

ORDFØRAR JØRGEN ANDAM, VOLDA 22.3.2019

VOLDATUNNEL – SAMFERDSELSPLAKKE

Eg vil vise til kommunestyret sitt vedtak i sak PS 107/18 der det primære alternativet er ein sams samferdselspakke med Ørsta kommune og forhandsinnkrevjing av bompengar. Kommunestyret i Ørsta har vedteke ikkje å delta i ein slik sams pakke, sjå vedlegg. Dette gjer at vårt primæralternativ ikkje er gjennomførbart.

Ørsta kommunestyre, i lag med dei andre kommunane i regionen og næringsorganisasjonar, har også bedt om at tunnelen blir finansiert med etterskotbetaling av bompengar og at bom mot Ørsta og flyplassen ikkje blir realisert. Dette blei spesielt framheva på møte som fleire næringsorganisasjonar skipa til på Volda turisthotell 21.3. Dei har bedd om at Volda kommunestyre tek opp saka på nytt. Vegvesenet har sendt vedtaket vårt til direktoratet for å få ei vurdering av om det er realiserbart, men endå ikkje fått svar. Dette kan tyde på at også vårt sekundære vedtak «Voldapakken» kan vere problematisk, spesielt med bom mot Ørsta.

Prosedyren for innspel til rullering av samferdselsplanen er endra til 10. mai. Volda kommune har kommunestyremøte førstkomande torsdag og så neste først 23. mai. For å halde fristen 10. mai må vi anten take saka opp på førstkomande møte eller skipe til eit ekstra kommunestyremøte før 10. mai. Eg vil derfor be om at saka blir teken opp til handsaming på førstkomande møte og då gi kommunestyret høve til å vurdere om det vil fatte vedtak i saka no, eller be om at den blir framlagt på eit ekstra kommunestyremøte.

Sakspapir og mitt forslag til vedtak blir sendt til kommunestyret på tysdag.



VOLDA KOMMUNE

Stormyra 2
6100 VOLDA

Saksnr	Løpenr.	Arkiv	Saksansvarleg	Dato
2016/517	17212/2018	026	EOYE	19.12.2018

Melding om vedtak i Ørsta kommunestyre 13.12.2018, sak 112/18

SAMFERDSELSPAKKE VOLDA OG ØRSTA

Saksprotokoll - Ørsta kommunestyre - 13.12.2018

VEDTAK:

1. Ørsta kommunestyre tek finansieringa av E39 Voldatunnelen ut av Felles samferdselspakke Volda-Ørsta, og tek initiativ til ein eigen bomengesøknad av dette prioriterte prosjektet på E39.
2. Ørsta kommunestyre viser til at kostnaden med E39 Voldatunnelen har auka vesentleg i høve NTP 2018-2029 og krev at staten/Stortinget tek sin del av kostnadsauken.
3. Ørsta kommunestyre føreset at lokal del av finansieringa skjer gjennom etterskotsinnkrevjing.
4. Ørsta kommunestyre kan ikkje akseptere bom mot Ørsta i rundkjøringa i Furene då dette ikkje vil samsvare med prinsippet om at dei som har nytte av tiltaket skal betale. Ein bom mot Ørsta i Furene vil medføre auka trafikk inn i bustadområda ved Ytrehovden og Digernes, og vil vere til stor skade for Ørsta Volda lufthamn Hovden.
5. Etter at Stortinget har vedteke bomengesøknaden for E39 Voldatunnelen vil Ørsta kommunestyre stille seg positiv til vidare arbeid med Felles samferdselspakke Volda-Ørsta.

Handsaminga (33)

Formannskapet si tilråding vart vedteken med 31 mot 2 røyster

Rett utskrift

Inger Johanne E. Løeng
konsulent

Dokumentet er elektronisk godkjent og har ingen signatur.

Kopi til:

ULSTEIN KOMMUNE	Postboks 143	6067	ULSTEINVIK
HERØY KOMMUNE	Postboks 274	6099	FOSNAVÅG
VANYLVEN KOMMUNE	RÄDHUSET	6143	FISKÅ
SANDE KOMMUNE	Rønnebergplassen 17	6084	LARSNES
HAREID KOMMUNE	Rådhusplassen 5	6060	HAREID

Saksprotokoll - Ørsta formannskap - 27.11.2018

TILRÅDING TIL KOMMUNESTYRET:

1. Ørsta kommunestyre tek finansieringa av E39 Voldatunnelen ut av Felles samferdselspakke Volda-Ørsta, og tek initiativ til ein eigen bomengesøknad av dette prioriterte prosjektet på E39.
2. Ørsta kommunestyre viser til at kostnaden med E39 Voldatunnelen har auka vesentleg i høve NTP 2018-2029 og krev at staten/Stortinget tek sin del av kostnadsauken.
3. Ørsta kommunestyre føreset at lokal del av finansieringa skjer gjennom etterskotsinnkrevjing.
4. Ørsta kommunestyre kan ikkje akseptere bom mot Ørsta i rundkjøringa i Furene då dette ikkje vil samsvere med prinsippet om at dei som har nytte av tiltaket skal betale. Ein bom mot Ørsta i Furene vil medføre auka trafikk inn i bustadområda ved Ytrehovden og Digernes, og vil vere til stor skade for Ørsta Volda lufthamn Hovden.
5. Etter at Stortinget har vedteke bomengesøknaden for E39 Voldatunnelen vil Ørsta kommunestyre stille seg positiv til vidare arbeid med Felles samferdselspakke Volda-Ørsta.

Handsaminga (9 r.f.)

Formannskapet vedtok med 8 røyster mot 1 røyst (KrF) å legge saka fram for kommunestyret i samsvar med rådmannen si tilråding

SAKSFRAMLEGG

Sakshandsamar: Wenche Solheim

Arkivsak: 2016/517

Løpenr.: 13643/2018

Utvalsaksnr.	Utval	Møtedato
161/18	Ørsta formannskap	27.11.2018
112/18	Ørsta kommunestyre	13.12.2018

Saka gjeld: **SAMFERDSELSPAKKE VOLDA OG ØRSTA**

TILRÅDING TIL VEDTAK:

1. Ørsta kommunestyre tek finansieringa av E39 Voldatunnelen ut av Felles samferdselspakke Volda-Ørsta, og tek initiativ til ein eigen bompengesøknad av dette prioriterte prosjektet på E39.
2. Ørsta kommunestyre viser til at kostnaden med E39 Voldatunnelen har auka vesentleg i høve NTP 2018-2029 og krev at staten/Stortinget tek sin del av kostnadsauken.
3. Ørsta kommunestyre føreset at lokal del av finansieringa skjer gjennom etterskotsinnkrevjing.
4. Ørsta kommunestyre kan ikkje akseptere bom mot Ørsta i rundkjøringa i Furene då dette ikkje vil samsvare med prinsippet om at dei som har nytte av tiltaket skal betale. Ein bom mot Ørsta i Furene vil medføre auka trafikk inn i bustadområda ved Ytrehovden og Digernes, og vil vere til stor skade for Ørsta Volda lufthamn Hovden.
5. Etter at Stortinget har vedteke bompengesøknaden for E39 Voldatunnelen vil Ørsta kommunestyre stille seg positiv til vidare arbeid med Felles samferdselspakke Volda-Ørsta.

Vedlegg:Svar på spørsmål, SVV 29.05.2018
Næringslaga i Herøy, Ørsta, Stryn og Maritim foreining for Søre Sunnmøre 18.09.2018
Volda næringsforum og Hornindal næringslag
Vedtak Sande formannskap 17.10.2018
Vedtak Herøy formannskap 06.11.2018
Vedtak Ulstein formannskap 13.11.2018

Uprenta vedlegg:

Møtereferat frå styringsgruppa 1-9
Møtereferat frå arbeidsgruppa.
NTP (Nasjonal Transportplan), Handlingsprogram 2018-2023(2029
Saksutgreiing Volda kommunestyre, PS 107/18

Samandrag av saka:

Volda og Ørsta kommunar har i samarbeid med Statens vegvesen jobba for å få på plass ein felles samferdslepakke med delvis bompengefinansiering. Første møte i styringsgruppa var i juni 2016, og det vart tidleg slått fast at ein snakka om to fasar der E39 Voldatunellen er grunnlag for søknad til Stortinget om bompengefinansiering i fase 1 og E39 Ørstafjordkryssinga hovudprosjekt for ny søknad i fase 2. I slik bompengepakke har kommunane og Statens vegvesen (SVV) hatt eit ynskje om å kunne integrere fleire aktuelle lokale vegtiltak, med sikte på snarleg gjennomføring. Dette vil i særleg grad vere aktuelt for viktige lokale tiltak som elles ikkje har prioritet som aktuelle strekningsvise tiltak i NTP.

I starten av arbeidet med samferdselspakken var E39 Voldatunellen berekna til å koste om lag 900 mill der 300 mill skulle finansierast lokalt, det vil seie med bompengar. Med ein pakke på om lag 1,5 mrd vil ein kunne få 600 mill til andre lokale prosjekt. Kostnaden for E39 Voldatunellen har seinare auka til nærmere 1,2 mrd noko som halverer inntektene som kunne vore nytta til andre prosjekt som Ose bru og sentrumstiltak. Skal kostnadsauken på E39 Voldatunellen takast berre lokalt inneber det aksept for at bompengebidraget til E39 Voldatunellen aukar frå 300 til minimum 600 mill.

Det er eit grunnleggande prinsipp at dei som har nytte av tiltaket også skal betale. Samferdselspakken gir lite til Ørstasamfunnet, medan ein i Volda vil få løyst store samferdselsprosjekt sentralt i Volda med sjukehuskrysset og ny rundkjøring mot Viikebygvegen, tilførselsveg til sjukehuset og høgskulen.

Vedtaket som kommunestyret i Volda har gjort medfører bomsnitt mellom øyane i ytre og Ørsta Volda lufthamn Hovden. Dette er påpeika som negativt av næringsliv og kommunar. Det er vidare negativt for Ørsta som destinasjon og for pendlarar.

NTP er under revidering og det bør jobbast politisk for å få meir statlege midlar til E39 Voldatunellen, framfor å auke det lokale bidraget frå 300 til 600 mill. Revisjon av NTP er planlagt handsama i Stortinget i første halvår 2021. Med godt politisk arbeid kan det difor vere mogeleg med oppstart av arbeidet med E39 Voldatunellen før 2024.

Bakgrunn for saka:

Grunnlag for arbeidet er kommunestyret sitt intensjonsvedtak for samferdslepakken, K-sak

sak PS 30/16, den 21.04.2016, der det vart gjort slikt vedtak:

VEDTAK:

1. Kommunestyret ser framdrift og prioritering av dei overordna veglinene med tilhøyrande infrastruktur som avgjerande for utviklinga i regionen Volda - Ørsta, og minner om at dette er eit samfunn som må sjåast på line med dei tre byane Kristiansund, Molde og Ålesund.
2. Kommunestyret godkjenner at prosess på utarbeiding av grunnlag for felles samferdselspakke for Volda og Ørsta vert sett i gang.
3. Programnotatet skal definere konkrete tiltak og sjå gjennomføring i fasar ut frå realisme knytt til målsetting for samferdselspakke-programmet, tilgjengelege ressursar og gjennomførbarheit.
4. Kommunestyret ber ordførar og rådmann ta kontakt med Statens Vegvesen, region Midt, Møre og Romsdal fylkeskommune og Volda kommune for å få etablert ei styringsgruppe til å styre og gjennomføre utgreiinga. Styringsgruppa fastset framdriftsplan, set ned ev arbeidsgrupper og rapporterer til kommunestyret. Ordførar og rådmann representerer styringsgruppa frå Ørsta kommune.

Med grunnlag i dette og tilsvarende vedtak i Volda kommune vart det etablert Styringsgruppe og arbeidsgruppe tilknytt prosjektet. Statens vegvesen har hatt prosjektansvaret og har bidrige med fagleg ekspertise og sekretærfunksjon.

Styringsgruppa har hatt slik samansetning:

Jørgen Amdam (leiar, Volda kommune), Rune Sjurgard (Volda kommune), Stein Aam (Ørsta kommune), Wenche Solheim (Ørsta kommune), Kjetil Strand (Statens vegvesen), Ole Jan Tønnesen (Statens vegvesen), Per Ove Nydal (Møre og Romsdal fylkeskommune), Cathrine Helle-Tautra (sekretær).

Arbeidsgruppe har hatt fylgjande samansetning:

Cathrine Helle-Tautra (Statens vegvesen), Vidar Neraas (Statens vegvesen), Svein Sunde (Gode vegar AS), Rolf-Magnus Sundgot (Ørsta kommune), Per Heltne (Volda kommune), Gry Halvorsen (Møre og Romsdal Fylkeskommune).

Arbeidsgruppa har etter vedtak i styringsgruppa hatt fylgjande mandat for sitt arbeid:

- *Arbeidsgruppa skal utarbeide eit overbygningsdokument som beskriv konseptet til Felles samferdselspakke for Volda og Ørsta. Overbygningsdokumentet skal vise at pakken inneheld ulike tiltak i både Ørsta og Volda. Arbeidsgruppa skal også greie ut ulike modellar for bompengeprosjektet.*
- *Arbeidsgruppa skal i fellesskap føreslå ei prioritieringsliste over prosjekter som kan inkluderast i samferdselspakken. Alle prosjekter i denne lista skal ha eit kostnadsanslag.*
- *For å sikre brei involvering lokal, skal arbeidsgruppa organisere:
 - o Folkemøter i Ørsta og volda sentrum*

- o Eigne møter med transportørane i området
- Arbeidsgruppa skal i tillegg utføre konkrete oppgåver definert av styringsgruppa.

Arbeidsgruppa har hatt i alt 6 møter fram til no.

Arbeidsgruppa har arbeidd med fleire løysingar/plasseringar av bomsnitt og det er gjort berekningar for kva inntektpotensiale dei ulike bomsnitta har. Sjå nedanfor.

Basispakken/minimumsløysing betyr at bomsnittet vert knytt til ny tunell og dagens E39 (Klippa). Arbeidsgruppa definerte basispakken slik: E39 Voldatunellen, flyplasskrysset, gang og sykkelveg Aasen – Hovdebygda, forprosjekt E39 Ørstafjordkryssing samt kollektivtiltak.

Overbyggingsdokument er utforma, men ikkje fullført, då det enno ikkje er avklara kva prosjekt som skal takast med, kva bomsnitt som skal leggast til grunn og om det er realistisk å etablere ein pakke.

Det er gjennomført folkemøte felles for Volda og Ørsta i Åsentunet.

Det er gjennomført møte med næringslivet /transportørane i området.

Arbeidsgruppa gav si tilråding til styringsgruppa den 31.08.2017.

Styringsgruppa tok så dette vidare i sitt møte den 1.11.2017 (møte nr.6):

Det var einighet i styringsgruppa om å gå vidare med basispakken (bomsnitt på ny og gammal E39) med ei finansieringsevne på 1513 mill. kr (50 mill. frå handlingsprogrammet 2018-23 kjem i tillegg) og takst 25 kr før rabatt. Basispakken skal frå no av innehalde følgjande tiltak:

- E39 Volda-Furene (Voldatunnelen 1142 mill. kr)
- Kollektivtiltak (auka til 50 mill. kr)
- Flyplasskrysset (73 mill. kr)
- Gang- og sykkelveg Åsen-Hovdebygda (34 mill. kr)
- Utredning Ørstafjordkryssing (10 mill. kr)
- Nye bruer på Ose og Øyraelva (om lag 150 mill. kr)
- Miljøtiltak i sentrum (om lag 50-100 mill. kr). Kommunane er ikkje einige i korleis fordelinga skal vere.

Frå møte nr 8 (utvida styringsgruppe) 12.04.18 vart det stilt ein del spørsmål som SVV svarar ut i vedlegg 1. Etter drøfting var det semje om at ein no står att med to ulike løysingar:

Alternativ 1: Volda alternativet. Dette er eit prosjekt der alle bommane er plassert i Volda og som dei kan arbeide vidare med utan Ørsta kommune. Ein ser føre seg to bommar, på Klippa/Ekset, total ramme på 1,5 mrd. 2018-kr, tiltaka tek utgangspunkt i Volda sitt forslag til basispakke som er:

- Tunnel 1171mill. 2018-kr
- Flyplasskrysset og rundkjøring i Furene 100 mill.? 2018-kr
- Gang- og sykkelveg langs flyplassen 35 mill. 2018 kr
- Kollektivtiltak 50 mill.? 2018-kr
- Planleggingsmidlar til Ørstafjordkryssing Voldsfjordkryssing?

Fordeling av overskytande midlar ut over kostnaden til basispakka må avklarast med politikarane i Volda. Ørsta ønskjer å dele desse midla med 50 % til kvar kommune.

