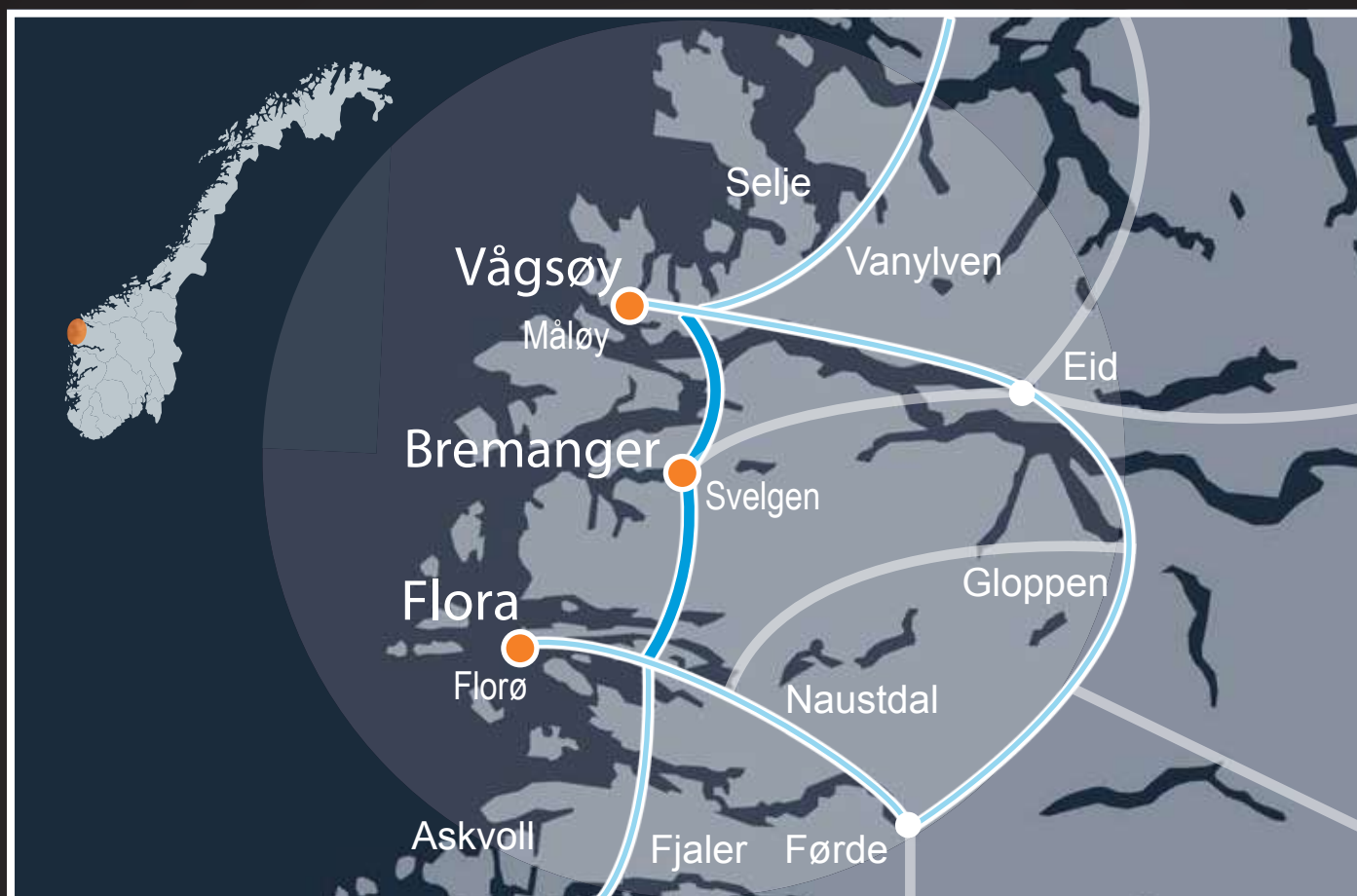




REALISERING AV 45-MINUTTSREGIONEN FØR 2020

TILLEGGSRAPPORT

Reviderte trafikkanalyser, tilrådd opplegg for brukarfinansiering og samla finansieringsplan for å realisere 45-minuttsregionen innan 2020

45minuttsregionen



Ein samla bu- og arbeidsmarknadsregion i Nordfjord og Sunnfjord med 45-50.000 innbyggjarar og stort potensial for folketalsvekst og ny næringsutvikling



Innleiing	3
1. Samandrag og tilråding	4
1.1 Samandrag	4
1.1.1 Kvifor 45-minuttsregionen?	4
1.1.2 Vegtataka i 45-minuttsregionen	4
1.1.3 Finansiering av 45-minuttsregionen.....	5
1.1.4 Konklusjon	5
1.2 Tilråding	5
1.2.1 Oppretting av vegselskap i 2010	5
1.2.2 Planavklaringar i 2011.....	5
1.2.3 Ferdig finansieringsplan i 2012.....	6
2. Tidslinje for arbeidet med 45-minuttsregionen	6
3. Kvifor 45-minuttsregionen	8
3.1 Utvikling utan realisering av 45-minuttsregionen	8
3.2 Utvikling med realisering av 45-minuttsregionen.....	8
4. Vegtataka i 45-minuttsregionen	9
4.1 Bremangersambandet 1 og 2	9
4.2 Prioriterte vegparsellar i 45-minuttsregionen.....	9
4.3 Andre mulige vegtiltak sør for Svelgen.....	11
4.4 Reisetider i 45-minuttsregionen	12
4.5 45-minuttsregionen som del av Kystvegen Ålesund-Bergen	13
5. Trafikk- og finansieringsanalyse	14
5.1 Trafikkprognoser.....	14
5.2 Bompengesystem	14
5.3 Takst og innsparing/nytte.....	15
5.4 Konklusjon frå trafikk- og finansieringsanalysen.....	15
5.5 Samla finansieringsplan.....	16



Vedlegg: Ny veg Måløy-Svelgen-Florø: Trafikk- og finansieringsanalyse (sept 2010, Siv Ing Helge Hopen i samarbeid med Norconsult AS)

Dei nye analysene som denne tilleggsrapporten bygger på er:

- Revidert kostnadsanalyse for nødvendige veg tiltak mellom Florø og Måløy via Svelgen, utført av Rådgivende Ingeniør Ragnar Hagen i samarbeid med Asplan Viak. (april 2010)
- Ny veg Måløy-Svelgen-Florø: Trafikk- og finansieringsanalyse. Utført av Siv. Ing. Helge Hopen i samarbeid med Norconsult. (september 2010). Bygger på det nye, reviderte kostnadsanslaget frå april 2010 og er utarbeidd i samråd med Statens Vegvesen og basert på vegstyresmaktene sine transportmodellar

Arbeidsgruppa for 45-minuttsregionen består av Øyvind Bang-Olsen (Sunnfjord 2020), Alfred Bjørlo (Måløy Vekst), Bjørgulf Myklebust (Bremanger Næring&Hamn) og Eivind Hjellum (Flora kommune). Arbeidsgruppa rapporterer til ei styringsgruppe bestående av ordførarane i Bremanger, Flora og Vågsøy. Prosjektet 45-minuttsregionen inngår også som eit delprosjektet i det heilskaplege arbeidet med Kystvegen Bergen-Ålesund.



INNLEIING

45-minuttsregionen er visjonen om ein samanhengande bu- og arbeidsmarknadsregion for 45-50.000 menneske i kommunane Selje, Vågsøy, Eid, Bremanger, Flora, Naustdal og Førde i Sogn og Fjordane og Vanylven i Møre og Romsdal. Namnet 45-minuttsregionen er vald for å synleggjere målet om maksimalt 45 minutt reisetid mellom dei ulike sentra i regionen. Analyser syner at rask realisering av ein slik region er nøkkelen til å oppnå folketalsvekst og å ta ut det enorme uutnytta potensialet for næringsutvikling på kysten av Sogn og Fjordane. Sogn og Fjordane kan få ein samla, slagkraftig vekstregion på kysten som bryt med gamle fogderigrenser og legg til rette for regional samhandling og auka mobilitet.

Alt som skal til for å realisere 45-minuttsregionen er tre konkrete vegtiltak på Fv 614 i Flora, Bremanger og Vågsøy til samla kostnad på under 1 mrd kr. Då vil avstand og reisetid mellom Ytre Nordfjord og Florø bli halvert, og reisetida mellom Ytre Nordfjord og Førde bli kutta med 1 time. Ein vil også vere eit langt steg nærare ein samla Kystveg Ålesund-Bergen.

