STRATEGINOTAT

FREMTIDIG SAMFERDSEL PÅ NORDMØRE

SAMSPLEIS AS
Samferdselsbygger Nordmøre og Romsdal

Versjon 2.0
10.oktober 2016

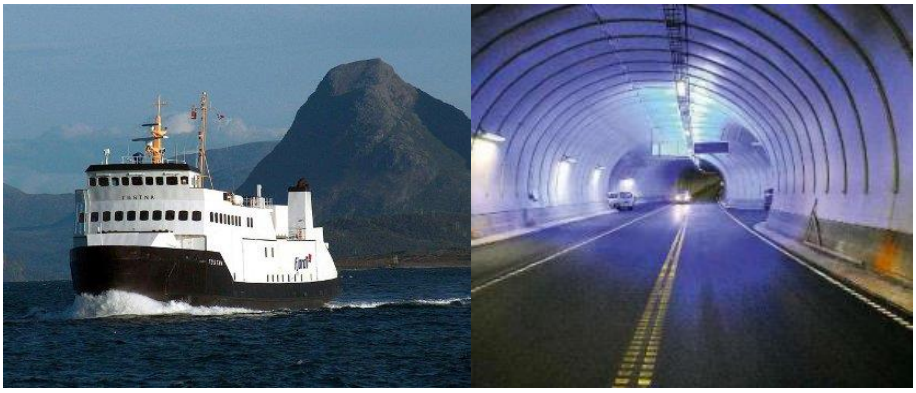
Forord

Dette strateginotatet er utført på oppdrag for ORKide - Nordmøre regionråd, som et innspill til en drøfting av strategier for bedre infrastruktur på Nordmøre. Siviling. Svein Solbjørg har bistått i arbeidet. Notatet skal brukes som et bakteppe for den pågående regionutredningen, og er oppdatert etter innspillsseminaret i Kristiansund 28. September 2016.

Olav Ellevset, Samspleis AS
10.10.2016

Innholdsfortegnelse

Oppsummering 3
1 Utfordringsbildet 3
2 Etterslep på vedlikehold og investeringsevne 4
3 Viktige prosjekter og effekter av disse 5
3.1 Riksveger 5
3.2 Fylkesveger 5
3.3 Store systemendrende prosjekter 6
4 Status og framtidsutsikter for fylkesvis veisatsing 8
5 Hvordan jobbes det med vei i de ulike fylkene i dag 9
6 Framtidig organisering av veiforvaltning 10
7 Strategisk viktige grep for Nordmøre 11
Vedlegg 1: Fylkesbudsjettene 12
Vedlegg 2: Samferdsel i fylkesbudsjettene 12
Vedlegg 3: Drift og investering i fylkesbudsjettene 13



Oppsummering

Med de vegprosjekter og nye samband det arbeides med på Nordmøre vil det meste av Nordmørsregionen kunne danne et felles bo- og arbeidsmarked med Kristiansund. På grunn av mindre avstander til større tettsteder, kan mesteparten av Nordmøre forventes å få større synergieffekter fra overlappende og kjedede, felles bo- og arbeidsmarkeder med Romsdal og Sunnmøre, enn mot Trøndelag i nord. For Surnadal og særlig Rindal kan dette være motsatt ettersom avstanden til bo- og arbeidsmarkedene i Orkdal vil være mindre. Faste samband over Todalsfjorden og Talgsjøen vil ha store regionale virkninger, mens Halsafjorden i tillegg vil ha nasjonale virkninger gjennom bedre forbindelser mellom landsdeler. Bedre forbindelser mellom det tunge industri- og eksportrettede næringslivet i Møre og Romsdal og de tunge kompetansemiljøene i Trøndelag lar seg ikke beregne, men bør ikke undervurderes. Prosjektene er kostnadskrevende, men har i all hovedsak lange funksjonelle og tekniske levetider. Med 40-års nedbetalingstid på bompengelånene kan flere av dem bli selvfinansierende, og kan avlaste fylkeskommunale veibudsjetter. De kan dermed også la seg realisere mye raskere, og med andre gjennomføringsmodeller vil de kunne gjennomføres til lavere kostnad enn typisk i dag.

