



STORTINGET

Innst. 150 S

(2020–2021)

Innstilling til Stortinget
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Prop. 54 S (2020–2021)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Auka finansieringsbehov og revidert framdriftsplan for E39 Rogfast i Rogaland og justering i vedtekne rammer for rv. 13 Ryfast i Rogaland

Til Stortinget

1. Sammendrag

1.1 Auka finansieringsbehov og revidert framdriftsplan for E39 Rogfast

Samferdselsdepartementet legg i proposisjonen fram forslag til endra styrings- og kostnadsramme og revidert finansieringsplan for prosjektet E39 Rogfast i Rogaland.

Stortinget har slutta seg til delvis bompengefinansiering av prosjektet gjennom behandlinga av Prop. 105 S (2016–2017) Utbygging og finansiering av E39 Rogfast i Rogaland, jf. Innst. 294 S (2016–2017).

Styringsramma for det opphavlege prosjektet var i Prop. 105 S (2016–2017) fastsett til 16 400 mill. 2016-kroner og kostnadsramma til 18 400 mill. 2016-kroner. Omrekna til 2020-prisnivå svarar dette til 18 564 og 20 828 mill. kroner, Statens vegvesen har sommaren 2020 gjennomført ein ny berekning av kostnader for prosjektet E39 Rogfast.

Samferdselsdepartementet legg etter dette til grunn ei revidert styringsramme på 20 600 mill. 2020-kroner og revidert kostnadsramme på 24 800 mill. kroner i 2020-kroner.

Basert på føresetnadene i Prop. 105 S (2016–2017) har Statens vegvesen no rekna at den fylkeskommunale

bompengegarantien burde vore justert til 18,7 mrd. kroner då proposisjonen vart vedteken i Stortinget.

I forslaget til revidert finansieringsplan for prosjektet er det føresett at prosjektkostnader ut over bompengeselskapets bidrag vert finansiert med statlege midlar.

1.2 Forslag om justering i vedtekne rammer for prosjektet rv. 13 Ryfast

Det er for prosjektet rv. 13 Ryfylkesambandet (Ryfast) vedteken eit særskilt unnatak frå ordinære retningslinjer for fastsetjing av takstar for takst- og rabattsystemet, jf. Prop. 44 S (2019–2020)/Innst. 194 S (2019–2020).

I tråd med lokalpolitiske vedtak er det lagt til grunn at økonomien i prosjektet og takstane skal bli vurdert på nytt når den faktiske trafikken er kjend, eitt år etter at innkrevjinga er starta (mars 2021).

Prosjektet står ferdig, og prosjektet er opna for trafikk utan at bompengeinnkrevjinga er sette i gong. Det er venta at innkrevjinga vil kunne starte i februar 2021. Dette er likevel så vidt usikkert at ein må ta høge for at dette fyrst vil kunne skje i april 2021.

Ettersom det er uklart når innkrevjinga kan startast opp, meiner Samferdselsdepartementet at ein bør fråfalle kravet om at evalueringa av økonomien og takstane for prosjektet skal skje i mars 2021. Departementet meiner at det bør fasthaldast at gjennomgangen av økonomien i prosjektet og vurderinga av takstane skal skje eitt år etter at innkrevjinga er sette i gong.

Samferdselsdepartementet tek sikte på å kome tilbake til Stortinget på eigna måte så snart det ligg føre ei oversikt over kva kostnader det vil vere snakk om.

2. Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Øystein Langholm Hansen, Kirsti Leirtrø, Sverre Myrli og Ingalill Olsen, fra Høyre, Solveig Sundbø Abrahamsen, Nils Aage Jegstad, lederen Helge Orten og Elizabeth Åsjord Sire, fra Fremskrittspartiet, Bård Høksrud, Tor André Johnsen og Morten Stordalen, fra Senterpartiet, Bengt Fasteraune og Siv Mossleth, fra Sosialistisk Venstreparti, Arne Nævra, og fra Venstre, Jon Gunnes, viser til Prop. 54 S (2020–2021), som inneholder to saker om finansiering. De er knyttet til prosjektene E39 Rogfast og rv. 13, begge i Rogaland.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Venstre, merker seg at Samferdselsdepartementet i proposisjonens del 1 viser til at E39 Rogfast er et av de største samferdselsprosjektene i landet noensinne. Reisetiden mellom Nord-Jæren og Haugalandet blir redusert med om lag 40 minutter, og den kan trafikkeres hele døgnet når den er ferdigstilt.

