

VEst39



**Samla
finansieringspakke for
E39 i vestlandsfylka**

Notat 18.03.2004

Framlegg til finansieringspakke E39 - Vest39	3
1.1 Viktige føresetnader som er gjort i arbeidet	4
1.1.1 Om føringane gitt av Vestlandsrådet	4
1.1.2 Om avgrensing av pakken og samanlikning av økonomiske rammer	4
1.1.3 Om bruken av byggeklossmodellen	5
1.1.4 Om fylkesfordeling av statsmidlar og "behovsnøkkelen"	5
1.1.5 Om bompengandel og tilbod om påkobling av lokale vegpakkar	6
1.2 Konkret framlegg til Vest39	7
1.2.1 Faste rammer gjer at det å flytte på ein bit medfører flytting av mange	7
1.2.2 Periodar og bindingar i framlegget	7
1.2.3 Rammeverk statsmidlar i perioden 2006-2015	7
1.2.4 Oversikt byggeklossane	8
1.2.5 Andre prinsipp for framlegget	9
1.2.6 Framlegget oppsummert på fylkesnivå	9
1.3 Kort om bompengebelastning i Vest39	14
1.3.1 Viktigast for folk flest	14
1.3.2 Utfasing av eksisterande bompengoordningar	14
1.3.3 Oversikt over framtidig bompengestruktur som følgje av Vest39	14
1.4 Samanlikning med St.mld.nr. 24 Nasjonal transportplan 2006-2015	16
1.4.1 Kva ligg inne i St.meld.nr.24 (2003-2004) Nasjonal transportplan 2006-2015? ...	16
1.4.2 Førebels samanlikning med rammene i Vest39	17
1.4.3 Vest39 – gir vesentleg auka satsing i fireårsperioden 2006-2009	18
1.4.4 Vest39 – inneber ei alternativ prioritering av prosjekt	18
1.4.5 Vest39 – prioritering av m.a store bompengeprojekt	19

Framlegg til finansieringspakke E39 - **VEst39**

Notatet viser hovudlinjene og føresetnadene i det som er samferdselsgruppa sitt framlegg til samla finansieringspakke for E39. **VEst39** er førebels ein arbeidstittel på pakken. Framstillinga er her gjort med vekt på å få fram dei viktigaste momenta i løysinga.

VEst39 - eit initiativ

Samferdselsgruppa vil framheva at framlegget til finansieringspakke i første omgang er eit rammeverk, eit initiativ til lokal/fylkeskommunal tilslutning. Dette rammeverket søkjer å fordele goder og byrder på ein rettferdig og samfunnsmessig god måte.

I utgangspunktet er det ingen som vil være særleg glade for å få bompengar på "sin" del av E39. Realitetane er likevel slik at svært mange område vil vente svært lenge dersom ein satsar på fullfinansiering frå staten. Ein felles politikk, med intern avklaring av innhald, finansiering og rekkefølge i byggeklossane, er difor heilt avgjerande for å løfte fram ei samla og framskunda utvikling av E39 Kyststamvegen. Andre regionar har på denne måten lukkast i å nå fram med store samla samferdselsinvesteringar der utgangspunktet var mange einskildprosjekt som vart sett opp mot kvarandre.

- Målet for samferdselsgruppa har vore å få til ei løysing som enkeltfylke og flest moglege av lokalområda og kommunane langs E39 ser seg tent med.
- Ein god pakke vil vere kjenneteikna av at ingen er spesielt nøgde, men der ein likevel ser at godene og byrdene er fordelt, og at ein samla sett kjem betre ut enn om ein ikkje yter lokal delfinansiering.
- Fleire statsmidlar å fordele er grunnlaget for å lukkast med dette. Gjennomsnittleg 500 mill. kr i statsmidlar kvart år vil saman med lokal delfinansiering føre til vesentleg raskare utvikling av E39 i alle fylka, og alle vil oppnå meir enn det som no ligg inne i St.meld.nr 24 Nasjonal transportplan 2006-2015.

Med ei tilslutning til dette rammeverket i Vestlandsrådet, lokalt, og i dei enkelte fylka, vil neste trinn vere å få dette innarbeidd i stortingshandsaminga av Nasjonal transportplan i vår. Prosessen for vidare utgreiing i dei enkelte byggeklossane, ynskje om påkobling av lokale vegpakkar, danning av bompengeselskap, bompengesøknad osv., vil kome i neste fase.

1.1 Viktige føresetnader som er gjort i arbeidet

1.1.1 Om føringane gitt av Vestlandsrådet

Vestlandsrådet slutta seg til "byggekklossmodellen" og "bompengeinnsats utifrå evne" som prinsipp i sitt møte 29.januar 2004. I tillegg til eigeninnsats, har Vestlandsrådet stilt krav om i alt 5 mrd statlege¹ kroner i perioden 2006-2015. Dette tilsvarar eit årleg gjennomsnitt på 500 mill. statlege kroner. Grunngevinga for kravet er både etterslep frå tidlegare planperiodar og at auka eigeninnsats må utløyse ekstra statleg innsats.

Samferdselsgruppa har vurdert ulike tolkingar av "5 mrd" i høve til kva som vil være eit realistisk nivå for pakken. Ein har i framlegget konkludert og lagt til grunn følgjande:

- 5 mrd er ordinære statsmidlar ("stat") i perioden 2006-2015, *inkludert* midlar til bundne prosjekt i første periode. I **Vest39** er desse fordelt med 2 mrd i perioden 2006-2009 og 3 mrd i perioden 2010-2015. Prisenivå er 2004-kr. Dette er eit realistisk nivå, samtidig som det pedagogisk er enkelt. Eventuelle midlar i form av innsparte ferjetilskott, lokale tilskot mv, er føreset som ein del av eigeninnsatsen ("bom").

1.1.2 Om avgrensing av pakken og samanlikning av økonomiske rammer

Vest39 er avgrensa til E39 i dei fire vestlandsfylka. Med gjeldande løyvingregime vil difor **Vest39** vere ein pakke som opererer *innanfor* løyvingane til stamvegtrutene 8,9 og 10. I høve til St.meld.nr.24 NTP 2006-2015 lagt fram 12.03.2004, må ein difor vere klar over at løyvingar til E39 der også inneheld Vest-Agder (rute 8) og Sør-Trøndelag (rute 10).