Mange steder arbeides det for å utvikle større felles bo- og arbeidsmarkeder, og tilsvarende utvikling vil skje både i Romsdal og i Trøndelag. Et felles bo- og arbeidsmarked er pendlingsomlandet som dannes innenfor reiseavstander på 45-60 minutter, og vil følge økonomiske mekanismer og utvikle seg uansett formell regiontilhørighet. Hvorvidt det kan være en fordel at slike markeder i sin helhet dekkes av samme politiske og administrative system (fylke eller regioner i regionreformens forstand), er det faglig sett umulig å vurdere. Den strategiske betydning av sterkere kobling mellom næringslivet på Nordmøre og kunnskapsmiljøene i Trøndelag er stor, men det er ingen automatikk i at den lar seg utnytte.

Nordmøres strategi for regional utvikling bør på samferdselssiden uansett være å intensivere arbeidet med de prosjekter som reduserer tidsavstandene, slik at rammebetingelsene for en sterk og slagkraftig Nordmørsregion styrkes vesentlig. Dette vil utvikle større interne markeder, utvide bo- og arbeidsområdene, og lette tilgangen på kompetanse og arbeidskraft i arbeidslivet. Offensive kommunale tiltaksplaner for næring, bolig og fritid vil påvirke vekst og utvikling, og dermed finansieringsgrunnlaget for nye samband.

1 Utfordringsbildet

Som resten av fylket er Nordmøre oppdelt av fjorder og det er mange ferjesamband. Det er lange tidsavstander og til dels uforutsigbare reisetider der reisen omfatter ferjeturer. Mellom ferjene og ellers er vegene til dels smale, bratte, svake og svingete. Slike veier er svært drivstoff- og tidkrevende å benytte.

Selv om stamvegnettet kan få 20-minutters ferjeavganger, og enkelte av ferjene etter hvert vil erstattes av faste samband, tar det innenfor dagens ordninger og organisasjon lang tid å få særlige forbedringer. Dette gir Nordmøre og fylket ellers ugunstige rammebetingelser og utfordringer for folk og næringsliv som mange andre deler av landet ikke har.

Arbeidet med å bedre infrastruktur legger gang på gang beslag på mye kompetanse og kapasitet i forvaltningsapparatet så vel som i politiske organ, uten at det resulterer i så stor framdrift som ønskelig. I 2010 var det for det nye fylkesvegnettet i Møre og Romsdal utarbeidd en liste med rundt 900 prosjekter med kostnadsvurdering, på samme måte som det gjøres overalt i landet ellers. Sterk kostnadsøkning både for bygging, drift- og vedlikehold, og ferjedrift spiser mer eller mindre opp økningen i tildelinger på fylkesvegnettet. Det er derfor nå nødvendig å ta en runde på rammebetingelser, finansiering og hvordan prosjekter realiseres slik at infrastrukturen kan bedres raskere.

Grunnleggende utfordringer er at både årlige investeringsrammer, og tildelinger til drift og vedlikehold er alt for små i forhold til kostnadsnivået i sektoren. Samtidig er ferjedriften en kjempestor utfordring. Her kommer det av og til store kostnadssprang, særlig når ekstra ferje må settes inn. Vanlig pris- og kostnadsframskriving er ikke nok å bruke, og de statlige overføringer til ferjedriften henger langt etter hvordan behovet utvikler seg.

Det er derfor klart at standarden på infrastrukturen også på Nordmøre sakker akterut, og ikke klarer å støtte opp under potensialet for verdiskaping i regionen.

En annen del av utfordringsbildet er den raske teknologiske utvikling, som på flere områder bør ha betydning for strategiarbeidet. Selv om flere ting tyder på en økning av kollektive løsninger for personbefordring, vil fortsatt spesialisering og større enheter i handel og industri gi økende omfang på næringstrafikk på veg. Overgangen til små og store kjøretøyer med sterkt reduserte utslipp går raskt. Selvkjørende kjøretøyer kan på sikt forventes ytterligere å redusere transportkostnader, og moderne datasystemer vil utnytte kapasiteten i transportapparatet bedre. Videre utvikling av byggematerialene vil gjøre de sterkere og mer effektive, og vil sammen med automatisering av produksjonssystemer kunne redusere kostnadene for ny infrastruktur.

