
Saknr: 2020/46488-1
Saksbehandlar: Lars Erik Lunde
Dato: 01.04.2020

Til : Hovudutval for samferdsel og mobilitet
Fylkesutvalet

Frå : Fylkesrådmannen

Ferjeavløysingsordninga - status og prosjekt i Vestland

Fylkesrådmannen vil i dette notatet gjere greie for ferjeavløysingsordninga for fylkesvegferjer, samt orientere om ulik tilnærming til prioritering av ferjeavløysingsprosjekt i tidlegare Hordaland og Sogn og Fjordane fylkeskommunar.

Vidare vert det gitt ein orientering om status for ulike aktuelle ferjeavløysingsprosjekt i Vestland.

Om ferjeavløysingsordninga for fylkesvegferjer

Ferjeavløysingsordninga vart presentert for Stortinget i samband med kommuneproposisjonen for 2016, jf. Prop. 121 S (2014-2015), og inngår som ein del av inntektssystemet for fylkeskommunane.

Retningslinjer for ferjeavløysingsordninga vart fastsett av Kommunal- og moderniseringsdepartementet og Samferdselsdepartementet 22. februar 2016, og presentert i kommuneproposisjonen for 2017, jf. Prop. 123 S (2015-2016). Oppdaterte retningslinjer vart presentert i kommuneproposisjonen for 2018, jf. Prop. 128 S (2016-2017). Retningslinjene er sist revidert 10. november 2017. Retningslinjene følgjer som vedlegg til dette notatet.

I behandlinga av Prop. 1 S (2018-2019) gjorde Stortinget følgjande anmodningsvedtak (nr. 88):

«Stortinget ber regjeringen foreslå mulige endringer av ferjeavløsningsordningen slik at kapitalkostnader i mer fleksibel grad enn i dag kan dekkes av staten for fylkesveisamband.»

Anmodningsvedtaket vart følgt opp av Kommunal- og moderniseringsdepartementet i Prop. 1 S (2019-2020) på følgjande måte:

«På bakgrunn av dette foreslår departementet en utvidelse av ferjeavløsningsordningen til å dekke inntil 50 pst. av rentekostnadene knyttet til byggekostnaden, eksklusive merverdiavgiftskompensasjon og eventuelle bompengainntekter. Delvis dekning av rentekostnader gjøres, som foreslått i Prop. 1 (2018-2019), ved å øke antall år med utbetaling av ferjeavløsningsmidler. Departementet foreslår i tillegg at utbetalingen begrenses til maksimalt 45 år i stedet for 40 år. Årlig beløp i ferjeavløsningsmidler beregnes, som i dag, ut ifra netto reduksjon i rammetilskuddet når et veiprojekt erstatter eller korter inn på et ferjesamband. Beløpet ligger fast i hele utbetalingsperioden, men gis en årlig prisjustering på 2,5 pst. Det årlige beløpet utbetales til den nominelle byggekostnaden fratrukket merverdiavgiftskompensasjon og eventuelle bompengainntekter, og inklusive 50 pst. av rentekostnader er nådd, eller i maksimalt 45 år.

Departementet foreslår at rentekostnadene som skal dekkes innenfor ferjeavløsningsordningen baseres på en beregnet størrelse når endelig søknad om ferjeavløsningsprosjektet foreligger. Dette sikrer at alle ferjeavløsningsprosjekter behandles likt, uavhengig av fylkeskommunenes faktiske låneavtaler og rentebetingelser. Det foreslås videre at det benyttes et flytende rentenivå. Dette gjør at den samlede

utbetalingen av ferjeavløsningsmidler ikke vil være kjent når endelig søknad behandles, men det gir mindre risiko for fylkeskommunene for at ferjeavløsningsmidlene ikke dekker den gitte andelen av rentekostnadene.

