

Vestlandspakkene



Møre og Romsdal



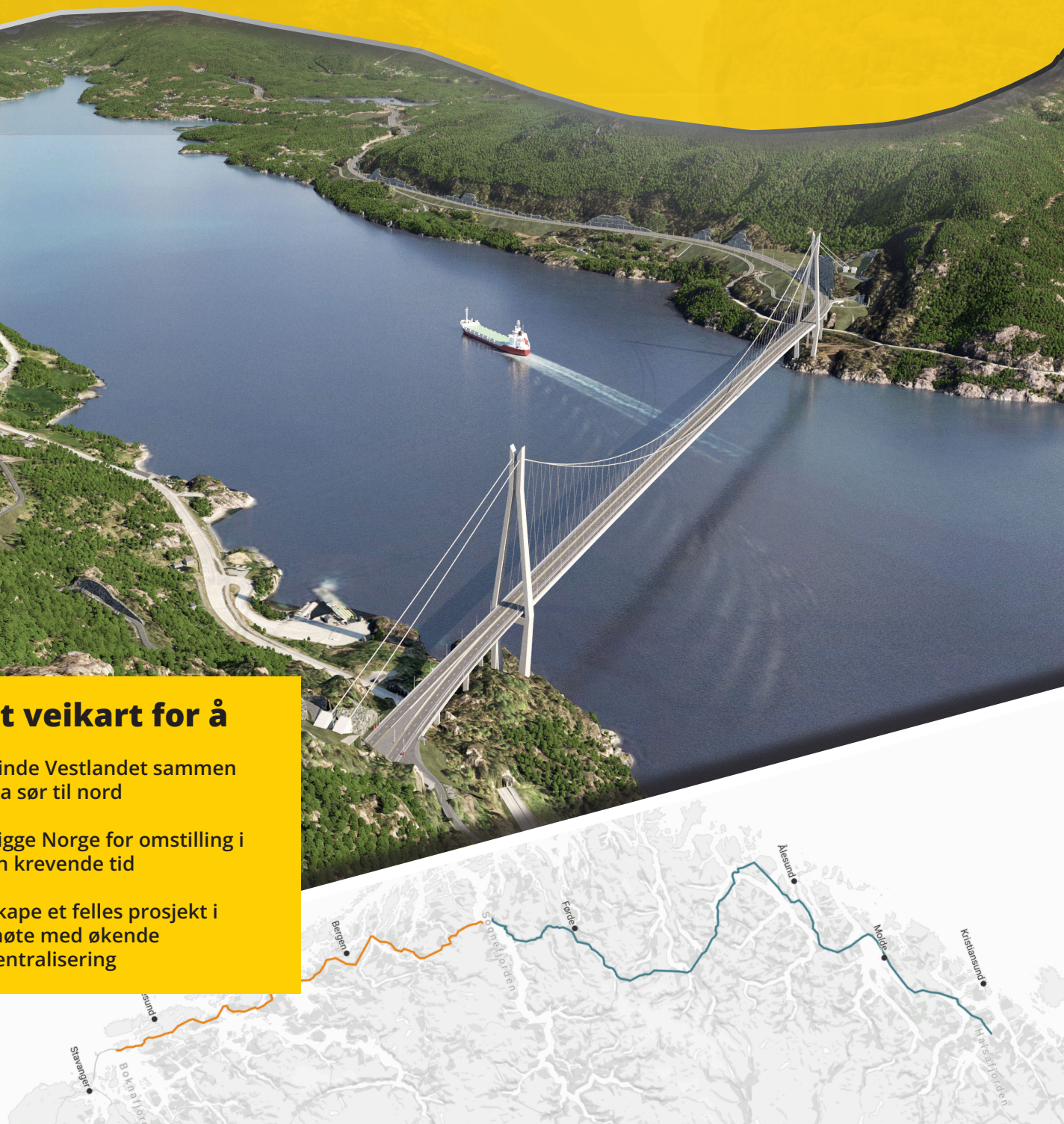
Vestland



Rogaland

Et veikart for å

- Binde Vestlandet sammen fra sør til nord
- Rigge Norge for omstilling i en krevende tid
- Skape et felles prosjekt i møte med økende sentralisering



Et viktig tilbehør i bilen, for planlegging og oversikt

Vestlandspakkene

Et notat fra tankesmien Initiativ Vest

Skrevet av
Kjetil Gillesvik, fagsjef
Mathias Fischer, daglig leder

Februar 2026
Bergen





— Vestlandspakke nord

— Vestlandspakke sør

1 Innledning

For å ruste Norge for omstilling, må vi investere i infrastruktur. Vestlandet er landets fremste eksport- og verdiskapingsregion, men med fallende olje- og gassaktivitet står vi overfor store endringer. Med rike naturressurser, høy kompetanse og et sterkt næringsliv, er det likevel enorme muligheter. Infrastrukturen må tilpasses en ny tid.

Utviklingen går for sakte. Derfor er det på tide å tenke nytt.

Dette notatet legger frem forslag til en løsning for de store samferdselsløftene på Vestlandet. Det adresserer flere utfordringer og har flere mål. Vi må prioritere langsiktig tenkning fremfor kortsiktig politisk gevinst. Vi må ha samarbeid fremfor fogderikamper. Vi må tenke kostnadseffektivitet og lønnsomhet fremfor gamle modeller.

Det er flere grunner til at veinettet på Vestlandet er for dårlig. Én årsak er nedprioritering fra statlige politikere. Store summer har de siste årene gått til motorvei og jernbane på Østlandet, mens løftene om E39 har blitt forlatt. En annen årsak er at politikerne på Vestlandet ikke har klart å stå sammen om prioriteringer.

Vestlandspakkene henter inspirasjon fra flere steder. Fra Danmark, der de gjennomfører store løft med nye og kostbare broer med nye finansieringsmodeller. Fra byvekstavtalene, der byer og omegnskommuner sammen med fylke og stat ser byregionen i helhet. Fra Nye Veier, som har ført til en ny måte å tenke helhetlig utbygging av samferdselsprosjekter. Og fra Østlandet, der de har klart å stå sammen om hva de vil få til.

Spørsmålene som ligger til grunn for arbeidet er disse: Hva skal til for å binde Vestlandet sammen og ruste oss for omstilling? Hva om vi tenker om store veiprojekter sånn vi har tenkt om byvekstavtalene? Hva skal til for å bygge tillit til at én regions viktigste prosjekt vil bli bygget selv om en annens prosjekt blir prioritert? Hvordan kan vi få mest mulig vei for pengene?

Svaret er Vestlandspakkene. Et samlet blick på regionen, med et helhetlig blick på utvikling.

Vestlandspakkene kan blant annet oppnå disse resultatene:

- At staten forplikter seg til å ruste opp landsdelen sammen med oss.
- En overgang fra kortsiktig prosjekttankegang til en mer langsiktig utbyggingsstrategi.
- At det blir etablert en organisasjon som driver utbyggingen fremover og velger løsninger som gir mest mulig vei for pengene og tar hensyn til natur.

2 Om modellen

Vestlandspakkene er en ny måte å organisere utvikling og bygging av veiprosjekter. Fordi E39 binder sammen tre ulike fylker og går gjennom mange kommuner, trenger vi en modell for samarbeid. Vestlandspakkene innebærer å samle prosjektene i én prosjektorganisasjon med helhetlig finansiering og et langsiktig perspektiv.

Det vil dempe konfliktnivået lokalt, gi samlet utbygging og et felles krav til nasjonale politikere.

I vår modell har vi hentet inspirasjon både lokalt, nasjonalt og internasjonalt. Internasjonalt har vi sett på det statlige, danske veiselskapet Sund & Bælt, som har bygget noen enorme brokonstruksjoner uten statlig støtte. Nasjonalt har vi sett til Nye Veier AS, som gjennom porteføljestyring og tydelige prioriteringskriterier har kuttet kostnader og økt samfunnsnyten på prosjektene sine. Lokalt har latt oss inspirere av Bypakken i Bergen, Miljøloftet og Bybanen Utbygging.

Vestlandspakkenes organisering

Organisering

Det opprettes en egen prosjektorganisasjon som har som oppdrag å drive frem utbyggingen. Et av forbildene her er Bybanen Utbygging, som med stor tyngde har presset på for å sikre mest mulig fremdrift med de midlene de har tilgjengelig.

Forutsigbar finansiering

Lokale myndigheter går i dialog med statlige myndigheter for å sikre vestlandspakkene en forutsigbar finansiering. Den nye organisasjonen må på samme måte som Nye Veier vite hva den har å rutte med hvert år for å kunne sikre en forutsigbar planlegging og utbygging.

Porteføljestyring

Prosjektene som skal være med i pakken utgjør en samlet portefølje. Et nedsatt styringsråd avgjør hvilken utbyggingsrekkefølge disse skal ha.

Prioriteringskriterier:

Utbyggingsrekkefølge prioriteres etter noen fastsatte kriterier, eksempelvis samfunnsøkonomisk lønnsomhet, mest mulig vei for pengene, trafiksikkerhet, miljø og areal hensyn, modenhet i planene og geografisk spredning.

Finansielle muskler

Den nye organisasjonen utstyres med sterkere virkemidler enn det som finnes i dag. Nedbetalingstiden økes fra 15 til 40 år og det sikres gunstige lån gjennom statlige garantier. Det siste er en erstatning for dagens ordning med fylkeskommunal garanti.

Fleksibel bompengefinansiering

Ekstra bompengeinntekter man vet kommer som følge av høyere trafikkvekst og lavere rente enn forutsatt, brukes på å bygge mer vei så hele porteføljen blir gjennomført.

Helhetlig tenkning

Prosjektorganisasjonen skal konsekvent planlegge for strekning fremfor enkeltprosjekt.

Nøktern standard

Prosjektorganisasjonen skal alltid ha som mål å få mest mulig vei for pengene. Det kan for eksempel bety gjenbruk av eksisterende vei med punktutbedringer, lavere fartsgrense for å tilpasse seg terrenget bedre, to- og trefelts vei i stedet for firefelts vei og mest mulig vei i dagen fremfor kostbare tunnel og broløsninger. Pengene som man sparer på nøkterne valg må brukes til å realisere neste prosjekt fremfor å redusere den statlige andelen. Det gir både organisasjonen og kommunene incentiver til å tenke kostnadseffektivt i planleggings- og utbyggingsfasen.

Langsiktig tenkning

Man setter seg et mål om å realisere utbedringen av E39 på 25 år. De årlige kostnadene blir dermed mer realistiske og gjør det lettere å få realisert det samlede prosjektet. Samtidig skaper dette en større trygghet lokalt for at deres vei kommer.

Fergetilskuddet beholdes

Statlige subsidier til ferger inngår i pakken også etter ferdigstillelse av fjordkryssingsprosjekt for å sikre videre utbygging.

To pakker

Modellen for Vestlandspakkene kan gjennomføres på flere måter. Dette notatet foreslår å dele strekningen i to, Vestlandspakke sør og Vestlandspakke nord.