- **Vest39** føreset at E39-midlar til Vest-Agder og Sør-Trøndelag kjem *utanom* ramma på 5 mrd. Det same gjeld midlar til Rv5 som er ei grein av stamvegtrute 9 i Sogn og Fjordane, samt fellesstrekninga E136/E39 Spjelkavik-Kjelbotn i Møre og Romsdal (rute 14).
- Nivået på 500 mill statlege kroner årleg til **Vest39** kan samanliknast med gjeldande handlingsprogram for NTP 2002-2011. Her ligg det i snitt om lag 305 mill statlege kroner (2004-kr) knytt til prosjekt innanfor avgrensinga. I St.meld.nr.24 NTP 2006-2015 som akkurat er lagt fram, utgjer statsmidlane i snitt 449 mill.(2004-kr) årleg for dei tre rutene 8, 9 og 10 (*inklusive* Vest-Agder, Sør-Trøndelag og Rv5).



Figur 1 Avgrensing av Vest39

¹ Både ordinære statlege midlar og bompengar er formelt sett staten sine midlar til fordeling på stamvegnettet. I E39-pakken er likevel "stat" brukt synonymt med ordinære statsmidlar og "bom" synonymt med lokal delfinansiering i form av bompengar, evt. lokale tilskot eller innsparte ferjetilskot mv.

1.1.3 Om bruken av byggeklossmodellen

"Byggeklossmodellen" er valt som ei praktisk og pedagogisk tilnærming for **VEst39**. Kvar byggekloss inneheld eitt eller fleire enkeltprosjekt innanfor eit geografisk avgrensa område. Desse vert gjennomført etter ein samla finansierings- og gjennomføringsplan for klossen. Kryssfinansiering, det vil seie overføring av bompengemidlar mellom byggeklossar, er ikkje aktuelt.

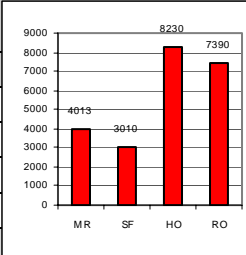
- *Innanfor* kvar byggekloss vil det også vere slik at plassering av bompengeneinnkrevinga i tid og rom skal sikre trafikantane mest mogleg direkte nytte av innbetalingane. Lokale og fylkeskommunale ynskje og prioriteringar, praktisk utbyggingsforløp mv, gjer likevel at plassering og utnytting av bompengepotensialet innanfor klossen må vere litt opp til den enkelte region. Der det er aktuelt er framlegget difor tilpassa det enkelte fylke sine prioriteringar. Bompengepotensial er kartlagt så langt det let seg gjere på dette stadiet, og dette er lagt til grunn i finansieringsplanen. Vidare detaljar om bomplassering mv, må i neste fase utgreiast for område og prosjekt der dette ikkje er opplagt eller alt avklara.

1.1.4 Om fylkesfordeling av statsmidlar og "behovsnøkkelen"

Fylkesperspektivet og stamvegruteomgrepet er dempa i **VEst39**. Det er viktig at pakken vert eit samla grep for E39 på Vestlandet, uavhengig av fylkesgrenser og stamvegruter. Nøytralt nummererte byggeklossar sikrar her både ein heilskap og lokal tilknytning. Fordeling mellom fylke har likevel vist seg heilt avgjerande for å sikre ei løysing som alle kan sjå seg tent med. Arbeidsgruppa har difor lagt følgjande til grunn:

- **VEst39** er tilpassa innanfor eit fast rammeverk med fylkesvis fordeling av 5 mrd i statsmidlar("stat") i perioden 2006-2015. Innanfor desse fylkesrammene er den foreslåtte utviklinga i byggeklossane tilpassa fylka sine prioriteringar, bindingar og omsynet til samfunnsøkonomi.
- Fordeling av statsmidlar mellom fylka er foreslått tilpassa investeringsbehov for E39 kartlagt i stamvegutgreiingane 2003. Denne prosentvise "behovsnøkkelen" er truleg den mest nøytrale ein kan finne, og er vist i tabell 1:

Fylke	E39 - fullgod standard (mill.2003-kr)		Fordeling behov	
	Rutevise delsummar	Total		
Møre og Romsdal ¹	1933 (9) + 2080(10)	= 4.013	17,7%	
Sogn og Fjordane ²	2810 (9)+200	= 3.010	13,4%	
Hordaland	6300 (8) + 1930 (9)	= 8.230	36,3%	
Rogaland ³	6490 (8)+900	= 7.390	32,6%	
SUM		= 22.643	100,0%	



1 Kvivsvegen og Geitvika-Løvikneset: 600 mill er her lagt inn under MR (rute 9)
2 Kvivsvegen: 200 mill er her lagt inn under Sogn og Fjordane
3 Rogfast med nye tunnelkrav: 3,5 mrd

Tabell 1 "Behovsnøkkelen"

- I **VEst39** er det føresett ei viss tilpassing slik at MR og SF får ein noko større andel. Merk at bruk av ei slik fordeling mellom fylka kun gjeld E39. Midlar til andre riks- og stamvegar vil sjølvstøtt framleis ha ei heilt anna fordeling mellom vestlandsfylka.

1.1.5 Om bompengandelen og tilbud om påkobling av lokale vegpakkar

- Nivået på bompengebidraget i **Vest39** er framkome utfrå vurderingar av faktisk potensial, fylkesvise vurderingar for dei enkelte byggeklossane, og ei justering slik at ein ikkje får altfor store skilnader mellom område med liknande prosjektføresetnader. Med ei fast statsramme som kvart fylke må prioritere innanfor, er det klart at å auke bompengandelen vil kunne sikre gjennomføring av fleire prosjekt for det enkelte fylke/region og vice versa. Dette inneber ei viss pragmatisk tilnærming til "bompengepotensial" og "bompengeinnsats utfrå evne".
- Framlegget til **Vest39** er konsentrert om E39-prosjekt. I den vidare lokale handsaminga av byggeklossane er dette likevel også eit tilbud til kommunane om å koble på og sikre framskunda utvikling av andre lokale vegprosjekt (riks- og fylkesvegar). Føresetnaden er her vilje til delvis bompengefinansiering også for sidevegnettet. Det er sjølvsagt opp til dei enkelte kommunane/regionane å vurdere dette, men område der det kan liggje til rette for slik lokal påkobling til **Vest39** er til dømes Nordhordland, Førde-området, Ørsta/Volda, Molde og Kristiansund (eksisterande Krifast). Listerpakken i Vest-Agder er eit eksisterande døme på ein slik regional bompengepakke som både inneheld E39-prosjekt og andre riks- og fylkesvegar.