Beregning av rentekostnader foreslås gjort på samme måte som foreslått i Prop. 1 S (2018-2019), det vil si en gitt referanserente som oppdateres årlig, tilsvarende retningslinjene for beregning av selvkost av kommunale tjenester.

Departementet anser med dette at anmodningsvedtaket er fulgt opp.»

Kommunal- og forvaltningskomiteen hadde ingen merknader til forslaget i sin innstilling, og forslaget kan dermed sjåast på som vedtatt av Stortinget.

Kommunal- og moderniseringsdepartementet har endå ikkje oppdatert retningslinjene frå 2017, men vi kan leggje til grunn at desse forslaga vil bli implementert i retningslinjene når desse vert revidert.

Kostnader for fylkeskommunen ved ferjeavløysingsprosjekt

Generelt kan vi seie at ei utfordring med ferjeavløysingsordninga er at det uansett vil krevje eit finansieringsbidrag ut over det som vert tilført gjennom årlege ferjeavløysingsmidlar. Kor stort dette bidraget blir er avhengig av kostnaden i prosjektet, finanskostnader og beløp som vert utbetalt årleg i ferjeavløysingsmidlar.

Årlege ferjeavløysingsmidlar (finansieringa) er eit fast beløp i heile ferjeavløysingsperioden, medan fylkeskommunen sin kostnad vil vere renter og avdrag på prosjektlånet. Desse kostnadane vil slik sett vere store i starten og gradvis avtakande etter kvart som lån vert nedbetalt. Kompensasjonen for renter er ikkje gitt med ein auke i årleg beløp i ferjeavløysingsmidlar, men gjennom å utvide talet på år med tilbakebetaling. I tillegg vil ikkje fylkeskommunen få ferjeavløysingsmidlar før ferja er lagt ned og prosjektet er ferdig. I denne perioden vil vi likevel ha utgifter til rente/avdrag, jf. at slike prosjekt vil ha fleire års byggetid.

Fylkesrådmannen vil også peike på at det er ei utfordring at ordninga ikkje dekkjer delstrekningar som ikkje blir erstatta av bru, sjølv om ferjesambandet blir nedlagt, jf. Bjelkarøysambandet og Fjelbergsambandet. Det vert heller ikkje gitt ferjeavløysingsmidlar for innkorting av samband så lenge det ikkje er nokon som får avløyst ferje. Her er retningslinjene blitt tolka veldig restriktivt, det er altså tolka som at nokon må få ferjeavløysing.

Ulik tilnærming til ferjeavløysingsordning i tidlegare Hordaland og Sogn og Fjordane fylkeskommunar

Tidlegare Hordaland og Sogn og Fjordane fylkeskommunar har hatt ulike tilnærming til ferjeavløysingsordninga. I Hordaland fylkeskommune vart det lagt til grunn at prosjekta ikkje skulle tilførast budsjettmidlar frå fylkesvegbudsjettet utover det som følgjer av ordninga. I praksis vil dette seie at prosjekta då vil vere avhengig av anna finansiering, frå kommunar eller andre.

I tidlegare Sogn og Fjordane fylkeskommune vart det prioritert å nytte eigne fylkeskommunale midlar for å få realisert ferjeavløysingsprosjekt. Det vert her synt til at det er prioritert løyvingar til bru over Ytre Steinsund og Atløysambandet i økonomiplanen.

Ferjeavløysingsprosjekt i Vestland

Bru over Ytre Steinsund (Gulen Kommune)

Målet med prosjektet er å bygge ei bru til Ytre Sula i Solund kommune. Dette vil erstatte dagens ferje mellom Daløy og Haldorsneset. Prosjektet vil gi ei ny bru på 835 meter og 4 365 meter ny veg.

Prosjektet har ein investeringskostnad på 754 mill. 2020-kr. I budsjettet for 2020 vart det lagt opp til byggestart i 2020. Investeringskostnaden er i økonomiplanen fordelt med 51,2 mill. kr i 2020, 341 mill. kr i 2021 og 336,8 mill. kr i 2022.

