

**Saksgang**

Utval	Utv.saksnr.	Møtedato
Hovudutval for samferdsel og mobilitet		25.11.2020

**Handlingsprogram bru og ferjekai - prinsipp for vidare arbeid**

## Forslag til vedtak

1. Hovudutval for samferdsle og mobilitet stiller seg bak dei prioriteringskriteria som vert lagt til grunn for arbeidet med handlingsprogrammet, med særskilt fokus på bruer med høg skadeprioritet, samt store bruer og bruer med spesielt vedlikehaldsbehov. Utvalet sluttar seg også til at prioriteringskriteriet for ferjekaier vil vere fare for at kaien (og dermed sambandet) vert stengt.
2. Hovudutval for samferdsle og mobilitet er sterkt uroa over det store vedlikehaldsetterslepet på bruer og ferjekaier. Staten må bidra med auka løyvingar til fylkeskommunen for å redusere dette forfallet.

## Samandrag

Arbeidet med Regional transportplan (RTP) 2022 - 2033 er starta opp, og endeleg plan skal vedtakast av fylkestinget i desember 2021. RTP består av mange utgreiingstema, der mellom anna nødvendig vedlikehald og oppgradering av fylkesvegbruer og ferjekaier er eitt av elementa.

Vestland fylkeskommune har eit stort etterslep på nødvendig vedlikehald av bruer og ferjekaier. Det er fare for at enkelte bruer må stengast/nedklassifiserast dersom det ikkje vert sett av midlar til nødvendige tiltak.

I arbeidet med grunnlaget for eit handlingsprogram for fylkesvegbruer og ferjekaier er det særleg fokus på bruer over 40 meter med skade på bereevne (B), manglande vedlikehald (V) og trafiksikkerheit(T), samt sårbare bruer med stort behov for vedlikehald eller utbetringstiltak og store bruer(jf. handbok N411 Bruinspeksjon).

Føremålet med denne saka er å forankre arbeidet med handlingsprogram for fylkesvegbruer og fylkesvegferjekaier inkludert landareala til kai og kaier brukt til hurtigbåtanlaup.

Fylkesdirektøren ber om tilslutning til arbeidet med handlingsprogrammet slik det er skissert, og viser samstundes til at den endeleg prioriteringa vert gjort gjennom handsaminga av RTP 2022 - 2033.

*Saksframlegget er godkjent elektronisk og har difor inga handskriven underskrift*

## Saksutgreiing

Bakgrunn for saka

Arbeidet med Regional transportplan (RTP) 2022 - 2033 er starta opp. Planprogrammet har vore på høyring, og endeleg plan skal vedtakast av fylkestinget i desember 2021. RTP er det overordna strategiske dokumentet for samferdsel i Vestland fylkeskommune.

RTP består av ei rekkje utgreiingstema, der mellom anna oppgradering og større vedlikehaldstiltak på bruer og ferjekaier er eit av fleire område.

Vestland fylkeskommune har, som vegeigar, det overordna ansvaret for drift og vedlikehald av fylkesvegbruene og fylkesvegferjekaiene i fylket.

For å produsere eit grunnlag som gir høve til ei heilskapleg vurdering og prioritering av tiltak på bru og ferjekai i samband med ny RTP, skal det utarbeidast eit handlingsprogram. Handlingsprogrammet skal leggast fram for politisk handsaming før vedtak av RTP desember 2021. Det er behov for forankring av arbeidsmetode og kva prioriteringskriterium som skal leggast til grunn for arbeidet med handlingsplanen. Fylkesdirektøren legg med dette fram forslag til utforming av prioriteringskriterium for handlingsprogrammet

### Forskrifter og vegnormalar (handbøker)

Bygging, drift og vedlikehald av bruer og ferjekaier vert styrt av veglova med føresegner og rettleiingar. Dei viktigaste føresegnene og handbøkene/vegnormalane er

#### *Bruforskrift for fylkesveg*

Etter bruforskrift for fylkesveg (FOR-2019-12-19-2038) skal bru, ferjekai og andre berande konstruksjonar i fylkesvegnettet ha ein god standard med omsyn til sikkerheit og funksjonalitet gjennom prosjektering, bygging og forvaltning.

#### *Vegnormalar og handbøker*

Dei mest sentrale handbøkene er N400 Bruprosjektering(vegnormal etter veglova § 13), N401 Bruforvaltning fylkesveg (vegnormal etter bruforskrift for fylkesveg § 5), V440 Bruregistrering og V441 Bruinspeksjon.

Handbok V441 gir føringar for vurdering av skade på ei bru og gjeld skadebeskriving, skadetype, skadegrad og skadekonsekvens. Samla sett vil dette gje ein skadeprioritet 9-16 B, T, V eller M.