Sidan visjonen om 45-minuttsregionen kom opp frå næringslivet på kysten i 2008, har planane møtt entusiasme og brei støtte frå politikarar og næringsliv i ein vid region rundt, og frå ein samla kyst mellom Bergen og Ålesund. Ein milepæl for prosjektet var då Fylkestinget i desember 2009 ga full støtte og lovnad om å bidra til å realisere 45-minuttsregionen innan 2020. Fylket tok imidlertid eit viktig atterhald: Dei ønskte eit revidert finansieringsopplegg med ein større andel brukarfinansiering enn opphavleg lagt til grunn (33%).

I denne rapporten leverer vi vår heimelekkse til Fylkestinget. Rapporten syner at det er mulig å finansiere 50% - nær 500 mill kr - av dei nødvendige vegtiltaka med brukarfinansiering. Kombinert med store varsla innsparingar i allereie pågåande fylkesveginvesteringar på kysten, kan no ingen lenger stemple framlegget om fullføring av

45-minuttsregionen innan 2020 berre ein luftig visjon: Dette er ein fullt oppnåeleg realitet.

Vi vil med denne tilleggsrapporten syne at det er mulig å realisere 45-minuttsregionen innan 2020 ut frå vedtaka Fylkestinget gjorde i desember 2009. Dersom alle gode krefter no går saman om å "spikre" finansieringsplanen, vil Sogn og Fjordane få ein trippel gevinst:

- Realisering av ein ny vekstregion i Sogn og Fjordane som kan trekke til seg folk og nye næringslivssatsingar på lik linje med kystregionar nord og sør for oss
- Realisering av ekstra veginvesteringar for 7-800 millionar kroner neste 7-8 år i tillegg til ordinære statlege og fylkeskommunale vegbudsjett
- Ei samla balansert satsing på ytre og indre deler av fylket gjennom tung prioritering av E39 og andre stamvegar i midtre/indre stok over statlege budsjett og klar prioritering av kysten og Kystvegen over fylkeskommunale budsjett

Vi oppmodar alle gode krefter om å stå saman om eit slikt "kinderegg" for utviklinga av Sogn og Fjordane. Saman er vi sterke!

SUNNFJORD 2020 AS



BREMANGER HAMN OG NÆRING KF

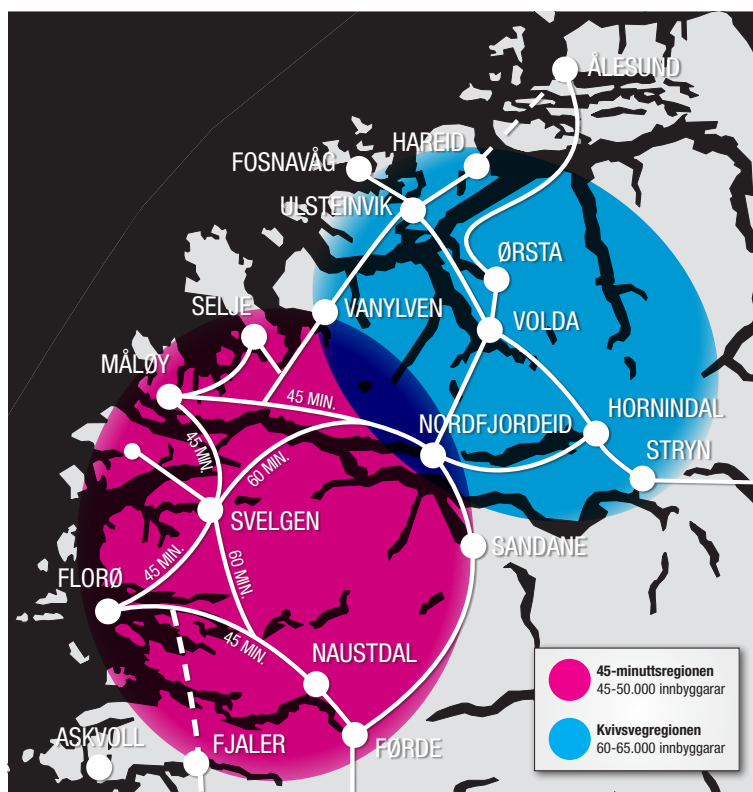


MÅLØY VEKST AS





ÅR 2020
MED 45-MINUTTSREGIONEN



1. SAMANDRAG OG TILRÅDINGER

1.1 SAMANDRAG

1.1.1

KVA ER 45-MINUTTSREGIONEN?

(For utfyllende info: Sjå Kap 3)

- 45-minuttsregionen er visjonen om ein samla bu- og arbeidsmarknadsregion i Ytre/Midtre Nordfjord og Sunnfjord med 45-50.000 innbyggjarar. Med 45-minuttsregionen kan Sogn og Fjordane for første gang få ein region på kysten stor nok til å kunne bli ein "vekstmotor" for tilflytting og næringslivsetableringar på linje med tilsvarende kystregionar i dei andre Vestlandsfylka (Søre Sunnmøre, Haugalandet m fl)
- 45-minuttsregionen kan bli realisert før år 2020 gjennom bygging av utvalde vegparsellar mellom Måløy og Florø (innkorting av ferjesambandet over Ytre Nordfjord, tunnel Svelgen-Indrehus og vegutbedring/trafikkisikring på enkelte andre strekningar) til samla kostnad på under 1 mrd kr, kor av 50% kan finansierast med brukarbetaling.
- Med 45-minuttsregionen vil avstanden pr veg mellom Måløy og Grov (v Florø) bli redusert frå 123 til 59 km. Reisetida mellom Måløy og Florø blir nær halvert - frå 2 ½ time til ca 80 minutt. Det blir 1 time kortare reisetid mellom Ytre Nordfjord og Førde.
- Vegtiltaka i 45-minuttsregionen inngår også i samla plan for Kystvegen Ålesund-Bergen, og er prioritert av kystkommunane som det neste store utbyggingprosjektet på Kystvegen etter Bremanger 2 og Dalsfjordsambandet.

1.1.2

KVA VEGTILTAK INNGÅR I 45-MINUTTSREGIONEN?

(For utfyllende info: Sjå Kap 4)

Følgande konkrete vegtiltak på Fv 614 mellom Grov (påkoblingspunkt Rv 5 v/ Florø) og Måløy (påkoblingspunkt Rv 15) inngår i vegprosjektet 45-minuttsregionen, ut frå prioriteringar gjort av kommunane i 2008/09:

Prioritet	Tiltak	Kostnad (mill NOK pr 2010)
1	Svelgen-Grov (tunnel Svelgen-Indrehus, opprusting Indrehus-kryss mot Botnane og utbetringar nær Haukå)	551
2	Kort ferjekryssing av Nordfjorden inkl tilførselsvegar	380
3	Svelgen – Sørølen (oppstiging nord for Svelgen)	65
	Totalt	996

- Kostnadsanslaget på 996 mill kr er oppdaterte tal pr 2010 som bygger på same metodikk som kostnadsanslaga som ligg til grunn for Bremanger 2 og Dalsfjordsambandet. Utviklinga i anleggsmarknaden syner no at desse kostnadsanslaga var sterkt overvurdert. Reelle kostnader ved Bremanger 2 og Dalsfjordsambandet ligg an til å bli 20-30% lågare enn kostnadsanslaga.

1.1.3

KORLEIS FINANSIERE 45-MINUTTSREGIONEN?

(For utfyllande info: Sjå Kap. 5 og Vedlegg 1)

Fylkestinget fatta i desember 2009 følgande vedtak om realisering av 45-minuttsregionen innan 2020:

a) Fylkestinget meiner ei rask realisering av 45-minuttsregionen (samanhengande kystveg Måløy – Florø) vil vere svært viktig for å skape vekst og utvikling knytt til næringsliv på kysten av Sogn og Fjordane, og er ei naturleg vidareføring av Bremangersambandet del 2

b) Fylkestinget stør kravet om ein statleg regionbyggingspakke for 45-minuttsregionen, og vil arbeide opp mot statlege styresmakter for å få ein slik pakke realisert.

c) Fylkeskommunen vil samarbeide med berørte kommunar om å få fram eit finansieringsopplegg som syner korleis prosjektet kan realiserast i neste tiårsperioden gjennom finansiering utanom fylket sine ordinære investeringsmidlar, mellom anna gjennom utvida brukarfinansiering og statleg regionbyggingspakke.

d) Fylkestinget er innstilt på å avsette midlar til planlegging av vegparsellane i 45-minuttsregionen i første del av planperioden (2010-13)

I opprinneleg finansieringsplan var det lagt opp til ca 35% brukarfinansiering. I tråd med vedaket frå fylkestinget legg næringssselskapa no fram ei ny trafikant- og finansieringsanalyse, "Ny veg Måløy-Florø: Trafikk- og finansieringsanalyse", sept 2010). som legg opp til følgande finansieringsmodell:

Brukarfinansiering: 50 % (ca 500 mill kr)

- Mulighet for brukarfinansiering på 50% blir i vedlagt ny rapport dokumentert med trafikkanalysar og modellkøyringar utarbeidd i samråd med Statens Vegvesen. Kravet stilt av fylkestinget om "utvida brukarfinansiering" blir med dette oppfylt
- Gjennomsnittleg bompengesats for personbil med rabattbrikke blir ca 75 kr i tunell sør for Svelgen, og ca 48 kr på ny ferje over Nordfjord. Det må sjåast opp mot privatøkonomiske innsparingar for trafikantane på høvesvis ca 300 kr for personbilar og ca 700 kr for tunge køyretøy, gjennom at avstanden mellom Måløy og Florø/Førde blir kutta med 54 km og over 50 minutt reisetid.
- Føreslått opplegg for brukarbetaling vil ha nedbetalingstid på

15 år gitt ei rente på 5,0%. Med 1% høgare rente aukar nedbetalingsperioden med 1-2 år. Analysene syner at ein trass i bompengar vil få ei sterk trafikkvekst både i lokal trafikk mellom Svelgen mot hhv Måløy og Florø, samt i regional trafikk frå Ytre Nordfjord til Florø og Førde.

