



## Notat

Dato: 15.06.2015  
Arkivsak: 2014/15115-52  
Saksbehandlar: mattorg

---

**Til:** Fylkesutvalet

---

**Frå:** Fylkesrådmannen

---

### Svar på spørsmål frå Tom Skauge til sak om Fråsegn til planprogram E39 Stord-Os i samferdselsutvalet 9. juni (PS sak 78/15)

Under handsaming av PS-sak 78/15 Fråsegn til planprogram for E39 Stord – Os i Samferdselsutvalet 9. juni , sette Tom Skauge (SV) fram følgjande protokollmerknad:

*«Partia SV, MDG ber om at administrasjonen gir svar på desse spørsmåla fram til Fylkesutvalet sitt møte:*

- 1. Er det rett at trafikkprognosane i KVV og KS1 ikkje er i tråd med erfaringstal vi har til no? KVV og KS1 legger til grunn ein årlig vekst i ÅDT på 2% i året frem til 2022. Trafikkvekst frå 2012 ligg på under 0,8 %.*
- 2. Kva er dei ulike alternativa prisa til?*
- 3. Kva kartlegging av miljø og kostnader vert planlagt av den kunstige øya som no er eit aktuelt alternativ?*
- 4. Fylkesordførar viste i ein replikk under Hordfastkonferansen til nye utgreiingar om kostnader og bompengar. Vert desse tala lagt frem for Fylkesutvalet?*
- 5. Kva data har Staten for klimautslepp frå dei ulike trasealternativa?*
- 6. Korleis vil tal for samfunnsøkonomisk lønsemd vera om ein legg til grunn den same renta for diskontering (4%) som for ny jernbane Arna-Voss og E16.*
- 7. Kva følger får det for planlegging av Hordfast at Ap og Høgre i Rogaland ikkje vil akseptere den noverande planen for Rogfast fordi bompengesatsen vert for høg når staten berre skal betale 12 prosent av kostnadene»*

Nedanfor følgjer fylkesrådmannen sine svar på spørsmåla:

#### **Spørsmål 1:**

Trafikktala i KVV /KS1 er berekna med trafikkmodell der ein tek utgangspunkt i befolkning og arbeidsmarknad. Tala blir henta frå SSB. Modellen bereknar då trafikken, mellom anna ut frå reisetider

(avstandar og fartsgrenser). Erfaringstal seier noko om trafikkveksten på eksisterande vegnett. Med nye vegar endrar føresetnadene seg.

### Spørsmål 2:

Det ligg ikkje føre offentlege kostnadstal no. Dette er ein del av arbeidet med kommunedelplanen der økonomiske konsekvensar blir samanstillt med ikkje-prissette konsekvensar.

### Spørsmål 3

Kartlegging av miljø er i første fase ei verdikartlegging av havbotnen og livet i havet. Det vert innhenta ekstern kompetanse på dette. Vidare blir det å vurdere omfang og konsekvensar av tiltaket. Kostnader vil bli berekna som ein del av kostnadsanslaga i kommunedelplanarbeidet.

### Spørsmål 4

Statens Vegvesen har gjort nokon førebelse utrekningar av bompengepotensialet for strekninga basert på nokre modellar for bompengar. Dei to modellane som ein har ønska å gå vidare med er:

Modell 1: Kilometerprinsippet: Bompengetakst ut fra antall kilometer trafikanten har kjørt, lik takst for veg i dagen, tunnel og bruer.

Modell 3: Kilometerprinsippet på land, påslag for fjordkryssingane

Førebelse resultat er:

| Modell | Takst               | Samla takst Hordfast |          | Bompengelån 6,5 pst. |           | Bompengelån 3 pst. |           |
|--------|---------------------|----------------------|----------|----------------------|-----------|--------------------|-----------|
|        |                     | Lette                | Tunge    | 15 år                | 20 år     | 15 år              | 20 år     |
| 1      | 1,5 kr per km       | 80 kr                | 240 kr   | 1,7 mrd.             | 2,3 mrd.  | 3,0 mrd.           | 4,1 mrd.  |
|        | 3,0 kr per km       | 160 kr               | 480 kr   | 3,7 mrd.             | 4,8 mrd.  | 5,7 mrd.           | 7,9 mrd.  |
|        | 5,0 kr per km       | 265 kr               | 795 kr   | 5,7 mrd.             | 7,3 mrd.  | 8,9 mrd.           | 11,7 mrd. |
| 3      | 1,5 kr per km + bru | 340 kr               | 1 020 kr | 7,3 mrd.             | 9,3 mrd.  | 10,8 mrd.          | 14,7 mrd. |
|        | 3,0 kr per km + bru | 410 kr               | 1 230 kr | 8,6 mrd.             | 10,9 mrd. | 12,5 mrd.          | 17,1 mrd. |

Det er grunn til å streke under at det ikkje er teke stilling til bompengenivå eller til modell enno. Det vert teke sikte på å leggje fram sak til dei aktuelle kommunane og i fylkesutvalet i løpet av hausten om tidleg avklaring av ulike element i ein bompengesøknad.

**Spørsmål 5**

Ferjefri E39 prosjektet, Delprosjekt Samfunn vil i løpet av sommaren 2015 leggje fram berekningar av klimagassutslepp av E39.

Det vil vere små forskjellar i klimagassutslepp ved dei ulike alternative trasane på strekninga E39 mellom Stord og Os, då det berre blir mindre store forskjellar i lengde eller kurvatur mellom alternativa.

**Spørsmål 6**

I delrapport frå Rambøll 2014 - Ferjefri E39 Prissatte konsekvenser (2014) er det rekna med ein diskonteringsrente på 4 %. For det som i rapporten er kalla Konsept 3 «Fergefri Stavanger -Bergen og vegnettsutbedringer». Det er teke utgangspunkt i ein kostnad på 55 mrd. kr. for heile strekninga. Netto nytte pr. krone brukt er her rekna til 1,37 kr. Dette er med utgangspunkt i ein nytte-kostnadsanalyse med tilsvarande metodikk som er brukt i for jernbane og E16 Arna-Voss.

**Spørsmål 7**

Det får inga konsekvensar for planlegginga av Hordfast. Spørsmålet om finansiering av Hordfast vil bli avgjort i prosessen med Nasjonal Transportplan 2018-2029. Sjå elles svar under spørsmål 4.