Skadegraden vert delt inn skadegradane liten skade(1), middels skade(2), stor skade(3) og svært stor skade(4).

Konsekvenstype vert brukt til å vise kva konsekvensane av ein skade. Her blir det vurdert skade som kan påverke bereevna på brua (B), trafikksikkerheit (T), skade som kan auke vedlikehaldskostnadane (V) og skade som kan påverke miljø og estetikk (M). Skade som kan påverke bereevna er det mest alvorlege skadetypen. Konsekvensgrad vert brukt for å vise kor alvorleg skaden er; liten konsekvens (1), middels konsekvens (2), vesentleg konsekvens (3) og stor konsekvens (4).

Skadeprioritet vert rekna ut ved å sjå skadegrad, skadekonsekvens og konsekvenstype i samanheng.

I tillegg vil handbøkene N101 Rekkverk og vegens sideområde, V161 Brurekkverk, R412 Bruklassifisering og V431 Ferjekai prosjektering vere gjeldande i samband planlegging, prosjektering og forvaltning av bruer og ferjekai.

### Definisjonar

Bruforskrifta for fylkesveg § 3 gir følgjande definisjonar:

Berande konstruksjon: *Bru, ferjekai og annen bærende konstruksjon*

Bru: *Berande konstruksjon for køyrande og gåande med spennvidde større enn eller lik 2,5 meter og som skal bere trafikklastar. Med bru er det*

	<i>også meint nedgravne konstruksjonar som t.d. kulvertar og røyr med spennvidde eller diameter på 2,5 meter eller meir.</i>
Ferjekai:	<i>Berande konstruksjon for køyrande og gåande som forbinder ferje med vegareal på land</i>
Landareal ferjekai	<i>Landareal til ferjekai omfattar oppstillingsplass, tilkomstveg, parkeringsanlegg, servicebygg, grøntanlegg, sjøfront, belysning, signalanlegg og billetteringsfasilitetar</i>
Anna berande konstruksjon:	<i>Lausmassetunnel, veglokk/vegoverbygg, tunnelportal, støttemur og liknande med konstruksjonshøgde større enn eller lik 5,0 meter, skredoverbygg m.m.</i>
Forvaltning:	<i>Inspeksjon, drift, vedlikehald, forsterking, brukklassifisering, dispensasjon for tungtrafikk m.m.</i>
Bruksklasse:	<i>Nemninga for den trafikklast som ein berande konstruksjon er tillate for. Bruksklassen forkortast Bk og etterfølgast av tal, t.d. Bk 8 og Bk 10/50. Den angir største tillatne aksellast, last frå akselkombinasjonar og totalvekt avhengig av avstanden mellom akslane.</i>

### Fylkesvegbruer og ferjekaier i Vestland

Det er registrert 2450 byggverk som fylkeskommunen har eit vedlikehaldsvar for, inkludert dei som er også er underlagt baneiegar.

#### *Fylkesvegbruer*

Kartlegging av tilstanden på fylkesvegbruene er eit omfattande arbeid. Vi har ikkje fullstendig oversikt over det totale forfallet på bruer og ferjekaier i Vestland på dette tidspunkt.

Fram til 1980/90-talet vart bruene prosjekterte for ei levetid/brukstid på 50 år. I dag er det eit krav at bruer og andre berande konstruksjonar skal prosjekterast for 100-års dimensjonerande brukstid.

I arbeidet med grunnlaget for eit handlingsprogram for fylkesvegbruer og ferjekaier er det særleg fokus på bruer over 40 meter med skade på bereevne (B), manglande vedlikehald (V) og trafikksikkerheit(T), samt sårbare bruer med stort behov for vedlikehald eller utbetringstiltak og store bruer(jf. handbok V441 Bruinspeksjon).

Om lag 700 bruer kan definerast som sårbare bruer i høve til flaum, trafikktryggleik (rekkverk) påkørsle og sårbar bereevne. Bruer med skadeprioritet 12-16V kan få bereevneskade med påfølgjande store utbetningskostnader dersom det ikkje vert utført nødvendig vedlikehald. I enkelte tilfelle er forfallet kome så langt at det kan påverke bereevna på brua og det blir nødvendig å nedklassifisere brua eller det kan verte aktuelt å stenge brua. I enkelte tilfelle kan det vere aktuelt med nybygg. Det bør utarbeidast eit eige vedlikehaldsprogram for bruer over 40 meter med skadeprioritet 12-16 V i det komande handlingsprogrammet. Prioritering bør skje med utgangspunkt i skadeprioritet der bruer med høgste skadeprioritet bør prioriterast.