Vestlandspakke sør strekker seg fra Boknafjorden til Sognefjorden. Det er en strekning på 210 kilometer i luftlinje. Veien går gjennom ti kommuner og berører mer enn en halv million mennesker. Turen tar i dag rundt fire og en halv time med bil. Blir alle planene som er utarbeidet realisert, er det mulig å kutte reisetiden med nærmere to timer.

De viktigste planene:

- Boknafjorden-Bømlafjorden (67 km)
- Hordfast (55 km)
- Ringveg øst (30 km)
- Flatøy-Eikefettunnelen (25 km)
- Eikefet-Romarheim (8 km)

Vestlandspakke nord strekker seg fra Sognefjorden til Trøndelag. Det er en strekning på 250 kilometer i luftlinje. Den går gjennom tolv kommuner og berører mer enn 200.000 innbyggere.

I Statens vegvesen gjennomføringsplan fra 2020 er det oppført 27 parseller på dette strekket som må utbedres. Vi har foreslått at 16 av dem bør prioriteres. Dette notatet går ikke inn på hvilke prosjekter som skal bygges først. Slike valg må gjøres i en ny prosjektorganisasjon, på bakgrunn av tilgjengelige midler og fastsatte kriterier.

Ny prosess gir ny politisk giv

Vestlandspakkene skal gi en ny politisk giv regionalt og nasjonalt for et viktig samferdselsløft. Dette notatet viser hva som er mulig, men det er bare mulig dersom man jobber sammen. Lokalpolitikere langs hele kysten får en mulighet til å få realisert sine lokale behov, dersom de ser verdien i samarbeid.

Å realisere Vestlandspakkene forutsetter et godt samarbeid på hele Vestlandet. Det bør være mulig å få til. Landsdelen står overfor en stor omstilling, og vi kan kun lykkes i fellesskap.

Derfor er prosessen i seg selv viktig. Arbeidet med Vestlandspakkene må være et inkluderende prosjekt for politikere i fylkene og kommunene, sammen med innbyggere og næringsliv. I stedet for opprivende diskusjoner om enkeltprosjekter, kan man samles om en klar langsiktig retning.

Å samle prosjekter i én pakke innbyr til tilitt. Det er en gjensidig forpliktelse på tvers av kommunegrensene. Så lenge alle står samlet bak pakken, kan alle føle seg trygge på at deres viktigste prosjekt vil bli realisert.

Vestlandets politikere bør ikke lenger være fanget i alles kamp mot alle, men stå sammen om det som betyr noe for hele landsdelen.

2026

Lokale samtaler

2027

Felles krav til staten i NTP

2028

Behandling av NTP, Vestlandspakkene iverksettes

2029-

Bygg, baby bygg

3 Om behovet

Reisetiden langs E39 illustrerer tydelig dagens utfordringer i transportsystemet på Vestlandet. En bilreise mellom Egersund i sør og Kristiansund i nord tar i dag om lag 15 timer. På grunn av lav standard, fergeavhengighet og manglende sammenheng i veinettet anbefaler digitale ruteplanleggere omkjøring via Østlandet, til tross for at denne traseen er om lag 300 km lengre. Dette forteller om betydelige strukturelle svakheter i E39 som hovedferdselsåre.

Deler av forklaringen ligger i krevende topografi og geografi, men utviklingen må også sees i sammenheng med politiske prioriteringer over tid. Etter år 2000 har en betydelig andel av statlige samferdselsinvesteringer blitt prioritert til utbygging av motorveier og jernbane på Østlandet. Denne satsingen har bidratt til vesentlig forbedret fremkommelighet, redusert reisetid og styrket sammenkobling av bo- og arbeidsmarkeder i østlandsområdet.

Ser vi fremover viser Statistisk sentralbyrås befolkningsframskrivninger at kommunene med høyest forventet vekst frem mot 2050 i hovedsak ligger rundt Oslofjorden, mens mange kommuner på Vestlandet, sammen med Nord-Norge, vil oppleve fraflytting. Sentralitet og reisetid er sentrale drivere for denne utviklingen, ettersom kortere reiseavstander gir større og mer fleksible bo- og arbeidsmarkeder.

E39 har derfor en særlig viktig funksjon som bindeledd mellom bo- og arbeidsmarkeder på Vestlandet, og bidrar til økt mobilitet, bedre tilgang på kompetanse og høyere produktivitet. Langs korridoren ligger flere av Norges mest eksportrettede næringer, herunder sjømat, maritim industri, energi og reiseliv, som er avhengig av effektiv og forutsigbar transport. Norman-utvalget har pekt på Vestlandet som et av områdene med størst potensial for å utvikle nye og større bo- og arbeidsmarkedsregioner, forutsatt forbedret infrastruktur. Manglende fremdrift i E39-utbyggingen er dermed ikke bare et tap for regionen, men også en svekkelse av nasjonal verdiskaping og utviklingsmuligheter.

Kampen for fergefri E39

Ambisjonen om en sammenhengende, fergefri E39 langs Vestlandskysten har røtter flere tiår tilbake.

Bo- og arbeidsregion Bergen

Så langt kan du komme deg fra Fjøsanger på 45 minutter med bil i dag og i fremtiden.



I 1985 etablerte fylkeskommuner og vegmyndigheter fra Rogaland til Sunnhordland Kyststamvegutvalget for å utrede mulighetene for en slik hovedforbindelse.

Utredningene identifiserte særlig tre hovedutfordringer:

1. Vestlandets krevende topografi, med bratte fjell og dype fjorder, hemmer effektiv transport, spesielt i nord-sør-retningen.
2. Et stort antall fergesamband og veistrekninger med lav standard svekker regionens tilgjengelighet og konkurranseevne.
3. For å sikre videre vekst i eksportrettede næringer er det nødvendig med en betydelig styrking av transportinfrastrukturen.

Et tidlig gjennombrudd kom med Trekantsambandet, åpnet i 2000. Prosjektet erstattet ferjesambandet Valevåg-Skjersholmane og reduserte antall ferger mellom Bergen og Stavanger. Til tross for sterk motstand i planfasen, viste erfaringene at trafikken ble langt høyere enn forventet, og prosjektet ble nedbetalt tidligere enn planlagt.

Arbeidet med fergefri E39 skjøt fart utover 2000-tallet, og i 2013 vedtok et samlet storting å gjøre veien fergefri innen 20 år. Dette innebar kryssing av syv fjorder og omfattende veiforbedringer. En gjennomføringsplan fra Statens vegvesen i 2020 viste imidlertid at prosjektet ville kreve statlige bevilgninger på om lag ti milliarder

kroner årlig frem mot 2050 – et nivå som langt overstiger historisk bevilgningspraksis.

Slike summer har staten aldri vært i nærheten av å bevilge til prosjektet. Den årlige statlige bevilgningen har bare ett år vært over to milliarder kroner.

Og bare en liten brøkdel av dette igjen har gått til å erstatte ferger med et landsfast samband.

For Vestlandet representerer disse resultatene et alvorlig tilbakeslag. De politiske løftene fra 2013 om å knytte landsdelen tettere sammen fremstår i dag som utsett på ubestemt tid.

Satsingen på fergefri E39 har likevel hatt én tydelig konsekvens: Det er brukt betydelige ressurser på utredninger og prosjektering, herunder om lag fire milliarder kroner til planlegging av fjordkryssinger som per i dag ikke synes å ha politisk forankring for realisering.

I Rogaland og tidligere Hordaland fylke foreligger det eksempelvis sammenhengende planer for ny og utbedret vei fra Ålgård til Romarheim. Vestlandspakkene legger opp til å ta disse ut av skuffen.

Erfaringene fra det siste tiåret har vist at dagens modell for finansiering og gjennomføring av fergefri E39 ikke virker. Manglende samsvar mellom politiske ambisjoner og faktiske bevilgninger har ført til dårlig fremdrift.

Det er derfor behov for å utvikle et nytt system skal man klare å realisere dette prosjektet. Det finnes relevante erfaringer og modeller både nasjonalt og internasjonalt som kan gi oss verdifulle innspill. Disse vil bli nærmere omtalt i dette notatet.

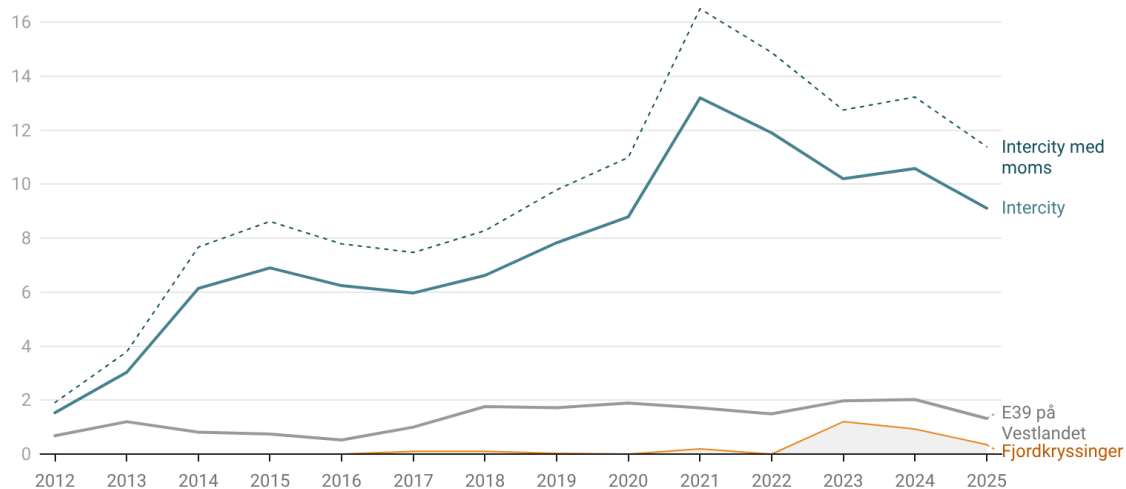
Prioriteringer de siste 25 årene

Samtidig som Stortinget vedtok fergefri E39, gikk det også inn for å bygge ut Intercity. Det vil si sammenhengende dobbeltsporet jernbane fra Oslo til Lillehammer, Halden og Skien. Her har viljen til å satse vært en helt annen enn på E39.

Totalt ble det brukt over 100 milliarder kroner på prosjektet i tidsrommet 2014 til 2025. Prosjektet har

Intercity og fergefri E39

Grafen viser pengebruk (i milliarder) i perioden 2012-2025. Bompenger er holdt utenfor.



Et grovt overslag viser at staten gjennom Nye Veier har brukt rundt 12 milliarder kroner på E39 mellom Kristiansand og Lyngdal. Det utgjør cirka 1,5 milliarder kroner i året i perioden 2018-2025. Bompenger er da holdt utenfor.

Created with Datawrapper

blitt vesentlig dyrere enn forespeilet, men regjeringen er klar på at den vil fullføre i alle fall den indre delen av Intercity til Hamar, Fredrikstad og Tønsberg.

Sommeren 2025 opplyste samferdselsminister Jon-Ivar Nygård at det gjenstår rundt 50 milliarder kroner på å fullføre prosjektet. I tillegg har han vært tydelig på at det skal bygges en ny jernbanetunnel under Oslo. Den er i en tidlig fase kostnadsberegnet til 60 milliarder kroner.

