



Notat

Dato: 11.04.2019
Arkivsak: 2018/10651-16
Saksbehandlar: mattorg

Til: Utval for miljø- og samferdsel

Frå: Fylkesrådmannen

Rapportar utarbeida av interesseselskap for ulike samferdselsprosjekt

Som ledd i førebuingane for Nasjonal transportplan 2018-29 har interesseselskap som arbeider for ulike statlege samferdselsprosjekt fått utarbeida rapportar om deira prosjekt. Fylkesrådmannen orienterer med dette om desse rapportane.

Hordaland fylkeskommune har inga formell rolle eller eigarskap i nokre av desse selskapa. Fylkesrådmannen tek heller ikkje stilling til innhaldet i desse rapportane, men orienterer kort om innhaldet i rapportane.

Hordalandsdiagonalen AS

Hordalandsdiagonalen AS arbeider for eit vegprosjekt mellom Bergen, via Odda til E134-Haukeli. I den såkalla Øst-vest- utgreiinga til Statens Vegvesen i 2015 kom diagonalen godt ut med omsyn til reisetid og samfunnsnytte, og dei tilrådde at det vart utarbeidd ein KVU for eit slikt samband. Regjeringa valde å ikkje bestille ei slik KVU i samband med NTP 2018-29.

Hordalandsdiagonalen AS har fått AsplanViak til å utarbeide ein rapport som inneheld trafikkmengder/ÅDT, trafikkstraumar og trafikantnytte basert på modellutrekningar av Hordalandsdiagonalen kombinert med ulik grad av utbygging på E134 over Haukeli og ulike alternativ for ny E39 mellom Stord og Os. Utrekningane baserer seg på same metodikk og modellgrunnlag som Statens vegvesen nyttar.

Modellutrekningane viser m.a. at det kan ventast ein ÅDT opp mot 8000 biler i 2050. Ein ser vidare at diagonalen gir stor trafikkauke og auka utnytting av E134 som allereie er vedtatt som hovudveg mellom Østlandet og Vestlandet.

Diagonalen er totalt estimert å ha en investeringskostnad på 29,1 mrd kr. Hordalandsdiagonalen kan byggast ut etappevis med gradvis aukande nytte.

Rapporten finn de på:

https://fido.nrk.no/3a9794d873bcc771eadd973b7bf049c759899f9e412f55c52ee8495104793ea3/Hordalandsdiagonalen_Rapport%20Asplan%20Viak_120319.pdf

Hardangerviddatunnelane AS

Hardangerviddatunnelane har fått Siv Ing Helge Hopen AS til å utarbeide ei transportanalyse for Rv 7 over Hardangervidda. Rapporten byggjer på KVU for rv.7 over Hardangervidda der det er lagt opp til å

vidareutvikle rv.7 for å betre vinterregularitet, trafikktryggleik og tilhøva for villrein. Statens vegvesen har rangert utbygging av korte tunnelar, konsept K2 som beste løysing. Regjering og Storting har gjennom St.meld. 33 om NTP 2018-29 frå april 2017 følgd dette opp med å vedta ei funksjonsdeling mellom E134, rv.52 og rv.7, der rv.7 skal utviklast som hovudveg for reiseliv og persontransport, samstundes som omsynet til villreinen skal ivaretakast.

Rapporten inneheld trafikkanalysar av ein framtidig framskriven trafikksituasjon (Scenario NTP2050) basert på vedtekne, strategiske satsingar i Nasjonal transportplan og oppfølging av vedtaket om funksjonsdeling mellom E134, rv.52 og rv.7. Framskrivningane viser at rv.7, som har hatt høgast trafikkvekst dei siste 10 åra, vil få sterkast trafikkutvikling også vidare fram mot 2050. Rapporten hevdar at om lag 40 % av trafikken aust-vest i 2050 vil gå via rv.7, sjølv med investeringar på til saman ca. 25 mrd. på E134 og rv.52.

Rapporten hevdar difor at det ikkje kan forventast ei nedgang i trafikken på rv.7 som følgje av å bygge ut E134 og rv.52. Berekningane indikerer at Hordalandsdiagonalen ikkje vil vere eit lønsamt samferdselsprosjekt i lys av vedtaket om funksjonsdeling. Dei oppdaterte kalkylane gir samla vurdert grunnlag for å framheve behovet for å ta vare på og utvikle framkomst, trafikktryggleik og miljø langs eksisterande vegar, framfor å investere i nye samband aust-vest. E16 mellom Bergen og Voss er høgast prioritert i denne samanheng, deretter vidareutvikling av dei utvalde hovudvegane E134, rv.52 og rv.7.

Rapporten finn de på http://hardangerviddatunnelene.no/wp-content/uploads/2019/04/Helge-Hopen-Transportanalyse_Rv7_260319-1.pdf

Hordfast AS

Hordfast AS har fått Menon Economics til å utarbeide ei analyse av utbygging av produktivetsforbetringar knytt til utbygging av Hordfast AS. Slike verknader blir gjerne omtala som netto ringverknader eller meirnytte. Dei inngår ikkje i nytta slik den blir rekna ut i dei alminnelege samfunnsøkonomiske analysane, men kjem som eit tillegg.

Menon nyttar to ulike modellar for å rekne ut denne meirnyttan basert på berekningar for samanhengen mellom reduserte reisekostnader og produktivitet basert på internasjonal forskning og norske vegutbyggingar. Det blir i gjennomsnitt anslått at Hordfast vil utløyse verdiskapingsvinst på 3,5 mrd 2018-kroner over den nye vegen sine 40 år. Den nøyaktige vinsten er likevel usikker, og er rekna til høvesvis 2,1 og 4,9 mrd. kroner, avhengig av kva for forskning som blir lagt til grunn. Det er vidare rekna ut at om lag 40 prosent av denne vinsten vil kome i andre delar av landet enn dei direkte berørte fylka Rogaland og Hordaland.

Rapporten finn de på <https://www.menon.no/produktivetsgevinster-hordfast-e39-os-stord/>