Vi har mange store bruer med spesielt vedlikehalds- og oppgraderingsbehov. Dette gjeld m.a. stålbruer, hengebruer og fritt fram-bruer. Etter fylkesdirektøren si vurdering er det behov for eit eige investerings-/handlingsprogram for desse bruene. Prioritering innanfor denne kategorien bruer må skje etter skadeprioritet.

#### *Ferjekai og landareal til kai*

Ei ferjekai er ein berande konstruksjon for køyrande og gåande som bind saman ferje med vegareal på land. Landareal til ferjekai omfattar oppstillingsplass, tilkomstveg, parkeringsanlegg, servicebygg, grøntanlegg, sjøfront, belysning, signalanlegg og billetteringsfasilitetar (Handbok V431 Ferjekai prosjektering). Ferjekaier skal prosjekterast for 50-års dimensjonerande brukstid. For nye bruer som inngår i eksisterande vegstrekningar kan også 50-års dimensjonerande brukstid vurderast.

Vestland fylkeskommune har totalt 72 ferjekaier med trafikk på 62 av desse. 9 kaier er registrerte som nedlagd/sperra. 1 ferjekai er verna. Samla forfall og behov for oppgradering er førebels rekna til om lag 300 mill. kr. Årsdøgntrafikken varierer frå ÅDT mindre enn 500 til ÅDT over 1000.

Ferjekaiene må utbetrast for å unngå stenging av kai og ferjesamband. Her er kritisk år for tiltak eit

viktig prioriteringskriterium. For dei største opprustingsprosjekta må det løyvast særskilte midlar ut over i planperioden. Vedlikehald på ferjekai vert handtert gjennom ein eigen drifts- og vedlikehaldskontrakt for ferjekai.

Landarealet til ei ferjekai vert følgt opp gjennom driftskontraktane på fylkesveg og finansiert gjennom driftsbudsjettet. I Hordaland er det gjort ei vurdering av behov for tiltak på landareala til ferjekaiene. Vi er i ferd med å kartlegge behov for tiltak også for Sogn og Fjordane.

Fjord1 og Norled har, etter førespurnad, vurdert landareala knytt til ferjekaiene. Dei har m.a. peika på at enkelte kaiar ikkje er oppgraderte til å ta imot nye store ferjer etter ferjeandod og at det er ei utfordring med biloppstillingsplassar på enkelte ferjekaiar. Ferja sin kapasitet er større enn oppstillingsplass på kai.

Under førebuingane av ferjeandoda i Hordaland vart det opplyst at eventuelle nødvendige oppgraderingar av kaiene skulle prisast inn i tilboda. Norled har hatt store økonomiske utlegg til utbetring av kaiar. Nokre av tiltaka er ikkje innanfor vårt krav om 50 år prosjektert levetid for ferjekai. Tiltaka kan difor ikkje utan vidare overtakast av oss. Det er difor tiltak som Norled har gjennomført etter eige behov, men med støtte frå oss gjennom kontrakten.

Det er utfordrande for fylkeskommunen å tilpasse kaiene til dei ferjene som eventuelt skal trafikkere eit samband etter andod. Den infrastrukturen som ferjeselskapa bygger vil ha ei levetid i andodsperioden. Med nytt andod og eventuell ny transportør vil eksisterande infrastruktur bli fjerna og det må etablerast ny infrastruktur av ny operatør. Fylkeskommunen bør tilby ei kai med nødvendig tilrettelegging av kai og landareal. Ferjeselskapa må skaffe ferjer tilpassa kaiene.

#### *Nedlagde og sperra ferjekaiar*

9 av fylkeskommunen sine 72 ferjekaiar er nedlagt/sperra. Det må avklarast om fylkeskommunen framleis skal eige desse kaiene eller om dei skal avhendast. Enkelte av kaiene fungerer som reservekai for riksvegsamband. Fylkesdirektøren tilrår at Statens vegvesen må overta dei kaiene som fungerer som reservekai for riksvegsamband. Dersom SVV ikkje ønskjer å overta ansvaret for desse kaiene, bør dei leggest ned også som reservekai.

#### **Hurtigbåtkaiar**

Det er registrert 98 kaiar brukt til rutestopp på hurtigbåtrutene i Vestland. I samband med utlysing av nye kontraktar på hurtigbåtrutene er det behov for å få oversikt over behova for tiltak på kaiene, inkl. tilpassing til ny hurtigbåtteknologi. Vi har ikkje oversikt over behova for oppgradering eller andre nødvendige tiltak på hurtigbåtkaiene i dag. Kartlegging av tilstand på kaiene til hurtigbåt og behov for eventuelle tiltak skal gjerast av avdeling for mobilitet og kollektiv som ein del av arbeidet med andoda på hurtigbåt og handlingsprogram for bru og ferjekai.