2 Etterslep på vedlikehold og investeringsevne

Det er alt for små midler til drift/vedlikehold i Møre og Romsdal, som i de fleste andre fylker. Blant annet burde det for fylket vært asfaltert for ca. 150 mill. kr kvart år, mens tildelingen bare er 50-60 mill. kr/år. Fylket har ca. 1800 km gammel fylkesveg, der kanskje asfaltdekkene pga liten trafikk har en «levetid» på 15-20 år, mens de «nye» fylkesvegene fra 2010 (tidligere riksveger) med gjennomgående større trafikk har «dekkelevetider» på kanskje 5-12 år. At fornying av asfaltdekkene har vært underbudsjettert med kanskje 100 mill. kr/år i mange år gjør situasjonen ekstra ille. Dessuten blir det ikke lenger gjort så mye forarbeid med grøfting og kantforsterking før dekkelegging som tidligere. Dette reduserer levetid på dekkene, og kan ende i «rufsete» vegkant med fare for ulykker.

Det er betydelige forskjeller på fylkesvegnettene i Møre og Romsdal og de to Trøndelagsfylkene i dag. Med en befolkning i 2015 på 263 7199 personer hadde Møre og Romsdal et vegnett på 3079 km fylkesveg, og et etterslep på drift- og vedlikehold i 2014 på 5,8 mrd. kroner. Trøndelag

hadde med sine 445 785 personer 5958 km med fylkesveger, mens etterslepet var betydelig mindre med 4,3 mrd. kroner.[1] Forskjellen ligger i at Møre og Romsdal har mellom tre og fire ganger så mange kilometer tunnel som Trøndelag. Møre og Romsdal har også relativt sett langt flere kilometer med bruer. Bruer og særlig tunneler er nesten bunnløse sluk mht. etterslep, og siden det forverres fra år til år er det svært vanskelig å bedømme hva som skal til for å ta det igjen. Periodiske reinvesteringer i tunneler er langt verre for trafikken og mer omfattende enn i ordinære veger og bruer. Utfordringen ligger særlig i underfinansiering og uhensiktsmessig behovsfordeling på statlige tilskudd til fylkeskommunene.

Store etterslep påvirker evnen til å finansiere forbedringer i infrastrukturen. Både Sogn og Fjordane og Møre og Romsdal har på grunn av mange tunneler svært store etterslep og bindinger som følge av det. Ordinære strekningsvise tiltak vil flere steder både i Møre og Romsdal og Trøndelag kunne la seg finansiere med vesentlige bompengebidrag. Når det kommer til store prosjekter forutsetter de lengre nedbetalingstider for bompengelån enn vanlig i dag. Med endringer i nedbetalingstidene for bompengelån for ferjeavløsningsprosjekter med lang funksjonell og teknisk levetid, vil prosjekter i alle fylkene kunne bli selvfinansierende.

3 Viktige prosjekter og effekter av disse

3.1 Riksveger

Den standard som E39 har mellom Rv 70 på Aspøya og til krysset med Fv. 680 på Stormyra i Hemne kommune i Sør-Trøndelag, undertrykker og avviser fortsatt trafikk som ellers har dette som korteste rute. Etter at det kom tre ferjer i sambandet mellom Halsa og Kanestraum, og deler av strekningen langs Vinjefjorden ble ombygget, har trafikken økt kraftig. Med de tiltak som ligger i å gi E39-strekningen Betna-Stormyra en enhetlig standard vil enda mer av den undertrykte trafikken utløses. Fullføring av denne strekningen vil derfor fremme samarbeid og kompetanseutveksling mellom Møre og Trøndelag.

For Nordmøre er det svært viktig å intensivere arbeidet med å utvikle en bedre Rv 70 fra Kristiansund til Oppdal for å utvikle et større felles bo- og arbeidsmarked på Nordmøre, redusere transportkostnadene og gi bedre tilgang til jernbanen på Oppdal. Planlegging og løfting av standard mellom Krifast og Kristiansund må derfor komme skikkelig i gang, samt fullføring av strekningen Tingvoll-Ålvundfossen.

3.2 Fylkesveger

For fylkesvegnettet i Møre og Romsdal ble det i 2010 listet opp ca. 900 prosjekter, og knapt en tredjedel av disse er på Nordmøre. Nedenfor er etter stigende vegnummer et utvalg av disse, oppdelt på prosjekter på eksisterende vegnett, og på nye faste samband som avløser eksisterende ferjesamband.

[1] Regional Transportplan Midt-Norge (Nord-Trøndelag, Sør-Trøndelag og Møre og Romsdal)
Innspill til Nasjonal transportplan 2019-2029

Utvalg av prosjekter på det eksisterende fylkesvegnettet:

- Fv. 62 Meisalstranda. Breddeutvidelse og sideveger for å samle avkjørsler. For smal veg i forhold til antall store kjøretøy.