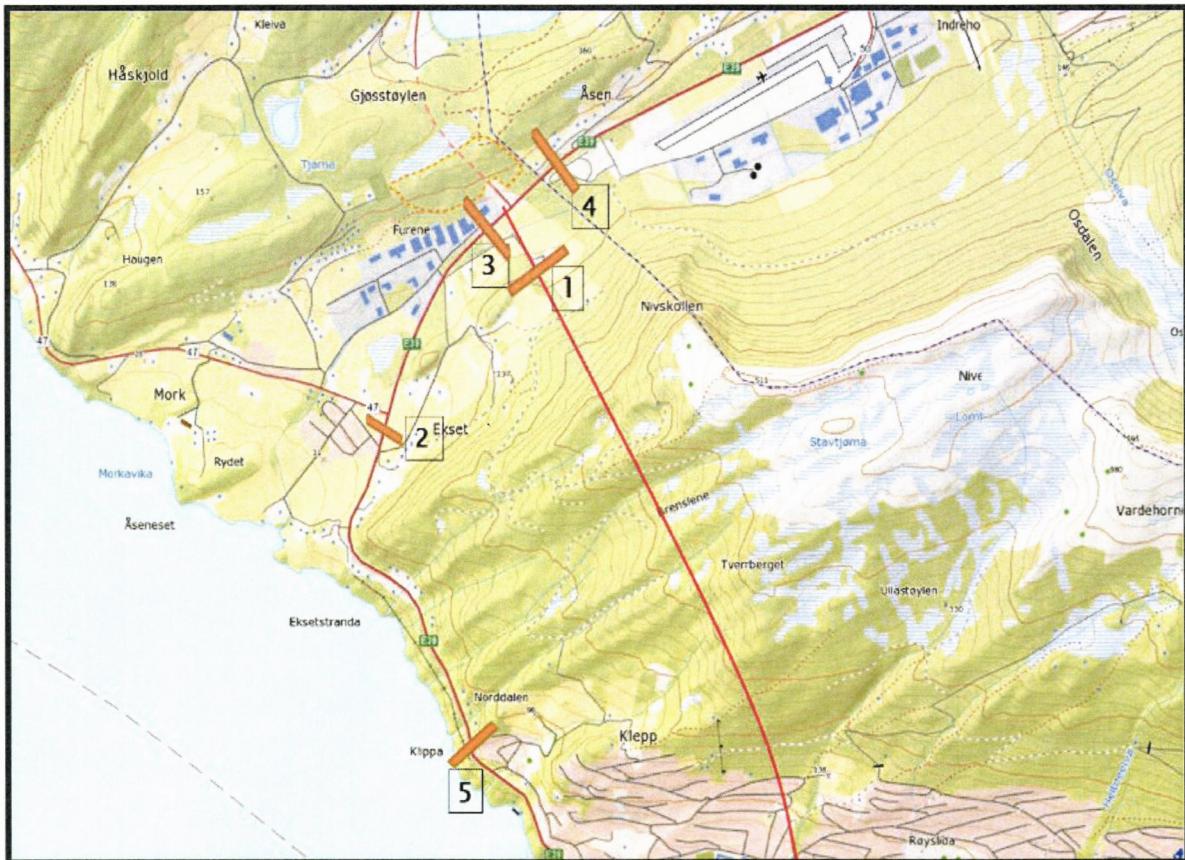
Alternativ 2: Tre bomsnitt (Ekset/Klippa, tunnel, Hovdeflata/Aasen). Same basispakke som alternativ 1. Overskytande inntekter fra bomsnitt Hovdebakken disponerast av Ørsta, overskytande inntekter fra bomsnitt i Volda disponerast av Volda.

I referatet frå siste møte i styringsgruppa, 8.juni er ambisjonsnivået redusert: *Volda og Ørsta kommune tar sikte på å avklare om dei skal gå vidare saman eller åleine før sommaren, med vedtak i august/september.*

Berekningar knytt til ulike bomsnitt

Til det siste møtet i styringsgruppa 8. juni 2018 vart det lagt fram nye berekningar frå SVV. Alle alternativ med to bomsnitt i Volda er berekna å gi 7000 betalande. Eit bomsnitt i Ørsta (Hovdebakken) vil gi 1000 betalande ekstra.

Vurderte bompllasseringar er nummerert på kartet under:



Berekning 1

Bomsnitt på ny tunnelarm i Furene (1), Ekset (2) - Bomsnitt sør for fv. 47. Stenger lokalvegar sørover mot Volda som kan gi lekkasje

Berekning 2

Bomsnitt på ny tunnelarm i Furene (1), Furene (3) og Aasen i Ørsta (4)

Berekning 3

Bomsnitt på ny tunnelarm i Furene (1) og mot Furene (3)

Berekning 4

Bomsnitt på ny tunnelarm i Furene (1) og Klippa (5) (likt berekning 1, då det ikkje er sonetilknyting mellom snitt 2 og 5, så i praksis like resultat i modellen)

Berekning 5

Bomsnitt KUN på ny tunnelarm i Furene

Med grunnlag i denne berekninga har Statens vegvesen gjennom sine modellar lagt til grunn fylgjande trafikktal/første gongs betalande i desse modellalternativa (ÅDT 2016):

	Ny tunnel	Gammel E 39 (Klippa/Furene)	E 39 (Hovden)	Sum nye betalende	Sum betalende (1.gang)
Beregning 1 og 4	4700	2100			Ca. 7000
Beregning 2	4700	2700	6000	1000 nye ved Hovden	Ca. 8000
Beregning 3	4700	2650	6400		Ca. 7000
Beregning 5 *	1600	7400			1600

*berekning 5 er snittinnkrevjing, ikkje timesregel

Tidlegare var det også med eit alternativ til bomstasjon nr 4 som skulle ligge aust for flyplasskrysset, mellom flyplassen og Ørsta sentrum (Hovdebakken). Etter ynskje frå Ørsta vart bomplasseringa i alt. 4 flytta til Aasen. Det har også vore drøfta eit alternativ der det vart lagt eit bomsnitt ved utgangen av Rotsethorntunnelen, noko som vart avvist av Volda.

Prinsipp for Samferdselspakken:

SVV og strategisjefen (Ketil Strand) i SVV har ved fleire høve i prosessen understreka **det overordna prinsippet** ved innføring av ein samferdselspakk; **Det er dei som får nytte av den nye tunellen og tiltaka i pakken som skal betale bompengar.**

For å kunne nytte seg av «timesregelen» (bompengeavgift ved berre ein bomstasjon i løpet av ein time) opplyser SVV at det er ein hovudregel at ein då må han ei pakkeløysing (samferdselspakk). Dersom ein ikkje har ei pakkeløysing vil det heller ikkje vere høve til førehandsinnkrevjing av bompengar. Ved finansiering av E39 Voldatunellen med etterskots innkrevjing vil «månadstaket» ha stor betydning for pendlarar og næringsliv.

Betalingsfritak og reduserte takstar?

Det er ikkje heimel i takstretningslinjene for å gi fritak for bompengebetaling for å kome til lokalt servicesenter (butikk, kommuneadministrasjon m.m.). If. SVV er rammene for fritaks- og rabattordninga no innskjerpa i høve til lokale særordninga. Bompenepllasseringa i samferdselspakkene bør såleis heller ikkje basere seg på betalingsfritak.

Inntektpotensiale er rekna ut frå bompengesats på 25 kroner (20kr med rabatt).

Det er i berekningane under føresett 650 mill. kr frå staten. Dei 50 mill. kr i programområde midlar er usikre, sjølv om føresetnaden i startfasen var at staten ville legge inn 150 mill i programmidlar i samferdselspakkene.

Nye krav til tunell-tryggleik-uka kostnad:

Då kommunestyra i Volda /Ørsta gjekk inn for delvis bompengefinansiering av tunellen Volda-Furene, var dette basert på ein utbyggingspakk der tunellen var kostnadsrekna til 900.mill og lokal finansiering/bompengedel skulle vere på 300 mill kr. (1/3).

Når no kostnaden med tunellen har vaksse fra 900 mill til 1171 mill kr, mellom anna grunna endra og dyrare løysingar for området rundt tunnellen i Volda sentrum, bør også den statlege deltakinga i prosjektet aukast opp tilsvarende. Løysinga som ligg i reguleringsplanen (Volda) inneholder meir omlegging av veg, rundkøyringa er senka i terrenget og det er lagt inn fleire tilpassingar til gåande og syklande.

Vedtak Volda kommunestyre 27. september 2018, PS107/18:

1. *Volda kommune syner til tidlegare vedtak om samferdselspakke for Volda og Ørsta. Det vert og synt til føresetnaden om delvis bompengefinansiering av Voldatunnelen som er sett i NTP. Volda kommune er positive til prosjektet om samferdselspakke og aksepterer delvis bompengefinansiering av ein slik pakke for Volda og Ørsta.*

2. *Primært ber Volda kommunestyre om godkjenning av samferdselspakke i samsvar med alternativ **A4b** og med tre bomsnitt nær rundkøyringa i Furene. Det er kommunestyret sitt ønske å gjennomføre prosjektet i samarbeid med Ørsta kommune. Aktuelle prosjekt ved dette alternativet kan vere;*

Torvmyrvegen

Sentrumsstiltak i Volda

Fullt ut finansiering av forprosjekt for Ørstafjordkryssing (avgrensa til 10 mill). Flyplasskrysset (finansiert 50% av midlane bom i Aasen genererer) Furene – rundkøring Evt. andre tiltak som; kollektivtiltak i Volda og Ørsta, Gang- og sykkelvegar, Øyra bru, Sentrumstiltak Ørsta, og Voldafjordkryssing.

3. *Subsidiert ber Volda kommunestyre om godkjenning av bompengefinansiering i samsvar med alternativ **A4b**, med tre bomsnitt nær rundkøyringa i Furene. Aktuelle prosjekt ved dette alternativet kan vere;*

Torvmyrvegen

Kollektivtransport

Gang- og sykkelvegar

Sentrumsutvikling i Volda

Raskast mogleg nedbetalingstid.

4. *Volda kommunestyre syner til at kostnaden med Voldatunnelen har auka i høve til dei opprinnelege kostnadene i NTP. Volda kommune oppmodar difor om at staten ta sin del av den auka kostnaden.*

5. *Kommunestyret ber om at det vert starta drøftingar med statens vegvesen/samferdselsdepartementet med sikte på nødvendig utbetring av dagens E39 gjennom Volda sentrum og særleg kryssing av Øyraelva. Volda*

Dette vedtaket betyr etablering av bom 1,3 og 4 (på kart ovanfor) der bom 4 er flytta på andre sida av hjortekorridoren, nærmere rundkøyringa.

Frå saksutgreiinga til Volda:

Dette er blitt drøfta både i styringsgruppa og i formannskapa i dei to kommunane.

Volda kommune har vore klare på at om slike tiltak skal med i pakken, må det etablerast eit bomsnitt på dagens E39 også i Ørsta, og at denne bør ligge mellom Ørsta sentrum og Flyplasskrysset.

Ørsta kommune har ikkje funne å kunne akseptere ei slik løysing.

Dei ynskjer berre ein bom ved rundkøyringa , ev. ein bom på eks. E39 ved Åsen. Signal frå Ørsta no er at bom i Aasen evt. på austsida av flyplasskrysset truleg ikkje vil bli godkjent i Ørsta, og i så fall vil det vere eit vilkår at ein etablerer bom på Rotset i Volda. Det har vore vurdert som uheldig å dele opp Volda sentrum med bomstasjon på Rotset, og dette har vore vurdert som lite realistisk å jobbe vidare med.

Med ei slik løysing fell heile grunnlaget for ein felles pakke bort, og då bør også aktuelle sentrumstiltak i Ørsta ut. Dette tilseier i så fall at berre Flyplasskrysset i Ørsta vert med vidare.

Vi vil då stå att med ein rein «Volda-pakke» med følgjande aktuelle tiltak:

Tunnel:	1171 mill
Furene – rundkøring	30 mill
Kollektivtiltak	30 mill
Gang- og sykkelvegar	30 mill
Øyra bru	50 mill
Sentrumstiltak Volda	50 mill
Flyplasskrysset	40 mill - samla 230 mill kr
Sum:	ca. 1.401 mill kr.

Det er grunn til å streke under at tala ovanfor er ikkje kvalitetssikra av SVV.

Slik rådmannen ser det står ein att med i hovudsak tre hovedproblemstillingar;

1. Makter ein å oppnå semje mellom SVV og Volda og Ørsta kommunar omkring ein samferdselspakke etter alternativ A4?
2. Dersom ein ikkje oppnår det, vil ein kunne få godkjent ein samferdselspakke etter alternativ A3?
3. Dersom ein får godkjent ein slik pakke, kvar skal bomsnittet på gamle E39 vere?
Det vil ikkje vere dei same trafikantane som betaler på Furene og Klippa og det vil bli større resttrafikk på gamle E39 dersom bommen kjem i Furene vs Klippa.
Berekningane tilseier likevel at innteningsevna vil vere omlag lik ved dei 3 alternativa med bom på gamle E39

Med bakgrunn i utgreiinga ovanfor og tidlegare vedtak om samferdselspakke for Volda og Ørsta vil rådmannen tilrå at Volda kommune er positive til prosjektet om samferdselspakke og aksepterer delvis bompengefinansiering av ein slik pakke.

Primært er tilrådinga om godkjenning av samferdselspakke i samsvar med alternativ A4 og med bomsnitt på gamle E39 lengst mot dagens rundkøring i Furene og med dei aktuelle lokale tiltaka som er nemnt i pkt. 2 i tilrådinga.

Då det er usikkert om Ørsta vil gå for ei løysing etter alt. A4 vil rådmannen subsidiert tilrå at Volda kommune sökjer om ein samferdselspakke etter alternativ A3 og med bomsnitt på gamle E39 lengst mot dagens rundkøring i Furene.

Felles pakke Volda –Ørsta?

Det har vore ein sentral del av den politiske handsaminga at det skal vere ein felles bompengepakke for Volda og Ørsta. Sentrumstiltak, bruver og flyplasskrysset har vore viktige element. I Ørsta har også E39 Ørstafjordkryssinga vore løfta fram i fleire høve, noko som også har fått støtte i Volda.

Utfordringa for Ørsta er at kostnadsauken med E39 Voldatunellen gir lite att til andre prosjekt, og med det vert kostnaden og konsekvensen for Ørsta større enn nyten, også grunna at det har kome til nye prosjekt i Volda som rundkøyring i Furene og Voldafjordkryssinga. For Volda er det viktig at alle skal kunne bevege seg fritt i heile Nye Volda utan å betale bompengar, medan alle som skal mellom Ørsta og Volda må betale. Ørsta har meint at skal ein bom i Ørsta få aksept må også bom på Rotset (Rotsethorntunellen) vere med.

Ein bomstasjon på Ørstasida burde i følgje SVV helst vore plassert i Hovdebakken eller på Ose. Dette ville gitt auka inntekter til pakken, men medfører at dei med bustad eller arbeidsplass i dette området må betale bompengar. Desse alternativa har difor vore avvist frå Ørsta. Alternativet med bom i Aasen vart lansert som eit alternativ dersom Rotset også fekk bom. Ein bom her vil ha svært negative konsekvensar for Ørsta Volda lufthamn Hovden og for pendling mellom kommunane i ytre og Ørsta. Besøkande frå Nordfjord må betale for å kome til Ørsta uansett. Viser også til uttalar frå næringslaga der alle er negative til ei slik løysing.

Vurdering og konklusjon:

Innføring av bompengar er utfordrande og plassering av bommar vert lett stridstema. Prinsippet om at dei som har nytte av tiltaka også skal betale må haldast høgt. Når E39 Voldatunellen er betalt er det lite att til andre prioriterte prosjekt.

Innspel frå Ulstein, Herøy og Sande kommunar viser at dei går i mot at finansiering av E39 Voldatunellen skal vere ein del av ein samferdselspakke for Volda og Ørsta. Også Dei meiner at det må arbeidast for ein større statleg finansiering. Næringslaga skriv mellom anna: *Næringslaga kan ikke godta at kostnadsauken på om lag 300 mill blir belasta brukarane i tillegg til dei 300 mill som alt ligg inne som ein føresetnad.*

Ein ser det som naturleg at realisering av E39 Voldatunellen vert framskunda ved neste revisjon av Nasjonal Transportplan som er planlagt skal skje sommaren 2021.

Å ta eit prosjekt ut av td. ein bypakke er ikkje uvanleg. Rådmannen viser til eit døme frå Tønsberg som Regjeringa Solberg slutta seg til og fremja i Statsråd 15. juni i år og som Stortinget godkjende den 20. november. Frå proposisjonen refererer rådmannen følgjande:

"På bakgrunn av gjennomført KVU/KS1 arbeides det med en bypakke for Tønsbergregionen. I juni 2016 vedtok Tønsberg kommune og Vestfold fylkeskommune å ta ny trafikklosning for fv 311 i Presterødområdet ut av bypakken for å gjennomføre tiltakene som et eget delvis bompengefinansiert prosjekt. Et forslag til finansieringsopplegg for prosjektet fv 311 Presterødbakken ble lagt fram for Tønsberg kommune og Vestfold fylkeskommune høsten 2017"

Kommunestyret må no ta stilling til om ein vil akseptere ein bom i Furene på Ørstaarma slik kommunestyret i Volda har vedteke, eller om ein i første omgang skal konsentrere seg om å få finansiert E39 Voldatunellen med eit større statleg bidrag og etterskots innkrevjing.