Statlig regionbyggingspakke: 30 % (ca 300 mill kr)

- Jmf samrøystes vedtak i Fylkestinget i desember 2009 om å stø dette, og lovnad om å arbeide opp mot staten for å få ein slik pakke utløyst. Alle toppkandidatane som er valde inn på Stortinget frå Sogn og Fjordane har også forplikta seg til å arbeide for ein slik pakke (Ap, Sp, H og Frp)

Regionale bidrag: 20% (ca 200 mill kr)

- Etter at Fylkestinget gjorde sitt vedtak i des 2009, er det klart at det ligg an til store innsparingar – truleg fleire hundre mill kr - på dei to store pågåande utbyggingsprosjekta på fylkesvegnettet i SFj (Bremanger 2 og Dalsfjordsambandet). Det er også sett av eit reservefond til desse to store prosjekta på over 160 mill kr som ein no høgst sannsynleg ikkje vil få bruk for.
- Ved å nytte delar av innsparingane på Bremanger 2/Dalsfjordsambandet/udisponert reservefond som regionalt bidrag til 45-minuttsregionen, kan fylkeskommunen bidra til at samla veginvesteringar i Sogn og Fj aukar med ca 800 mill kr (prosjektet kan utløyse 500 mill i brukar-finansiering og 300 mill i statlege bidrag) og realisering av 45-minuttsregionen før 2020
- Det må vere ein føresetnad for eit slikt regionalt bidrag at ein først har full oversikt over samla kostnader med Bremanger 2/Dalsfjordsambandet og at Olden-Innvik blir realisert deretter

1.1.4

KONKLUSJON

Ut frå pkt 1.1.1-1.1.3 konkluderer Arbeidsutvalet for 45-minuttsregionen med alt no ligg til rette for å realisere 45-minuttsregionen innan 2020 - gitt lokal vilje til å legge 500 mill kr på bordet i brukarfinansiering for å få prosjektet fram, samt at Fylkestinget og stortingsbenken samarbeider med kommunar og næringsliv om å løfte opp 45-minuttsregionen som det neste store "spleiselags-prosjektet" i Sogn og Fjordane og det neste leddet i Kystvegen Ålesund-Bergen.

1.2 TILRÅDING

Arbeidsgruppa for 45-minuttsregionen gir følgande tilrådingar om vidare oppfølging av vegprosjektet 45-minuttsregionen:

1.2.1

OPPRETTING AV VEGSELSKAP I 2010

Pådrivar- og koordineringsansvaret for vegprosjektet 45-minuttsregionen bør frå no av bli vidareført gjennom oppretting av eit eige vegselskap. Vegselskapet må også ha som oppgåve å arbeide vidare med eit samla finansieringsopplegg bygd på dokumentasjonen som no er framlagt, og kunne vere eit framtidig bompengeselskap. Næringssselskapa vil bistå

kommunane med å legge fram skisse til oppretting av eit slikt selskap innan utgangen av 2010.

1.2.2

PLANAVKLARING FOR ALLE PARSELLAR I 2011

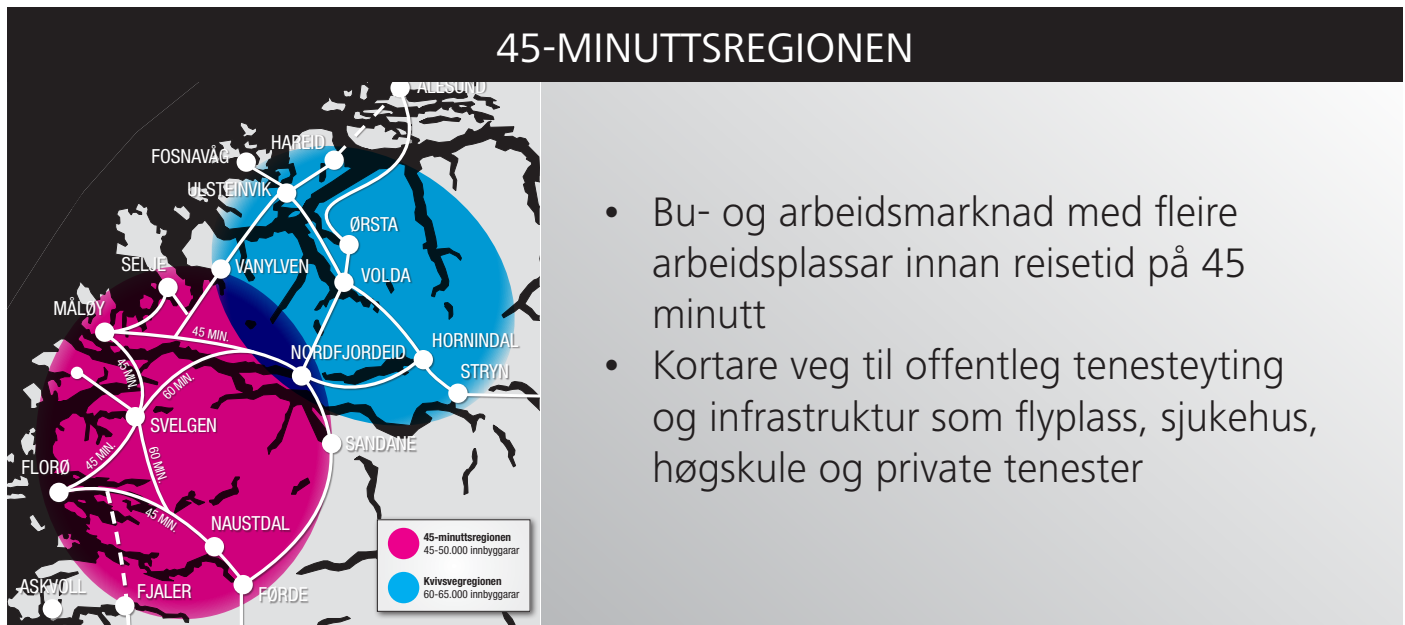
Fylket har sett av 2 mill i 2012/13 til planavklaring for vegparsellar i prosjektet 45-minuttsregionen. Kommunane har bedt om å få forskottere dette i 2010/11 og har allereie vedtatt planoppstart for alle delparsellar (vegløysingane nord og sør for Svelgen samt kort kryssing av Nordfjorden). Målet må vere at kommunane har vedtatt nødvendig plangrunnlag for alle delparsellane i løpet av 2011. Ansvar for dette tilligg Bremanger og Vågsøy kommune i dialog med Statens Vegvesen.

1.2.3

FERDIG FINANSIERINGSPAKKE I 2012

Næringsutviklingsselskapa i Flora, Bremanger og Vågsøy syner til Fylkestinget sitt vedtak i desember 2009 om at Sogn og Fjordane fylkeskommune vil samarbeide med kommunane og næringslivet i regionen om realisering av 45-minuttsregionen innan 2020. Vi tilrår at samarbeidet mellom fylke, kommuner og næringsliv baserer seg

på eit finansieringsopplegg der ein lokalt aksepterer at opptil 50% av samla kostnad ved vegpakken kan finansierast gjennom brukarbetaling, i tråd med skissa til brukarfinansiering i vedlagt rapport "Ny veg Måløy-Florø: Trafikk- og finansieringsanalyse", sept 2010). Målet må vere at ein innan våren 2012 har ein samla finansieringsplan på plass som også inkluderer ein statleg regionpakke og regionale bidrag som sikrar fullfinansiering av prosjektet.