I tillegg til jernbane har det blitt gjennomført store veiinvesteringer på Østlandet. På slutten av 1990-tallet og første del av 2000-tallet skjedde det en storstilt motorveiutbygging i Østfold, Akershus og Vestfold. Denne fikk ytterligere kraft med opprettelsen av det statlige veiselskapet Nye Veier AS i 2015.

Vinnerne har så langt vært Vestfold, Telemark, Agder, Innlandet og Trøndelag.

Motorveibygging i Norge etter år 2000

— Ny firefelts vei — Firefeltsvei som Nye veier skal bygge



4 Organiseringen av samferdsel kan og bør utfordres

Det er mulig å gjennomføre store samferdselssatsinger i Norge. Et godt eksempel er utbyggingen av E6 fra Trøndelags grense i sør til Saltfjellet i Nordland i nord. I løpet av det siste tiåret er det her bygget 157 kilometer ny vei, i hovedsak tofelts vei med fartsgrense 90 km/t.

Erfaringene fra Nord-Norge viser viktigheten av forpliktende og langsiktige utbyggingsavtaler med staten. Gjennom Helgelandspakken ble det etablert et rammeverk som ga forutsigbar finansiering og framdrift. Det gjorde det mulig å planlegge og gjennomføre utbyggingen som en sammenhengende helhet.

Skal en sammenhengende og effektiv utbygging av E39 på Vestlandet realiseres, må vi ta lærdom av dette. En langsiktig avtale mellom staten og regionen vil gi økt forutsigbarhet og raskere framdrift. En slik modell vil samtidig forutsette store regionale bidrag i form av bompengefinansiering.

NTP: Lange prosesser

Utbyggingen av E39 på Vestlandet har i hovedsak vært basert på en prosjektvis tilnærming. I dagens organisering må hvert enkelt delprosjekt konkurrere om prioritering innenfor Nasjonal transportplan (NTP), som fastsetter statens samferdselssatsinger i tolvårsperioder. Prosjekter plasseres som regel først plassert i planens andre periode, med mulig byggestart seks til tolv år fram i tid. En overgang til første periode, der realisering er langt mer sannsynlig, er ikke alltid gitt.

Erfaringene fra Vestlandet viser at prosjekter kan bli liggende i denne mellomfasen i lang tid, eller falle helt ut ved senere rullinger.

- E39 Eikefet–Romarheim var inne i NTP 2014–2023, men ble tatt ut ved neste rulling.
- E39 Volda–Furene var fullfinansiert i NTP 2018–2020. To rullinger senere kom den inn i andre periode av NTP 2025–2035.
- E39 Nyborgtunnelen lå inne i NTP 2014–2023, men har nå tidligst forventet byggestart etter 2030.

Disse eksemplene illustrerer en prosess preget av lang tidshorisont og lav forutsigbarhet.

Likevel er det også eksempler fra E39 på at staten evner å sikre framdrift der det foreligger tydelige og forpliktende prioriteringer. I Møre og Romsdal kulminerte en langvarig sykehusstrid med vedtak om nytt sykehus på Hjelset. I denne sammenheng har staten prioritert å bedre veiforbindelsen i området. Tilsvarende ser staten ut til å følge opp Rogfast-satsingen med utbygging av ny firefelts vei videre inn mot Stavanger, gjennom strekningen Smiene–Harestad.

Når store og små prosjekter sees i sammenheng, er det lettere å realisere dem. Derfor er en helhetlig langsiktig plan for Vestlandet nøkkelen til å få til mer.

Bompenger og renter

En vesentlig forutsetning for oppgradering av E39 er bruk av bompengefinansiering. Erfaringene viser at inntekspotensialet i bompengeprojekter ofte undervurderes. Dette skjer blant annet gjennom forsiktige anslag for trafikkvekst og bruk av for høy låneteknisk rente. Det siste skyldes krav fra Finansdepartementet.

Konsekvensen av dette er at flere prosjekter ikke realiseres, fordi beregningene gir utilstrekkelig finansieringsgrunnlag.

Eikesundsambandet på Sunnmøre illustrerer dette. Prosjektet ble fullfinansiert gjennom bompenger og var nedbetalt etter seks år. Det er ni år tidligere enn forutsatt. Dette ga en direkte gevinst for trafikantene i form av bortfall av bompenger. Isolert sett er det bra, men hva om man heller hadde brukt disse pengene på neste prosjekt på listen, som for eksempel Volda–Furene? Da ville enda flere i regionen kunne nyte godt av de statlige midlene som ble brukt på Eikesundsambandet, jfr. prinsippet om mer vei for pengene.

Avviket mellom beregnet og faktisk utvikling kan i stor grad forklares med systematisk undervurdering av trafikkvekst i nye samferdselsprosjekter, kombinert med låneforutsetninger som historisk sett ikke har samsvart med realitetene.

Dagens regelverk legger til grunn at bompengeinnkreving normalt avsluttes etter 15 år, med mulighet for fem års forlengelse og inntil 20 prosent takstøkning dersom inntektene svikter. Potensialet er stort dersom man

utvider nedbetalingstiden.

Våre beregninger tilsier at med en nedbetalingstid på opptil 40 år kunne prosjekter som Hordfast og Møreaksen i stor grad vært finansiert uten ytterligere statlige bidrag enn fergeavløsningsmidler, det vil si midler som ellers ville blitt brukt til drift av fergetilbudet.

Inspirasjonskilder

Danmark

Nabolandet vårt har vist hvordan man med langsiktig planlegging og politisk nytenkning kan bygge landet. I 1998 ble Sjælland og Fyn bundet sammen gjennom Storebæltsforbindelsen – et prosjekt som tok ti år, kostet 21 milliarder 1988-kroner og reduserte reisetiden med over én time.

To år senere åpnet Øresundforbindelsen, som gjorde København og Malmö til én sammenhengende region.

Nå bygger danskene igjen, med Femern Bælt-tunnelen til Tyskland, et prosjekt som vil kutte reisetiden mellom Skandinavia og Europa med én time.

Alle disse store prosjektene har hatt enorme ringvirkninger: Øresundsregionen har for eksempel blitt Nordens sterkeste økonomiske region, med tett integrasjon av arbeidsmarked og næringsliv.

Bak suksessen står Sund & Bælt, et statlig selskap etablert i 1991 for å finansiere og bygge nasjonale forbindelser gjennom bompenger og statlige garantier. Deres mål var enkelt: å binde landet tettere sammen.

Nøkkelen til den danske suksessen er muligheten til å ta opp statlige lån med lavere rente og ikke minst en mye lengre nedbetalingstid (40 år). Resultatet er at flere store prosjekter er blitt realisert uten å belaste de offentlige budsjettene med en krone.

Der er de stolte over hva de har fått til:

“Danmark er broernes land. Som danskere er vi vel-signet med lange, smukke kyststrækninger og landsdele adskilt af vand. Det gør broerne til en uundværlig del af vores infrastruktur”, skriver det statlige, danske utbyggingsselskap Sund og Bælt AS på sin hjemmeside.

Byvekstavtalene

Byvekstavtaler er et samarbeid mellom kommuner, fylkeskommuner og staten. Avtalene bidrar til å samordne areal- og transportplanlegging for å innfri lokale og nasjonale mål. Målet er å stanse veksten i persontransport med bil i byene. Det innebærer porteføljestyling av

infrastrukturinvesteringer, lokale bompenger og statlige tilskudd.

I tillegg tenker man langsiktig. Den gjeldende bypakken i Bergen har en innkrevingsperiode på 20 år, fra 2018 til utgangen av 2037.

I dag er det syv byvekstavtaler i landet, samt to belønningsavtaler.

Avalene gir stort rom for lokale prioriteringer, og fleksibilitet i bruk av bompenger. Det gjør det mulig å tenke helhetlig rundt utvikling av byregionene, også utenfor selve bykommunene.

To av byvekstavtalene er på Vestlandet.

Nord-Jæren

Stavanger, Sandnes, Sola, Randaberg, Rogaland og staten

Avalen følges opp gjennom Bymiljøpakken. De viktigste prosjektene i pakken er sykkelstamveien, bussveien og flere veistrekninger, inkludert E39 Smiene-Harestad.

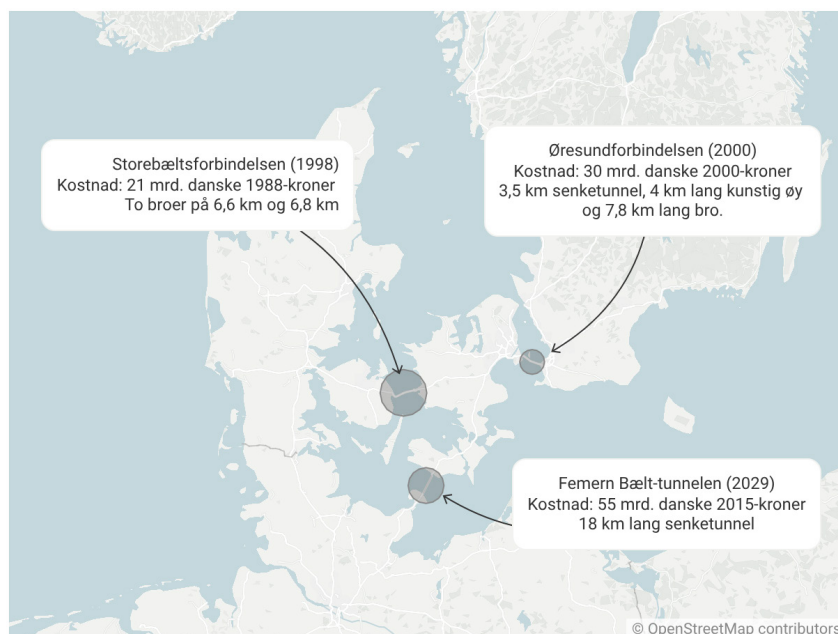
Det sistnevnte prosjektet illustrerer en av fordelene med pakkeløsningen. E39 Smiene-Harestad binder Stavanger sammen med Rogfast, som nå er under bygging. Smiene-Harestad ligger inne i innværende NTP, men med uklar oppstart. Det vil være en klar fordel om begge prosjektene blir ferdige samtidig. For å få til dette, har man lokalt gått inn for å bruke eksisterende bompenger for å sikre tidlig oppstart av Smiene-Harestad. Denne fleksibiliteten gir lokale myndigheter mulighet til å tenke helhetlig når staten ikke gjør det.

Bergens-området

Bergen, Alver, Askøy, Bjørnafjorden, Øygarden, Vestland og staten

Avalen følges opp gjennom Miljøløftet, som har et handlingsprogram som kommunene har sluttet seg til. De viktigste prosjektene er Bybanen, sykkeltiltak, en del vei- og kollektivutbedringer.

Første etappe av Ringvei Øst (E39 Vågsbotn-Klau-



vaneset) har også finansiering herfra.