1.2 Konkret framlegg til **Vest39**

1.2.1 Faste rammer gjer at det å flytte på ein bit medfører flytting av mange ...

Det har vist seg umogleg å kome utanom fylkesfordeling av statsmidlar som avgjerande føring for at pakken skal kunne bli ein realitet. Framlegget vert difor no i første rekkje presentert og oppsummert på fylkesnivå. Med prioriteringar innanfor eit fast fylkesrammeverk har finansieringspakken ikkje fått si endelege form før alle prosjektbrikkene no er avklara. Framlegget er i slutfasen justert utfrå to forhold:

1. St.meld.nr 24 Nasjonal transportplan 2006-2015 vart lagt fram 12.03.2004. Her ligg mellom anna Kvivsvegen i byggekloss B4 inne med oppstart i 2009, noko finansieringspakken no tek omsyn til. Særleg i Møre og Romsdal har dette hatt verknad for dei andre byggeklossane.
2. Gjennomgang av "anslag-tal" for prosjektkostnader frå Statens vegvesen Region midt/vest, særleg i Møre og Romsdal, Sogn og Fjordane og Hordaland . Endringar har her medført nokre forskyvningar i tid og endringar i bompengandel for enkelte byggeklossar.

1.2.2 Periodar og bindingar i framlegget

Vest39 er i 2004-kroner, og er delt inn i tre periodar. Periodane 2006-2009 og 2010-2015 utgjer tilsaman komande Nasjonal transportplan 2006-2015. For perioden "Etter 2015" er vist kva prosjekt som vil ha bindingar, og ei oversikt over kva prosjekt som elles står att og er aktuelle i kvar byggekloss. Så langt fram i tid har arbeidsgruppa funne det vanskeleg å leggje fram ei endeleg prioritering av prosjekt og midlar. Dette må avklarast ved seinare revisjon av **Vest39**. Det er likevel føresett at rammene for planperiodane i NTP fram tom 2025, i snitt sikrar 500 mill. (2004-kr) årleg i statsmidlar til **Vest39**. Arbeidsgruppa har føresett at Sogn og Fjordane og Møre og Romsdal får ein noko større andel av statsmidlane etter 2015.

Bundne prosjekt inn i kvar periode er i framlegget spesielt utheva og markert med (*)

1.2.3 Rammeverk statsmidlar i perioden 2006-2015

Den overordna tilpassinga av **Vest39** er gjort utfrå ei fylkesfordeling av statsmidlar ("stat"), sjå pkt 1.1.4. Utfrå "behovsnøkkelen" er framlegg til fordeling innanfor 5 mrd (2+3) som følgjer:

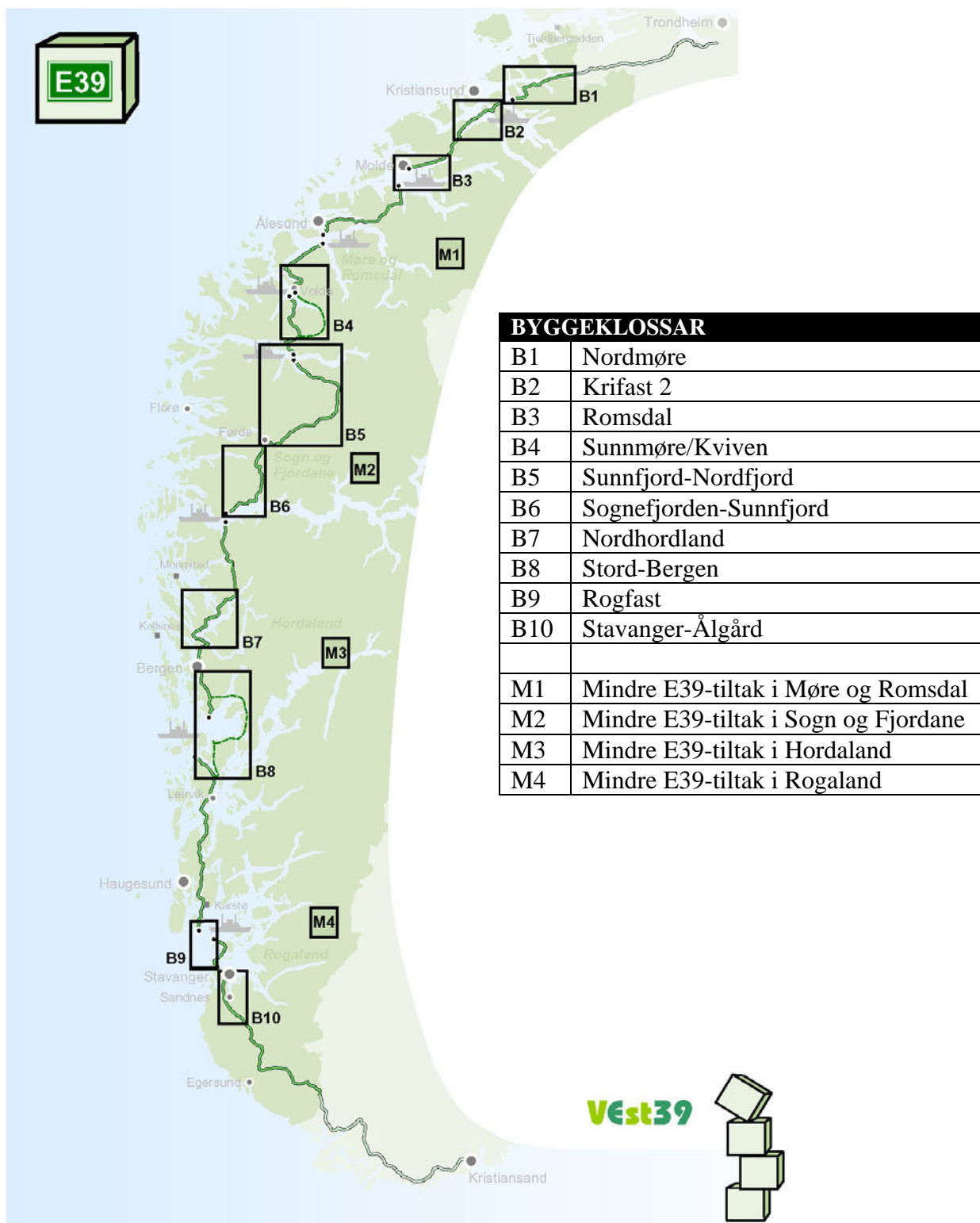
Fordeling av statsmidlar i Vest39	2006-2009		2010-2015		2006-2015	
	Stat		Stat		Stat	
Møre og Romsdal	370	18,5 %	550	18,3 %	920	18,4 %
Sogn og Fjordane	310	15,5 %	460	15,3 %	770	15,4 %
Hordaland	690	34,5 %	1040	34,7 %	1730	34,6 %
Rogaland	630	31,5 %	950	31,7 %	1580	31,6 %
Sum	2000		3000		5000	