- Fv. 64 Kårvåg-Bruhagen (Snarvegen) i Averøy med kryssing av Sundfjorden vil redusere tidsavstanden mellom Kristiansund og Romsdal, og bedre lokalt miljø

- Fv. 65 Skei i Surnadal til Storås (Meldal kommune i Sør-Trøndelag) der særlig Storåsbakkene er problematisk. Indre Nordmøre knyttes bedre mot Trøndelag, og nøkkelbedrifter i området sikres bedre tilgang til E6 på Klett eller Berkåk.

- Utbedring av fylkesveg 65 mellom Skei og Betna, der en 3-3,5 km lang tunnel under Nordmarka vil gi en innkorting på ca. 3 km. Utbedring over Åsskarhøgda (300 m tunnel), og utbedring av brattbakken opp fra Settemsdalen mot Betna inngår med blant annet en 700 m lang tunnel.

- Fv. 279 Eide – Høgset over Storlandet. Vegen er for smal over hele sine vel 21 km i forhold til dagens trafikk. Breddeutvidelse av eksisterende veg, noe arbeid med utvidelse og kantforsterkning pågår allerede. Tiltakene vil bedre trafikksikkerheten. Bedre vegstandard vil trolig trekke til seg trafikk som i dag kjører andre ruter. Alternativt er tunnel mellom Fv. 279 i Eide til E39 i Batnfjorden i Gjemnes kommune.

- Fv. 383/Fv. 669 på Smøla. Utbedring av enten Fv. 383 over Rom eller Fv. 669 på østsiden av Smøla. Alle de tre vegalternativene mellom Straumen og Hopen har dårlig bæreevne og har mye ujevnt asfaltdekke.

- Nytt foreslått ferjesamband mellom Laksåvika på Hitra og Kjørsvikbugen i Aure. Det foreligger godkjente reguleringsplaner for sambandet. Nær en fjerdedel av norsk oppdrettslaks slaktes på Frøya og Hitra, og virksomheten er avhengig av tilgang på et større bo- og arbeidsmarked. Sambandet kan forventes å gi betydelige synergieffekter på Nordmøre. Sambandet vil også være systemendrende, men har en langt mindre kostnadsdimensjon enn prosjektene som omtales nedenfor.

3.3 Store systemendrende prosjekter

På Nordmøre har det i en årrekke vært arbeidet med samferdselsprosjekter som vil bety store regionale endringer ved at de i stor grad endrer systemer. Alle vil medføre endringer i regionale rammebetingelser, og vil permanent øke størrelsen på felles bo- og arbeidsmarkeder.

- E39 Halsafjordsambandet
  Fast forbindelse vil erstatte ferjesambandet Halsa-Kanestraum på E39 gjennom planlagt bru ca. 3 km lenger ut i fjorden. Sambandet vil bidra til å redusere reisetid og bedre forutsigbarhet for E39-korridoren, som vil være korteste veg mellom Vestlandet og Trøndelag/Nord-Norge. Ferjesambandet over Halsafjorden er det E39-sambandet der

trafikken øker mest. Noe av tidligere undertrykt trafikk er utløst nå etter en del utbedringer langs Vinjefjorden og tre ferjer i sambandet. Med de tiltak som ligger i planene for E39-strekningen Betna-Stormyra vil enda mer av den undertrykte trafikken utløses. Kryssing av Halsafjorden er i utviklingsstrategien for er ferjefri og utbedret E39 anbefalt med byggestart i 2024. Det er allerede vedtatt kommunedelplan for konseptstrekningen Bergsøya – Liabø basert på bru som konseptvalg, og reguleringsarbeid bør settes i gang.

- Fv 669 Edøyfjorden
  Et fast samband kan knytte Smøla til Aure ved å erstatte ferja mellom Edøya og Sandvika på Fv. 669. En undersjøisk tunnel på 5-7 km kan være aktuell, men det foreligger ikke noe teknisk forprosjekt.

- Fv. 670 Todalsfjordprosjektet
  Fast forbindelse vil erstatte ferjesambandet Kvanne-Rykkjem. Denne kryssingen står i dag på prioritert plass etter Nordøyvegen på listen for store prosjekt. Det arbeides med kommunedelplan for kryssing av fjorden med bru i området ved Svinvika 7-8 km lenger inn enn ferjestrekningen, med tunnel til kryss med Rv 70 på Ålvundfossen.

