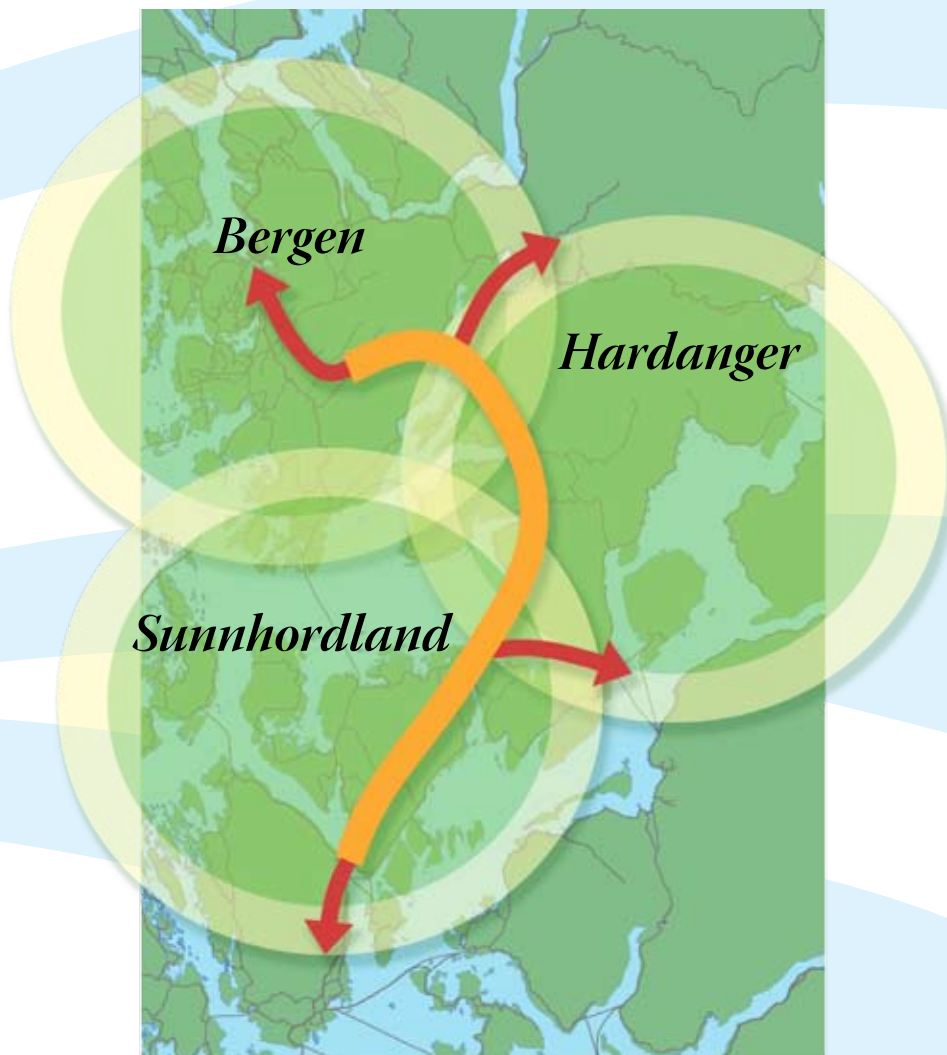


E39 HORDFAST

fergefri stamveg Stord - Bergen



- Vil knytte sammen Sunnhordland, Hardanger og Bergensområdet
- Stort trafikspotensiale, godt grunnlag for bompengefinansiering
- Stamveg med høy standard og god trafikksikkerhet
- 25 min. kortere reisetid Leirvik – Bergen
- Norges største fergeavløsningsprosjekt, 4 samband kan legges ned
- Vitamininnsprøytning for næringsutvikling og bosetting
- Samfunnsøkonomisk lønnsomt prosjekt

BAKGRUNN

NHO Hordaland har sammen med næringslivet tatt initiativ til å kartlegge mulighetene for å realisere en fergefri stamveg mellom Stord og Bergen. Arbeidet bygger på fylkesdelplanen for E39 mellom Stord og Halhjem fra 2000 og omfatter blant annet:

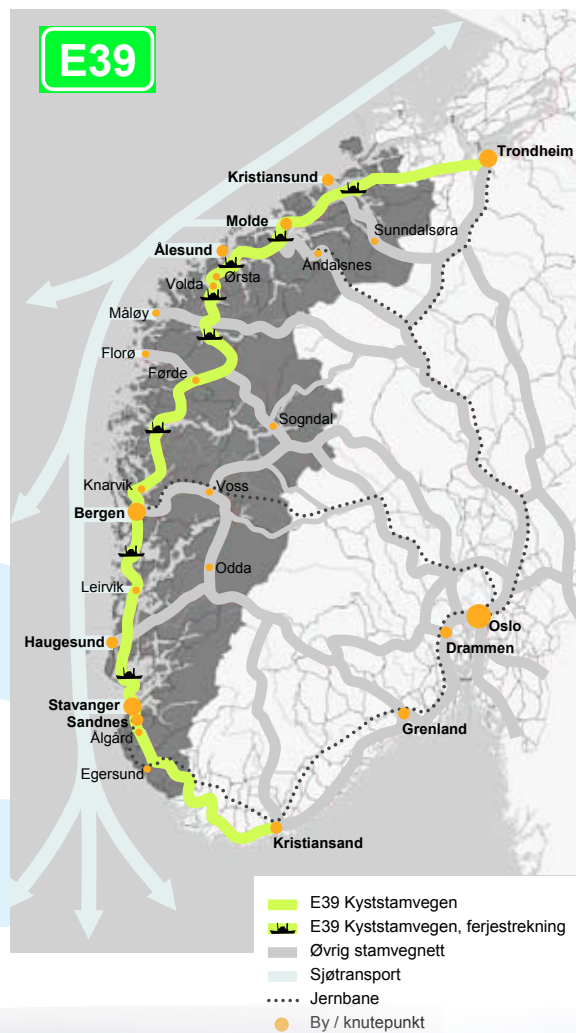
- oppdatert kostnadsoverslag (2007-kr)
- oppdaterte trafikkanalyser (2030-prognose)
- finansieringsanalyse

Denne brosjyren informerer om hovedpunktene i rapporten som er utarbeidet. Rapporten er datert 13. juni 2007 og er tilgjengelig på www.nho.no/hordaland

E 39 KYSTSTAMVEGEN

er av vital betydning for utviklingen av næringslivet på Vestlandet. Gods- og persontransporten er i dag hemmet av redusert vegstandard og mange fergesamband med lang reisetid, ventetid og periodevis usikkerhet med fremkommeligheten. Fergedriften medfører høye transportkostnader for trafikantene og staten.

Fergefrie løsninger vil gi et forutsigbart transportsystem med kortere reisetider og reduserte transportkostnader. By- og tettsteder knyttes tettere sammen og danner sammenhengende bo - og arbeidsmarkeder som sikrer bedre tilgang på arbeidskraft og kompetanse til bedriftene. Dette kan være en av de viktigste rammebetingelsene for å sikre en positiv, langsiktig næringsutvikling langs kysten.