Tabell 2 Fordeling av statsmidlar i Vest39

1.2.4 Oversikt byggeklossane

Byggeklossane B1 – B10 er tilpassa dette rammeverket. Innanfor desse statsrammene har fylka også fått til disposisjon ein "byggekloss" med mindre stamvegtiltak i kvart fylke (M1-M4). Desse har ikkje noko spesiell geografisk avgrensing, og gjeld mindre tiltak som er føresett fullfinansiert med statsmidlar. I endeleg presentasjon av pakken vil fokus vere på byggeklossnivå. Detaljert oversikt over kvar byggekloss er ikkje vist her.

Figur 2 Byggeklossar i Vest39



1.2.5 Andre prinsipp for framlegget

1. Forkortingane "stat" og "bom" er brukt slik:
 "stat" = ordinære statsmidlar,
 "bom" = lokal finansiering (bompengar, lokale tilskott, innsparte ferjetilskott, mv)
2. Det vert føresett 5,0 mrd 2004-kr i statsmidlar i tiårsperioden 2006-2015 og ei vidareføring med eit tilsvarande nivå i perioden etter 2015.
3. Statsmidlar (5 mrd) fordelt på fylke ligg som ei fast ramme over finansieringspakken i første tiårsperiode. Ein vil kome tilbake til avklaring/fordeling for perioden etter 2015. Anleggskostnader er oppdatert så langt det let seg gjere, men vil uansett innehalde usikkerheit. Spesielt gjeld dette prosjekt der (detalj-)plangrunnlag førebels ikkje er på plass. Eventuelle "sprekkar" og underbudsjettering på kostnadssida må dekkast opp innanfor kvart fylke og byggekloss i form av auka eigenandel, utsetjing av prosjekt eller omfordeling med bruk av midlar frå dei fylkesvise klossane for mindre stamvegtiltak.
4. Framlegget representerer eit *initiativ* til kommunar/fylke om å få til gjennomføring og framskunding av E39-tiltak i sine område. Sjølv om prioriteringane gjer at det vil vere noko ulik gjennomføringstakt i dei ulike byggeklossane, er det lagt til grunn gjennomføring av minst eitt prosjekt i alle ti byggeklossane i perioden 2006-2015. Ved lokalt initiativ med vilje til delvis lokal finansiering, vert det også opna for utviding av byggeklossane med tiltak på sidevegnettet til E39. Slike initiativ må avklarast i lokal høyringsrunde for framlegget.
5. Fylkesfordelinga av statsmidlar ligg fast, og manglande lokal vilje til eigeninnsats vil difor gi færre gjennomførte prosjekt i fylket. I ei tid med knappe økonomiske rammer vil det vere vanskeleg å prioritere fullfinansiering av prosjekt med statlege midlar der det også er eit potensial for betydeleg lokal delfinansiering.
6. Ein legg vekt på enkel presentasjon der kun periodane og bindingar er vist. Meir detaljerte vurderingar av utbyggings-og investeringsforløp ligg til grunn, men vert ikkje vist.

1.2.6 Framlegget oppsummert på fylkesnivå

Samla fordeling i framlegg til Vest39 er vist i tabell 3:

Fordeling av midlar	2006-2009		2010-2015		2006-2015		Etter 2015, rest (foreløpig uprior.)	
	Stat	Bom	Stat	Bom	Stat	Bom	Stat	Bom
Møre og Romsdal	370 18,5 %	490	550 18,3 %	140	920 18,4 %	630	1190 20 %	550
Sogn og Fjordane	310 15,5 %	55	460 15,3 %	115	770 15,4 %	170	1245 21 %	190
Hordaland	690 34,5 %	450	1040 34,7 %	1270	1730 34,6 %	1720	2165 37 %	1895
Rogaland	630 31,5 %	650	950 31,7 %	1530	1580 31,6 %	2180	1330 22 %	300
Sum	2000	1645	3000	3055	5000	4700	5930	2935
	55%	45%	49%	51%	52%	48%		

