



Saksframlegg

Saksnr:	Utval:	Dato
	Formannskapet	
Sakshandsamar:	Rådmann	Sveinung Toft
Avgjerslemynde:		Arkivnr.: 15/705
		Klassering:

Fråsegn frå Masfjorden kommune til regional transportplan for Vestland 2022 - 2033

Masfjorden viser til saksutgreiinga nedunder og ber om at punkta nedunder vert drøfta og vurdert nærmare i samband med slutthandsaminga av RTP for Vestland 2022 – 2033.

- Masfjordbrua må få meir konkret omtale i hovuddokumentet. Prosjektet bør og visast på figur 16 i hovuddokumentet i lag med andre aktuelle bompengeprojekt som er under handsaming hjå sentrale styresmakter.
- Masfjordbrua bør inn i **handlingsprogrammet til RTP** som eit definert utviklingstiltak som skal følgjast opp vidare i planperioden.

Saksopplysningar:

Bakgrunn og fakta:

Regional transportplan for Vestland 2022 – 2033 (RTP) er ein strategisk plan for samferdselssektoren i Vestland. Planen skal bidra til å sikra heilskapleg og berekraftig utvikling av sektoren, og legg politiske føringar. RTP er forankra i regional planstrategi «Utviklingsplan for Vestland 2020 – 2024».

Planen er no sendt på høyring med frist 12. september 2021 for merknader (tidlegare frist var 14. juli).

Det er fire dokument i høyringsutkastet til RTP, og Vestland fylkeskommune ønskjer innspel til alle delane:

- **Regional transportplan, hovuddokument**
Dette dokumentet skal sette prinsipielle føringar for samferdselspolitikken i Vestland fylke. Her finn du hovudmål, delmål for kvart plantema og strategiar som seier korleis vi skal nå måla. Planen har fem plantema: fylkesvegnettet, mobilitet og kollektivtransport, Miljøløftet, finansiering og nasjonale ansvarsområde. Nærare skildring av hovuddokumentet finn du lenger ned på denne sida. Her finn du og tips til korleis du skal lese hovuddokumentet.
- **Handlingsprogrammet til RTP**
Her finn ein omtale av kriterium for prioriteringar og utviklingstiltak. (Handlingsprogrammet inneheld ikkje liste over investeringar på einskildprosjekt eller når dei skal gjennomførast.)

- **Strategi for mjuke trafikantar**
er fylkeskommunen sin strategi for arbeidet med mjuke trafikantar, strategien omtalar fylkeskommunale verkemiddel for å auke talet på mjuke trafikantar.
- **Strategi for berekraftig mobilitet**
er Skyss sitt strategiske styringsdokument og omtalar retning og utvikling for selskapet, samt korleis Skyss skal fylle den nye rolla som mobilitetsaktør.

Det vil og verta høyringsmøter om planen, det eine vert 1. september i Bergen.

Hovuddokumentet har følgjande innhald:

Kapittel 1

Startar med innleiinga til planframlegget, og seier korleis planen skal nyttast og kva som er fylkeskommunen si rolle som veigar, med særleg merksemd på endringar etter Regionreforma 2020.

Kapittel 2

Presenterer og forklarar hovudmålet i RTP: «Vestland skal ha eit trygt, effektivt og framtidsretta transportsystem, som legg til rette for klima- og miljøvenleg mobilitet og berekraftig samfunnsutvikling.».

Kapittel 3

Trekkjer fram nokre viktige drivarar for transport for å legge rammene for dei fem planemnene.

Kapittel 4

Presenterer følgjande fem plantema:

Fylkesvegnettet

Mobilitet og kollektivtransport

Miljøløftet,

Finansiering

Nasjonale ansvarsområde.

For alle planemna er det lagd eigne delmål og strategiar i tillegg til at status og utfordringsbildet er skildra, og det kjem fram at Vestland har store utfordringar som er både kostnadskrevjande og kompliserte å løyse.

Kapittel 5

Gjev ei kort innføring i oppfølging av planen, og korleis vidare prosess med handlingsprogrammet vert.

Under kapittel 4.1 fylkesvegnettet er følgjande delmål definert:

- **Veksten i forfallet på fylkesvegnettet skal stoppast**
- **Fylkesvegane skal vera opent og trygt å ferdast på.**
- **Fylkesvegnettet skal planleggast, byggast, driftast og forvaltast på ein måte som tar omsyn til klima, miljø og natur.**
- **Fylkesvegnettet skal vere sikra og tilpassa framtidige klimaendringar.**

Nedunder er dei mange strategiane i kap 4.1.4 for **fylkesvegnettet** vist:

«a) Sikre forsvarleg og berekraftig forvaltning av vegnettet gjennom å prioritere vedlikehald og utbetring av eksisterande veg framfor nybygging.