Komiteen viser til at proposisjonens innhold rettet mot E39 Rogfast er en konsekvens av at tilbud i anbudsrunder var vesentlig høyere enn ventet. Derfor ble det gjennomført en ny kostnadsgjennomgang i Statens vegvesen, og det ble gjennomført en ny KS2 av prosjektet. Konsekvensen av dette ble at prosjektets kostnadsramme hos Statens vegvesen ble økt fra 20 828 mill. 2020-kroner til 22 530 mill. 2020-kroner. Komiteen viser til at styringsrammen ble økt fra 18 564 mill. 2020-kroner til 20 600 mill. 2020-kroner.

Den eksterne kvalitetssikreren har anbefalt en revidert kostnadsramme på 24 800 mill. 2020-kroner og en styringsramme på 19 500 mill. 2020-kroner. Begge disse instansene vurderer grunnkostnadene i prosjektet ganske likt. Hovedforskjellen mellom styringsrammen hos Statens vegvesen og kvalitetssikreren er knyttet til vurderingen av usikkerhet, spesielt for geologiske forhold. Statens vegvesen så ingen grunn til å foreslå en økt styringsramme, mens eksterne kvalitetssikrer vurderer det slik at den totale usikkerheten er så stor at styringsrammen bør økes. Grunnen til den økte usikkerheten fra eksterne kvalitetssikrer er at flere store kontrakter skal ut i markedet over en relativt kort periode. Det gjør at markedet er mer usikkert når de siste kontraktene skal inngås. Dette har Statens vegvesen sagt seg enig i.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Venstre, merker seg at departementet har valgt å legge til grunn en revidert kostnads-

ramme på 24 800 mill. 2020-kroner, og en revidert styringsramme på 20 600 mill. 2020-kroner.

Analysen fra eksterne kvalitetssikrer viser at Rogfast er samfunnsøkonomisk lønnsom med en levetid på 75 år, med en positiv nytteverdi på 11 700 mill. kroner. Dette viser, etter flertallets syn, at dette er et viktig prosjekt, som vil bidra til både økt verdiskaping og en omfattende endring i bo- og arbeidsregionen mellom Stavanger og Haugesund. Samferdselsdepartementet viser i proposisjonen til at E39 Rogfast er et av de største samferdselsprosjektene i landet noensinne. Reisetiden mellom Nord-Jæren og Haugalandet blir redusert med om lag 40 minutter og den kan trafikkeres hele døgnet når den er ferdigstilt. Dette prosjektet er av nasjonal verdi, og flertallet viser til at dette er det første prosjektet i en rekke planlagte ferjefrie fjordkryssinger på Vestlandet. Når E39 Rogfast blir bygget og E39 mellom Kristiansand og Stavanger er ferdig, vil Rogfast få enda større betydning i hele regionen mellom Bergen og Kristiansand. Prosjektet er tidligst beregnet ferdigstilt for åpning av trafikk i 2031.

Komiteen viser til at Rogaland fylkeskommune har stilt garanti for et maksimalt låneopptak på 16 mrd. kroner. Denne garantien er for lav til å dekke bompengeselskapets behov for låneopptak ved en kostnadsøkning. Etter Statens vegvesens beregninger burde garantien vært oppjustert til 18,7 mrd. kroner. Derfor foreslås det i proposisjonen at de statlige midlene blir økt til 8 240 mill. 2020-kroner. Forutsetningen er at disse midlene blir tilført i perioden 2022–2030. Dersom prosjektkostnadene blir høyere enn 20 600 mill. kroner, skal dette i sin helhet finansieres med statlige midler på grunn av begrensningen i den fylkeskommunale garantien.