Kommunal- og moderniseringsdepartementet har førehandsgodkjent prosjektet og berekna anslag på årlege ferjeavløysingsmidlar til 19,7 mill. 2017-kr.

Fylkestinget må ta endeleg stilling til oppstart av prosjektet etter at søknaden (sendt i desember 2017) om ferjeavløysingsmidlar er behandla i Kommunal- og moderniseringsdepartementet. Vi har etterspurt endeleg svar på søknaden frå departementet, men har pr. i dag ikkje fått informasjon om når søknaden vert behandla.

Atløysambandet (Askvoll kommune)

Bru til Atløy vil gje eit ferjefritt samband mellom Askvoll og Atløy i Askvoll kommune. Atløy er den største øya i kommunen med om lag 500 innbyggjarar og eit areal på 38 km².

Ferjesambandet er i dag drifta med to ferjer (Askvoll - Gjervik/Fure/Værlandet). Ved bygging av ny bru vil strekninga Askvoll - Gjervik bli lagt ned og sambandet bli drifta med ei ferje for å knyte Bulandet/Værlandet til fastlandet. Prosjektet omfattar bygging av ny veg i dagen på 4 780 meter, samt bru på 990 meter.

Totalkostnad for prosjektet er venta å vere om lag 1,1 mrd. kr. Kommunal- og moderniseringsdepartementet har førehandsgodkjent prosjektet og berekna anslag på årlege ferjeavløysingsmidlar til 27,8 mill. 2018-kr.

Fylkestinget i Vestland må ta stilling til gjennomføring av KS2 (dette er eit krav i retningslinjene) og eventuelt søknad om ferjeavløysingsmidlar når det føreligg godkjent reguleringsplan og kostnadsoverslag. Dette vil tidlegast kunne skje i løpet av 2020. Investeringskostnaden er i økonomiplanen fordelt med 51,2 mill. kr i 2021, 307,2 mill. kr i 2022 og 358,4 mill. kr i 2023.

Masfjordbrua (Masfjorden kommune)

På regionalt nivå er Masfjorden og Fensfjorden/Austfjorden ein barriere for effektiv kommunikasjon mellom Masfjorden og Gulen kommunar og Bergensområdet. Barrieren er hemmande for vidare næringsutvikling i kommunane.

Masfjordsambandet vil binde saman Masfjorden kommune og bidra til vidare utvikling og vekst i kommunen og regionen. Gjennom sambandet blir det etablert eit ferjefritt samband mellom Ytre Sogn og Lindås/Bergensområdet. Denne vil også fungere som avlastning og omkøyringsveg for E39 og på den måten redusere sårbarheita i transportnettet.

Det er lagt til grunn ei kostnadsramme for prosjektet på 1 400 mill. 2017-kr. Rammene er fastsett etter ekstern kvalitetssikring (KS2). Det er sendt søknad om ferjeavløysingsmidlar for prosjektet i desember 2017. Det vart lagt til grunn at brua måtte fullfinansierast inklusiv kapitalkostnader, ferjeavløysingsmidlar, bompengar og kommunale tilskot. Det er ikkje motteke svar frå departementet på søknaden.

Søknaden vart sendt etter gamal ferjeavløysingsordning, der fylkeskommunane fekk eit fast beløp på 18,3 mill. 2017-kr årleg uavhengig av farvannsklasse, ÅDT og strekningslengde på sambandet. Med dette vil ferjeavløysingsmidlane og andre inntekter dekkje investeringskostnadene, men ikkje finanskostnadene som i 2017 vart vurderte til 350 mill. kr. ved 2,5% rente og 560 mill. kr. ved 4,0% rente.

Prosjektet er ikkje innarbeidd økonomiplanen.