Tilråding til vedtak:

1. Ørsta kommunestyre tek finansieringa av E39 Voldatunellen ut av Felles samferdselspakke Volda-Ørsta, og tek initiativ til eigen bompengesøknad av dette prioriterte prosjektet på E39.
2. Ørsta kommunestyre viser til at kostnaden med E39 Voldatunellen vhar auka vesentleg i høve NTP 2018-2029 og krev at staten/Stortinget tek sin del av kostnadsauken.
3. Ørsta kommunestyre føreset at lokal del av finansieringa skjar gjennom etterskotsinnkrevjing
4. Ørsta kommunestyre kan ikkje akseptere bom mot Ørsta i rundkjøringa i Furene då dette ikkje vil samsvere med prinsippet om at dei som har nytte av tiltaket skal betale. Ein bom mot Ørsta i Furene vil medføre auka trafikk inn i bustadområda ved Ytrehovden og Digernes, og vil vere til stor skade for Ørsta Volda lufthamn Hovden.
5. Etter at stortinget har vedteke bompengesøknaden for E39 Voldatunellen vil Ørsta kommunestyre stille seg positivt til vidare arbeid med Felles samferdselspakk Volda-Ørsta

Likestillingsmessige sider ved saka:

Bompengar medfører ein kostnadsauke på transport mellom Ørsta og Volda som kan ramme dei med låg inntekt. Det er ikkje undersøkt om etablering av bom medfører auka billettpolis på buss.

Konsekvensar for folkehelsa:

Gang og sykkelveg langs flyplassen legg betre til rette for gåande og syklande.

Miljøkonsekvensar:

Flyplasskrysset med rundkjøring opnar for at timeekspresen i større grad kan nyttast som flybuss.

Økonomiske konsekvensar:

Innbyggjarar og næringsliv må betale bompengar i 15 år. Høg investeringsramme gir høg takst.

Bomsnitt mot Ørsta vil gi avvisningseffekt for Ørsta Volda lufthamn Hovde også frå ytre. Det vil også kunne redusere den positive utviklinga for Ørsta som destinasjon.

Beredskapsmessige konsekvensar:

Når Voldatunellen er realisert vil tilkomsten til sjukehuset frå Ørsta verte vesentleg betre.

Konsekvensar for barn og unge:

Ingen spesielle.

Ørsta, 21.11.2018

Wenche Solheim
Rådmann



VOLDA KOMMUNE

Ass. rådmann Asbjørn Moltudal for vidare arbeid

Arkivsak nr.	Løpenr.	Arkivkode	Avd/Sakshandsamar	Dato
2016/551	13785/2018	026	SVK/ SONHAV	08.10.2018

MELDING OM POLITISK VEDTAK - FELLES SAMFERDSELSPROSJEKT VOLDA ØRSTA - SAMFERDSELSPAKKE

Vi melder med dette frå at kommunestyret den 27.09.2018, hadde føre ovannemnde som sak PS 107/18, der det vart gjort slikt vedtak:

- 1. Volda kommune syner til tidlegare vedtak om samferdselspakke for Volda og Ørsta. Det vert og synt til føresetnaden om delvis bompengefinansiering av Voldatunnelen som er sett i NTP. Volda kommune er positive til prosjektet om samferdselspakke og aksepterer delvis bompengefinansiering av ein slik pakke for Volda og Ørsta.*
- 2. Primært ber Volda kommunestyre om godkjenning av samferdselspakke i samsvar med alternativ A4b og med tre bomsnitt nær rundkøyringa i Furene. Det er kommunestyret sitt ønske å gjennomføre prosjektet i samarbeid med Ørsta kommune. Aktuelle prosjekt ved dette alternativet kan vere;*

Torvmyrvegen

Sentrumsstiltak i Volda

Fullt ut finansiering av forprosjekt for Ørstafjordkryssing (avgrensa til 10 mill). Flyplasskrysset (finansiert 50% av midlane bom i Aasen genererer) Furene – rundkøring Evt. andre tiltak som; kollektivtiltak i Volda og Ørsta, Gang- og sykkelvegar, Øyra bru, Sentrumstiltak Ørsta, og Voldafjordkryssing.

- 3. Subsidiert ber Volda kommunestyre om godkjenning av bompengefinansiering i samsvar med alternativ A4b, med tre bomsnitt nær rundkøyringa i Furene. Aktuelle prosjekt ved dette alternativet kan vere;*

Torvmyrvegen

Kollektivtransport

Gang- og sykkelvegar

Sentrumsutvikling i Volda

Raskast mogleg nedbetalingstid.

- 4. Volda kommunestyre syner til at kostnaden med Voldatunellen har auka i høve til dei opprinnelege kostnadene i NTP. Volda kommune oppmodar difor om at staten ta sin del av den auka kostnaden.*

- 5. Kommunestyret ber om at det vert starta droftingar med statens vegvesen/samferdselsdepartementet med sikte på nødvendig utbetring av dagens E39 gjennom Volda sentrum og særleg kryssing av Øyraelva. Volda kommune oppmodar om at tiltaket primært vert finansiert med løying frå programområdemidlar/riksvegar.*

Sakutgreinga med vedlegg følgjer vedlagt.

Volda kommune, servicekontoret

Sonja Håvik
førstekonsulent

Dokumentet er elektronisk godkjent og har ingen signatur.

Kopi til:
ØRSTA KOMMUNE Dalevegen 6 6153 ØRSTA

SAKSDOKUMENT

Sakshandsamar:	Asbjørn Moltudal	Arkivsak nr.:	2016/551
		Arkivkode:	026

Utvaksnsnr	Utvål	Møtedato
144/18	Formannskapet	18.09.2018
107/18	Kommunestyret	27.09.2018

FELLES SAMFERDSELSPROSJEKT VOLDA ØRSTA - SAMFERDSELSPAKKE

Handsaming:

Ettersendte dokument 26.09.2018:

- Fråsegn frå Ørsta næringskontor, Herøy Næringsforum, Maritim Forening for søre Sunnmøre og Stryn Næringsssamskipnad.
- Fråsegn frå Volda Næringsforum.

Ettersendte dokument 27.09.2018:

- Fråsegn frå Volda Næringsforum og Hornindal Næringslag.

Odd A. Folkestad (Frp) reiste spørsmål om habilitet, han er dagleg leiar i Voldsfjordkryssing AS, jf. kl. § 40 og § 6, 1.l, e, nr. 1. Han tok ikkje del i handsaminga og røystinga over spørsmål om habilitet.

Arild Iversen (Krf) reiste spørsmål om habilitet, han er styremedlem i Voldsfjordkryssing AS, jf. kl. § 40 og § 6, 1.l, e, nr. 1. Han tok ikkje del i handsaminga og røystinga over spørsmål om habilitet.

Margrethe Trovåg (Ap) reiste spørsmål om habilitet, ho er styremedlem i Voldsfjordkryssing AS, jf. kl. § 40 og § 6, 1.l, e, nr. 1. Ho tok ikkje del i handsaminga og røystinga over spørsmål om habilitet.

Varamedlemene Jan Henning Egset (Ap), Einar Børteit (Krf) og Lars Barstad (Frp) tok sete.

Røysting habilitet (27 røysteføre):

Odd A. Folkestad vart kjent inhabil med 19 røyster, 8 røysta imot.

Arild Iversen vart kjent inhabil med 19 røyster, 8 røysta imot.

Margrethe Trovåg vart kjent inhabil med 19 røyster, 8 røysta imot.

Erlend Krumsvik (Volda Krf) kom med slikt framlegg:

1. Volda kommune syner til tidlegare vedtak om samferdselspakke for Volda og Ørsta. Det vert og synt til føresetnaden om delvis bompengefinansiering av Voldatunnelen som er sett i

NTP. Volda kommune er positive til prosjektet om samferdselspakke og aksepterer delvis bompengefinansiering av ein slik pakke for Volda og Ørsta.

2. Primært ber Volda kommunestyre om godkjenning av samferdselspakke i samsvar med alternativ A4b og med tre bomsnitt nær rundkøyringa i Furene. Det er kommunestyret sitt ønske å gjennomføre prosjektet i samarbeid med Ørsta kommune. Aktuelle prosjekt ved dette alternativet kan vere;

- * Torvmyrvegen
- * Fullt ut finansiering av forprosjekt for Ørstafjordkryssing (avgrensa til 10 mill).
- * Flyplasskrysset (finansiert 50% av midlane bom i Aasen genererer)
- * Furene - rundkøyring
- * Evt. andre tiltak som; kollektivtiltak i Volda og Ørsta, Gang- og sykkelvegar, Øyra bru, Sentrumstiltak Volda, Sentrumstiltak Ørsta, og Voldafjordkryssing.

3. Subsidiert ber Volda kommunestyre om godkjenning av bompengefinansiering i samsvar med alternativ A4b, med tre bomsnitt nær rundkøyringa i Furene. Dette alternativet utan samarbeid med Ørsta kommune. Aktuelle prosjekt ved dette alternativet kan vere;

- * Torvmyrvegen
- * Raskast mogleg nedbetalingstid.

4. Volda kommunestyre syner til at kostnaden med Voldatunellen har auka i hove til dei opprinnelige kostnadene i NTP. Volda kommune oppmodar difor om at staten ta sin del av den auka kostnaden.

5. Kommunestyret ber om at det vert starta droftingar med statens vegvesen/samferdselsdepartementet med sikt på nødvendig utbetring av dagens E39 gjennom Volda sentrum og særleg kryssing av Øyraelva. Volda kommune oppmodar om at tiltaket primært vert finansiert med løying frå programområdemidlar/riksvegar.

Roald Espset (Frp) kom med slikt framlegg på vegne av Volda Frp og Volda H:

Lokal medfinansiering av E39 Voldatunnelen

1. Volda kommune aksepterer lokalt medfinansieringsansvar av Voldatunnelen slik det går fram av NTP (inntil 1/3-part av investeringskostnaden).
2. Volda kommune forutset at Staten dekkjer minst 2/3-partar av den kostnadsauken som har blitt estimert etter NTP-vedtaket.
3. Volda kommune vil ikkje ha forehandsimkrevning av bompengar.
4. Berre dei som køyrer gjenom Voldatunnelen skal betale bompengar.
Bompengestasjonar skal såleis ligge inne i/ved tunnelen.
5. Det skal vere diffrensierte bompengesatser (ÅDT-PBE).
6. Med dei trafikkprognosar som Statens vegvesen har lagt fram i samband med reguleringsplanen for tunnelen, vil det lokale medfinansierinsansvaret verte stetta.

Det vart halde gruppemøte.

Erlend Krumsvik (Krf) trekte framlegget sitt og om med slikt framlegg på vegne av Krf Volda, AP, Senterpartiet, SV, MDG og Venstre:

1. Volda kommune syner til tidlegare vedtak om samferdselspakke for Volda og Ørsta. Det vert og synt til føresetnaden om delvis bompengefinansiering av Voldatunnelen som er sett i NTP. Volda kommune er positive til prosjektet om samferdselspakke og aksepterer delvis bompengefinansiering av ein slik pakke for Volda og Ørsta.

2. Primært ber Volda kommunestyre om godkjenning av samferdselspakke i samsvar med alternativ A4b og med tre bomsnitt nær rundkøyringa i Furene. Det er kommunestyret sitt ønske å gjennomføre prosjektet i samarbeid med Ørsta kommune. Aktuelle prosjekt ved dette alternativet kan vere;

Torvmyrvegen

Sentrumstiltak i Volda

Fullt ut finansiering av forprosjekt for Ørstafjordkryssing (avgrensa til 10 mill). Flyplasskrysset (finansiert 50% av midlane bom i Aasen genererer) Furene – rundkøring Evt. andre tiltak som; kollektivtiltak i Volda og Ørsta, Gang- og sykkelvegar, Øyra bru, Sentrumstiltak Ørsta, og Voldafjordkryssing.

3. Subsidiert ber Volda kommunestyre om godkjenning av bompengefinansiering i samsvar med alternativ A4b, med tre bomsnitt nær rundkøyringa i Furene. Aktuelle prosjekt ved dette alternativet kan vere;

Torvmyrvegen

Kollektivtransport

Gang- og sykkelvegar

Sentrumsutvikling i Volda

Raskast mogleg nedbetalingstid.

4. Volda kommunestyre syner til at kostnaden med Voldatunellen har auka i høve til dei opprinnelige kostnadene i NTP. Volda kommune oppmodar difor om at staten ta sin del av den auka kostnaden.

5. Kommunestyret ber om at det vert starta droftingar med statens vegvesen/samferdselsdepartementet med sikte på nødvendig utbetring av dagens E39 gjennom Volda sentrum og særleg kryssing av Øyraelva. Volda kommune oppmodar om at tiltaket primært vert finansiert med loyving frå programområdemidlar/riksvegar.

Prøverøysting:

Tilrådinga frå formannskapet fekk 0 røyster.

Det vart røysta alternativ mellom framlegget frå Frp og H og fellesframlegget frå Krf, V, AP, MDG, SV og SP. Framlegget frå Frp og H fekk 6 røyster. Fellesframlegget frå Krf, AP, Senterpartiet, SV, MDG og Venstre fekk 21 røyster.

Røysting:

Tilrådinga frå formannskapet fekk 0 røyster og fall.

Det vart røysta alternativ mellom framleggget frå Frp og H og fellesframleggget frå Krf, V, AP, MDG, SV og SP. Framleggget frå Frp og H fekk 6 røyster og fall. Fellesframleggget frå Krf, AP, Senterpartiet, SV, MDG og Venstre fekk 21 røyster og vart vedteke.

Vedtak i kommunestyret - 27.09.2018:

1. Volda kommune syner til tidlegare vedtak om samferdselspakke for Volda og Ørsta. Det vert og synt til føresetnaden om delvis bompengefinansiering av Voldatunellen som er sett i NTP. Volda kommune er positive til prosjektet om samferdselspakke og aksepterer delvis bompengefinansiering av ein slik pakke for Volda og Ørsta.

2. Primaert ber Volda kommunestyre om godkjenning av samferdselspakke i samsvar med alternativ A4b og med tre bomsnitt nær rundkøyringa i Furene. Det er kommunestyret sitt ønske å gjennomføre prosjektet i samarbeid med Ørsta kommune. Aktuelle prosjekt ved dette alternativet kan vere;

Torvmyrvegen

Sentrumsstiltak i Volda

Fullt ut finansiering av forprosjekt for Ørstafljordkryssing (avgrensa til 10 mill). Flyplasskrysset (finansiert 50% av midlane bom i Aasen genererer) Furene – rundkøring Evt. andre tiltak som; kollektivtiltak i Volda og Ørsta, Gang- og sykkelvegar, Øyra bru, Sentrumstiltak Ørsta, og Voldafjordkryssing.

3. Subsidiert ber Volda kommunestyre om godkjenning av bompengefinansiering i samsvar med alternativ A4b, med tre bomsnitt nær rundkøyringa i Furene. Aktuelle prosjekt ved dette alternativet kan vere;

Torvmyrvegen

Kollektivtransport

Gang- og sykkelvegar

Sentrumsutvikling i Volda

Raskast mogleg nedbetalingstid.

4. Volda kommunestyre syner til at kostnaden med Voldatunellen har auka i høve til dei opprinnelege kostnadene i NTP. Volda kommune oppmodar difor om at staten ta sin del av den auka kostnaden.

5. Kommunestyret ber om at det vert starta droftingar med statens vegvesen/samferdselsdepartementet med sikte på nødvendig utbetring av dagens E39 gjennom Volda sentrum og sørleg kryssing av Øyraelva. Volda kommune oppmodar om at tiltaket primært vert finansiert med løying frå programområdemidlar/riksvegar.

Handsaming:

Saka vart ettersendt 13.09.2018.

Sakshandsamar Asbjørn Moltudal svara på spørsmål frå formannskapet.

Odd A. Folkestad kom med slikt alternativt framlegg:

1. *Det vert vist til føresetnaden om delvis bompengefinansiering av Voldatunnelen som er sett i NTP, og Volda kommune aksepterer denne.*

Det vert vidare vist til droftingar over lang tid mellom Ørsta og Volda kommune om eventuelt i fellesskap å utvikle og vedta ein felles samferdselspakke. Det må slåast fast at desse droftingane ikkje har fort fram til semje, og at det blir Volda kommune sitt ansvar å sørge for at føresetnaden nemnt i avsnittet framanfor blir innfridd.

2. *Volda kommune vil etter dette godkjenne at det i Voldatunnelen vert kravd inn bompengar frå dei køyretoya som nyttar denne. Basert på dei trafikktala som ligg føre frå Statens vegvesen i samband med godkjenningen av reguleringsplanen for Voldatunnelen, vil dette gi inntekter som innfriar medfinansieringsføresetnaden som er sett i NTP.*
3. *Volda kommune syner til at kostnaden med Voldatunnelen har auka i høve til dei opprinnelege kostnadane i NTP. Volda kommune oppmodar difor om at staten tek sin del av den auka kostnaden.*
4. *Kommunestyret ber om at det staks vert igangsett sluttdialog med Statens vegvesen for å få fastsett ei endeleg kryssing av Øyraelva, ref. sak OS 140/17, er Volda formannskap samla seg om alt. A – ei rein brulloysing.*
5. *Kommunestyret ber vidare om at det straks vert sett i gang droftingar med Vegvesenet/Samferdselsdepartementet med sikte på å få kryssinga av Øyraelva finansiert med løying frå «Programområdemidlar/riksvegar». Dei akutte trafikkproblema her skuldast tvillaust den midlertidige plassering av E39, og trafikken over Øyraelva vil berre auke til Voldatunnelen ein gong vert opna for trafikk.*

Ordføraren kom med slikt alternativt framlegg:

1. *Volda kommune syner til tidlegare vedtak om samferdselspakke for Volda og Ørsta. Det vert og synt til føresetnaden om delvis bompengefinansiering av Voldatunnelen som er sett i NTP.*

Volda kommune er framleis positive til prosjektet om samferdselspakke og aksepterer delvis bompengefinansiering av ein slik pakke for Volda og Ørsta.