Proposisjonens del 2 er rettet mot rv. 13 Ryfast i Rogaland. Prosjektet er ferdig og åpnet for trafikk, Ryfylketunellen i desember 2019 og Hundvågtunellen i april 2020, men Statens vegvesen har hatt utfordringer med den spanske leverandøren av vegkantutstyr. Dette gjør at innkreving av bompenger ikke er startet opp ennå. Statens vegvesen har startet arbeidet med ny leverandør, og det er ventet at innkrevingen vil kunne starte i februar 2021. Usikkerhet gjør imidlertid at en må ta høyde for at dette først vil kunne skje i april 2021. Etter avtalen med bompengeselskapet er det staten som skal finansiere selskapets utgifter som følge av utsettelse i tidspunkt for innkreving av bompenger. Departementet vil komme tilbake til Stortinget på egnet måte så snart det foreligger en oversikt over hvor store kostnader det er snakk om.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Venstre, viser til at Rogfast er et

svært viktig prosjekt for hele Norge. Verdiskapingspotensialet i regionen i og mellom Stavanger og Hauge-sund er stort, og gjennom å åpne bo- og arbeidsregionen på denne måten regner en med at mye av dette potensialet blir realisert. Derfor har også prosjektet høy samfunnsøkonomisk nytteverdi. Nytteverdien er fortsatt stor, selv om kostnadene nå er blitt justert opp. Flertallet vil påpeke at det i denne regionen finnes både store, dyktige og erfarne entreprenørfirma, som nå bare venter på å komme i gang med å regne på anbud og starte byggingen av denne veiforbindelsen. Det vil være av stor betydning om norske entreprenører klarer å regne seg fram til å kunne få et av de mange anbudene i dette prosjektet. Denne tunellen er nemlig bare den første av en rekke ferjefrie fjordkryssinger, som vil kunne binde sammen hele Vestlandet og utløse verdiskaping langs hele kysten. Av disse grunner er det derfor viktig at dette prosjektet, som faktisk er påbegynt, settes i gang igjen så snart som overhode mulig.

Videre vil komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet vise til at dette er en riksvei, og at det er urimelig at fylkeskommunen skal garantere for bompenggeinntektene som dette prosjektet er fundamentert på. Rogaland fylkeskommune har nå uttalt at de ikke er i stand til å garantere for flere store veiprojekt, og krever nå at staten garanterer for sine egne veier i framtiden. Fylkeskommunen har nå garantert for så store og dyre prosjekter at de ser med uro på framtidige låneopptak til egne prosjekter.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet understreker at dette er et svært viktig prosjekt både regionalt og nasjonalt, og viser til sitt representantforslag Dokument 8:108 S (2019–2020) om å sikre fremdrift i prosjektet E39 Rogfast. Disse medlemmer vil påpeke at dersom stortingsflertallet hadde støttet dette forslaget, hadde man allerede vært godt i gang med fremdriften i dette svært viktige prosjektet. Disse medlemmer vil derfor støtte det fremlagte forslaget fra regjeringen og forventer at dersom det skulle bli høyere kostnader i prosjektet, skal dette finansieres med statlige midler uten økt bidrag fra bompenger.

Disse medlemmer påpeker videre at det er svært viktig å ha fullt trøkk på fremdriften i prosjektet. En eventuell utsettelse av åpningen vil kunne medføre store kostnader i forbindelse med forlengelse av ferjeandbudene. Disse medlemmer vil her vise til at når Tausambandet måtte forlenges grunnet lengre byggetid av Ryfast, så kunne vi i Aftenbladet 31. januar 2017 lese at de årlige utgiftene på Tausambandet lå an til å bli 7-doblet i utsettelsesperioden. Noe som viser hvor viktig det er å holde fremdriften og sikre oppstart innenfor vedtatt fremdriftsplan.

Disse medlemmer er bekymret for prosjektets forsinkelse ifølge tidligere tidsplaner og mener det bør ses på muligheter for en forsert fremdrift. Økte kostnader i den forbindelse bør ses i sammenheng med den tapte samfunnsøkonomiske nytten.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til Stortingets vedtak 2 (2020–2021):

«Stortinget ber regjeringen fremme sak for Stortinget hvor staten overtar garantiansvaret for bompengelån på riksveg, både på nåværende og framtidige prosjekter.»

Disse medlemmer viser til at bompenggegjelden har skutt fart med samferdselsministere fra Fremskrittspartiet, og at det nå må gjøres grep for å få ned bompenggegjelden. Disse medlemmer håper derfor at Stortingets vedtak om statlig garantiansvar for bompengelån effektueres raskt.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener det er interessant at Senterpartiet nå gir uttrykk for et ønske om å redusere bompenggegjelden i Norge, all den tid en gjennomgang av alle utbyggingsvedtak siden 2010 viser at partiet har stemt for samtlige nye bompenggeinnkrevinger.

Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiet var del av flertallet bak vedtaket om at regjeringen skal legge frem sak om statlig overtakelse av garantiansvaret for bompengelån. Det kan være et godt bidrag til arbeidet med å redusere bompenggegjelden i samferdselsprosjekt. Disse medlemmer mener imidlertid at det aller viktigste er å bevilge penger til å redusere bompenggegjelden, og der svikter Senterpartiet gang på gang. I sitt alternative budsjett for 2021 foreslår ikke Senterpartiet en eneste krone mer til fjerning av bomstasjoner.

Disse medlemmer velger å høre på de ordførerne fra blant annet Senterpartiet som ber om hjelp til å fjerne bompenger. Sannsynligvis roper de om hjelp fra Fremskrittspartiet fordi de møter døve ører hos sine egne partifeller på Stortinget. Det er gang på gang vist gjennom handling at det er kun Fremskrittspartiet som reelt kjemper mot bompengetrykket folk flest opplever. Disse medlemmer viser i denne sammenheng til budsjettforliket for 2021 hvor Fremskrittspartiet har fått gjennomslag for å bruke hele 2 mrd. kroner til reduksjon og fjerning av bompenger over hele landet.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti mener at hele Ferjefri E39-prosjektet bygger på foreldet tankegang, uten viktige miljø- og klimahensyn. Mye tyder nå på at også flere viktige forutsetninger for Stortingets vedtak i 2017 er endret med høyere kost-

nader, mindre trafikkgrunnlag, mulig konkurrerende ferge, lavere kjørehastighet osv.

Dette medlem har etterlyst et detaljert klimabudsjett for Rogfast. Om dette ikke er utarbeidet for et så stort prosjekt, er det både skuffende og skremmende. Det er avgjørende viktig at samferdselssektoren, med alle sine utbygginger, nå tar klima- og miljøspørsmålet på høyeste alvor.

På denne bakgrunn fremmer dette medlem følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utarbeide et fullstendig og detaljert klimabudsjett for Rogfast-utbyggingen og komme tilbake til Stortinget med en rapport senest innen 1. mars 2021.»

Dette medlem setter derfor spørsmålsteget ved beregningene av den samfunnsmessige nytten av dette enorme prosjektet. Ikke minst vil kjøretid og bompengetakstene være avgjørende for om dette prosjektet faktisk gir noe felles bo- og arbeidsmarked i regionene på begge sider av fjorden.

Dette medlem vil også peke på at det i beregningene er lagt inn for lang ventetid på fergene i dag og for høy hastighet på beregnet trafikk i tunnelen til at den «vedtatte sannhet» på 40 minutter innsparer tid er reell ved bygging av Rogfast i forhold til ferger.

Dette medlem vil nok en gang vise til partiets syn på at alle fjordkryssingene i Ferjefri E39-prosjektet i stedet burde satset på hyppige avganger av nullutslippsferger som det aller beste alternativ til de pengeslukende og miljøfiendtlige fjordkryssingene med broer eller tunneler i Ferjefri E39. Dette vil tjene både miljøet,

norsk maritim industri og turistnæringen og tilgodese ønskene til Norsk Lastebileier-Forbund.

3. Forslag fra mindretall

Forslag fra Sosialistisk Venstreparti:

Forslag 1

Stortinget ber regjeringen utarbeide et fullstendig og detaljert klimabudsjett for Rogfast-utbyggingen og komme tilbake til Stortinget med en rapport senest innen 1. mars 2021.

4. Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet og Venstre.

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til proposisjonen og sine merknader og rår Stortinget til å gjøre følgende

vedtak:

1. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å gjennomføre prosjektet E39 Rogfast i Rogaland basert på revidert kostnadsramme på 24 800 mill. 2020-kroner. Vilråda går fram av Prop. 54 S (2020–2021).
2. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å fråfalle kravet om at evalueringa av økonomien og takstane for prosjektet rv. 13 Ryfast skal skje i mars 2021, men å fasthalde at gjennomgangen av økonomien i prosjektet og vurderinga av takstane skal skje eitt år etter at innkrevjinga er sette i gong.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 11. desember 2020

Helge Orten

leder

Øystein Langholm Hansen

ordfører



**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 utslppsmengdene 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 utslappa 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', written in a cursive style.

Knut Arild Hareide

Kopi

Statens vegvesen