- Bu- og arbeidsmarknad med fleire arbeidsplassar innan reisetid på 45 minutt
- Kortare veg til offentleg tenesteyting og infrastruktur som flyplass, sjukehus, høgskule og private tenester

2. TIDSLINJE FOR ARBEIDET MED 45-MINUTTSREGIONEN

2007: Startskotet for 45-minuttsregionen

- Næringsutviklingsselskapa Sunnfjord 2020 AS, Bremanger Hamn og Næring KF og Måløy Vekst AS fekk hausten 2007 i oppdrag frå ordførarane i Flora, Bremanger og Vågsøy å framskaffe faktagrunnlag og arbeidsverktøy for å etablere Flora-Bremanger-Vågsøy og regionen rundt som ein samanhengande bu- og arbeidsmarknadsregion: 45-minuttsregionen.

2008: Innleiande analysearbeid

- Næringsutviklingsselskapa la våren 2008 fram rapportane "Verdiskapingskartlegging Flora-Bremanger-Vågsøy" og "Skisseprosjekt Kystveg Måløy-Svelgen-Florø" som dokumenterte at det er mulig å realisere 45-minuttsregionen innanfor ei økonomisk ramme på ca 900 mill kr. Det vart også lagt fram førebelse vurderingar av samfunnsøkonomien i prosjektet og mulige finansieringsopplegg.
 - Analysane synte m a a regionen dei siste åra har ei verdiskaping per innbyggjar som ligg over snittet i fylket og landet elles, og stort framtidig potensiale for auka næringslivsaktivitet.

- Fylkesutvalet vedtok i oktober 2008 at Skisseprosjektet Kystvegen Florø – Måløy skulle vurderast som innspel til arbeidet med handlingsprogrammet for fylkesvegnettet 2010 – 2013 (19), men at det måtte utførast meir detaljerte vurderingar rundt brukarbetaling og aktualiteten av ekstraordinær statleg finansiering i form av ein næringsutviklingspakke.

2009: Dokumentasjon, forankring og vedtak i Fylkestinget

- Næringssselskapa, frå no av kalla "Arbeidsgruppa for 45-minuttsregionen" la i april 2009 fram "Sluttrapport for 45-minuttsregionen". Her la ein fram eit samla opplegg for å realisere ein samanhengande bu- og arbeidsmarknad på kysten av Nordfjord og Sunnfjord med til saman 45-50.000 innbyggjarar gjennom veginvesteringar for ca 900 mill kr på Rv 614 mellom Måløy og Florø.
 - Det vart også lagt fram analyser av det store vekstpotensialet 45-minuttsregionen kan utløyse, sett opp mot det negative framtidsscenariet for kysten av Sogn og Fjordane viss ikkje 45-minuttsregionen vert realisert.
- Sluttrapport for 45-minuttsregionen vart i mai-juni 2009 formelt behandla og vedtatt i kommunestyra i Bremanger, Flora og Vågs-



øy. Kommunane slutta seg m a til at brukarbetaling kan inngå som del av finansieringsopplegget for vegprosjekta, med ca 1/3 brukarfinansiering.

- Vegprosjektet 45-minuttsregionen fekk i denne perioden brei støtte frå mellom anna næringslivet i heile Sunnfjord, Kystvegen Bergen-Ålesund, og av alle dei politiske partia i fylket i forkant av Stortingsvalet i september 2009.
- Ut frå dokumentasjon og tilrådingar i "Sluttrapport for 45-minuttsregionen" og den breie støtta prosjektet fekk lokalt og regionalt, gjorde Fylkestinget i desember 2009 følgjande vedtak:
- **a)** Fylkestinget meiner ei rask realisering av 45-minuttsregionen (samanhengande kystveg Måløy – Florø) vil vere svært viktig for å skape vekst og utvikling knytt til næringsliv på kysten av Sogn og Fjordane, og er ei naturleg vidareføring av Bremanger-sambandet del 2
- **b)** Fylkestinget stør kravet om ein statleg regionbyggingspakke for 45-minuttsregionen, og vil arbeide opp mot statlege styresmakter for å få ein slik pakke realisert.
- **c)** Fylkeskommunen vil samarbeide med berørte kommunar om å få fram eit finansieringsopplegg som syner korleis prosjektet kan realiserast i neste tiårsperioden gjennom finansiering utanom fylket sine ordinære investeringsmidlar, mellom anna gjennom utvida brukarfinansiering og statleg regionbyggingspakke.
- **d)** Fylkestinget er innstilt på å avsette midlar til planlegging av vegparsellane i 45-minuttsregionen i første del av planperioden (2010-13)

2010: Oppfølging av Fylkestinget sitt vedtak – veggen vidare for realisering innan 2020

- For å følgje opp pkt a-c i Fylkestinget sitt vedtak har Arbeidsgruppa for 45-minuttsregionen i januar-september 2010 fått utarbeidd oppdaterte kostnadsanslag og nye, meir detaljerte finansieringsanalyser for vegprosjektet. Analysene er utarbeidd i samråd med Sogn og Fjordane fylkeskommune og Statens Vegvesen, og er meint som ein felles basis for berørte kommuner, fylkeskommunen og Statens Vegvesen for å kunne opp-

fylle Fylkestinget sitt vedtak om å arbeide for realisering av 45-minuttsregionen innan 2020. Det er utarbeidd følgjande nye analyser:

- Revidert kostnadsanalyse for nødvendige veg tiltak mellom Florø og Måløy via Svelgen, utført av Rådgivende Ingeniør Ragnar Hagen i samarbeid med Asplan Viak. (april 2010).
- Ny veg Måløy-Svelgen-Florø: Trafikk- og finansieringsanalyse. Utført av Siv. Ing. Helge Hopen i samarbeid med Norconsult. (september 2010). Bygger på det nye, reviderte kostnadsanslaget frå april 2010 og føresetnad om høgare brukarfinansieringsbidrag enn opphavleg lagt til grunn (33%). Analysen er utarbeidd i samråd med Statens Vegvesen og med hjelp av vegstyresmaktene sine transportmodellar.
- Pkt d) i Fylkestinget sitt vedtak er følgd opp ved at Fylkestinget har avsett 2 mill kr til planarbeid for vegparsellane i 45-minuttsregionen i 2012-13. Kommunane har bedt fylket om å få forskottere desse midlane slik at planarbeidet kan vere ferdig i løpet av 2011.

Med denne nye tilleggsrapporten legg Arbeidsgruppa for 45-minuttsregionen fram reviderte kostnadsanslag og dokumentasjon som syner at det er råd å finansiere 50% av nødvendige vegtiltak med brukarfinansiering. Vi tilrår at prosjektet frå no av blir vidareført gjennom at:

a) Planansvaret for kvar enkelt vegparsell på ordinær måte blir lagt til berørte kommuner. Ein må ha som mål at planavklaringar skal vere på plass i løpet av 2011 gjennom lokal forskottering av planmidlar stilt til rådvelde av fylkeskommunen i 2012/13

b) Pådrivar- og koordineringsansvaret for prosjektet blir vidareført gjennom opprettinga av eit eige vegselskap. Veggelskapet får også som oppgåve å arbeide vidare med eit samla finansieringsopplegg bygd på dokumentasjonen som no er framlagt.

3. KVIFOR 45-MINUTTSREGIONEN?

UTDRAG FRÅ "SLUTTRAPPORT FOR 45-MINUTTSREGIONEN (APRIL 2009)

I dokumentet "Sluttrapport for 45-minuttsregionen" la næringsutviklingsselskapa i 2009 fram ein samla analyse over framtidig næringsutviklingspotensiale, arbeidsmarknad og folketalsutvikling i kommunane Vågsøy, Bremanger, Flora, Eid, Selje, Naustdal og Førde med og utan rask realisering av 45-minuttsregionen. Området, med samla sett ca 40-45.000 innbyggjarar, er valt fordi betring av vegsambandet som tilrådd påverkar lokale og regionale reiser mellom alle desse kommunane.

3.1 UTVIKLING UTAN REALISERING AV 45-MINUTTSREGIONEN

Analysen syner at utan realisering av 45-minuttsregionen vil den aktuelle regionen oppleve ei sterkt negativ folketals- og arbeidsmarknadsutvikling. Vekstkrafta sjølv i sentra som Førde, Eid og Florø er i ferd med å tømast ut, og dei meir perifere kommunane vil oppleve dramatisk stagnasjon og nedgang – på grensa til kollaps for ein del sårbare kystsamfunn. Det vil også bli ei tiltakande splitting av Sogn og Fjordane mellom Nordfjord og Sunnfjord.

