

EIKSUNDSAMBANDET ER ET MEGET VELLYKKET FERJEAVLØSNINGS- PROSJEKT

- Det bro- og tunnelbaserte ferjeavløsningsprosjektet Eiksundsambandet – det som knytter fire øykommuner til fastlandet og dermed til tettstedene Ørsta og Volda – ble vellykket, ifølge en evaluering utført av Menon Business Economics.
- Artikkelforfatteren skriver: «Vi finner at man gjennomførte det man skulle på en effektiv måte (operasjonelt perspektiv), man realiserte de tiltenkte gevinstene for målgruppene (taktisk perspektiv), og tiltaket var både relevant og nyttig i samfunnsmessig forstand (strategisk perspektiv).»

Eiksundsambandet ble åpnet for trafikk 23. februar 2008 og er et fast veisamband mellom øykommunene Hareid, Ulstein, Herøy og Sande og fastlandskommunene Ørsta og Volda på Søre Sunnmøre i Møre og Romsdal.

Øykommunene, med tilsammen 22 000 innbyggere, var tidligere den største regionen i landet uten fast veisamband. En fast vegforbindelse til Ørsta og Volda, med sine til sammen 18 000 innbyggere, var derfor ansett som et viktig grep for å samle kommunene til en større region, og gjennom dette øke øykommunenes tilgang til offentlige tjenestetilbud som sykehus, flyplass og høyskole.

AV HEIDI ULSTEIN
Partner, Menon Business Economics
heidi@menon.no



Vel én milliard kroner

I tillegg ble det antatt at vegsambandet ville ha en positiv effekt på fleksibiliteten i arbeidsmarkedet og næringslivet generelt. Vegsambandet, som blant annet består av Eiksundbrua og en undersjøisk tunnel, kostet i underkant av 1,1 milliarder kroner.

På oppdrag for Concept-programmet ved NTNU har Menon gjennomført en etterevaluering av Eiksundsambandet. Formålet med evalueringen var å få en overordnet vurdering av hvor vellykket prosjektet ble. Concept-programmet er Finansdepartementet forsknings-satsing, etablert for å bidra til fornuftig valg av prosjekt-konsept og økt nytte av offentlige investeringer. Konklusjonen vår er at utbyggingen av Eik-

sundsambandet ble vellykket. På en skala fra en til seks, der seks er best og en er dårligst, lander vi på karakteren fem. Vi finner at man gjennomførte det man skulle på en effektiv måte (operasjonelt perspektiv), man realiserte de tiltenkte gevinstene for målgruppene (taktisk perspektiv), og tiltaket var både relevant og nyttig i samfunnsmessig forstand (strategisk perspektiv).

Riktignok er det betydelig usikkerhet forbundet med flere av indikatorene vi har benyttet, men indikatorene supplerer hverandre og usikkerheten i konklusjonen går fra lav til moderat.

Seks kriterier

Evalueringsmodellen vi benyttet er utviklet av Concept og består av seks overordnede krite-

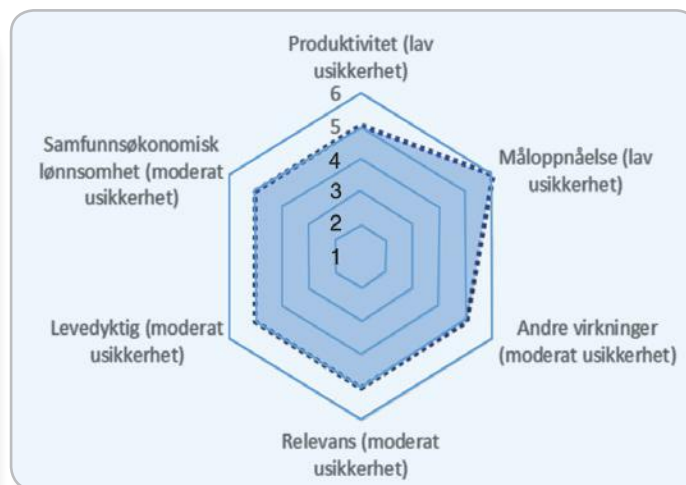


▲ Fire øykommuner ble knyttet til fastlandet.
Kart: Finn.no og Statens kartverk.

▼ Samlet vurdering av
Eiksundsambandets
vellykkethet.



◀ Eiksundbrua, en del av Rv653 Eiksundsambandet. Bildet er fra åpningen av sambandet 23. februar 2008. Foto: T.Müller/Wikimedia Commons.



bakgrunnen for dette var utenfor prosjektets kontroll. Det kom nye krav til teknisk utstyr i tunneler som følge av «Hanekleiveffekten». Det er mulig prosjektet kunne blitt gjennomført raskere, men det ville sannsynligvis økt kostnadene. H-verdien for prosjektgjennomføringen ble 7,5. Dvs. noe høyere enn målet på under 7, men det var ingen varige skader. Vi lander på karakteren fem og anser usikkerheten i denne konklusjonen som lav.