Tabell 3 Samla fordeling, fylkesvis oppsummert

Prosjekt Møre og Romsdal									
* = bindingar inn i periode									
Anl.kost			Stat	Bom	Sum				
pr mar04	<u>Perioden 2006-2009:</u>								
140	* E39 Renndalen -STgr, rest	B1	140	0	140	utanfor ramma (Sør-Tr)			
90	E39 MRgr - Staurset (ST), fullf	B0	90	0	90				
55	E39 Leirvika - Renndalen, fullf.	B1	40	15	55				
140	E39 ferjeinnkorting Halså - Kanestrøm, start	B1	40	70	110				
125	E39 Gjemnesaksla, fullf	B2	0	125	125				
120	E39 Batnfjordsøra-Knutset, start	B2	40	50	90				
30	E39 Lønset - Hjelset, g/s-veg, fullf.	B3	30	0	30				
540(MR)	E39 Kvivsvegen MR, start	B4	40	70	110				
180	E39 Ørsta, fullf	B4	20	160	180				
	E39 Mindre tiltak	M1	20	0	20				
			370	490	860	57 %			
						Bomandel 2006-2009			
	<u>Perioden 2010-2015:</u>								
90	E39 Betna - Klettelva, fullf.	B1	70	20	90				
170	E39 Klettelva - Hestneset, start	B1	60	30	90				
	* E39 ferjeinnkort Halså - Kanestrøm, rest	B1	30	0	30				
	* E39 Batnfjordsøra-Knutset, rest	B2	30	0	30				
	* E39 Kvivsvegen, rest	B4	360	70	430				
310	E39 Volda, start	B4	0	20	20				
	E39 Mindre tiltak	M1	0	0	0				
			550	140	690	20 %			
						Bomandel 2010-2015			
	Totalt perioden 2006-2015:		920	630	1550	41 %			
						Bomandel 2006-2015			
	<u>Etter 2015:</u>								
	* E39 Klettelva - Hestneset, rest	B1	80	0	80				
110	E39 Ødegård-Kanestrøm, fullf	B1	100	10	110				
60	E39 Halså - Betna, fullf	B1	50	10	60				
180	E39 Lønset - Hjelset, fullf	B3	140	40	180				
460	E39 ferjeinnkorting Molde - Vestnes, fullf	B3	230	230	460				
50	E39 Vestnes ferjekai	B3	20	30	50				
	* E39 Volda, rest	B4	220	70	290				
260	rassikring E39 Hjartåberga, fullf	B4	110	150	260				
70	E39 Lianeset - Rjåneset	B4	60	10	70				
	E39 Mindre tiltak	M1	180	0	180				
			1190	550	1740				

Tabell 4 Vest39 oppsummert for Møre og Romsdal

Prosjekt Sogn og Fjordane					
* = bindingar inn i periode					
Anl.kost			Stat	Bom	Sum
pr mar04	<u>Perioden 2006-2009:</u>				
185	E39 Torvund - Teigen	B6	140	45	185
105	E39 Birkeland - Sande	B6	105	0	105
210(SF)	E39 Kvivsvegen SF, oppstart	B4	35	10	45
	E39 Mindre utbetringar	M2	30	0	30
			310	55	365
					15 %
					Bomandel 2006-2009
	<u>Perioden 2010-2015:</u>				
	* E39 Kvivsvegen SF, restfinansiering	B4	165	0	165
45	E39 Drægebø - Grytås	B6	45	0	45
45	E39 Myrmel - Lunde	B6	45	0	45
30	E39 Lavik fk	B6	30	0	30
145	E39 Lotetunnelen	B5	75	70	145
45	E39 Gullkista	B5	45	0	45
470	E39 Langeland - Moskog, oppstart	B5	25	45	70
	E39 Mindre utbedringar	M2	30	0	30
			460	115	575
					20 %
					Bomandel 2010-2015
	Totalt perioden 2006-2015:		770	170	940
					18 %
					Bomandel 2006-2015
	<u>Etter 2015:</u>				
	* E39 Langeland - Moskog, restfinans	B5	210	190	400
390	E39 Vassenden-Skei-Grungen	B5	390		390
40	E39 Jarbu - Eide	B5	40		40
175	E39 Moskog - Vassenden	B5	175		175
340	E39 Omlegging Reed	B5	340		340
	E39 Mindre utbetringar	M2	90		90
			1245	190	1435

Tabell 5 Vest39 oppsummert for Sogn og Fjordane

Prosjekt Hordaland					
* = bindingar inn i periode					
Anl.kost			Stat	Bom	Sum
pr mar04	<u>Perioden 2006-2009:</u>				
	* E39 Boravik - Sandvikvåg, rest	B8	40	40	80
	* E39 Moberg - Svegatjørn, rest	B8	20	0	20
	* E39 Sørås - Hop, rest	B8	80	0	80
220	* E39 Romarheimsdalen, fullfinans	B7	220	0	220
150	E39 Sandvikvåg og Halhjem ferjekaier, fullfinans	B8	150	0	150
100	E39 Eikåstunnelen, fullfinans	B7	100	0	100
1900	E39 Svegatjørn - Rådal inkl kryss, start	B8	70	410	480
10	E39 Mindre utbetringar	M3	10	0	10
			690	450	1140
					39 %
					Bom 2006-2009
	<u>Perioden 2010-2015:</u>				
	* E39 Svegatjørn - Rådal, rest	B8	880	540	1420
50	E39 Knarvik, fire felt/ombygging kryss, fullfinans	B7	50	0	50
50	E39 Meatjønn - Ådland bru, fullfinans	B8	10	40	50
1080	E39 Nyborg - Klauvaneset, start	B7	40	610	650
130	E39 Vikanes - Romarheim bru, start	B7	30	0	30
800	E39 Fjøsanger - Danm.pl, start (føreset delv. bomp)	B8	20	80	100
	E39 Mindre utbetringar	M3	10	0	10
			1040	1270	2310
					55 %
					Bom 2010-2015
	Totalt perioden 2006-2015:		1730	1720	3450
					50 %
					Bom 2006-2015
	<u>Etter 2015:</u>				
	* E39 Nyborg - Klauvaneset, rest	B7	160	270	430
	* E39 Vikanes - Romarheim bru, rest	B7	100	0	100
	* E39 Fjøsanger - Danm.pl, rest	B8	300	400	700
2250	E39 Jektevik - Våge	B8	1125	1125	2250
200	E39 Knarvik - Eikefettunnelen	B7	200	0	200
100	E39 Eikefettunnelen - Vikanes	B7	100	0	100
200	E39 Knarvik, tunnel	B7	100	100	200
	E39 Mindre utbetringar	M3	80	0	80
			2165	1895	4060

