

Notat

Dato: 12.12.2016
Arkivsak: 2014/15115-83
Saksbehandlar: mattorg

Til: Fylkesordfører

Frå: Fylkesrådmannen

Hordfast E39 - Svar frå fylkeordfører på spørsmål frå Marte Hammer til fylkestinget 13-14. desember 2016

Generelt om handsaming av kommunedelplan for E39 Stord-Os og Nasjonal transportplan 2018-29
Kommunedelplan for E39 Stord-Os (strekninga Ådland-Svegatjørn) er sendt på høyring med høyringsfrist 20. januar 2017. Fylkeskommunen har fått utsett høyringsfrist slik at vi får høve til å behandle den i fylkesutvalet 26. januar. Før det kjem utgreiinga til handsaming i Miljø- og samferdselsutvalet 11. januar og i utval for kultur, idrett og regional utvikling 18. januar. Vi skal difor få god anledning til å drøfte kommunedelplanen nærare.

Så vil eg innleiingsvis også svare at kommunedelplanen i første rekkje skal ta stilling til kva for alternativ som skal planleggjast vidare på reguleringsplannivå. Finansiering av prosjektet – og når og om prosjektet vil bli bygd - vil ein kome attende til i samband med Nasjonal transportplan 2018-29 som Regjeringa legg fram i løpet av våren.

Det er slik eg ser det fire ulike spørsmål som representanten Hammer stiller. Eg vil svare på dei i den rekkjefølgje dei er framsett.

Spørsmål 1

- Kva blir venta av fylkeskommunale garantiar for byggelån, og kva risiko/konsekvensar vil det innebere for fylkeskommunen?

Fylkeskommunal garanti for bompengelån kan vere avgjerande for kva rente som blir oppnådd, og det er vanleg å gje fylkeskommunal garanti. Spørsmålet om fylkeskommunal garanti vert lagt fram til politisk handsaming.

Arbeidet med finansieringsplan vil starte opp om prosjektet blir prioritert i Nasjonal Transportplan 2018-29. Dette arbeidet er følgjeleg ikkje starta opp, slik at det pr i dag ikkje er mogleg å seie noko om bompengefinansiering og kva eit eventuelt garantiansvar for Hordfast kan medføre. Storleik og risiko ved eventuell fylkeskommunal garanti vil i kvart einskild tilfelle bli vurdert ut i frå samla garantiansvar og risiko for fylkeskommunen.

Spørsmål 2

- Kvifor har ikkje retningslinjene for planlegging av store vegprosjekt blitt fylgt, jfr. Rundskriv (R-109/14) om prinsipp og krav ved utarbeiding av samfunnsøkonomiske analyser?

I kommunedelplanen er det gjort ein samfunnsøkonomisk analyse med såkalla prissette konsekvensar av prosjektet. Dei prissette konsekvensane inngår i ein nytte-kostnadsanalyse som i noko mon tek omsyn til kostnader som trafikanten påfører samfunnet (ulukkeskostnader, miljøkostnader), men dei desidert viktigaste komponentane er trafikanten sine eigne kostnader: Tidskostnader, køyrekostnader – og bompengar. Analysane er etter det eg kjenner til gjort i tråd med Statens vegvesens handbok 140 Konsekvensanalysar som gjev rettleiing om korleis samfunnsøkonomiske analyser skal gjennomførast i ein kommunedelplan.

Det er rett at effektar av bompengar ikkje er teke med. Det treng ikkje å ha nokon direkte konsekvensar i denne fasen. Føremålet i denne fasen er ikkje å seie om prosjektet i seg sjølve er samfunnsøkonomisk lønesamt. Det er er å vurdere nytten av dei ulike alternativa opp mot kvarandre for å vurdere kva for eit alternativ det skal arbeidast vidare med. Det er uansett ikkje av betydning om ein reknar med eller utan bompengar, då det vil slå likt ut for alle alternativa.

Spørsmål 3

- Siste gong ferjealternativet vart vurdert var i 2011. Da var Hordfast kalkulert til 19 mrd. kr, mens ferjealternativet var kalkulert til 3 mrd. kr. Kvifor er ikkje fortsatt ferjealternativ utgreidd, spesielt i lys av den store kostnadsauken som er framkomme til dømes i NTP.

I KVV Aksdal-Bergen vart fleire alternativ for E39 vurderte, under dette vidareføring av ferje over Bjørnafjorden. Det vart i 2013 levert ei tilleggsutgreiing til Samferdselsdepartementet om det var muleg å krysse Bjørnafjorden med ei fast løysing (bru). Denne, og den seinare kvalitetssikringa (KS1) rådde til bru over Bjørnafjorden. På bakgrunn av dette gjorde Samferdselsdepartementet i desember 2013 vedtak om at det skulle arbeidast vidare med bru over Bjørnafjorden. Det vart ikkje teke med i nemnte vedtak at det skulle vurderast vidare ferjeløysing over Bjørnafjorden. Statens Vegvesen har arbeidd vidare etter dette vedtaket.

Spørsmål 4

Kvifor er ikkje konsekvensane av naturinngrepa belyst i høyringsframlegget, og er fylkesordføraren einig i at dette er relevant å omtale i høyringa?

I høyringsutkastet er det gjennomført ei konsekvensutgreiing der konsekvensar for landskapsbilete, nærmiljø og friluftsliv, naturmangfald, kulturmiljø samt naturressursar er med. Her er også konsekvensane av naturinngrepa vurderte, og også avbøtande tiltak som t.d. arkitektur er omtala.

I den vidare sakshandsaminga skal fylkesrådmannen vurdere om konsekvensutgreiinga er tilfredstillande utført, og vi vil kome attende til dette i den vidare politiske handsaminga av kommunedelplanen. Vi vil som tidlegare nemnt få rikeleg anledning til å drøfte dette i våre politiske organ.