



TILLEGGSINNKALLING KOMMUNESTYRET

Møtedato: 29.03.2022
Møtested: Kommunestyresalen
Møtetid: 10:00 - 16:00

Tilleggsinnkallinga inneheld følgjande:

- I sak 12/2022 Referatsaker har kommunedirektøren gjeve nytt svar på spørsmål om trafikksikringsplan, samt lagt til ei ny referatsak.
- Valutvalet si innstilling er påført sak 25 og 26.
- Sak 34,35 og 36 er tilleggssaker til behandling.

SAKSLISTE

SAKSNR	TITTEL
12/2022	REFERATSAKER OG MELDINGAR
12/2022.6	Svar på spørsmål om trafikksikringsplan
12/2022.7	Orientering om Nordhordland UNESCO biosfære
25/2022	VAL AV ÅRSMØTEREPRESENTANT - VISIT BERGEN
26/2022	SAMANSETTING AV STYRET FOR KOMMUNALT FØRETAK AO-SENTERET VALPERIODEN 2019 - 2023
34/2022	DAGSTURHYTTE NR 2
35/2022	NY AVFALLSFORSKRIFT FOR HUSHALDNINGSAVFALL
36/2022	REGIONAL TRANSPORTPLAN - INNSPEL TIL ØKONOMISK HANDLINGS- OG INVESTERINGSPROGRAM 2022 – 2033.

24. mars 2022

Hege Eide Vik
Ordfører



SAKSPAPIR

Saksnr	Utval	Type	Dato
12/2022	Kommunestyret	PS	29.03.2022

Sakshandsamar	Arkiv	ArkivsakID
Lin Tove Thomassen	FE-033	22/299

REFERATSAKER OG MELDINGAR

Vedlegg:

Tempoplan pr mars 22

Slik fungerer kommunestyret best - oppdatert etter temamøte 15.03.22

Lovgrunnlag for kommunen til å endre eige vedtak

Svar på spørsmål om brannstasjon

Oppfølging av spørsmål - Tilfluktsrom

Skriftlig spørsmål til FPØ 15.03.2022 - tilfluktsrom

Svar på spørsmål om tilskot trafikksikringstiltak

Underliggjande saker:

Saksnummer	Tittel
12/2022.1	Tempoplan pr mars 22
12/2022.2	Slik fungerer kommunestyret best - oppdatert etter temamøte 15.03.22
12/2022.3	Lovgrunnlag for kommunen til å endre eige vedtak
12/2022.4	Svar på spørsmål om brannstasjon
12/2022.5	Oppfølging av spørsmål - Tilfluktsrom
12/2022.6	sva på spørsmål om trafikksikringsplan
12/2022.7	Orientering om Nordhordland UNESCO biosfære

Rådmannen sitt framlegg til vedtak:

Referatsakene vert tatt til orientering.



Notat

Til
Kopi til:

Saksbehandlar: Kommunedirektør/Åse Elin Myking
Vår referanse: 22/316 - 22/3446
Dato: 24.03.2022

Emne: svar på spørsmål om trafikksikringsplan

Svar på spørsmål om tilskot trafikksikringstiltak

Skriftlig spørsmål til kommunestyret 29. Mars:

Viser til at Vaksdal kommune har status som ein «trafikksikker kommune».

Eg er blitt kjent med at Vaksdal kommune har fått avslag på søknad om trafikksikringsmidlar frå Vestland fylkeskommune fordi ein ikkje har gyldig trafikksikringsplan.

Når vil ein slik plan være godkjent, slik at ein igjen kan motta midlar frå fylkeskommunen?

Mvh
Lisa Lunde
Kommunestyrerepresentant
Vaksdal AP

Svar:

Vaksdal kommune har ein trafikktryggleiksplan. Denne er under rullering og kjem til handsaming i kommunestyret 10. mai.

Trafikktryggleiksplanen har to delar. Ein førebyggjande og handlingsskapande del. Denne delen skal rullerast kvart 4. år.

I tillegg er der ein del som omtalar fysiske trafikktryggleikstiltak, vegar mm. Denne delen skal rullerast årleg og i samanheng med handlingsprogram og budsjett.

Med helsing

Åse Elin Myking
Kommunalsjef

Orienteringsnotat

Nordhordland UNESCO biosfære

Nordhordland vart utnemnd som eit UNESCO biosfæreområda i juni 2019 og hadde ei opningsmarkering i september same år. Den hausten jobba vi med å få på plass ein god arbeidsplan for arbeidet vårt. Vi inviterte til brei involvering og fekk inn meir enn 500 innspel frå kommunar, næringsliv, lag/organisasjonar og enkeltpersonar. Strategidokumentet peiker på satsingsfelta og har ein tilhøyrande handlingsplan.

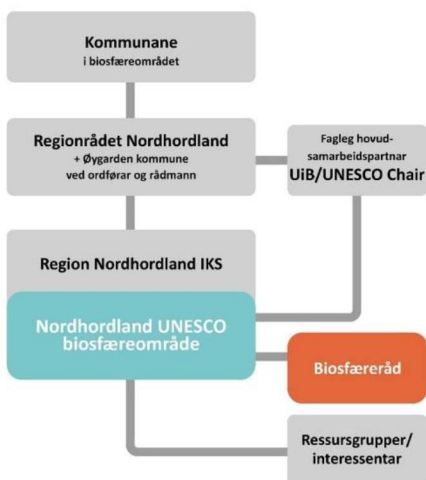


Då pandemien var eit faktum måtte vi leggje om ein del av aktivitetane vi hadde planlagd, men fekk då konsentrert oss om å bygge opp ein god prosjektportefølje, sikre finansiering og få på plass ein god organisering av arbeidet. Dei utadretta aktivitetane vi hadde planlagd har vi også kunne førebudd og er klare til å iverksette utover 2022.

Innhald i notatet

- Organisering
- Prosjekt
- Involvering / kommunikasjonsarbeid
- Økonomi

Organisering



Administrasjon

Vi har til no vore ein liten administrasjon med ca. 1,5 årsverk. Men no har vi fått tildelt støtte til gode prosjekt og vi har sikra ein betre grunnfinansiering, så frå sommaren 2022 vil vi ha 3 årsverk knytt til biosfæresatsinga.

Kontaktperson i kommunane

Kvar kommune har oppnemnd ein kontaktperson som skal fungere som eit bindeledd mellom kommunen og biosfæresatsinga. Føremålet med ordninga er at vi gjensidig kan informere og involvere kvarandre i aktuelle saker eller tiltak. Kontaktpersonen vidareformidlar informasjon i eigen organisasjon.

Biosfæreråd

Biosfærerådet hadde første møte 20. september 2021

Sara Sekkingstad (leiar)	Ordførar Alver kommune
Per Lerøy	Ordførar Austrheim kommune
Hallvard Oppedal	Ordførar Gulen kommune
Atle Fasteland	Kommunedirektør Vaksdal kommune
Baste Tveito	Nordhordland næringslag
Dirk Kohlmann	Statsforvaltaren i Vestland
Inger Måren	Universitetet i Bergen
Laila Bjørge	Landbrukssjef, Alver, Austrheim, Fedje, Modalen
Jane Britt Daae	Nordhordland Turlag
Rune Heradstveit	Dagleg leiar, Region Nordhordland

Prosjekt

Vi listar her opp nokre av dei tiltaka vi har fått finansierte og er i gong med. Iht. strategidokumentet er det også ønskeleg at kommunane, næringsliv, lag / organisasjonar og andre kan setje i gong eigne prosjekt som samsvarer med mål og verdiar i biosfæreprogrammet. Vi vil leggje til rette for bruk av logo og profilmateriell til sånne initiativ.

Handverksruta (2021-2022)

Kan vi skape unike, berekraftige kulturopplevingar, og på same tid bidra til auka verdiskaping for lokale produsentar på lokale produkt, som handverk, kunst og mat?

Forprosjektet skal undersøkje om ei «Handverksrute» i Nordhordland kan være liv laga. Gjennom kartlegging av moglege aktørar, og møte/workshops med reiselivsnæring, destinasjonsselskap, kommunar og lokale aktørar ser vi på modellar for innhald, organisering, samarbeid som kan leie fram til ein god søknad for eit hovudprosjekt.

Vi ønskjer å:

- Samle og synleggjere aktørar innan handverk, kunst og lokalmat i Nordhordland
- Hjelpje kunden/turisten i å finne regionen sine «skjulte skattar»
- Finne, løfte og utvikle det regionale «DNA» for Nordhordland som destinasjon. Sjå på samanheng mellom levande lokalsamfunn og berekraftig turisme
- Skape nettverksbygging og samarbeid

Forprosjektet "Handverksruta" har fått kr 300 000 i stønad hjå Vestland fylkeskommune.

Smak av Nordhordland (2018 – 2021)(2022)

Prosjektet starta i 2018, og hadde ein prosjektperiode på 3 år. Denne vart noko forlenga pga. Covid-19, og vi har hatt aktivitetar i prosjektet fram til 2021. Det overordna målet i prosjektet har vore næringsutvikling basert på dei blå/grøne ressursane i regionen:

- Fleire produsentar og større mangfald av produkt til marknaden
- Auka kompetanse og nytenking for betre kvalitet og lønnsemd

Dette målet har vidare blitt delt i fleire delmål:

1. **Klyngeutvikling.** Etablere livskraftige nettverk mellom produsentar, tilbydarar og salsledd. Legge til rette for forretningsmessig samarbeid
2. **Kunnskap.** Auka kunnskap om matproduksjon, entreprenørskap, og Nordhordland sine mattradisjonar
3. **Synleggjering.** For å bidra til auka lønnsemd vil vi gjennom ulike verkemiddel synleggjere og kople produsentane med andre aktørar i matverdikjeda slik at produkta når fram til kunden
4. **Utnytte synergieffektar.** Gjennom samarbeid med andre regionale og lokale satsingar, prosjekt og aktørar

Delmåla i prosjektet er nådd gjennom prosjektperioden.

Vi har framleis noko midlar igjen til arbeidet og vil i 2022 fokusere på:

- Å bidra til kompetanseheving gjennom [Matarena sitt kompetanseprogram](#)
- Marknadsføring og merkevarebygging gjennom å knyte dette tettare til profilen til Nordhordland UNESCO biosfære

Digitale flater:

- [Smakavnordhordland \(smakavnordhordland.no\)](http://smakavnordhordland.no)
- [Smak av Nordhordland - Startside | Facebook](#)
- [Smak av Nordhordland \(@smakav\) • Instagram-bilder og -videoer](#)

Kunnskapsdrevet berekraft (2022)

Prosjektet har som mål å knyte regionen og forskingsmiljø tettare saman. Oppgåvene er delt i 4 overordna oppgåve, med fleire delmål som spesifiserer arbeidet:

1. Utvikle samarbeid med Universitetet i Bergen og andre forskingsinstitusjonar
2. Sikre at forskingsmiljø vert involvert i problemstillingar som er relatert til berekraftig samfunns- og næringsutvikling i regionen
3. Utvikle gode kommunikasjonsplattformer og ulike arenaer for dialog mellom forskings- og kunnskapsmiljø, kommunane, regionalt næringsliv, dei frivillige og andre samfunnsaktørar
4. Skape forståing for kva statusen som biosfæreområdet inneber for regionen - gjennom formidling og kunnskapsdeling

“BIOSPHERE” (2021 – 2025)

(Activating local resources: Cultivating regional cooperation for sustainable land-use)

Forskningsprosjekt i regi av UiB med Alver kommune og Nordhordland UNESCO biosfæreområde som partner. Overordna problemstilling: Korleis kan multifunksjonelle landskap tilby fleire funksjonar og økosystemtenester og på same tid ivareta biologisk mangfald? Det er delt inn i 3 arbeidsområde:

1. Kunnskap frå fortida gjev mogelege løysingar for ei berekraftig framtid.
MÅL: Å analysere retninga og hastigheita i endringar innan arealbruk over tid
2. Tilstanden i biosfæreområdet.
MÅL: Å utvikle løysingsorienterte metodar for å dokumentere og kartleggje dei store utfordringane knytt til arealpress og konfliktane i Nordhordland knytt til dette i dag
3. Byggje ein solid idé-bank for lokalt forankra initiativ for berekraftige arealbruk, gjennom deltakande metodar og ein «nedanfrå og opp» tilnærming

CULTIVATE (2021-2023)

CULTIVATE er eit internasjonalt forskningsprosjekt der ein ser på kulturarven si rolle i samfunnsutviklinga:

1. Kva for ei rolle kan kulturhistorie spele for å forme berekraftige landskap og samfunn?
2. Er ei inkluderande tilnærming ein effektiv metode for å involvere lokalsamfunn i å framkalle og formidle historier knytt til kulturhistorie som relaterer til eit berekraftig landskap?
3. Korleis kan kulturhistorie bli fanga opp og forsterka for formidling og integrering til ein meir systematisk landskapsplanlegging og utvikling?

Forskningsprosjektet er styrt av University of Highlands and Islands (Scotland/Wester Ross Biosphere). UiB og Nordhordland UNESCO Biosfæreområde er partner saman med Estonian University of Life Science – Western Estonian Archipelago Biosphere Reserve og Czech University of Life Science – Trebon Basin Biosphere reserve. Dette prosjektet har mange synergjar til Handverksruta.

“TradMOD” (2018-2022)

(from traditional resource use to modern industrial production: holistic management in Western Norway)

Forskningsprosjektet i regi av UiB, med Nordhordland UNESCO biosfæreområde som assosiert partner, har hatt 3 arbeidsemne:

1. Kartlagt folks oppfatning av sentrale økosystemtenester i Nordhordland UNESCO Biosfæreområde – «Naturgodeundersøkinga». Verdien av friluftsliv er det som definitivt flest folk er opptatt av. Fleire av naturgoda opptre saman i «buntar». Dette gjeld t.d. landbruk og kulturarv. Gjennom eit samarbeid med biosfæreområde i Portugal har vi fått midlar til å vidareføre noko av dette arbeidet
2. Kulturlandskapet: Gjennomført analyser av korleis beitande husdyr fungerer som «landskapsingeniørar». Eit storskala eksperiment visar at effekten av beiting overstyrer effekten av gjødsling, sjølv i næringsfattig kystlynghei
3. Leggje til rette for heilskapleg utvikling. Det er mellom anna utvikla, med brei involvering, eit strategidokument for biosfæreområdet

Involverings- kommunikasjonsarbeid

- Ny heimeside / nyhendebrev / Profilmateriell / SoMe / PR
- Stolt støttespelar: utvikla som eit ambassadørprogram for å skape forankring og oppslutnad omkring Nordhordland UNESCO biosfæreområde sine oppgåver i næringslivet, bland lag / organisasjonar og enkeltmenneske – lanserast våren 2022
- Involvering gjennom prosjekta

Planlagt framover: Starte arbeidet for skilting i biosfæreområdet:

- Brune serviceskilt langs veger
- Større informasjonsskilt ved innfartsårar
- Mindre informasjonsskilt i lokalsamfunn, ved kommunale bygg osv.

Økonomi

Det har vore av avgjerande betydning at kommunane har slutta opp økonomisk om denne satsinga. Det har gjeve tydelege verknader som har sikra oss både grunnfinansiering frå Klima-og Miljødepartementet og frå Vestland fylkeskommune, men òg prosjektfinansiering til viktige tiltak.

Finansieringa for 2022:

Kommunane i biosfæreområdet	700 000
Region Nordhordland IKS	875 000
Klima- og miljø departementet	500 000
Vestland fylkeskommune	250 000
Prosjektinntekter	1 030 000
SUM FINANSIERING	3 355 000



SAKSPAPIR

Saksnr	Utval	Type	Dato
03/2022	Valutval	PS	24.03.2022
25/2022	Kommunestyret	PS	29.03.2022

Sakshandsamar	Arkiv	ArkivsakID
Lin Tove Thomassen	FE-033, HistSak-15/1205	19/1025

VAL AV ÅRSMØTEREPRESENTANT - VISIT BERGEN

Vedlegg:

Vedlegg 1 Eksisterende vedtekter for Visit Bergen

Kommunedirektøren sitt framlegg til vedtak:

For valperioden 2022-2023 vedtek kommunestyret følgjande representasjon i Visit Bergen

Som årsmøtorepresentant vert vald: _____

Som personleg vararepresentant vert vald: _____

Valutval - Sak 03/2022

VALU - Behandling:

Utvalet drøfta saka.

Utvalet la fram følgjande forslag:

Ordførar vert årsmøtorepresentant med varaordførar som varamedlem.

Utvalet sitt forslag vart samrøystes vedteke.

VALU - Tilråding/Vedtak:

Valutvalet si innstilling til kommunestyret:

Ordførar vert årsmøtorepresentant med varaordførar som varamedlem.

Saksopplysningar:

Bakgrunn for saka

Frå 1.1.22 vart Vaksdal kommune medlem i Visit Bergen. Verksemda arbeider for å marknadsføra reiselivsnæringa i Bergensregionen, med mellom anna mål om auka tal besøkande. Verksemdar, institusjonar, organisasjonar med interesse for reiselivet, i tillegg til kommunar i regionen, vert teke opp som medlemmer.

Som medlemskommune skal det veljast representant til årsmøtet for gjeldande valperiode. Kvart medlem kan delta med fleire representantar på årsmøtet, men har kun ein stemme, jamfør vedtektene vedlagd.

Valutvalet sitt oppdrag er å peike ut ein årsmøtorepresentant med personleg vara og innstille til kommunestyret.

Formelt grunnlag

[Kommunestyrevedtak 57/2021](#)



SAKSPAPIR

Saksnr	Utval	Type	Dato
04/2022	Valutval	PS	24.03.2022
26/2022	Kommunestyret	PS	29.03.2022

Sakshandsamar	Arkiv	ArkivsakID
Lin Tove Thomassen	FE-033, HistSak-15/1205	19/1025

SAMANSETTING AV STYRET FOR KOMMUNALT FØRETAK AO-SENTERET VALPERIODEN 2019 - 2023

Kommunedirektøren sitt framlegg til vedtak:

1. Valutvalet innstiller til kommunestyret at.....vert vald som styreleiar for AO senteret ut valperioden 2019 - 2023
2. Valutvalet innstiller til kommunestyret at.....vert vald til nytt styremedlem i styret for AO senteret ut valperioden 2019 - 2023

Valutval - Sak 04/2022

VALU - Behandling:

Utvalet drøfta saka.

Utvalet la fram følgjande forslag:

Leiar: Evelyn Boge, SV

Nestleiar: Boris Groth, Frp

Nytt styremedlem: Ole Anders Brekkhus, Ap

Utvalet sitt forslag vart samrøystes vedteke.

VALU - Tilråding/Vedtak:

Valutvalet si innstilling til kommunestyret:

1. Valutvalet innstiller til kommunestyret at Evelyn Boge, SV, vert vald som styreleiar for AO senteret ut valperioden 2019 - 2023
2. Valutvalet innstiller til kommunestyret at Boris Groth, Frp vert vald som styreleiar for AO

senteret ut valperioden 2019 - 2023

3. Valutvalet innstiller til kommunestyret at Ole Anders Brekkhus, Ap vert vald til nytt styremedlem i styret for AO senteret ut valperioden 2019 - 2023

Saksopplysningar:

Styreleiar for kommunalt føretak, AO senteret har trekt seg og valutvalet må innstille til kommunestyret val av ny representant til styret og ny styreleiar.

Kommunestyret vedtok 4.11.19, sak 77/2019, følgjande samansetjing av føretaket:

AO-senteret KF, styre	
<u>Medlemmer</u>	<u>Personlege varamedlemmer</u>
Magne Hestad (AP) -leiar	Lisa Johnsen Lunde (AP)
Evelyn Boge (SV) -nestleiar	Evy Kvamme (SV)
Frøydis Gullbrå (KRF)	Ivar Rødland Bergo (SP)
Boris Groth (FRP)	Kim Andre Hop Gregersen (H)

Det er kommunestyret som gjer endeleg vedtak, jfr kommunelova § 9-5 og vedtektene til AO - senteret § 6.



SAKSPAPIR

Saksnr	Utval	Type	Dato
34/2022	Kommunestyret	PS	29.03.2022

Sakshandsamar	Arkiv	ArkivsakID
Kenneth Stokke	FA-K11, FE-233, HistSak-20/1256	22/375

DAGSTURHYTTE NR 2

Kommunedirektøren sitt framlegg til vedtak:

Vaksdal Kommune søker ikkje om dagsturhytte nr 2.

Saksopplysningar:

Samandrag/konklusjon (kort om saka)

Vaksdal kommune har fått ei henvending om det er interesse frå kommunen om å oppføre ei dagsturhytte nr 2. Førre hytte er oppført med plassering på Stanghelle og er jamt i bruk.

Bakgrunn for saka

Dagsturhyttene starta i 2016 etter initiativ frå Sogn og Fjordande fylkeskommune. Utgangspunktet for ideen var at alle skulle ha moglegheit å vere fysisk aktive kvar dag, ved å til dømes å gå til desse hyttene. Vaksdal kommune opna våren 2021 si dagsturhytte på Stanghelle. Det er kome førespurnad om det er ynskjeleg å kjøp ein hytte nr 2.

