

## Møteinnkalling

<b>Utval:</b>	<b>Utval for miljø og samferdsel</b>
<b>Møtestad:</b>	Fylkesutvalssalen, 3. etg., Fylkeshuset
<b>Dato:</b>	06.06.2018
<b>Tid:</b>	11:00

Du vert med dette kalla inn til møte i utvalet for miljø og samferdsel.

Det vert oppmoda om at avklaring om habilitet vert meldt i forkant av møte.

### Program

- Kl. 09.00 – 10.55 Gruppemøte
- Kl. 10.55 – 11.00 Oppmøte
- Kl. 11.00 – 11.10 Opning av møte
- Kl. 11.10 – 11.30 Orientering om Energiportalen.no, ENØK telefon og kommunane sine «Grønne uker» v/Jan Kristian Mardal
- Kl. 11.30 – 11.40 Presentasjon av ungdommens fylkesutval
  
- Kl. 11.40 - 12.30 Sakshandsaming
- Kl. 12.30 – 13.00 Lunsj
- Kl. 13.00 – 15.30 Sakshandsaming
- Kl. 15.30 – 16.00 Nytt frå SVV og Skyss

Dersom nokon av utvalet sine medlemmer ikkje kan møta og må melda forfall, vert dei bedne om å gjere dette snarast ved å fyller ut skjemaet på [www.hordaland.no/forfall](http://www.hordaland.no/forfall) eller sende melding til [folkevalde@hfk.no](mailto:folkevalde@hfk.no).

Innkallinga gjeld valde medlemer i Utval for miljø og samferdsel. Ved eventuelt forfall frå faste medlemer vil varamedlemer bli kalla inn særskilt.

Jon Askeland  
utvalsleiar

## Sakliste

<b>Utvals- saknr</b>	<b>Innhald</b>	<b>Arkiv- saknr</b>	<b>U.Off.</b>
PS 67/18	Godkjenning av innkalling og saksliste		
PS 68/18	Godkjenning av møtebok forrige møte		
PS 69/18	Referatsaker (meldingar)		
RS 42/18	Status for innføring av ny takstsonestruktur i Hordaland	2015/7302	
RS 43/18	Svar på spørsmål om veglys på fv. 48 ved Valen	2014/23823	
RS 44/18	Møteplan for fylkeskommunale organ 2019	2015/5700	
PS 70/18	Ymse		
PS 71/18	Utgreiing av muligheita til å stille miljøkrav til drosjenæringa i Hordaland	2018/10968	
PS 72/18	Evaluering selskapsvognløyver	2018/143	
PS 73/18	Styrking av rutetilbodet Nordhordland	2014/278	
PS 74/18	Lokale båttruter i Osterfjorden og Geitanger-Knappskog	2017/15772	
PS 75/18	Midlar til prosjektleiing Travel like the locals	2017/2433	
PS 76/18	Utbetring etter Tunnelsikkerhetsforskriften	2016/149	
PS 77/18	Breibandutbygging - nasjonal tilskotsordning 2018 - prioriteringar i Hordaland	2018/11262	
PS 78/18	Søknad frå Telemark Bilruter AS og Tide Buss AS om ruteløyve for strekninga Bergen-Haukeli-Oslo	2017/14828	
PS 79/18	Handlingsprogram jernbanesektoren 2018-29 - Høyringsfråsegn	2018/10239	

**PS 67/18 Godkjenning av innkalling og saksliste**

**PS 68/18 Godkjenning av møtebok forrige møte**

**PS 69/18 Referatsaker (meldingar)**

**Notat**Dato: 22.05.2018  
Arkivsak: 2015/7302-7  
Saksbehandlar: hanalve

---

<b>Til:</b>	Miljø- og samferdselsutvalet Fylkesutvalet
<b>Frå:</b>	Fylkesrådmannen

---

**Status for innføring av ny takstsonestruktur i Hordaland****Bakgrunn**

Fylkesutvalet handsama i februar 2018 PS-sak 34/2018, om endelege grenser og prinsipp for ny takst- og sonestruktur i Hordaland. I denne meldinga vert det gitt ei oppdatering på framdrifta og arbeidet som er gjort innanfor ulike område.