2. *Primært ber Volda kommunestyre om godkjenning av samferdselspakke i samsvar med alternativ A4 og med bomsnitt på gamle E39 ved dagens rundkøring i Furene bomsnitt 3. A4 alternativet krev godkjenning frå Ørsta kommune.*

*Aktuelle prosjekt ved dette alternativet kan vere;
Flyplasskrysset (finansiert 50% av midlane bom i Aasen genererer), Furene – rundkøring, Kollektivtiltak i Volda og Ørsta, Gang- og sykkelvegar, Øyra bru, Sentrumstiltak Volda, Sentrumstiltak Ørsta, Ørstafjordkryssing, Voldafjordkryssing og Torvmyrvegen.*

3. *Subsidiert ber Volda kommunestyre om godkjenning av samferdselspakke i samsvar med alternativ A3 og med bomsnitt på gamle E39 ved dagens rundkøring i Furene bomsnitt 3.*
*Aktuelle prosjekt ved dette alternativet kan vere;
Furene – rundkøring, Flyplasskrysset, Kollektivtiltak i Volda og Ørsta, Gang- og sykkelvegar, Øyra bru, Sentrumstiltak Volda og Torvmyrvegne.*
4. *Volda kommunestyre syner til at kostnaden med Voldatunellen har auka i høve til dei opprinnelege kostnadene i NTP. Volda kommune oppmodar difor om at staten ta sin del av den auka kostnaden.*

Dan Helge Bjørneset bad om punktvis røysting.

Prøverøysting:

Prøverøysting framlegget til Odd A. Folkestad:

- Punkt 1 og 2 fekk 6 røyster, 3 røysta mot (Gunnar Strøm, Benedikte Holmberg og Jørgen Amdam).
- Punkt 3 fekk 9 røyster.
- Punkt 4 og 5 fekk ei røyst, Odd A. Folkestad, 8 røysta mot.

Prøverøysting framlegget frå ordføraren:

- Punkt 1 fekk 7 røyster, 2 røysta mot (Dan Helge Bjørneset og Odd A. Folkestad).
- Punkt 2 fekk 8 røyster, 1 røysta mot (Odd A. Folkestad)
- Punkt 3 fekk 7 røyster, 2 røysta mot (Odd A. Folkestad og Dan Helge Bjørneset)

Prøverøysting tilrådinga frå administrasjonen:

Tilrådinga frå administrasjonen fekk 0 røyster.

Røysting (ni røysteføre):

Tilrådinga frå administrasjonen fekk 0 røyster og falt.

Det vart røysta alternativt mellom framlegget frå Odd A. Folkestad og framlegget frå ordføraren. Framlegget frå ordføraren fekk 7 røyster og vart vedteke, framlegget frå Odd A. Folkestad fekk 2 røyster (Odd A. Folkestad og Dan Helge Bjørneset) og falt.

Tilråding i formannskapet - 18.09.2018 til kommunestyret:

1. *Volda kommune syner til tidlegare vedtak om samferdselspakke for Volda og Ørsta. Det vert og synt til føresetnaden om delvis bompengefinansiering av Voldatunnelen som er sett i NTP.*

Volda kommune er framleis positive til prosjektet om samferdselspakke og aksepterer delvis bompengefinansiering av ein slik pakke for Volda og Ørsta.

2. *Primært ber Volda kommunestyre om godkjenning av samferdselspakke i samsvar med alternativ A4 og med bomsnitt på gamle E39 ved dagens rundkøyring i Furene bomsnitt 3. A4 alternativet krev godkjenning fra Ørsta kommune.
Aktuelle prosjekt ved dette alternativet kan vere;
Flyplasskrysset (finansiert 50% av midlane bom i Aasen genererer), Furene – rundkøyring, Kollektivtiltak i Volda og Ørsta, Gang- og sykkelvegar, Øyra bru, Sentrumstiltak Volda, Sentrumstiltak Ørsta, Ørstafjordkryssing, Voldafjordkryssing og Torvmyrvegen.*
3. *Subsidiert ber Volda kommunestyre om godkjenning av samferdselspakke i samsvar med alternativ A3 og med bomsnitt på gamle E39 ved dagens rundkøyring i Furene bomsnitt 3.
Aktuelle prosjekt ved dette alternativet kan vere;
Furene – rundkøyring, Flyplasskrysset, Kollektivtiltak i Volda og Ørsta, Gang- og sykkelvegar, Øyra bru, Sentrumstiltak Volda og Torvmyrvegne.*
4. *Volda kommunestyre syner til at kostnaden med Voldatunellen har auka i høve til dei opprinnelege kostnadene i NTP. Volda kommune oppmodar difor om at staten ta sin del av den auka kostnaden.*

Administrasjonen si tilråding:

Volda kommune syner til tidlegare vedtak om samferdselspakke for Volda og Ørsta. Det vert og synt til føresetnaden om delvis bompengefinansiering av Voldatunnelen som er sett i NTP.

Volda kommune er framleis positive til prosjektet om samferdselspakke og aksepterer delvis bompengefinansiering av ein slik pakke for Volda og Ørsta.

2. *Primært ber Volda kommunestyre om godkjenning av samferdselspakke i samsvar med alternativ A4 og med bomsnitt på gamle E39 lengst mot dagens rundkøyring i Furene. A4 alternativet krev godkjenning fra Ørsta kommune.
Aktuelle prosjekt ved dette alternativet er;
Flyplasskrysset (finansiert 50% av midlane bom i Aasen genererer), Furene – rundkøyring, Kollektivtiltak i Volda og Ørsta, Gang- og sykkelvegar, Øyra bru, Sentrumstiltak Volda, Sentrumstiltak Ørsta, Ørstafjordkryssing og Voldafjordkryssing.*
3. *Subsidiert ber Volda kommunestyre om godkjenning av samferdselspakke i samsvar med alternativ A3 og med bomsnitt på gamle E39 lengst mot dagens rundkøyring i Furene.
Aktuelle prosjekt ved dette alternativet er;
Furene – rundkøyring, Flyplasskrysset, Kollektivtiltak i Volda og Ørsta, Gang- og sykkelvegar, Øyra bru, Sentrumstiltak Volda.*

4. *Volda kommunestyre syner til at kostnaden med Voldatunellen har auka i høve til dei opprinnelege kostnadene i NTP. Volda kommune oppmodar difor om at staten ta sin del av den auka kostnaden.*

Vedleggsliste:

Underskriftsliste innlevert 06.09.2018

NTP (Nasjonal Transportplan), Handlingsprogram 2018-2023(2029) for det som gjeld denne saka.

Uprenta saksvedlegg:

Møtereferat frå styringsgruppa 1-8

Møtereferat frå arbeidsgruppa.

NTP (Nasjonal Transportplan), Handlingsprogram 2018-2023(2029)

Samandrag av saka:

Volda og Ørsta kommunar har i samarbeid med Statens vegvesen teke initiativ til utarbeiding av felles samferdslepakke for Volda /Ørsta , der grunnlag for bompengefinansiering av E39 Volda –Furene (Voldatunellen) er hovudprosjektet.

Reguleringsplanen for E39 Volda – Furene vart vedteken i Volda kommunestyre 31.05.2018, sak PS 69/18, og gir rammer og kostnadstal for dette tiltaket som er hovudprosjektet i pakken.

Saka handlar no om tilslutnad til ein «bompengepakke.» Utkastet til saksutgreiing har vore sendt SVV for attendemelding og innspel. Innspela er innarbeidde i denne saksutgreiinga.

Bakgrunn for saka:

Volda og Ørsta kommunar har i samarbeid med Statens vegvesen teke initiativ til utarbeiding av felles samferdslepakke for Volda /Ørsta , med bompengefinansiering der E39 Volda –Furene (Voldatunellen) er hovudprosjektet.

I slik bompengepakke har kommunane og Statens vegvesen SVV hatt eit ynskje om å kunne integrere flere aktuelle lokale veggtiltak i Volda og Ørsta, med sikte på snarleg gjennomføring.

Dette vil i særleg grad vere aktuelt for viktige lokale tiltak som elles ikkje har prioritet som aktuelle strekningsvise tiltak i NTP.

Jfr. her også kommunestyret sitt intensjonsvedtak for samferdslepakken, K-sak sak PS 50/16, den 21.04.2016, der det vart gjort slikt vedtak:

1. *Kommunestyret ser framdrift og prioritering av dei overordna veglinene med tilhøyrande infrastruktur som avgjerande for utviklinga i regionen Volda - Ørsta, og minner om at dette er eit samfunn som må sjåast på line med dei tre byane Kristiansund, Molde og Ålesund.*
2. *Kommunestyret godkjenner at prosess på utarbeiding av grunnlag for felles samferdselspakke for Volda og Ørsta vert sett i gang.*
3. *Programnotatet skal definere konkrete tiltak og sjå gjennomføring i fasar ut frå realisme knytt til målsetting for samferdselspakke-programmet, tilgjengelege ressursar og gjennomforbarheit.*
4. *Kommunestyret ber ordførar og rådmann ta kontakt med Statens Vegvesen, region Midt, More og Romsdal fylkeskommune og Ørsta kommune for å få etablert ei styringsgruppe til å styre og gjennomføre utgreiinga. Styringsgruppa fastset framdriftsplan, set ned ev arbeidsgrupper og rapporterer til kommunestyret. Ordførar og rådmann representerer styringsgruppa frå Volda kommune.*
5. *I det vidare arbeidet med felles samferdselspakke for Volda og Ørsta skal omsynet til måla i gjeldande klimaplanar ileggast stor vekt.*

Med grunnlag i dette og tilsvarende vedtak i Ørsta kommune vart det etablert Styringsgruppe og arbeidsgruppe tilknytt prosjektet.

Statens vegvesen har hatt prosjektansvaret og har bidrige med fagleg ekspertise og sekretærfunksjon.

Styringsgruppa har hatt slik samansetning:

Jørgen Amdam (leiar, Volda kommune), Rune Sjurgard (Volda kommune), Stein Aam (Ørsta kommune), Wenche Solheim (Ørsta kommune), Kjetil Strand (Statens vegvesen), Ole Jan Tønnesen (Statens vegvesen), Per Ove Nydal (Møre og Romsdal fylkeskommune), Cathrine Helle-Tautra (sekretær).

Arbeidsgruppe har hatt følgjande samansetning:

Cathrine Helle-Tautra (Statens vegvesen), Vidar Neraas (Statens vegvesen), Svein Sunde (Gode vegar AS), Rolf-Magnus Sundgot (Ørsta kommune), Per Heltne (Volda kommune), Gry Halvorsen (Møre og Romsdal Fylkeskommune).

Arbeidsgruppa har etter vedtak i styringsgruppa hatt følgjande mandat for sitt arbeid:

- *Arbeidsgruppa skal utarbeide eit overbygningsdokument som beskriv konseptet til Felles samferdselspakke for Volda og Ørsta. Overbygningsdokumentet skal vise at pakken inneholder ulike tiltak i både Ørsta og Volda. Arbeidsgruppa skal også greie ut ulike modellar for bompengeprosjekten.*
- *Arbeidsgruppa skal i fellesskap føreslå ei prioriteringsliste over prosjekter som kan inkluderas i samferdselspakken. Alle prosjekter i denne lista skal ha eit kostnadsanslag.*
- *For å sikre brei involvering lokal, skal arbeidsgruppa organisere:
 - o Folkemøter i Ørsta og volda sentrum
 - o Eigne møter med transportørane i området*
- *Arbeidsgruppa skal i tillegg utføre konkrete oppgåver definert av styringsgruppa.*

Arbeidsgruppa har hatt i alt 6 møter fram til no.

Overbyggingsdokument er utforma, men ikkje fullført, då det enno ikkje er heilt avklara kva prosjekt som skal takast med og kva bomsnitt som skal leggast til grunn.

Det er gjennomført folkemøte felles for Volda og Ørsta i Åsentunet.

Det er gjennomført møte med næringslivet /transportørane i området.

Arbeidsgruppa gav si tilråding til styringsgruppa den 31.08.2017.

Styringsgruppa tok så dette vidare i sitt møte den 1.11.2017.

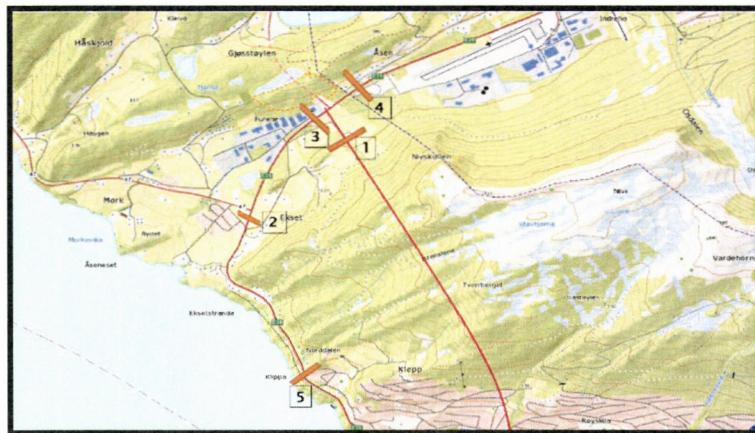
Styringsgruppa kom etter dette med følgjande tilråding om val av løysing.

Den eine basert på ei minimumsløysing der bomsnittet vert knytt til ny tunell og dagens E-39.
Det andre eit utvida prosjekt der ein også etablerer eit bomsnitt lokalt i Ørsta og Volda sentrum
Dette var også grunnlag for felles formannskapsmøte den 13.02.2018.

I fellesmøtet vart det gjort vedtak om å sette ned ei arbeidsgruppe med politisk valde medlemer frå begge kommunane for vidare arbeid med bompengeprosjekten.

Statens vegvesen har etter dette gjort fleire berekningar av inntektpotensiale i ulike modellar og bompengesnitt, som grunnlag for val av bomsnitt og prosjektomfang.

Til det siste møtet i styringsgruppa 8. juni 2018 vart det lagt fram slike berekningar frå SVV, basert på følgjande modell-variantar, (vurderte bomplasseringar nummerert på kartet under):



Berekning 1

Bomsnitt på ny tunnelarm i Furene (1), Ekset (2) - Bomsnitt sør for fv. 47. Stenger lokalveier sørover mot Volda som kan gi lekkasje

Berekning 2

Bomsnitt på ny tunnelarm i Furene (1), Furene (3) og Aasen i Ørsta (4)
(Bomsnitt i Ørsta flytta etter ønskje fra Ørsta)

Berekning 3

Bomsnitt på ny tunnelarm i Furene (1) og mot Furene (3)

Berekning 4

Bomsnitt på ny tunnelarm i Furene (1) og ved Klippa (5)

Berekning 5

Bomsnitt KUN på ny tunnelarm i Furene

Med grunnlag i denne berekninga har Statens vegvesen gjennom sine modellar lagt til grunn fylgjande trafikktal/første gongs betalande i desse modellalternativa:

	Ny tunnel	Gammel E 39 (Klippa/Furene)	E 39 (Hovden)	Sum nye betalende	Sum betalende (1.gang)
Beregning 1 og 4	4700	2100			Ca. 7000
Beregning 2	4700	2700	6000	1000 nye ved Hovden	Ca. 8000
Beregning 3	4700	2650	6400		Ca. 7000
Beregning 5 *	1600	7400			1600

Tidlegare var det også med eit alternativ til bomstasjon i Aasen (4) som skulle ligge aust for flyplasskrysset, mellom flyplassen og Ørsta sentrum. Saman med bomsnitt på ny tunnellarm i Furene (1), Furene (3) ville eit slikt alternativ gitt om lag 9.000-10.000 1.gongsbetalande, ei løsing som ville gitt ei vesentleg større finansieringsevne enn plasseringa ved Aasen. Etter ønskje fra Ørsta vart bompllasseringa i alt. (4) likevel flytta til Aasen. Det har også vore drøfta eit alternativ der det vart lagt eit bomsnitt ved utgangen av Rotsethorntunnelen, utan at dette alternativet har fått tilslutnad og vore vurdert vidare.

Det har såleis gjennom prosessen vore mange ulike alternativ og drøftingar mellom SVV, Volda kommune og Ørsta kommune med tanke på å finne fram til løsing som alle kan einast om. Dette har vore, og er ei krevjande øving.

Ved drøfting av saka i Volda Formannskap den 21.08.2018 vart det reist spørsmål til dei nyttar trafikktala i bompenge-utgreiinga. Kva er årsaka til at ein i samband med Reguleringsplan Volda – Furene nyttar dimensjonerande trafikk (ÅDT)/2041 med 9000, medan ein i samferdselspakken nyttar omlag 7000 i berekninga på ny E39 tunnel. Årsaken til det er i flg. SVV at talet 7000 er berekna med dagens trafikk, og fordi ein berre tel fyrste gongen eit køyretøy passerar strekninga innanfor ein time.