Vurdering og konsekvensar

Rammebetingelsene er noko endra frå oppføring av hytte nr 1. Ordninga med støtte frå både Vestland fylkeskommune og sparebankstiftinga er ikkje vidareført og det medfører at kommunen sin eigenfinansiering blir auka. Det er oppgitt frå Vestland fylkeskommune at støtte frå Eviny på 50 000,- blir vidareført. Budsjettet for hytte nr 1 var i utgangspunktet 1 million men kostnaden auka med om lag 20% når hytta ble oppført, som følgje av at det ble installert toalett.

I oppsett som er motteke frå sakshandsamar i vestland fylkeskommune er toalett på ny hytte ikkje tatt med. Kostnaden med dette er om lag 180 000,- + utgraving etc og det er anbefalt å ta det med frå byrjinga, dersom kommunen skal ha ei ny dagsturhytte. Dette kjem i tillegg til oppsett over kommunal eigenfinansiering under.

Oppsett på kostnad og finansiering på hytte nr 1 og evt hytte nr 2:

Estimert kostnads- og finansieringsoppsett dasturhytte Vaksdal 1 og Vaksdal							
Vaksdal 1 (inkl. toalett)				Vaksdal 2 (eksklusiv toalett)			
	Kostnad		Finansiering		Kostnad		Finansiering
Hytte	1 209 248	Spelemidler	458 000	Hytte	1 077 500	Spelemidler	414 000
Tomteilrettelegging	90 250	Sp.st. S. og Fj.	100 000	Tomteilrettelegging	90 250	Sp.st. S. og Fj.	0
Arrondering	75 000	VLFK	200 000	Arrondering	75 000	VLFK	0
		Eviny	50 000			Eviny	50 000
		Kommunal EK inkl. kommunal eigeninnsats	322 739			Kommunal EK inkl. kommunal eigeninnsats	579 928
		Mva	243 759			Mva	198 822
Total	1 374 498	Total	1 374 498	Total	1 242 750	Total	1 242 750
				Oppsettet forutsetter tilsvarende tomtetilrettelegging og arrondering som utført på hytte nummer 1 i Vaksdal.			

I tillegg kjem nemde toalett med om lag 180 000,- + utgraving på hytte nr. 2.

Kostnaden med hytte nr 2 er derfor auka frå hytte nr 1. Summen over spelemidler på hytte nr 2 er oppgitt frå Vestland fylkeskommune. Spelemidler blir søkt om i etterkant og kommunen må mellomfinansiere denne summen fram til dette er motteke. Kostnad til vedlikehald er ikkje tatt med i oppsett over då dette er begrensa i dei første åra men vil auke etter kvart.

Plassering av ein eventuell hytte nr 2 er ikkje tatt stilling til og generelt informasjonsgrunnlag er begrensa. Formålet med denne saken er å få avkart om kommunen ynskjer ein hytte nr 2 og deretter starte naudsynte prosessar med plassering, evt regulering, grunnarbeid etc. Finansieringa må imidlertid vedtas i denne sak dersom kommunen skal gå inn for hytte nr 2.

Summen som skal dekkjast av kommunen blir om lag 800 000,- + moms på ca 200 000,-. Måten dette kan finansierast på er å tilbakeføre momsdelen til prosjektet. Ein sit då igjen med om lag 800 000,- som vil kunne finansierast med auke opptak av lån med tilsvarende sum. Det må evt gjerast ein budsjettjustering på dette, samt gjere vedtak på å auke låneopptaket tilsvarende.

Når kostanden med hytta er auka slik den er, er det ikkje anbefalt å gå inn for dette. Det er heller anbefalt å konsentrera engasjementet til den hytta som kommunen allereie har og jobba for at den blir mest mogeleg brukt.

Frist for tilbakemelding til Vestland fylkeskommune var 25.03.22 men kommunen har fått denne utsett til 31.03.22.



SAKSPAPIR

Saksnr	Utval	Type	Dato
35/2022	Kommunestyret	PS	29.03.2022

Sakshandsamar	Arkiv	ArkivsakID
Åse Elin Myking	FA-M60	21/707

NY AVFALLSFORSKRIFT FOR HUSHALDNINGSAVFALL

Vedlegg:

Ny lokal avfallsforskrift - avklaringer foreligger

21-00027-19 Vedrørende hjemmelsgrunnlag for beregning av gebyr 414482_1_1

Forskrift om handtering av hushaldsavfall i Vaksdal kommune

Kommunedirektøren sitt framlegg til vedtak:

Forskrift om handtering av hushaldsavfall i Vaksdal kommune vert vedteke slik den ligg føre.

Kommunestyret - Sak 121/2021

KOM - Behandling:

Ordførar viste til referatsak 105/2021.15, motteke brev frå BIR med melding om at endeleg vedtak må utsetjast. Med bakgrunn i brev samtykka kommunestyret til at saka vart tatt ut av sakslista.

KOM - Tilråding/Vedtak:

NYE OPPLYSINGAR I SAKA

Saka «Ny avfallsforskrift for hushaldningsavfall» var til behandling i kommunestyret 14.12.21. Jamfør [brev frå BIR](#) datert 7.12.21 fatta kommunestyret vedtak om utsetjing, [sak 121/2021](#).

BIR har no sendt ut oppdatert informasjon, med melding om at problemstillinga knytt til § 4-2 i forskrifta er tilstrekkeleg utgreidd utan at det er behov for å gjere endringar i forskrifta, sjå vedlegg.

Saka kan såleis leggjast fram for endeleg slutthandsaming.

Saksopplysningar:

Samandrag/konklusjon (kort om saka)

Forskrift for handtering av hushaldsavfall i Vaksdal kommune skal reviderast. Føremålet med forskrifta er å sikre ei forsvarleg handtering av hushaldsavfallet i samsvar med lovpålagte krav til miljø, helse, tryggleik og god økonomiforvaltning.

Forskrifta skal bidra til å fremje målet til kommunen om å redusere mengda avfall og leggje til rette for betre utnytting av avfall som ressurs, med særleg vekt på gjenvinning, reduksjon av restavfall og sirkulærøkonomi.

Eigarkommunane i BIR utarbeider likelydande forskrifter. Forskrifta vert gjeldande i 2022.

Bakgrunn for saka

Gjeldande avfallsforskrift for Vaksdal kommune vart gjeldande frå 01.03.2014, Forskrift om handtering av avfall frå hushald, Fusa, Kvam, Os, Osterøy, Samnanger, Sund og Vaksdal kommunar, Hordaland jf. <https://lovdata.no/dokument/LTI/forskrift/2013-12-18-1749>

Føremålet med forskrifta er å sikre ei forsvarleg handtering av hushaldsavfallet i samsvar med lovpålagte krav til miljø, helse, tryggleik og god økonomiforvaltning. Ho skal bidra til å realisere dei pliktene som er gjevne kommunen ved lov, og dessutan nå dei måla som kommunen til ei kvar tid har nedfelt i planane sine eller er pålagd av nasjonale styresmakter.

Forskrifta skal bidra til å fremje målet til kommunen om å redusere mengda avfall og leggje tilrette for betre utnytting av avfall som ressurs, med særleg vekt på gjenvinning, reduksjon av restavfall og sirkulærøkonomi. Forskrifta skal bidra til å fremje kommunen sine mål, strategiar og tiltak for betre klima og miljø, og samtidig sikre renovasjon som samfunnskritisk infrastruktur.

Forskrifta skal hindre ulovleg innsamling av hushaldsavfall. Forslag til forskrift er utarbeidd i dialog med BIR, og BIR si vurdering er at Bergen kommune sin forskrift med nokre mindre justeringar også kan nyttast av dei andre eigarkommunane.

Bergen kommune si forskrift <https://lovdata.no/dokument/LF/forskrift/2021-05-20-1719>.

BIR tilrår ut frå rettleings- og sakshandsamingsomsyn at forskriftene i omegnskommunane vert så like som råd og at vidare at dei er mest mogleg lik forskrifta for Bergen kommune. BIR har nokre konkrete forslag til justeringar som bør innarbeidast for eigarkommunane utanom Bergen. Dette gjeld:

§ 2-2 der BIR får mynde til å krevja inn gebyr på vegne av kommunen, noko som er ei vidareføring av gjeldande praksis

§ 3-1 Handtering av hushaldningsavfall, tredje ledd, der BIR tilrår ei formulering som ivartek

framtidige behov for endringar som følgje av nye sentrale krav eller kommunale ønske eller målsetjingar

§ 5-4 Overtredingsgebyr der BIR får mynde til innkreving av Overtredingsgebyr på vegne av kommunen til liks med mynde til å ileggja tvangsmulkt. BIR tilrår at begge desse bør delegerast, då dette gir den beste sakshandsamingsprosessen med kort avstand mellom saksbehandling og det operative og kontrollerande leddet.

§ 7.1 Ikrafttreding. Ny forskrift vert sett i kraft etter vedtak i kommunestyret og offentleg kunngjering.

BIR har lagt opp til ein prosess der kommunane legg forslaget ut til høyring i haust. Etter høyringa vert saka lagt fram til politisk handsaming og vedtak av ny forskrift. Ved kunngjering vil ny forskrift tre i kraft. Reglane for utarbeiding av forskrifter går fram av forvaltningslova kap. VII. Før ei forskrift vert endeleg vedteken skal dei den vedkjem ha høve til å uttala seg. Kommunen avgjer korleis høyringa skal skje. Uttale skal gis skriftleg. Forslag til ny forskrift er lagt ut til høyring i perioden 27.10.21 - 01.12.21. Endeleg behandling i kommunestyret vert 14. desember 2021. Det har ikkje kome inn merknadar i høyringa.

Formelt grunnlag

Forureiningslova § 30

Vurdering og konsekvensar

Kommunedirektøren sluttar seg til BIR sine vurderingar av behovet for mest mogeleg like forskrifter i eigarkommunane.

Ny forskrift vidarefører for ein stor del gjeldande forskrift, men inneheld nødvendige oppdateringar og endringar som følgje av nye lovkrav til avfallshandtering, og er tilpassa egne målsetjingar i kommunane m.a. knytt avfallsreduksjon og materialgjenvinning.

Kommunedirektøren tilrår at ny forskrift vert vedteken.

Fra: Anne Margrethe Hausvik <anne.hausvik@bir.no>

Sendt: fredag 21. januar 2022 09:48

Til: EIERE / Askøy kommune Eystein Venneslan <eystein.venneslan@askoy.kommune.no>; Christian Fredrik Fotland <chff@bjornafjorden.kommune.no>; Hesthamar, Anita <anhe@kvam.kommune.no>; Ingvild Kirsti Hjelmtveit <ingvild.kirsti.hjelmtveit@osteroy.kommune.no>; Atle Fasteland <atle.fasteland@vaksdal.kommune.no>; ove.vonheim <ove.vonheim@askoy.kommune.no>; Andris Hamre <aham@bjornafjorden.kommune.no>; KOORDINERINGSUTVALGET Lars Ese Ur <laesur@kvam.kommune.no>; Runar Ludvigsen <runar.ludvigsen@osteroy.kommune.no>; Jan Erik Boge <jan.erik.boge@samnanger.kommune.no>; Pål Strand <pal.strand@samnanger.kommune.no>; Åse Elin Myking <Ase.Elin.Myking@vaksdal.kommune.no>

Kopi: Borghild Lekve <borghild.lekve@bir.no>; Anne Margrethe Hausvik <anne.hausvik@bir.no>

Emne: NY LOKAL AVFALLSFORSKRIFT - NY VIKTIG MELDING - AVKLARING FORELIGGER

Hei igjen alle sammen.

Jeg viser til e post jeg sendte dere den 7. desember 2021, se nedenfor. I brev av 14. januar 2022 fra Bergen kommune, byrådsavdeling for klima, miljø og byutvikling, er problemstillingen belyst og den har fått sin avklaring.

Brevet er vedlagt her.

Utdrag fra Bergen kommunes oppsummering i brevet:

Bergen kommune legger til grunn at forskriften gir tilstrekkelig hjemmelsgrunnlag for at BIR skal kunne fastsette antall boenheter på eiendom, for at kommunen skal kunne beregne gebyr etter antall boenheter på eiendom, og at eier/fester av eiendom faktureres på dette grunnlag. BIR sitt vedtak om antall boenheter på eiendom er bestemmende for eier/festers plikter, og er et enkeltvedtak BIR har hjemmel til å fatte jf forskriften § 6-1, som er underlagt klageadgang etter forskriftens § 6-2, og eier/fester av eiendom vil kunne få prøvd rettmessigheten av BIR sin vurdering i den enkelte sak i særskilt klagenemnd for BIR.

Det er etter dette kommunens vurdering ikke noe i lov, nasjonal eller lokal forskrift til hinder for å definere antall boenheter ut fra formålet, som er å levere beregningsgrunnlag for kommunens fastsettelse av gebyr i henhold til gebyr-regulativet, der gebyr er differensiert etter antall boenheter, bofellesskap og hytter m.v. Sammenhengen i forskriften, både definisjonen i § 1-3 og gebyrbestemmelsen § 4-2, gir etter kommunens vurdering nødvendig hjemmel for at eier/fester kan kreves for flere gebyr når det er flere boenheter på eiendommen.

BIR vurderer problemstillingen knyttet til § 4-2 i forskriften som tilstrekkelig belyst og avklart fra Bergen kommunes side og på dette grunnlag kan den lokale avfallsforskriften få sin endelige sluttbehandling og kunngjøring.

Om du lurer på noe, ikke nøle med å ta kontakt.

Med vennlig hilsen

Anne Margrethe Hausvik

Stab - Styresekretær, BIR AS

95813058

Fra: Anne Margrethe Hausvik

Sendt: tirsdag 7. desember 2021 16:19

Til: EIERE / Askøy kommune Eystein Venneslan <eystein.venneslan@askoy.kommune.no>; EIERE / Bjørnafjorden kommune Christian Fotland <chff@bjornafjorden.kommune.no>; EIERE / Kvam kommune Anita Hesthamar <anhe@kvam.kommune.no>; EIERE / Osterøy kommune Ingvild Kirsti Hjelmtveit <ingvild.kirsti.hjelmtveit@osteroy.kommune.no>; EIERE / Vaksdal kommune Atle Fasteland <atle.fasteland@vaksdal.kommune.no>; ove.vonheim <ove.vonheim@askoy.kommune.no>; Andris Hamre <aham@bjornafjorden.kommune.no>; KOORDINERINGSUTVALGET Lars Ese Ur <laesur@kvam.kommune.no>; Runar Ludvigsen <runar.ludvigsen@osteroy.kommune.no>; EIERE / Samnanger kommune Jan Erik Boge <jan.erik.boge@samnanger.kommune.no>; Pål Strand <pal.strand@samnanger.kommune.no>; Åse Elin Myking <Ase.Elin.Myking@vaksdal.kommune.no>
Kopi: Borghild Lekve <borghild.lekve@bir.no>; Anne Margrethe Hausvik <anne.hausvik@bir.no>
Emne: Ny lokal avfallsforskrift - vi ber om at endelig vedtak utsettes - viktig melding

Hei dere.

Viser til tidligere utsendt notat av 10. mai 2021 vedrørende ny lokal avfallsforskrift og eierkommunenes saksbehandling av dette. Oversendelsesnotat nr. 1.

Viser også til telefonsamtaler med saksbehandlerne i forrige uke.

Vi ber om at kommunene utsetter sitt endelige vedtak av den nye lokale avfallsforskriften.

Årsaken er at ved nærmere gjennomgang av forskriftens bestemmelser om gebyrplikt og fritak, forskriftens § 4-2, ser vi at de endrede formuleringer kan ha konsekvenser for hvem som plikter å betale avfallsgebyr. Dette ses det på nå og vi vil så snart som mulig komme med en tilbakemelding på om forskriften må endres på dette punkt.

Vi beklager det inntrufne og lover å komme tilbake til dere relativt snart med mere informasjon.

Med vennlig hilsen

Anne Margrethe Hausvik

Stab - Styresekretær, BIR AS



anne.hausvik@bir.no | 95813058

www.bir.no | 55 27 77 00

BIR AS, Conrad Mohrs veg 15, 5072 Bergen





BIR AS
Postboks 6004

5892 BERGEN

Vår referanse: 2018/48171-61
Saksbehandler: Hilde Heggheim
Dato: 14. januar 2022
Deres ref.:

Vedrørende hjemmelsgrunnlag for beregning av gebyr

Vi viser til dialog om forskrift om håndtering av husholdningsavfall og BIRs ansvar for å fastsette av antall boenheter på en eiendom, som grunnlag for beregning av kommunens renovasjonsgebyr for den enkelte eiendom.

Tidligere forskrift *Forskrift om håndtering av avfall fra husholdning, Askøy og Bergen kommuner, Hordaland*, definerte bolig slik i § 2;

«Med bolig menes i denne forskriften enhver selvstendig boenhet som gir rom for hvile og matstell. Boenheten omfattes av forskriften, dersom den er permanent oppsatt som bolig, eller har hatt funksjon som boenhet i tre måneder eller mer. En bolig kan inneholde flere boenheter. Begrepet bolig/boenhet inkluderer i denne forskrift, foruten permanent oppsatt byggverk, også borettslagsleilighet, hybel, eller rom i bokollektiv, hytte, fritidseiendom, campingvogn, brakke og andre lignende enheter som kvalifiserer gjennom ovennevnte funksjonskrav og tidskrav.»

Gjeldende forskrift om håndtering av husholdningsavfall, vedtatt av Bergen bystyre 20.05.2021 (sak 162/21), har ikke en egen definisjon av «bolig» eller «selvstendig boenhet». I forskriftens § 2-2 *Fastsettelse og innkreving av gebyr* fremgår det imidlertid at:

Avfallsgebyret fastsettes årlig av kommunen i eget gebyrvedtak, etter reglene om selvkost, jf. selvkostforskriften.

Videre følger det av § 4-2 *Gebyrplikt og fritak*;

Abonnenten plikter å betale avfallsgebyr til kommunen.

Om det er knyttet gebyrplikt til en eiendom, hvor mange gebyr og hvem som er ansvarlig for betaling av gebyr, avgjør BIR.

BIR skal påse at opplysningene om eiendommen og antall husholdninger er riktig før vedtak om avfallsgebyr blir gjort.

Abonnenten har en selvstendig plikt til å sikre at BIR har riktige og relevante opplysninger om eiendommen.

Abonnet og eiendom er nærmere definert under definisjoner i forskriftens § 1-3:

Med abonnent menes eier eller fester av eiendom der det oppstår husholdningsavfall

(...)

Med eiendom menes all registrert grunneiendom eller seksjonert del av slik eiendom der det oppstår husholdningsavfall. Dette omfatter også eiendommer som ikke benyttes regelmessig, herunder fritidseiendommer, hytter, støl, rorbu/naust, campingvogn og lignende.

Forskriftens bestemmelser om hvem som skal betale gebyr er i tråd med forurensingsloven § 34, 4.ledd, der det står følgende:

Gebyr skal betales av den som eier en eiendom som omfattes av ordning for innsamling av avfall eller tømning av slamavskiller, privet m.v. etter loven her. Dersom eiendommen er festet bort for 30 år eller mer, skal likevel festeren svare gebyret om ikke annet er avtalt. Det samme gjelder når festeren har rett til å få festet forlenget, slik at den samlede festetid blir mer enn 30 år.

Avfallsforskriften § 15-3. *Fastsettelse av avfallsgebyr* gir bystyret fullmakt til å fastsette gebyr innenfor rammen av prinsippet om selvkost:

Kommunestyret fastsetter avfallsgebyret.

Avfallsgebyret fastsettes slik at det svarer til de totale kostnadene kommunene påføres ved lovpålagt håndtering av husholdningsavfall. Det skal sikres full kostnadsdekning. Kommunen skal ikke ha fortjeneste på slik avfallshåndtering. Kun kostnader ved og inntekter fra lovpålagt håndtering av husholdningsavfall skal inngå i beregningen av avfallsgebyret

Som gjennomgangen viser, har gjeldende forskrift flere bestemmelser som omtaler gebyr, hvem som er ansvarlig for å betale og omfanget av gebyrplikten. Det følger forutsetningsvis at forskriften må sees i sammenheng med bystyrets gebyrvedtak, som rulleres jevnlig ved bystyrets budsjettbehandling, der de nærmere beregningsreglene fremgår. Beregning av renovasjonsgebyr skal som nevnt være fastsatt ut fra prinsippet om selvkost. Det er derfor fastsatt at antall boenheter på en eiendom har betydning for gebyrets størrelse.

Bergen kommune legger til grunn at forskriften gir tilstrekkelig hjemmelsgrunnlag for at BIR skal kunne fastsette antall boenheter på eiendom, for at kommunen skal kunne beregne gebyr etter antall boenheter på eiendom, og at eier/fester av eiendom faktureres på dette grunnlag. BIRs vedtak om antall boenheter på eiendom er bestemmende for eier/festers plikter, og er et enkeltvedtak BIR har hjemmel til å fatte jf forskriften § 6-1, som er underlagt klageadgang etter forskriftens § 6-2, og eier/fester av eiendom vil kunne få prøvd rettmessigheten av BIRs vurdering i den enkelte sak i særskilt klagenemnd for BIR.