- Fv. 680 Talgsjøen
  Et fast samband vil erstatte ferja mellom Tømmervåg og Seivika på Fv. 680 mellom Aure og Kristiansund kommuner. Hittil har løsningen vært en 10-11 km lang undersjøisk tunnel fra Golma på Tustna til Kvernberget i Kristiansund. En tunneldybde ned til ca. 340 m vil sammen med oppstigningen til Kvernberget gi utfordringer med å møte dagens stigningskrav. Det bør derfor vurderes om andre løsninger kan være mer aktuelle.

- Fv. 682 Vinjefjorden
  En brukryssing kan erstatte ferjesambandet Arasvika-Hennset på Fv. 682, lokalisert til området der ferja går i dag eller noe lenger inn i fjorden. Forbindelsen vil lette forbindelsen fra Aure mot E39, Halsa og Indre Nordmøre.

Sambandene vil bety mindre tidsavstander mot Trøndelag og mot Østlandet, men de største endringene vil være langt lettere kommunikasjoner internt på Nordmøre. Særlig det indre marked på Nordmøre, men også kontakten mot Romsdal er trolig det som kan gi de største effektene gjennom større felles bo- og arbeidsmarkeder. Avstanden til større tettsteder i Trøndelag er for det meste av Nordmøre større, noe som kan forventes å gi mindre slike effekter. Tiltakene bedrer mulighetene for ekspressbusser mellom byene, og bedre forutsigbarhet muliggjør mer presis korrespondanse med regionale og lokale ruter.

Faste samband over Todalsfjorden og Talgsjøen vil ha store regionale virkninger, mens Halsafjorden i tillegg vil ha nasjonale virkninger gjennom bedre forbindelser mellom landsdeler. Bedre forbindelser mellom det tunge industri- og eksportrettede næringslivet i Møre og Romsdal og de tunge kompetansemiljøene i Trøndelag lar seg ikke beregne, men bør ikke undervurderes.

4 Status og framtidsutsikter for fylkesvis veisatsing

Av de fire fylkene Sogn og Fjordane, Møre og Romsdal, Sør- og Nord-Trøndelag, bruker Sogn og Fjordane i 2016 omtrent det dobbelte til samferdsel pr innbygger som de andre. Dersom det ses i forhold til vegnettets lengde er det Møre og Romsdal som bruker mest[2].
Alle fylkene legger stor vekt på vegnettet, og det er svært store bindinger gjennom den prosjektportefølje det arbeides med i alle fylkene. Det er rammebetingelsene som er den store utfordringen. Lave tildelinger over ordinære budsjetter og bindinger med høye prosjektkostnader gjør at det er vanskelig å komme seg ut av «den onde sirkel» med høye kostnader og underfinansiering. En vurdering i regi av Nye Veier AS viser at sluttkostnaden pr meter vei i Norge er bortimot det dobbelte av den i Sverige.

De årlige investeringsrammene for fylkesvegene i Møre og Romsdal er for små i forhold til behovet. I Møre og Romsdal har rammen vært ca. 120 mill. kr/år siden 2010[3]. For 2016 er det ikke så lett å se hvor stort beløpet er ut fra aktuelle tabeller, men sum ramme sier sitt. Dette rekker ikke til stort mer enn 6-8 km gang- og sykkelveg pr år.

På Nordmøre vil det være betydelige effekter fra prosjekter på eksisterende vegnett, men de store endringene vil komme fra de systemendrende prosjektene omtalt ovenfor.
Av disse er det bare Todalsfjorden som nå står så langt opp på fylkets prioritetsliste at det med dagens rammebetingelser kan forventes å bli gjennomført innen rimelig tid. Det er derfor nødvendig å se på om det er rimelig sammenheng mellom de rammebetingelser som gjelder for store, systemendrende samferdselsprosjekter og de langsiktige virkninger de kan gi på produktivitet, verdiskapning og strukturelle forhold innenfor områder som helse, utdanning, handel, politikk og administrasjon.