Miljøløftet opererer med porteføljestyling og har ned-satt et råd som prioriterer mellom prosjektene. Dette er en modell man kan bygge videre på i arbeidet med for E39.

Nye Veier

Nye Veier AS er et statlig selskap som ble etablert i 2015. Det overtok ansvaret for enkelte motorveier og utbyggingsprosjekter fra Statens vegvesen. Nye Veier har skapt en ny måte å tenke på utbygging av vei på.

Det er fremdeles Stortinget som vedtar hvilke veier som skal bygges og hvor stor bompengandelen skal være, men innenfor disse porteføljene skal Nye Veier gjøre prioriteringer. De skal prioritere veier med høy samfunnsøkonomisk lønnsomhet, og har med det et eget insentiv til å holde kostnadene nede og tenke helhetlig rundt utbyggingen.

I et slikt system vil kommuner vegre seg for å velge fordyrende løsninger, da de vet at dette fører til dårligere samfunnsøkonomisk lønnsomhet, som igjen betyr at prosjektet rykker nedover på utbyggingskøen.

Nye Veier har også forutsigbar finansiering over statsbudsjettet, noe som gjør det lettere for dem å planlegge.

Østfoldpakken

Bakteppet for den 20 år gamle Østfoldpakken var alvorlig. Ifølge NRK mistet 99 personer livet på motorveien mellom Oslo og Göteborg i perioden 1988–2008. Store deler av den daværende E6 hadde kun ett felt i hver retning, uten midtdeler.

“Stort sett hver måned var det i gjennomsnitt én drept og ti hardt skadde. Det var en brutal tid før vi begynte å bygge ny vei,” fortalte Erik Gressløs i Statens vegvesen til NRK i 2018.

Med Østfoldpakken ble situasjonen snudd. Mellom 2001 og 2009 ble det bygget sammenhengende firefelts motorvei fra Svinesund til Akershus grense. Lignende regionale pakker ble senere også etablert i Vestfold og langs E6 nordover fra Gardermoen til Mjøsbysene.

Et tilsvarende arbeid er vist til tidligere, nemlig Helgelandspakken.

Intercity

På Østlandet har alle fylkeskommunene gjennom Østlandssamarbeidet stått sammen om byggingen av Intercity, det vil si sammenhengende dobbeltspor fra Oslo til Lillehammer, Halden og Skien. Det ga full uttelling i 2013, da et samlet storting gikk inn for å realisere prosjektet innen 2030.

Store kostnadsoverskridelser har imidlertid satt kjepper i hjulene for prosjektet og tretten år senere strever myndighetene fortsatt med å bli ferdig med Indre Intercity til Hamar, Tønsberg og Fredrikstad.

Indre Intercity var opprinnelig kostnadsberegnet til vel 60 milliarder. Nå ser det ut til at bare det å komme seg til Fredrikstad vil koste nærmere 100 milliarder kroner.

Det er likevel verdt å ta lærdom av det østlandspolitikkerne har fått til. De har stått sammen og pekt på Intercity som deres aller viktigste prosjekt. I den gjeldende NTPen slås det fast at Indre Intercity til Fredrikstad skal fullføres.

5 Vestlandspakkene

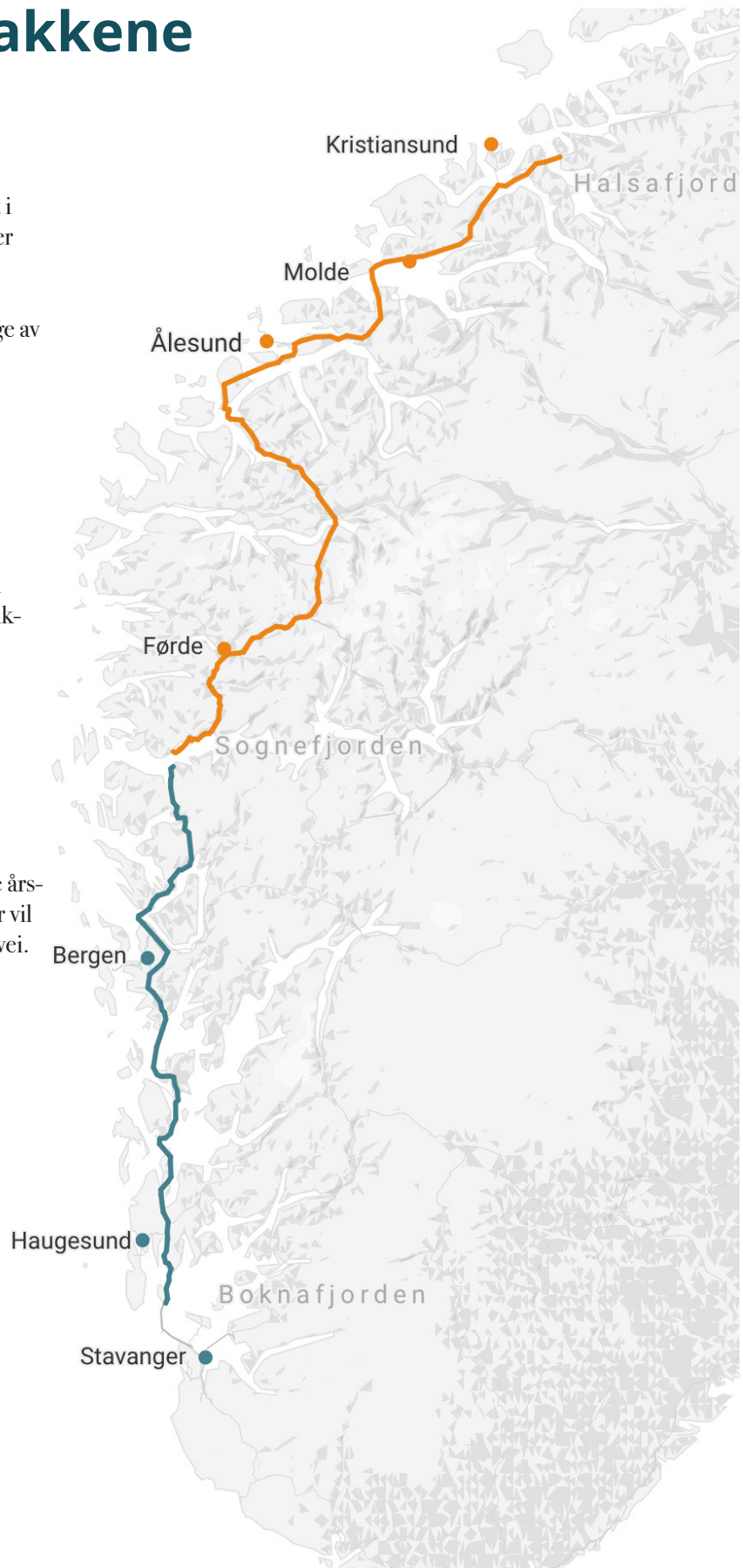
Vi har valgt å dele opp dette prosjektet i to deler. Vi tror det vil gi prosjektet mer geografisk nærhet, og dermed større legitimitet og politisk oppslutning. I tillegg er de to strekningene forskjellige av karakter.

Vestlandspakke nord

Sognefjorden-Halsafjorden har lavere ÅDT. Her ser vi for oss at en større del av strekningen blir tofeltsvei med forbikjøringsfelt og 90 km/t.

Vestlandspakke sør

Bømlafjorden-Sognefjorden går i mer urbane strøk og vil ha betydelig høyere årsdøgntrafikk (ÅDT) enn den andre. Her vil det være behov for mye firefelts motorvei.



Vestlandspakke sør: Boknafjorden-Sognefjorden

Vestlandspakke sør vil, i tillegg til å gi betydelige reisetidsinnsparinger, løse mange av trafikktutfordringene i Bergensregionen.

Bergen og Stavanger bindes sammen gjennom Hordfast og videre ny vei fra Bømlafjorden til Bokn. Dette er også et prosjekt med høy samfunnsnytte.

Videre får Bergen ledet trafikken utenom sentrum gjennom at det bygges en ny ringvei (Ringvei øst). Her er Arnatunnelen spesielt viktig. Dette prosjektet vil også gjøre det langt lettere å bo på plasser som Fotlandsvåg, Øystese, Norheimsund og Voss og jobbe i Bergen.

Videre er E39 Vågsbotn-Klauvaneset, også omtalt som Nordhordlandstunnelen, et viktig prosjekt med stor lokal tilslutning. I en helhetlig planlegging av Vestlandspakke sør er det viktig at Nordhordlandstunnelen står først ferdig.

Et annet utbyggingsprosjekt som befolkningen i Nordhordland vil nyte godt av er Flatøy-Romarheim. Her finnes det store planer, men ingen realistisk tidshorisont for bygging. Det vil endre seg med Vestlandspakke sør.

Smiene-Harestad og Osli-Figgjo i Stavanger-regionen er ikke inkludert i pakken. Det skyldes vi at vi legger til grunn at de vil bli påbegynt før neste rullering av NTP. Dersom det ikke skjer, vil de være en naturlig del av Vestlandspakke sør.

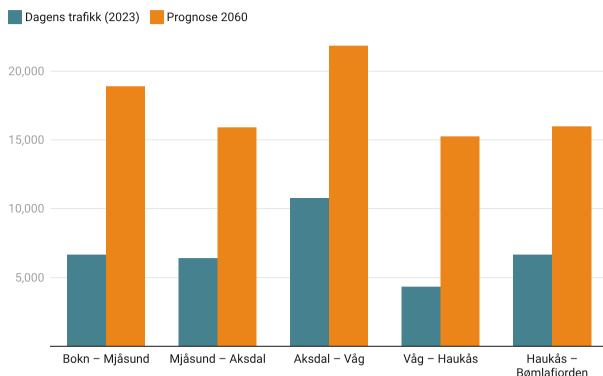


Bokn-Bømlafjorden

- Distanse: 67 km
- Kostnad: 21,4 milliarder kroner
- Netto nytte per budsjettkrone: +0,18

Dette er en av landets mest ulykkesbelastede strekninger. Det er 50 prosent flere drepte og hardt skadde her enn landsgjennomsnittet for riksveier, ifølge prosjektleder Henry Damman. Hovedårsaken er en smal og svingete vei med mer enn 250 avkjørsler og kryss.

Forventet trafikkvekst på E39



Tallene forutsetter at både Rogfast og Hordfast er på plass.
Chart: Kjetil Gillesvik • Source: Statens vegvesen • Created with Datawrapper

Statens vegvesen er i slutfasen med en kommunedelplan for strekningen. Dersom planen realiseres, vil kjøretiden mellom Bokn og Bjørnafjorden reduseres med om lag 30 minutter. Statens vegvesen skriver at dette vil gi innbyggere langt større valgmuligheter for bosted og arbeidsplass, og at en reisetid på to timer mellom Stavanger og Bergen vil endre regionens konkurransekraft dramatisk.

Forslag til kommunedelplan med konsekvensutredning legges fram i februar 2026. Etter det gjenstår arbeidet med reguleringsplan, men prosjektet vil være i posisjon til prioritering i Nasjonal transportplan (NTP) i 2027.