Det er etter dette kommunens vurdering ikke noe i lov, nasjonal eller lokal forskrift til hinder for å definere antall boenhet ut fra formålet, som er å levere beregningsgrunnlag for kommunens fastsettelse av gebyr i henhold til gebyrregulativet, der gebyr er differensiert etter antall boenheter, bofellesskap og hytter mv. Sammenhengen i forskriften, både definisjonen i § 1-3 og gebyrbestemmelsen § 4-2, gir etter kommunens vurdering nødvendig hjemmel for at eier/fester kan kreves for flere gebyr når det er flere boenheter på eiendommen.

I høringen av gjeldende forskrift, var det ikke forutsatt at beregningsgrunnlag for gebyr skulle endres. Høringsforslaget ble utarbeidet med utstakt samarbeid mellom BIR og kommune, og kvalitetssikret av Kommuneadvokaten. I høringsrunden kom det ingen innspill som skulle tilsi at forskriften ville ha innvirkning på dette forholdet.

Kommunen ser imidlertid at ordlyden i gebyrregulativet, der det per i dag står «Renovasjon grunnpris», vil være enklere å forstå om den endres til «Renovasjon grunnpris pr boenhet». Dette vil være en tydeliggjøring av gjeldende praksis for beregning og gjøre gebyrregulativet lettere å forstå for allmennheten.

Det er startet et arbeid for å vurdere behov for språklige presiseringer i gebyrregulativet, ut fra alminnelige klart språk betraktninger, og saken vil sendes til bystyret for vedtakelse så fort det lar seg gjøre.

Med hilsen
BKMB - kommunaldirektørens stab

Anne Iren Fagerbakke – kommunaldirektør

Dokumentet er godkjent elektronisk.

| Kopi til: BIR PRIVAT AS AVD ADMINISTRASJON CONRAD MOHRS VEG

Forskrift om handtering av hushaldsavfall i Vaksdal kommune

Innhald

1 INNLEIANDE FØRESEGNAR	2
§ 1-1 FØREMÅL.....	2
§ 1-2 VIRKEFELT	2
§ 1-3 DEFINISJONAR	2
2 ANSVARET TIL KOMMUNEN	4
§ 2-1 INNSAMLING AV HUSHALDSAVFALL	4
§ 2-2 FASTSETJING OG INNKREVJING AV GEBYR.....	4
3 BIR SINE PLIKTER.....	5
§ 3-1 HANDTERING AV HUSHALDSAVFALL.....	5
§ 3-2 OPPSAMLING, INNSAMLING OG TRANSPORT AV HUSHALDSAVFALL.....	5
§ 3-3 AVFALL TIL GJENVINNINGSTASJON OG RETURPUNKT	6
4 PLIKTENE TIL ABONNENTEN	7
§ 4-1 BRUK AV RENOVASJONSTENESTA.....	7
§ 4-2 GEBYRPLIKT OG FRITAK	7
§ 4-3 GRUNNLAG FOR DIFFERENSIERT GEBYR	7
§ 4-4 BRUK AV BEHALDAR, CONTAINER OG FELLES AVFALLSANLEGG.....	7
§ 4-5 TILKOMST – HENTESTAD PÅ PRIVAT VEG.....	8
5 TILSYN, KONTROLL OG SANKSJONAR	9
§ 5-1 TILSYN OG KONTROLL.....	9
§ 5-2 PÅLEGG OM OPPRYDDING OG KOSTNADSDEKNING VED FORSØPLING	9
§ 5-3 TVANGSMULKT.....	9
§ 5-4 OVERTREDELSESSEBYR	9
§ 5-5 STRAFF.....	9
6 ADMINISTRATIVE FØRESEGNAR	10
§ 6-1 DELEGERT AVGJERDSMAKT TIL Å FATTA ENKELTVEDTAK M.M	10
§ 6-2 KLAGERETT	10
7 AVSLUTTANDE FØRESEGNAR.....	11
§ 7-1 IKRAFTSETJING	11

1 INNLEIANDE FØRESEGNER

§ 1-1 FØREMÅL (jf. forureiningslova § 30)

Føremålet med forskrifta er å sikre ei forsvarleg handtering av hushaldsavfallet i samsvar med lovpålagte krav til miljø, helse, tryggleik og god økonomiforvaltning. Ho skal bidra til å realisere dei pliktene som er gjevne kommunen ved lov, og dessutan nå dei måla som kommunen til ei kvar tid har nedfelt i planane sine eller er pålagd av nasjonale styresmakter.

Forskrifta skal bidra til å fremje målet til kommunen om å redusere mengda avfall og leggje til rette for betre utnytting av avfall som ressurs, med særleg vekt på gjenvinning, reduksjon av restavfall og sirkulærøkonomi. Forskrifta skal bidra til å fremje kommunen sine mål, strategiar og tiltak for betre klima og miljø, og samtidig sikre renovasjon som samfunnskritisk infrastruktur.

Forskrifta skal hindre ulovleg innsamling av hushaldsavfall.

§ 1-2 VIRKEFELT (jf. forureiningslova § 30 tredje ledd)

Forskrifta gjev føresegner om handtering av hushaldsavfall, og gjeld alle registrerte eigedomar i Vaksdal kommune der det oppstår hushaldsavfall.

Næringsavfall er ikkje omfatta av denne forskrifta.

Forskrifta omfattar heller ikkje utsetjing av avfallsbeholdarar, tømning og opprydding i tilknytning til utsalsstader, turistanlegg, utfartsstader, langs offentlege vegar m.m. Det blir her vist til avgrensingane i forureiningslova §§ 35 og 36.

Forskrifta gjev òg avgjerder om avfallsgebyr.

§ 1-3 DEFINISJONAR (jf. forureiningslova §§ 27, 30 og 34)

I denne forskrifta blir følgjande definisjonar nytta:

Med *abonment* meiner ein eigar eller festar av eigedom der det oppstår hushaldsavfall.

Med *avfall* meiner ein lausøyregjenstandar eller emne som nokon har kassert, har til føremål å kassere eller er plikta å kassere. Avløpsvatn og avgassar blir ikkje rekna som avfall.

Med *avfallsløysing* meiner ein BIR sine oppsamlingsløysingar, medrekna behaldarar, nedkast og containerar.

Med *beholdar* meiner ein eining for oppsamling av hushaldsavfall på mindre enn 1 000 liter, som er eigd av BIR.

Med *BIR* meiner ein BIR AS og dei heileigde dotterselskapa av BIR AS som utfører oppgåver knytt til renovasjon av hushaldsavfall.

Med *bosnett* meiner ein nedgrave røyrsystem for innsamling av avfall som er eigd av BIR.

Med *container* meiner ein einingar på 1 000 liter og større for oppsamling av hushaldsavfall.

Forskrift om handtering av hushaldsavfall – Vaksdal kommune

Med *eigedom* meiner ein all registrert grunneigedom, eller seksjonert del av slik eigedom, der det oppstår hushaldsavfall. Dette omfattar òg eigedommar som ikkje blir nytta regelmessig, til dette høyrer fritidseigedommar, hytter, støl, rorbu/naust, campingvogn og liknande.

Med *farleg avfall* meiner ein avfall som er klassifisert som farleg avfall i avfallsforskrifta § 11-2.

Med *felles avfallsanlegg* meiner ein avfallsanlegg og infrastruktur som kan nyttast av fleire eigedommar eller hushald

Med *gjenvinning* meiner ein alle tiltak der hovudresultatet er at avfall kjem til nytte.

Med *gjenvinningsstasjon* meiner ein kommunalt mottak for levering av grovavfall, elektrisk og elektronisk avfall, farleg avfall, og dessutan avfall som ikkje er del av henteordninga.

Med *hentestad* meiner ein stad for plassering av behaldar på tømmedag.

Med *hushaldsavfall* meiner ein avfall frå private hushald, inklusive større gjenstandar som inventar og liknande.

Med *innsamling* meiner ein når BIR samlar inn avfall hos abonnent eller når kunde leverer avfall til eit av BIR sine mottak.

Med *kunde* meiner ein kvar og ein som leverer hushaldsavfall til BIR sine gjenvinningsstasjonar.

Med *matavfall* meiner ein nyttbar og ikkje nyttbar mat som har blitt avfall.

Med *nedkast* meiner ein den delen av nedgrave avfallsøysing (container, bossug, bossnett) som står over bakken og som har ei luke som kunden kastar avfallet sitt i.

Med *næringsavfall* meiner ein avfall frå offentlege og private verksemder, institusjonar, lag, foreiningar mfl. Alt avfall som ikkje er hushaldsavfall blir sett på som næringsavfall.

Med *oppsamling* meiner ein når abonnent kastar avfall i behaldar eller container.

Med *oppstillingsplass* meiner ein stad for plassering av behaldar utanom tømmedag

Med *park- og hageavfall* meiner ein biologisk nedbrytbart avfall i form av geiner, gras og liknande biologisk nedbrytbart avfall som oppstår i private og offentlege hagar, parkar og grøntområde og som vert samla inn som separat avfallstype.

Med *plastavfall* meiner ein avfall som består av plastemballasje og andre kasserte plastprodukt, som hushaldsartiklar, eingongsartiklar og liknande. I dette inngår fossil- og biobaserte plastprodukt

Med *returpunkt* meiner ein allment tilgjengeleg mottak for levering av kjeldesorterte avfallstypar for private hushald.

2 ANSVARET TIL KOMMUNEN

§ 2-1 INNSAMLING AV HUSHALDSAVFALL (jf. forureiningslova § 30)

Kommunen skal etter forureiningslova § 30 sørge for innsamling av hushaldsavfall.

Vaksdal kommune har gjennom kommune-/heradsstyret sitt vedtak i 2013 tildelt BIR AS enerett til innsamling av hushaldsavfallet. BIR AS kan tildele denne eneretten vidare innanfor dei ulike delane av avfallshandteringa til heleide dotterselskap.

§ 2-2 FASTSETJING OG INNKREVJING AV GEBYR (jf. forureiningslova § 34)

Avfallsgebyret blir årleg fastsett av kommunen i eige gebyrvedtak, etter reglane om sjølvkost, jf. sjølvkostforskrifta FOR-2019-12-11-1731.

BIR krev inn avfallsgebyret på vegne av kommunen. Avfallsgebyret er sikra med legalpant etter lov om pant § 6-1.

3 BIR SINE PLIKTER

§ 3-1 HANDTERING AV HUSHALDSAVFALL (jf. forureiningslova § 30, og Vaksdal kommune si tildeling av einerett)

BIR skal stette kommunen sine plikter til handtering av hushaldsavfall innanfor rammene av den delegerte eineretten.

BIR skal leggje til rette for god avfallshandtering, samle inn hushaldsavfall i tråd med forureiningslova og levere gode tenester for innsamling av hushaldsavfall. Innsamling skal skje på ein slik måte at det ikkje er til unødig sjenanse.

BIR skal leggje til rette for avfallsreduksjon og materialgjenvinning, her under kjeldesortering og utsortering av avfall i samsvar med gjeldande krav for dette, og for å oppnå dei overordna målsetjingane til kommunen for avfallsreduksjon og auka materialgjenvinning.

BIR kan gje nærare retningsliner for gjennomføring av avgjerdene i forskrifta.

BIR kan unntaksvis, og etter nærare fastsette retningsliner, gje andre aktørar samtykke til å samle inn hushaldsavfall.

§ 3-2 OPPSAMLING, INNSAMLING OG TRANSPORT AV HUSHALDSAVFALL (jf. forureiningslova § 30)

BIR har plikt til å samle inn hushaldsavfall. BIR avgjer kva for avfallsløysing som skal brukast for oppsamling og angjev hentestad og tid for innsamling av avfall. Der bosnett er etablerte, skal eigedom knytast til dette. Når det er naudsynt for å få til ein formålstenleg og hygienisk oppbevaring, innsamling og transport, kan BIR påleggje:

- a) endring av hentestad
- b) endring av behaldartype for å auke volumet
- c) endre talet på behaldarar

Abonment kan påleggjast å bere kostnaden med tiltaka i andre ledd punkt a, b og c.

BIR kan påleggje abonment å bruke behaldarar og andre avfallsløysingar, som er eigde og blir forvalta av BIR, når dette er tenleg for å oppnå føremålet med forskrifta. Der avfallsløysing ligg på privat grunn, kan ein berre gje pålegg når det finst samtykke frå grunneigar eller anna rettsleg grunnlag for slik bruk.

Dersom BIR er ansvarleg for at behaldar ikkje har vorte tømt på tømmedag, skal BIR sørgje for at han blir tømt så raskt som mogleg. Vurdering blir gjort ut frå kva som er føremålstenleg og forsvarleg. BIR skal sørgje for at hushaldsavfall blir samla inn, såframt (at) behaldar er plassert på hentestad innan kl. 06.00 på tømmedag. Abonnenten må melde manglande innsamling før kl. 12.00 dagen etter tømmedag(en).

For dei anlegga som ikkje er eigde av BIR, er abonment som eig felles avfallsanlegg ansvarleg for drift og vedlikehald av eige anlegg. Eigar må sørgja for at anlegget er tilpassa dei systema BIR nyttar for innsamling av hushaldsavfall, som til dømes tilkomst, løfteverktøy og liknande. Dersom BIR ikkje kan

Forskrift om handtering av hushaldsavfall – Vaksdal kommune

tømme anlegget på grunn av tilhøve hos eigar, kan BIR pålegge eigar av anlegget å nytte BIR sine behaldarar for innsamling. BIR fastset då også hentestad for behaldarar, og kva behaldarar som skal nyttast.

§ 3-3 AVFALL TIL GJENVINNINGSTASJON OG RETURPUNKT (jf. forureiningslova § 29)

BIR skal ha gjenvinningsstasjonar for grovavfall, større mengder avfall, elektrisk- og elektronisk avfall (EE-avfall), farleg avfall og anna kjeldesortert avfall frå hushald. BIR kan ha returpunkt for mottak av enkelte avfallstypar frå hushalda.

BIR skal kontinuerleg medverka til auka gjenbruk, mellom anna ved å vidareutvikla brukthallane og leggja til rette for gjenvinning.

BIR har ansvar for opprydding ved forsøpling på eller ved returpunkt og større hentestader, dersom dette ikkje blir utført av den eller dei som har ansvar for forsøplinga.

4 PLIKTENE TIL ABONNENTEN

§ 4-1 BRUK AV RENOVASJONSTENESTA (jf. forureiningslova § 30)

Abonnenten skal bruke BIR si teneste for oppsamling og innsamling av hushaldsavfall, i tråd med denne forskrifta.

Større einingar, park- og hageavfall, farleg avfall og elektrisk- og elektronisk avfall (EE-avfall) skal ikkje kastast i oppsamlingseining, men leverast til ein gjenvinningsstasjon.

§ 4-2 GEBYRPLIKT OG FRITAK (jf. forureiningslova § 34 fjerde ledd)

Abonnenten er pliktig til å betale avfallsgebyr til kommunen.

Om det er knytt gebyrplikt til ein eigedom, kor mange gebyr og kven som er ansvarleg for betaling av gebyr, avgjer BIR.

BIR skal sjå til at opplysningane om eigedommen og talet på hushald er rett før vedtak om avfallsgebyr blir gjort.

Abonnenten har ei sjølvstendig plikt til å sikre at BIR har riktige og relevante opplysningar om eigedommen.

Abonnenten kan søkje om fritak frå avfallsgebyr når eigedommen oppfyller kriteria for fritak. Søknad om fritak skal rettast til BIR, som på vegne av kommunen handsama søknad etter fastsette retningslinjer.

§ 4-3 GRUNNLAG FOR DIFFERENSIERT GEBYR – BRUK AV TØMMEDATA (jf. forureiningslova § § 30 og 34.)

Faktisk bruk av avfallsløysingar blir registrert elektronisk og lagra hos BIR. For anlegg som BIR ikkje eig, skal eigar, eventuelt etter skriftleg avtale om dette, gje BIR tilgang til data om faktisk bruk. Ved manglande registrering, uansett årsak, kan BIR gjere ei gjennomsnittsutrekning av bruken ut frå historiske data. BIR kan gje nærare retningslinjer om dette. Opplysningane er grunnlag for utrekning av differensiert gebyr.

Ved handtering av eventuelle personopplysningar, er BIR å sjå på som kommunens databehandlar etter personopplysningslova. Data om faktisk bruk som ikkje lenger utgjer personopplysningar idet opplysningane inngår i analyser, statistikk og liknande, vert forvalta av BIR på vegne av kommunen, og BIR pliktar, etter førespurnad, å leggje fram slike data for kommunen.

§ 4-4 BRUK AV BEHALDAR, CONTAINER OG FELLES AVFALLSANLEGG (jf. forureiningslova § 30 tredje ledd)

Abonnenten skal bruke BIR sin behaldar, container eller felles avfallsanlegg etter tilvising og pålegg frå BIR.

Forskrift om handtering av hushaldsavfall – Vaksdal kommune

Abonnenten er ansvarleg for at plassering og bruk av BIR sine behaldarar/containerar skjer i samsvar med denne forskrifta, og retningslinjer gitt i medhald av denne. Abonnenten er økonomisk ansvarleg for behaldarar/containerar som er bortkomne eller øydelagt ut over normal slitasje, og for tap som oppstår som følge av aklaus bruk. BIR vil reparere eller skifte behaldarar/containerar som følge av vanleg slitasje og elde, og dessutan ved skadar som har oppstått på grunn av aktløyse frå BIR si side.

§ 4-5 TILKOMST – HENTESTAD PÅ PRIVAT VEG (jf. forureiningslova § 30)

Dersom abonnenten ønskjer hentestad som medfører bruk av privat veg, skal følgjande krav vere oppfylte for at hentestaden kan brukast:

- 1) Privat veg skal vere i samsvar med BIR sin renovasjonsteknisk rettleiar (RTV).
- 2) I samband med snøfall, frost og andre liknande hindringar er vegeigar ansvarleg for å sikre nødvendig og forsvarleg tilkomst for BIR.

BIR kan gje pålegg om annan hentestad viss krava i denne avgjerda ikkje er oppfylte.

Ved bruk av privat tilkomstvegar, kan BIR krevje at det blir inngått skriftleg avtale om rett til nytting av vegane for innsamling av hushaldsavfall. Avtalen blir inngått mellom BIR og vegeigarar.

5 TILSYN, KONTROLL OG SANKSJONAR

§ 5-1 TILSYN OG KONTROLL (jf. forureiningslova § 30 tredje ledd)

BIR kan gjere tilsyn og kontroll for å sikre gjennomføring av avgjerdene i denne forskrifta.

BIR kan kontrollere avfall som blir levert på gjenvinningsstasjon eller annan bringeordning. BIR kan påleggje den som leverer avfallet å dokumentere at avfallet er hushaldsavfall, og dessutan å gje opplysingar om innhaldet og opphavet til avfallet. BIR kan kontrollere dokumentasjon og opplysingar som er lagt fram. For å lette kontroll skal avfall som blir levert på gjenvinningsstasjon, når kunden kjem, vere sortert og synleg for BIR sine rettleiarar.

§ 5-2 PÅLEGG OM OPPRYDDING OG KOSTNADSDEKNING VED FORSØPLING (jf.

forureiningslova §§ 28 og 37)

BIR skal sjå til at ein følgjer forbodet mot forsøpling etter forureiningslova § 28 på hentestadar, returpunkt, gjenvinningsstasjonar og liknande.

Ved brot på forureiningsforbodet etter forureiningslova § 28, kan BIR gje pålegg om opprydding eller krevje at rimelege utgifter til fjerning eller opprydding av forsøplinga blir dekt av den som er ansvarleg for forsøplinga med heimel i forureiningslova § 37.

§ 5-3 TVANGSMULKT (jf. forureiningslova § 73)

Den som får pålegg med heimel i denne forskrifta, har plikt til å rette seg etter pålegget.

For å sikre at pålegg blir følgde kan BIR, på vegner av kommunen, fatte vedtak om tvangsmulkt til staten med heimel i forureiningslova § 73.

§ 5-4 OVERTREDELSESGBYR (jf. forureiningslova § 80)

BIR kan på vegner av kommunen gje pålegg om gebyr til den som bryt avgjerder gjeve i medhald av denne forskrifta i samsvar med forureiningslova § 80 første ledd, bokstav j.

§ 5-5 STRAFF (jf. forureiningslova § 79)

Brot på denne forskrifta kan straffast med bøter, jf. forureiningslova § 79, 2. ledd.

6 ADMINISTRATIVE FØRESEGNER

§ 6-1 DELEGERT AVGJERDSMAKT TIL Å FATTA ENKELTVEDTAK M.M. (jf. forureiningslova § 83)

BIR har heimel til å fatta enkeltvedtak etter denne forskrifta, jf. forureiningslova § 83 andre ledd.