Den største årsaka til differansen mellom 9000 og 7000 er likevel at eit bompengeprosjekt fører til «avvisning» av trafikk. Dette inneber at når ein vert belasta bompengar, vil nokon enten la vere å køyre med bilen sin, køre fleire i ein bil eller fleire vil nytte kollektivtrafikk.

Prinsipp for Samferdselspakken:

SVV og strategisjefen (Ketil Strand) i SVV har ved fleire høve i prosessen understreka **det overordna prinsippet** ved innføring av ein samferdselspakke;

Det er dei som får nytte av den nye tunellen og tiltaka i pakken som skal betale bompengar.

For å kunne nytte seg av «**timesregelen**» (bompengeavgift ved berre ein bomstasjon i løpet av ein time) opplyser SVV at det er ein hovedregel at ein då må han ei pakkeløysing (samferdselspakke).

Dersom ein ikkje har ei pakkeløysing vil det heller ikkje vere høve til førehandsinnkrevjing av bompengar.

Betalingsfritak og reduserte takstar?

Det er ikkje heimel i takstretningslinjene for å gi fritak for bompengebetaling for å kome til lokalt servicesenter (butikk, kommuneadministrasjon m.m.). Iflg. SVV er rammene for fritaks-og rabattordningar no innskjerpa i høve til lokale særordningar. Bompengepllasseringa i samferdselspakken bør såleis heller ikkje basere seg på betalingsfritak.

Det er og blitt stilt spørsmål om det er mogleg å kombinere differensierte takstar og timesregel. Til det svarer SVV at det er mogleg, men utgangspunktet er at dyraste passering innan ein time vert belasta dersom ein passerer bomsnitt med ulike takstar.

Meir om dei ulike berekningane, og inntektpotensiale/finansieringsevna for desse:

Inntektpotensiale rekna ut frå bompengesats 25 kroner (20kr med rabatt)

Det er i berekningane under føresett 650 mill. kr frå staten. Dei 50 mill. kr i programområde midler, var til ei felles pakke, så om det ikkje vert felles er det ikkje avgjort at Volda får nytte alt åleine.

(A1) Berekning 5

- Bomsnitt KUN på ny tunnelarm i Furene
Sum 1. gongs betalande **ca. 1600**

Kostnad tunell – kr. 1171 Mill.
Inntekt inkl. kr. 650 mill. frå staten
Gamle E39 – 7400 bilar i døgnet

Finansieringsevne: kr. 0, ikkje nedbetalt innan 15 år.

Konsekvens:

Dette alternativet gjev ikkje stor nok inntekt til å finansiere tunell, og det vil vere svært stor trafikk på gamle E39.

(A2a) – Stegvist tiltak (Etterskot - Berre tunnelen) Berekning 1 og 4

A2a – Furene, Klippa eller Egset

Bomsnitt på ny tunnelarm i Furene (1), Klippa (5)/Ekset (2) - Bomsnitt sør for fv. 47.
Sum 1. gongs betalande berekna til **ca. 7130** (4700 tunnel – 2100 Gamle E39)

Bomstasjon ny og gammal E39 blir etablert når tunell er ferdig – ingen førehandsinnkrevjing

Inntekt inkl. 650 mill. frå staten
Kostnad tunell – kr. 1171 mill.
Finansieringsevne: kr. 1150 mill. (ikkje sikkert ein får godkjent bom på Klippa/Egset ved etterskotsinnkrevjing grunna avstand mellom tiltak og bom)
Til andre tiltak: kr. 0 mill.

Konsekvens
Ved dette alternativet vil det vere lite/ingen midlar til andre tiltak og truleg start etter 2024. Ikkje samferdselspakke. Treng ikkje vedtak frå Ørsta kommune.

Dei i Volda kommune som skal til sentrum og som bur utanfor bomringen vil måtte betale bompengar. Handlande og tilsette i Furene som kjem utanfrå bomringen (Mork, Berkneset, Ørsta og ytre Søre) betaler ikkje bompengar

Stenger lokalveier sørover mot Volda som kan gi lekkasje.

Inntektene ved dette alternativet vil truleg vere om lag 200 mill. kr. lågare enn ved førehands-innkrevjing – grunna rentetap m.m.

(A2b) – Stegvis tiltak (Etterskot - Berre tunnelen) Berekning 1 og 4

A2b – Furene (ved/i rundkøring)

Bomsnitt på ny tunnelarm i Furene (1), Furene (3)
Sum 1. gongs betalande berekna til **ca. 7000** (4700 tunnel – 2100 Gamle E39)
Bomstasjon ny og gammal E39 blir etablert når tunell er ferdig – ingen førehandsinnkrevjing
Inntekt inkl. 650 mill. frå staten:

Kostnad tunell – kr. 1171 mill.

Finansieringsevne: kr. 1150 mill.

Til andre tiltak: kr 0 mill.

Konsekvens:
Ved dette alternativet vil det vere lite/ingen midlar til andre tiltak og truleg start etter 2024. Dette alternativet vil ikkje ha konsekvens for dei som bur innanfor Furene (retning Volda) uansett om dei skal til Furene eller sentrum. Handlande og tilsette i Furene som kjem utanfrå bomringen (Ørsta og ytre Søre) betaler bompengar.
Ikkje samferdselspakke. Treng ikkje vedtak frå Ørsta kommune.

Inntektene ved dette alternativet vil truleg vere om lag 200 mill. kr. lågare enn ved førehands-innkrevjing – grunna rentetap m.m.

(A3a) Bompengepakke (Førehandsinnkrevjing?) Volda – Furene (Berekning 3)

A3a – Furene, Klippa eller Egset

- Bomsnitt på ny tunnelarm i Furene (1), Klippa(5)/Egset(2)
Sum 1. gongs betalande **ca. 7000** (4700 tunnel – 2650 Gamle E39)

Kostnad tunell – kr. 1171 mill.

Finansieringsevne: kr. 1350 mill.

Til andre tiltak: om lag kr. 178 mill.

Konsekvens

Dersom ein får godkjent dette alternativet som bompengepakke vil det ved dette alternativet vere knappe 200 mill. til andre tiltak og truleg start før 2024. Treng ikkje vedtak frå Ørsta kommune.

Dei i Volda kommune som skal til sentrum og som bur utanfor bomringen vil måtte betale bompengar. Handlande og tilsette i Furene som kjem utanfrå bomringen (Mork, Berkneset, Ørsta og ytre Søre) betaler ikkje bompengar

Stenger lokalveier sørover mot Volda som kan gi lekkasje

(A3b) Bompengepakke (Førehandsinnkrevjing?) Volda – Furene (Berekning 3)

A3b – Furene (ved/i rundkøring)

- Bomsnitt på ny tunnelarm i Furene (1), Furene (3)
Sum 1. gongs betalande **ca. 7000** (4700 tunnel – 2100 Gamle E39)

Kostnad tunell – kr. 1171 mill.

Finansieringsevne: kr. 1350 mill. (usikkert om førehandsinnkrevjing er mogleg grunna kort avstand mellom bomsnitta)

Til andre tiltak: om lag 178 mill.

Konsekvens

Dersom ein får godkjent dette alternativet som bompengepakke vil det ved dette alternativet bli knappe 200 mill. til andre tiltak og truleg start før 2024. Treng ikkje vedtak frå Ørsta kommune.

Dette alternativet vil ikkje ha konsekvens for dei som bur innanfor Furene uansett om dei skal til Furene eller sentrum. Handlande og tilsette i Furene som kjem utanfrå bomringen (Ørsta og ytre Søre) betaler bompengar.

Med dei tiltak som har vore oppe til drøfting vil ein rimeleg greitt kunne argumentere for alternativet A3b for dei som kjem frå Ørsta og Ytre Søre (jfr. Flyplasskrysset, rundkøring i Furene, kollektivtransport og gangveg Ørsta-Volda).

Frekvensen av bruk for dei fastbuande og dei som nyttar seg av handelsområdet i Furene er truleg også ulik og bør tilleggast vekt ved plassering av bomstasjon

(A4a) Bompengepakke (Førehandsinnkrevjing) Volda – Furene, saman med Ørsta (Berekning 2)

A4a – Aasen, Furene, Klippa eller Egset

- Bomsnitt på ny tunnelarm i Furene (1), Klippa(5)/Egset(2) og Aasen i Ørsta (4)
Bomsnitt i Ørsta flytta etter ønskje frå Ørsta kommune.
Sum 1. gongs betalande **ca. 8000** (4700 tunnel – 2100 Gamle E39) + 1000 nye ved Hovden

Kostnad tunell – kr. 1171 mill.

Finansieringsevne: kr. 1450 mill.

Til andre tiltak: kr om lag 278 mill.

Konsekvens:

Dette alternativet vil kunne gje grunnlag for ein bompengepakke. For å få det til krev det

tilsvarande vedtak frå Ørsta kommune og ein bør såleis ha tiltak i både Volda og Ørsta for å vere pakke.

Ved dette alternativet har det vore drøfta tiltak i Ørsta for 100 mill. kr. i tillegg til alt. A3. Vegvesenet tilrår bommar i tunnel, Egset/Klippa og Hovden for å kunne forsvare investeringar i sentera.

Om plassering av bom på gammal E39 syner eg til det som er sagt under alternativ A2 og A3.

Tidlegare var der med eit alternativ til bomstasjon i Aasen (4) som skulle ligge mellom flyplassen og Ørsta sentrum. Saman med bomsnitt på ny tunellarm i Furene (1), Furene (3) ville det alternativet gitt 1.gongsbetalande på om lag 10.000 og ville gje ei vesentleg større finansieringsevne enn flytinga til Aasen. Etter ynskje frå Ørsta vart alt. (4) flytta til Aasen.

Legg ein **hovudprinsippet** om at det er dei som får **nytte av den nye tunellen og tiltaka i pakken** som skal betale bompengar, burde ein truleg ikkje flytte bomstasjonen i Ørsta frå austsida av Flyplasskrysset og til Aasen, då ein ved dette alternativet både får bygt flyplasskrysset som brukarane både i Volda og Ørsta får nytte og glede av (dei frå ytre Søre vil ved det alternative sleppe bompengar til Flyplassområdet) og samstundes får evt. 100 mill. til flyplasskryss og sentrumstiltak i Ørsta.

(A4b) Bompengepakke (Førehandsinnkrevjing) Volda – Furene saman med Ørsta (Berekning 2)

A4b – Aasen, Furene (ved/i rundkjøring)

- Bomsnitt på ny tunnelarm i Furene (1), Furene (3) og Aasen i Ørsta (4)
Bomsnitt i Ørsta flytta etter ønskje frå Ørsta kommune.
Sum 1. gongs betalande **ca. 8000** (4700 tunnel – 2100 Gamle E39) + 1000 nye ved Hovden

Kostnad tunell – kr. 1171 mill.

Finansieringsevne: kr. 1450 mill. (usikkert om førehandsinnkrevjing er mogleg grunna kort avstand mellom bomsnitta)

Til andre tiltak: om lag kr 278 mill. kr

Konsekvens:

Dette alternativet vil kunne gje grunnlag for ein bompengepakke. For å få det til krev det **tilsvarande vedtak frå Ørsta kommune** og ein bør såleis ha tiltak i både Volda og Ørsta for å vere pakke.

Ved dette alternativet har det vore drøfta tiltak i Ørsta for 100 mill. kr. i tillegg til alt. A3. Vegvesenet tilrår bommar i tunnel, Egset/Klippa og Hovden for å kunne forsvare investeringar i sentera.

Om plassering av bom på gammal E39 syner eg til det som er sagt under alternativ A2 og A3.

Tidlegare var der med eit alternativ til bomstasjon i Aasen (4) som skulle ligge mellom flyplassen og Ørsta sentrum. Saman med bomsnitt på ny tunellarm i Furene (1), Furene (3) ville det alternativet gitt 1.gongsbetalande på om lag 10.000 og ville gje ei vesentleg større finansieringsevne enn flytinga til Aasen. Etter ynskje frå Ørsta vart alt. (4) flytta til Aasen.

Legg ein **hovudprinsippet** om at det er dei som får **nytte av den nye tunellen og tiltaka i pakken** som skal betale bompengar, burde ein truleg ikkje flytte bomstasjonen i Ørsta frå

austsida av Flyplasskrysset og til Aasen, då ein ved dette alternativet både får bygt flyplasskrysset som brukarane både i Volda og Ørsta får nytte og glede av (dei frå ytre Søre vil ved det alternative sleppe bompengar til Flyplassområdet) og samstundes får evt. 100 mill. til flyplasskryss og sentrumstiltak i Ørsta.

Vurdering og konklusjon:

Orienteringa om bompengeløysing og bomsnitt har utløyst sterke og viktige diskusjonar i pressa og mellom folk og i det politiske miljøet.

M.a har det utløyst ein underskriftsaksjon mot «bom som splittar kommunen». Den innsende dokumentasjonen som ligg vedlagt saka syner 673 underskrifter. Aksjonen har slikt innhald;

Det skal leggjast fram endleg innstilling i kommunestyret i møtet 18.september. Då blir det lagt fram kvar bommen til den nye E39 tunellen skal bli plassert. Det ser ut til at fleire av dem som sit i styret stemmer for å plassere den i Vikennessvingane.
Ei slik plassering vil splitte kommunen vår. Dei som må kjøre denne strekka på grunn av jobb, barnehage og skule blir tvunngne til å legge ut fleire tusen kroner i året som strengt talt ikkje burde vere nødvendig innad i eiga kommune!
Nei til bom i Vikane, ja til bom ved tunelloppning/ved rundkøyringa i Furene!

SVV og strategisjefen (Ketil Strand) i SVV har ved fleire høve i prosessen understreka **det overordna prinsippet** ved innføring av ein samferdselspakke;

Det er dei som får nytte av den nye tunellen og tiltaka i pakken som skal betale bompengar.

Nye krav til tunell-tryggleik-uka kostnad:

Då kommunestyra i Volda /Ørsta gjekk inn for delvis bompengefinsansiering av tunellen Volda-Furene, var dette basert på ein utbyggingspakke der tunellen var kostnadsrekna til 900.mill kr., og der bompengeandelen skulle vere på 300 mill kr. (1/3)

Når no kostnaden med tunellen har vakse frå 900 mill til 1171 mill kr, m.a. p.g.a endra og dyrare løysingar for området rundt tunellen i Volda sentrum..., bør også den statlege deltagkinga i prosjektet aukast opp tilsvارande. Løysinga som ligg i reguleringsplanen inneholder meir omlegging av veg, rundkøyringa er senka i terrenget og det er lagt inn fleire tilpassingar til gåande og syklande.

Med same fordeling som tidlegare, vil det gje ein bompengeandel for tunellen på 390 mill kr og ein statleg andel på 781 mill kr.

Legg ein del til grunn og legg til dei aktuelle lokale prosjekt som er ynskt realisert, (230 mill kr) endar ein opp med ein samla bompengeandel på 620 mill kr.

Om ein kunne legge ei slik fordeling til grunn ville ein kunne tru at bompengedelen kunne bli nedbetalt på 10 år med snitt-pris passering på kr. 25., basert på bom i tunellen og på gamal E-39 i furene. Eller i løpet av 15 år med sats på kr. 20.

Har ein i tillegg med bom også påarma mot Ørsta (alt 4) får ein ca 1000 ekstra passeringar som gjev eit vesentleg bidrag til reknestykket.

Dette vil generere auka inntekt for muleg investering på 100 mill kr, eller alternativt bidra til redusert bompengeperiode til 10 -11 år , med sats på kr 20.

Dette vil generere auka inntekt for muleg investering på 100 mill kr, eller alternativt bidra til redusert bompengeperiode til 10 -11 år , med sats på kr 20.

For ordens skull vil rådmannen presisere at denne berekninga ikkje er gjort av SVV.

Felles pakke Volda –Ørsta:

Ein annan diskusjon som har vore sentral i den politiske handteringen er om dette skal vere ein felles bompengepakke for Volda og Ørsta. Det har vore drøfta løysingar der ein skal ha med t.d sentrumstiltak i Ørsta og i Volda, og Ose bru, Flyplasskrysset m.v.

Dette er blitt drøfta både i styringsgruppa og i formannskapa i dei to kommunane.

Volda kommune har vore klare på at om slike tiltak skal med i pakken, må det etablerast eit bomsnitt på dagens E39 også i Ørsta, og at denne bør ligge mellom Ørsta sentrum og Flyplasskrysset.

Ørsta kommune har ikkje funne å kunne akseptere ei slik løysing.

Dei ynskjer berre ein bom ved rundkøyringa , ev. ein bom på eks. E39 ved Åsen. Signal frå Ørsta no er at bom i Aasen evt. på austsida av flyplasskrysset truleg ikkje vil bli godkjent i Ørsta, og i så fall vil det vere eit vilkår at ein etablerer bom på Rotset i Volda. Det har vore vurdert som uheldig å dele opp Volda sentrum med bomstasjon på Rotset, og dette har vore vurdert som lite realistisk å jobbe vidare med.

Med ei slik løysing fell heile grunnlaget for ein felles pakke bort, og då bør også aktuelle sentrumstiltak i Ørsta ut. Dette tilseier i så fall at berre Flyplasskrysset i Ørsta vert med vidare.