Tabell 6 Vest39 oppsummert for Hordaland

Prosjekt Rogaland					
* = bindingar inn i periode					
Anl.kost			Stat	Bom	Sum
pr mar04	<u>Perioden 2006-2009:</u>				
160	E39 Smiene-Harestad	B10	160	0	160
780	E39 Eiganestunnelen	B10	370	410	780
90	E39 Stangeland-Hove	B10	90	0	90
3500	E39 Rogfast, oppstart	B9	0	240	240
	E39 Mindre utbetringar	M4	10	0	10
			630	650	1280
					51 %
					Bomandel 2006-2009
	<u>Perioden 2010-2015:</u>				
	* E39 Rogfast	B9	900	1530	2430
	E39 Mindre utbetringar	M4	50	0	50
			950	1530	2480
					62 %
					Bomandel 2010-2015
	Totalt perioden 2006-2015:		1580	2180	3760
					58 %
					Bomandel 2006-2015
	<u>Etter 2015:</u>				
	* E39 Rogfast, restfinansiering	B9	830	0	830
50	E39 Smiene-Eskelandsvegen	B10	50	0	50
640	E39 Hove-Ålgård	B10	340	300	640
	E39 Mindre utbetringar	M4	110	0	110
			1330	300	1630

Tabell 7 Vest39 oppsummert for Rogaland

1.3 Kort om bompengebelastning i Vest39

1.3.1 Viktigast for folk flest...

Lokalfinansiering med bompengar har fleire sider. I høve til finansieringsplanen er fokus i første rekkje samla bompengedrag (potensial), investeringstidspunkt/låneopptak ol. For folk flest derimot, er det særleg *innkrevingsperiode* og *takstnivå* som er viktig. Det vil ikkje på dette stadiet vere mogleg å fastslå dette sikkert for alle byggeklossar/prosjekt. Vest39 legg rammene, men for ein del område er det først med lokal tilslutning at ein endeleg kan avklare korleis ein lokalt ynskjer innkrevinga organisert (bomplassing mv). Dette vil kunne ha betydning både for lengda på innkrevingsperioden og/eller takstnivået.

I arbeidet med Vest39 har ein fastsett rammene for lokal finansiering i samråd med vegvesen/fylke utifrå mellom anna tal og prognosar for trafikk og trafikkutvikling, og kva som vil vere "normalt" og "akseptabelt" takstnivå for ulike typar prosjekt. Standard regelverk og føresetnader for bompengefinansiering er lagt til grunn i Vest39 og i førebelse finansieringsanalysar for enkeltprosjekt. Ein vil ikkje gå nærare inn på dette her, men Vest39 legg i stor grad til grunn standard 15 års nedbetalingstid, utnytting av ulike innkrevingstypar (førehands-, parallell- og etterinnkreving), og bruk av td. ferjeinnkreving der dette er tenleg. Nærare omtale av dette vil kome med oppsummering på byggeklossnivå.

1.3.2 Utfasing av eksisterande bompengeordningar

Eksisterande bompengeprojekt langs E39 (dvs. nedbetaling av tidlegare gjennomførte prosjekt) er i utgangspunktet ikkje omfatta av Vest39. For å vurdere framtidig bompengeeffekt av finansieringspakken er det likevel viktig å sjå dette saman med utfasinga av dei eksisterande ordningane. Dei siste åra har særleg større trafikkauke enn venta, og gunstig renteutvikling, gjort til at fleire av prosjekta vert nedbetalt fortare enn det som opprinneleg var føresett. Forløp og utfasing av eksisterande bompengeordningar (prognose jan 2004) er vist i figur neste side. I Vest39 er det i enkelte byggeklossar lagt til grunn forlenging av eksisterande bompengedrag.

1.3.3 Oversikt over framtidig bompengestruktur som følge av Vest39

I første omgang vert her vist ei skjematisk oversikt over framtidig bompengestruktur som følgje av Vest39. Nøyaktig fastsetting av innkrevingsperiodar på enkeltår vil ikkje vere mogleg før prosjektgjennomføringa vert knytt til enkeltår. Dette vil dels også vere avhengig av lokale ynskje om organisering (bomplassing mv.) Oversikta på neste side må difor sjåast som eit førebels bilete av bompengestrukturen i Vest39. Nærare omtale av takstnivå vil kome med oppsummering på byggeklossnivå.

1.4 Samanlikning med St.mld.nr. 24 Nasjonal transportplan 2006-2015

Eit nøkkelspørsmål vil vere kva som er skilnaden mellom Vest39 og St.meld.nr.24 (2003-2004) Nasjonal transportplan 2006-2015, og kva fordeler har ein ved å gå inn for Vest39?

1.4.1 Kva ligg inne i St.meld.nr.24 (2003-2004) Nasjonal transportplan 2006-2015?

Tabell 8 under viser ei oversikt over rammene til E39 Kyststamvegen slik dei er prioritert i St.meld.nr.24 (2003-2004). Merk her at rammene er fordelt rutevis og ikkje fullt ut fastsett i høve til prosjekt i ulike fylke. Eventuelle statlege midlar til prosjekt på E39 Kyststamvegen i Vest-Agder og Sør-Trøndelag, samt Rv5 i Sogn og Fjordane vil ha betydning for den endlege ramma til E39 Kyststamvegen i vestlandsfylka. Dette vil ikkje bli endeleg fastsett før ved handsaminga av handlingsprogrammet til Nasjonal transportplan 2006-2015.

Tabell 8 Oversikt over midlar i St.meld.nr 24 Nasjonal transportplan 2006-2015 for rutene 8,9 og 10. Tal i kursiv er kun grovt stipulert utifrå omtale i teksten og aktuelle projektkostnader.