Arbeidet med gjennomføring har vore delt i følgjande område:



SONEGRENSER



BILLETTAR OG PRISAR



INTERNE SYSTEM



SALSKANALAR



INFORMASJON



OPPLÆRING

I all hovudsak har arbeidet gått som planlagt, og ein er i rute til innføring 1. august.

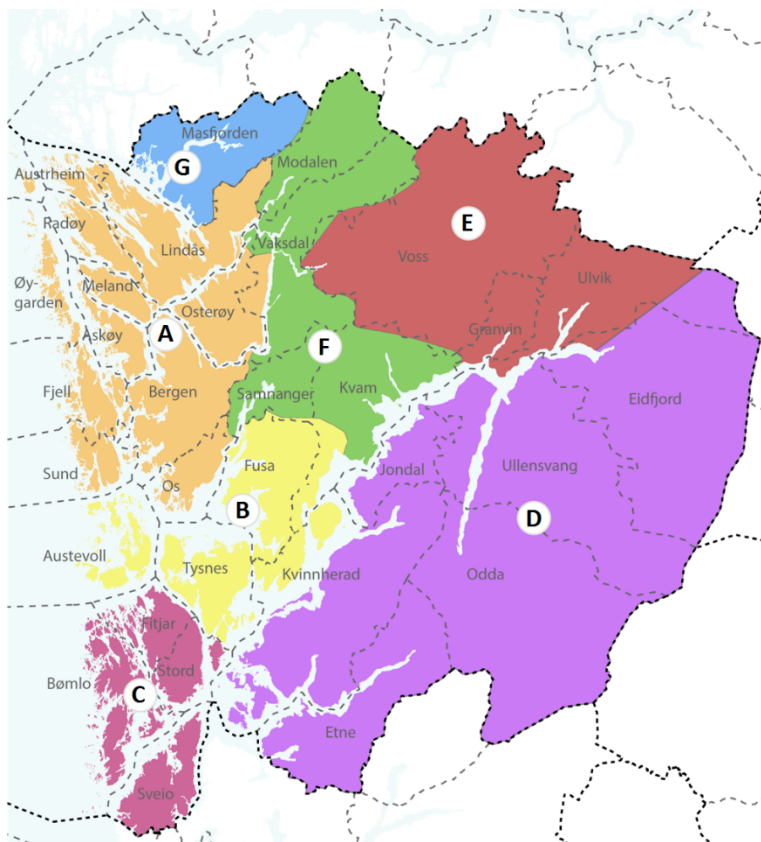
Skyss har i heile år informert om dei kommande endringane i ulike samanhengar, og dei aller fleste tilbakemeldingane er positive. Dette gjeld også tilbakemeldingane frå sjåførar og andre tilsette hjå operatørane, som ser fram til 1. august. Særleg vert det enkle ved sju store soner og at ein kan nytta mobil-app i heile fylket trekt fram.

**Sonegrenser og fylkeskryssande reiser**

I fylkesutvalssak 34/2018 vart endelege grenser for dei sju sonene vedtatt. I arbeidet med detaljane knytt til sonegrensene, har ein avdekt behov for presiseringar og regler knytt til enkelte reisestrekningar, både interne reiser i éi sone, og reiser mellom soner.

Ei anna problemstilling som administrasjonen har jobba med, er prising av fylkeskryssande reiser. I dag er det fleire områder der bussar frå Skyss kryssar fylkesgrensene. For reiser inntil to sonepasseringar, vil fylkeskryssande reiser verta prisa som andre reiser. Dersom fylkeskryssande reiser går over tre eller fleire soner, vert det lagt på ein fastpris som tillegg. I ein slik modell unngår ein i stor grad at korte fylkeskryssande reiser vert dyrare, samstundes som lengre reiser ikkje vert for rimelege.

For å unngå misforståingar (1 sone/sone 1) har ein valt å gå over til å nytte bokstavar i staden for tal i det nye sonekartet:



### Billetter, priser og rabattar

I Fylkesutvalssak 34/2018 vart det gjort greie for prisstrukturen etter 1. august 2018. Skyss har no utarbeida dei nye prisane ut frå desse prinsippa for pris og gyldighet:

- Enkeltbillett er gyldig i 90 minutt + 30 minutt for kvar sonepassering
- Prisauke på ca. 50 % ved første sonepassering, deretter ca. 100 % ved neste
- Makspris for enkeltbilletter er fire soner, medan det for periodebilletter er tre soner
- Det vert ombordtillegg ved kjøp av enkeltbilletter i Sone A med unntak av gjennomgåande billetter og kombinasjonsbilletter som ikkje vert selde i mobil-app