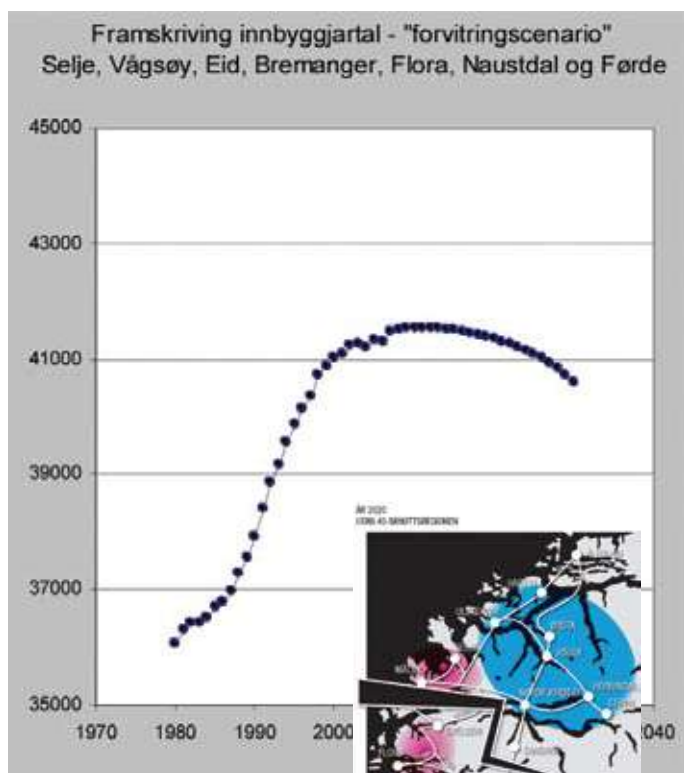
Ei viktig årsak til dette "forvittrings-scenarion" er at næringslivet blir stadig meir avhengig av ei breiare og større fagleg breidde for å kunne utvikle seg. Med dei manglande kommunikasjonane nord-sør i regionen er ei slik "klyngeutvikling" ikkje mulig i dei elles vekstkraftige kystnæringane. Det gjer at Sogn og Fjordane i dramatisk grad vil tape terreng til dei sterke, velfungerande kystregionane lenger sør og nord på Vestlandet. Dette framtidsbilete er synt i kart og diagram for innbyggjartal under.

3.2 UTVIKLING MED REALISERING AV 45-MINUTTSREGIONEN

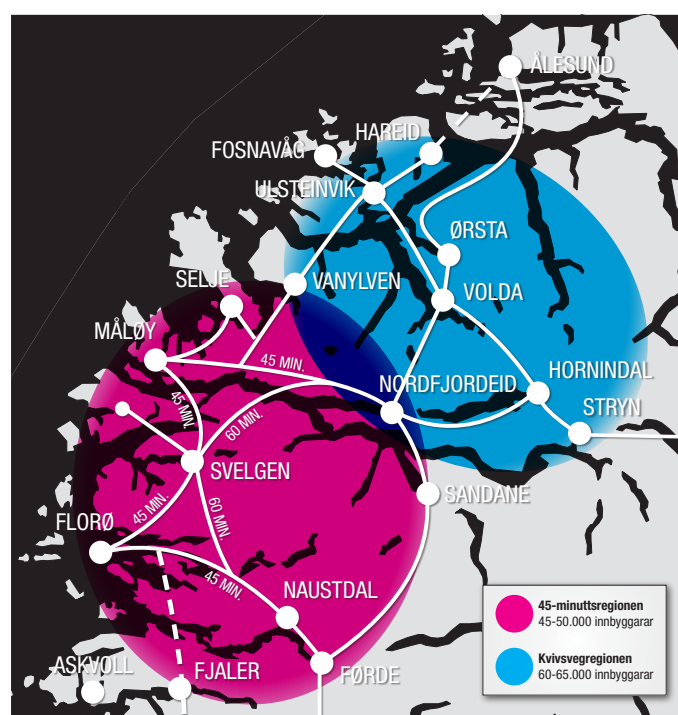
Analysen syner at med realisering av 45-minuttsregionen gjennom utbygging av veg Florø-Svelgen-Måløy er det grunnlag for sterk vekst i ei rekke næringar med stort vekstpotensiale på kysten, inkludert olje&gass, fornybar energi (vind, solar), havbruk og fiskeri og mekanisk/maritim industri. Med utvidinga av bu- og arbeidsmarknadsregion som 45-minuttsregionen fører med seg, vil ein få ei stor nok kritisk masse til at det er mulig med større næringslivsetableringar og investeringar som krev kapital, kompetanse og eit breitt utval av tilknytte tenester.

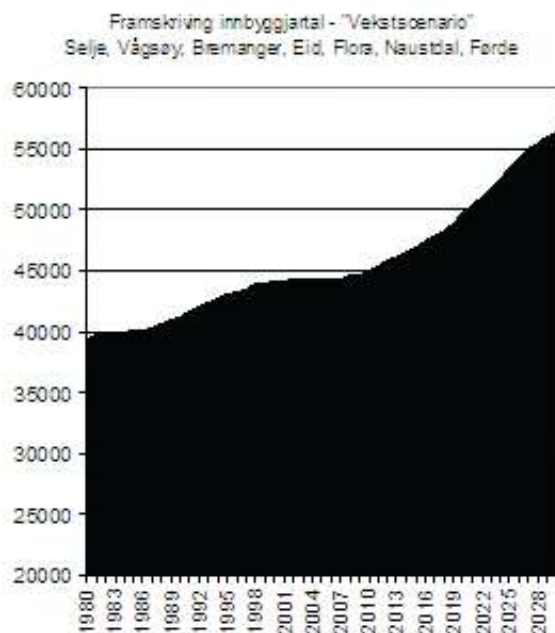
I dette scenarionet er nedgang i folketal og arbeidsmarknad snudd til sterk vekst for heile regionen, hovudsakleg pga sterk vekst i energinæringane, tenesteytande sektor og FoU-aktivitet som følgje av større regional samhandling. Dette framtidsbilete synt i kart og diagram for innbyggjartal under.

Eit slikt "vekst-scenarion" for 45-minuttsregionen vil også ha stor betydning for kystregionen sør for Florø (HAFS-regionen). Med realiseringa av Dalsfjordsambandet og framtidig kryssing av Førdefjorden vil HAFS-regionen vere samanknytt med Florø på ein heilt annan måte enn i dag, og det vil bli opna opp ein samanhengande korridor langs



ÅR 2020
MED 45-MINUTTSREGIONEN





kysten av Sogn og Fjordane frå Gulen i sør til Vågsøy/Selje i nord. Det er også sterke positive effektar av nærare samanknytting mellom Florø/Måløy og den sterke maritime næringsklynga på Søre Sunnmøre. I praksis vil realisering av 45-minuttsregionen føre til at Ytre Nordfjord/Sunnfjord kan bli ein integrert del av den maritime klynga på Sunnmøre, som allereie er blant dei leiande i verda og i sterk vekst.

•Heile sluttrapporten med utfyllande analyser over vekstpotensiale og andre ringverknader av prosjektet kan lastast ned på www.45-minuttsregionen.com, eller ved å vende seg til Sunnfjord 2020, Bremanger Næring&Hamn eller Måløy Vekst.

Ytterlegare dokumentasjon av næringslivsmiljøa og utviklingspotensialet i 45-minuttsregionen er i 2010 utarbeidd av Sunnfjord 2020, Flora kommune og Sogn og Fjordane fylkeskommune i dokumentet "Jordbærfeltet: Regionalt bidrag til arbeid med lokaliseringstudie". I denne rapporten legg partnarane, inkl fylkeskommunen, til grunn realisering av 45-minuttsregionen innan 2020 som ein sentral del av argumentasjonen for at utanlandske olje- og gasselskap skal etablere seg i Sogn og Fjordane

4. VEGTILTAKA I 45-MINUTTSREGIONEN: PARSELLAR, KOSTNADER OG REISETID

4.1 BREMANGERSAMBANDET 1 OG 2

Statens Vegvesen har bygd første etappe av Bremanger fastlandssamband. Det sto ferdig i 2002. Frå Bremangerlandet vart det bygd undersjøisk tunnel under Skatestraumen. Det vart vidare bygd veg med to kortare tunnelar og ei bru over Rugsundet. Det er no sett i gang arbeid med å byggje vegen vidare direkte sørover mot Svelgen for å sleppe omkjøring om Davik og Isane: Bremangersambandet 2. Ei strekning på 63 km blir da korta ned med 42 km til 21 km. Bremangerlandet er då både landfast og godt knytt mot kommunesenteret Svelgen med kort reisetid. Ei ferjestrekning (Smørhamn-Kjelkenes) kan også leggst ned som følgje av prosjektet. Bremangersambandet 2 ventast ferdig i 2013.

