

**Ansvarleg sakshandsamar sign. for utført handling:  
Saka er godkjend av fylkesrådmannen:**

Dokumentoversyn:

Tal prenta vedlegg: \*

Tal uprenta vedlegg: \*

## **E39 Kyststamvegen – finansiering og konseptvalutgreiingar**

**Fylkesrådmannen rår Vestlandsrådet til å gjere slikt vedtak:**

1. Vestlandsrådet vil jobbe for å få til gode finansieringsløyisingar knytt til investeringsbehova på E39 Kyststamvegen. Ordningar det vil vere aktuelt å jobbe for er: Prosjektfinansiering i offentleg regi, offentleg og privat samarbeid (OPS), statleg veginvesteringsfond (fjordkryssingsfond), rentekompensasjonsordning for ferjeavløysingsprosjekt på riksveg m.m.
2. Vestlandsrådet vil vurdere ei ordning med regionale/fylkeskommunale administrasjonsselskap knytt til bompengerekkjeving
3. Vestlandsrådet vil fram mot neste rullering av NTP, be om at administrasjonane jobbar med å oppdatere handlingsprogrammet knytt til Vestlandsrådet si transportplan 2007-2019. Det er viktig at ein i dette arbeidet har spesiell fokus på E39 Kyststamvegen.
4. Vestlandsrådet vil engasjere seg i konseptvalutgreiingane som no er satt i gang på E39 Kyststamvegen.

Prenta vedlegg:

ECON Rapport 2009/020 – Utbygging av E39 Kyststamvegen og press i økonomien

ECON Rapport 2008/155 – Rogfast – konsekvenser for samfunn, økonomi og miljø

Uprenta vedlegg:

## Saksframstilling

### **Oppsummering**

Det er eit stort investeringsbehov på E39 Kyststamvegen, om lag 100 mrd kr inklusiv total ferjeavløysing på heile korridoren frå Kristiansand til Trondheim. Vestlandsrådet si transportplan og handlingsprogram for perioden 2007-2019 inneheld mange strategiar og mål knytt til finansieringsmuligheter. Vestlandsrådet laga også ei finansieringspakke for E39 i 2004. I 2009 har Rogaland fylkeskommune fått gjennomført ei analyse av ei utbygging av E39 og press i økonomien. Alt strategisk arbeid som er gjort, syner at det er mulig å få til gode finansieringsordningar for å møte investeringsbehovet. Produktivitetstapet ved å vente på statlege løyvingar over statsbudsjettet vil vere monaleg for landets mest verdiskapande region. Det er difor viktig at Vestlandsfylka saman jobbar for å få til kreative finansieringsordningar knytt til Vestlandets hovudpulsåre, E39 Kyststamvegen.

I handlingsprogrammet knytt til Vestlandsrådet si transportplan for 2007-2019 er det prioritert prosjekt på E39 for til saman om lag 25 mrd kr. Fram mot neste rullering av NTP bør dette handlingsprogrammet bli oppdatert.

Det er også viktig at Vestlandsrådet engasjerer seg og er med for å påverke det pågåande arbeidet med konseptvalutgreiningar på sterkninga Skei-Betna på E39. Desse utgreiingane vil bety mykje for framtidig utvikling av E39 Kyststamvegen.

### **Bakgrunn**

#### Finansieringsbehov på E39

I Vestlandrådet si Transportplan 2007-2019 er E39 Kyststamvegen utpekt som ei viktig flaggsak for Vestlandsfylka. I plana blir det påpeikt at E39 er ein berebjelke for nasjonal og regional økonomisk utvikling. Investeringar på E39 vil i svært mange samanhengar vere samfunnsøkonomisk lønnsame. I Econ rapport 2008-155 "Rogfast – konsekvensar for samfunn, økonomi og miljø" (vedlagt), går det fram at dette kostnadskrevjande ferjeavløysingsprosjektet over Boknafjorden gir så mange nyttegevinstar at det er samfunnsøkonomisk lønnsamt. Følgjande er henta frå rapporten: "Ny ferjefri forbindelse kan bidra til å styrke konkurransevnen til næringslivet på Vestlandet. Veiforbindelsen gir mulighet til å effektivisere næringsklyngene knyttet til matvarer, olje og gass og viktige industrisektorer på Vestlandet". Rapporten syner også at Rogfast vil gi muligheter for næringsmessig innovasjon.

Effektiv transport vil alltid være ein svært viktig føresetnad for utviklinga i næringslivet. I skrivande stund står vi no framfor ei ny økonomisk krise i Europa. Iflg statsministeren (BT 20. mai 2010) vil dette slå spesielt uheldig ut for Vestlandet og vår litt einsidige satsing på olje og gass. For å kunne vere meir innovative innan verftsindustrien og kraftkrevjande industri, vil fortgang i bygging av E39 Kyststamvegen vere særskild viktig. På det viset vert vi mindre avhengig av den oljebaserte industrien.