Statens vegvesen forventer betydelig trafikkvekst når Rogfast og Hordfast er på plass. De understreker at beregningene er usikre, men at det trolig er større sannsynlighet for at trafikken blir høyere enn lavere.

Begrunnelsen er at:

- Transportmodellene har begrenset erfaring med så store strukturelle endringer.
- Kraftig regionforstørring vil trolig påvirke bosetningsmønster, næringsliv og service mer enn modellene fanger opp.
- Flytrafikken mellom Stavanger og Bergen vil bortfalle.

Heiane-Ådland

- Distanse: cirka 7 km
- Kostnad: 2,5 mrd. 2015-kroner.

Statens vegvesen har utarbeidet kommunedelplan for strekningen fra Stordabrua i sør til Leirvik i nord. Traseen skal gå på nordsiden av nærings- og industriområdet på Heiane, og det legges opp til firefeltsvei og 110 km/t.

På grunn av manglende omtale i tidligere NTP-er er arbeidet med reguleringsplan ikke startet. Kostnadsanslaget på 2,5 mrd. stammer fra 2016 og må justeres før videre arbeid kan starte.

Indeksjustert blir kostnaden cirka 3,7 mrd. 2025-kroner.

Hordfast (Ådland-Svegatjørn)

- Distanse: 55 km
- Kostnad: 53,7 mrd. 2023-kroner

Hordfast er den planlagte ferjefrie forbindelsen mellom Stord og Os. Prosjektet består av to store fjordkryssinger, henholdsvis over Bjørnafjorden og Langenuen.

Prosjektet har sterk faglig støtte i Statens vegvesen. Utbyggingsdirektør Kjell Inge Davik har blant annet omtalt det som “vår tids Bergensbane” og en “gamechanger for Vestlandet”.

Hordfast er svært kostbart å bygge ut, men det er viktig å ikke se seg blind på prislappen.

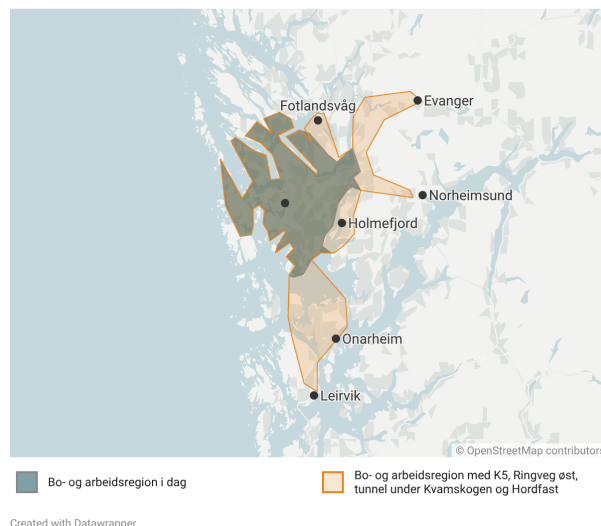
- En utredning fra Statens vegvesen i 2015 viser at det er mulig å finansiere rundt 14,5 mrd 2015-kroner med bompenger.

- Staten tjener cirka 11 milliarder kroner i moms på utbyggingen.
- Ved ferdigstillelse kan man fjerne fire ferger. Det utgjør en utgift for det offentlige på rundt 900 millioner kroner i året. Neddiskontert med en varighet på 75 år og realrente på tre prosent utgjør dette en verdi på 27 milliarder kroner.

Summerer man disse beløpene lander man på rundt 52 milliarder kroner. Tar man i tillegg med at trafikkveksten som regel blir høyere og renten lavere enn forespeilet, så er dette et prosjekt som samfunnet bør se seg tjent med å finansiere.

Bo- og arbeidsregion Bergen

Så langt kan du komme deg fra Fjøsanger på 45 minutter med bil i dag og i fremtiden.



Sparte fergesubsidier

Alle kostnadene er i millioner kroner

Strekning	Kostnader	Billettinntekter	Netto kostnad
Halhjem–Sandvikvåg	819	170	649
Halhjem–Våge	98	16	82
Jektevik–Hodnanes	60	8	52
Krokeide–Hufthammar	158	25	133
Sandvikvåg–Husavik	53	0	53
Estimert kostnad for nytt samband fra Austevoll til Gjødvåg på Reksteren	-70	0	-70
Totalt alle samband	1,118	219	899

Source: Samferdselsdepartementet og Skyss • Created with Datawrapper

Ringvei øst 1: Fjøsanger-Arna

- Distanse: cirka 10 km
- Kostnad: 14 mrd. 2025-kroner (10,49 mrd. 2019 kroner)

En fergefri forbindelse mellom Stord og Os vil øke trafikken inn mot Bergen sentrum. For å løse problemet må trafikken ledes vekk fra Danmarks plass.

Løsningen heter Ringvei øst, og er planlagt utbygget i tre etapper.

I sør planlegges det en tunnel fra Fjøsanger til Indre Arna. Her deler veien seg i to: østover mot Trengereid og Stanghelle (K5) og nordover mot Åsane og Nordhordland.

Prosjektet vil ikke bare avlaste bysentrum. Det vil også øke nytten av den store investeringen mellom Arna og Stanghelle. I dag tar det 38 minutter fra Trengereid til Fjøsanger. Med Ringvei øst kuttes reisetiden til rundt 15 minutter.

Dette vil i praksis innlemme store deler av Osterøy, Vaksdal, Voss, Samnanger og Kvam i samme bo- og arbeidsregion som Bergen. Det vil ikke bare gi befolkningsvekst til disse kommunene, men også sårt tiltrengte boligtomter til hele arbeidsmarksregionen.

Statens vegvesen har varslet snarlig oppstart av kommunedelplanen for tunnelen mellom Arna og Fjøsanger. Bompengepotensialet er betydelig: ÅDT er beregnet til cirka 20 000 ved åpning.

Ringvei øst 2: Arna-Vågsbotn

- Distanse: cirka 11 km
- Kostnad: 10 mrd. 2025-kroner (7,5 mrd. 2019-kroner)

Prosjektet innebærer en ny firefelts motorvei fra Arna til Vågsbotn. Formålet er å avlaste Bergen sentrum med en vei med god kapasitet, slik at det blir mulig å gjennomføre restriksjoner i sentrum for å oppnå nullvekst i personbiltrafikken totalt sett. Prosjektet vil også være en omkjøringsvei for fjerntrafikken på E39.

Ringvei øst 3: Vågsbotn-Klauvaneset

- Distanse: cirka 7 km
- Kostnad: 9,2 mrd. 2026-kroner

Kapasiteten på dagens vei er for langt sprengt og innbyggerne i Nordhordland og Åsane nord må daglig stå i lange køer for å komme seg gjennom Eikås-området. Ventetiden har også vært urimelig lang. Allerede i 1995 meldte Bergens Tidende at det gikk mot enighet om Åsane-tunnel og at den kunne være kjøreklar ti år senere. Nå har det gått 30 år uten at spaden er satt i jorden.

Av både politiske og trafikale årsaker bør Nordhordlandstunnelen være det første prosjektet i Vestlandspakken som står ferdig.

Å begynne med Nordhordlandstunnelen vil dempe konfliktnivået internt i fylket og sann sett tjene hele regionen. Siden prosjektet inngår i det lokale Miljøløftet, krever dette et eget samarbeid med Bergen kommune.

Flatøy-Eikefettunnelen

- Distanse: cirka 20 km
- Kostnad: 18,8 milliarder 2025-kroner (14,1 mrd. 2019-kroner)

Prosjektet er en 20 km lang strekning med varierende standard og trafikk, der hovedformålet er å føre E39 utenom Knarvik sentrum for å bedre framkommelighet og trafikksikkerhet. Prosjektet omfatter også ny trasé via Hjelmås og Eikangervåg, med kombinasjon av tunneler og vei i dagen. Trafikken er høyest nær Knarvik og avtar nordover.

Første byggetrinn er særlig rettet mot å avlaste Knarvik sentrum. Det er planlagt med fire felts standard. Dette er et eksempel på en strekning der det kan være mulig å redusere kostnadene ved å gjennomgå planene på nytt.

Eikefet-Romarheim

- Distanse: cirka 9 km.
- Kostnad: 2,3 mrd. 2025-kroner (1,75 mrd. 2019 kroner).

Dette er en svært dårlig strekning uten gul midtstripe. Prosjektet omfatter blant annet tunnel, ny vei i dagen, tilknytningsvei, to bruer og fullkanaliserte kryss.

Reguleringsplanen for strekningen ble vedtatt i 2013 og prosjektet var inne i NTP 2014-2025, men falt ut ved neste rullering.

Oppsummering

Totalt har Vestlandspakke sør en total kostnad på 133 milliarder kroner. Med en utbyggingshorisont på 25 år gir det en årlig kostnad på 5,32 milliarder kroner. Å finansiere dette må bli et spleiselag mellom stat, fylke og kommune, der de lokale myndighetene skaffer sine midler gjennom bompenger.

Med en 50/50-fordeling mellom stat og egenfinansiering, tilsier det et statlig bidrag i snitt på rundt 2,7 milliarder kroner i året. Dette utgjør til sammenligning 63 prosent av summen som staten brukte på utbygging av dobbeltspor på Dovrebanen i 2024.

Det resterende bidraget vil være en kombinasjon av kostnadsreduksjoner, bompenger og at man får beholde fergetilskuddet i utbyggingsperioden. Vi vil komme tilbake til dette mer i detalj under kapittelet finansieringsmodeller.

Mulige prosjekter i Vestlandspakke sør

Prosjekt	Estimert kostnad
Bokn–Bømlafjorden	21,4 mrd. kr.
Heiane–Ådland	3,7 mrd. kr.
Hordfast (Ådland–Svegatjørn)	53,7 mrd. kr.
Ringvei øst 1: Fjøsanger–Arna	14,0 mrd. kr.
Ringvei øst 2: Arna–Vågsbotn	10,0 mrd. kr.
Ringvei øst 3: Vågsbotn–Klauvaneset	9,2 mrd. kr.
Flatøy–Eikefettunnelen	18,8 mrd. kr.
Eikefet–Romarheim	2,3 mrd. kr.
Sum	133,1 mrd. kr.

Gamle kostnader er indeksjustert til 2025-kroner. Hordfast er i 2024-kroner.

Created with Datawrapper

Vestlandspakke nord: Sognefjorden-Halsafjorden

Vestlandspakke nord skaper nye bo- og arbeidsmarkeds-regioner på Nordvestlandet og løser den fastlåste konflikten om utbyggingsrekkefølge i Møre og Romsdal.

En gjennomgang Initiativ Vest har gjort av fergefri E39-satsingen etter 2013, viser at Møre og Romsdal er det fylket på Vestlandet som kommer klart dårligst ut.

Totalt er det brukt under én milliard statlige kroner på prosjektet fergefri E39 i Møre og Romsdal siden 2013 mot 12 milliarder i Agder. Med tanke på at det i Agder ikke finnes ett eneste fjordkryssingsprosjekt mot hele tre i Møre og Romsdal, må tallene sies å være uventede.