### Interne system

Skyss har gjort endringar i fleire av sine interne system i forbindelse med ny takst- og sonestruktur. Til dels er det snakk om omfattande og teknisk krevjande endringar. Under er ein kort omtale av dei mest sentrale endringane:

#### Ruteplanlegging

- Oppdatering av tabellar med haldeplassar knytt til soner
- Oppdatering av rutedatafiler

#### Billettering

- Oppdatering av sonekart/sonestruktur
- Nye/endra forretningsreglar (mellom anna prisstruktur og unntaksreglar)

- Oppretting/oppdatering av billettprodukt mm.
- Enklare brukargrensesnittet for sjåførane
- Oppdatering av bilettapp (sonekart, nynorsk språk m.v.)

#### Skuleskyss

- Oppdatering av sonestruktur/sonematiser
- Oppdatering av fakturarapportar

#### Statistikk og rapportering

- Samordning av data frå ulike system
- Oppdatering av tabellar mm. (sonenamn og datakjelder)
- Ny løysing for passasjerteljing i distrikta

### **Salskanalar**

Mobil-appen vert frå 1. august introdusert som salskanal i heile fylket. Dette vil gjere det enklare for svært mange å kjøpe billettar, i dagens sone Bergen brukar om lag 70 prosent appen som betalingsmiddel. I dag er appen berre tilgjengeleg på bokmål og engelsk, men frå og med 1. august vil han også vere tilgjengeleg på nynorsk.

Ordninga med ombordtillegg (tillegg for kontant betaling av enkeltbillettar) vert utvida frå dagens sone Bergen til heile Sone A. Også ordninga med kommisjonærbillettar (ikkje-aktiverte billettar som kan forhandskjøpast og aktiverast om bord) vil verte utvida med salsstadar utanfor Bergen. Dermed vil reisande i heile fylket framover få fleire alternativ til kontant betaling.

### **Informasjon**

Det er svært mange som skal ha informasjon om dei nye takstsonene. Kommunane har fått eit eige informasjonsskriv om skuleskyss, som for dei fleste kommunane vil bli noko rimelegare som følge av soneendringane.

Skyss arbeidar no med ein marknadskampanje som vil gå i ulike mediar og kanalar frå 11. til 30. juni, deretter frå 1. august og ei tid frametter. Dei områda som før ikkje har hatt moglegheit til å nytte mobil-app, får spesifikk informasjon om dette. Prosjektet har også førebudd spørsmål og svar for Skyss sitt kundesenter og for pressekontaktane.

Frå 1. august vil det også vere informasjonsfoldarar tilgjengeleg i bussane, der dei reisande mellom anna finn informasjon om korleis ein tar i bruk mobil-appen.

### **Opplæring**

I samarbeid med operatørselskapa er det utarbeidd eit informasjons- og opplæringsopplegg, og Skyss vil i løpet av mai gjennomføre informasjonsmøte på garasjane i heile fylket der sjåførane også får moglegheit til å stille spørsmål. I tillegg vert det i månadsskiftet mai/juni gjennomført opplæring over ein halv dag for instruktørar i operatørselskapa, der det vert gitt ein grundig gjennomgang av prisendringar, prinsipp i modellen og endringar i billettsystemet. Instruktørane gir deretter naudsynt opplæring til sjåførane, støtta av eit e-læringskurs som Skyss har utarbeidd.

### **Oppsummering**

Innføring av ny takst- og sonemodell gir ein enklare kvardag for reisande, sjåførar og tilsette i Skyss. Endringar knytt til kollektivtilbodet er noko som engasjerer folk i heile fylket, og som betyr mykje for mange. Skyss har derfor prioritert informasjonsarbeidet høgt.

Fram mot 1. august er det framleis mykje arbeid som skal gjerast, knytt til tekniske løysingar, salskanalar, informasjonstiltak og ikkje minst naudsynt opplæring av sjåførar. Framdrifta har heile vegen vore tilfredsstillande, og fylkesrådmannen er nøgd med at arbeidet er i rute.