- b)** *Budsjettrammene til løpande drift og vedlikehald skal aukast for å stoppe forfall og redusere vedlikehaldsetterslep.*
- c)** *Funksjonsinndelinga av fylkesvegnettet skal leggjast til grunn for prioritering av vedlikehald, utbetring, fornying og standard på vegdrifta.*
- d)** *Utføre strekningsvise standardhevingstiltak kombinert med nye investeringstiltak på veier med funksjonsklasse B*
- e)** *Utføre punktutbetring og strekningsutbetring på vegar med funksjonsklassene C, D og E for å sikre framkome, betre tryggleiken og å oppretthalde vegkapitalen*
- f)** *Legge vekt på omsynet til naturen i arealplanlegging og bygging av vegprosjekt*
- g)** *Legge til rette for å betre konkurranseevne til næringslivet i utviklinga av vegnettet.*
- h)** *Fylkesvegtunnelane med høgast trafikkmengd, stigning og lengde skal prioriterast for oppgradering etter tunneltryggleiksføresegna (TSF) innan 2031.*
- i)** *Ved prioritering og utbedring av skredpunkt skal nasjonal skredfaktor leggast til grunn, samt tilleggsmoment som ÅDT, lokale og regionale verknader av stengt veg, geologiske vurderingar og frekvens på skred. Ferjekaier som står i fare for at kaien og sambandet vert stengt grunna skader og forfall, og behov for modernisering skal prioriterast for vedlikehald og oppgradering.*
- j)** *Bruer med høgast skadegrad og der forfall har stor betydning for levetid skal prioriterast for vedlikehald og oppgradering.*
- k)** *Leggje til rette for klimatilpassing av fylkesvegnettet for å sikre at vegane vil tole framtidige klimaendringar.*
- l)** *Vestland fylkeskommune skal følgje det fleiretatte arbeidet med masseforvaltning, og identifisere økonomiske og miljømessige gevinstar gjennom planlegging og utbygging av veganlegg.*
- m)** *Redusere klimagassutslepp frå bygging, drift og vedlikehald av veginfrastrukturen*
- n)** *Vestland fylkeskommune skal gjennom gode kartleggingar, planlegging og skildring av arbeid som skal utførast forvalte ytre miljø på ein berekraftig måte.*
- o)** *Avklare føremålstenleg eigarskap til vegnettet mellom forvaltningsnivåa i Vestland*
- p)** *Vestland skal utvikle og ta i bruk nye tekniske løysingar som aukar trafikktryggleik og reduserer kostnader*
- q)** *O-visjonen og trafikktryggleik er ein grunnleggjande føresetnad for Vestland fylkeskommune*
- r)** *Vestland fylkeskommune skal medverke til at barn og unge kan ferdast trygt i trafikken gjennom blant anna sikring av skuleveggar, nærmiljø og annan infrastruktur*
- s)** *Det systematiske, førebyggjande trafikktryggingsarbeidet retta mot kommunal planlegging og arealplansaker skal prioriterast.»*

Inndelingen av vegar er A-nasjonale hovudveggar, B-regionale hovudveggar, C- Lokale hovudveggar, D- Lokale samleveggar og E-lokale tilkomstveggar. I Masfjorden vil E39 vera ein B-veg, og fylkesveg 570 vera ein C-veg.

I kapittel 4.4.3.2 er temaet **bompengar** drøfta. På figur 16 på side 48 er alle bompengeprojekt i Vestland vist, inkludert planlagte prosjekt. Her er ikkje Masfjordbrua vist, men brua er nemnt i oversikten på side 49 under prosjekt som er under handsaming hjå sentrale styresmakter.

Her vert mellom anna følgjande prinsipp lagt til grunn:

«Nokre prinsipp som skal ligge til grunn er:

- Bompengar skal først og fremst vere eit verkemiddel for å kunne finansiere tiltak som det elles ikkje vert plass til i offentlege budsjett*
- Fylkeskommunen skal leggje vekt på tiltak som reduserer forfallet på fylkesvegnettet og som bidreg til å redusere framtidige utgifter til drift og vedlikehald*
- Fylkeskommunen bruker berre midlar på prosjekt som er prioritert av fylkeskommunen*
- Trafikkregulerande prinsipp i byområde*
- Trafikktryggleik skal betrast, og særleg kring målpunkt for barn og unge*
- Betre framkome for tungtransport og kollektivtrafikk bør prioriterast*
- Fylkeskommunale bidrag i bompengepakkar skal i første rekkje vere knytt til utbygging av infrastruktur til kollektiv og til mjuke trafikantar.*
- Samla bompengbelastning skal vere ein del av vurderinga*
- Trafikkgrunnlaget ved nye bompengeprojekt må vere tilstrekkeleg slik at bompengebidraget står i eit fornuftig forhold til innkrevjingskostnadene*
- Mva-avgifta skal tilbakeførast til prosjekta i bompengeprojekt.»*

