

Møtereferat

Dato: 16.03.2016

Til stades:	Anne Gine Hestetun, fylkesordfører Morten Storebø, Austevoll kommune Atle Kvamme, Bergen næringsråd Odd Harald Hovland, Bømlo kommune Wenche Tislevoid, Fitjar kommune Hans Inge Myrvold, Kvinnherad kommune Roger Pilskog, LO Kåre M. Kleppe, Tysnes kommune Atle Kvåle, Fusa kommune Benthe Bondhus, Sunnhordlandssambandet as Magne Rommetveit, Stortinget Torill Eidsheim, Stortinget Nils T. Bjørke, Hordaland fylkeskommune Mona Røsvik Strømme, Hordaland fylkeskommune Øyvind Støle, Bergen kommune Terje Søviknes, Os kommune Ruth Eriksen, Sveio kommune Anne Grete Sandtorv, Stord næringsråd Kjartan Hove, Statens Vegvesen Thorbjørn Aarehun; Hordaland fylkeskommune Asbjørn Moe, Etne og Vindafjord næringsutvikling Silvia Tofte, Kvinnherad næringservice		
Forfall:			
Emne:	Kontaktutval for E39 Hordfast - Møtereferat 14. mars 2016	Sak:	2014/15115-75
Møtetid:	Møtestad:		

Møteleiar: Anne Gine Hestetun

Referent: Matti Torgersen

1. Orientering om Hordfast i NTP, samt status for planarbeidet for NTP

Det vart orientert om status for tiltak/prosjekt i Hordaland i grunnlagsdokumentet til NTP 2018-29. M.a. er Hordfast (E39 Sveгатjørn-Ådland) er det einaste prosjektet i Hordaland, og eit av dei få prosjekta i landet, som kjem ut med positiv samfunnsnytte. Med høg og middels ramme og prioritert etter samfunnsnytte, ligg Hordfast inne med oppstart i siste del av NTP-perioden (2024-29).

Kjartan Hove frå SVV orienterte om nye kostnadsanslag for Hordfast.

Det «opphavlege» anslaget på 19,3 mrd kr gjekk frå Jektevik og nordover, no er det flytta sør til Ådland som startpunkt nordover.

Kostnadane fordelt på strekningane, samt reknestykke på endringa frå 19,3 til 39 mrd kroner;

- Kostnadsfordelinga på strekninga Ådland – Sveгатjørn i 2016-kroner (som ikkje er identisk med strekninga som vart presentert i KVV i 2010 i 2010-kroner), er slik:
 - o Veg over Stord (strekninga Ådland til bru over Langenuen) 2050 mill kr
 - o Bru over Langenuen: 4800 mill kr
 - o Veg over Tysnes: 7750 mill kr
 - o Bru over Bjørnafjorden, flytebru: 20400 mill kr
 - o Vegløyising på Os: 4000 mill kr
 - o Sum: 39000 mill kr

Når det gjeld trase over Tysnes er det brukt ein kombinasjon av traseane B og S i dei summane eg refererte til. Grunnen til det er at dette enno er såpass «overordna» at ikkje alle forhold er på plass i forkant av arbeidet med kommunedelplan.

Dei viktigaste årsakene til at prosjektet har steget i pris er:

- Det er ulike element som gir differansen i pris frå KVV i 2010 på 19,3 mrd (2010)-kroner og til 39 mrd (2016)-kr. Ein av dei er endring i mva frå eit midlare snitt på 7-8% gitt i forhold til eit eige regelverk, til flat mva på 25%. Før prisjustering, direkte på summen 19,3 mrd kr, vil 16% auke representere eit tillegg på ca 3 mrd (2010)-kroner. Av summen på 39 mrd kr utgjør 25% mva 9,75 mrd (2016)-kroner
- Prisstiging i same periode ligg, stipulert fram til og med 2016, på ca 15%, som då blir 3 mrd kroner
- Desse to elementa over (prisstiging og mva) vil aleine gi endring frå 19,3 mrd kr til 25,7 mrd kroner
- Standardendring frå KVV med to/tre-felt til fire felt gir den største kostnadsendringa på mellom 32 og 35%, middel 33,5 %
- For bru over Bjørnafjorden er kravet til fri seglingshøgde og breidde seglingslei under brua auka som og fører til ein meir utfordrande, og dyrare, konstruksjon.
- Auken i dimensjonerande fart opp til 110 km/t utgjør eit tillegg på 11%
- Strekninga frå Ådland til Jektevik, der KVVèn i 2010 starta utgjør 1150 mill (2016)-kr