De store infrastrukturutfordringene som Nordmøre står overfor kan ikke løses innenfor dagens rammebetingelser, og med de ressursene som stilles til rådighet for fylkeskommunene. For å være gjennomførbare må flere av disse prosjektene ha omfattende bidrag fra bompenger, noe dagens nedbetalingstider på 15-20 år ikke gir mulighet for. De fleste av de store prosjektene er langsiktige, med lange funksjonelle og tekniske levetider.

I Trøndelag konsentreres innsatsen sterkt om E6. Også E39 mot Orkanger har over årene fått egnet standard, og i det siste videre oppover til Hemnekjølen. Ved to anledninger har Sør-Trøndelag og Møre og Romsdal fylkeskommuner dannet spleiselag, og forskottert til sammen 100 mill. kroner for forsert utbygging av Rendalen-Staurset og Høgkjølen-Harangen på E39. På fylkesvegnettet har det de senere år skjedd store forbedringer på Fv 714 utover til Hitra og Frøya med sine sterke og eksportrettede oppdrettsnæringer. Det pågår en egen vegpakke for

[2] Økonomiplan 2016-2019 med budsjett for 2016, for hhv. Møre og Romsdal fylkeskommune, Sogn og Fjordane fylkeskommune og Nord-Trøndelag fylkeskommune og Strategiplan 2016 med budsjett, Sør-Trøndelag fylkeskommune
[3] Økonomiplan 2016-2019 med budsjett for 2016, Møre og Romsdal fylkeskommune

Fosen, som vil redusere tidsavstandene både til Trondheim og internt i regionen. Vegnettet i Trøndelag er ellers mer oversiktlig og forutsigbart siden prosjektene i større grad er forbedringer innenfor eksisterende vegnett.

På riksvegnettet i Sogn og Fjordane satses det sterkt på løfting av standard og sikkerhet på både E39, flytting av E39 til en indre trase mellom Byrkjelo og Hornindal, Rv 15 Strynefjellet og Rv 5 mellom Lærdal og Florø. Det arbeides også med en kryssing av Nordfjorden ved ferjestrekningen mellom Anda og Lote. På fylkesvegnettet arbeides det med flere større prosjekter som Kystvegen Ålesund-Bergen og Fv. 60 mellom Olden og Innvik.

Det som kjennetegner alle de aktuelle fylkene er et stort behov for å oppgradere og utvikle dagens infrastruktur for å skape grunnlag for ny vekst gjennom forstørring av felles bo- og arbeidsmarkeder i områder med stagnasjon, og for å kunne understøtte sterk næringsutvikling i enkelte områder. Slik forfallet har utviklet seg over mange år blir oppgaven svært krevende for alle fylkene. Karakteristika for folketall og bosettingsstruktur, antall byer og deres størrelse, antall ferje- og båtsamband og etterslep, er forskjellige. Det kan derfor ikke hevdes at noen av fylkene har frihetsgrader som ikke er utnyttet når det kommer til infrastruktur og samferdsel.

5 Hvordan jobbes det med vei i de ulike fylkene i dag

Over flere år har Rogaland, Hordaland, Sogn og Fjordane og Møre og Romsdal gjennom Vestlandsrådet oppnådd store gjennomslag på samferdselsområdet.

De aktuelle amtsregionene og fylkene det her er snakk har fra før en felles vegadministrasjon gjennom Statens vegvesen Region midt. Her kan det derfor ikke sies å forekomme særlige regionale forskjeller innenfor dagens organisering, eller tilgang på kompetanse og kapasitet. Utenfor Statens vegvesen, for eksempel innenfor næringslivets systemer og organer kan det være forskjeller.

Det er omfattende samarbeid også mellom fylkene i Midt-Norge, og som et innspill til Nasjonal transportplan 2018-29 har de tre fylkene utarbeidet Regional transportplan for Midt-Norge. Samarbeidsforum for samferdsel i Midt-Norge er et relativt nyopprettet regionalt kontaktutvalg. Medlemmer i forumet er fylkeskommunene og fylkesmennene, Trondheim kommune, Næringslivets hovedorganisasjon, Jernbaneverket, Kystverket, Statens vegvesen, Avinor, og havnene i Midt-Norge.

Næringslivet i Trøndelag har prosessmodeller som er interessante i forhold til å gi medvirkning fra bedrifter og organisasjoner. Vegforum Trøndelag er et samarbeidsforum for 11 organisasjoner, blant annet med formål å sikre økt satsing på veiutbygging i Trøndelag, skape regional enighet om rekkefølgen på utbygging av veiene, og påvirke beslutningstakere for å få gjennomslag for prioriteringer.