Måloppnåelsen vurderes ut fra om de avtalte effektmålene ble nådd, og i hvilken grad prosjektet har bidratt til dette. Vi finner at reisekostnadene mellom øysamfunnet og fastlandet er betydelig redusert som følge av Eiksundsambandet. Måloppnåelsen anses dermed som svært god, og vi lander på karakteren seks. Vi anser usikkerheten i konklusjonen som lav.

Ved vurdering av **andre virkninger** av tiltaket, har vi sett på arbeidsmarkedet, næringslivets produktivitet, offentlig og privat tjenestetilbud, påvirkning på andre ferjesamband og noen flere indikatorer. Vi finner at Eiksundsambandet har hatt en svakt positiv påvirkning på utvidelse

rier: produktivitet, måloppnåelse, andre virkninger, relevans, levedyktighet og samfunnsøkonomisk lønnsomhet.

Ved vurdering av **produktivitet** ser vi på om resultatmålene for henholdsvis kostnad, tid og kvalitet ble nådd som avtalt, og om arbeidet kunne vært gjort billigere, raskere eller med bedre kvalitet. Vi finner at kostnadene for prosjektet ble omtrent 2 prosent lavere enn styringsrammen, på tross av bygging av en ekstra hjortetunnel. Det opprinnelige budsjettet blir ansett som stramt nok. Den lange planleggingsperioden ser ut til å ha hatt en positiv effekt på kostnadssiden. Vegsambandet åpnet omtrent tre måneder senere enn målsettingen, men

av både det offentlige og det private service-tilbudet. Vi finner også en betydelig effekt på arbeidsmarkedet og en klar positiv effekt på næringslivets produktivitet. Vi finner lite negative virkninger, hverken for tilstøtende kommuner eller for miljøet. Vi lander på karakteren fem for andre virkninger. Det er noe usikkerhet beheftet med vurderingen, blant annet fordi det kan være negative effekter som vi ikke har fanget opp. Samlet vurderer vi usikkerheten i konklusjonen til å være moderat.

Relevans vurderes ut fra om prosjektet er i samsvar med viktige prioriteringer i samfunnet og for viktige brukergrupper. Det er hovedsakelig innsparingen i reisetid og fleksibiliteten i et ferjefritt samband som har ført til en betydelig økning i trafikkstrøm. Det mest relevante alternative konseptvalget, oppgradering av ferjesambandet, kunne ikke bidratt med en like positiv effekt. En ferjefri fastlandsforbindelse var viktig for lokalbefolkningen og i samsvar med prioriteringer i samfunnet om å koble store øysamfunn til fastlandet. Å korte ned reisetiden er også i samsvar med prioriteringer i samfunnet om å etablere levedyktige regioner i distriktene. Reduksjon av reisetid mellom små tettsteder bidrar til integrasjon, og økt funksjonell størrelse på tettsteder bidrar til bedre levedyktighet. Vi lander på karakteren fem på relevans, det var behov for det prosjektet leverte. Vi anser usikkerheten til å være moderat fordi alternativt konsept var vesentlig billigere, men vårt inntrykk er at man ikke ville klart å ta ut tilstrekkelig av gevinsten til å forsvare dette valget.

Under kriteriet **levedyktighet** har vi vurdert de positive effektene varighet. Vår vurdering er positiv. De positive effektene av redusert reisetid og ferjefri forbindelse anser vi som varige. Effektene på arbeidsmarkedet og næringslivets produktivitet fører også til langsiktige positive effekter for regionen. Trasévalg for eventuell utbygging av ferjefri E39 mot Ålesund kan påvirke resultatene, men vi tror de samlede konsekvensene av dette også er positive. Vi lander på karakteren fem for levedyktighet. Usikkerheten er vurdert til moderat, mest fordi det er vanskelig å måle de langsiktige effektene.

Under kriteriet **samfunnsøkonomisk lønnsomhet** finner vi at prosjektet har positiv netto nytte. Vi har foretatt en svært forenklet analyse, men anser konklusjonen som robust. Ex ante-beregningene viste negativ nettonytte av tiltaket. Hovedårsaken til at vi lander på en annen konklusjon ex post er at trafikkstrømmen har vært vesentlig større enn forventet. Siden vi har måttet foreta betydelige forenklinger for å holde oss innenfor rammene til evalueringen, anser vi usikkerheten i konklusjonen til å være moderat. **S**