I kapittel 4.4.3.4 står det følgjande om **ferjeavløysing**:

«Kommunal- og Moderniseringsdepartementet (KMD) har fastsett nye retningslinjer for ferjeavløysingsmidlar. Eit ferjeavløysingsprosjekt inneber at det blir bygd eit nytt vegsamband, vanlegvis ei bru eller ein undersjøisk tunnel med tilhøyrande vegnett, som erstattar eller kortar inn på eit ferjesamband. Storleiken på ferjeavløysingsmidlane blir rekna ut på bakgrunn av reduksjon i tilskot gjennom inntektssystemet når eit ferjesamband blir avløyst eller korta inn av ei bru eller ein tunnel i inntil 45 år. Ordninga kan dekkje inntil 50 prosent av rentekostnadene.

Ferjeavløysingsmidlane kan ikkje verte større enn den nominelle kostnaden ved ferjeprosjektet og kompenserte rentekostnader. Fylkeskommunen har bedt KMD om å oppdatere anslag på midlane for dei einskilde prosjekta. Stortinget har vedteke at det skal utformast ei rentekompensasjonsordning,

som skal leggjast fram i statsbudsjettet for 2022. Ytre Steinsund bru (Sak 155/2020) vart vedteke i fylkestinget 16.12.2020.

Utfordring

Ferjeavløysingsordninga vil gje eit vesentleg bidrag for å kunne realisere ferjeavløysingsprosjekt, men sjølv med ein rentekompensasjonsordning, vil det truleg føre til relativt store finanskostnader ved ferjeavløysingsprosjekt. Ferjeavløysingsprosjekt må bli vurdert på tilsvarande måte som andre prioriterte prosjekt i fylkeskommunen der kostnadene for fylkeskommunen vert vurdert ut i frå den nytta prosjektet gir.»

I kapittel 4.4.3.6 står det følgjande om kommunal medfinansiering:

«Kommunal delfinansiering av tiltak og pakker

Fleire kommunar ønskjer å bidra til å finansiere tiltak og/eller pakker gjennom bruk av kommunale midlar, til dømes fondsmidlar. Slike spleiselag kan vere utløysande for fylkeskommunal bidrag gjennom at prosjekta med dette blir finansielt mogleg å realisere. Problemet er at dette kan vri prioriteringane i retning mot dei kommunane som har moglegheit til å inngå slike spleiselag framfor der behovet for vegutbetring og betre trafikktryggleik er størst.»

Vidare i handlingsprogrammet står det følgjande om rammeplan for byggjegranser og avkøyrslar:

Vurdering:

Rådmannen vil vise til at reguleringsplanen for Masfjordbrua er godkjent og stadfesta av Fylkesmannen i brev av 14.06.2018, samt det er gjennomført ekstern kvalitetsikring i Vegdirektoratet og utarbeida KS2- rapport. I tillegg har Fylkestinget i Hordaland handsama Masfjordsambandet i eiga sak 111/2017 og det vart då gjort følgjande vedtak etter framlegg frå Jon Askeland:

Vedtak

- «1. Fylkestinget støttar Masfjorden kommune sitt ønske om å byggja prosjektet Fv570 Masfjordsambandet/ Masfjordbrua.
2. Fylkestinget vedtek å senda søknad om ferjeavløysingstilskott.
3. Fylkestinget merkar seg at fleirtalspartia på Stortinget har tinga ein gjennomgang av ordninga ved budsjettforliket november 2017. Fv570 Masfjordsambandet/Masfjordbrua må fullfinansierast inkludert kapitalkostnader, av ferjeavløysingsmidlar, bompengar og kommunale tilskott.
4. Fylkestinget vedtek å senda bompengesøknad for Fv570 Masfjordsambandet/Masfjordbrua, datert 16.11.2017, med følgjande bompengeopplegg:
 - 4.1 Fylkestinget vedtar at Hordaland fylkeskommune gir sin tilslutnad til at prosjektet Masfjordsambandet blir delfinansiert med bompenger og syner til Masfjorden kommune har slutta seg til forslaget frå Statens vegvesen.