I Trøndelag har Fosenvegene AS som formål å arbeide for utbygging og standardheving av hovedveiene på Fosen, å bedre kommunikasjonene internt på Fosen, og mellom Fosen og

Trondheim. Selskapet skal blant annet selv ta initiativ til å opprette finansieringsselskap/ bompengeselskap og utbyggingsselskap, og står fritt til å sette i verk tiltak og bruke de virkemidler som er tilgjengelige og aktuelle for å fremme formålet med selskapet. Kostnadsrammen var på 1,878 mrd kroner i 2012, og etter bare seks år er storpartene av prosjektene ferdige til en kostnad på vel 1 mrd kroner.

I Sogn og Fjordane har Stamvegutvalet E39 vært pådriver for å få gul midtstripe på hele E39, og flytting av E39 til Innvik/Utvik med kryssing av Nordfjorden lenger inn vil være et meget stort prosjekt som må bygges i sammenheng. Det er flere aksjeselskaper som arbeider med konkrete prosjekter eller prosjektpakker, men de er ikke tilsvarende organisert som for eksempel Fosenvegene AS.

Selv om tilnærmingen kan være noe forskjellig sørger regionråd og NHO også her i fylket for koordinering og felles framstøt. For Nordmøre og Romsdal er Samspleis AS i sitt formål nokså tilsvarende som det trønderske vegforumet, og har bredt eierskap fra det offentlige og fra næringslivet. Selskapet bør kunne utvikle seg til å ta en tilnærmet tilsvarende rolle. I vedtektene er Samspleis AS gitt anledning til både å finansiere og kreve inn bompenger, og det vil, dersom det er ønskelig, være mulig å utvikle dette i retning den rollen som Fosenvegene AS har.

6 Framtidig organisering av veiforvaltning

Grensene for de omtalte nye regionene ser på landsbasis ikke ut til å bli sammenfallende med den regionale organisering som Statens vegvesen har i dag. Dagens fem vegregioner dekker også flere fylker. Dette har ikke vært reist som noe tema fra fylkeskommunenes side siden den ble innført fra 2003, og det er ingen grunn til at dette skulle påvirke ny regionstruktur.

En slank regional vegforvaltning vil kunne bli mer målrettet i forhold til regionalpolitiske mål og prioriteringer, og ikke som en «sekundær» oppgave hos en statlig vegforvaltning. Såfremt en regional vegforvaltning har kapasitet og kompetanse til å kjøpe tjenester, kan målrettede tjenester kjøpes i markedet. Selv om det tidvis har vært utfordringer med kapasitet i offentlig vegforvaltning, er det ikke gitt at det er mangel på faglig kapasitet for offentlig og privat virksomhet sett under ett.

Det er store faste utgifter knyttet til dagens vegforvaltning, og for å redusere dette kostnadselementet for fylkesvegprosjektene vil det kunne være verdt å prøve ut alternative modeller for forvaltning og kjøp av tjenester. Enkelte store prosjekt bør derfor vurderes gjennomført gjennom egne utbyggingsselskaper, eller gjennom et regionalt selskap. Et regionalt selskap med eventuell bompengepakke for Nordmøre kan sikres evne til å finansiere, kjøpe planleggings- og entreprisetjenester i markedet, samt å kreve inn bompenger i de ulike deler av vegnettet som bygges og utbedres.

7 Strategisk viktige grep for Nordmøre

Deler av Nordmøre vokser i kraft av sin egen størrelse, mens andre deler av regionen stagnerer. Regionforstørrende infrastruktur vil bidra til å korrigere dette. Enten ved at det skapes større interne markeder, eller ved å muliggjøre integrering med andre bo- og arbeidsmarkeder.

Infrastrukturen bør samtidig støtte opp under og muliggjøre den store satsningen på havrommet, oppdrett og tilknyttede servicenæringer. Ny teknologi og nye muligheter kan gi svært store vekstimpulser i kystregionen, men vil være avhengig av god infrastruktur.

De viktigste grep for Nordmøre vil trolig være å satse på et kjedet og overlappende, felles bo- og arbeidsmarked for hele regionen, få alle nasjonale og regionale korridorer åpnet for 25,25 m vogntog, samt å sørge for god tilgang til stamvegnettet for nøkkelbedrifter.