Vi vil då stå att med ein rein «Volda-pakke» med følgjande aktuelle tiltak:

Tunnel:	1171 mill. kr
Furene – rundkøyring	30 mill kr
Kollektivtiltak	30 mill kr
Gang- og sykkelvegar	30 mill kr
Øyra bru	50 mill kr
Sentrumstiltak Volda	50 mill kr
Flyplasskrysset	40 mill - samla 230 mill kr
Sum:	ca. 1.401 mill kr.

Det er grunn til å streke under at tala ovanfor er ikkje kvalitetssikra av SVV. Lista er truleg heller ikkje uttomande. Oppstart av prosjekta vil i tillegg til lokal semje om prioritering være avhengig av planarbeid, utgreiingar, kostnadsberekingar og finansiering. Prioritering av prosjektene vil være en sentral del av prosessen med arbeidet i ein slik pakke.

Slik tala er presentert ovanfor, vil det vere eit gap på om lag 23 mill. dersom A3 vert valt og godkjent.

Dersom A4 vert valt og godkjent med Sentrumstiltak i Ørsta og 10 mill til kvar av prosjekta Ørstafjord- og Voldafjordkryssing i tillegg vil det vere dekning innanfor finansieringsevna.

Slik rådmannen ser det står ein att med i hovudsak tre hovedproblemstillingar;

1. Makter ein å oppnå semje mellom SVV og Volda og Ørsta kommunar omkring ein samferdselspakke etter alternativ A4?
2. Dersom ein ikkje oppnår det, vil ein kunne få godkjent ein samferdselspakke etter alternativ A3?
3. Dersom ein får godkjent ein slik pakke, kvar skal bomsnittet på gamle E39 vere?
Det vil ikkje vere dei same trafikantane som betaler på Furene og Klippa og det vil bli større resttrafikk på gamle E39 dersom bommen kjem i Furene vs Klippa. Berekingane tilseier likevel at innteningsevna vil vere omlag lik ved dei 3 alternativa med bom på gamle E39

Med bakgrunn i utgreiinga ovanfor og **tidlegare vedtak om samferdselspakke for Volda og Ørsta** vil rådmannen tilrå at **Volda kommune er positive til prosjektet om samferdselspakke og aksepterer delvis bompengefinansiering av ein slik pakke.**

Primært er tilrådinga om godkjenning av samferdselspakke i samsvar med alternativ A4 og med bomsnitt på gamle E39 lengst mot dagens rundkjøring i Furene og med dei aktuelle lokale tiltaka som er nemnt i pkt. 2 i tilrådinga.

Då det er usikkert om Ørsta vil gå for ei løysing etter alt. A4 vil rådmannen subsidiert tilrå at Volda kommune søker om ein samferdselspakke etter alternativ A3 og med bomsnitt på gamle E39 lengst mot dagens rundkjøring i Furene.

Då kostnadene med Voldatunellen har auka i høve til opprinnelege kostnader i NTP, vil rådmannen tilrå at ein oppmodar staten om å ta sin del av den auka kostnaden, sidan det i hovudsak skuldast nye statlege retningsliner for tryggleik i tunellar.

Tilhøve til kommuneplanen sin samfunnsdel:

Planlagt tiltak for bygging av Voldatunelen og tilhøyrande anlegg tenkt lagt inn i samferdslepakken vil vere lekk i å nå dei viktige strategiske mål/tiltak påpeika i handlingsdelen til kommuneplanen sin samfunnsdel, som m.a:

- *Vidareutvikle kommunikasjonane i regionen.*
- *Arbeide for realisering av Voldatunnel gjennom utarbeiding av samferdselspakke Ørsta – Volda (bompengeløysing).*
- *Utvikle Volda som kollektivknutepunkt og betre dei offentlege kommunikasjons-tilboda.*
- *Realisering av samanhengande sykkelveg mellom Volda og Ørsta.*
- *Sikre og betre tilkomsten til Ørsta-Volda lufthamn Hovden, også for kollektivtrafikk.*
- *Auke attraktiviteten til Volda sentrum og realisere tiltak i Hamnegata som miljøgate og andre sentrumstiltak i samsvar med utviklingsplanen for Volda sentrum.*
- *Sikre eit estetisk og universelt utforma sentrum som inviterer til å gå og sykle,*
- *Utvikle eit funksjonelt trafikalt køyremønster som er trygt for alle.*
- *Legge til rette for utvikling av hamneområdet og sjølinja, og sikre kopling mellom fjord og fjell.*

Helse og miljøkonsekvensar:

Folkehelse er overordna og førande prinsipp etter kommuneplanen.

Gode kommunikasjoner, trygge ferdsselsårar for alle trafikantgrupper, eit levande sentrum, og tilrettelegging for auka bruk av kollektivtilbod, og å tilrettelegging for å gå og sykle-, som gjennomføring av tilrådd samferdslepakke legg grunnlag for-, vil vere med å legge grunnlaget for slik positiv helse og miljøeffekt.

Økonomiske konsekvensar:

Ingen direkte for kommunal økonomi. Vil vere svært positivt for kommunen og regionen med omsyn til at fleire tiltak på det overordna og lokale vegnettet kan realiserast uavhengig av gjeldande prioriteringar i gjeldande NTP.

Beredskapsmessige konsekvensar:

Tiltaket vil gje vesentleg betra trafikktryggleik for alle trafikantgrupper i området.



VOLDA KOMMUNE

Servicekontoret

Rune Sjurgard
Rådmann

Asbjørn Moltudal
Ass.rådman

Utskrift av endelig vedtak:

Ørsta kommune
Statens Vegvesen

Lik oss på Facebook



27k personar likar dette. Registrer deg for å sjå kva venene dine likar.

Nei til bom som splitter kommunen

Til: Alle i Volda kommune

Det skal leggjast fram endeleg innstilling i kommunestyret i møtet 18.september. Då blir det lagt fram kvar bommen til den nye E39 tunellen skal bli plassert. Det ser ut til at fleirtalet som sit i styret stemmer for å plassere den i Vikenessvingane.

Ei slik plassering vil splitte kommunna vår. Dei som må kjøre denne strekka på grunn av jobb, barnehage og skule blir tvungne til å legge ut fleire tusen kroner i året som strengt talt ikkje burde vere nødvendig innad i eiga kommune!
Nei til bom i Vikane, ja til bom ved tunellopning/ved rundkøyringa i Furene!

Støtter du denne kampanjen?

JA, JEG VIL SKRIVE UNDER



Del denne kampanjen på Facebook



Del denne kampanjen på Twitter



508



f Del



in Share



G+ Del



673 underskrifter hittil!

Fra: Stine Dahl[stine.m.dahl@hotmail.com]

Sendt: 06.09.2018 09:00:39

Til: Postmottak Volda

Tittel: Underskriftkampanje

Hei,

Her er lenka til ei underskriftskampanje oppretta i håp om at politikarane vil sjå menneska også når dei vel hvilken bompllassering som skal setjast opp.

Om det kjem ein bom i mellom Egset og sentrum så vil dei kanskje øydeleggje økonomien til mange nyetablerte familiar som er avhengige av å kome inn til sentrum dagleg, både på grunn av jobb, barnehage, skule, fritidsaktivitetar, familie og helse.

<https://www.underskrift.no/vis/7365>

Mvh
Stine Dahl



Statens vegvesen

Handlingsprogram 2018-2023 (2029)



ført KVU for Oslonavet. Derfor er det ikke krav til byutredning for Osloområdet nå.

12.6. Bypakker i mindre byområder

Byvekstavtalene og belønningsmidler til byvekstavtalene er avgrenset til de ni største byområdene. Det er imidlertid en rekke andre byområder som også har liknende utfordringer med hensyn til miljø og framkommelighet, og et stort behov for midler. I mindre byer er bypakker med bompengeinnkreving aktuelt for å finansiere tiltak, og for å påvirke trafikken. Bompengeinnkreving krever lokal tilslutning. Statens bidrag vil være midler til store prosjekter og/eller programområdetiltak. Etaten har bare mulighet til å avsette midler til planlegging og bygging av riksvegtiltak.

I Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029* står det at bypakker i mindre byer skal vurderes ut fra samfunnsøkonomisk lønnsomhet og måloppnåelse, og at de må inneholde framkommelighets- og/eller trafikk-sikkerhetstiltak. I noen mindre byområder kan lokale forhold tilsi at man bør planlegge bypakkene ut fra et nullvekstmål for personbiltrafikken. Det er potensial for å øke sykkelandelen i små byer og tettsteder, og Stortinget legger til grunn et mål om 8 pst. sykkelandel på landsbasis. I tillegg det er det vedtatt et mål om 20 pst. sykkelandel knyttet til byene med byvekstavtale.

Samferdselsdepartementet har i brev av 21.6.2016 til Vegdirektoratet fastsatt prinsipper for utforming av bypakker i mindre byområder. Prinsippene skal legges til grunn i planleggingen av bompenge-

finansierte bypakker i byområder som ikke er omfattet av ordningen med byvekstavtale.

Følgende prinsipper skal legges til grunn for arbeidet med bypakker i mindre byområder:

1. Forslag om bompengefinansierte bypakker skal vurderes enkeltvis. Prioritering av midler til statlige prosjekter gjøres i forbindelse med Nasjonal transportplan, og eventuelle bypakker kan utvikles på bakgrunn av denne prioriteringen.
2. Det utvidede nytteprinsippet skal ligge til grunn dersom gjennomgangstrafikk skal betale bompenger. Det må i slike tilfeller dokumenteres at gjennomgangstrafikken har nytte av tiltakene som bompengene bidrar til å finansiere.
3. Bomstasjoner skal i hovedsak plasseres innenfor det geografiske området der de bompengefinansierte tiltakene gir nytte for bilistene. Plasseringen skal legge til rette for en effektiv innkreving og at de bilistene som betaler bompenger drar nytte av tiltakene. Forslaget til bompengepakke må inneholde en vurdering av hvordan bilistene som betaler bompenger får nytte av tiltakene.
4. Sammensetningen og omfanget av bypakkene skal fortsatt vurderes ut fra samfunnsøkonomisk lønnsomhet (for eksempel fra KVU/KS1) og måloppnåelse. Klima- og miljømål skal vektlegges, men må også veies opp mot andre relevante mål. Bypakkenes omfang må ikke økes som følge av mulighet for bompengefinansiering.
5. For at bompengeinnkreving skal kunne vurderes i mindre byområder må bypakkene inneholde tiltak som øker framkommeligheten og/eller trafikksikkerheten i vegnettet.



Bomstasjon ved Skøyen i Oslo. Foto: Knut Opeide

Transportetatene vil samarbeide med kommuner og fylkeskommuner om en felles tilnærming til bypakker i mindre byer. I forbindelse med oppstart av arbeidet med Nasjonal transportplan 2022–2033 er det aktuelt å gjennomføre utredninger av mål og utfordringer i hvert byområde. **I handlingsprogrammet for 2018–2023 er riksvegmidler til mindre byområder prioritert ut fra behov for midler, tiltakenes nytte og hvor langt prosessen med bypakker har kommet.** I handlingsprogrammet er det avsatt midler til prosjekter i bypakker for Molde, Kristiansund, Bodø og Harstad, i tillegg til byene med bymiljø- og byvekstavtale. **Videre er det avsatt midler til en samferdselspakke i**

Volda – Ørsta som vil kunne inneholde flere tiltak for økt sykkelandel. Det er også satt av midler for en mulig sykkelbysatsing i de tre nordligste fylkene.

Bypakker er allerede etablert for Førde, Hordaland, Bodø og Harstad. I Ålesund, Molde, Kristiansund, Narvik, Hammerfest og Sør-Varanger er det fattet lokale prinsippvedtak om opplegg for bompengefinansiering. Det arbeides med bypakker i Moss, Tønsbergregionen, Arendal- og Grimstadregionen og Larvik. I tillegg kan det være aktuelt med bypakker i Mjøsbyen, Hønefoss og Farsund.

Rute 4a E39 Stavanger – Bergen – Ålesund med tilknytninger

Kort om ruten

Rute 4a omfatter E39 fra Harestad like nord for Stavanger via Bergen til kryss med E136 ved Spjelkavik i Ålesund. Tilknytningene til ruten omfatter rv 555 fra Nygårdstangen i Bergen til kryss med fv 561/fv 555 på Kolltveit på Sotra og rv 580 fra Hop til Bergen lufthavn Flesland. Rv 651 fra Hjelle til Volda inngår også i ruten. Ruten omfatter fem ferjesamband på E39: Mortavika – Arsvågen over Boknafjorden, Sandvikvåg – Halhjem over Bjørnefjorden, Oppedal – Lavik over Sognefjorden, Anda – Lote over Nordfjorden og Festøya – Solavågen over Storfjorden. I tillegg inngår ferjesambandet rv 651 Volda – Folkestad. Den totale lengden til rute 4a er om lag 670 km ekskl. ferjesambandene.

Konseptvalgutredninger med ekstern kvalitetssikring (KVU/KS1)

KVU for E39 Kyststamvegen

Boknafjordkryssingen

KVU/KS1 ble behandlet av regjeringen i 2009. KVUen vurderte utbedret ferjetilbud, flere tunnelløsninger og bru. Konklusjonen var å fortsette planleggingen en av undersjøisk tunnel med arm til Kvitsøy (Rogfast).

KVU for E39 Aksdal – Bergen

KVU/KS1 ble behandlet av regjeringen i 2012. Resultatet var at Konsept K4c Midtre linje skal legges til grunn for videre planlegging mellom Aksdal og Bergen. Det innebærer at E39 skal krysse Bjørnafjorden med bru mellom Tysnes og Os.

KVU for E39 Lavik – Skei

KVU/KS1 ble behandlet av regjeringen i 2009. Videre planlegging skal legge til grunn en kombinasjon av konsept C og konsept D som anbefalt i KVUen. Det innebærer utbedring av eksisterende veg og omlegging av traséen på aktuelle delstrekninger.

KVU for E39 Skei – Ålesund

KVU/KS1 ble behandlet av regjeringen i 2014. For strekningen Skei – Volda skal indre trasé legges til grunn. Det innebærer tunnel under Utvikfjellet, bru over indre del av Nordfjorden og trasé videre via Hornindal og Kvivsvegen til Volda. For strekningen Volda – Ålesund skal det legges til grunn at framtidig E39 skal gå via Hareidlandet (Hafast).

KVU for Bergensregionen

KVU/KS1 ble behandlet av regjeringen i 2013. Regjeringen legger til grunn at videre utvikling av transportsystemet i Bergensregionen ikke skal basere seg på en regionpakke med felles organisering og finansiering på nåværende tidspunkt. Det bør likevel vurderes på sikt å samordne prosjekter og tiltak til en samlet pakke der rammeverket for helhetlige bymiljøavtaler legges til grunn. Aktuelle prosjekter og tiltak må vurderes trinnvis, og samfunnsøkonomisk lønnsomhet vektlegges ved prioritering av prosjekter.

KVU for rv 555 Sotra

KVU/KS1 ble behandlet av regjeringen i 2009. Konseptvalgutredningen vurderer ulike bru- og tunnelløsninger mellom

Sotra og Bergen, samt forbedring av det interne hovedvegnettet på Sotra. Videre planlegging av forbedret forbindelse mellom Sotra og Bergen skal legge til grunn ny bru i eksisterende korridor. Avklaring av to- eller fire felts bru gjøres i kommunedelplan.

KVU for Ålesund

KVU/KS1 ble behandlet av regjeringen i 2016. Videre planlegging skal legge til grunn et nedskalert konsept 4. Konseptet innebærer blant annet utbygging av kollektivtraséer og kollektivfelt, ny firefelts veg på strekningene Breivika – Lerstad og Blindheim – Moa, samt andre veggtiltak. Konseptet inneholder en rekke gang- og sykkeltiltak, men disse skal nedskaleres i tråd med den lokalt utviklede bypakken.

Økonomiske rammer for perioden 2018–2023 på rute 4a (mill. 2018-kroner).

	2018-2023	
	Statlige midler	Annен finansiering
Store prosjekter	8 398	9 286
Programområdetiltak	1 444	483
- Utbedringstiltak	656	256
- Tilrettelegging for gående og sykrende	179	175
- Trafikksikkerhetstiltak	406	13
- Miljøtiltak	73	
- Kollektivtrafikktiltak og universell utforming	88	40
- Servicetiltak	42	
Fornyning	1 502	
Planlegging	1 921	0,4
Grunnverv	50	
Post 30 Riksveginvesteringer	13 315	9 790

Prioriteringer på ruten

Perioden 2018–2023

I første seksårsperiode settes det av midler til å fullføre utbyggingen av det delvis bompengefinansierte prosjektet E39 Svegatjørn – Rådal i Hordaland. Prosjektet, som ventes åpnet for trafikk i 2022, omfatter bygging av 16 km firefelts veg inn mot Bergen fra sør, i hovedsak i tunnel. Videre fullføres prosjektet E39 Bjørset – Skei i Sogn og Fjordane som ventes åpnet for trafikk sommeren 2019. Dette prosjektet omfatter utbedring av om

lag 11 km tofelts veg. I tillegg er det satt av statlige midler til refusjon av forskuterte midler til prosjektet E39 Kvivsvegen som ble åpnet for trafikk i 2012.