#### **Framdrift handlingsprogram**

Framdrifta i arbeidet med handlingsprogram for bru og ferjekai er samordna med framdrift RTP 2022 - 2033, som skal vedtakast av fylkestinget desember 2021. Arbeidet vart starta opp før sommarferien, og skal etter planen vere avslutta i løpet av mars 2021 - for å kunne inkluderast som ein del av RTP før denne vert lagt på høyring.

#### **Prioriteringskriterium**

For å kunne føreslå kva rekkjefølgje fylkesvegbruer og ferjekaiar skal oppgraderast/vedlikehaldast er det behov for eitt sett med kriterium for prioritering. Status for fylkesvegbruene og ferjekaiene vil bli gjennomgått med utgangspunkt i forskrifter og vegnormalar. Følgjande kriterium vert lagt til grunn for prioritering:

- Skadeprioritet 9 -16 B (bereevne),V (vedlikehald) eller T (Trafikksikkerheit), jf HB V 441 Bruinspeksjon.
- Fare for brot i veglenker
- Årsdøgntrafikk

Det er behov for eit eige vedlikehaldsprogram for bruene. Her vil skadeprioritet 12-16 V vere det viktigaste kriteriet for proritering av vedlikehaldstiltak.

For ferjekaiar vil kriteriet vere fare for at kaien (og dermed sambandet) vert stengt.

Fylkeskommunen har 2 vedlikehaldskontraktar på bru og 1 vedlikehaldskontrakt på ferjekai. Desse vedlikehaldskontraktane bitt opp 45 mill. kr pr. år av driftsbudsjettet. Det er behov for mellom 50 og 60 mill. kr pr. år for å dekke kostnader gjennom vedlikehaldskontraktane, samt midlar til prosjektering og gjennomføring av spesialinspeksjonar. Vi tilrår å prioritere midlar til vedlikehaldskontraktane, prosjektering og spesialinspeksjonar.

### Oppsummering

Føremålet med denne saka er å forankre arbeidet med handlingsprogram for fylkesvegbruer og ferjekaier politisk. Fleire forskrifter og vegnormalar er lagt til grunn for utbetring av bruene og kaiene i Vestland fylke. Saka viser at følgjande moment må leggest til grunn for arbeidet med handlingsprogrammet:

**Regelverk:** Innan bru og ferjekai vil ein rekkje vegnormalar og vegleiarar (handbøker) vere gjeldande. Etter bruforskrift for fylkesveg (FOR-2019-12-19-2038) skal bru, ferjekai og andre berande konstruksjonar i fylkesvegnettet ha ein god standard med omsyn til sikkerheit og funksjonalitet gjennom prosjektering, bygging og forvaltning. Dei viktigaste handbøkene er N400 Bruprosjektering, Handbok N401 bruforvaltning fylkesveg, Handbok V440 Bruregistrering og Handbok V441 Bruinspeksjon..

**Prioriteringskriteria:** Vurdering av bru vil basere seg på kriteria skadeprioritet (kritisk skade på bereevne eller kritisk i høve til vedlikehald og trafiksikkerheit), fare for brot i veglenker og ÅDT. For ferjekaier vil kriteriet vere fare for at kaien (og dermed sambandet) vert stengt.

**Kostnadsoverslag:** Handlingsprogrammet vil presentere kostnadsoverslag basert på lovkrava.

### Vedtakskompetanse

Utval for samferdsel og mobilitet kan gi tilslutnad til/har vedtakskompetanse til prinsipp for prioritering av tiltak innafør sine område.

### Vurderingar og verknader

**Økonomi:** : Ikkje relevant. Saka gjeld prinsipp for prioritering av tiltak på fylkesbruer, ferjekaier med landareal og hurtigbåtkaier.

**Klima:** Ikkje relevant

**Folkehelse:** Ikkje relevant

**Regional planstrategi:** Saka er eit av utgreiingstema for Regional Transportplan 2022-2033.

### Konklusjon

Det vil vere viktig å prioritere bruvedlikehald for å unngå framtidig kritisk skade på bereevna på bru. Vi har mange store bruer med spesielt vedlikehalds- og oppgraderingsbehov. Dette gjeld m.a. stålbruer, hengebruer og fritt fram bruer. Det er behov for eit eige investerings-/handlingsprogram for desse bruene.

Fylkesdirektøren ber om tilslutning til arbeidet med handlingsprogrammet slik det er skissert i saka, og viser samstundes til at den endeleg prioriteringa vert gjort i samband med handsaming av RTP 2022 - 2033.