Bryter man ned tallene ytterligere, vil man også finne at det ikke er brukt store summer i den nordre delen av Vestland heller, altså gamle Sogn og Fjordane.

Det ser heller ikke ut til å bli noe bedring fremover. Kun ett stort veiprojekt på E39 er inne med oppstart i neste seksårsperiode av NTP, nemlig Bjerkeset-As-tad. Dette prosjektet er sentralt i arbeidet med å kutte reisetiden mellom Kristiansund og det nye sykehuset på Hjelset.

Tar man for seg hele tolvårsplanen (NTP 2025-2036) er Volda-Furene inne med byggestart en gang etter 2030, mens de tre fjordkryssingsprosjektene i fylket er utsatt på ubestemt tid.

Det haster med å komme opp med en strategi som kan gi fart på veibyggingen på Nordvestlandet. Vestlandspakke nord ser på E39 fra Sognefjorden til Trøndelag grense som en samlet strekning, og ikke enkeltprosjekter som skal realiseres hver for seg.

Dette er prosjektene vi mener bør realiseres frem mot 2050. Vi tar riktignok et forbehold på noen av fjordkryssingene.



Bogstunnelen–Gaular grense

- Distanse: 5,7 km
- Kostnad: 1,57 mrd. 2025-kroner (1,18 mrd. 2019-kroner)

Prosjektet har som formål å styrke E39 som nord–sør-forbindelse på Vestlandet gjennom redusert reisetid, lavere transportkostnader og bedre trafiksikkerhet. Prosjektet omfatter blant annet ny tunnel mellom Vadheim og Bogen i Ytredalen, kryss i tunnel ved Bogen og ny vei i dagen. Eksisterende strekning har i dag begrenset standard og utfordringer knyttet til skredfare.

Kommunedelplanen for strekningen ble vedtatt i 2015.

Storehaugen–Moskog

Også kjent som Hafstadfjelltunnelen. Dette prosjektet forventes å få byggestart rundt 2028, samme år som neste rullering av Nasjonal transportplan. Vi har derfor valgt å holde det utenfor Vestlandspakken.

Moskog–Vassenden

- Distanse: Cirka 9 km
- Kostnad: 2,1 mrd. 2025-kroner (1,59 mrd. 2019-kroner)

Dagens veg er smal, svingete og har mangelfull standard, noe som gir dårlig framkommelighet og har ført til mange ulykker. Veien går rett gjennom Vassenden sentrum. Tiltak er derfor nødvendig for å øke sikkerhet, kapasitet og legge til rette for framtidig utvikling.

Skjersura

- Distanse: Cirka 3 km
- Kostnad: 1,04 mrd. 2025-kroner (0,78 mrd. 2019-kroner)

Statens vegvesen beskriver E39 Skjersura langs Jølstavatnet som et særlig skredutsatt punkt på E39, der dagens vei passerer et rasfarlig parti med betydelig trafikk.

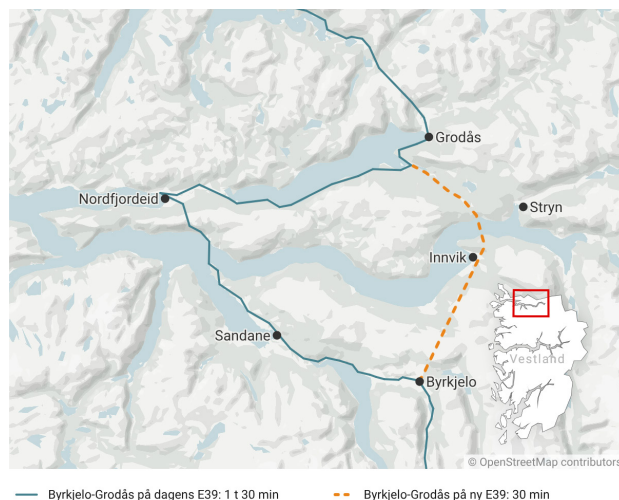
Strekningen vurderes som den mest skredutsatte på E39, og sikring anses som et prioritert tiltak for å bedre trafiksikkerheten.

Det foreligger ikke formell plan for tiltaket. Statens vegvesen understreker at endelig løsning ikke er avklart, og at videre planarbeid vil vurdere ulike sikringstiltak for å redusere risiko og sikre en tryggere ferdsel på strekningen.

Våtedalen

- Distanse: ca. 15 km
- Kostnad: 2,0 mrd. 2024-kroner

Statens vegvesen beskriver E39 Klakegg–Byrkjelo som en strekning med betydelig skredfare, der dagens vei går gjennom Våtedalen med flere registrerte skredpunkter og høy skredfaktor. Skredrisikoen vurderes som et vesentlig trafiksikkerhetsproblem.



Byrkjelo–Grodås

- Distanse: ca. 30 km
- Kostnad: 16,1 mrd. 2025-kroner (12,2 mrd. 2020-kroner)

Ny E39 mellom Byrkjelo og Hornindal med fjordkryssing

ved Svarstad vil kutte dagens reisetid med cirka en time, ned til cirka 25 minutter. Ny vei er planlagt med tunnel under Utvikfjellet, bro over Nordfjorden i Stryn kommune, samt vei og tunnel til Grodås. Der kobler ny E39 seg til Kvivsvegen mot Sunnmøre.

Volda-Furene

- Distanse: ca. 4 km
- Kostnad: 2,2 mrd. 2024-kroner

Statens vegvesen beskriver E39 Volda–Furene som et prosjekt med formål å redusere reisetid og bedre framkommelighet og boforhold på strekningen. Dagens E39 går gjennom Volda sentrum med dårlig standard og betydelig tungtrafikk, noe som gir utfordringer knyttet til trafiksikkerhet og bymiljø. Prosjektet omfatter ny trasé utenom sentrum, med etappevis utbygging og planlagt tunnel, og gir både kortere reiseavstand og redusert reisetid. Prosjektet er prioritert på 22. plass av totalt 29 prosjekter i gjeldende NTP. Det er fattet prinsippvedtak om delvis bompengefinansiering.

Hafast/Ørsta fjordkryssingen

- Distanse: ca. 25 km
- Kostnad: 76,3 mrd. 2025-kroner (57,9 mrd. 2020-kroner)

Hafast skal gi fergefri forbindelse mellom Hareidlandet og Ålesund. Prosjektet var opprinnelig tenkt som en undersjøisk tunnel under Sulafjorden, men på grunn av store dybder (450 meter) har man gått vekk fra denne tanken. Bro er heller ikke uproblematisk. For det første blir den svært lang, mellom 3300 meter og 5300 meter. I tillegg er værforholdene i Sulafjorden svært krevende.

Det stiller enorme krav til den brokonstruksjonen som skal bygges.

I tillegg er den undersjøiske tunnelen som går mellom Hareidlandet og Volda/Ørsta svært bratt. Mye tyder derfor på at den ikke kan gjenbrukes i dette prosjektet. Med den prisen som foreligger i dag, så er ikke prosjektet

realistisk å gjennomføre. Det bør jobbes videre med å få kuttet kostnadene. I tillegg må man finne en løsning på hvordan trafikken skal passere Ørsta. I dag går E39 rett gjennom sentrum.

Vegsund-Breivika

- Distanse: 4,5 km
- Kostnad: 4,0 mrd. 2025-kroner (3,0 2019-kroner)

Statens vegvesen beskriver E39 Vegsund–Breivika som et tiltak for å bedre trafiksikkerhet og framkommelighet på en sentral innfartsstrekning til Ålesund. Strekningen har høy trafikkbelastning og betydelige sikkerhetsutfordringer, særlig i Blindheimstunnelen, som er et flaskehalsområde med både kapasitets- og kryssingsproblemer.

Ålesund-Molde

- Distanse: 75 km
- Kostnad: 30,8 mrd. 2025-kroner

Ifølge Statens vegvesen er E39 Ålesund–Molde (Romsdalsfjorden) et sentralt samferdselsprosjekt med mål om å knytte sammen bo- og arbeidsmarkedene mellom Ålesund og Molde og bedre framkommeligheten for langtransport. Prosjektet skal erstatte dagens ferjesamband med fast forbindelse over Romsdalsfjorden, kombinert med utbedring av vegstrekninger på begge sider av fjorden. Reisetiden mellom byene skal reduseres betydelig, og utbyggingen er planlagt gjennomført etappevis med delvis bompengefinansiering.

Statens vegvesen har lagt til grunn en oppdeling av prosjektet i fem planparseller for å sikre trinnvis planlegging og gjennomføring:

1. Breivika/Ålesund – Digernes
2. Digernes – Ørskogfjellet
3. Ørskogfjellet – Vik
4. Vik – Julbøen
5. Julbøen – Bolsønes/Molde

Bjerkeset-Astad

- Distanse: **5,6 km**
- Kostnad: 1,99 mrd. 2026-kroner

E39 i Gjemnes kommune går i dag gjennom Batnfjordsøra sentrum. Veien er hovedvei for innbyggerne på Nordmøre mot nytt felles sykehus for Nordmøre og Romsdal i Molde kommune. Hensikten med prosjektet er å legge ny E39 utenom Batnfjordsøra sentrum, og sikre at strekningen får jevn standard og gjennomgående fartsgrense.

Halsafjordsambandet

- Distanse: 14 km
- Kostnad: 17,2 mrd. 2025-kroner (12,9 mrd. 2019-kroner)

Sambandet krysser fylkesgrensen mellom Trøndelag og Møre og Romsdal. Det foreligger godkjente kommunedelplaner for både kryssing og vegtilknytninger.

Prosjektet er imidlertid ikke omtalt i den siste NTP-en, og det virker ikke til å være noen politisk vilje til å prioritere dette prosjektet.

Oppsummering

Inkluderer man tre fjordkryssinger i porteføljen lander man på 79 milliarder kroner. Det gir en årlig gjennomsnittsutgift på 3,2 milliarder kroner. Bruker man samme modell som på Vestlandspakke sør der staten dekker halvparten betyr det 1,6 milliarder kroner. Det utgjør rundt 35 prosent av den summen som staten brukte på å bygge dobbeltspor på Dovrebanen i 2025.

Hafast har på grunn av sin høye kostnad blitt utelatt fra porteføljen. Her blir jobb nummer én å få prisen ned.