Anleggsarbeidene på prosjektet E39 Rogfast i Rogaland startet i 2018. Prosjektet som er vedtatt delvis bompengefinansieret, omfatter bygging av en 26,7 km lang undersjøisk tunnel i to løp mellom Harestad i Randaberg kommune og Arsvågen i Bokn kommune

og en 3,7 km lang tunnelarm til Kvitsøy. Tunnelen blir den lengste og dypeste undersjøiske veggutstrekningen i verden, med laveste punkt 392 m under havoverflaten. Prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2025/2026.

I tillegg legges det til grunn oppstart av prosjektet E39 Myrmel – Lunde i Sogn og Fjordane. Det legges også opp til å starte utbyggingen av prosjektet rv 555 Sotrasambandet i Hordaland. Prosjektet er forutsatt gjennomført som OPS-prosjekt over post 29, jf. Prop. 1 S (2014–2015). Statens vegvesens kostnader til forberedende arbeider inkludert flytting av høyspentlinje, grunnerverv og byggherrekostnader m.m. finansieres over post 30. Prioriteringen av prosjektet er betinget av at det blir tilslutning til opplegg for delvis bompengefinansiert utbygging av prosjektet.

Innenfor rammen til programområdet tiltak prioritertes utbedringstiltak med vekt på utbedring/ombygging av ferjekaijer, midler til oppfølging av Førdepakken, breddeutvidelser og andre utbedringer. Videre prioritertes trafikksikkerhetstiltak med vekt på tiltak mot utforkjøring, kryssutbedring og midler til oppfølging av Førdepakken, samt tilrettelegging for gående og syklende. Her inngår midler til oppfølging av Haugalandspakken og Nordhordlandspakken, samt den planlagte Samferdselspakke Volda – Ørsta (med forbehold om tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiering).

Innenfor rammen til fornying prioritertes i all hovedsak utbedring av tunneler.

Rv 555 Sotrasambandet

Prosjektet ligger i Bergen og Fjell kommuner. Dagens rv 555 er en tofelts veg med varierende standard. Eksisterende Sotrabru er smal uten tilrettelegging for gående og syklende. Årsdøgntrafikken over bru er i underkant av 27 000 kjøretøyer. Det er store framkommelighetsproblemer også for kollektivtrafikken. Transportsystemet er meget sårbart med dagens Sotrabru som eneste adkomst til kommunene Fjell, Sund og Øygarden, med omfattende næringsliv knyttet til olje og gass.

Prosjektet omfatter bygging av 9,4 km firefelts veg fra kryss med fv 562 ved Storavatnet i Bergen til kryss med fv 561 på Kolltveit på Sotra, herav om lag 4,5 km i tunnel. Prosjektet inkluderer ny firefelts bru med separat gang- og sykkelveg. Brua blir om lag 950 m lang, med et hovedspenn på om lag 590 m. Totalt er det planlagt å bygge om lag 14 km gang- og sykkelveger, herav 7,8 km som høystandard løsning med skille mellom syklende og gående. Det er planlagt nye kollektivterminaler ved Storavatnet og på Straume. Prosjektet legger til rette for prioritering av kollektivtrafikken mellom terminalene.

KVU/KS1 ble behandlet av regjeringen i 2009. Kommunedelplaner for prosjektet ble vedtatt i 2012, og reguleringsplanene ble vedtatt i 2016. Arbeidet med opplegg for finansiering av prosjektet som OPS-prosjekt, inkludert størrelsen på milepælsutbetalingen ved trafikkåpning og betaling for tilgjengelighet i driftsperioden, er kommet langt. Det

foreligger lokalpolitiske vedtak om delfinansiering av prosjektet med bompenger, og det er gjennomført ekstern kvalitetssikring (KS2). Det er bevilget

midler til grunnerverv og andre forberedende arbeider inkludert flytting av høyspentlinje.

Nøkkeltall og virkningsberegninger:

Kostnadsanslag*	10 000 mill. kr
Samfunnsøkonomisk netto nytte	13 730 mill. kr
Reduksjon i samfunnets transportkostnader	25 140 mill. kr
Reduksjon i bedriftsøkonomiske transportkostnader for næringslivet	6 200 mill. kr
Endring i antall drepte og hardt skadde per år	-0,62 personer
Endring i CO ₂ -utslipp fra trafikken per år	740 tonn

* Kostnadsanslag forutsatt gjennomført som et «tradisjonelt» prosjekt.

Kostnader og opplegg for finansiering som OPS-prosjekt er ikke avklart.

E39 Myrmel – Lunde

Prosjektet omfatter utbedring og omlegging av en 3,7 km lang strekning med smal og svingete veg i Gauldals kommune. På deler av strekningen er det planlagt å legge vegen i tunnel. Det skal bygges to kryss. Det skal legges til rette for gående og syklende dels gjennom bygging av ny gang- og sykkelveg og dels på eksisterende veger. Reguleringsplan ble vedtatt i 2016.

Perioden 2024-2029

I siste seksårsperiode ferdigstilles prosjektene E39 Rogfast, E39 Myrmel – Lunde og rv 555 Sotrasambandet.

Det legges opp til å gjennomføre prosjektet E39 Bogstunnelen – Gauldalsgrense i Sogn og Fjordane. Prosjektet omfatter omlegging av en strekning i Høyanger og Gauldal kommune, i hovedsak gjennom bygging av en tunnel utenom Vadheim sentrum. Det settes også av

midler til å gjennomføre utbedring av delstrekninger på E39 mellom Byrkjelo og Sandane i Sogn og Fjordane. Valg av løsninger er ikke endelig avklart, og kostnadsanslaget er derfor usikkert.

Det legges til grunn statlige midler til utbygging av E39 på strekningen Volda – Furene i Møre og Romsdal, med omlegging utenom Volda sentrum. Det legges også til grunn statlige midler til å gjennomføre prosjektet E39 Vegsund – Breivika i Møre og Romsdal. Prosjektet omfatter utbygging av E39 til firefelts veg i Ålesund kommune, i hovedsak i tunnel. Prioriteringen av begge prosjektene er betinget av at det blir tilslutning til opplegg for delvis bompengefinansiert utbygging.

I siste seksårsperiode legges det også til grunn anleggsstart på prosjektet E39 Aksdal – Våg i Rogaland. Prosjektet omfatter bygging av firefelts veg på en fellesstrekning med E134. Prioriteringen er betinget av tilslutning til delvis

bompengefinansiert utbygging av prosjektet.

Videre legges det opp til å starte byggingen av prosjektet E39 Ådland - Svegatjørn i Hordaland (Hordfast).

Prosjektet inngår i Ferjefri E39 og vil sammen med E39 Rogfast gi ferjefritt vegsamband mellom Stavanger og Bergen.

Prioriteringen er betinget av at det blir tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiert utbygging av prosjektet. Kostnadsoverslaget har økt vesentlig gjennom planprosessen.

Prosjektet blir derfor gått gjennom for å se på mulige kostnadsreduksjoner. Med betydelige kostnadsreduksjoner er det i Meld. St. 33 (2016-2017) *Nasjonal transportplan 2018-2029* vurdert at det kan bli aktuelt med anleggsstart med bompenger allerede i første seksårsperiode. Foreløpig er det lagt til grunn en kostnadsreduksjon på om lag 5 mrd. kr.

I tillegg er det lagt til grunn statlige midler til å starte utbyggingen av prosjektet E39 Vågsbotn – Klauvaneset i Hordaland.

Utbyggingen omfatter bygging av firefelts veg i ny trasé like nord for Bergen. Det meste av strekningen er planlagt i tunnel. Prioriteringen er betinget av tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiert utbygging. Prosjektet og tilknytning til andre prosjekter skal gjennomgås på nytt i første seksårsperiode.

Innenfor skredsikring (post 31) legges det opp til å bruke statlige midler til å gjennomføre prosjektene E39 Skjersura og E39 Våtedalen i Jølster kommune i Sogn og Fjordane. Prosjektet E39 Skjersura omfatter bygging av en tunnel med tilstøtende veg for å sikre et skredpunkt

med høy skredfaktor. Prosjektet E39 Våtedalen omfatter bygging av en tunnel for å sikre fem skredpunkter med høy skredfaktor.

Handlingsprogram 2018–2023 (2029)
Rute 4a E39 Stavanger – Bergen – Ålesund med tilknytninger

Post 30 Store prosjekt	Bindning	NTP 2018-2029				Kostnadsoverslag/ restbehov pr.1.1.2018				2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		2024-2029		Sum 2018-2029		
		statlige midler		annen		stat	annen	sum	stat	annen	sum	stat	annen	sum	stat	annen	sum	stat	annen	sum	stat	annen	sum	stat	annen	sum	stat	annen
		18-23	24-29	sum	fin	stat	annen	sum	stat	annen	sum	stat	annen	sum	stat	annen	sum	stat	annen	sum	stat	annen	sum	stat	annen	sum	stat	annen
E39 Svegatjern - Rødal	x	3 474	3 474	448		3 453	436	3 889	1 060	330	890	106	730	400	300	73	3 453	436								3 453	436	
E39 Drægebane - Grytås og Birkeland - Sande N	x	10	10			71	71	27	44												71						71	
E39 Bjørset - Skei	x	527	527			530	530	190	100		240										530						530	
E39 Kvivsvegen, fusjon	x	44	44			44	44	44	44		44										44						44	
Rv 555 Sotrasambandet (eksld OPS-kontrakten)	x	842	842			1 086	1 086	260	440		200		30		30		990		96		1 086							
E39 Rogfjord	x	3 111	459	3 570	13 036	3 569	13 321	16 891	500	150	1 750	400	1 600	500	1 500	700	1 900	1 280	1 600	3 030	8 850	539	4 471	3 569	13 321			
E39 Mymel - Lunde		286	224	510		510		510									100	180	280		230		510					
E39 Aksdal - Våg (start)		255	255	255		714	714	1 428												250	250	250	250	250	250	250	250	
E39 Åland - Svegatjern (start)		14 280	14 280	5 100	24 800	11 200	36 000																14 300	5 100	14 300	5 100		
E39 Vägsbotn - Klauvaneset (start)		204	204	102	3 978	1 530	5 508																200	100	200	100		
E39 Bogstunnelen- Gaula grønse		1 122	1 122			1 120	1 120																1 120		1 120			
E39 Byrkjelo - Sandane (delstrekninger)		1 020	1 020																				1 000		1 000			
E39 Volda - Furene		612	612	306	610	310	920															610	310	610	310			
E39 Vegsund - Breivika		1 020	1 020	1 836	1 020	1 840	2 860															1 020	1 840	1 020	1 840			
Sum		8 294	19 196	27 490	21 082	41 505	29 352	70 858	1 537	830	1 624	1 856	1 614	1 600	930	1 500	1 130	1 900	1 563	1 600	8 398	9 286	19 385	12 071	27 763	21 357		

Post 31 Skredskjering riksveger	Bindning	NTP 2018-2029				Kostnadsoverslag/ restbehov pr.1.1.2018				2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		2024-2029		Sum 2018-2029		
		statlige midler		annen		stat	annen	sum	stat	annen	sum	stat	annen	sum	stat	annen	sum	stat	annen	sum	stat	annen	sum	stat	annen	sum	stat	annen
		18-23	24-29	sum	fin	stat	annen	sum	stat	annen	sum	stat	annen	sum	stat	annen	sum	stat	annen	sum	stat	annen	sum	stat	annen	sum	stat	annen
E39 Skjersura		714	714			710	710															710		710				
E39 Våtedalen		1 326	1 326			1 330	1 330															1 330		1 330				
Sum		2 040	2 040			2 040	2 040														2 040		2 040					

HANDLINGSPROGRAM 2018-2023

Utbedringstiltak	Tilakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		
				Stat	Annen	Stat	Annен	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	
E39 Jektevåk - Sandvikvåg	U	Hordaland	x	4,9	-	4,9	-	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	4,9	-	
E39 Stavanger - Bergen - Knarvik, modulvogntog	A	Rogaland/Hordaland		30,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	30,0	-	30,0	-	
E39 Aksdalkrysset	U	Rogaland	x	55,0	-	-	-	28,1	-	26,9	-	-	-	-	-	55,0	-	-	-	
E39 Reservekai for E39 Mortavika - Arsvågen, fv 519 Hanasand ferjekai	F	Rogaland	x	25,0	-	25,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	25,0	-	-	-	
E39 Fjellvegen	U	Sogn og Fjordane	x	90,8	132,3	-	-	50,0	-	50,0	40,0	-	50,8	32,3	-	-	90,8	132,3	-	-
E39 Skiperes bru	B	Sogn og Fjordane		26,9	-	10,0	-	10,0	-	6,9	-	-	-	-	-	26,9	-	-	-	
Rv 580 Sandslikrysset	A	Hordaland	x	54,5	123,5	40,0	60,0	14,5	63,5	-	-	-	-	-	-	54,5	123,5	-	-	
Rv 580 Sandslikrysset, refusjon	A	Hordaland	x	20,0	-	-	-	-	-	20,0	-	-	-	-	-	20,0	-	-	-	
E39 Haltjem og Sandvikvåg ferjekai, landstrem	A	Hordaland	x	15,8	-	15,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15,8	-	-	-	
E39 Mortavika, Arsvågen, Hanasand og Mekjarvåk ferjekai, landstrem	A	Rogaland	x	10,0	-	10,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10,0	-	-	-	
E39 Sunnmøre, tilpassing av ferjekai til nye anbud	F	Møre og Romsdal		305,0	-	62,0	-	200,0	-	43,0	-	-	-	-	-	305,0	-	-	-	
E39 Uddal, inkl. Uddalsmuren	A	Møre og Romsdal		60,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	18,0	-	18,0	-	
Sum				697,9	255,8	167,7	60,0	252,6	113,5	96,8	50,0	40,0	-	50,8	32,3	48,0	-	655,9	255,8	42,0

Tilrettelegging for gående og syklende	Tilakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		
				Stat	Annen	Stat	Annен	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	
E39 Gismarvik - Aksdal	G	Rogaland	x	44,6	48,6	-	-	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	44,6	48,6	
E39 Hafstad - Kronborg	O	Sogn og Fjordane	x	2,3	-	2,3	-	Stat	Annen	Stat	Annен	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	2,3	-	
E39 Halvbreid skule - Hogane, inkl. bussholdeplasser	O	Sogn og Fjordane		10,2	18,2	6,2	11,0	3,0	7,2	1,0	-	-	-	-	-	10,2	18,2	-	-	
E39 Fansund - Kuså 2	G	Sogn og Fjordane		26,5	-	21,5	-	5,0	-	-	-	-	-	-	-	26,5	-	-	-	
E39 Vikane - Eikangervåg	G	Hordaland		45,1	60,5	-	-	-	-	-	-	-	-	5,5	27,6	30,0	27,6	35,5	17,5	
Tiltak etter GS-inspeksjon rute 4a, Rogaland	I	Rogaland		0,3	-	-	-	-	-	0,3	-	-	-	-	-	0,3	-	-	-	
Tiltak etter GS-inspeksjon alle ruter, Sogn og Fjordane	I	Sogn og Fjordane		5,0	-	-	-	1,0	-	1,0	-	1,0	-	-	2,0	-	5,0	-	-	
E39 Heiane - Vabakkjen	G	Hordaland		126,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	40,5	-	40,5	-	85,8	
E39 Mehammer - Eide	G	Hordaland		-	22,7	-	-	-	22,7	-	-	-	-	-	-	-	22,7	-	-	
E39 Tiltak etter GS-inspeksjon 4a	A	Møre og Romsdal		1,5	-	1,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,5	-	-	
Samferdselspakke Volda-Ørsta	A	Møre og Romsdal		50,0	400,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	20,0	50,0	20,0	50,0	30,0	
Sum				311,8	550,0	31,5	11,0	9,0	29,9	2,3	-	1,0	-	5,5	134,7	128,6	178,5	175,0	133,3	375,0