**Notat**

Dato: 22.05.2018  
Arkivsak: 2014/23823-13  
Saksbehandlar: jonsmor

**Svar på spørsmål om veglys på fv. 48 ved Valen**

Synnøve Solbakken har reist spørsmål om kvifor veglysa på fv. 48 ved Valen ikkje fungerer.

Veglysa vart i si tid kopla i frå på grunn av feil ved anlegget. Det er eit gammalt anlegg og verken stolper, armatur eller innfesting er etter dagens standard. Staten vegvesen tilrår derfor ikkje å prøve å utbetre anlegget. Det er usikkert kva det vil koste og om det lar seg gjere.

Det er gjort eit grovt overslag på at nytt veglysanlegg på strekninga, som følgjer dagens standard, vil koste om lag kr 800.000.

Strekninga på 400 meter på Fv. 48 ved Valen har ikkje nådd opp i prioritering per i dag. Hovudårsaka til dette er at det er eigen gang og sykkelveg på strekninga, med god separasjon mot vegen. Generelt kan vi seie at behovet er stort for veglys i heile Hordaland, blant anna i Kvinnherad på Fv. 48 Langot, Fv. Løfallstrand, Fv. 44 Bogsnes og Fv 48. Teigen som per i dag er prioritert høgare på lista over aktuelle veglysprosjekt.

Ved rullering av Regional transportplan og Investeringsprogram vert aktuelle prosjekt vurdert på nytt og det er mogleg å kome med innspel.

**Notat**

Dato: 14.05.2018  
Arkivsak: 2015/5700-9  
Saksbehandlar: stahaug

---

**Til:** Utval for opplæring og helse  
Utval for miljø og samferdsel  
Utval for kultur, idrett og regional utvikling

---

**Frå:** Fylkesrådmannen

---

### **Møteplan for fylkeskommunale organ 2019**

Fylkesutvalet skal i møte 21. juni vedta møteplan for 2019. Saka omfattar møteplan for 2019 for fylkestinget, fylkesutvalet, dei faste utvala og administrasjonsutvalet. Fylkesrådmannen sitt forslag vert med dette lagt fram for utvala til orientering. Ynske om endringar vil verta tekne omsyn til så langt det er mogleg av omsyn til den samla møteplanen.

Etter kommunelova § 32 er det organet sjølv eller fylkestinget som fastset møtetidspunkt for fylkeskommunale organ. I delegasjonsreglementet – reglement for sakshandsaming pkt. 5 har fylkestinget delegert til fylkesutvalet å handsama møteplan for fylkestinget, fylkesutvalet, utvala, administrasjonsutvalet og fylkesvalstyret.

Det har vore praksis at utkast til møteplan er vorte lagt fram som referatsak for utval for kultur, idrett og regional utvikling, utvalet for opplæring og helse og utvalet for miljø og samferdsel før fylkesutvalet gjer vedtek. Møte i andre utval og råd enn dei som er nemnde i reglementet pkt. 5 vert tekne med i trykt/elektronisk oversikt når organa har vedteke møteplanar. Desse utvala og råda fastset sjølv møteplanen sin, som regel etter at fylkesutvalet har vedteke den overordna møteplanen.

Etter delegasjonsreglementet, del D. Delegasjon etter særlov pkt. 42, skal utval for opplæring og helse og utval for miljø og samferdsel gje innstilling til utval for kultur, idrett og regional utvikling i saker knytte til

- kommuneplanen sin arealdel og reguleringsplan
- reguleringsplan der fylkeskommunen er tiltakshavar

Utval for kultur, idrett og regional utvikling har fullmakt til å fremja motsegn i slike saker.

I forslaget til møteplan er det lagt opp til at dei månadlege møta har rekkjefølgje slik at utval for kultur, idrett og regional utvikling kjem etter møta i dei to andre utvala.

I møteplanen for 2018 har utval for opplæring og helse og utval for miljø og samferdsel møtedag i ei veke og utval for kultur, idrett og regional utvikling i veka deretter. Fylkesrådmannen føreslår eit tilsvarande opplegg for 2019. Det vert lagt opp til at utval for opplæring og helse har møte tysdagar og utval for miljø og samferdsel onsdagar, slik det er i 2018. Møta i utval for kultur, idrett og regional utvikling er i 2018 i



hovudsak lagde til tysdagar i påfølgjande veke. Dette vert gjort for å sikra at innstillingane frå alle utvala skal vera klare innan saksdokumenta til fylkesutvalet skal sendast ut. Målet er å redusera talet på utsendingar og helst unngå ettersendinga av innstillingar m.m.