Oversikt over midlar i Stortingsmeldinga (2004-kr)											
Stat/bom (annan finans)		Stat		Stat		Stat		Bom		Bom	
Periode		2006-2009	2010-2015	2006-2015	2006-2015	2006-2009	2010-2015	2006-2015	2006-2015	2006-2015	
Rute											
8	Kristiansand - Bergen ¹	280	⁴	2050	⁷	2330	40	¹⁰	1560	¹³	1600
9	Bergen - Ålesund ²	540	⁵	1090	⁸	1630	0	¹¹	100	¹⁴	100
10	Ålesund - Trondheim ³	210	⁶	320	⁹	530	100	¹²	25	¹⁵	125
Sum		1030		3460		4490	140		1685		1825
Merknader:											
¹	Inkludert E39 i Vest-Agder										
²	Inkludert Rv5 i Sogn og Fjordane										
³	Inkludert E39 i Sør-Trøndelag										
⁴	Innanfor denne summen må liggje restløyvingar til E39 over Stord (HO), E39 Sørås-Hop (HO), E39 Moberg-Svegatjørn (HO), og E39 Tjensvollkrysset (RO). Difor er det sannsynlegvis ikkje er så mykje som gjeld Vest-Agder. I Hordaland er utbetring av Halhjem ferjekai (120 mill) og Sandvikvåg ferjekai ikkje nemnt i Stortingsmeldinga. Vedtaket om overgang til gassferjer kan gjere det vanskeleg å kome utanom desse prosjekta innanfor statsrammene til rute 8 i perioden 2006-2015.										
⁵	Innanfor denne summen ligg refusjon på ca 120 mill. til Rv5. Dessutan fullfinansiering av E39 Romarheimsdalen (220 mill), oppstart E39 Kvivsvegen, og "utbedring av flere strekn. med smal og svingete veg i Sogn og Fjordane". Det er førebels usikkert kva prosjekt dette gjeld, men E39 Torvund-Teigen kan truleg vere blant desse. Det er heller ikkje nemnt spesifikt om nokre av desse strekningane gjeld Rv5.										
⁶	Heile denne summen må mest sannsynleg gjelde fullfinansiering av prosjektet E39 Renndalen(MR)-Staurset (ST).										
⁷	Innanfor denne summen ligg prosjekta E39 Svegatjørn-Rådal (HO) og E39 Eiganestunnelen (RO), begge føresett med delvis bompengefinansiering (truleg forventa rundt 50%). I tillegg ligg inne E39 Smiene-Harestad (RO) til ca 160 mill. Merk at innanfor denne summen også ligg E39 Vigeland-Osestad (ca 250 mill) i Vest-Agder. Det er usikkert kor mykje meir av denne summen som er knytt til prosjekt i Vest-Agder.										
⁸	Innanfor denne summen ligg hovuddelen av statsmidlane til E39 Kvivsvegen. I tillegg ligg inne strekningane E39 Vågsbotn-Hylkje (ca 100 mill) og E39 Vikanes-Romarheim bru (ca 130 mill). Vidare er det også i denne perioden føresett "utbedring av flere strekn. med smal og svingete veg i Sogn og Fjordane". Det er usikkert kva prosjekt dette gjeld, og om nokre av desse strekningane gjeld Rv5.										
⁹	Det er ikkje spesifisert kva prosjekt dette gjeld, men vidare utbetring i Vinjefjorden er truleg høgt prioritert										
¹⁰	Heile denne summen gjeld bompengebidrag til fullføring av E39 over Stord (ferjeinnkreving Sandvikvåg-Halhjem)										
¹¹	Stipulert sum. Det er føresett lokalt finansieringsopplegg med bompengar for Kvivsvegen.										
¹²	Heile denne summen gjeld E39 Gjemnesaksla som er føresett 100% bompengefinansiert (forlenging av Krifast).										
¹³	Innanfor denne summen må i hovudsak liggje bompengandelen for E39 Svegatjørn-Rådal og E39 Eiganestunnelen.										
¹⁴	Stipulert sum. Det er føresett lokalt finansieringsopplegg med bompengar for Kvivsvegen.										
¹⁵	Stipulert sum, gjeld E39 Gjemnesaksla som er føresett 100% bompengefinansiert (forlenging av Krifast).										

Tabell 9 nedanfor viser prosjekt på E39 Kyststamvegen som eksplisitt er synleggjort i St.meld.nr.24 eller som vil ha bindingar som gjer at dei sannsynleg vil vere inkludert.

"Inne" i første fireårsperiode (2006-2009)			
(B) = rekna som bunde utan atterhald			
Fylke	E39-prosjekt	Ca. kostn.	Merknad
MR	MR Renndalen - Staurset (STr) (B)	220	"Utbedring på fylkesgrensen MR/ST", mulig start 2005
MR	Knutset-Høgset (Gjemnesaksla)	125	Føresett 100% bompengefinansiert som utvida KRIFAST
MR/SF	Kvivsvegen	750	Oppstart 2009, forutset lokalt finansieringsopplegg inkl bomp
SF	"Fleire strekningar" (B)		"Utbedring av flere strekn. med smal og svingete veg i SF"
HO	Romarheimsdalen (B)	220	Statleg fullfinansiering, oppstart 2005/2006
HO	E39 over Stord (B)	80	Fullføring, er delvis bompengefinansiert (40 mill i perioden)
HO	E39 Sørås - Hop, rest (B)		Fullføring (føresett oppstart 2005)
HO	E39 Moberg - Svegatjørn, rest (B)		Sanns. rest, del av "mindre investeringstiltak" i første periode
RO	Tjensvollkrysset (B)		Fullføring
"Inne" i siste del av perioden (2010-2015)			
MR/SF	Kvivsvegen, fullføring		Forutset lokalt finansieringsopplegg inkl bomp
SF	"Fleire strekningar"		"Utbedring av flere strekn. med smal og svingete veg i SF"
HO	Vågsbotn - Hylkje	100	Aktuell å utbedre i siste del av tiårsperioden
HO	Vikanes - Romarheim bru	130	"Aktuelt å videreføre utbygging sør for Romarheimsdalen...."
HO	Svegatjørn- Rådal (inkl kryss)	1900	Fullfinansiering føresett delvis bompengefinansiering
RO	Smiene - Harestad	160	Oppfølging av Nord-Jæren-pakken
RO	Eiganestunnelen	780	Føresett delvis bompengefinansiering

Tabell 9 Oversikt over E39-prosjekt i vestlandsfylka som eksplisitt ligg inne i St.meld.nr 24 Nasjonal transportplan 2006-2015.

1.4.2 Førebels samanlikning med rammene i Vest39

Dersom ein ser vekk frå aktuelle tiltak på E39 i Vest-Agder og Sør-Trøndelag, samt Rv5 i Sogn og Fjordane vil det vere mogleg å samanlikne statlege midlar/lokalfinansiering i Nasjonal transportplan 2006-2015 med statlege midlar/lokalfinansiering i Vest39 i tilsvarende periode. Ei slik grov og førebels samanlikning er vist i tabell 10 nedanfor. Ein kan anta at det i St.meld.nr.24 (2003-2004) er lagt til grunn ei samla ramme for E39 Kyststamvegen i vestlandsfylka i heile perioden 2006-2015 på mellom 3500-4000 mill.kr.