Det blir i Transportplana for Vestlandet kalkulert med eit utbyggingsbehov på E39 (Kristiansand-Trondheim) på til saman 45 mrd kr. Det er også lagt opp til eit langsiktig mål om heilt ferjefri E39. Dette betyr at 8 ferjesamband skal avløysast med bru eller tunnel og det totale behovet for investeringar på E39 kan då vere på rundt 100 mrd kr. I handlingsprogrammet knytt til transportplana for Vestlandet er det prioritert prosjekt på E39 i Vestlandsfylka på ca 25 mrd kr fram til 2019. Ca 6 mrd kr av desse er allereie bunde opp i oppstarta prosjekt.

Noreg har vore gjennom ei periode med høgkonjunktur og sjølv om ”finanskrise” har bremsa litt på utviklinga dei to siste åra, har vi opplevd ein stor trafikkvekst, ikkje minst på Vestlandet. Dette har medført stort press på vegnett og ferjestrekningar. Etter kvart som trafikken aukar blir flaskehalsane på vegnettet ennå meir synlege og behovet for investeringar aukar. Det store trafikkvolumet har ført til stor slitasje på vegnettet og ein har ikkje makta å drifte og vedlikehalde i høve slitasjen. Dette har ført til eit enormt etterslep og eit stort behov for å bringe vegnettet tilbake i akseptabel forfatning. Høgkonjunktoren har også ført til at ein har måtta stramma inn på dei offentlege løyvingane av fare for press i økonomien. Realutviklinga i offentlege midlar til transportinfrastruktur og samferdsel har dermed gått nedover medan trafikken har auka. Vi står no framfor store utfordringar når det gjeld samferdsla på Vestlandet og ikkje minst knytt til E39 Kyststamvegen.

#### Finansieringspakke for E39 (Vest 39)

I 2004 la Vestlandsrådet fram ei samla finansieringspakke for E39 (Vest 39). Pakka bestod av ein ”byggeklossmodell” og inneheldt prinsippet om ”bompengEinnsats utifrå evne”. Det var lagt opp til 500 mill kr årleg frå staten til investeringar på E39 i dei 4 vestlandsfylka. Resten av investeringsbehovet skulle dekkjast inn med bompengar. Ein foreslo ei akseptabel fordeling mellom fylka basert på investeringsbehovet. Byggeklossmodellen handla om å få til ei form for strekningsvise utbyggingar.

#### Vestlandsrådet si transportplan og handlingsprogram 2007-2019

I transportplana for Vestlandet 2007-2019 blir det lagt opp til ein rekkje mål og strategiar knytt til finansiering og organisering av bompengordninga. Blant anna blir det føreslått prosjektfinansiering i offentleg regi og offentleg – privat samarbeid (OPS) for å få fortgang i utbygging av E39 Kyststamvegen og andre viktige utbyggingsprosjekt. Vestlandsrådet går også i plana inn for å opprette regionale/fylkeskommunale administrasjonsselskap for å redusere kostnader og sikre kompetanseoverføring ved bompengeprojekt. I handlingsprogrammet knytt til plana er følgjande konkrete innspel til Nasjonal transportplan skissert.

- NTP må sikre ei prøveordning med prosjektfinansiering for ei samla og effektiv utbygging av E39 Kyststamvegen
- NTP må legge til rette for statlege investeringsfond og rentefrie lån med avgrensing til ferjeavløysingsprosjekt på stamveg/riksveg.

#### Econ rapport om utbygging av E39 Kyststamvegen og press i økonomien

Rogaland fylkeskommune har leid inn konsulentfirmaet Econ til å skrive ein rapport om ”Utbygging av E39 Kyststamvegen og press i økonomien” (vedlagt). Econ tar utgangspunkt i behovet på 45 mrd kr som er skissert i Transportplana for Vestlandet. Dei føresett ei utbyggingsperiode på 20 år og det betyr gjennomsnittlige årlege investeringar på 2,3 mrd kr. Sett i forhold til totale årlig statlege investeringar (52 mrd kr i 2009), meiner Econ at 2,3 mrd per år til E39 vil gi små pressverknader. Econ peiker på at det historisk har vore handtert langt større endringar i dei statlege investeringane utan at inflasjonspresset har auka vesentleg. Dei viser også til at SSB har modellberekna pressverknader i økonomien som heilskap av å auke samferdselsinvesteringane. Frå eit makroperspektiv synes ikkje auka samferdselsinvesteringar på 2-3 mrd i året å gi meir enn eit marginalt inflasjonspress og dette gjeld også i høgkonjunkturperiodar.

Econ trur eller ikkje at investeringsauka på E39 vil føre til særleg press i anleggsmarknaden. Truleg vil mykje av den naudsynte arbeidskrafta for å realisere utbygginga kunne hentast frå utlandet.