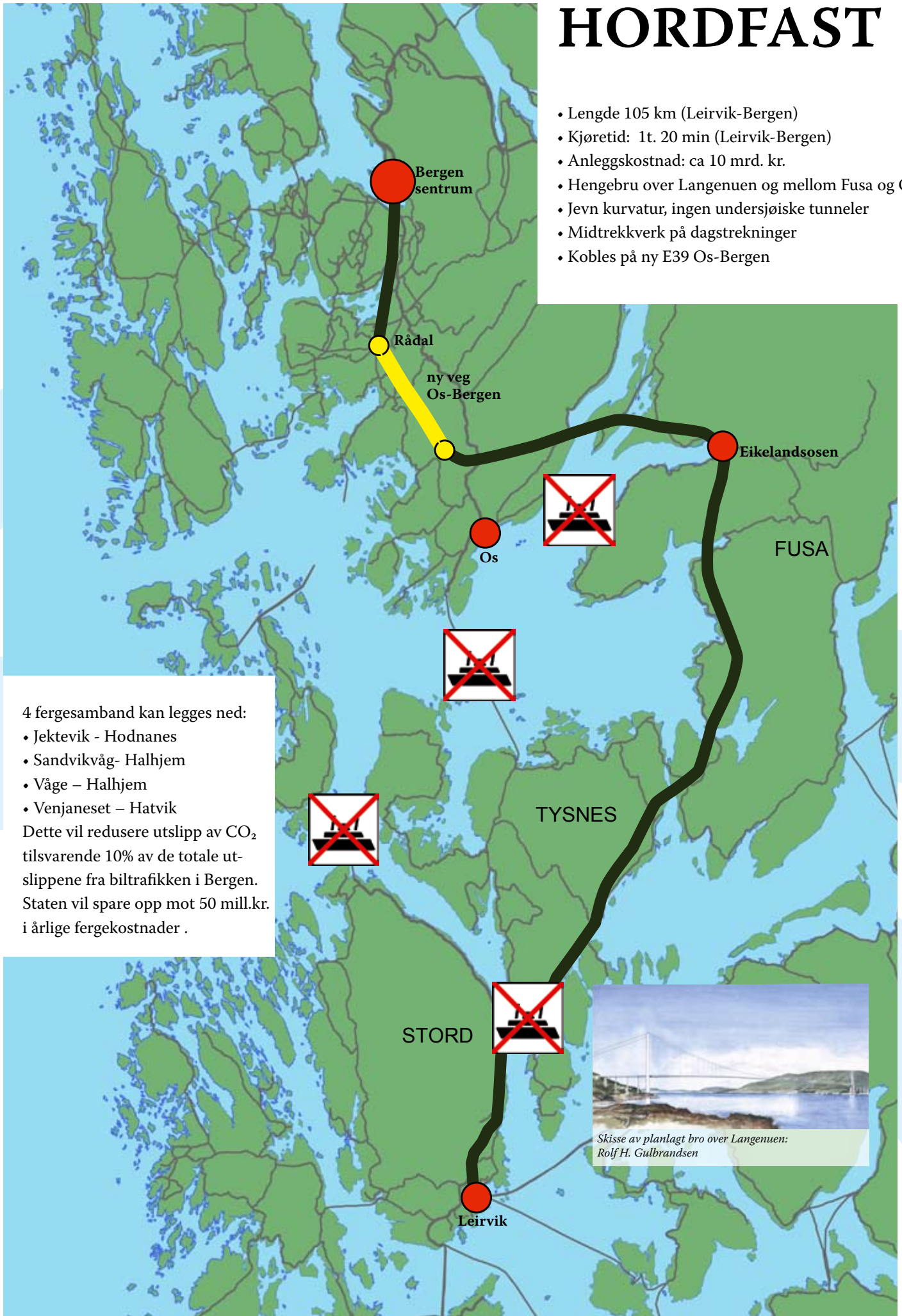
HORDFAST

- Lengde 105 km (Leirvik-Bergen)
- Kjøretid: 1t. 20 min (Leirvik-Bergen)
- Anleggskostnad: ca 10 mrd. kr.
- Hengebru over Langenuen og mellom Fusa og Os
- Jevn kurvatur, ingen undersjøiske tunneler
- Midtrekkverk på dagstrekninger
- Kobles på ny E39 Os-Bergen

4 fergesamband kan legges ned:

- Jektevik - Hodnanes
- Sandvikvåg- Halhjem
- Våge – Halhjem
- Venjaneset – Hatvik

Dette vil redusere utslipp av CO₂ tilsvarende 10% av de totale utslippene fra biltrafikken i Bergen. Staten vil spare opp mot 50 mill.kr. i årlige fergekostnader .



Trafikkgrunnlag og finansiering

Trafikkberegninger utført ved hjelp av Statens vegvesen sin transportmodell viser at vegambandet har et stort trafikkpotensiale. Analysene viser at trafikantene kan finansiere 6,0 - 6,5 mrd. kr. av investeringene ved å betale bompenger i stedet for fergebilletter som i dag, tilsvarende over 60 % av anleggskostnadene. Med en statlig bevilgning på ca. 4 mrd. kr. vil Hordfast være fullfinansiert i løpet av en bompengerperiode på 15 år.

Beregningene er basert på nøkterne forutsetninger mht. anleggskostnader, trafikkprognose, og rentenivå. Gunstigere trafikkutvikling, anleggskostnader og finansieringsbetingelser vil kunne redusere behovet for statlige midler ned mot 2-3 mrd. kr. Det politisk vedtatte alternativet (bro over Langenuen, ny veg over Tysnes og ferge fra Tysnes til Os) er kostnadsberegnet til 3,3 mrd. + 3,1 mrd. til utbedring av indre riksveg.

Figuren viser beregnet døgntrafikk (ÅDT) i 2030 med gratis veg (ingen bompenger). Finansieringsanalysene er basert på et beregningsalternativ med bompenger (med et trafikknivå som er ca. 40% lavere enn disse tallene)



ÅDT 2030 - alternativ 0



ÅDT 2030 - Hordfast

Konklusjon og veien videre

Etter NHO Hordaland sin vurdering er det et godt grunnlag for å realisere en fergefri stamveg mellom Stord og Bergen. Hordfast vil gi store positive virkninger i forhold til transporteffektivitet og tilgjengelighet, og vil være en vitamininnsprøytning for langsiktig nærings- og befolkningsutvikling, både i Bergensområdet, Sunnhordland og Hardanger.

NHO Hordaland ønsker at det blir tatt initiativ til å igangsette en formell planprosess for Hordfast. Dette vil i første omgang dreie seg om innledende vurderinger i tråd med Statens nye opplegg for kvalitetssikring av store prosjekt, deretter kommunedelplan med konsekvensutredning og senere reguleringsplaner. Den formelle planprosessen vil belyse alle sider av prosjektet (konsekvenser for miljø, samfunn, naturressurser etc.).

Siktemålet er å ha et tilstrekkelig plangrunnlag for vurdering av prosjektet i Nasjonal Transportplan 2014-23.