Reglane i forvaltingslova gjeld for behandling av saker etter denne forskrifta.

§ 6-2 KLAGERETT (jf. forureiningslova § 85)

Klage på enkeltvedtak med heimel i denne forskrifta blir fremja for BIR. Dersom BIR held fast på vedtaket, blir klaga sendt over til ei særskild klagenemnd for BIR. Medlemmane i klagenemnda er politisk oppnemnde av BIR sine eigarkommunar. Vedtaket til klagenemnda kan ikkje klagast på, men kan bringast inn for dei alminnelege domstolane.

7 AVSLUTTANDE FØRESEGNER

§ 7-1 IKRAFTSETJING

Denne forskrifta blir vedteke av Vaksdal kommunestyre og trer i kraft 01.01.2022 etter offentlig kunngjering.

[for Askøy kommune: Ved ikrafttredelse av denne forskrift oppheves samtidig forskrift av 22. januar 2014 nr. 172 om håndtering av avfall fra husholdning, Askøy og Bergen kommuner, Hordaland, for Askøy kommune.]

[for andre kommunar: Når denne forskrifta er gjort gjeldande vert forskrift av 18. desember 2013 nr. 1749 om handtering av avfall frå hushald, Fusa, Kvam, Os, Osterøy, Samnanger, Sund og Vaksdal kommunar, Hordaland, oppheva for [sett inn aktuell] kommune.]

-



SAKSPAPIR

Saksnr	Utval	Type	Dato
36/2022	Kommunestyret	PS	29.03.2022

Sakshandsamar	Arkiv	ArkivsakID
Hege Eide Vik	FA-N00	20/694

REGIONAL TRANSPORTPLAN - INNSPEL TIL ØKONOMISK HANDLINGS- OG INVESTERINGSPROGRAM 2022 – 2033.

Vedlegg:

Regional transportplan 2022-2033 - Invitasjon til innspel til økonomisk handlingsprogram og investeringsprogram
øk handlingsprogram og investeringsprogram - utkast innspel til kommunane feb 2022.pdf

Ordførar sitt framlegg til vedtak:

Kommunestyret i Vaksdal vedtek følgjande innspel:

VESTLAND FYLKESKOMMUNE SITT ØKONOMISKE HANDLINGSPROGRAM OG INVESTERINGSPROGRAM 2022 – 2033. INNSPEL FRÅ VAKSDAL KOMMUNE

Økonomisk handlingsprogram med investeringsprogram skal synleggjere dei økonomiske utfordringane innan samferdselsområdet dei komande åra, og gje eit oversyn over tilgjengelege midlar opp mot dei samla utfordringane innanfor investering, vedlikehald og drift for veg- og kollektivområdet. Dette vil utgjere eit grunnlag fram mot budsjett og økonomiplan 2023-2026.

Fylkestinget vedtok desember 2021 Regional transportplan 2022-2033 for Vestland (RTP). Saman med RTP vedtok Vestland fylkesting handlingsprogram for RTP med strategisk del basert på strategiane i RTP og utviklingstiltak. Det vedtekne handlingsprogrammet omtala ikkje konkrete prosjekt i investeringsprogrammet. Fylkestinget gjorde på dette grunnlag m.a. slikt vedtak i saka:

«Fylkestinget sluttar seg til at investeringsprogrammet skal innarbeidast i handlingsprogrammet for Regional transportplan 2022-2033 og vert lagt fram for handsaming i fylkestinget i juni 2022. Fylkestinget ber om at investeringsprogrammet vert sendt til kommunane for innspel før endeleg vedtak. Dette dokumentet følgjer opp vedtaket ved å leggje fram aktuelle tiltak for ein langsiktig investeringsportefølje fram til 2033.»

I Vaksdal kommunestyre sin uttale ([k.sak.76/2021](#)) prioriterte ein høgt tiltak langs fylkesveg 569:

«Utfordringane langs fylkesvegnettet i Vaksdal kommune er mange og behovet for rassikring, opprusting og utviding er stort. Fv 569 er særst viktig for Vaksdal kommune og for samarbeidet i Nordhordlandsregionen. Fylkesvegen bind saman kommunane i regionen og gir grunnlag for felles utvikling.»

Vaksdal kommunestyre har forståing for at avgrensa midler til gjennomføring av investeringstiltak i RTP krev prioritering.

Fylkeskommunen gjer framlegg om å kun utbetra 8 tunnelar i heile fylket i økonomiplanperioden 2023 – 26. Alle med unntak av 1 har ÅDT på 550 – 11.300. Ein tunnel – Isetunnelen i Bremanger har ÅDT på 300, men vert sett i samanheng med nødvendig opprusting av ein annan tunnel på same veg.

I perioden 2027 – 33 gjer fylkeskommunen framlegg om å utbetra 8 tunnelar. Alle desse, bortsett frå ein har ÅDT frå 400 – 20.500. Vaksdal kommunestyre er glad for at Modalstunnelen er med sjølv med ÅDT på 350. Eikenestunnelen og Fløgatunnelen i Gloppen (Fv615) og Instefjordtunnelen i Gulen (Fv602) har alle ÅDT på 400. Desse er med på lista 2027 – 33. Høgabergtunnelen i Vaksdal kommune (Fv 569) har og ÅDT på 400. Vaksdal kommune ber om at Høgabergtunnelen vert prioritert inn på denne lista.

I lag med Skuggebergtunnelen er Høgabergtunnelen dei største barrierane for utvikling av indre strøk av Vaksdal kommune. M.a. har Modalen Eksingedalen Bilag(MEB) store kostnader med ombygging av gods- og lastebilane sine for å kunna trafikker Fv569. Verksemda har difor høgare terminalkostandar med omlasting for for å få plass i lastebilane. Vidare har verksemda kostnad med tilpassing av bussane, som og vert nytta til skuleskyss.

Fylkesveg 569 treng opprusting. Den er smal med få møteplassar. Tunnelane er smale og låge.

Vegen er rasutsett. Tidlegare kartlegging frå Statenes Vegvesen viste 16 rasområde; 2 med frekvens 10 pr. år, 3 med frekvens 2-3 pr. år og 8 med frekvens årleg.

Vidare vil Vaksdal kommune påpeike trong for strekningsvise tiltak som gjeld vegkropp og møteplassar på FV. 569.

Andre vegar/tiltak.

Fylkesveg 5406

Vaksdal kommune gjer merksam på at Kaldestadsundet bru på fylkesveg 5406 i Vaksdal kommune vart bygd på midten av 1980-talet. Kommunen vil oppmode vegeigar å få kartlagt tilstanden til brua.

Fylkesveg 5400

Fylkesveg 5400 er ein viktig fylkesveg i vår kommune. Den er og viktig som omkøyringsveg ved uønskte hendingar på E16 mellom Dale og Voss. Vaksdal kommune ber om at vegen vert prioritert i høve vegkropp/dekke og i høve rassikring.

Bussterminal på Dale

Vaksdal kommune legg til grunn at terminalen er prioritert og finansiert av VFK i 2022/23 slik at terminalen vert realisert i denne perioden.

Saksopplysningar:

Vestland fylkeskommune har invitert Vaksdal kommune til å koma med innspel til økonomisk handlingsprogram og investeringsprogram for Regional Transportplan med frist 1. april. Sjå vedlegg.

Vaksdal kommune sitt innspel vert lagt fram for behandling av kommunestyret.

Vaksdal kommune
Konsul Jepsensgate 16
5722 DALEKVAM

Dato	18.02.2022
Vår referanse	2022/7576-2
Dykkar referanse	
Sakshandsamar	Matti Torgersen
E-post	Matti.Torgersen@vlfk.no
Telefon	92224656

Regional transportplan 2022-2033 - Invitasjon til innspel til økonomisk handlingsprogram og investeringsprogram

Fylkestinget vedtok 16. desember 2021 Regional transportplan 2022-2033 for Vestland (RTP), sjå [Politisk Utval \(vlfk.no\)](#). Saman med planen vedtok Vestland fylkesting handlingsprogram for RTP. Det vedtekne handlingsprogrammet omtala ikkje konkrete prosjekt i investeringsprogrammet. Fylkestinget gjorde på dette grunnlag m.a. slikt vedtak i saka:

2. «Fylkestinget sluttar seg til at investeringsprogrammet skal innarbeidast i handlingsprogrammet for Regional transportplan 2022-2033 og vert lagt fram for handsaming i fylkestinget i juni 2022. Fylkestinget ber om at investeringsprogrammet vert sendt til kommunane for innspel før endeleg vedtak.»

Vedlagt følgjer utkast til økonomisk handlingsprogram og investeringsprogram for perioden 2022-2033, som med dette vert sendt til kommunane i Vestland med moglegheit for innspel.

Vi ber om innspel innan **fredag 1. april 2022**.

Proessen med regional transportplan 2022-2033 viser at det er store behov i fylket. Det økonomiske handlingsprogrammet viser at dei økonomiske rammene fylkeskommunen har til disposisjon, vil vere langt frå tilstrekkelege for å kunne møte det store behovet i fylket for drift, vedlikehald og investeringar innan samferdsel.

I gjeldande økonomiplanperiode 2022-2025 er det i investeringsprogrammet til fylkeskommunen avsett midlar som skal fordelast i samband med vedtak av Investeringsprogrammet til Regional transportplan i juni 2022. I tillegg er det lagt opp til at finansutvalet i fylkeskommunen skal fastsetje investeringsrammer for 2026 i mars 2022. Investeringsprogrammet skal avklare fordeling av midlar i komande økonomiplanperiode 2023-2026, samt utarbeide ein langsiktig portefølje av større prosjekt som kan realiserast i resten av planperioden fram til 2033.

Det vidare arbeidet med investeringsprogrammet skal m.a. avklare to forhold:

- Kor mykje midlar som skal avsetjast til rammeløyvingar for mindre tiltak. I Regional transportplan 2022-2033 er det peikt på at det er store behov for rammeløyvingar til trafikktryggleik/mindre utbetringar, gang- og sykkelprosjekt, kollektivtiltak,, tunneloppgradering samt til utbetring av bruer og kaiar. Ut frå dette er det gjort ei vurdering av kva som vil vere tilgjengeleg ramme når det vert teke omsyn til behovet for å vidareføre midlane til rammeløyvingane, i tillegg til naudsynt vedlikehald av bru og kai for å sikre fortsett framkome.
- Porteføljen av store prosjekt. Det er silt ut ein del prosjekt som er aktuelle for lister for investeringsprosjekt som kan realiserast i perioden. Slik dei økonomiske rammene er i dag,

er det ikkje grunnlag for å kunne realisere alle dei nemnte prosjekta. Det er vidare føreslått å bruke opp mot 200 mill. kr. årleg til strekningsvise prosjekt på det overordna vegnettet.

Vedlagte utkast til økonomisk handlingsprogram inneheld ikkje eit endeleg forslag til fordeling av midlar, men vurderer fordelinga mellom ulike føremål i investeringsprogrammet. Vidare vert prosjekt som er vurderte som aktuelle for oppstart i perioden omtala. Prosjekta er delt inn i prosjekt som kan realiserast i komande økonomiplanperiode 2023-2026, og prosjekt som er aktuelle fram mot utgangen av planperioden i 2033. Prosjekta er ikkje i prioritert rekkjefølgje. Det er grunn til å presisere at med dagens nivå på løyvingane vil det ikkje vere rom for å prioritere alle prosjekta som er nemnde i utkastet til investeringsprogram. Det vil følgjeleg vere naudsynt med ytterlegare prioritering mellom prosjekta.

Fylkeskommunen arbeider opp mot sentrale styresmakter for å styrkje løyvingane til fylkeskommunale samferdselstiltak. Samstundes må anna delfinansiering som bruk av bompengar, og å utarbeide spleiselag gjennom rekkjefølgjekrav og utbyggingsavtalar vurderast.

Fylkeskommunen arbeider også med å utnytte ressursane på ein god måte, og vi viser kunnskapsgrunnlag om [Meir veg for pengane](#).

Det vert teke sikte på å utarbeide endeleg framlegg til fordeling av midlar og prioriteringslister for store prosjekt fram mot vedtak av økonomisk handlingsprogram og investeringsprogram til fylkestinget i juni 2022. Framlegget vil basere seg på vedlagte utkast til investeringsprogram, innspel frå kommunane, samt ytterlegare arbeid med å kvalitetssikre prosjekta både med omsyn til mogleg gjennomføring, prosjektutforming og økonomi.

Vi vil særleg be om innspel på følgjande:

- Kva føremål er viktigast å prioritere i investeringsprogrammet, er det rammeløyvingar til trafikktryggleik og mindre utbetringar, gang- og sykkeltiltak, kollektivtiltak, oppgradering av kai, bru og tunnel eller midlar til store vegprosjekt
- Det er føreslått å avsetje 200 mill. kr. årleg til strekningsvise utbetringar av regionale hovudvegar (vegar i funksjonsklasse B), samt å setje i gang minst to større gang -og sykkeltiltak utanom Miljøløftet årleg. Det er også føreslått eigne løyvingar til rekkverk, vegljøs og til ei ordning med spleiselag for mindre prosjekt. Vi vil be om synspunkt på dette.
- Vestland fylkeskommune ber kommunane gjere ei vurdering av moglege konkrete samarbeidsprosjekt med framlegg til spleiselag for finansiering. Vidare ber vi om innspel til korleis ein kan få mest mogleg for pengane for konkrete framlegg til prosjekt.
- Vi ber om synspunkt på om det er dei rette tiltak og prosjekt som er lagt inn i investeringsprogrammet, og kva som er viktigast å prioritere.

Vi viser elles til <https://www.fylkesatlas.no/rtp>, der prosjekta er vist i kart med lenkje til ytterlegare informasjon. kartløyvinga er under arbeid og vil bli oppdatert fortløpande.

Med helsing

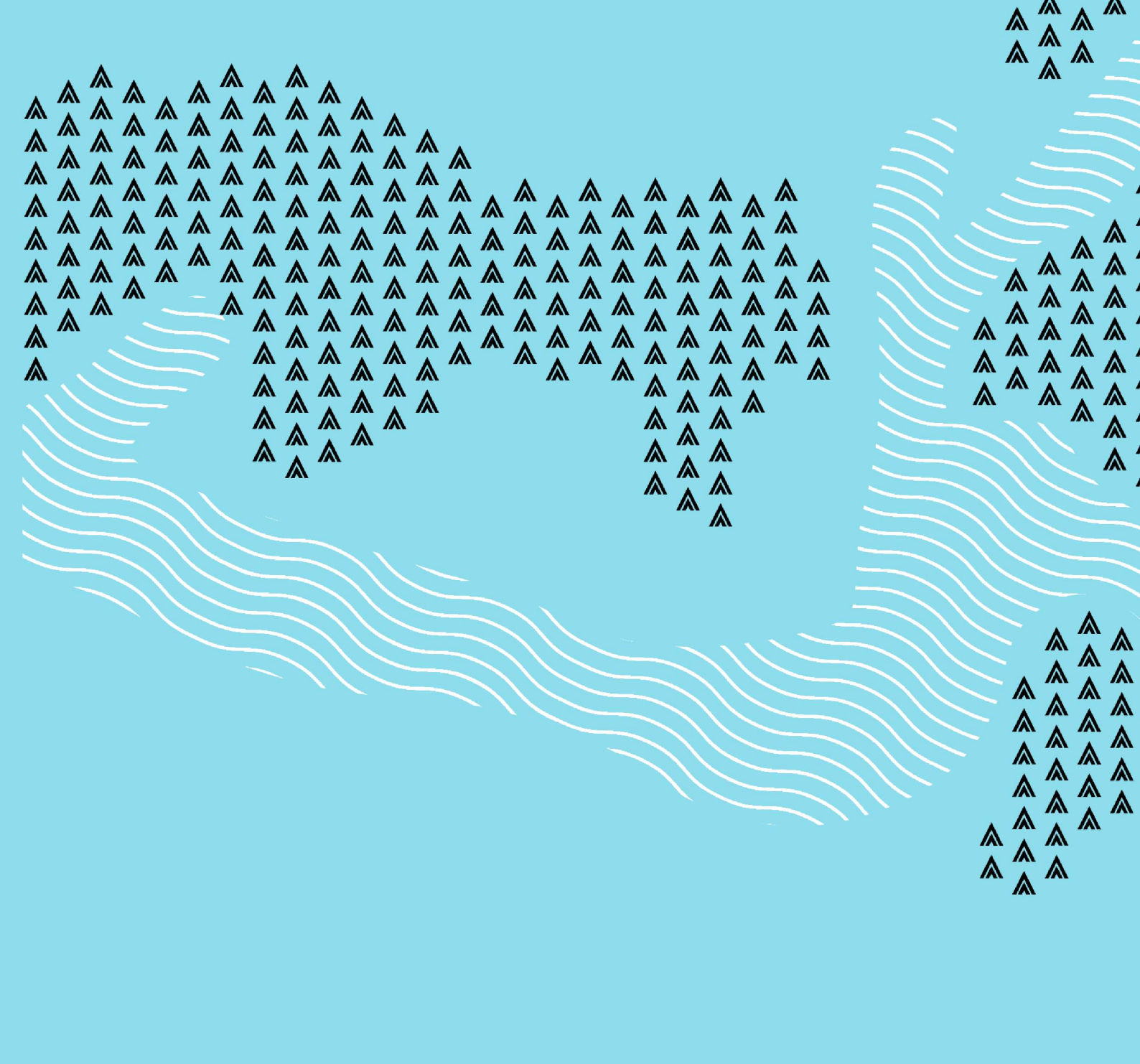
John Martin Jacobsen
seksjonssjef
INV - Forvaltning og utgreiing

Carl Erik Nielsen
leiar
INV - Utgreiing

Brevet er elektronisk godkjent og har difor inga handskriven underskrift

Mottakarliste

Alver kommune	Postboks 4	5906	FREKHAUG
Askvoll kommune	Postboks 174	6988	ASKVOLL
Askøy kommune	Klampavikvegen 1	5300	KLEPPESTØ
Aurland kommune	Vangen 1	5745	AURLAND
Austrheim kommune	Sætremarka 2	5943	AUSTRHEIM
Bergen kommune	Postboks 7700	5020	BERGEN
Bjørnafjorden kommune	Postboks 24	5649	EIKELANDSOSEN
Bremanger kommune	Postboks 104	6721	SVELGEN
Bømlo kommune	Leirdalen 1	5430	BREMNES
Eidfjord kommune	Simadalsvegen 1	5783	EIDFJORD
Etne kommune	Sjoarvegen 2	5590	ETNE
Fedje kommune	Postboks 54	5947	FEDJE
Fitjar kommune	Postboks 83	5418	FITJAR
Fjaler kommune	Dalstunet 20	6963	DALE I SUNNFJORD
Gloppen kommune	Grandavegen 9	6823	SANDANE
Gulen kommune	Eivindvikvegen 1119	5966	EIVINDVIK
Hyllestad kommune	Kommunehuset	6957	HYLLESTAD
Høyanger kommune	August Gunnarskogsgt. 1	6993	HØYANGER
Kinn kommune	Postboks 294	6701	MÅLØY
Kvam kommune	Grovagjelet 16	5600	NORHEIMSUND
Kvinnherad kommune	Rosendalsvegen 10	5470	ROSENDAL
Luster kommune	Rådhuset	6868	GAUPNE
Lærdal kommune	Postboks 83	6886	LÆRDAL
Masfjorden kommune	Austfjordvegen 2724	5981	MASFJORDNES
Modalen kommune	Postboks 44	5729	MODALEN
Osterøy kommune	Hatland	5282	LONEVÅG
Samnanger kommune	Tyssevegen 217	5650	TYSSE
Sogndal kommune	Postboks 153	6851	SOGNDAL
Solund kommune	Hardbakke 26	6924	HARDBAKKE
Stad kommune	Rådhusvegen 11	6770	NORDFJORDEID
Stord kommune	Postboks 304	5402	STORD
Stryn kommune	Tonningsgata 4	6783	STRYN
Sunnfjord kommune	Postboks 338	6802	FØRDE
Sveio kommune	Postboks 40	5559	SVEIO
Tysnes kommune	Rådhuset	5685	UGGDAL
Ullensvang kommune	Opheimsgata 31	5750	ODDA
Ulvik kommune	Skeiesvegen 3	5730	ULVIK
Vaksdal kommune	Konsul Jebbensgate 16	5722	DALEKVAM
Vik kommune	Postboks 134	6891	VIK I SOGN
Voss herad	Postboks 145	5701	VOSS
Øygarden kommune	Ternholmvegen 2	5337	RONG
Årdal kommune	Statsråd Evensensveg 4	6885	ÅRDALSTANGEN



Økonomisk handlingsprogram og investeringsprogram 2022-2033

Utkast til innspelsrunde til kommunane
Februar 2022

Innhald

1. Innleiing	3
2. Økonomisk handlingsprogram	5
2.1 Utfordringar på fylkesvegnettet	5
2.2 Mobilitet og kollektivtransport - Utfordringar investering	7
2.3 Mobilitet og kollektivtransport – Utfordringar drift	8
2.4 Miljøløftet og nullvekstmålet.....	8
3. Finansieringskjelder	10
3.1 Finansiering av investeringer	10
3.2 Finansiering og plansystem i dei to tidlegare fylkeskommunane.....	11
4. Føringer i Regional transportplan	12
5. Investeringsprogram	13
5.1 Innretting av investeringsprogrammet.....	13
5.2 Fylkesveg.....	13
5.3 Prioriteringar innan mobilitet og kollektivtransport.....	17
5.4 Bypakke Bergen/ Byveksttalen	17
5.5 Disponible midlar til fordeling	18
5.6 Langsiktige prioriteringslister	20
5.6.1 Bru	20
5.6.2 Kai og ferjekai	22
5.6.3 Tunnel	23
5.6.4 Skredsikring	24
5.6.5 Mjuke trafikantar	25
5.6.6 Veganlegg	28
5.6.7 Vegnettet i Bergen	31
5.7 Prosessar som kan få konsekvensar for framtidig investeringsprogram	32
5.7.1 Framtidige anbod buss, båt og ferje	32
5.7.2 Terminalar og bussenlegg	32
5.7.3 Miljøløftet.....	33
5.7.4 Ferjeavløysingsprosjekt	33
5.7.5 Utbygging av statleg infrastruktur	33
5.8 Porteføljestyling.....	33

1. Innleiing

Økonomisk handlingsprogram med investeringsprogram skal synleggjere dei økonomiske utfordringane innan samferdselsområdet dei komande åra, og gje eit oversyn over tilgjengelege midlar opp mot dei samla utfordringane innanfor investering, vedlikehald og drift for veg- og kollektivområdet. Dette vil utgjere eit grunnlag fram mot budsjett og økonomiplan 2023-2026.

