

VR-sak 23/12 Melding

Bakgrunn og noen fakta om Ferjefri E 39

211112

Innledning

Vestlandsrådet, representert ved de fire fylkeskommunene Møre og Romsdal, Sogn og Fjordane, Hordaland og Rogaland står samlet bak kravet om at ferjefri E 39 må inkluderes i Nasjonal Transportplan som legges fram for Stortinget våren 2013. Vegvesenets beregninger viser at det er et av de samferdselsprosjektet i landet som gir størst nytte.

En ferjefri E 39 binder sammen noen av de tetttest befolkede områdene i Norge. Det er også denne delen av landet som har høyest verdiskapning pr. innbygger.

En utbygging av en ferjefri E 39 vil gi en innsparing i reisetid gjennom de fire Vestlandsfylkene på omlag åtte timer. Transportkostnadene vil reduseres med opp mot syv milliarder kroner årlig sammenliknet med i dag. En ferjefri E 39 vil derfor være et strategisk grep av nasjonal og internasjonal betydning.

Kravet om Ferjefri E 39 har støtte fra næringslivet på Vestlandet, arbeidstakerorganisasjonene, de store byene og tettstedene.

En rekke forskere, deriblant professorene Victor Norman og Torgeir Reve, har gjort studier som underbygger argumentasjonen for utbygging av ferjefri Europavei 39. En rekke andre studier kommer til tilsvarende resultater.

Vestlandsrådet vil gjennom aktivt påvirkningsarbeid bidra til at Stortinget vedtar en Nasjonal Transportplan som bidrar til hurtigst mulig gjennomføring av Ferjefri E 39. Dette notatet oppsummer noen av de viktigste gevinstene ved en utbygging av Ferjefri E 39.

Samfunnsmessige gevinster

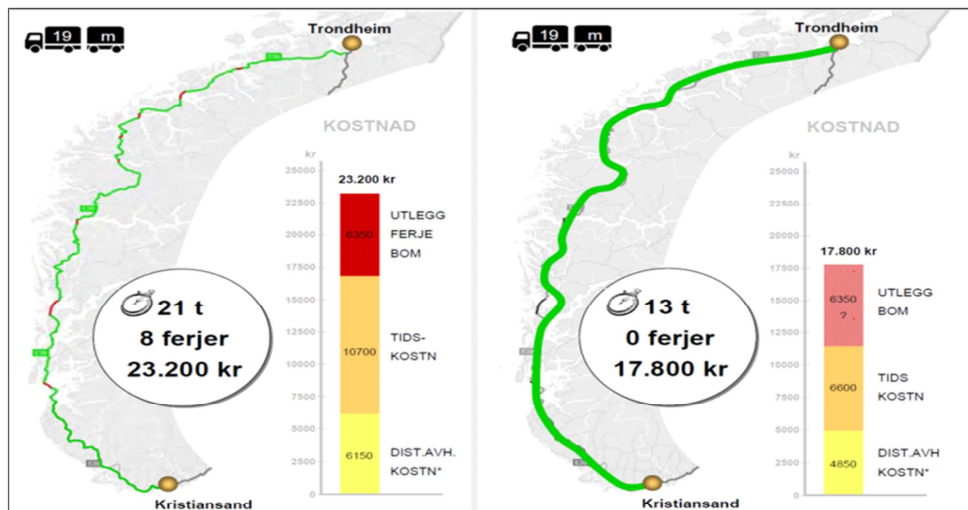
Økonomi

Vestlandet er en drivkraft i norsk eksport. Effektive transportsystem er nøkkelen til å konkurrere på et globalt marked.

- Verdien av tradisjonell norsk eksport fra de fylkene som bindes sammen av E 39 var på i 2010 på 166 002 milliarder kroner, mot 333 782 for landet som helhet.
- E 39 er hovedpulsåren i norsk eksportindustri – ikke noe sted føres det større verdier ut av landet enn her.
- En utbygging for 100 milliarder over 20 år vil gi en innsparing i reisetid i for hold til dagens veibrukere på 8 timer.
- Dette vil gi reduserte kostnader i størrelsesorden 5-7 milliarder kroner pr. år.
- En ferjefri E 39 vil integrere arbeidsmarkeder og øke sysselsettingen. Ferjefri E 39 vil bidra til økt total verdiskapning i privat og offentlig sektor. I følge en analysemetode

brukt av professor Victor Norman kan verdien av økt gjennomsnittsinntekt for sysselsatte på strekningen Stavanger – Bergen være i størrelsesorden 10 milliarder kroner årlig sammenliknet med i dag.

- I det aktive, men mindre arbeidsmarkedet Molde/Ørsta/Volda og Ålesund er tilsvarende sum på om lag 1,5 milliarder kroner årlig.
- E 39 binder sammen en befolkning på til sammen 1 748 447 mennesker – til sammenlikning er befolkningen i det sentrale Østlandsområdet 1 145 057.



Figur 1: Innsparingar ved ferjefri E39
(Kjelde Statens vegvesen, oppstartskonferanse ferjefri E39, 25.03.2011)

Teknologiske utfordringer og muligheter

- Kryssing av fjorder kan være en stor teknologisk utfordring enten det gjelder tunneler eller bruer. Teknologiske løsninger for kryssing av de aktuelle fjordene er identifisert. Statens Vegvesen vurderer blant annet avanserte bruløsninger og anser at de fleste av de gjenværende fjordene kan krysses med bruer. Teknologien må videreutvikles, men er innen rekkevidde.
- Ny teknologiske løsninger muliggjør, om en ønsker det, produksjon av fornybar energi som integrert del av brukonstruksjonen. Dermed kan energiproduksjon være med å betale for investeringen, og samtidig bidra til at trafikken blir "klimanøytral".
- I sum gir en utbygging av Ferjefri E 39 betydelige muligheter for å ta i bruk ny teknologi. Teknologi som ligger i forkant gir også Norge et fortrinn internasjonalt.

Gjennomføringsstrategi

Vestlandsrådet mener at det bør opprettes et samlet prosjekt og at det må etableres en egen, langsiktig finansieringsordning. På den måten sikrer man jevn framdrift, og unngår å tape penger ved gjentatt mobilisering og demobilisering for å ta hånd om delprosjekter.

- Nye organisasjonsformer må tas i bruk for å sikre kontinuitet og kostnadseffektivitet. Dette innebærer blant annet at leverandør kontraheres og involveres tidligere enn før. Nye samarbeidsformer mellom oppdragsgiver og leverandør kan bidra til å sikre felles forståelse av mål smidig gjennomføring, samt sikre balansert risikofordeling.
- Nye finansieringsformer må tas i bruk. Blant alternativene er OPS/Prosjektfinansiering. Et statlig fond kan være virkemiddel. Gunstige statlige lånevilkår er en mulighet.

Statens Vegvesen sier i sitt handlingsprogram at finansieringsformene må ha fokus på:

- Rask gjennomføring
- Langsiktige bevilgninger
- Rasjonelle løsninger gjennom innovative løsninger
- Attraktive kontrakter