Sum endringar E39 i vestlandsfylka med Vest39	2006-2009		2006-2015	
	Stat	Bom	Stat	Bom
St.meld.24 (2003-2004) NTP 2006-2015	830	140	3500-4000	1800
VEst39	2000	1645	5000	4700
Auke (ca)	1170	1505	1000-1500	2900

Tabell 10. Førebels samanlikning mellom St.meld.nr 24 Nasjonal transportplan 2006-2015 og Vest39. Utfrå prosjektoptalar og kunnskap om bindingar har ein her gjort ei grov vurdering (tal i kursiv) av kor mykje midlar som ligg i Stortingsmeldinga innanfor den same avgrensinga som Vest39, dvs. eksklusiv E39 i Vest-Agder og Sør-Trøndelag, samt Rv5 i Sogn og Fjordane.

1.4.3 Vest39 – gir vesentleg auka satsing i fireårsperioden 2006-2009

Lenge har det vore slik at E39 Kyststamvegen har vore lova midlar "i siste planperiode". Dette er også tilfelle i den framlagde St.meld.nr.24. Rammene stat/bom for rute 8,9 og 10 i første fireårsperiode 2006-2009 er på 1030/140 mill.kr. For perioden 2010-2015 er rammene stat/bom tilsvarende 3460/1685* mill (* bompengandelen er her delvis anslått utfrå tekst og føresetnader gitt i meldinga, jfr tabell 8). For dei to periodane er altså statsmidlane fordelt **1030 / 3460** eller 23% / 77%. Dette vil på ingen måte vere noka satsing på E39 Kyststamvegen i første fireårsperiode. Utfrå opplysningane i meldinga kan ein grovt anta at ca. 200 mill av statsmidlane i første fireårsperiode gjeld prosjekt i Sør-Trøndelag og refusjon til Rv5. I meldinga, innanfor avgrensinga til Vest39, ligg difor truleg kun omlag 830 mill. i første fireårsperiode (jfr tabell 9).

I høve til rammene i St.meld.nr.24 (2003-2004) for perioden 2006-2009 utgjer opplegget i Vest39 ein auke på om lag 1,2 mrd.kr i statlege midlar og 1,5 mrd.kr i lokal finansiering for E39 Kyststamvegen i dei fire vestlandsfylka. Vest39 er difor eit strategisk opplegg for særleg større satsing i første periode som også vil medføre bindingar for vidareføring av denne satsinga inn i siste del av planperioden, og etter 2015. Med lokal delfinansiering vil det for sentrale styresmakter vere vanskelegare å ikkje løyve nødvendige statlege midlar til dei prioriterte og oppstarta prosjekta også inn i neste planperiode.

1.4.4 Vest39 – inneber ei alternativ prioritering av prosjekt

Vest39 legg til grunn følgjande tillegg og endringar til den synlege prioriteringa i St.meld.nr.24 (2003-2004) Nasjonal transportplan 2006-2015:

Møre og Romsdal	E39 Leirvika-Renndalen langs Vinjefjorden, nytt prosjekt i perioden 2006-2009
	E39 Halså-Kanestraum, ferjeinnskorting, nytt prosjekt i perioden 2006-2009
	E39 Batnfjordsøra-Knutset, nytt prosjekt i perioden 2006-2009
	E39 Ørsta, nytt prosjekt i perioden 2006-2009
	E39 Lønset-Hjelset, G/S-veg, nytt prosjekt i perioden 2006-2009
	E39 Betna-Klettelva, nytt prosjekt i perioden 2010-2015
	E39 Klettelva-Hestneset, nytt prosjekt i perioden 2010-2015
	E39 Volda, nytt prosjekt i perioden 2010-2015

Sogn og Fjordane	I tillegg til Kvivsvegen, legg St.meld.nr.24 (2003-2004) til grunn gjennomføring av fleire mindre utbetningsprosjekt i Sogn og Fjordane. Det er difor vanskeleg å vurdere eventuelle endringar og tillegg i Vest39. Samla sett er det likevel grunn til å tru at rammene i Vest39 vil medføre gjennomføring av fleire prosjekt i Sogn og Fjordane enn det stortingsmeldinga legg opp til.
Hordaland	E39 Sandvikvåg og Halhjem ferjekaier, nytt prosjekt i 2006-2009
	Framskunda oppstart av E39 Eikåstunnelen til perioden 2006-2009
	Framskunda statlege midlar E39 Sveगतjørn-Rådal til perioden 2006-2009
	E39 Meatjønn-Ådland, nytt prosjekt i perioden 2010-2015
	E39 Knarvik, fire felt/ombygging kryss, nytt prosjekt i perioden 2010-2015
	E39 Nyborg-Klauvaneset, nytt prosjekt med oppstart i perioden 2010-2015
	E39 Fjøsanger-Danmarks plass, nytt prosjekt med oppstart i perioden 2010-2015
Rogaland	Framskunda oppstart og gjennomføring E39 Smiene-Harestad til perioden 2006-2009
	Framskunda oppstart og gjennomføring av E39 Eiganestunnelen til perioden 2006-2009
	E39 Stangeland-Hove, nytt prosjekt med gjennomføring 2006-2009
	E39 Rogfast, nytt prosjekt med oppstart 2006-2009

Tabell 11 Vest39 - tillegg og endringar til den synlege prioriteringa i St.meld.nr 24 Nasjonal transportplan 2006-2015.

1.4.5 Vest39 – prioritering av m.a store bompengeprojekt

Vest39 inneheld eit betydeleg auka innslag av lokal delfinansiering i høve til rammene i St.meld.nr.24 (2003-2004) Nasjonal transportplan 2006-2015. I all hovudsak kan dette forklarast med at det i forslaget til Vest39 er prioritert inn store prosjekt som tidlegare er føresett som bompengeprojekt. Dette er prosjekt som uansett ville kreve lokal delfinansiering for gjennomføring. Av den samla auken på om lag 2,9 mrd kr. i lokal delfinansiering i perioden 2006-2015 utgjer prosjekta Rogfast i Rogaland og Nyborg-Klauvaneset i Hordaland tilsaman om lag 2,4 mrd. I tillegg er det fleire nye prosjekt i alle fylka som vert prioritert og framskunda ved å føresetje lokal delfinansiering.