Fylkestinget vedtok desember 2021 *Regional transportplan 2022-2033 for Vestland* (RTP). Saman med RTP vedtok Vestland fylkesting handlingsprogram for RTP med strategisk del basert på strategiane i RTP og utviklingstiltak. Det vedtekte handlingsprogrammet omtala ikkje konkrete prosjekt i investeringsprogrammet. Fylkestinget gjorde på dette grunnlag m.a. slikt vedtak i saka:

2. Fylkestinget sluttar seg til at investeringsprogrammet skal innarbeidast i handlingsprogrammet for Regional transportplan 2022-2033 og vert lagt fram for handsaming i fylkestinget i juni 2022. Fylkestinget ber om at investeringsprogrammet vert sendt til kommunane for innspel før endeleg vedtak.

Dette dokumentet følgjer opp vedtaket ved å leggje fram aktuelle tiltak for ein langsiktig investeringsportefølje fram til 2033. Det er også gjort ei vurdering av disponible økonomiske rammer dei første åra av perioden, og behov for midlar til ulike føremål. Dette vert sendt ut til kommunane med sikte på innspel fram til 1. april 2022.

Det er her lagt vekt på å avklare fordeling av midlar til ulike føremål og til porteføljen av større prosjekt. Mindre prosjekt må bli detaljert ut i dei årlege rulleringane av budsjett og handlingsprogram.

Dette er eit første generasjon program, og det vil vere behov for å kvalitetssikre aktuelle prosjekt både med omsyn til mellom anna økonomi og byggbarheit fram mot fylkestinget i juni 2022. Handlingsprogrammet til Regional transportplan skal rullerast kvart år.

Det endeleg vedtekte investeringsprogrammet vil innehalde ei rekkjefølgje for prosjekt for planlegging og bygging. Samstundes må det også takast omsyn til uføresette forhold som gjer behov for å endre prioriteringane. Investeringsprogrammet må også ta omsyn til å ha ein så jamn produksjon som mogleg for å få utnytta ressursane innan planlegging og utbygging i organisasjonen på ein best mogleg måte.

Det er sentralt å utvikle ein geografisk balanse av prosjekt som kan bidra til utvikling i heile fylket innanfor dei økonomiske rammene som er til rådvelde.

Fylkeskommunen har tronge økonomiske rammer, og det vil ikkje vere mogleg å møte det store behovet for investeringar i infrastruktur innan samferdsel i fylket. Det er lagt vekt på å utvikle ein portefølje som kan halde seg innanfor ei realistisk ramme. Samstundes vil ikkje heile porteføljen som er omtala i dette utkastet til investeringsprogram kunne realiserast med dagens økonomiske rammer. Det vil seie at porteføljen også omfattar prosjekt som krev auka rammer for å kunne gjennomførast.

I tråd med vedtak i fylkestinget om budsjett 2022 og økonomiplan 2022-2025 er det sett av to samlesummar som skal fordelast i samband med investeringsprogrammet til RTP; ufordelte midlar til gjennomføring av Regional transportplan (RTP) på 2,86 mrd. kr, og ufordelte rassikringsmidlar på 1,86 mrd. Dette utkastet til investeringsprogram inneheld oversyn over økonomiske rammer med mogleg fordeling, samt framlegg til aktuelle større investeringar for den vidare planperioden 2022-2033.

Fylkeskommunen har avgrensa med økonomiske midlar til disposisjon. For å kunne nå måla i Regional transportplan, må det arbeidast opp mot sentrale styresmakter for å sikre auka økonomiske rammer for å møte det store behovet i fylket. Samstundes vil det vere naudsynt med delfinansiering frå andre finansieringskjelder som bompengar og spleiselag med private og kommunar for å kunne realisere mange tiltak.

2. Økonomisk handlingsprogram

2.1 Utfordringar på fylkesvegnettet

Ei av dei største utfordringane for fylkesvegane i Vestland er tilstanden på det eksisterande fylkesvegnettet. I regional transportplan er ein sentral strategi å dreie innsatsen og ressursbruken over til utbetring, vedlikehald og fornying av den vegkapitalen som allereie finnst i fylket. Dette er ei utfordring for dei fleste fylka i Noreg, og vart difor teke inn som eit eige satsingsområde i gjeldande nasjonal transportplan^[1]. I same plan vart det og varsla ei ny nasjonal kartlegging av tilstanden på fylkesvegane.

Den førre nasjonale forfallskartlegginga på fylkesveg vart lagt fram av Statens vegvesen i 2013, og det har ikkje vore gjennomført kartleggingar av eit slikt omfang sidan. Når ein reknar om til 2021-kroner vert det samla etterslepet i Vestland på nærmare 14 milliardar kroner.

Tabell 1: Samla forfall i Vestland fylke framskriven til 2021 tal (i millionar kr.)

	Tunnel	Drenering	Vegfundament og vegdekke	Vegutstyr	Bru og kai	SUM
Hordaland	3 326	745	812	1 570	2 156	8 609
Sogn og Fjordane	3 499	253	692	612	266	5 322
Sum	6 826	998	1 504	2 182	2 422	13 931

[1] <https://www.regjeringen.no/no/tema/transport-og-kommunikasjon/nasjonal-transportplan/id2475111/> (s.169-70).

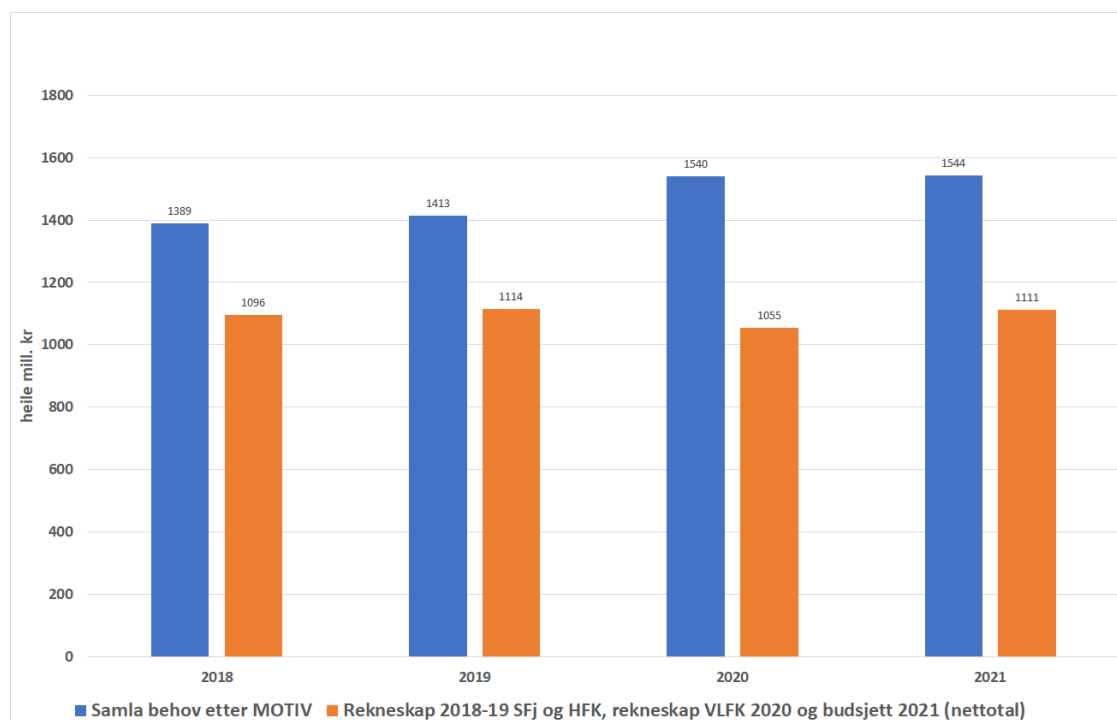
Når ein held desse tala saman med dei faglege grunnlaga til RTP, ser ein nokre merkbare skilnader. I forfallskartlegginga er bru og kai sett til vel 2,4 milliardar kroner, medan behovet i det faglege grunnlaget er rekna til vel 3,6 milliardar kroner berre for det kritiske vedlikehaldsetterslepet. Forfallet knytt til tunnel er rekna til vel 6,8 milliardar, medan det i det faglege grunnlaget er lagt fram eit behov som er rekna til vel 3 milliardar kroner.

Det er fleire grunnar til denne skilnaden, mellom anna er tunneloppgraderinga i hovudsak eit fornyingsprogram som er forskriftsfesta i tunneltryggleiksforskrifta for fylkesvegar for å betre tryggleik, og har i mindre utstrekning fokus på å hente inn etterslep i vedlikehald. For bru, kai og dei andre vegtema er utfordringane knytt til drift og vedlikehald meir samansett. Ikkje berre har kartleggingsmetodane vorte betre og meir objektive, men områda har og vore underfinansiert over lengre tid. I forfallskartlegginga frå 2013 er mellom anna løpemetarprisar og skjønnt nytta i stor utstrekning, særleg gjeld dette for drenering, vegfundament og vegdekke. Det manglar også eit godt oversyn over etterslep på gang og sykkelveg, samt for utstyr nytta til skredsikring.

Tilskota fylkeskommunen får over statsbudsjettet til drift og vedlikehald, vert rekna ut frå eit årleg behov som er fastsett av Statens vegvesen^[1]. I dette grunnlaget tek ein det for gitt at det ikkje er etterslep i vedlikehald. Når ein ser på det samla forbruket knytt til drift og vedlikehald i Vestland fylke frå 2018 til og med 2021 kjem det fram ei underdekning i forhold til behovet, og

denne underdekninga er vedvarande og aukande. Ein konsekvens av dette er at vedlikehaldsetterslepet aukar i omfang.

Figur 1: Totalforbruk drift og vedlikehald av fylkesvegnettet samanlikna med behova i teknisk utrekningsgrunnlag til statsbudsjettet perioden 2018-2021.

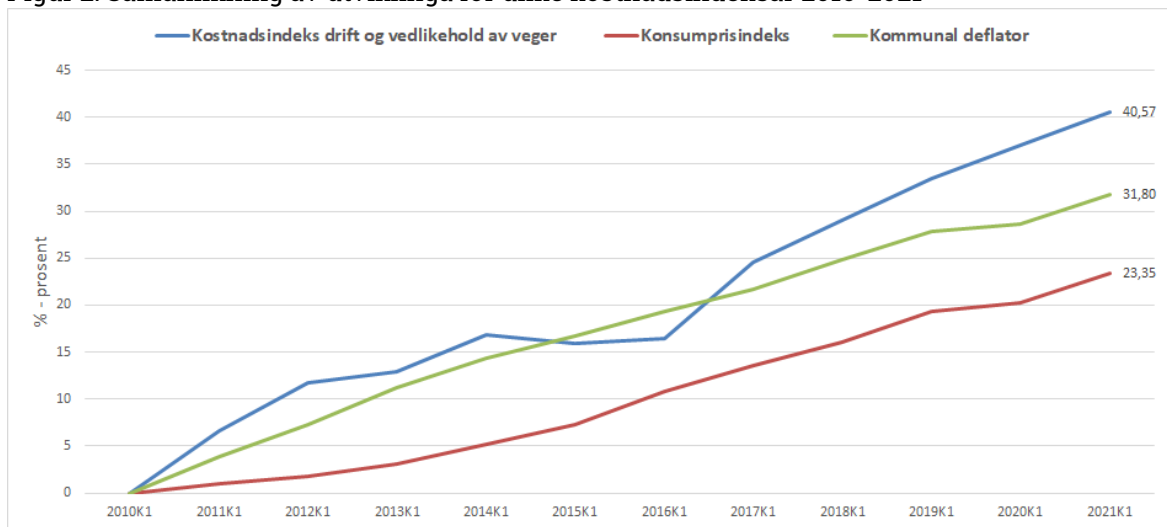


[1] Statens vegvesen nyttar ein modell når dei reknar ut fylka sine behov for vedlikehaldsmidlar per år. Desse vert lagt til grunn for tildelinga knytt til drift og vedlikehald over statsbudsjettet. <https://www.regjeringen.no/no/tema/kommuner-og-regioner/kommuneokonomi/gront-hefte/id547024/>

Det vert arbeidd med ein eigen drifts- og vedlikehaldsstrategi for fylkeskommunen som skal leggjast fram for fylkestinget i juni 2022.

Eit element som ytterleg forsterkar utfordringane på dette området, er prisauken. Figuren under viser ei samanlikning av kostnadsindeksar som vert nytta i samanheng med fylkeskommunale budsjett og prising av vegprosjekt. Medan budsjetta til fylkeskommunen vert justert etter kommunal deflator [1] vert prisane på drift og vedlikehald justert av vegar etter byggekostnadsindeksen for veganlegg [2]. Med unntak av perioden 2014-2016, har byggekostnadsindeksen for veganlegg markant høgare vekst enn kommunal deflator og konsumprisindeksen.

Figur 2: Samanlikning av utviklinga for ulike kostnadsindeksar 2010-2021



[1] <https://www.ks.no/fagomrader/okonomi/sjefokonomens-side/kommunal-deflator--i-nasjonalbudsjettet-2022/>

[2] <https://www.ssb.no/priser-og-prisindekser/byggekostnadsindekser/statistikk/byggekostnadsindeks-for-veganlegg>

Frå 2010 har auken vore på 40,57% for kostnadene knytt til drift og vedlikehald av vegar, noko som er vel 17 prosentpoeng over KPI, og nærmare 8 prosentpoeng over kommunal deflator.

Når ein får mindre for pengane enn det som er tenkt i budsjettssamanheng, verkar det forsterkande på vedlikehaldsetterslepet.

2.2 Mobilitet og kollektivtransport - utfordringar investering

For å innfri strategiane i RTP for mobilitet og kollektivtransport vil det vere behov for auka midlar både til investeringar og drift.

På same måte som på veg er det eit stort etterslep i vedlikehald av kollektivknutepunkt og anna kollektivinfrastruktur. Generelt vedlikehaldsetterslep, framkometiltak og nødvendige tilpassingar i samband med universell utforming mm. gir løpande behov for investeringar på dette området. Sidan januar 2020 har Vestland fylkeskommune motteke 200 innspel på behov på haldeplassar, busskur, snuplassar og terminalar/knutepunkt, noko som viser at behovet er stort.

I det faglege grunnlaget for *bru, ferjekai og hurtigbåtkai*, som blei utarbeidd i samband med RTP, viser førebelse vurderingar at det er behov for store investeringar både på ferjekaier og hurtigbåtkai. I det faglege grunnlaget kjem det tydeleg fram at mange av ferjekaiene ikkje er tilpassa dagens ferjer. Nye ferjer er gjerne større og krev ladeinfrastruktur for elektrisk drift, og dette er det mange av ferjekaiane som ikkje er rusta for. Rapporten er tydeleg på at det òg er behov for generelt løft av kvaliteten på landareal på ferjekai i fylket, særleg når det gjeld tilhøva for mjuke trafikantar og universell utforming.

Det grønne skiftet både innan kollektivtrafikk og ferje vil føre til store endringar i tilbodet og behov for investering i åra frametter.

I samband med det grønne skiftet er det behov for endringar i infrastruktur for å tilpasse oss til framtidige energikjelder. Frå Hordaland har ein nyttige erfaringar med elektrifisering av både ferje og bussar som kan nyttast i vurderinga av behov for investeringsmidlar framover. Til hurtigbåtanbodet i Florabassenget og på Sognefjorden vert det no bygt 3 nye båtar som kan gå 100 % på elektrisk drift med ein fart på 22 – 25 knop. Fylkeskommunen er difor òg i ferd med å få oppdatert kunnskap om behov for infrastrukturinvesteringar på hurtigbåt.

I samband med RTP er det utarbeidd ein eigen strategi for berekraftig mobilitet. Den slår fast at ryggrada i eit berekraftig mobilitetstilbod er det faste rutegåande kollektivtilbodet med buss, båt, ferje og bybane. Strategi for berekraftig mobilitet synleggjer også behovet for ei heilskapleg kundeflate som krev investeringar i nødvendig teknologi.

2.3 Mobilitet og kollektivtransport – Utfordringar drift

Målet med strategi for berekraftig mobilitet er å utvikle eit velfungerande og berekraftig mobilitetssystem for innbyggjarar og samfunn i Vestland. Berekraftig utvikling og hastig teknologisk utvikling endrar heile måten ein tradisjonelt har jobba med feltet. Dette vert også avspegla i utviklingstiltak 2.1 – 2.6 i Handlingsprogram, RTP 2022-2033.

Dette er moment som det er viktig å lukkast med inn mot *den nye normalen* i kollektivsektoren, men ein må samstundes vera tydeleg på at det vil auke driftskostnadane.

Skyss si budsjetttramme (netto driftsutgifter) er på 2,564 mrd. kr. i 2022, og Skyss har ei investeringsramme på 50 mill. kr. i 2022. Den komande utviklinga og endringane vil krevje auka økonomiske rammer innan både investering og drift for å innfri måla.

Kostnadsutvikling på driftskontraktar buss, båt, ferje og bybane viser ein stor auke i forhold til utviklinga på kommunal deflator. Sidan fylkeskommunen sitt tilskot vert justert i forhold til kommunal deflator, vil denne differansen medføre mindre tenester ut til publikum om ikkje løyvingane vert auka.

Kontraktane der det er krav til nye energikjelder er også dyrare enn tilsvarande kontraktar med fossilt drivstoff.

I samband med COVID 19 har staten kompensert inntektsbortfall i 2020, 2021 og fyrste del av 2022. Dersom staten ikkje kompenserer inntektsbortfall framover, vil det medføre store utfordringar sidan prognosane syner ein nedgang i inntektene framover som følgje av pandemien.

2.4 Miljøløftet og nullvekstmålet

Miljøløftet er partnerskapen der staten, fylkeskommunen og kommunane saman skal bygge bybane, tryggare og betre vegar, sykkelvegar, fortau, miljøgater og ei rekkje andre tiltak. I tillegg sikrar avtalen driftsmidlar til kollektivtransporten i avtaleområdet. Miljøløftet er også gjennomføringsorganet for byvekstavtalen for Bergensområdet.

Byvekstavtalen har totalt ni partar: Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet, Statsforvaltaren i Vestland, Vestland fylkeskommune og kommunane Bergen, Alver, Askøy, Øygarden og Bjørnafjorden. Det geografiske området til dei fem kommunane utgjør også avtaleområdet. Avtaleperioden er 2019–2029.

Gjennom byvekstavtalen for Bergensområdet har avtalepartane forplikta seg til å bidra til at all vekst i persontransport skal takast med kollektivtransport, sykkel og gange. Med den venta befolkningsveksten vil dette bety ein vesentleg auke i påstigingar på buss og bybane dei komande åra.

Bybanen til Fyllingsdalen blir sett i drift i november 2022. For å oppretthalde tenestetilbodet i fylket må ramma til kollektivtrafikk utvidast tilsvarande dei auka driftskostnadane.

Bybanen har vore i drift i 12 år, og det vil kome auka vedlikehaldskostnader både på vogner og anna infrastruktur.

3. Finansieringskjelder

3.1 Finansiering av investeringer

Netto bompengainntekter (trekt i frå utgifter til innkrevjing) fordelar seg slik:

Førebelse tal

Bompengepakke	Netto bompengainntekter (mill. 2021-kr)
Askøypakken	103
Bypakke Bergen	954
Bømløpakken	62
Førdepakken	129
Kvammapakken	29
Nordhordlandspakken	136
Totalt	1 414

Kjelde: Ferde as

Bompengane går til finansiering av prosjekt og til nedbetaling av tidlegare inngåtte lån.