Mulige prosjekter i Vestlandspakke nord

Prosjekt	Kostnad
Bogstunnelen – Gaular grense	1,6 mrd. kr
Moskog – Vassenden	2,1 mrd. kr
Skjersura	1,0 mrd. kr
Våtedalen (Klakegg–Byrkjelo)	2,0 mrd. kr
Byrkjelo – Grodås	16,1 mrd. kr
Volda – Furene	2,2 mrd. kr
Vegsund – Breivika	4,0 mrd. kr
Ålesund – Molde (Romsdalsfjorden)	30,8 mrd. kr
Bjerkeset – Astad	2,0 mrd. kr
Halsafjordsambandet (Øygarden–Betna)	17,2 mrd. kr
Sum	79,0 mrd. kr

6 Finansieringsmodeller

Vi har nå gjort rede for to store bompengepakker:

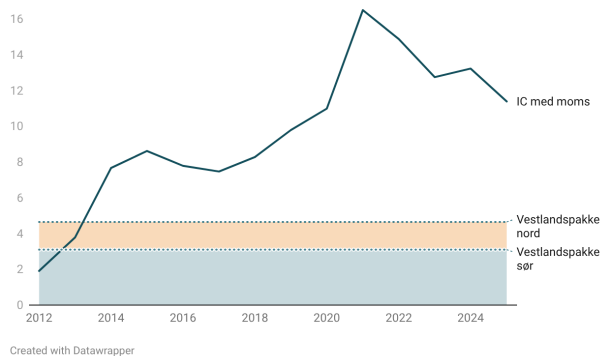
- **Vestlandspakke sør** har etter våre beregninger en totalkostnad på 133 milliarder kroner. Med vår foreslåtte utbyggingshorisont på 25 år gir det en årlig kostnad på 5,32 milliarder kroner.
- **Vestlandspakke nord** har vi beregnet til 77,5 milliarder kroner. Det gir en årlig kostnad på 1,55 milliarder kroner fordelt over 25 år.

Å gjennomføre dette krever et spleiselag. I grafen under viser vi hvor mye prosjektet vil koste staten om de dekker halvparten av summen. Det vil si 2,66 milliarder i året til Vestlandspakke nord og 1,55 milliarder til Vestlandspakke sør.

Det resterende bidraget bør skje gjennom en kombinasjon av kostnadskutt/økt samfunnsnytte, bompenger og at man får beholde fergetilskuddet i utbyggingsperioden. Dette innebærer å tenke nytt om finansieringssystemet.

Vestlandspakken vs. Intercity

Så mye koster Vestlandspakken sammenliknet med Intercity. Vi har her lagt moms på Intercity, mens vi operer med løpende kroner i årene 2012-2024. Tallene for Vestlandspakken er basert på våre anslag og er dermed usikre.



Kostnadskutt

Nye Veiers suksessoppskrift har vært å identifisere kostnadseffektive løsninger og med det øke samfunnsnyten på prosjektet. Det bør stå sentralt for organisasjonen som får i oppgave å realisere Vestlandspakkene.

Kostnader kan kuttes ved å redusere standarden. Vi ser for oss at det i en del tilfeller vil være tilstrekkelig med tofelts vei og fartsgrense på 90 km/t fremfor firefelts motorvei og 110 km/t. Andre ganger kan det være penger å spare på punktutbedringer og gjenbruk av eksisterende vei.

Modellen vi foreslår gir nye og sterke incentiver til å redusere kostnadene, fordi prosjektorganisasjonen måles på om den innenfor rammene klarer å realisere den samlede pakken, ikke bare det enkelte prosjektet.

Kostnadskutt blir derfor avgjørende for at man skal klare å få på plass en ny E39 fra sør til nord på Vestlandet.

Større bompengeinntekter

Historien har vist oss at bompengepotensialet ofte blir kraftig undervurdert i Finansdepartementets regnestykker.

Den nye veien mellom Bergen og Os (E39 Rådal-Svegatjørn) illustrerer dette. Da den ble vedtatt i 2014, ble det lagt til grunn en trafikkvekst frem mot 2030 på 1,3 prosent i året. Fasiten viser at veksten fra oktober 2024 til oktober 2025 var på 4,4 prosent.

Resultatet er at prosjektet blir nedbetalt fem år før tiden. Det er isolert sett bra for bilistene, men det viser også at bompengepotensialet ikke blir tatt ut. Dersom man hadde holdt på takstene i like mange år som planlagt, ville det betydd 1,5 milliarder kroner. I Vestlandspakkene foreslår vi at disse pengene blir brukt til å realisere neste prosjekt i porteføljen.

Dagens praksis fører altfor ofte til at man ikke klarer å regne hjem viktige samferdselsprosjekt. Det kan illustreres med den planlagte tunnelen mellom Fjøsanger og Arna (Ringvei øst). Tallene under er beregnet med Bomkalk, statens regneprogram for bompenger.

Hvis man tar utgangspunkt i Finansdepartementets premisser med 5,5 prosent låneteknisk rente og en årlig trafikkvekst på 0,4 prosent, så vil dette kreve at staten dekker 68 prosent av totalkostnaden på 14 milliarder kroner. Til grunn for dette ligger en takst på 75 kroner for bensinbil før rabatt og en årsdøgntrafikk på 17.800 kjøretøy.

Problemet med regnestykket er at det mest sannsynlig er feil. Renten er som regel mye lavere, mens trafik-

kveksten er atskillig høyere enn det som legges inn i Excel-arket.

Lager vi et helt nytt regnestykke med fire prosent rente og 2,5 prosent årlig trafikkvekst, blir tallene snudd på hodet. Da kan man klare seg med en statlig andel på 45 prosent. Det sier seg selv at det er lettere for staten å finne penger til dette fremfor et prosjekt med statlig andel på 68 prosent.

Historiske data tyder også på at det siste regnestykket er mye mer realistisk enn det første. Tallene som er brukt her er nøkterne målt opp mot den historiske virkeligheten.

Lengre nedbetalingstid

Nedbetalingstiden på prosjektene, altså antall år med bompenger, bør forlenges.

En av årsakene til at man i Danmark har realisert store broprosjekter er et mer fleksibelt nedbetalingssystem. På Storebæltforbindelsen betaler man fortsatt bompenger 27 år etter åpningen. Praksis for dette selskapet er 40 års nedbetalingstid.

I Norge er det kun tillatt med 15 år, men med mulighet for fem års forlengelse om finansieringen svikter. Det danske systemet gir betydelig større handlefrihet, særlig for de mest kapitalkrevende prosjektene.

En som lenge har kjempet for lengre nedbetalingstid på bompengeprosjekter, er den tidligere veisjefen Olav Ellevset. Han er i disse dager daglig leder for et av fjordkryssingsprosjektene på E39, Halsafjordsambandet.

I et intervju med BT i 2018 tok han til orde for å øke nedbetalingstiden til 40 år. "Kunne vi krevd inn bompenger i 40 år, så hadde vi klart oss uten overføringer fra staten. Vi ville også fått en voldsom fart i utbyggingen av fylkesveiene våre", sa Ellevset til BT.

Ifølge Ellevset så er dagens system sentraliserende, da prosjekter med høy trafikk lettere klarer å nedbetale et lån på 15 år. Også Hordfast kan trolig bygges uten statlig tilskudd med en nedbetalingstid på 40 år, forutsatt at man får beholde et årlig fergetilskudd på rundt 900 millioner kroner etter åpningen (bomtakst: 240 kroner for bilsinbil før rabatt, ingen rabatt for elbiler).

Arnatunnelen, som med Finansdepartementets kriterier ville trengt en statlig andel på 68 prosent, kunne

til sammenlikning klart seg uten en eneste statlig krone om de hadde fått økt nedbetalingsperioden på 26 år (Forutsetninger: ÅDT: 17800, 4 prosent rente, 2,5 % årlig trafikkvekst).

Prognoser for renter og trafikkvekst vil alltid være usikre. Hensikten med regnestykket er ikke å fortelle fasiten, men å vise at det er et ubrukt potensial for å få inn mer inntekter om man tør å tenke nytt rundt finansieringen. Det er derfor gode grunner til å utfordre dagens system.

Fergetilskudd

Årlig bruker staten mange milliarder på ferge drift. Et av de dyreste er Halhjem-Sandvikvåg på E39. Dette sambandet koster det offentlige 650 millioner kroner i året.

Regnestykket stopper imidlertid ikke der. Med Hordfast på plass vil man mest sannsynlig kunne fjerne ytterligere fire fylkesferger. To av dem går til og fra Austevoll. Disse vil trolig bli erstattet med en kortere rute over til Gjøvåg på Reksteren.

Fergesamband	Årlige statlige utgifter
Anda-Lote	62 mill. kr
Halsa-Kanestraum	71 mill. kr
Lavik-Oppedal	96 mill. kr
Molde-Vestnes	110 mill. kr
Sunnmørspakken (Volda-Folkestad og Festøya-Solavågen)	48 mill. kr
Mortavika-Arsvågen	864 mill. kr

Våre beregninger viser at det offentlige vil spare rundt 900 millioner kroner i årlige fergeutgifter om Hordfast realiseres. Dette tilskuddet bør brukes til videre utbygging den dagen prosjektet står ferdig.

Tabellen viser regnestykket ut for de andre statlige fergesambandene på E39 på Vestlandet. Eventuelle fylkeskommunale samband er ikke tatt med her.

Høyt statlig bidrag tidlig

En vellykket utbygging handler blant annet om å holde finanskostnadene nede. Det forutsetter at man får mest mulig statlige midler tidlig i byggefasen, og at man dermed slipper å pådra seg unødvendig høye lån.

Uten renteutgifter ville det tatt rundt 22 år å samle inn de rundt 14 milliardene tunnelen mellom Arna og Fjøsanger (Forutsetninger: 2,5 prosent årlig trafikvekst, ÅDT: 17800, snitt-takst 75 kroner, ingen elbilrabatt) anslås å koste. Det viser potensialet om man slipper å ta opp store lån.

For å få en mest mulig effektiv utbygging av E39 bør derfor det statlige bidraget være høyt i begynnelsen av 25-årsperioden, og deretter fallende. Og så kan bompengene overta etter hvert som man får ferdigstilt bompengeprojektene.

Velger man den alternative modellen med et likt statlig bidrag i hele perioden, må man ta opp lån for å kunne bygge ut like mye vei på E39. Da ender man opp med et stort lån i slutten av 25-årsperioden.

Lavest mulig rente

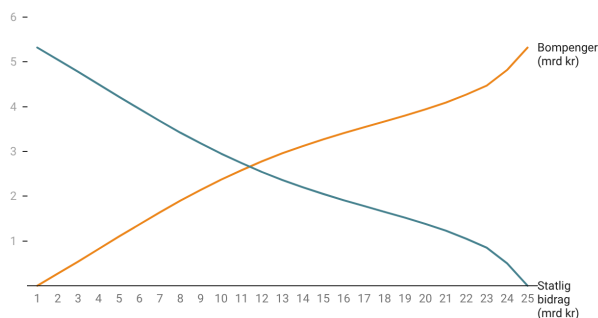
Man kommer neppe utenom å ta opp lån skal man klare å realisere de to vestlandspakkene. Da blir det avgjørende å holde rentenivået på et lavest mulig nivå. Også her kan det være verdt å se til Danmark. Det statlige, danske veiselskapet Sund & Bælt er på sin hjemmeside tydelig: Storebælt- og Øresundprosjektene ville aldri latt seg realisere dersom de skulle vært finansiert direkte over de ordinære offentlige budsjettene.

En del av suksessoppskriften er statsgarantimodelen. Den innebærer at den danske staten garanterer for lånene, noe som på grunn av Danmarks høye kredittverdighet gir selskapet mulighet til å låne til lav rente og med gode vilkår. Sammen med fleksibiliteten i Danmark, der bompenger kan kreves inn i flere tiår, gir dette et robust finansieringsgrunnlag for store infrastrukturprosjekter.

