



DET KONGELEGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité
Stortinget
0026 OSLO

Dykkar ref

Vår ref

Dato

16/2343-19

7. desember 2020

Svar fra samferdselsminister Knut Arild Hareide på spørsmål 1-3 fra Stortingets transport- og kommunikasjonskomité til Prop. 54 S (2020-2021)

Eg viser til brev frå Stortingets transport- og kommunikasjonskomité av 30. november 2020 med spørsmål 1-3 til Prop. 54 S (2020-2021). Svar frå meg på spørsmåla er gitt under.

- 1. Hvilke beregninger er gjort for klimagassutslipp ved bygging av Rogfast, og foreligger det et fullstendig og detaljert klimabudsjett for prosjektet?**

Svar:

I Rogfast-prosjektet utarbeidast det eit klimabudsjett for kvar av dei store tunnelkontraktane, som samla vil inngå i eit komplett klimabudsjett for E39 Rogfast. Klimabudsjettet baserer seg på utslippsmengdene i dei prisberande postane i dei respektive kontraktane, og føreset at dei enkelte kontraktane er ferdig prosjektert. So langt er to av dei tre store tunnelkontraktane ferdig prosjektert, og Statens vegvesen har eit detaljert klimabudsjett for kvar av dei. Den siste kontrakten vil reknast når prosjekteringa er slutført.

Klimagassutslipp frå prosjektet kjem frå ulike kjelder og kan delast inn i utslipp som følger av transport, drift og vedlikehald, direkte utslipp som følger av byggeprosjektet (ikkje-kvotepliktige utslipp som følger av bruk av fossilt drivstoff i byggefasen), indirekte utslipp i byggefasen (utslipp som kjem frå produksjon av materialar brukt i prosjektet, i hovudsak kvotepliktige utslipp) og til slutt vil det kunne vere utslipp knytt til endra arealbruk på prosjektet.

Dei analysane som ligg føre viser at utslippa for den første kontrakten (Boknafjordtunnelen midt) i sum over levetida på 40 år er rekna til 181.000 tonn CO₂. Tilsvarende er det gjort ein

berekning av den neste store kontrakta (Boknafjordtunnelen sør) med eit rekna utslepp på 158.000 tonn CO₂ i sum over levetida på 40 år. Dette er altså både direkte og indirekte utslepp. I framtida vil vi søke å skilje desse slik at vi vet korleis prosjekta vil påverke våre forpliktingar på klimaområdet.

Beregnet med dagens EFFEKT – program og forutsetningar vil det likevel være størst klimaeffekt i drift- og vedlikehaldsfasen av prosjektet, der det er rekna eit redusert CO₂-utslepp på om lag 2,9 mill. tonn CO₂ over levetida på 40 år, i hovudsak på grunn av innspara drivstoff til ferjene og at ein ikkje bygger nye ferjer. Sparte utslepp som følge av innspara fossilt drivstoff vil bidra til å nå Noreg sine klimaforpliktingar. Det antas ikkje som aktuelt med elektrisk ferje her, men andre nullutsleppsløysingar kan komme, for eksempel hydrogen eller flytande biogass. Dette vil gi eit anna resultat, sannsynlegvis ei lita auke i utsleppa som følgje av prosjektet. Dette er ikkje berekna.

Verknaden av arealbruksendringar er ikkje rekna for dette prosjektet. Dette vart nyleg teke inn i handboka til Statens vegvesen og vil bli rekna for alle kommande prosjekt.

2. Med de nye finansielle forutsetningene proposisjonen nå legger opp til, hva er bompengetakstene beregnet til?

Svar:

For at prosjektet E39 Rogfast skal vere nedbetalt i løpet av 20 år etter trafikkopning er det i Prop. 105 S (2016-2017) lagt til grunn at gjennomsnittleg inntekt per passering (gjennomsnittstaksten) må vere om lag 374 2017-kr. Det var rekna at det ville gi bompengetakstar på kr 350 for takstgruppe 1 og kr 1050 for takstgruppe 2 i 2017-kr.

I Prop. 54 S (2020-2021) er bompengenivået frå Prop. 105 S (2016-2017) vidareført. Rekna om til 2020-kr er gjennomsnittstaksten om lag 409 kr. Basert på dette er det rekna at bompengetakstane for etterskotsinnkrevjinga vert 392 kr for takstgruppe 1 og 1176 kr for takstgruppe 2 i 2020-prisar. Dette er omtalt i Prop. 54 S (2020-2021) kap. 1.4.