Fylkeskommunen får i 2022 følgjande midlar gjennom inntektssystemet frå staten ([tabell C i grønt hefte](#)) som dels brukast til å finansiere investeringar, og dels til å dekkje renter og avdrag på tidlegare inngåtte lån:

- Opprusting og fornying av fylkesvegnettet 307,2 mill. kr.
- Kompensasjon for tunneltryggleiksforskrifta 123,5 mill. kr.
- Ras- og skredsikring fylkesveg 435,1 mill. kr.
- Ferjeavløysing 52,5 mill. kr.

Vestland fylkeskommune vil motta 50,8 mill. kr. i øyremerkte midlar gjennom ordninga *Viktige vegar for næringslivet* («sjømatmidlar»).

Til byvekstavtalen bidreg staten i alt med om lag 13,1 milliardar kroner i løpet av heile avtaleperioden. For 2022 skal staten bidra med til saman 1 532 mill. kr. til byvekstavtalen. Av dette er 600 mill. kr. til finansiering av Bybanen byggetrinn 4 til Fyllingsdalen, 591 mill. kr. til tilskot til byområde og 341 mill. kr. til gang, sykkel- og kollektivtiltak.

Det er avsett øyremerkte midlar over statsbudsjettet til vedlikehald, utbetring og utbygging av fylkesvegnettet i 2022. Vestland fylkeskommune har i skrivande stund ikkje fått fordeling av desse midlane.

Fylkeskommunen bruker i mindre grad tilskot frå private, kommunar og fond til finansiering av investeringar.

Porteføljen er ut over dette finansiert gjennom låneopptak.

3.2 Finansiering og plansystem i dei to tidlegare fylkeskommunane

I dei tidlegare fylkeskommunane Hordaland og Sogn og Fjordane var innretting av porteføljen og finansiering av prosjekta noko ulik. Sogn og Fjordane fylkeskommune finansierte investeringar hovudsakleg gjennom låneopptak. I Hordaland vart større investeringar for ein stor del finansierte gjennom bompengar, i tillegg til låneopptak.

Plangrunnlaget var også noko ulikt i dei to fylkeskommunane. Sogn og Fjordane fylkeskommune fordelte investeringar for første fireårsperiode gjennom Regional transportplan 2018-2029. Vidare vart det utarbeida marginallister for store prosjekt om det skulle komma meir midlar. Prosjekt frå marginallistene skulle innarbeidast i årleg budsjett og økonomiplan før vedtak om oppstart. Hordaland fylkeskommune opererte ikkje med marginallister, men hadde årlege planbudsjett i investeringsprogrammet.

4. Føringer i Regional transportplan

Regional transportplan har følgjande hovudmål:

Vestland skal ha eit trygt, effektivt og framtidsretta transportsystem som legg til rette for klima- og miljøvenleg mobilitet og berekraftig samfunnsutvikling.

[Mål og strategiar ligg her](#)

[I handlingsprogrammet til RTP](#) som vart vedteke av fylkestinget i desember 2021, er prioriteringskriteriene omtala med grunnlag i mål og strategiar i RTP.

Føringane i Regional transportplan tilseier følgjande:

- Tiltak som støtter opp under nullvisjonen og bidreg til betre trafikktryggleik skal prioriterast. Særleg sentralt er tiltak som kan redusere møte- og utforkøyringsulykker og ulykker med mjuke trafikantar.
- For mjuke trafikantar skal det særleg leggjast vekt på tiltak som bidreg til at barn og unge kan ferdest trygt i trafikken som sikring av skuleveggar og nærmiljø.
- For sykkelinfrastruktur skal det leggjast vekt på reiser med potensiale for store reisestraumar, samt målpunkt for barn og unge.
- Utbetring av eksisterande veg skal i utgangspunktet prioriterast føre nybygging.
- Det skal særleg leggjast vekt på tiltak som reduserer forfallet, og som reduserer behov for framtidig drift og vedlikehald.
- Det skal leggjast vekt på å få meir for pengane gjennom samordning, porteføljestyring og meir effektiv prosjektutforming
- Vestland skal vere pådrivar og iverksette låg- og nullutsleppløysingar innan mobilitetstenester, gjennom offentlege innkjøp og innføring av nye teknologiske løysingar
- Ved knutepunkt- og haldeplassoppgraderingar skal enkle bytte, universell utforming, tilkomst og trafikktryggleik prioriterast.

5. Investeringsprogram

5.1 Innretting av investeringsprogrammet

Det er utarbeidd framlegg til ein ny struktur for investeringsprogrammet i følgjande tre delar:

- Fylkesveg
- Mobilitet og kollektivtransport
- Miljøløftet

Tabellane under viser dei ulike områda i ein ny struktur, og kva som er løyvd av midlar i budsjett 2022 og økonomiplan 2022-2025.

Det er i tråd med vedtak i fylkestinget til budsjett 2022 og økonomiplan 2022-2025 sett av to løyvingar som det er lagt opp til skal fordelast i samband med rullering av handlingsprogrammet til RTP; ufordelte midlar til Regional transportplan (RTP) på 2,86 mrd. kr og ufordelte rassikringsmidlar (RTP) på 1,86 mrd. Dei ufordelte midlane er avsett til vegføremål.

Det vert til fylkestinget i mars lagt fram saker som vil kunne redusere dei ufordelte midlane til Regional transportplan på til saman 156,4 mill. kr.

I vedteken investeringsprogram som går fram av tabellane under, inngår følgjeleg berre prosjekt under bygging, samt prosjekt der det er gjort vedtak om oppstart.

Budsjett 2022 og økonomiplan 2022-2025 finn de [HER](#). I skrivande stund er endeleg budsjett ikkje lagt ut. Avsnitt 5.3 på side 129 omhandlar investeringsprogram for fylkesveg, og avsnitt 5.4. på side 141 omhandlar investeringsprogram for mobilitet og kollektiv.

5.2 Fylkesveg

Tabellen nedanfor viser fordeling av midlar for fylkesveg i vedteke investeringsprogram for perioden 2022-2025 på ny budsjettstruktur. Heile ramma er altså som nemnt overfor ikkje fordelt ut til prosjekt i perioden.

Prosjekt over 50 mill kr. har eiga line i investeringsprogrammet.

Investeringar (tal i 1000kr) (Tal i 2022-kr)	Sum 2022- 2025	2022	2023	2024	2025	Etter 2025
Veg- og bompengepakkar, ekskl. Miljøløftet/Byvekstavtalen og Bypakke Bergen	2 932 700	592 900	640 800	826 600	872 400	221 908
Askøypakken	895 100	181 300	198 800	257 500	257 500	118 759
Nordhordlandspakken	951 900	172 100	264 800	257 500	257 500	103 149
Førdepakken	965 700	129 800	166 900	311 600	357 400	
Haugalandspakken	17 300	17 300				
Austevollpakken	45 000	45 000				
Framtidige bompengepakkar	57 700	47 400	10 300			
Nye veganlegg (veg, bru/kai, tunnel)	949 500	152 800	360 500	338 900	97 300	0
Ferjeavløysing Ytre Steinsund bru	818 300	103 000	309 000	309 000	97 300	0
Fv. 161 Åsen - Helleskaret	131 200	49 800	51 500	29 900		
Utbetring, standardheving av eksisterande infrastruktur	1 490 000	788 900	394 000	218 800	88 300	0
<u>Trafikktryggleik/mindre utbetringar - diverse tiltak</u>	275 600	257 200	18 400			
<u>Bru</u>						
Fv. 583 Osøyro	79 400		3 100	3 100	73 200	
Bruer - diverse tiltak	178 900	59 900	100 000	19 000		
<u>Ferje- og hurtigbåtkai</u>						
Prosjekt over 50 mill. kr						
Kaier- diverse tiltak	27 100	21 900	5 200			
<u>Tunneloppgradering</u>						
Fv. 5633 Seimsdalstunnelen	152 400	140 300	11 000	1 100		
Fv. 566 Tiråstunnelen	93 200	72 600	20 600			
Fv. 53 Tunnelar i Årdal	205 900		37 600	153 200	15 100	
fv. 53 Steiggjetunnelen	85 800	77 100	8 700			
Diverse elektrotiltak (VTS og elektro fv. 50 Aurland-Hol)	48 500	7 300	41 200			
<u>Utbetringstiltak på eksisterande infrastruktur</u>						
Fv. 79 Øystese - Ålvik - Granvin	98 700	24 400	31 900	42 400		
Fv. 611 Sæle - Engebø	126 500	61 700	64 800			
Fv. 57 Dale-Storehaug	92 700	41 200	51 500			
Fv. 500/5048/5050 Diverse tiltak - Halsnøysambandet	25 300	25 300				
Mjuke trafikantar	171 600	128 300	27 100	16 200	0	0
Fv. 548 Brandsøyvegen (refusjon)	3 900	1 300	1 300	1 300		

Fv. 614 Breivika - Svelgen	32 600	32 600				
Fv. 5704 Brandsøy - Solheim (delprosjekt)	29 800	19 500	10 300			
Gang og sykkel - diverse tiltak	105 300	74 900	15 500	14 900		
Planlegging	44 000	35 500	8 500			
Planprogram	44 000	35 500	8 500			
Anna	258 100	74 900	65 000	57 700	60 500	
Refusjonar	147 200	46 500	37 500	30 200	33 000	
Grunnerverv/avslutning av prosjekt	96 900	23 400	24 500	24 500	24 500	
Justerings mva. (refusjon)	6 000	1 500	1 500	1 500	1 500	
Diverse	8 000	3 500	1 500	1 500	1 500	
Ufordelt ramme ordinære prosjekt	2 863 400	98 800	535 400	860 600	1 368 600	
Skredsikring	2 459 400	436 500	692 800	707 800	622 300	661 260
Fv 500 Folgefonntn-Årsnes, byggtr 1	332 400	215 800	84 000	32 600		0
Fv. 722 Flovegen	52 100	15 000	37 100			
Fv. 53 Ljoteli	4 600	4 600				
Mindre rassikringstiltak - diverse tiltak	210 200	110 400	99 800			
Ufordelt skredsikring RTP	1 860 100	90 700	471 900	675 200	622 300	661 260
Sum investering	11 168 700	2 308 600	2 724 100	3 026 600	3 109 400	883 168

I tabellen over er det gjort følgjande endringar i forhold til vedteken budsjett.

- Vegpakkar som er samarbeidsløysingar med kommunane vert lagt inn under veg- og bompengepakkar. Dette gjeld Austevollpakken, som er eit spleislag, og ikkje ein bompengepakke.
- Løyvingane til Trafikktryggleik, Mindre tiltak og Service og miljø er slått saman til Mindre utbetringar /trafikktryggleik - diverse tiltak. Inndeling vert vurdert i det vidare arbeidet med investeringsprogram.
- Budsjettløyvingane Nye veganlegg og Utbetring, standardheving av eksisterande infrastruktur. Med dette blir det skilt mellom veganlegg som krev heilt ny veg, og veganlegg der eksisterande vegar blir utbetra.

Veg- og bompengepakkar

Bompengar finansierer i dag prosjekt i 3 bompengepakkar utanom Bergen,- dette er Askøy - pakken, Nordhordlandspakken og Førdepakken. I tillegg er det avsett midlar til eit mindre utbyggingsprosjekt i Sveio gjennom Haugalandspakken. I dei øvrige pakkane (Kvammapakken og Bømløpakken) går inntektene til å finansiere renter og avdrag på lån.

Nordhordlandspakken består av 19 prosjekt i tillegg til rammetiltak i kvar av kommunane. 16 av prosjekta er på fylkesveg.

Førdepakken har 20 prosjekt, av desse er 7 på fylkesveg

Revidert Bømløpakke vart vedteke av Stortinget i desember 2021, og vil venteleg starte opp i 2022. Den skal finansiere 3 store prosjekt, i tillegg er det ein reserveliste på 3 prosjekt og

Forlenga Askøypakke og Kvinnheradpakke vart rundt årsskiftet 2021/2022 sendt til Samferdselsdepartementet etter kvalitetssikring i Vegdirektoratet. Vidareføring av Askøypakken skal bidra til å få finansiert alle dei 10 prosjekta i Askøypakken. Det er i skrivande stund ikkje avklart om dei vert fremja for Stortinget våren 2022. Det er også under vurdering av ein strekningspakke for fv.47 gjennom Sveio og Haugesund.

Det kan bli aktuelt med ytterlegare bompengefinansiering av prosjekt i Vestland i planperioden for RTP. Som regel vil nye bompengepakkar medføre krav om fylkeskommunal delfinansiering.

Austevollpakken er eit spleiselag mellom kommunen og fylkeskommunen med ein total ramme på 140 mill. kr. der fylkeskommunen bidreg med 70 mill. kr. inkludert fylkeskommunal eigendel og statleg medfinansiering over ordninga Viktige vegar for næringslivet, og kommunen med 70 mill. kr.

Nye veganlegg

I investeringsprogrammet for 2022-2026 er det løyving til to prosjekt, ferjeavløysingsprosjektet Ytre Steinsund bru i Solund kommune og fv. 161 Åsen - Helleskaret i Bjørnafjorden kommune.

Bruer

For samleløyvinga til bruer er det i økonomiplanperioden 2022-2025 avsett 79,4 mill. kr. til utbetring av kulvert på fv. 583 Osøyro, samt 184,1 mill. kr. til diverse mindre tiltak.

Kai

Det er i økonomiplanperioden avsett 21,9 mill. kr til samleløyving til kai.

Tunneloppgradering

Til tunneloppgradering er det avsett 585,8 mill. kr i økonomiplanperioden for igangsette prosjekt.

Utbetringstiltak på eksisterande infrastruktur.

Det er avsett 465,3 mill. kr. til utbetringstiltak på eksisterande infrastruktur. Av dette er 208,5 mill. kr avsett til mindre utbetringstiltak og 6,3 mill. kr til miljø- og servicetiltak. Det er avsett midlar til prosjekta fv. 79 Øystese-Ålvik- Granvin og fv. 611 Sæle-Engbø. Det er også noko midlar til diverse tiltak på Halsnøysambandet som er bruk av restmidlar etter Halsnøysambandet.

Mjuka trafikantar

Det er avsett 171,6 mill kr til mjuka trafikantar. Større prosjekt er fv. 548 Brandsøyvegen (refusjon,) fv. 614 Breivika – Svelgen og fv. 5704 Brandsøy - Solheim (delprosjekt). Det er også ei samleløyving på 60,8 til diverse tiltak.

I bompengepakkaner er det og fleire prosjekt for mjuka trafikantar.

Planlegging

Det er avsett 44 mill. kr til planlegging i perioden.

Skredsikring

Det er avsett om lag kr. 2,6 mrd kr til skredsikring i perioden. Det er 1,86 mrd kr i økonomiplanperioden som ikkje er fordelt. I budsjettet er det avsett midlar til fv. 500

Folgefonntunnelen-Årsnes, byggtrinn 1, fv. 722 Flovegen og fv. 53 Ljoteli samt samleløyving til pågåande mindre tiltak.

5.3 Prioriteringar innan mobilitet og kollektivtransport

Tabellen under viser fordeling av budsjettmidlar innan mobilitet og kollektivtransport for perioden 2022-2025 med ny budsjettstruktur.

Investeringar (tal i 1000kr) (Tal i 2022-kr)	Sum 2022- 2025	2022	2023	2024	2025	Etter 2025
	610 200	191 500	65 800	255 400	97 500	0
Bybanen – vognmateriell	109 700	109 700				
Ulike investeringstiltak kollektivområdet	205 200	51 300	51 300	51 300	51 300	
Ulike byggtiltak innan kollektiv	37 200	9 300	9 300	9 300	9 300	
Ulike veg-/infrastrukturtiltak innan kollektiv	26 400	21 200	5 200			
Båtanbod tidl. Sogn og Fjordane	231 700			194 800	36 900	
Sum investering	610 200	191 500	65 800	255 400	97 500	0

Ulike investeringstiltak for kollektivområdet er ei løyving som mellom anna går til investeringar i betalingsløyvingar, sanntidssystem og andre digitaliseringsprosjekt.

Ulike byggetiltak innan kollektiv er ein årleg investeringsløyving på 9,3 mill. kr som vert nytta til opparbeiding og utbetring av bygningar på mellom anna terminal-, venterom-, sjåfør- og kollektivfasilitetar, samt bussanlegg som er parkeringsareal for bussane når dei ikkje er i trafikk.

Ulike veg-/infrastrukturtiltak innan kollektiv er ein pott som blir nytta til å betre tilhøva for kollektivtransporten med tanke på haldeplassoppgraderingar, universell utforming og framkome. Potten har vore på om lag 20 mill. kr i lang tid i gamle Hordaland.

Linja med *Båtanbod i tidlegare Sogn og Fjordane* syner blant anna infrastrukturkostnader i samband med dei nye båtanboda. Teknologiløysingane er ikkje avklåra, og tala er difor førebelse og vert justert i komande budsjett- og økonomiplanar.

5.4 Bypakke Bergen/ Byvekstavtalen

Tabellen under viser vedteke investeringsprogram med ny budsjettstruktur for byvekstavtalen.

Investeringar (tal i 1000kr) (Tal i 2022-kr)	Sum 2022- 2025	2022	2023	2024	2025	Etter 2025
Bybanen	2 728 100	1 078 000	517 500	671 300	461 300	0
Bybanen - byggetrinn 4	1 364 700	944 700	210 000	210 000		
Bybanen - byggetrinn 5	1 363 400	133 300	307 500	461 300	461 300	
Investeringar i Byvekstavtalen/Bypakke Bergen	1 406 500	441 300	342 800	325 400	297 000	0
Investeringar i Byvekstavtalen/Bypakke Bergen	1 406 500	441 300	342 800	325 400	297 000	
Sum investering	4 134 600	1 519 300	860 300	996 700	758 300	0

Bybanen

Bybanen byggetrinn 4 mellom Bergen sentrum og Oasen skal ferdigstillast, og det er sett av midlar til vidare planlegging av Bybanen byggetrinn 5 mellom Bergen sentrum og Åsane. Investeringskostnadene vert redusert i ein periode framover, før oppstart av Bybanen byggetrinn 5 mot Åsane.

Investeringar i Byvekstavtalen

Andre investeringar innanfor avtaleområdet vert spesifisert gjennom handlingsprogrammet for Miljøløftet.

5.5 Disponible midlar til fordeling

Som nemnt i avsnitt 5.2 er det avsett ei ufordelt ramme til ordinære prosjekt på 2 863 mill kr i perioden 2022-2025 til vegføremål. Dette er midlar som kan fordelast både til rammeløyvingar og til større prosjekt.

I Regional transportplan 2022-2033 er det peikt på at det er store behov for rammeløyvingar til mindre tiltak til trafikktryggleik, til gang- og sykkelprosjekt, kollektivprosjekt samt til utbetring av tunnelar, bruer og kaiar. Dette er ikkje innarbeidd i vedteke budsjett og økonomiplan. Ut frå dette er det gjort ei vurdering av kva som vil vere tilgjengeleg ramme når det vert teke omsyn til behovet for å vidareføre midlane til desse rammeløyvingane i perioden, I tabellen under er det gjort eit overslag over kor mykje midlar det er att av den ufordelte ramma ved ei vidareføring av rammeløyvingane ut gjeldande økonomiplanperiode til 2025. Det er lagt til grunn at løyvingane for gang- og sykkel, mindre utbetringar/trafikktryggleik, planlegging og infrastrukturtiltak for kollektivtransport vert vidareført på same nivå som i 2022. For bru og kai er det gjort ei vurdering av kva for tiltak som er kritiske med tanke på å sikre framkome, berevne og for å oppretthalde dagens tilbud. Vidare er det for tunnel lagt inn om lag det som svarar til midlane som vert fordelt gjennom inntektssystemet for fylkeskommunane til kompensasjon for tunneltryggleiksforskrifta for fylkesveg.

I tabellen under er anslått behov for ytterlegare midlar til rammeløyvinga ut over vedteke budsjett (jf tabellar i avsnitt 5.2 og 5.3 ovanfor) for perioden 2022-2025. Tala er avrunda.

	Anslått behov utover vedteke budsjett for perioden 2022 - 2025	Føresetnad
Ufordelt RTP	2 850 000	
Bru	250 000	Anslått behov i perioden
Ferje- og hurtigbåtkai	75 000	Anslått behov i perioden
Tunneloppgradering	320 000	Føresettt 225 mill. kr. årleg, som er litt høgare enn det fylkeskommunen får i tunnelsikringsmidlar i kommuneproposisjonen
Planprogram	100 000	Vidareføring av løyving 2022, 35 mill. kr. årleg
Trafikktryggleik/mindre utbetringar	600 000	Vidareføring av løyving i 2022, 200 mill. kr. årleg
Mjuke trafikantar	350 000	Vidareføring av løyving i 2022, 130 mill. kr årleg
Veg- og infrastrukturtiltak for kollektiv	55 000	Vidareføring av løyving 2022, 20 mill. kr. årleg
Totalt behov rammeløyvingar	1 750 000	
Ufordelt RTP etter avsetjing til samleløyvingar	1 100 000	

Ut over dette er det lagt fram saker med framlegg til auke i investeringar på ytterlegare 150 mill. kr. av midlane avsett til RTP til diverse tiltak i fylkestinget i mars 2022.