Trafikkikkerhets tiltak	Tiltaksutgivning	Fylke	Bunndel	Kostnadsoverslag / restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023	
				Stat	Andre	Stat	Andre	Stat	Andre	Stat	Andre	Stat	Andre	Stat	Andre	Stat	Andre	Stat	Andre	Stat	Andre
E39 Kranvik - Opoedal, veglys	A	Hordaland	x	4,2	-	4,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4,2	-	-	-
E39 Kontrollplass nord for Bergen	A	Hordaland	x	20,5	-	20,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	20,5	-	-	-
E39 Fjordlandsstyret - nytt knye Elkeskog	X	Rogaland	x	2,5	-	2,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,5	-	-	-
E39 Xv609 Askvollkrysset	X	Sogn og Fjordane	x	18,0	3,0	13,0	2,5	6,0	0,5	-	-	-	-	-	-	-	-	18,0	3,0	-	-
E39 Hafstadflaten to knye	X	Sogn og Fjordane	x	30,9	9,8	10,7	-	-	9,8	20,2	-	-	-	-	-	-	-	30,9	9,8	-	-
E39 Skilt mot utlekkontroll Førde	A	Sogn og Fjordane	x	1,8	-	1,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,8	-	-	-
Tiltak mot utdøkking rute 4a i Hordaland	U	Hordaland		52,5	-	3,5	-	5,0	-	4,0	-	4,0	-	12,0	-	24,0	-	52,5	-	-	-
Tiltak mot utdøkking rute 4a i Rogaland	U	Rogaland		38,3	-	3,5	-	4,0	-	4,0	-	2,0	-	8,0	-	17,8	-	38,3	-	-	-
Tiltak mot utforkjøring rute 4a i Sogn og Fjordane	U	Sogn og Fjordane		55,4	-	3,5	-	5,0	-	3,1	-	4,2	-	9,5	-	30,1	-	55,4	-	-	-
Utbedring for forsterket midttoppmerkning rute 4a i Hordaland	S	Hordaland		29,7	-	5,0	-	5,0	-	14,7	-	5,0	-	-	-	-	-	29,7	-	-	-
Utbedring for forsterket midttoppmerkning rute 4a i Sogn og Fjordane	S	Sogn og Fjordane		14,5	-	2,0	-	5,0	-	7,5	-	-	-	-	-	-	-	14,5	-	-	-
E39 Kontrollplass Svegatjern	A	Hordaland		15,8	-	-	-	-	-	-	-	15,8	-	-	-	-	-	15,8	-	-	-
E39 Svikt, veglys	A	Hordaland		6,1	-	-	-	5,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6,1	-	-	-
E39 Kranvik - Oppedal del II, veglys	A	Hordaland		14,6	-	-	-	-	-	-	-	14,6	-	-	-	-	-	14,6	-	-	-
E39 Kronborg - Fansund, veglys	A	Sogn og Fjordane		20,9	-	-	-	-	-	-	-	20,9	-	-	-	-	-	20,9	-	-	-
E39 Slåttervik - Åkstad	A	Rogaland		25,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	25,1	-	-	-	25,1	-	-	-
E39 Slåttervik kryssutbedring	X	Rogaland		40,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	30,4	-	10,0	-	40,4	-	-	-
E39 Hafstad - Kronborg, veglys	A	Sogn og Fjordane	x	1,2	-	1,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,2	-	-	-
E39 Åbergadalen i Gaular, tiltak etter TS-inspeksjon	I	Sogn og Fjordane	x	2,5	-	2,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,5	-	-	-
E39 Eksæt, undergang	A	Møre og Romsdal	x	9,5	-	9,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9,5	-	-	-
Sum				406,4	12,8	83,4	2,5	38,1	10,3	53,5	-	68,5	-	85,0	-	81,9	-	406,4	12,8	-	-

Miljøtiltak	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023		
					Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	
			Tiltakskategori																		
Støyttiltak forsiktig, Hordaland	S Hordaland			1,6	-	-	-	-	-	-	1,6	-	-	-	-	-	1,6	-	-		
Støyttiltak forsiktig, Rogaland	S Rogaland			0,5	-	-	-	-	-	-	0,5	-	-	-	-	-	0,5	-	-		
Støyttiltak forsiktig, Sogn og Fjordane	S Sogn og Fjordane			0,2	-	-	-	-	-	-	0,2	-	-	-	-	-	0,2	-	-		
E36/rv 555, støyutbedringer	S Hordaland			5,3	-	5,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,3	-	-		
Diverse støyttiltak	S Hordaland			2,5	-	2,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,5	-	-		
Utbedring av vareleidte kulturminner Hordaland	K Hordaland			3,0	-	2,0	-	-	-	-	1,0	-	-	-	-	-	3,0	-	-		
Lokal luftkvalitet Hordaland, 5 målestasjoner i Bergen	A Hordaland			10,0	-	5,0	-	-	-	-	1,8	-	3,2	-	-	-	10,0	-	-		
Tiltak etter vannforskrift, Hordaland	V Hordaland			22,7	-	2,0	-	-	-	-	-	2,0	-	18,7	-	-	22,7	-	-		
Lokal luftkvalitet, Rogaland	A Rogaland			4,2	-	4,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4,2	-	-		
Tiltak etter vannforskrift, Rogaland	V Rogaland			2,0	-	1,6	-	-	-	-	-	0,4	-	-	-	-	2,0	-	-		
Lokal luftkvalitet, Sogn og Fjordane	A Sogn og Fjordane			0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	0,1	-	-	-	0,1	-	-		
Tiltak etter vannforskrift, Sogn og Fjordane	V Sogn og Fjordane			1,5	-	-	-	-	-	-	-	1,0	-	0,5	-	-	1,5	-	-		
E39 Tiltak mot støy 4a	S Møre og Romsdal			4,0	-	4,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4,0	-	-		
E38 Blåindheimstunnelen og Moatunnelen, rensing av vann	V Møre og Romsdal			30,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10,0	-	10,0	-		
Tiltak for biologisk mangfold, Rogaland	Q Rogaland			3,0	-	1,0	-	-	-	-	-	1,0	-	1,0	-	-	3,0	-	-		
Utbedring av vareleidte kulturminner, Sogn og Fjordane	K Sogn og Fjordane			2,0	-	2,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,0	-	-		
Sum				92,6	-	29,6	-	-	-	-	5,1	-	7,6	-	20,3	-	10,0	-	72,6	-	20,0

Kollektivtrafikktiltak og universell utforming	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023	
					Stat	Annен	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
			Tiltakskategori																	
E39 Kollektivknutepunkt, og innfallspark, på Flatøy	H Hordaland			16,4	39,8	-	-	-	-	-	-	-	-	16,4	39,8	-	16,4	39,8	-	
E38 Oppgradering av holdeplasser Mjøsund - Våg	H Rogaland			7,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7,1	-	-	7,1	-	-	
E39 Gjerdik - Haugsver, holdeplasser	H Hordaland			7,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7,0	-	-	7,0	-	-	
E39 Holdeplasser Stord og Fitjar	H Hordaland			19,5	-	-	-	-	-	-	9,3	-	9,3	-	0,9	-	19,5	-	-	
E39 Holdeplasser, Sogn og Fjordane	H Sogn og Fjordane			16,6	-	-	-	-	-	-	-	-	6,8	-	9,8	-	16,6	-	-	
E39 Holdeplassoppgradering, Svelo	H Hordaland			7,7	-	-	-	-	-	-	7,7	-	-	-	-	-	7,7	-	-	
E39 Ørsta, kollektivknutepunkt	K Møre og Romsdal			14,0	-	10,0	-	4,0	-	-	-	-	-	16,1	-	41,2	39,8	-	14,0	-
Sum				88,3	39,8	10,0	-	4,0	-	17,0	-	16,1	-	41,2	39,8	-	88,3	39,8	-	

HANDLINGSPROGRAM 2018-2023

Servicetiltak	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018	2019	2020	2021	2022	2023	2018-2023	Behov etter 2023
				Stat	Annen	Stat	Annен	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
E39 Resteplass Søndeledene	R Sogn og Fjordane	x	8,1	-	8,1	-	-	-	-	-	-	8,1	-
E38 Degnehvellepass Akadal	D Rogaland		5,3	-	5,3	-	-	-	-	-	-	5,3	-
E39 Fritakstavle (ITS)	A Sogn og Fjordane		24,0	-	-	-	-	-	-	-	24,0	-	-
E39 Degnehvellepass Volda/Ørsta	D Møre og Romsdal		5,0	-	-	-	-	-	-	-	5,0	-	-
Sum			42,4	-	13,4	-	-	-	-	-	24,0	-	5,0
												42,4	-

Fornying	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018	2019	2020	2021	2022	2023	2018-2023	Behov etter 2023	
				Stat	Annen	Stat	Annен	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annен	
E39 Nordhordlandsbrus	B Hordaland	x	54,5	-	25,5	-	28,0	-	-	-	-	54,5	-	
E39 Stordbrua - avlukningsanlegg av bærekabler	B Hordaland		36,8	-	-	-	-	-	-	-	-	15,8	-	
E39 Skipenes bru	B Sogn og Fjordane		13,1	-	-	-	-	13,1	-	-	-	13,1	-	
Tunnelutbedningsprogrammet, Region vest	T		1 361,2	-	220,3	-	387,5	-	448,4	-	219,3	-	1 361,2	-
Tunnelutbedningsprogrammet, Region midt	T		57,7	-	12,7	-	45,0	-	-	-	-	57,7	-	
Sum			1 523,3	-	258,5	-	461,5	-	481,5	-	219,3	-	1 502,3	-
												21,0	-	

Planlegging	Tiltakskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018	2019	2020	2021	2022	2023	2018-2023	Behov etter 2023
				Stat	Annen	Stat	Annен	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annен
Planlegging rute 4a	P Rogaland, Hordaland, Sogn og Fjordane	x	1 489,7	0,4	142,8	0,4	290,3	-	334,0	390,3	164,4	168,1	-
Planlegging rute 4a	P Møre og Romsdal	x	415,1	-	82,0	-	73,4	-	74,6	71,1	49,0	65,0	-
Sum			1 904,8	0,4	224,8	0,4	363,7	-	408,6	461,4	213,4	233,1	-
												1 904,8	0,4

HANDLINGSPROGRAM 2018-2023

Grunnverv	Tilskatskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023	
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen
Grunnverv nute 4a	G			50,0	-	-	-	10,0	-	10,0	-	10,0	-	10,0	-	10,0	-	10,0	-	50,0	-
Sum				50,0	-	-	-	10,0	-	10,0	-	10,0	-	10,0	-	10,0	-	10,0	-	50,0	-

Vedlikehold av riksveger	Tilskatskategori	Fylke	Bundet	Kostnadsoverslag/ restbehov		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2018-2023		Behov etter 2023		
				Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	Stat	Annen	
E39 Lotetunnelen nord	A	Sogn og Fjordane	22,6	3,8	-	3,8	3,8	3,8	3,8	3,8	3,8	3,8	3,8	3,8	3,8	3,8	3,8	22,6	-	-	-	
E39 Stordbru - malning	B	Hordaland	23,1	-	3,9	-	3,9	-	3,9	-	3,9	-	3,9	-	3,9	-	3,9	-	23,1	-	-	-
E39 Svor bru	B	Sogn og Fjordane	41,0	6,8	-	6,8	6,8	6,8	6,8	6,8	6,8	6,8	6,8	6,8	6,8	6,8	6,8	41,0	-	-	-	
E39 Vardalstranda, skogrydding	A	Møre og Romsdal	3,0	-	-	-	-	-	-	3,0	-	-	-	-	-	-	-	3,0	-	-	-	
E39 Volda og Ørsta lukket drenslitak	D	Møre og Romsdal	6,0	-	-	-	-	6,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6,0	-	-	-	
E39 Stikkrenneutskifting (stålrenner) 4a	D	Møre og Romsdal	7,0	-	-	-	-	-	-	7,0	-	-	-	-	-	-	-	7,0	-	-	-	
Tunnelutbedningsprogrammet, Region vest	T		542,0	25,5	-	25,5	-	-	-	204,4	-	204,0	-	108,1	-	-	-	542,0	-	-	-	
Tunnelutbedningsprogrammet, Region midt	T		10,0	-	10,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10,0	-	-	-	
Sum			654,7	-	50,0	-	20,5	-	225,8	-	221,5	-	122,6	-	14,5	-	654,7	-	-	-		

Til:
Volda kommune
Stormyra 2
6100 Volda

Til:
Ørsta kommune
Dalevegen 6
6153 Ørsta

18.09.2018

E39 Voldatunnelen.

Formannskapa/kommunestyra i Volda og Ørsta vert med dette oppmøda om å dra finansiering og gjennomføring av E39 Voldatunnelen ut av den pågående diskusjonen om ein felles samferdselspakke for Volda-Ørsta. E39 Voldatunnelen må prioriterast som neste store utbyggingsprosjekt på E39 i dei 2 kommunane, og det må prioriterast innsats for eit større statleg bidrag til E39 Voldatunnelen enn dei 600 mill. som er tilrådd i gjeldande NTP 2018-2029.

Volda kommune vedtok reguleringsplan for E39 Voldatunnelen 31.05.2018 i sak PS 69/18

I planomtalen 2.7: finn ein følgjande formulering:

«Trafikkberekingar viser at årsdøgntrafikken i tunnelen vil vere omlag 9000 i år 2041, dette gjer at det er planlagt tunnelklasse D med to separate tunnelløp.»

Næringslaga er samd i denne løysinga, men konstaterer at det gir finansielle utfordringar.

I planomtalen 8.1 er det stadfesta at dette gir auka utbyggingskostnad:

«E39 Volda-Furene ligg inne i Nasjonal transportplan (NTP) med 900 mill. kroner i siste halvdel av perioden 2018-2029. I NTP er kostnaden basert på kommunedelplan (+-25 %) med eitt tunnelløp, der andelen statlege midlar er 600 mill. kroner. I prioriteringa er det føresett at det vert tilslutning om delvis bompengefinsiert utbygging av prosjektet. Nye trafikktal har medført behov for å regulere for to tunnelløp. Utbygging som vist i reguleringsplanen vil ha ein kostnad på 1815 mill. kroner ut frå kostnadsanslag i Statens vegvesen med ei detaljering på +10 %. Et eventuelt første byggetrinn der ein legg eitt tunnelløp til grunn, er kostnadsrekna til 1142 mill. kroner (+10 %).»

Næringslaga kan ikkje godta at kostnadsauken på omlag 300 mill. (1 felt) til 900 mill. (2-felt) blir belasta brukarane, i tillegg til dei 300 mill. som alt ligg inne som ein føresetnad i NTP 2018-2029. Om kostnadsauken skal fordelast mellom stat og brukarar likt det som ligg i NTP 2018-2029 (ein tredjedel på brukarane) eller etter annan brøk, er næringslaga innstilt på å vurdere nærmare.

Ein ser det som naturleg at realisering av E39 Voldatunnelen vert framskunda ved neste revisjon av Nasjonal Transportplan som er planlagt skjer sommaren 2021. Vurdering av ein eventuell felles samferdselspakke for å løse sentrumsutfordringar i dei to kommunane må verte å kome attende til etter at Stortinget har handsama bompengesøknad for E39 Voldatunnelen. Gjennomføring av slike tiltak må ikkje dragast inn i finansieringa av E39 Voldatunnelen.

På same måte som med realiseringa av Eiksundsambandet ser ein det som heilt avgjerande for oppslutnad om Volda sjukhus og bruken av Ørsta-Volda Lufthamn Hovden at nedbetalinga av bompengeperioden for E39 Voldatunnelen gjennom etterskotsinnkreving vert kortast mogleg.

Næringslaga vil oppmøde kommunestyra i nabokommunane om å slutte seg til denne finansieringsstrategien.

Ørsta Næringskontor

Odd Magne Vinjevoll
Odd Magne Vinjevoll - DL

Herøy Næringsforum

Geir Idar Kvalsvik
Geir Idar Kvalsvik - DL

Maritim Forening for Søre Sunnmøre

Jan Thormodsæter
Jan Thormodsæter - konstituert DL

Stryn Næringsamskipnad

Anita Vinsrygg
Anita Vinsrygg-styrelseiar

	VOLDA KOMMUNE		
Saksnr:	161551	Avd:	Adm
Løpenr:		Shs:	Asbmol
24 SEPT 2018			
Arkivdel:	Emne2		
Klassering P:			
Klassering S:			

Fra: Eiliv[ehalkje@frisurf.no]

Sendt: 25.09.2018 13:18:59

Til: magnar.s@tussa.com; folkesf@online.no; dan@leikeland.no; margretebj@gmail.com; oyvhund@gmail.com; Odd

Harald Sundal; gst@hivolda.no; benedikte@interiorarkitektane.no; Postmottak Volda

Kopi: Hallvard Bjørneset; Roar Vikene; Jan Heltne; Eiliv; Stefan N. Halck; Lilli Røv; Eldor Skeide; mette.ryste@sbm.no;

John Abraham Nymark

Tittel: Felles samferdselsprosjekt Volda Ørsta – Samferdselspakke - Uttale frå Volda Næringsforum

Frå

Styret i Volda Næringsforum

Til

Gruppeleiarar politiske parti i Volda

Volda kommune v/ Ordføraren

FELLES SAMFERDSELSPROSJEKT VOLDA ØRSTA - SAMFERDSELSPAKKE UTTALE FRÅ VOLDA NÆRINGSFORUM

Volda Næringsforum har gjennom mediaomtale registrert at Volda kommunestyre i f.k. møte skal handsame sak "Felles samferdselsprosjekt Volda Ørsta – Samferdselspakke".

Vi har oppfatta det slik at eit fleirtal i formannskapet tilrår vedtak som alternativt medfører at bomsnitt vert plassert ved avkjøring mot Volda i rundkjøringa i Furene, medan det vert skissert gratis avkjøring mot Ørsta.

Volda Næringsforum vil sterkt frårå ei slik løysing som vil medføre ei særslig uheldig konkurransevidning med særslig negative konsekvensar for lokalt næringsliv, særskilt innan handelsnæringa.

Vi vil og sterkt frårå interne bomsnitt i Volda kommune som medfører kostnadsbelastning ved intern kjøring i kommunen. Dette vil medføre uheldige og sterkt uønska konsekvensar for både samfunns- og næringsliv. Det kan og vere grunn til uro knytt til kor attraktive Volda sine regionale knutepunktfunksjonar vert når ein i praksis må betale bompengar for å nytte dei.

Vennleg helsing

Volda Næringsforum

styret