Som det går fram av Prop. 54 S (2020-2021) er E39 Rogfast omfatta av tilskotsordninga for reduserte bompengetakstar utanfor dei største byområda omtala i Prop. 1 S/Innst. 13 S (2016–2017) jf. Prop. 105 S (2016–2017) kap. 7. Ved vidareføring av denne ordninga er det rekna at gjennomsnittstaksten kan verte redusert til 368 2020-kr med takstar for takstgruppe 1 og 2 på høvesvis 353 kr og 1059 kr. Samla tilskot til prosjektet er rekna til om lag 1,55 mrd. 2020-kr.

I tråd med føringane om handtering av uvisse i bompengeproposisjonar er det lagt opp til at Statens vegvesen gjer oppdaterte vurderingar av økonomien og takstar i prosjektet før prosjektet opnar for trafikk. Det skal i tillegg gjennomførast oppdaterte vurderingar etter eitt til to år etter at innkrevjinga av bompengar er satt i gang. Statens vegvesen kan endre takstar samanlikna med det som låg til grunn i bompengeproposisjonen, innanfor ramane som kjem

fram av denne, og etter fylkeskommunal handsaming og tilslutning frå lånegarantister, jf. Prop. 1 S (2016–2017) s.75-76.

3. Hvordan beregner de offentlige samferdselsetatene hvor en «smertegrense» kan ligge for størrelsen på bompengetakstene for at et prosjekt veiprosjekt ikke medfører at prosjektet bidrar til et felles bo- og arbeidsmarked, dvs. at folk ikke ser seg i stand til å bruke tilbudet pga. bompengeprisen?

Svar:

Ferjeavløysingsprosjekt som E39 Rogfast erstattar eit eksisterande ferjesamband. Trafikantane som nyttar dagens ferjesamband over Boknafjorden frå Mortavika til Arsvågen betalar for ferjeturen etter størrelsen på køyretøyet. Prisane varierer (inkludert bompengar) frå kr 180 (238) for køyretøy under 6 meter til kr 1155 (1379) for dei lengste vogntoga.

Gjennom finansieringsplanen for prosjekter som vert heilt eller delvis finansiert med bompengar, blir det rekna kva for eit trafikknivå ein kan vente gjennom prosjektet når det opnar for trafikk. Dagens ferjetrafikk er om lag 4100 køyretøy per døgn. Analysane for E39 Rogfast viser at om prosjektet vart finansiert utan bompengar, ville trafikkmengda truleg vore om lag 10 000 køyretøy per døgn. Med bompengetakstane i Prop. 54 S (2020-2021) er trafikkmengda rekna til om lag 6 000 køyretøy per døgn. Trafikkprognosane viser at fast samband vil auke trafikkmengda over Boknafjorden, og på den måten bidra til at bu- og arbeidsmarknaden vert utvida samanlikna med dagens situasjon, til tross for høge bompengetakstar.

Reisetid og ventetid på ferjekaien, saman med høg ferjebetaling, bidreg i dag til at det for ein stor del er åtskilte arbeidsmarknadar nord og sør for Boknafjorden. Når prosjektet har opna for trafikk, vert reisetida mellom Nord-Jæren og Haugalandet redusert med om lag 40 minutt. Som trafikkprognosane syner, vil bygging av E39 Rogfast jamne ut den åtskilte arbeidsmarknaden, sjølv med dei relativt høge bompengetakstane.

Transportanalysane for ferjeavløysingsprosjekt viser generelt at for høge bompengetakstar reduserer trafikken, medan låge, eller inga bompengar, aukar trafikken samanlikna med situasjonen med gjeldande ferjetakstakstar. Transportanalysen for E39 Rogfast gir eit venta trafikknivå som ligg meir enn 40 pst. over dagens trafikk på ferja. Dette taler for at trafikantane verdset døgnopen fastlandsforbindelse med redusert reisetid framfor å halde fram med dagens ferjetrafikk, og at bu- og arbeidsmarknaden vert utvida som følgje av at prosjektet opnar for trafikk, sjølv om bompengetakstane relativt sett er høge.

Det kan òg nemnast at det er eit viktig prinsipp i bompengesaker at det skal vera lokalpolitisk tilslutning til den bompengoordninga som blir lagd fram for Stortinget. Nyttan av prosjektet og bompengebelastninga blir òg vurdert av lokale styresmakter. På bakgrunn av Statens vegvesens faglege innspel til takstopplegg har lokale styresmakter moglegheit til å drøfta om bompengetakstane står i rimeleg forhold til gevinstane for regionen og trafikantane. Det er

vidare viktig å understreka at takstnivået i prosjektet er i samsvar med det som lokale styresmakter har slutta seg til.

Med helsing

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Knut Arild Hareide', enclosed in a light gray rectangular box.

Knut Arild Hareide

Kopi

Statens vegvesen