Regjeringa har sett av midlar til ei ny øyremerka tilskotsordning til vedlikehald, fornying og utbetring av fylkesvegane. Denne er ikkje innarbeidd i tabellen, då desse midlane er ikkje fordelte i skrivande stund. I skrivande stund ikkje har fått tildelt midlane. Det er grunn til å tru at det i 2022 kan gje ei styring av budsjettet på omlag 30 mill. kr.

Det er grunn til å peike på at dette er eit grovt overslag over behov for midlar utover vedteke budsjett i perioden. Talgrunnlaget vert justert fram mot vedtak av økonomisk handlingsprogram og investeringsprogram i juni. Føremålet er å gje eit grovt anslag over kor mykje midlar som er til disposisjon i planperioden. **Samla sett tilseier dette at det vil vere i overkant av 1 mrd. kr. til fordeling i perioden fram til og med 2025.** Mesteparten av desse midlane vil først vere tilgjengeleg mot slutten av perioden.

Midlar til skredsikring på i alt 1,86 mrd kr i perioden 2022-2025 kjem i tillegg til dette.

Dei ufordelte midlane kan løyvast til styrking av mindre utbetringar/trafikktryggleik, mjuke trafikantar og infrastruktur for kollektiv, eller til oppstart av nye prosjekt. Regional transportplan

2022-2033 legg opp til ei prioritering av tiltak knytt til trafikktryggleik og til mjuke trafikantar, samt tiltak til kollektivtrafikk. Det er difor store behov også for løyvingar på desse områda. Det er grunn til å peike på at 225 mill. kr årleg til tunnel gjer at fylkeskommunen ikkje vil nå fristen i 2031 for oppgradering av tunnelar etter tunneltryggleiksforskrifta på fylkesveg.

I økonomiplanen er det førebels ikkje avsett økonomiske rammer for åra frå og med 2026. Det vert lagt opp til at finansutvalet i mars 2022 tek stilling til rammer for 2026. Rammer for seinare år vert fastsett gjennom årlege saker om budsjettammer som vert vedteke av fylkestinget i juni kvart år for dei neste fire påfølgjande åra.

Frå og med 2026 vil det vere mindre bindingar på prosjekt enn i dag, noko som gjer at det vert meir midlar disponibelt til fordeling. Samstundes har fylkeskommunen i dag ein gjeldsgrad på 115 %, som er høgare enn tilrådd. Det vil følgjeleg også i dei påfølgjande åra vere eit avgrensa handlingsrom til nye tiltak.

Fylkeskommunen kan auke sitt økonomiske handlingsrom på følgjande måtar:

- Delfinansiere nye prosjekt ved hjelp av bompengar.
- Utbyggingsavtalar og rekkjefølgjekrav kan bidra til å delfinansiere prosjekt.
- Spleiselag med kommunar.

Det må takast sikte på å få mest mogleg ut i frå dei ressursane som er stilte til disposisjon, og det er utarbeidd eit eige fagleg grunnlag for *Meir veg for pengane*. (LENKE VERT LAGA). Dette vert lagt til grunn for vidare arbeid innan sektoren.

Det må i tillegg bli arbeid for å styrkje fylkeskommunen sine økonomiske rammer til fylkeskommunale samferdselsområde.

5.6 Langsiktige prioriteringslister

Det er lagt opp til å utvikle ei langsiktig portefølje av store prosjekt. For bru og kai er prosjekta angitt i ei prioritert rekkjefølgje over tid. For andre prosjekt er det ikkje teke stilling til ei rekkjefølgje for prioritering av prosjekt, men dei er delt inn i følgjande kategoriar:

- Prosjekt som er aktuelle for oppstart i økonomiplanperioden, dvs. fram til og med 2026.
- Prosjekt som er aktuelle for langsiktige prioriteringslister

Prosjekta er lagt inn i kartløysing <https://www.fylkesatlas.no/rtp>. Ytterlegare informasjon om prosjekta vert langt inn i kartet ved å trykkje på prosjektet.

I kartløysinga er det gitt nærare informasjon om prosjekta. Det er grunn til å presisere at kostnadsanslaga er usikre, og at det vert arbeid med å kvalitetssikre desse.

Etter at økonomiske handlingsprogram og investeringsprogram er sendt på innspelsrunde til kommunane, blir det utarbeidd eit nærare framlegg til prioriteringar til vedtak i fylkestinget i juni. Prosjekta blir kvalitetssikra og kostnadsvurdert parallelt med dette. For bru, kai og tunnel er det ikkje gjort ei vurdering av kva som er vedlikehaldstiltak eller investeringstiltak.

5.6.1 Bru

Det er gjort ei gjennomgang av behovet for større vedlikehaldstiltak innan bru. Tilstanden på mange av bruene i fylket er kritisk med tanke på å sikre framkome og bereevne. Prioriteringane

er gjort etter skadeprioritet på brua, fare for brot i veglenkjer og årssdøgntrafikk. Det er i tillegg til tiltaka nedanfor også behov for samleløyving til tiltak på mindre bruer.

Det er vurdert at det er behov for å avsetje om lag 360 mill. kr dei komande 4 åra, og 650 mill. kr i resten av planperioden for å sikre dagens bruer med tanke på skadegrad, trafikktryggleik og fare for brot på veglenkjer. Dette inkluderer m.a. bygging av ny Alverstraumen bru i Alver og ny Risnes bru i Masfjorden.

Større prosjekt som er prioritert i perioden følgjer av tabellen under. I tillegg må det avsetjast midlar til mindre tiltak på bruer. Prosjekt som er vurdert for mogleg oppstart i prioritert rekkjefølgje i tid:

Namn	Kommune	Tiltak
Bømlabrua	Bømlo	Diverse vedlikehaldstiltak. Kritisk tilstand for bærekablane
Hamrøy	Bremanger	Omfattande vedlikehald av bæresystem. Mest truleg med katodisk beskyttelse.
Oldersund	Bremanger	Omfattande vedlikehald av bæresystem. Mest truleg med katodisk beskytting
Herdlesundet	Askøy	Katodisk beskytting av bruplate. Vedlikehald av kabler og hengestengar etter 2026
Tofterøy	Øygarden	Katodisk beskytting av bruplate. Vedlikehald av kabler og hengestengar etter 2026
Overflatebehandling lengre stålbruer Bømlo	Bømlo	Overflatebehandling på fire bruer. Brandasund, Spissøybrua, Djupasund og Klubbasund.
Mollandseid	Masfjorden	Ny bru. Vegen bør leggjast om for å få betre kurvatur
Overflatebehandling lengre stålbruer Austevoll	Austevoll	Overflatebehandling på tre bruer. Spissøybrua, Navøybrua og Nautøy
Alverstraumen	Alver	Ny bru
Askøybrua	Bergen	Overflatebehandling av kablar, hengestengar og brukasse.
Rørdalsfjord	Solund	Overflatebehandling av fagverk og utskifting av ståldeler. Ved ny bru over Ytre Steinsund vil denne brua bli ein flaskehals og bør skiftes ut.
Osterøybrua	Bergen	Overflatebehandling av kablar, hengestengar og brukasse.
Risnes	Masfjorden	Ny bru
Kvamme Øvre	Lærdal	Ny bru
Kvamme Øvre 1	Lærdal	Ny bru
Overflatebehandling lengre stålbruer Askvoll	Askvoll	Overflatebehandling på tre bruer.

Overflatebehandling lengre stålbruer Gulen	Gulen	Overflatebehandling på tre bruer. Mjåsund, Mjømnesund og Nappsund.
--------------------------------------------	-------	--------------------------------------------------------------------

Det blir føreslege å starte opp eit forprosjekt om utbetring eller bygging av ny bru på fv. 79 Fyksesund bru med tilhøyrande veganlegg.

5.6.2 Kai og ferjekai

Prioritering av tiltak på ferjekai er basert kriteriet fare for at kaien (og dermed sambandet) vert stengt. Det er teke omsyn til kritisk år for tiltak.

I det faglege grunnlaget er det 15 prioriterte ferjekai som åleine treng utbetringar på 114 mill. kr i perioden 2022 – 2028. Til oppgradering av landareal på dei mest kritiske stadane syner rapporten at det er behov for 65 mill. kr i perioden 2022 – 2028. Hurtigbåtrutene i Vestland trafikkerer om lag 150 kai. Foreløpig gjennomgang av hurtigbåtkaiene indikerer eit samla behov for utbetring på minst 40 mill. kr.

Behova for utbetringar følgjer av tabellen under. Behov for ombygging av ferjekai og hurtigbåtkai som følgjer av nye ferjeanbod er ikkje teke med i denne tabellen, då kostnadene for dette ikkje er avklara.

Prosjekta er føreslått i prioritert rekkjefølgje i tid.

Ferjekai	Kommune	Tiltak
Fjelbergøy	Kvinnherad	Ny ferjekaibru og tilleggskai,
Ranavik	Kvinnherad	Ny hurtigbåtkai for å unngå leiekostnader
Hatvik	Bjørnafjorden	Ny og breiere ferjekaibru.
Venjanaset	Bjørnafjorden	Ny og breiere ferjekaibru. Utføring samtidig med Hatvik
Nordhuglo	Stord	Overflatebehandling og nytt tredekke.
Losna	Solund	Forlenging tilleggskai (rør til fjell eller støttepunkt)
Lerøy	Øygarden	Forlenging tilleggskai (støttepunkt)
Skånevik	Kvinnherad	Ny ferjekaibru og støttepunkt, ev. flytte ferjekai.
Krokeide	Bergen	Forlenging tilleggskai (rør til fjell eller støttepunkt)
Værlandet	Askvoll	Ny ferjekaibru og tilleggskai
Husevågøy	Kinn	Ny ferjekaibru og tilleggskai
Gjermundshamn	Kvinnherad	Ny og breiere ferjekaibru
Varaldsøy	Kvinnherad	Ny ferjekaibru og tilleggskai
Husavik	Austevoll	Ny og breiere ferjekaibru
Hodnanes	Tysnes	Forlenging tilleggskai (støttepunkt)

5.6.3 Tunnel

I investeringsprogrammet vert det skilt mellom to kategoriar behov knytt til tunnel. Det eine omhandlar dei tunnelane som inngår i oppgraderingsprosjektet for tunneltryggleiksforskrifta for fylkesvegar. Dette er tunnelar som er 500 meter eller lengre og har ÅDT på 300 eller meir. Den andre kategorien er øvrige tunnelar. Dette er tunnelar som er lengre enn 500 meter, men har ein ÅDT som er mindre enn 300, og tunnelar som er mindre enn 500 meter.

Tunnelar som er omfatta av tunneltryggleiksforskrifta for fylkesveg har ein frist ut 2031 for ferdigstilling. Med dei midlane som staten overfører til fylkeskommunen for kompensasjon for tunneltryggleiksforskrifta på fylkesveg, vil ein ikkje kunne nå denne fristen. Det er i tillegg behov for å gjere ytterlegare tiltak i tunnelane ut over dei forskriftsfesta krava.

Det vart i fagleg grunnlag «Oppgradering etter tunnelforskrifta» utarbeida eit forslag til prioriteringsliste, sjå [LENKJE](#). Det vert arbeidd med ei revidert prioriteringsliste fram mot fylkestinget i juni 2022.

Tunnelar som vert omfatta av tunneltryggleiksforskrifta

Her vert kunnskapsgrunnlaget til regional transportplan lagt til grunn for prioriteringa.

Gjennomføringa av oppgraderinga må sjåast i samanheng med mellom anna:

- Konseptvalutgreiing for ny arm frå E134 til Bergen (Folgefonnntunnelen)
- Tilgrensande prosjekt som til dømes rv. 555 Sotrasambandet, Miljøløftet, tunneloppgraderingsprosjektet til Statens vegvesen (m.a. Olsviktunnelen, Stongafjelltunnelen og Løvestakktunnelen). Det er behov for å vurdere nærare konsekvensane for framkome for trafikken i Bergensområdet før det vert starta på desse prosjekta.
- Moglegheitane for å få meir veg for pengane ved å sjå prosjekt i samanheng.

Det vert lagt til grunn at ein kan starte med følgjande prosjekt i komande økonomiplanperiode (Sortert etter vegnummer, ikkje prioritert rekkjefølgje).

Vegnr.	Prosjekt	Kommune
Fv.49	Fossenbrattetunnelen	Samnanger
Fv. 50	Vassbygdunnelen	Aurland
Fv 53	Finnsåstunnelen	Årdal
Fv 53	Kolnostunnelen	Årdal
Fv 540	Løvestakktunnelen	Bergen
Fv.550	Eitrheimstunnelen	Ullensvang
Fv. 614	Magnhildskartunnelen	Bremanger
Fv. 614	Isetunnelen	Bremanger

Prosjekt som er vurdert for mogleg oppstart i perioden 2027-2033 (Sortert etter vegnr, ikkje prioritert rekkjefølgje).

Fv 49	Følgefonntunnelen	Kvinnherad
Fv 562	Olsviktunnelen	Bergen
Fv 53	Timreskredstunnelen	Årdal
Fv 500	Furebergstunnelen	Kvinnherad
Fv 562	Stongafjellstunnelen	Askøy
Fv. 569	Modalstunnelen	Vaksdal
Fv 615	Eikenestunnelen	Gloppen
Fv 602	Instefjordtunnelen	Gulen
Fv 615	Fløgatunnelen	Gloppen

Det vil då stå igjen 14 tunnelar etter 2033, dei fleste av desse er korte og har dels låg trafikk.

I det faglege grunnlaget vart minimumskrav etter forskrift rekna til om lag 1,8 mrd. kr. og nærare 3,1 mrd. kr. om ein skal følgje faglege tilrådingar og tilleggselement som har kome i handbok N500 Vegtunnelar. Fylkeskommunen vil med dette ikkje kunne nå fristen etter tunneltryggleiksfrista for fylkesveg som er sett til 2031.

Øvrige tunnelar

Det er 205 tunnelar som er omfatta av denne kategorien.

Her skal tunnelane prioriterast etter følgjande prinsipp:

- Vegar i funksjonsklasse B (regionale hovudvegar) og C (lokale hovudvegar).
- Behov for tiltak knytt til framkomme og trafikktrygging, særleg knytt næringslivet sitt behov.

Det vert starta opp eit arbeid med kartlegging av øvrige tunnelar, og behov for oppgradering av desse. Særleg er det aktuelt å auke høgde på tunnelar. Dette vil kunne få budsjettmessige konsekvensar som ikkje er kostnadsrekna.

5.6.4 Skredsikring

Det er føreslått å bruke om lag 400 mill kr. i økonomiplanperioden til mindre skredsikringstiltak. Dette vil bidra til heilt eller delvis sikring av fleire punkt med høg skredfaktor.

Tabellen under viser prosjekt som er aktuelle for vurdering av oppstart i planperioden. Det er også lagt inn moglege prosjekt som kan vurderast starta opp om rammene vert auka (ikkje prioritert rekkjefølgje).

Prosjekt som er vurdert for mogleg oppstart i perioden 2023-2026 (Sortert etter vegnr, ikkje prioritert rekkjefølgje):

Vegnr.	Kommune	Planstatus
Fv. 49 Tokagjelet	Kvam/Samnanger	Kommunedelplan, startar regulering
Fv. 55 Bru over Esefjorden	Sogndal	Regulering pågår.
Fv. 79 Steinstøberget	Kvam	Behov for reguleringsplan
Fv. 609 Heilevang	Askvoll/Sunnfjord	Regulering pågår

Prosjekt som er vurdert for mogleg oppstart i perioden 2027- 2033 (Sortert etter vegnr, ikkje prioritert rekkjefølgje):

Vegnr.	Kommune	Planstatus
Fv. 49 Nordrepollen – Austrepollen	Kvinnherad	Kommunedelplan, startar regulering
Fv. 5600 Arnafjorden	Vik	Forprosjekt frå 2015
Fv. 5724 Oldedalen	Stryn	Behov for forprosjekt

Fv. 49 Tokagjelet er eit prosjekt som også løyser utfordringar med trafikktryggleik og framkome over Kvamskogen, og prosjektet vil truleg krevje delvis bompengefinansiering og evt. bruk av andre fylkeskommunale midlar for å kunne realiserast. Det kan vere aktuelt også å vurdere bompengar for fv. 55 bru over Esefjorden, som er eit prosjekt som kortar inn vegen.

Det er under arbeid ei konseptvalutgreiing for strekninga E134 – Bergen, som kan omfatte strekninga fv. 49 Nordrepollen – Austrepollen. Det kan føre til at vegen blir omklassifisert til riksveg. Det kan vere grunn til å avvende vedtak om utbygging av prosjektet fram til dette er avklart.

Omfanget av skredpunkt er høgt i Vestland, og det er mange og viktige behov. Samla sett vil dei sju nemnte prosjekta saman med ei avsetjing på 100 mill. kr. til mindre rassikringstiltak, ta alle skredssikringsmidlane med dagens løyvingsnivå ut planperioden til 2033.

Det er mange store og viktige behov innan skredsikring i Vestland, og det er vesentleg å arbeide for auka rammer til skredsikring frå staten. Stortinget har gjennom vedtak i Nasjonal transportplan 2022-2033 bedt om at regjeringa saman med fylkeskommunane utarbeider ein nasjonal gjennomføringsplan for alle skredpunkt på riksveggar og fylkesveggar med høg og middels skredfaktor. Det er grunn til å tru at ein slik strategi vil vere eit grunnlag til neste rullering av Nasjonal transportplan for perioden 2026-2037. Det vil til ny Nasjonal transportplan også bli utarbeida ein ny og oppdatert skredssikringsliste. Det vert tilrådd å avvende prioriteringsrekkefølge for skredssikringsprosjekt ut over dei føreslåtte tiltaka til ny liste og nasjonal gjennomføringsplan ligg føre.

5.6.5 Mjuka trafikantar

Det er gjort ei omfattande vurdering av moglege gang- og sykkelvegprosjekt. I RTP er det prioritert å styrkje tilbodet til mjuke trafikantar, særleg knytt til å sikre barn og unge. Det kan t.d. bli fremja ei målsetting om å setje i gang to større gang- og sykkeltiltak utanom Miljøløftet årleg. Det er i tillegg behov for å avsetje ein samleløyving til mindre tiltak.

Prosjekt som er vurdert for mogleg oppstart i perioden 2023- 2036 (Sortert etter vegnr, ikkje prioritert rekkjefølgje):

Vegnr.	Prosjekt	Kommune	Planstatus
Fv. 49	Egne hjem	Ullensvang	Forprosjekt, må regulerast
Fv. 79	Øystese-Laupsa	Kvam	Regulert
Fv, 271	Sjukehusvegen	Lærdal	Eldre reguleringsplan
Fv. 567	Loftås-Hauge	Osterøy	Regulert
Fv. 615	Sandane-Fitje	Gloppen	Forprosjekt, behov for regulering
Fv. 5056	Saghaugen, Kjøtteinsvegen	Stord	Behov for reguleringsplan
Fv. 5402	Ringheimsvegen	Voss	Forprosjekt, må regulerast
Fv. 5704	Firdavegen, Florø	Kinn	Behov for reguleringsplan

Prosjekt som er vurdert for mogleg oppstart i perioden 2027- 2033 (Sortert etter vegnr, ikkje prioritert rekkjefølgje):

Vegnr.	Prosjekt	Kommune	Planstatus
Fv. 57	Dalsvegen	Fjaler	Eldre reguleringsplan
Fv. 60	Byrkjelo-Kruthusvegen	Gloppen	Ikkje behov for regulering
Fv. 60	Skogstad-Hilde (Innvik)	Stryn	Regulert
Fv. 424	Haukåsvegen frå Porsmyrvegen	Sogndal	Behov for reguleringsplan
Fv. 500/548	Opsanger-Reset	Kvinnherad	Regulering pågår
Fv 548	Skånevik sentrum	Etne	Behov for forprosjekt
Fv. 605	Eivindvik	Gulen	Behov for reguleringsplan
Fv. 611	Eikefjord - Sunnarvik	Kinn	Regulert
Fv. 615	Sandane sentrum, miljøgate	Gloppen	Regulert
Fv. 544	Vabakkjen-Sæ (miljøgate)	Stord	Regulert
Fv. 4980	Gullvegen	Sveio	Reguleringsplan, men behov for forprosjekt for vurdering av bru
Fv. 5012	Giljevegen	Bømlo	Regulert
Fv. 5132	Tysse-Haga	Samnanger	Truleg behov for regulering
Fv. 5392	Bordalsvegen	Voss	Behov for reguleringsplan
Fv. 5704	Bransøy-Solheim	Kinn	Reguleringsplan, men truleg behov for endring
Fv. 5731	Sandane sentrum-Austrheim	Sandane	Forprosjekt, må regulerast

Ut i frå fylkeskommunen sine økonomiske rammer, er det truleg ikkje rom for oppstart av alle desse prosjekta i planperioden 2022-2033, og det vert arbeidd vidare med vurdering av prosjekta fram mot vedtak av investeringsprogrammet.