I Norge er situasjonen en helt annen. Her er det fylkeskommunene som må stille garanti for lånene i bompengeprojekter. Det gir trolig dårligere lånebetingelser enn statsgaranti ville gjort, og det er i tillegg krevende for fylkeskommunene å påta seg garantier som kan beløpe seg

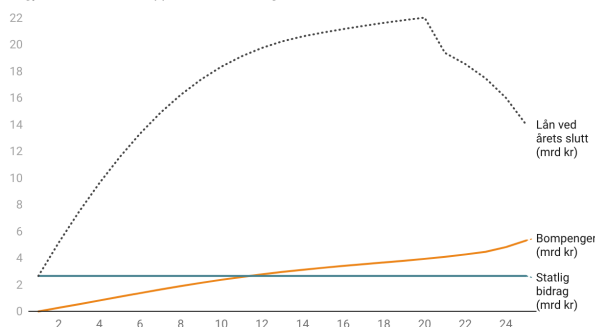
Finansieringsløp for Vestlandspakke sør

Det statlige bidraget er høyest i begynnelsen og faller til null i slutten av perioden. For bompenger er situasjonen motsatt.



Alternativt finansieringsløp for Vestlandspakke sør

Hvis det statlige bidraget er likt i hele perioden, må man kompensere de manglende inntektene i begynnelsen med å ta opp lån. Her har vi laget et tenkt scenario for hvordan dette kan se ut.



til mange titalls milliarder kroner. Resultatet er dyrere prosjekter og mindre rom for utbygging.

Skal vi sikre mest mulig vei for pengene, bør også Norge vurdere å endre ordningen. En statsgaranti vil redusere lånekostnadene og frigjøre midler som i dag går til renter, slik at de i stedet kan brukes til å bygge mer og bedre infrastruktur.

7 Mål og måloppnåelse

Gjennomføringen av Vestlandspakkene må baseres på noen felles mål som legger premissene for prioriteringer og utforming av prosjektene. Disse målene bør være knyttet til felles goder som samler Vestlandet og gjør det tydelig hvorfor dette er en fornuftig investering for både innbyggere og staten.

Noen av disse målene er beskrevet under.

Vekst- og omstillingsevne

E39 er veien som binder Vestlandet sammen, og dermed også binder Vestlandets næringsliv sammen. Lokalkunnskap er viktig for å forstå hvilke offentlige investeringer som er viktig for å forsterke vekst- og omstillingsevnen på Vestlandet. Et sentralt mål for Vestlandspakkene bør være å legge grunnlaget for fremtidens næringsliv, og prioriteringene må tas på det grunnlaget.

Det kan for eksempel være knyttet til utvidede bo- og arbeidsmarkedsregioner og kortere transporttid for eksportvarer.

Samfunnsøkonomisk nytte

En grunnleggende utfordring for norsk samferdselspolitikk er at kostnadene ved mange av de prosjekter som det

bevilges penger til, og som gjennomføres, ofte er større enn verdien av den samfunnsnyten som kan beregnes.

Med strammere statsbudsjetter i årene som kommer blir det viktigere å prioritere riktige prosjekt. Samfunnsøkonomisk nytte bør derfor være det viktigste prioriteringskriteriet i Vestlandspakkene.

E39 bør ikke frykte en utvikling der prosjekter prioriteres etter økonomisk nytte. Ser man på Statens vegvesens planportefølje for 2025-2036 har E39-prosjektene bra samfunnsnytte sammenliknet med resten av landet. En gjennomgang Samfunnsøkonomisk Analyse har gjort på vegne av Møreaksen AS viser at deres prosjekt har bedre nytte enn halvparten av prosjektene i Nye Veiers Portefølje.

Og det finnes mange prosjekter på E39 med bedre nytte enn Møreaksen.

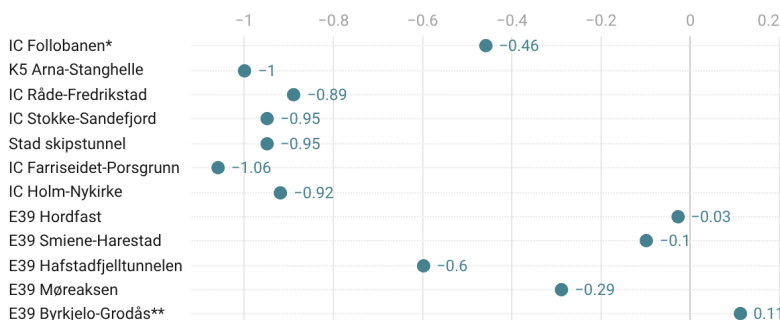
Mer for pengene

Nye Veier er et forbilde i den modellen vi foreslår. Organisasjonen ble etablert med et eksplisitt mål om å maksimere samfunnsnytte per investert krone. Dette har gitt:

- sterkere prioritering av prosjekter med høy nytte
- større vilje til å justere, redusere eller droppe løsninger med lav effekt

Netto nytte per budsjettkrone

IC betyr at strekningen er en del av Intercity-prosjektet.



* Kostnaden for Follobanen var på dette tidspunktet rundt 11 milliarder kroner. Det har siden steget til 39 milliarder.

** Tallet er fra 2018.

Created with Datawrapper

Selskapet har blant annet systematisk valgt smalere veier, færre tunneler og mindre kostbare standarder der det er forsvarlig. Resultatet er lavere investeringskostnader, som direkte forbedrer samfunnsøkonomiske beregninger.

For å kunne realisere E39-prosjektet bør man vurdere nedskalering av standard der det er forsvarlig. Det må også legges til grunn at enkelte fjordkryssinger, som Sognefjorden, ikke er realistiske og må betjenes med ferge også på lang sikt. I tillegg er det behov for bedre utnyttelse av bompengepotensialet. Dagens modell fører som regel til raskere nedbetaling enn planlagt. Vi mener at disse midlene skal gå inn i veipakken og brukes til å finansiere neste prosjekt fremfor å fjerne bomstasjoner.

Klima- og naturhensyn

Et annet sentralt mål for Vestlandspakkene bør være å ta hensyn til natur og landskap i planlegging og utbygging av ny vei. Erfaringer fra andre prosjekter i landet viser at veibygging ofte har medført omfattende terrenginngrep, blant annet i form av store fjellskjæringer og betydelig landskapspåvirkning. Dette har i flere tilfeller gitt varige konsekvenser for natur- og landskapsverdier.

Utbygging av ny vei bør heller ikke automatisk føre til økt arealbruk til bilbasert handel og næringsarealer i tilknytning til traseene. Veiinfrastruktur må derfor vurderes i en bredere samfunns- og arealbrukskontekst, der hensynet til sted, landskap og langsiktig arealforvaltning inngår som sentrale premisser.

Den videre prosjektorganiseringen av E39 bør ha naturhensyn som et sentralt prinsipp. Dette innebærer at trasevalg og utformingsløsninger tilpasses eksisterende terreng og landskap, med mål om å redusere omfanget av inngrep. Skånsom bygging bør ses som et kvalitetskrav i prosjektene, og ikke som et hinder for effektiv gjennomføring.

Organisering

Prosjektorganisasjon

I Statens vegvesen eller som nytt selskap. Driver utbyggingen fremover, slik også Nye Veier og Bybanen utbygging gjør.

Lokal forankring

Vestlandspakkene er et samarbeid mellom stat, fylker og kommuner. Et prioriteringsråd vurderer utviklingen.

Porteføljestyling

Rekkefølge prioriteres etter gitte kriterier, som samfunnsbytte, geografiske hensyn, økonomi og miljø.

Langsiktighet

Vestlandspakkene ser prosjektene i sammenheng, fremfor enkeltstrekninger. Det gir rom for mer effektiv bruk av ressursene.

8 Avslutning

Fremdrift

Det bør settes en ambisjon om at de to vestlandspakkene skal være ferdig om 25 år. Hvordan dette konkret skal skje, må prosjektorganisasjonen som skal gjennomføre tiltaket avgjøre. Dette avhenger av en rekke parametere, som blant annet tilgangen på statlige midler, rentenivå og prispress i markedet.

Avslutning

Det sentrale for å lykkes er at organisasjonen får et klart oppdrag og stor frihet til hvordan det skal løses. Det får de gjennom tydelige prioriteringskriterier og større handlingsrom til å finne de rette finansieringsløsningene.

I 2013 ga et samlet storting to store samferdselsløfter. Det ene gjaldt Intercity-utbyggingen på Østlandet med dobbeltspor fra Oslo til Lillehammer, Skien og Halden. Det andre gjaldt en historisk satsing på E39, der alle ferjene skulle fjernes og veiene mellom fjordkryssingene oppgraderes i løpet av 20 år.

Tolv år senere viser en gjennomgang fra Initiativ Vest et helt annet bilde: 103 milliarder kroner er brukt på Intercity, mens under 17 milliarder har gått til E39 på Vestlandet. Av dette har knapt tre milliarder gått til fjordkryssinger – i praksis kun Rogfast. Resultatet står i skarp kontrast til de ambisiøse løftene fra 2013, da reisetiden mellom Kristiansand og Trondheim skulle kuttes med åtte til ni timer. Reduksjonen har ikke materialisert seg.

Samtidig har Østlandet fått en massiv satsing på lyntog og store motorveiprosjekter, mens Vestlandet i stor grad

har blitt stående på stedet hvil. Konsekvensen er tydelig: Den raskeste veien mellom Vestlandets sørligste og nordligste byer går nå via Oslo – ikke via Bergen, slik en funksjonell kyststamvei skulle sørget for. Det illustrerer hvor langt unna vi er målet om en sammenhengende og moderne vestlandsvei.

Denne situasjonen blir enda mer alvorlig når vi vet at oljeaktiviteten er på vei ned. Det vil ramme Vestlandet hardt. Nettopp derfor trengs ny infrastruktur som kan styrke konkurransekraften og legge grunnlaget for nye næringer. Og ingen vei er viktigere for denne omstillingen enn nettopp E39. Den går gjennom nasjonens største verdiskapingssentre og binder landsdelen sammen fra sør til nord.

I dette notatet har vi presentert en annen måte å tenke på for å få fart på utbyggingen. Ja, planen krever betydelige statlige bidrag, men den hviler også på smartere bruk av bompengepotensial, mer realistiske standardkrav og mer fleksible finansieringsløsninger. Det vil kreve godt politisk håndverk.

Sentralt er det også at modellen reduserer konfliktnivået og fremmer en helhetlig planlegging. Med Vestlandspakkene på plass kan man støtte naboens prosjekt i trygg forvisning om at det neste gang er din tur. Den forutsigbarheten mangler i dagens system der det kan ta tiår å kjempe inn et enkelt prosjekt i NTP.

Statsminister Jonas Gahr Støre har flere ganger sagt at «Lykkes Vestlandet, så lykkes Norge.» Men skal Vestlandet lykkes, så er det også en forutsetning at vi får konkurransevilkår som ligner på det de har i andre landsdeler. Det har vi ikke innen samferdsel i dag.

Vestlandspakkene er en vei videre.