Econ peiker i rapporten på at E39 Kyststamvegen først vil framstå som ein vegkorridor med kort reisetid når alle dei store flaskehalsane er fjerna. Det er såleis viktig at ei utbygging og finansiering evner å ivareta dette heilskapsperspektivet. Ein finansieringsmodell basert på årlege budsjett vil forseinke framdrifta i utbygginga. Econ anbefaler difor prosjektfinansiering eller OPS knytt til investeringar på E39. Dette gir muligheter for ein samanhengande og forutsigbar anleggsperiode. Begge finansieringsmodellane vil tidsoptimalisere investeringsprofilen, slik at naudsynte investeringar kan bli gjennomført til riktig tid. Econ viser også til at samanslåing av delprosjekt og bruk av desse finansieringsmodellane truleg gjør det meir attraktivt for utanlandske entreprenørar å delta i utbygginga, og der igjennom bidra til å redusere eventuelle pressproblem i økonomien, i tillegg til at det aukar konkurransen om entreprisen og dermed kan bidra til lågare kostnader.

### Konseptvalutgreiingar knytt til E39

Samferdselsdepartementet har i brev datert 22. 04.2010 bedt Statens vegvesen om å gjennomføre KS1 for strekninga E39 Skei-Betna. I brevet skriv Samferdselsdepartementet at det skal utarbeidast ein konseptvalutgreiing (KVU) for kvar av følgjande delstrekningar:

- Rute 4a E39 Skei-Moa (Ålesund)
- Rute 4b E39 Moa (Ålesund)-Bergsøy
- Rute 4b E39 Bergsøy-Betna

Departementet føreset at det også blir utarbeidd eit overbyggingsdokument som bind saman dei tre KVUane. Utgreiingsarbeidet skal vere ferdigstilt seinast innan utgangen av mars 2011. Dette arbeidet vil legge sterke føringar på den vidare utviklinga av denne strekninga på E39. Det er derfor viktig av Vestlandsrådet engasjerer seg og er med for å påverke dette arbeidet. I tillegg til dette vil det vere viktig å oppdatere handlingsprogrammet knytt til transportplana for Vestlandet.

### **Fylkesrådmannen si vurdering**

#### Finansiering

Med dei store investeringsbehova som fins i samband med E39 Kyststamvegen, er det naudsynt at Vestlandsrådet jobbar for kreative finansieringsløysingar. Ein strategi kan vere at Vestlandrådet jobbar for å få eit statleg investeringsfond knytt til E39, eller til ferjeavløysingsprosjekt på riksvegnettet.

I samband med NTP 2010-2019, blei det oppretta ei rentekompensasjonsordning for fylkesvegnettet. Fylkeskommunane kan søkje om statleg rentekompensasjon for lån knytt til investeringar på fylkesvegnettet. Ei tilsvarande ordning bør å kunne brukast i samband med investeringar på riksvegnettet og då kanskje spesielt i forhold til ferjeavløysingsprosjekt.

Ein kan til dømes tenkje seg ein modell som inneber å opprette eit "fjordkryssingsfond for rentefrie lån til ferjeavløysing på riksveg". Eit fond på ca 15 mrd kr er tilstrekkeleg til å kunne realisere dei fjordkryssingsprosjekta vi kjenner den teknologiske løysinga til i løpet av 20 år. Utan rentefrie lån vil det truleg bli svært vanskeleg å finansiere fjordkryssingsprosjekta utan fleire mrd kr i statsmidlar. Slik utviklinga i norsk økonomi ser ut i dag, verker det siste lite sannsynleg.

#### Organisering

For å kunne få til ei heilskapleg og rask utbygging, bør Vestlandsrådet jobbe for at prosjektfinansiering i offentleg regi og OPS kan brukast på E39 Kyststamvegen. I begge disse organisasjonsformene kan ein legge opp til rentefrie lån knytt til det ovannemnte

”fjordkryssingsfondet”. Både OPS og prosjektfinansiering vil truleg vere avhengig av både bompengar og statsmidlar. For å kunne gjere ei slik organisering operativ, må det bli arbeidd med å finne optimale strekningslengder. Ein kan ikkje forvente å kunne operere med heile E39 som til dømes eitt enkelt OPS-prosjekt.

Bompengeinnkrevjinga skjer i dag gjennom lokale bompengeselskap. I åra som kjem vil truleg stadig større del av investeringane skje ved hjelp av bompengeinnkrevjing. Tida er no moden for å sjå på organiseringa av bompengeordninga. Mellom anna bør ei ordning med regionale/fylkeskommunale administrasjonsselskap vurderast.

#### Konseptvalutgreiingar på E39 og oppdatering av Vestlandsrådets handlingsprogram

Det er viktig at Vestlandsrådet engasjerer seg og er med for å påverke det pågåande arbeidet med konseptvalutgreiingar på sterkninga Skei-Betna på E39. Desse utgreiingane vil bety mykje for framtidig utvikling av E39 Kyststamvegen. I tillegg bør handlingsprogrammet knytt til Vestlandsrådet si transportplan oppdaterast fram mot neste rullering av Nasjonal transportplan