Det går ein prosess med rullering av handlingsprogrammet til Miljøløftet som går parallelt med investeringsprogrammet til Regional transportplan i fylkestinget i juni 2022. Kommande handlingsprogram til Miljøløftet vil kunne finansiere gang- og sykkelprosjekt i omegnskommunane til Bergen. Ved rulleringar av handlingsprogrammet i Miljøløftet vert det utarbeida prosjektark for tilbud til mjuke trafikantar. Prioriterte gang- og sykkelprosjekt i omegnskommunane som bidreg til nullvekstmålet, vert vurdert innarbeida i den endelege versjonen av investeringsprogrammet for Regional transportplan.

5.6.6 Veganlegg

Det er gjennomført ein prosess med å vurdere vegnettet, særleg med fokus på vegar i funksjonsklasse B (regionale hovudvegar) og vegar i funksjonsklasse C (lokale hovudvegar), samt vegar i funksjonsklasse D og E.

Prosjekt som er del av omsøkte og pågåande bompengepakkar er ikkje omtala.

Strekningssvis prosjekt

I tråd med regional transportplan vert det føreslått å særleg prioritere regionale hovudvegar. Det er under utarbeiding strekningssvis utgreiingar for ein del vegnettet i funksjonsklasse B-, og det blir føreslått å setje av ei eiga løyving til strekningssvis utbetringar av desse vegane. Målet er å utvikle ein tilfredsstillande standard, og leggje opp til samlekontraktar for forhold som vegbreidde, kurvatur, sideterreng, oppgradering av busshaldeplassar mv. Dei strekningssvis utgreiingane skildrar nærare behova og prioriteringar på strekningane. På sikt vert det føreslått at det bør avsetjast 200 mill.kr årleg til strekningssvis tiltak på prioriterte vegar.

Følgjande vegar vert føreslått prioriterte i perioden (Sortert etter vegnr, ikkje prioritert rekkjefølgje):

Vegnr.	Strekning	Kommune	Kommentarar
Fv. 48	Gjermundshamn-Tysse	Bjørnafjorden/ Kvam/Kvinnherad	Behov for forprosjekt Det er utarbeida forprosjekt for strekninga Mundheim- Holdhus
Fv. 49	Trengereid-Odda	Bergen/ Samnanger/Kvam /Ullensvang	Behov for strekningssvis tiltak særleg på strekningane Jondal-Jondalstunnelen og Gullbotn-Eikedalen
Fv. 55	Vadheim-Grense Innlandet	Høyanger/ Sogndal/ Luster	Planlegging pågår på delstrekningar, jf vegprosjekt
Fv. 57	Sløvåg-Storehaug	Hyllestad/ Fjaler/Gulen	Behov for forprosjekt på strekninga Sløvåg-Dale.
Fv. 57	Knarvik-Mongstad	Alver	Behov for kryssutbetring og tilbod til mjuke trafikantar
Fv .79	Steinestø-Ålvik	Kvam	Strekningssvis utbetring er under gjennomføring, og er innarbeida i investeringsprogrammet
Fv. 615	Hyen - Storebru	Gloppen	Størst utfordring Hyen-Skilbreivatnet
Fv. 576	Gjermundshamn-Tørvikbygd – Mundheim	Kvam / Kvinnherad	Gjort vurdering av tiltak. Truleg ikkje behov for reguleringsplan Sjå i smh med bruk av massar frå Tokagjelet

Strekningssvis utgreiing på strekninga Steinestø-Ålvik ligg inne i vedteken investeringsprogram for perioden 2022-2025.

Andre store vegprosjekt

Med dei føringane som er sett i RTP og dei økonomiske rammene som fylkeskommunen har til rådvelde, vil det vere avgrensa med moglegheit for større vegprosjekt, og det må prioriterast

strengt. Det blir føreslått å særleg prioritere prosjekt med store behov, og der tiltak er under planlegging.

Det er for vegprosjekt ikkje føreslått ei tidsrekkefølgje for oppstart av prosjekta. Innspel frå kommunane samt vidare utgreiingsarbeid skal fastsetje dette. Det må vurderast moglegheit for bompengefinansiering av prosjekt for å kunne finansiere denne porteføljen.

Nedanfor går det fram større prosjekt som blir føreslått vurderte for oppstart i planperioden fram til 2033 (ikkje prioritert rekkjefølgje)

Prosjekt for mogleg oppstart i perioden 2023-2027 (Sortert etter vegnr, ikkje prioritert rekkjefølgje):

Vegnr.	Kommune	Prosjekt	Planstatus	Tiltak
Fv. 55	Høyanger	Tronvik-Ulvåna	Starta regulering for delstrekning Merket-Ulvåna	Utbetring av veg
Fv. 541	Sveio	Grimstvedt-Sveio sentrum	Reguleringsplan under ferdigstilling	Utbetring av veg
Fv. 545	Stord/ Fitjar	Stord vestsida	Reguleringsplan under arbeid på strekning over kommunegrensa	Utbetring av kurvatur mv.
Fv. 548	Etne	Skånevik-Nesvågen-Flesjo	Regulert	Breiddeutviding med fortau
Fv. 560	Øygarden	Trengereidkryss et - Hammarsland-Eide	Omregulering, ikkje bruke regulert løysing, privat bidrag	Utbetring av vegline
Fv. 5402	Voss	Bavallsvegen	Reguleringsplan	Utbetre veg og fortau. Rekkjefølgjekrav

Prosjekt for mogleg oppstart i perioden 2027-2033 (Sortert etter vegnr, ikkje prioritert rekkjefølgje):

Vegnr.	Kommune	Prosjekt	Planstatus	Tiltak
Fv. 55	Luster	Høyheim-Nes	Forprosjekt, behov for reguleringsplan	Utbedring av veg
Fv. 57	Sunnfjord	Storehaug-Perhaugen	Regulert	Utbedring av veg
Fv. 57	Sunnfjord	Båtevik-Storehaug	Kdp under arbeid	Utbedring/planlegging av ny vegline
Fv. 424	Sogndal	Vesterland-Storamyri	Forprosjekt. Krev reguleringsplan	Utbedring/ny vegline Samarbeid med kommunen
Fv. 561	Øygarden	Kolltveit-Sture	Behov for forprosjekt	Strekningsvis vurdering særleg knytt til av veg/haldeplassar.
Fv. 614	Bremanger	Svelgen-Indrehus	Regulering pågår	Ny vegline, stort prosjekt
Fv. 620	Stad	Kjøde - Sandvik	Forprosjekt under arbeid	Utbedring av veg. Vurdere trinnvis utbygging
Fv. 5242	Øygarden	Vestsidvegen	Behov for forprosjekt	Diverse tiltak gang og sykkel, vegutbedring
Fv. 5660	Askvoll	Atløysambandet	Reguleringsplan vedteke, KS2 under arbeid	Ny bru og vegline. Ferjeavløysings-prosjekt
Ny	Stord	Tverrsamband sjukehuset-Ådland bru	Reguleringsplan under arbeid.	Nytt tverrsamband over Frugårdselva

Ut i frå fylkeskommunen sine økonomiske rammer, er det truleg ikkje rom for oppstart av alle desse prosjekta i planperioden 2022-2033, og det vert arbeidd vidare med nærare vurdering av prosjekta fram vedtak av investeringsprogrammet.

I dette utkastet til investeringsprogram er ikkje trafikktryggingstiltak og mindre utbedringstiltak på fylkesveg som har ei prosjektramme under 50 mill. kr vurderte. Utfordringar og føringar som ligg til grunn tilseier likevel at det er vesentleg at det framleis vert avsett midlar til slike prosjekt i budsjettet. Dette inngår i arbeidet fram mot vedtak av budsjett og økonomiplan i 2022-2033.

Under samleløyvinga til trafikktryggleik/mindre utbedringar vert i tillegg følgjande vurdert:

- Ei eiga løyving til rekkverk. Rekkverk er sentralt for å styrkje trafikktryggleik, særleg med omsyn til utforkøyringsulukker.
- Ei eiga løyving til vegljøs. Vegljøs er eit viktig tiltak for å betre trafikktryggleiken. Utskifting til LED-lys vil også redusere kostnader til straum, og vil bidra å styrkje trafikktryggleiken.

- Ordning knytt til spleiselag for infrastruktur på fylkesveg, t.d. å etablere gang- og sykkeltiltak i samband med utbygging av VA-anlegg. Med dette vert det teke sikte på ein samla årleg vurdering av denne type tiltak, og rammene for ei slik ordning er under arbeid. Større samfinansieringsordningar må vurderast i dei årleg handlingsprogramma og budsjett- og økonomiplanprosessane.

Planbudsjettet

For å få meir sikre anslag for kostnader i prosjekt, er det behov for å gjere meir av undersøkingane som grunnundersøkingar i planfasen. Det tilsei at det vil vere behov for meir midlar i planbudsjettet. Det vil på den anna side kunne føre til meir sikre kostnadsanslag i byggefasen, og med dette også redusere kostnader og usikkerheit i denne planfasen.

TRAFIKKTRYGGLEIKSTILTAK

Døme på fysiske trafikktryggingstiltak som rettar seg inn mot dei alvorlegaste ulykkestypene:

- Fartsregulering og sikring av kryssingspunkt
- Tiltak for trygg skuleveg og hjartesone
- Mindre tiltak etter kommunale trafikktryggingssplanar
- Strakstiltak etter alvorlege ulykker
- Rekkverk, sideterreng og siktutbetring
- Veglys
- Forsterka vegoppmerking

5.6.7 Vegnettet i Bergen

Handlingsprogrammet for Miljøløftet har ein eigen prosess for rullering, porteføljestyling og oppdatering. Midlane i byvekstvtalen skal gå til tiltak som bidreg til nullvekstmålet.

Det har vore eit prinsipp at Miljøløftet skal finansiere tiltak innan samferdsel i Bergen. Samstundes er det store behov på fylkesvegane i Bergen som ikkje bidreg i same grad til nullvekstmålet, og som dermed ikkje utan vidare kan finansierast gjennom Miljøløftet. Fylkeskommunen må her gå i dialog med Bergen kommune om korleis dette skal løysast. Det bør vurderast å bruke midlar utanom Miljøløftet til tiltak i Bergen som ikkje bidreg til måloppnåing i byvekstvtalen.

Strekningar med særleg store utfordringar er nemnde i tabellen under (Sortert etter vegnr, ikkje prioritert rekkjefølgje).

Vegnr.	Prosjekt	Tiltak
Div	Gater i sentrum	Reparere setningsskader, særleg på brusteinsvegar
Fv. 587	Arnatveit-Midtnun	Tunnel forbi Grimesvingane, utbetringar på resten av strekninga
Fv. 5184	Grimstadvegen	Utbetring av veg, tilbod til mjuke trafikantar
Fv. 5192	Bjøllebotn-Totland	Utbetring av veg
Fv. 5198	Sædalsvegen	"Andedammen". Sikre veg mot flaum

5.7 Prosessar som kan få konsekvensar for framtidig investeringsprogram

Under er det omtalt behov som vil kunne påverke framtidige investeringsbehov, men som enno ikkje er med i tabellane over. Dette av di storleiken på dette eller finansieringskjelder ikkje er kjende, og det potensielt ligg lenger framme i tid. Det er viktig å peike på desse for å få eit betre oversyn framtidig forventa kostnader.

5.7.1 Framtidige anbod buss, båt og ferje

Omstilling til nye løysingar skjer i stor grad ved utlysing av nye transportkontraktar, og omstillinga gjev til dels store kostnader for fylkeskommunen. For kvar anbodsprosess blir potensiale og kostnader for aktuelle krav til nullutslepp utgreidd. Sidan teknologien er i rask utvikling, er slike utgreiingar er i stor grad «ferskvare», og bør ikkje gjennomførast lang tid i forvegen. Rammene for anbodsprosessen blir forankra gjennom politisk handsaming. Vidare blir det også utarbeid egna ansvarsdeling mellom oppdragsgjevar og operatør. Avhengig av kva modell ein legg til grunn i kontraktane, vil meirkostnadene kunne gje både behov for investeringar og auka midlar til drift.

Utviklingstiltak 2.6 i handlingsprogrammet – Nullutslepp og redusere fotavtrykket i heile kollektivtransporten vil gi meir informasjon om dette.

5.7.2 Terminalar og bussenlegg

Samfunnet er i ei utvikling der kommunane kjem med strengare krav til arealeffektivitet i sentrumsområde. Flytting av eksisterande bussenlegg ut av sentrum er ein av konsekvensane av slike kommunale føringar.

I Bergensområdet eig fylkeskommunen bussenlegga sjølve, medan det i distrikta er leigeavtalar på slike anlegg. Det skal gjerast vurderingar på om fylkeskommunen bør eige eller leige bussenlegg i distrikta for å ivareta ansvaret i samband med mellom anna elektrifisering og likebehandling av tilbydarane i anbodskonkurransar.

Utgreiingar viser at det vil vere behov for både nye og for flytting av eksisterande bussenlegg i Bergensområdet for å møte forventa vekst i tal bussar på 26 prosent fram mot 2030. Med så

mange fleire bussar i drift betyr det òg ein vesentleg auke i driftskostnader med ny ruteproduksjon.

Handlingsprogrammet til Regional transportplan inneheld utviklingstiltaka som vil få betydning for framtidige investeringsprogram. Dette gjeld kartlegging av behov på hurtigbåtkaier, utarbeiding av prioritert liste over tiltak for trafikktryggleik og framkome for kollektivanlegg, utgreiing av behov for bussanlegg, samt kartlegging av viktige kollektivknutepunkt og oppgraderingsbehov.

5.7.3 Miljøløftet

Det går ein prosess med rullering av handlingsprogrammet til Miljøløftet som går parallelt med investeringsprogrammet til Regional transportplan i fylkestinget i juni 2022, der vert fylkeskommunale investeringsmidlar fordelt. Handlingsprogrammet til Miljøløftet skal vedtakast politisk hjå avtalepartane.

Det er behov for midlar til fylkesvegprosjekt i omegnskommunane til Bergen, og det kan bli aktuelt med justert fylkeskommunal medfinansiering ved refinansiering av byvekstavtalen.

5.7.4 Ferjeavløysingsprosjekt

I handlingsprogrammet til Regional transportplan 2022-2033 er det lagt inn eit utviklingstiltak for ferjeavløysingsprosjekt der det går fram at det blir arbeida vidare med ferjeavløysingsprosjekt. Fylkeskommunen bistår i pågåande planarbeid for Fjelbergsambandet, samt er i dialog med kommunane Kvinnherad, Stord og Tysnes med Sunnfast, ei bruløysing mellom Kvinnherad og Tysnes via Huglo.

Atløysambandet er eit ferjeavløysingsprosjekt i Askvoll kommune som no er til ekstern kvalitetssikring. Sak om finansiering av Atløysambandet vert lagt fram i 2022.

5.7.5 Utbygging av statleg infrastruktur

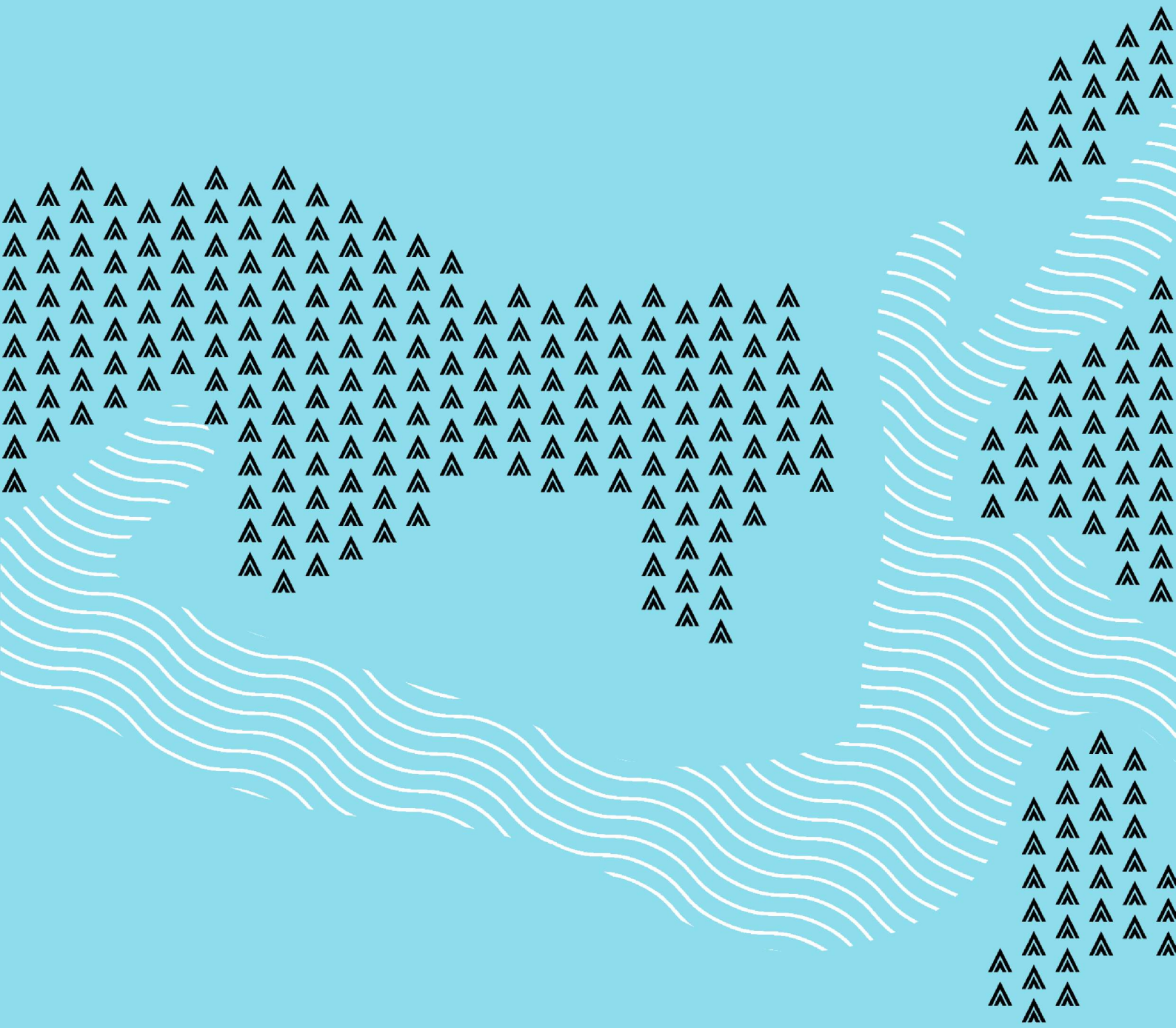
Utbygging av statleg infrastruktur vil kunne få konsekvensar for fylkesvegnettet. Døme på dette er ny E39 mellom Stord og Os som kan endre behova på fylkesvegnettet, og som mogleggjer eit nytt ferjesamband mellom Reksteren i Tysnes kommune og Huftarøy i Austevoll kommune. Videre kan tiltak på riksveg koordinerast med tiltak på fylkesveg. T.d. vil bygging av ny E39 gjennom Hafstadfjellet i Sunnfjord kommune kunne gje massar som kan nyttast til tiltak på fv. 57, og bygging av Stad skipstunnel kan gje massar til vegutbetring på fv 620.

5.8 Porteføljestyring

Gjennom investeringsprogrammet vert det lagt opp til å byggje opp ei prioritert prosjektportefølje basert på prinsippa i Regional transportplan 2022-2033 med handlingsprogram. Ein langsiktig prosjektportefølje skal gje tryggleik for kva prosjekt og tiltak som skal prioriterast, kva type tiltak som skal realiserast og når dette vil kunne skje. Vidare vil det gje tydelegare signal om vegar og prosjekt som må vente til ein får tilstrekkeleg med økonomiske midlar.

Det er lagt opp til å velje dei rette prosjekta og tiltaka ut i frå prioriteringane gitt i Regional transportplan. I utgangspunktet skal rekkjefølgja på dei langsiktige investeringane liggje fast. Samstundes skal dei årlege investeringsprogramma porteføljestyra ut i frå om det er forhold

som tilseier at det bør gjerast endringar i rekkjefølgja på prioriteringane. Dette kan vere grunna vesentlege endringar i kostnadsanslag for prosjekt, framdrift i planlegging samt kapasitet på planlegging og gjennomføring. Det kan også bli endringar i ytre rammeføresetnader som t.d. utbygging av ny statleg infrastruktur, nye statlege signal eller store næringsutbyggingar som får konsekvensar for prioriteringane. Det kan også oppstå situasjonar med kritiske fare for brot i infrastruktur som medfører behov for omprioritering.



vestlandfylke.no