4.2 Det vert lagst til grunn ei styringsramme for prosjektet på 1 200 mill. 2017-kr og ei kostnadsramme på 1 400 mill. 2017-kr. Rammene er fastsett etter ekstern kvalitetssikring (KS2). Bompengebidraget er førebels rekna til om lag 180 mill. kr. Masfjorden kommune bidrar med totalt 40 mill. 2017-kr. Hordaland fylkeskommune finansierer resten av beløpet, om lag 980 mill. kr inkl. mva-kompensasjon. Fylkestinget føreset at det fylkeskommunale bidraget inkludert kapitalkostnader, vert finansiert av fergeavløysingsmidlane.

4.3 Innkrevinga skjer i begge retningar i en automatisk bomstasjon som vert plassert på Skarvetangen.

4.4 Bompengeperioden er avgrensa til 20 år.

4.5 Hordaland fylkeskommune aksepterer at gjennomsnittleg bompengetakst vert sett til 90-95 2017-kr. Med gjeldande føresetnader tilsvarar dette 104-110 kr per passering for køyretøy i takstgruppe 1 og 208-220 kr for køyretøy i takstgruppe 2. Nullutsleppskjøretøy skal betala 50 pstav takstgruppe 1.

4.6 I samsvar med nye takstretningslinjer vert det lagt til grunn at trafikanter i takstgruppe 1 sombetalar med elektronisk brikke oppnår 20 prosent rabatt. Det vert ikkje gjeve rabatt for køyretøy i takstgruppe 2. Det er føresett at bompengetakstane blir justerte i samsvar med prisutviklinga.

4.7 Kostnadsauke utover prisstiginga opp til kostnadsramma for prosjektet skal dekkast med fylkeskommunale midlar og bompengar etter same prosentvise fordeling som innanfor styringsramma. Eventuelle overskridingar ut over kostnadsramma er fylkeskommunen sitt ansvar.

4.8 Om inntektene vert høgare og/eller finansieringskostnadene lågare enn føresett, skal bompengetaksten reduserast eller bompengeperioden kortast ned. Endeleg takst- og rabattsystem skal leggjast fram for lokalpolitisk handsaming i god tid før innkrevinga tek til.

4.9 Om det etter at innkrevinga er igangsett viser seg at bompengeselskapet sin økonomiske situasjon gjer det naudsynt, kan bompengeselskapet, etter avtale med Vegdirektoratet, auka gjennomsnittstaksten med inntil 20 pst. ut over prisstigninga og/eller forlenga innkreivingsperioden med inntil 5 år.

4.10 Hordaland fylkeskommune garanterer med sjølvskuldnarkausjon for nødvendige bompengelån 250 mill. kr for utbygging av Masfjordsambandet gjeve dei føresetnadane og vilkåra som er omtala i saka.

5. Endeleg vedtak om prosjektet og finansiering vert å koma tilbake til utan at fylkeskommunen forpliktar seg ved oversending av søknad om ferjeavløysingstilskott og bompengesøknad.

6. Fylkestinget meiner at auke i klimagassutslepp skal kompensera i framtidige klimabudsjett for å ivareta fylkets ambisjonar om kutt i klimagassutsleppa.

Vegdirektoratet skal handsame både søknad om bompenger og ferjeavløysing. Punkta over bør vere tilstrekkeleg til at ei slik handsaming kan skje, og eventuelle tillegg skjer i den vidare sakshandsaminga

Den 18 desember 2017 vart det sendt søknad frå fylkeskommunen til Statens Vegvesen om ferjeavløysing/ bompenger for Masfjordbrua.

Konklusjon:

Mellom anna på bakgrunn av fylkestingsvedtaket meiner rådmannen at det er naturleg at Masfjordbrua får meir konkret omtale i hovuddokumentet om kva som har skjedd etter at fylkestinget gjorde sitt vedtak, og at prosjektet og bør visast på figur 16 i hovuddokumentet i lag med andre aktuelle bompengeprosjekt som er under handsaming hjå sentrale styresmakter.

Vidare at Masfjordbrua bør koma med i handlingsprogrammet til RTP som eit definert utviklingstiltak/ tiltak som skal følgjast opp vidare i planperioden i samsvar med intensjonen til fylkestinget.

Konklusjon

Ikkje vedlagte saksdokument:

Doknr	Type	Dato	Tittel på saksdokumentet
Doknr	Type	Dato	Tittel på journalpost

Vedlagte saksdokument:

Regional transportplan for Vestland er på høyring	99395	09.07.2021
Regional Transportplan for Vestland 2022 - 2033 - hovuddokument	101085	09.07.2021