4.2 PRIORITERTE VEGPARSELLAR I 45-MINUTTSREGIONEN

Vegprosjektet 45-minuttsregionen bygger på Bremanger 1 og 2 og består av følgjande konkrete prosjekt:

Prioriteringa av desse parsellane og prioriteringsrekkefølga mellom dei er vedtatt gjennom likelydande vedtak i kommunestyra i Flora, Bre-

Prioritet	Tiltak	Kostnad (mill NOK pr 2010)
1	Svelgen-Grov (tunnel Svelgen-Indrehus, opprusting Indrehus-kryss mot Botnane og utbetringar nær Haukå)	551
2	Kort ferjekryssing av Nordfjorden inkl tilførselsvegar	380
3	Svelgen – Sjørdalen (oppstiging nord for Svelgen)	65
	Totalt	996

manger og Vågsøy i 2009. Kostnadsanslaga er nye pr april 2010. Kartet under illustrerer hovegrepa med ny trase. Dagens ferjekryssing over Nordfjorden vert flytta aust til den grønne streken og kutta frå 40 til 7-8 minutt ferjetur med vesentleg høgare frekvens. Det gir ei enorm tidsbesparing for all trafikk nord for Nordfjorden i Ytre til alle reisemål på sørsida av Nordfjorden. I tillegg vil Bremangersambandet del 2 med ny tunnel mellom Sjørdalen og Bortne gi vesentleg kortare reisetid vidare mot Svelgen Deretter blir det lagt opp til ny tunnel mellom Svelgen og Indrehu. Då slepp ein køyre om Kjelkenes og får spart inn 10 km trafikkfarleg veg med låg standard.

Figur: Ny trase mellom Måløy – Svelgen – Bremanger - oversikt



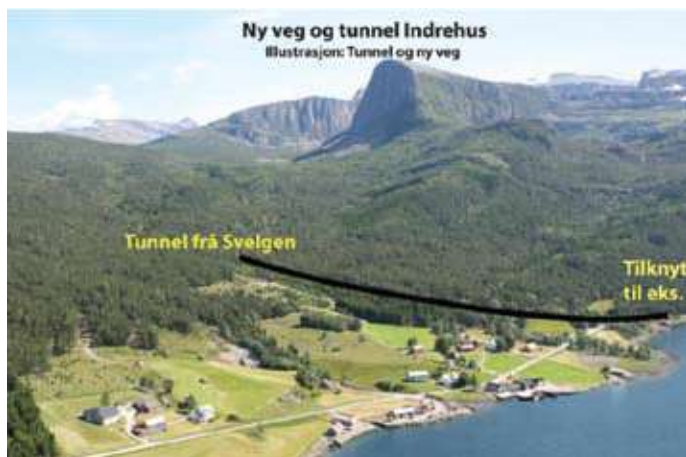
Bremanger kommune vil i løpet av vinteren 2010-11 ferdigstille kommunedelplan og konsekvensutgreiing for Svelgen – Indrehus. Det er vedtekte planoppstart i Vågsøy og Bremanger for ny kort ferjekryssing. Fylket har sett av kr 2 mill til planarbeid i 45-minuttsregionen. Dette

beløpet vil kommunane forskottere for å forsere planarbeidet slik at ein ha alt klart i løpet av 2011 for å gjere avklaringar om finansiering og igangsetjing av reguleringsarbeid.

4.2.1

NY TUNNEL SVELGEN - INDREHUS

Tunnelen vil bli på ca. 4.4 km og det må byggjast ny veg på ca. 1000 m på Indrehus. Det er grovt vurdert kvar tunnelinnslaget skal være og korleis vegen kan leggjast på Indrehus for å få ein god samanheng



mellom tunnel og veg ned til brua over elva fra Indrehusvatnet. Vegen og tunnelen har ein maks stigning på 5.0 %. Samla vegstrekning frå kryss Svelgen til Indrehus blir med dette ca. 5.5 km og det betyr ein innsparing på 9,5 km i høve å køyre rundt Kjelkeneset. I kalkylane er det lagt inn utbetringar av svingar i nærleiken av Hauka. Tiltaka er kostnadsrekna til 551 mill. kr.

4.2.2

NY KRYSSING OVER YTRE NORDFJORD

Staden for ferjekryssing er peika ut av Statens Vegvesen i en vegutredning fra 1993. Statens Vegvesen innstilte på nytt ferjeleie ved Vemmelsvik – Ørnavika som fergekryssings-stad for Ytre Nordfjord. Fergestrekninga blir då redusert fra 7.5 km som er strekninga Måløy – Oldeide til 1,8 km. Dette reduserer ferjetida frå 35 minutt til 10



minutt. Det kan då på sikt etablerast eit system med ½ timers avgang. Tidsbruken vil gjere dette til ein effektiv fergestrekning.

På nordsiden av Nordfjord er det fleire mogelege plasseringar av ferjekai. Vegvesenet har i si utgreiing foreslått Vemmelsvik, medan her vert lagt til grunn at ferjeleiet vert plassert ca. 1 km lengre inn i fjorden mot Angelshaug. Det vil trekke fergestrekninga lengre fra hovudskipsleia, og ferjekaia på nordsida ligger meir i le. I kommunedelplanen er det foreslått areal til ferjekai utlagt til industri, og ei ferjekai vil være en del av dette industriområdet. Dersom det i framtiden skulle bli bygd bru over ytre Nordfjord vil ferjekaiområdet tilleggast industriområdet.

Endeleg stad for ferjekai på nordsida og påkoblingspunkt med Rv 15 må avklarast gjennom planprosessen som er vedtatt oppstarta. Tiltaka er kostnadsrekna til 380 mill. kr.

4.2.3

UTBETRING SVELGEN - SØRDALEN

Denne parsellen må følgje eksisterande RV 614 mot Svelgen. Strekninga er på 7 km og dagens veg har ei breidde og kurvatur som ikkje



stettar generelle krav som ein har valt for strekning. Den siste delen ned mot Svelgen har dessutan eit tilhøve med omsyn på stiging som må utbetrast. Vegstrekninga har ujevn kurvatur og breidde, men vegen er godt kjørbær, og det vert derfor gjort framlegg om berre mindre tiltak på strekninga. Dette omfattar utretting av 2 skarpe kurver ved sørenden av Søralsvatnet. Dette bør bli gjort med tunnelmasse fra Søralsdalen – Bortnen.

Ny veg med bru over Riseelva. Deretter må det byggjast veg i "dagen" langs skrånande fjellside sørover mot Rise. Der går vegen vidare med tunnelalternativet sørover mot Indrehus. Det bør etablerast ein rundkjøring for samankopling mot gamle Rv 614 sør for Svelgen Skule. Samla veglengde ca. 750 m og en rundkjøring. Tiltaka er kostnadsrekna til 65 mill. kr.

4.3 VEGTILTAK SØR FOR SVELGEN: SAMLA VURDERING OG FRAMTIDIGE BEHOV

Det er også vurdert kostnader ved ein 10 km ny veg mellom Indrehus og Haukå. Den kan bli lagt ein 4 km lang veg på vestsida av Indrehusvatnet og sørover i dalen mot Blålidalsfjellet. Det kan vidare bli bygd ein 6 km lang tunnel fram til Rv 614 på austsida av Haukåvatnet rett ved krysset til Norddalen. Kostnaden ved dette alternativet mot Haukåvatnet øst er regnet til 700 mill. Strekninga Indrehus – Haukå vil da kortes ned fra 14.5 km til 10 km. Kjøretid blir redusert med 5 min og vil gje miljønnsparing ved at ein unngår ein fjellovergang. Utgreiinga har også vurdert utbetring av eksisterande veg frå Indrehus til Haukå. Utviding av eksisterande tunnel, skredsikring og heving av

veg sør for Magnhilsaret.

Ingen av desse tiltaka er tilrådd som del av vegprosjektet 45-minuttsregionen med utgangspunkt i kostnadene på noverande



tidspunkt. Ein tunnel Indrehus – Nordalsfjord må ein sjå som neste etappe i utvikling av samme bu- og arbeidsområde.

Grunnlaget for vald løysing sør for Svelgen, slik denne no er vedtatt av kommunestyra i Bremanger, Vågsøy og Flora, er at ein skulle ein halde ei nøktern linje der vi fikk best mulig vilkår til lågast mulig pris. Dvs kortast mulig veg i distanse kombinert med reisetid og total pris på prosjektet.

Ny veg og tunnel Indrehus - Haukå



NB! Kun en illustrasjon, ingen fastlagt veglinje.

Alternativet med å ruste opp dagens veg Svelgen-Indrehus gjev små effektar og har ein relativ høg pris.

Dersom ein valgte å ruste opp vegen langs dagens trase Svelgen - Indrehus for så å lage ny tilkomst i tunnel frå Indrehus til Nordalsfjorden så ville det koste omlag 450 millionar meir en den løysinga som er valgt, utan å gje større innsparing i reisetid og km Svelgen



- Grov. Løysinga vil gje miljømessige fordelar fordi ein slepp ein fjell-overgang, men også miljøutfordringar og ein komplisert planprosess ettersom ein må gjennom ein god del urørt natur via indrehusvatn.

