

Jo, Hordfast er samfunns-økonomisk lønsam

Av Kjartan Hove

Innlegg

Bergensavisen 14 april 2020

Statens vegvesen

Vegvesenets foreløpige innspel til Nasjonal transportplan (NTP) har fått mye kritikk, seinast frå Jørund Vandvik, spaltist i BA. Vi forstår reaksjonane om ein les vårt forslag som eit tradisjonelt NTP-innspel til prioritering av vegprosjekt, rassikring og vegkorridorar for dei 12 neste åra. Men det er det jo ikkje. Vi har altså ikkje gløymt verken liv som går tap i trafikken eller utfordringar med rasutsette strekningar:

Vi har svart på eit konkret oppdrag frå Samferdselsdepartementet. Arbeidet med NTP er endra. No er det Samferdselsdepartementet som leiar arbeidet. Departementet har som oppdragsgivar lagt rammer for kva som skal utgreiast.

Vårt foreløpige forslag er ikkje ein komplett oversikt over Vegvesenet sine planar for perioden 2022–2033, men eit delsvart på eit konkret oppdrag om å 1) vurdere nye store vegprosjekt dei seks første åra berre etter samfunnsøkonomisk lønnsemd, 2) fordele middel mellom korridorar ut frå samfunnsøkonomi og kva korridorar som har størst utfordringar dei seks siste åra.

Samferdselsdepartementet gjer ei samla vurdering av tiltak som skal inn i neste NTP-periode.

Vandvik slår fast at Hordfast ikkje er samfunnsnyttig. Det er lite som tyder på at dette stemmer, viss ein legg dei tradisjonelle metodane for å berekne samfunnsnytte til grunn. Då tek vi utgangspunkt i fire faktorar: spart reisetid, auka trafikksikkerheit, miljøutslepp, og investerings- og vedlikehaldskostnader. For Hordfast er det særleg spart reisetid som gjer at prosjektet får ein høg score.

Når det gjeld trafikkberrekningar så nyttar vi nasjonale og regionale transportmodellar likt for alle prosjekt. Dei tek utgangspunkt i Statistisk sentralbyrå sine tal for busette og arbeidsplassar, og prognosar for utvikling. Vi legg inn «dagens vegnett» og får ut tal på trafikkfordeling. Då ser vi om dette stemmer med trafikkmengdene vi har, og kan eventuelt kalibrere modellen. Så legg vi inn «framtidig» vegnett og køyrer ny trafikkberrekning.

Modellberrekningar er ikkje eksakt vitskap, men er det beste verktøyet vi har for å seie noko om kva vi trur kjem til å skje.

Når våre tal viser at Hordfast har høg samfunnsnytte, har vi også støtte frå andre uavhengige fagekspertar på området. Til dømes konkluderte ein rapport utført av Menon Economics i 2019 med at, i motsetning til dei fleste motorvegprosjekt i Noreg, har Hordfast positiv samfunnsnytte.

Rapporten viser at produktivitetsgevinstar utløyste av Hordfast vil spreie seg til alle landets regionar gjennom handel mellom Vestland og dei andre landsdelane. Ved hjelp av makromodellen «Noregs regionalmodul» har dei modellert korleis verdiskapingsgevinsten vil fordele seg regionalt.

Heile landet får nytte av utbygginga. Bergen er estimert til å vere kommunen som får den største verdiskapingsgevinsten, medan Stord estimeres å få størst verdiskapingsgevinst per innbyggjar.

Vandvik trekker også fram at prosjektet påverkar artsmangfald og miljø negativt. Det er heilt riktig. Dette er ein ulempe med all utvikling, frå ekspansiv byutvikling og bygging av vegstruktur, og Hordfast er ikkje noko unntak. Ein ny veg inneber at natur og miljø blir negativt påverka. Difor er godt planleggingsarbeid viktig.

Gjennom kommunedelplanen for Hordfast er det gjort omfattande undersøkingar av korleis omgjevnadane blir påverka, og ikkje minst korleis vi kan ta omsyn og finne løysingar som gjev minst mogleg påverknad.

Vårt utgangspunkt som fagetat er å svare på oppdrag frå politikare og gje dei eit best mogleg grunnlag for avgjerd om dei enkelte prosjekta.