksemdar i Bergensregionen og 9 av 10 innbyggjarar. Grunnlaget og planane er klare og mandatet frå næringslivet og innbyggjarane er like klart.