To tunnelsløysinga der ein legg opp til ein tunnel frå Svelgen - Indrehus for så å legge ein tunnel frå Indrehus - Nordalsfjord ville vere den optimale løysinga i høve reisetid, km samt veir og vind. Løysinga vil imidlertid koste omlag 650 mill meir en foreslått løysing. Konklusjonen har difor vorte forslått løysing med tunnel Svelgen - Indrehus, opprusting av veg Indrehus - Kryss botnanen samt enkel utbedring av kurver mot Haukå. Ved gjennomføring av dette må ein fortsette kampen for å få på plass ei utbetring av Magnhildskaret eller tunnelløysing frå Indrehus til Nordalsfjord. Dette vil vere eit ønskeleg prosjekt å få gjennomført i framtida.

*Samla kart over tilrådde
vegtiltak for å realisere
45-minuttsregionen*

4.4 REISETIDER I 45-MINUTTSREGIONEN

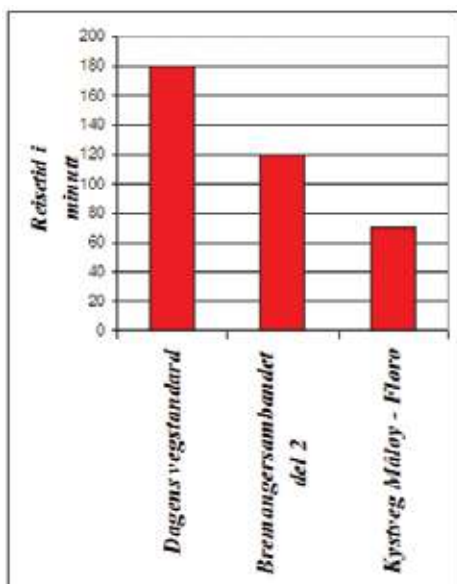
4.4.1

YTRE NORDFJORD-FLORØ

Sambandet mellom Måløy via Svelgen til Florø må kunne karakteriserast som eit vegmessig "missing link". Ein avstand på rundt 40

kilometer i luftlinje tek i dag 2,5 time å køyre og køyrelengda er 123 kilometer.

Med realisering av 45-minuttsregionen vil avstanden i kilometer bli meir enn halvert, og reisetida redusert med nær 60 prosent.



Alternative trasear Måløy - Grov	Kilometer	Reisetid
Dagens alternativ via Oldeide – Kolset- Isane	123 km	176 min
Dagens veg via Oldeide og Bremanger 2	75 km	120 min
Dagens veg via Ny ferjekryssing - Bremanger 2 - tunnel Svelgen Indrehus	56,5 km	70 min
Dagens veg via Ny ferjekryssing - Bremanger 2 - tunnel (Svelgen – Indrehus)– (Haukå – Indrehus)	48 km	59 min

5. TRAFIKKPROGNOSER, BRUKARBETALING OG FINANSIERINGSPLAN

5.1 TRAFIKKPROGNOSER

Basert på analysar med Statens Vegvesen sin regionale transportmodell har Siv. Ing. Helge Hopen utarbeidd detaljerte trafikkprognoser for vegsystemet i regionen med realisering av vegtiltaka i 45-minuttsregion-prosjektet. Det er teke omsyn til eksisterande veg med fylgjande endringar;

- Opning av Kvivsvegen
- Opning av Bremangersambandet (2. etappe Sjørdalen – Bortne)
- Fjerning av bompenger på Fjærlundstunnelen, ferjesambandet Manheller – Fodnes og Rv.5 mellom Florø og Førde.

Trafikkdata viser at Bremanger sambandet del I og II har god effekt på dei interne kommunikasjonane i Bremanger, men at dei regionale effektar får ein først når Florø og Måløy vert knytt tettare saman.

Til saman ser ein at trafikkauken med nytt vegsamband aukar med om lag 20%. Trafikkmengda over Nordfjorden i ytre blir firedobla, utan at trafikkmengda lenger inne i fjorden blir redusert. I korte trekk er det estimert fylgjande effekt av auke i trafikkgrunnlag:

- Auka regional trafikk i aksa Måløy-Florø-Førde (nyskapt trafikk)
- Auka lokal trafikk mellom Bremangerlandet og Måløy (kortare ferjesamband)
- Auka lokal trafikk mellom Måløy og Svelgen



- Auka lokal trafikk mellom Svelgen og Florø/Førde
- Ein gjennomgåande trafikkauke ÅDT (årsdøgntrafikk) på aksa Måløy-Florø synes å vere realistisk når ein tek omsyn til reisetids- og kostnadsinnsparingar på transport. Reisetida mellom Måløy og Førde/E39 sør blir vesentlig betre og kan medverke til auka turproduksjon for regionale reiser via Svelgen. Det er gjennom simuleringar i den regionale transportmodellen konsulentane kjem fram til desse vurderingane. Tilgang på lufthamn er også eit vesentleg moment med realisering av 45 – minuttsregionen.

Trafikkprognosene syner også at trafikken på ferjestrekninga Stårheim – Isane vil auke i forhold til i dag etter gjennomføring av forslåtte tiltak i 45 minuttsregionen og etablering av ny kort ferjekryssing Rugsund-Vemmelsvik. I våre modellar for finansiering av 45-minuttsregionen er det difor lagt til grunn at ein ikkje kuttar/reducerer ferjetilbodet på sambandet Stårheim-Isane, trass i at dette låg inne som ein premis i utgreiingane som vart gjort tidleg på 1990-talet av ny ferjekryssing av Ytre Nordfjord. Stårheim-Isane-sambandet er i dette nye opplegget med på å gi eit meir fleksibelt transportsystem i den utvida bu- og arbeidsmarknaden som blir skapt med 45-minuttsregionen, der foreslåtte vegutbedringar nord og sør for Svelgen styrkar aksa Eid-Florø.

5.2 BOMPENGESESYSTEM

Bompengesnittet på det nye fergesambandet mellom Måløy og Rugsundøy gir seg selv siden det her er innkrevningssystem på fergen og sambandet får en vesentlig innkorting.

Basert på innspill fra Statens vegvesen, Region vest og en ny vurdering av forholdet mellom inntjening, driftskostnader og nytteprinsippet er det foreslått kun 1 bomstasjon på vegsystemet lenger sør, og at denne plasseres enten sør for ny tunnel Svelgen – Indrehus i et snitt før vegen deler seg mellom eksisterende veg via Kjelkenes og ny tunnel, eller ved kommunegrensen Bremanger/Flora. Begge alternativene vil gi et mer rasjonelt og enkelt system med lavere driftskostnader enn opprinnelig foreslått system med bomstasjoner både nord og sør for Svelgen, samt at uønsket "lekkasje" av trafikk på eksisterende veg via Kjelkenes unngås. Når det gjelder nytteprinsippet er dette vurdert å være rimelig godt ivarettatt uansett plassering av bompengestasjonen sør for Svelgen. Dette begrunnes som følger:

- Over 95% av trafikken som passerer bomsnittet sør for Svelgen vil i begge alternativene være lokal og regional trafikk som vil ha full nytte av tunnelen, dvs. trafikk som kommer fra eller skal til områdene nord for tunnelen.
- Lokaltrafikken langs rv. 614 nord for Svelgen og fra Bremangerlandet i retning mot Svelgen vil få noe nytte uten at de betaler. Dette gjelder imidlertid kun 7% av de samlede investeringene i pakken (utbedringer Sjørdalen – Svelgen).
- Trafikantene på det nye fergesambandet Måløy-Rugsundøy vil betale bompenger og får nytte av innkortet fergesamband. I tillegg skal en vesentlig del av trafikken videre sør mot Svelgen og vil ha nytte av vegutbedringene Sjørdalen - Svelgen.
- I begge alternativene for plassering av bomstasjon sør for Svelgen vil lokaltrafikken fra den sørlige delen av halvøya, fra Kjelkenes til Indrehus som skal mot sør betale bompenger, men vil bare ha nytte av utbedringene mellom Indrehus og Haukå. På den annen side kan de kjøre gratis i tunnelen når de skal til kommunesenteret Svelgen, og det må sies å veie opp for de ulemperne som gjelder trafikken fra dette området mot sør. Dette er dessuten en liten/marginal trafikkmengde

Begge alternativene for bompengepunkt sør for Svelgen vurderes som akseptable og gir ca samme bompeng grunnlag. Endelig valg

kan derfor avklares på et senere tidspunkt, f eks når bompengesøknad sendes.