Huglo-sambandet (Tysnes kommune)

Sambandet er ein del av trekantsambandet Hodnanes - Jektevik - Nord-Huglo. Det er ein godkjend kommunedelplan for fastlandssambandet frå september 2010, revidert i november 2012 med bru på 470 meter over Laukhammarsundet mellom Huglo som ligg i Stord kommune og Skorpo som ligg i Tysnes kommune.

Huglo hadde i 2017 110 innbyggjarar. I kommuneplanen er det lagt til grunn ein ÅDT på under 100. Statens vegvesen kalkulerte i 2015 kostnadene for sambandet til 500-650 mill. kr (2015-prisar). Sambandet er godkjend som ferjeavløysingsprosjekt.

Vi har fått tilbakemelding frå Kommunal- og moderniseringsdepartementet om at årlege ferjeavløysingsmidlar vil vere omlag 4,9 mill. kr. Kommunane Tysnes og Stord har vurdert å starte opp arbeid med reguleringsplan for tiltaket.

Prosjektet er ikkje innarbeidd økonomiplanen.

Fjelbergsambandet (Kvinnherad kommune)

Fjelbergsambandet binder saman Halsnøy, Fjelbergøy og Borgundøy og Utbjoa. Kommunen har starta opp arbeid med reguleringsplan. Det er lagt opp til både ferjefri kryssing ved bru/fylling over Fjeldbergsundet mellom Fjelbergøy og Borgundøy og bru over Sydnnessund. Heile traseen er 4-5 km lang. Avstanden over Sydnnessundet (Hageneset - Sydnes) er bortimot 700 meter. Denne kryssinga er ein del av reguleringsplanarbeidet.

Det er lagt til grunn at fylkeskommunen kan få ferjeavløysingsmidlar for den delen av sambandet som mellom Sydnes og Borgundøy-Fjelbergøy, men ikkje den delen av sambandet som går til Utbjoa. Det er lagt til grunn ferjeavløysingsmidlar på 2,7 mill. kr årleg. Dette er langt i frå tilstrekkeleg til å finansiere sambandet, og tiltaket vart ikkje prioritert i Hordaland fylkeskommune.

Kvinnherad kommune arbeider med reguleringsplan for sambandet.

Lerøy - Bjelkarøy - Hjellestad (Øygarden kommune)

Øyane Bjelkarøy og Lerøy ligg aust i Sund kommune og har til saman 49 innbyggjarar. Det er ingen skular eller barnehagar på Lerøy og Bjelkarøy. Ferjesambandet går mellom Hjellestad i Bergen kommune og Klokkarvik i Øygarden kommune.

Føremålet med prosjektet er å knyta saman Lerøy og Bjelkarøy med Ytrebygda i Bergen kommune. Alternativet til ferje er å byggja veg mellom Lerøy og Bjelkarøy og ei ny bru eller tunnel frå Bjelkarøy til Hjellestadvegen.

Sambandet er godkjend som ferjeavløysingsprosjekt.

Det er berekna at årlege ferjeavløysingsmidlar til vere om lag 1 mill. kr. Årsaka til låge ferjeavløysingsmidlar er at prosjektet ikkje erstattar den delen av ferjesambandet som går mellom Lerøy og Klokkarvik.

Sambandet Stord - Kvinnherad

Sambandet mellom Stord og Kvinnherad går i dag mellom Skjersholmane på Stord og Jektevik på Halsnøy. Overfartstida er om lag 40 minuttar.

Det vart i 2018 starta opp arbeid med ein interkommunal kommunedelplan med mål om å korte inn sambandet. Det er gitt avslag på søknad om ferjeavløysingsmidlar til innkorting av sambandet, og det vidare arbeidet med ferjeavløysing er inntil vidare ikkje vidareført. Grunngevinga frå departementet er at det ikkje gjev ferjeavløysing til nokon personar.

Vedlegg

- 1 Retningslinjer for ferjeavløysingsordninga for fylkesvegferjer