Reknestykke blir då; gammalt overslag minus «gammal mva» pluss generell kostnadsauke pluss standardheving breiare veg (4felt) pluss standarheving fart (110 km/t) pluss ny flat mva pluss strekninga som ikkje var med i 2010. Dette gir matematisk: $(19,3 \text{ mrd kr} \times 0,93 \times 1,15 \times 1,33 \times 1,11 \times 1,25) + 1,1 \text{ mrd kr} = 39 \text{ mrd (2016)-kroner}$.

Reknestykket ovanfor omfattar ikkje strekninga E39 Heiane-Ådland, som i NTP er kostnadsrekna til 2,7 mrd kr.

Kontaktutvalet drøfta mulegheiter for eventuelle kostnadsreduksjonar. Dette må ein kome attende til når planutkastet vert lagt på høyring rundt sommaren 2016.

2. Vidare strategi for NTP-arbeidet . Innleiing v/HFK

NTP 2018-29 er sendt på høyring med frist 1. juli. Det vart orientert om arbeidet som pågår både i regi av Vestlandsrådet og i regi av eit samarbeid mellom Hordaland fylkeskommune, Bergen kommune, Bergen næringsråd/næringsalliansen, LO og NHO om samarbeid om høyringsfråsegn. Det vert utarbeidd eit innspelsdokument med framlegg til felles prioriteringar.

Det vert innkalla til eit høyringsmøte 13 april i Grand selskapslokalar om NTP uttalen.

Fylkesordførar er kalla inn til møte med samferdselsministeren saman med dei andre fylkeskommunane som er medlem av Vestlandsrådet 10 mai, og ein arbeider for å få til eit møte med Hordalandsbenken same dag. Næringsråda i byane på Vestlandet skal ha møte med stortingsbenkane i Rogaland og Hordaland i løpet av høyringsperioden, og NHO Hordaland skal ha møte med Hordalandsbenken

Det blir arbeida med eit opplegg for perioden etter høyringa og fram mot Stortinget si handsaming av NTP 2018-29 i juni 2017.

Kontaktutvalet for Hordfast si rolle blir særleg å arbeide for å få inn byggjstart for Hordfast i handlingsplanperioden (2018-21), samt å koordinere arbeidet mellom medlemmane i kontaktutvalet

3. Kort orientering om framlegg til regional plan for ferjesambandet Stord-Kvinnherad v/ HFK

Overfartstide på ferja mellom Stord og Kvinnherad (Skjersholmane-Ranavik) er i dag over 40 minuttar overfartstid, og er mogleg å korte inn sambandet med nye ferjestø. Det har tidlegare vore eit arbeid med kommunedelplan for nytt ferjestø på Stord-sida, men dette arbeidet er avslutta. Ordførarane i Stord og Kvinnherad kommune har bedt fylkesordførar om å utarbeide ein regional plan for sambandet. Fylkesordførar har sendt brev til dei to kommunane med frist i utgangen av april 2016 der kommunestyra blir beden om å slutte seg til at det vert utarbeida ein regional plan for sambandet. Det er lagt opp til at fylkestinget i juni vedtek oppstart av planarbeidet. Det vert starta breitt med alle aktuelle alternativ til ferjestø, og det vert teke sikte på å sile ned til eitt alternativ til ferjestrekning i planprogramfasen. Målet er å kome fram til ny(e)ferjestø som kan korte inn sambandet.

4. Kort orientering om utgreiing av overordna kollektivstruktur Bergen-Stavanger v/HFK

Hordaland fylkeskommune har saman med Rogaland fylkeskommune engasjert Cowi til å utarbeide ein rapport om overordna kollektivstruktur Bergen – Stavanger for ferjefri E39. Målet er å leggje til rette for å sikre konkurransekrafta til kollektivtrafikken opp mot fly og bil på strekninga. Prosjektet omfattar både busstilbod for heile strekninga Bergen –Stavanger, samt tilkopling til tverrgåande ruter. Prosjektet ser også på konsekvensar for hurtigbåt mellom Bergen og Stavager

5. Eventuelt

Ingen saker til eventuelt.