5.3 TAKST OG INNSPARING/NYTTE

Tabellene viser innsparing og takst for tunge og lette kjøretøy

Takster på ferjesambandet Måløy-Rugsundøy:

	Andel tunge	Enkeltbillett		Brikke			Samlet inntekt pr. kjørt.
		andel	pris	andel	rabatt	pris	
Lette	90 %	20 %	80	80 %	40 %	48	49
Tunge	10 %	20 %	200	80 %	40 %	120	14
Snitt							63

Takster på rv. 614, sør for Svelgen:

	Andel tunge	Enkeltbillett		Brikke			Samlet inntekt pr. kjørt.
		andel	pris	andel	rabatt	pris	
Lette	90 %	20 %	125	80 %	40 %	75	77
Tunge	10 %	20 %	313	80 %	40 %	188	21
Snitt							98

Som tabellen syner, vil bompengetaksten for ein personbil med rabattbrikke i foreslått opplegg vere 48 kr på det nye korte ferjesambandet over Nordfjorden, og 75 kr i punktet sør for Svelgen. Gjennomsnittleg takst for alle kjøretøy (inkl, tungtrafikk og kjøretøy

utan brikke) vil vere hhv 63 og 98 kroner. Dette må sjåast opp mot den enorme privatøkonomiske nytten trafikantane vil ha av det nye sambandet. Den kan oppsummerast som følger:

En kalkyle av de privatøkonomiske innsparingene for trafikantene viser følgende nøkkeltall:

1. Måløy - Florø/Førde/E39						
	I dag		Ny veg		Innsparing	
	lette	tunge	lette	tunge	lette	tunge
Avstand (km)	154	154	100	100	54	54
Reisetid (min)	173	173	121	121	52	52
kr/km	2,1	6,3	2,1	6,3		
kr/min	3,3	6,7	3,3	6,7		
Transportkostnad (kr.)	906	2124	617	1437	289	687
2. Svelgen - Florø/Førde/E39						
	I dag		Ny veg		Innsparing	
	lette	tunge	lette	tunge	lette	tunge
Avstand (km)*	60	60	50,9	50,9	9	9
Reisetid (min)*	60	60	50	50	10	10
kr/km	2,1	6,3	2,1	6,3		
kr/min	3,3	6,7	3,3	6,7		
Transportkostnad (kr.)	328	778	275	654	53	124

Det er regnet på et snitt i avstand på 60 km fra Svelgen

Innsparingane er altså samla sett på ca 300 kr for lette kjøretøy, og nær 700 kr for tunge kjøretøy pr trafikant.

på kvalifisert arbeidskraft og på sikt medvirke til å bygge opp en slagkraftig vekstregion på kysten.

5.4 KONKLUSJON FRÅ TRAFIKK- OG FINANSIERINGSANALYSEN

Sitat frå Helge Hopens rapport frå sept. 2010:

"Visjonen med det nye sambandet Måløy-Svelgen-Florø, som er kostnadsberegnet til ca.1 mrd. kr., er å utvikle et integrert bolig- og arbeidsmarked langs kysten som kan gi grunnlag for bedre tilgang

For å bidra til en rask realisering av prosjektet er det lagt til grunn en målsetting om 50% egenfinansiering ved hjelp av bompenger. For å oppnå dette er det lagt opp til to innkrevingspunkt; på det nye ferjesambandet over Ytre Nordfjord og i et snitt sør for Svelgen. Det er lagt til grunn takster som er på et øvre anbefalt nivå, men som står i rimelig forhold til trafikantenes transportøkonomiske innsparinger og (mangel på) alternative vegvalg.

50% bompengefinansiering kan oppnås innenfor ordinær nedbetalingstid på 15 år med en gjennomsnittlig rente på 5,0% i løpet av nedbetalingstiden. Dette er et lavere rentenivå enn det myndighetene anbefaler i finansieringskalkylene og forutsetter at selskapet som skal drive frem prosjektet kan oppnå en slik låneavtale eller garantier som gir dette rentenivået.

Dersom dette ikke oppnås vil selskapet måtte søke om forlenget nedbetalingstid/ bompengeperiode. Dette vil trolig ikke dreie seg om mer enn ca. 1-3 års forlenget bompengeperiode, dvs. ca. 16-17 års samlet bompengeperiode.

Følsomhetsanalysen viser at finansieringsplanen er robust i forhold til evt. svikt i forventet trafikkgrunnlag. Prosjektet vil kunne nedbetales på under 20 år selv med svak trafikkutvikling (alt. lav) og et høyt rentenivå (6,5%)."

Vi har lagt stor vekt på at trafikk- og finansieringsanalysen skal være

nøktern. Røynslar frå andre vegutløysingsprosjekt tilseier t d at det er svært truleg at trafikkveksten eit slikt samband vil utløyse er betydeleg høgare enn det konservative anslaget som er lagt til grunn i modellen.

Det er ikkje tatt høgde for at røynslene med store vegprosjekt i fylket siste tida tilseier at anleggskostnadene vi her har lagt til grunn kan ligge 20-30% høgare enn kva som er reelt. Vi har heller ikkje tatt omsyn til mulig bruk av prosjektfinansiering/OPS, eller at fylkeskommunen kan nytte seg av den statlege rentekompensasjonsordninga for transportiltak i fylkeskommunane for å redusere kostnadene i prosjektet.

Vi meiner difor finansieringsanalysen vi no legg fram er robust, og gir eit svært godt grunnlag for å arbeide vidare med eit heilskapleg finansieringsopplegg som skissert p[neste side.

5.5 SAMLA FINANSIERINGSOPPLEGG

Arbeidsgruppa for 45-minuttsregionen foreslår at ein arbeider vidare ut frå følgjande finansieringspakke for å realisere 45-minuttsregionen innan 2020:

Finansieringsplan:		Samla utbygging	Samla utbygging i perioden 2013-19
A	Brukarfinansiering	50% (498 mill kr)	
B	Statlig regionbyggingspakke	30% (300 mill kr)	
C	Lokale/regionale bidrag	20% (198 mill kr)	
Sum		100% (996 mill kr)	

Status for kvart av elementa i finansieringspakken:

for ein slik pakke (Ap, Sp, H og Frp)

A. Brukarfinansiering: 50 %

- Mulighet for brukarfinansiering på 50% blir i ny rapport dokumentert med trafikkanalysar og modellkøyring utarbeidd i samråd med Statens Vegvesen. Kravet stilt av fylkestinget om "utvida brukarfinansiering" blir med dette oppfylt: Bompengedelen kan aukast frå ca 35 til 50%
- Gjennomsnittleg bompengesats for personbil med rabattbrikke blir ca 75 kr i tunell sør for Svelgen, og ca 48 kr på ny ferje over Nordfjord. Det må sjåast opp mot privatøkonomiske innsparingar for trafikantane på høvesvis ca 300 kr for personbilar og ca 700 kr for tunge køyretøy
- Føreslått opplegg for brukarbetaling vil ha nedbetalingstid på 15 år gitt ei rente på 5,0%. Med 1% høgare rente aukar nedbetalingsperioden med 1-2 år. Analysene syner at ein trass i bompengar vil få ei sterk trafikkvekst både i lokal trafikk mellom Svelgen mot hhv Måløy og Florø, samt i regional trafikk frå Ytre Nordfjord til Florø og Førde.

B. Statlig regionbyggingspakke: 30% (300 mill kr)

- Jmf samrøystes vedtak i Fylkestinget i desember 2009 om å stø dette, og lovnad om å arbeide opp mot staten for å få ein slik pakke utløyst. Alle toppkandidatane som er valde inn på Stortinget frå Sogn og Fjordane har også forplikta seg til å arbeide

C. Regionale bidrag: 20% (198 mill kr)

- Etter at Fylkestinget gjorde sitt vedtak i des 2009, er det klart at det ligg an til store innsparingar – truleg fleire hundre mill kr - på dei to store pågåande utbyggingsprosjekta på fylkesvegnettet i SFj (Bremanger 2 og Dalsfjordsambandet). Det er også sett av eit reservefond til desse to store prosjekta på over 160 mill kr som ein no høgst sannsynleg ikkje vil få bruk for.
- Ved å nytte delar av innsparingane på Bremanger 2/Dalsfjordsambandet/udisponert reservefond som regionalt bidrag til 45-minuttsregionen, kan fylkeskommunen bidra til at samla veginvesteringar i Sogn og Fj aukar med ca 800 mill kr (prosjektet kan utløyse 500 mill i brukar-finansiering og 300 mill i statlege bidrag) og realisering av 45-minuttsregionen før 2020
- Det må vere ein føresetnad for eit slikt regionalt bidrag at ein først har full oversikt over samla kostnader med Bremanger 2/ Dalsfjordsambandet og at Olden-Innvik blir realisert deretter
- Det er teke med i handlingsprogrammet trafikktryggingstiltak i kryss Botnane langs FV 614 mot FV 577. På marginal lista utgjør dette kr 8 mill. Dei kr 8 mill ligg også inne som ein kostnad i 45 minuttsregionen

Måløy/Svelgen/Florø, oktober 2010

45minuttsregionen