Med de samband det arbeides med i fylket i dag, vil Kristiansundsområdet henge godt sammen med Molde, Ålesund og Søre Sunnmøre. Mesteparten av Møre og Romsdal vil derfor kunne henge sammen i overlappende og kjedede, felles bo- og arbeidsmarkeder. Bortsett fra Surnadal og Rindal, vil det være større avstander til større befolkningskonsentrasjoner nordover mot Trøndelag. Med de faste fjordkryssinger og prosjekter som er omtalt ovenfor vil det meste av Nordmøre bortsett fra områder som Sunndal, Surnadal og Rindal kunne henge sammen med Kristiansund innenfor en reisetid på rundt en time. Fast kryssing av Todalsfjorden vil imidlertid skape et felles bo- og arbeidsmarked på Indre Nordmøre med omkring 10 000 arbeidsplasser, noe som i de fleste tilfeller er stort nok til å generere vekst i kraft av egen størrelse.

Prosjektene og potensielle virkninger er store, og derfor er det viktig å bedre både finansierings- og gjennomføringsevne. Det knytter seg svært store kostnader og bruk av ressurser til vegtrafikken i dag, og vegtrafikksystemets egen finansieringsevne er god dersom det gis anledning til det. Nye finansieringsmodeller må derfor utvikles der trafikkens betalingsevne kan utnyttes over mye lengre tid

Alle de store prosjektene som er omtalt vil ha lange funksjonelle og tekniske levetider, og for store bruforbindelser kan det forventes minst 100 år. Dette bør være grunnlaget for at prosjekter med dagens lave renter kan finansieres med bompengelån som nedbetales over perioder som i mye større grad samsvarer med deres levetider. Her bør det derfor legges opp til betydelig lengre nedbetalingstider enn de vanlige 15 og 20 år, og det bør gis anledning til nedbetalingstider på minst 40 år.

Dersom fylkesveibudsjettet kan avlastes for enkelte store og selvfinansierende prosjekter, vil midlene i langt større grad kunne benyttes for strekningsvise forbedringer, miljø- og trafikksikkerhetstiltak.

Vedlegg 1: Fylkesbudsjettene

Fylke	Folketall	Fylkes-Budsjett mill kr	Pr innbygger kr	Total Samferdsel mill kr	Samferdsel av fylkesbudsjett %
Møre og Romsdal	263 719	**4 622**	17 526	2 012	44%
Sør-Trøndelag	310 047	4 257	13 730	1 819	43%
Nord-Trøndelag	135 738	2 413	17 777	918	38%
Sogn og Fjordane	109 530	2 836	**25 892**	1 346	47%
Trøndelag	445 785	6 670	14 962	2 737	41%

Kilde: Fylkesbudsjettene 2016

Vedlegg 2: Samferdsel i fylkesbudsjettene

Fylke	Total Samferdsel mill kr	Folke-tall	Fylkes-Veger km	Samferdsel Pr Innbygger kr	Pr Kilometer veg kr
Møre og Romsdal	**2 012**	263 719	3 079	7 629	**653 459**
Sør-Trøndelag	1 819	310 047	2 954	5 867	615 775
Nord-Trøndelag	918	135 738	3 004	6 763	305 593
Sogn og Fjordane	1 346	109 530	2 600	**12 289**	517 692
Trøndelag	2 737	445 785	5 958	6 140	459 382

Kilde: Fylkesbudsjettene 2016

Vedlegg 3: Drift og investering i fylkesbudsjettene

Fylke	Fylkes-budsjett mill kr	Total Drift mill kr	Total Investering mill kr	Total Samferdsel mill kr	Samferdsel Drift mill kr	Samferdsel Investering mill kr
Møre og Romsdal	**4 622**	**3 634** (79%)	**988** (21%)	**2 012** (44%)	**1 431** (71%)	581 (29%)
Sør-Trøndelag	4 257	3 394 (80%)	863 (20%)	1 819 (43%)	1 210 (67%)	**600** (33%)
Nord-Trøndelag	2 413	2 054 (85%)	359 (15%)	918 (38%)	732 (80%)	186 (20%)
Sogn og Fjordane	2 836	2 224 (78%)	612 (22%)	1 346 (47%)	964 (72%)	382 (28%)
Trøndelag	6 670	5 448 (82%)	1 222 (18%)	2 737 (41%)	1 942 (71%)	795 (29%)

Kilde: Fylkesbudsjettene 2016