

# Eg fekk fleire spørsmål enn svar

**Eg takkar for svaret frå Statens vegvesen, men eg blei ikkje klokare ut av det.**

**S**tatens vegvesen ved Kjartan Hove gjer seg umake med å svara på mitt innlegg for to veker sidan om Hordfast-prosjektet. Takk for svar, men eg sit diverre att med enda fleire spørsmål nå, enn før eg fekk svar. Eg tillet meg difor denne gongen å stilla ein del konkrete oppfølgings spørsmål til Statens vegvesen (SVV).



**PÅ FREDAG**

**JØRUND VANDVIK**

Han er tidligere adm. direktør i Nordea Liv og fast spaltist i BA.

■ I sitt svar reknar Hove opp fire kriterier som skal vektleggast når ein reknar på samfunnsøkonomisk nytte: Spart reisetid, auka trafikksikkerhet, miljøutslipp, investerings- og vedlikehaldskostnader.

■ Spørsmål 1: Er SVV samd med meg i at Hordfast-prosjektet ikkje skårar spesielt høgt på auka trafikksikkerhet?

■ Spørsmål 2: Er SVV samd i at Hordfast-prosjektet skårar dårleg på miljøutslipp, investerings- og vedlikehaldskostnader? I dag er det litt over 3000 kjøretøy som passerer Bjørnafjorden på ferje. Dette talet skal etter bruopning auka til minst 15.000, så vidt eg har forstått. Talet på fjordpasseringar skal med andre ord meir enn femdoblast.

■ På ferjesambandet Steinstø til Knarvik var trafikkgrunnlaget før bruopninga 7000 kjøretøy i døgnet. Etter 26 år er dette talet nå om lag 18.000. Trafikkgrunnlaget er med andre ord framleis ikkje tre gonger så stort som det var før Nordhordlandsbrua blei opna i 1994.

■ Spørsmål 3: Kva vurderingar legg SVV til grunn for å hevda at trafikken over Hordfast skal auka så mykje meir enn trafikken over Nordhordlandsbrua?

■ Nordhordlandsbrua kosta i si tid litt over 1 milliard kroner, og så godt som heile kostnaden blei nedbetalt ved hjelp av bompengar. Trafikkgrunnlaget på 7000 bilar gjorde dette mogleg, og bompengane etter opninga var 40 kroner, mot 45 kroner for ein ferjebillet for bil. Det blei

med andre ord billegare å kryssa fjorden etter bruopninga enn før bruopninga.

■ For Hordfast vil bompengennbetaling med normal bompengandel på 50 prosent utgjera om lag 24 milliardar kroner, inklusive renter. Nedbetalings-tid er vanlegvis 15 år, men kan forlengast til 20 år.

■ Spørsmål 4: Dersom bompengane over Bjørnafjorden skal ligga på same nivå som ferjebiletten før bruopning, med andre ord tilnærma same situasjon som for Nordhordlandsbrua, kor mange kjøretøy må kryssa fjorden for å få reknestykket til å gå opp?

■ Dersom ein tar SVV sitt argument for god fisk, at massiv bilpendling mellom Stord og Bergen vil føra til ei enorm verdiauke for Stord, Bergen og kongeriket forøvrig, er talet på pendlarar heilt avgjerande. Difor set eg også pris på sensitivitetssanalyser på spørsmål 4, til dømes formulert slik:

■ Spørsmål 5: Dersom trafikkveksten over Bjørnafjorden følger same takt som trafikkvekst over Nordhordlandsbrua, kor store må bompengane då vera for at bompengane skal vera nedbetalt etter 20 år? I dette svaret er det viktig at SVV hugsar at trafikkveksten over Nordhordlandsbrua ikkje dobla seg før etter at lånet var nedbetalt. Legg difor dette til grunn i svaret.

■ Grunnlaget for samfunnsøkonomiske analyser som seier at auka trafikk gir auka verdiskaping, er at storleik i seg sjøl



**FEKK SVAR:** – Takk for svaret om Hordfast, Statens vegvesen, men eg sit diverre att med enda fleire spørsmål nå enn

før eg fekk svar, skriv Jørund Vandvik og kommer med ein rekke oppfølgings spørsmål.

ILLUSTRASJON: STATENS VEGVESEN

gir vekst: Mange folk etterspør mange varer og tenester, dette gir arbeidsplassar som igjen medfører tilflytting, som igjen medfører etterspørsel etter varer og tenester, og så vidare.

■ Spørsmål 6: Er det dagens innbyggjarar på Stord som skal bilpendla til og frå Bergen, og

som så skal leda til denne veksten?

■ Dersom det er nye innbyggjarar på Stord som skal bilpendla til og frå Bergen, blir spørsmålet:

■ Spørsmål 7: Vil ikkje den same innbyggjarar på Stord som skal bilpendla til og frå Bergen, og

sonane busett seg på Bergenshalvøya, utan behov for massiv pendling? Som igjen leiar til oppfølgings spørsmålet:

■ Spørsmål 8: Vil ikkje den samfunnsøkonomiske nytten av at folk busett seg på Bergenshalvøya vera enda større, i og med at 35 milliardars bruinvestering

då går til frådrag i reknestykket? Og i same slengen er det fint om SVV kan svara på følgande spørsmål:

■ Spørsmål 9: Er massiv ny bilpendling frå Stord til Bergen i tråd med Parisavtalen og dei føringane den gir for nasjonal- og regional arealplanlegging?

■ Så ser eg at Statens vegvesen ikkje nemner behovet for ny Bømlafjordtunnel i sitt svar til meg. Så då blir spørsmålet:

■ Spørsmål 10: Vil brua over Bjørnafjorden med dei trafikprognosane SVV legg til grunn utløysa behov for ny tunnel eller bru over Bømlafjorden?

■ Til sist, med all respekt for at folka i Statens vegvesen gjer så godt dei kan, så er eit prosjekt med ny teknologi og med så store investeringar som me her talar om, umogleg å fastsetja ein korrekt kostnad på. Difor blir mitt siste spørsmål til SVV:

■ Spørsmål 11: Kor store er over-

skridingane i prosent normalt sett på samferdsleprosjekt i denne storleiken?

■ På førehand vil eg takka for svar på spørsmåla mine. Eg venttar i spenning!