Dei faste møtedagane for fylkesutvalet og dei andre utvala vert berre fråvikne når årsaka er samanfall med helgedagar eller særlege arrangement, konferansar og liknande.

For 2019 føreslår fylkesrådmannen at dei første møta i januar vert i veke 3, same opplegg som det var for 2018.

På grunn av helgedagar og arrangement i mai 2019 vert møte i fylkesutvalet lagt til onsdag 29. mai, dagen før Kristi himmelfartsdag. Fylkestinget sitt møte i juni vert lagt til onsdag og torsdag (12.-13. juni) i veka etter pinse. Junimøta i utval for opplæring og helse og utval for miljø og samferdsel vert i veka før pinse, medan møte i utval for kultur, idrett og regional utvikling vert tysdag 18. juni – i veka etter fylkestinget. Dette utvalsmøtet vert då i same veka som fylkesutvalet (20. juni).

Møte i utval for kultur, idrett og regional utvikling i september vert lagt til 11.-12. september (onsdag/torsdag) for å unngå møte dagen etter fylkestingsvalet (9. september).

Dei første møta etter sommarferien er lagde til veke 33. Det er ikkje lagt møte i haustferien (veke 41).

Det er eit krav i kommunelova § 45 at innstillinga til årsbudsjettet med alle forslag til vedtak skal leggjast ut til alminneleg ettersyn minst 14 dagar før den skal behandlast i fylkestinget. Dette er det teke omsyn til i tidsavstanden mellom fylkesutvalet i november og fylkestinget i desember.

### **Avslutting fylkestinget perioden 2015-2019**

Avslutting av fylkestingsperioden skjer normalt etter at nytt fylkesting er konstituert tidleg i oktober og nye val er gjennomførte. I samband med regionreforma og ny Vestland fylkeskommune frå 1.1.2020 får det noverande fylkestinget lengd perioden sin med to månader, det vil seia ut 2019. Men oppgåvene i denne tomånaders-perioden skal avgrensast til nødvendig avslutting av verksemda i den noverande fylkeskommunen.

I utkastet til møteplan er det ført opp møte i fylkestinget, fylkesutvalet og dei andre utvala også i dei to siste månadene i 2019. Dette som beredskap for å ta opp saker som treng avsluttande vedtak før den nye fylkeskommunen trer i kraft.

Hordaland fylkesting avsluttar normalt fireårsperioden med festsamekome i Håkonshallen ved det siste møtet sitt tidleg i oktober. Med funksjonstida lengd ut 2019, vert det avslutting i Håkonshallen i tilknytning til planlagt fylkesting 10. desember 2019.

**MØTEPLAN 2019**

	Jan.	Febr.	Mars	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Des.
<b>Fylkestinget</b>			5.-6.			12.-13.				1.-2.		10.
<b>Fylkesutvalet</b>	31.	20.-21.	28.		2., 29.	20.		29.	19.	31.	21.	19.
<b>Utval for kultur, idrett og regional utvikling</b>	22.	12.	19.	24.-25.	21.	18.		20.	11.-12.	22.	12.	3.
<b>Utval for opplæring og helse</b>	15.	5.-6.	12.	9.	14.	4.		13.	3.-4.	15.	5., 26.	
<b>Utval for miljø og samferdsel</b>	16.	6.-7.	13.	10.	15.	5.		14.	4.-5.	16.	6., 27.	
<b>Administrasjonsutvalet</b>		13.			28.				5.		14.	

Det er teke omsyn til følgjande:

Vinterferie for dei fleste skulane 25.2.-3.3.2019

Påske 14.-22. april

Christiekonferansen UiB 2019 – xxx (25. april i 2018)

Nasjonaldag fredag 17. mai

Kristi himmelfartsdag 30. mai

Pinse 9.-10. juni

Festspela 22. mai – 5. juni

Hautferie truleg veke 41, 7.-13. oktober.

For 2019 vert det lagt opp til desse møtedagane for utvala:

Fylkesutvalet torsdag (+ evt. onsdag)

KIRU tysdag (veka før fylkesutvalet)

OPHE tysdag (veka før KIRU)

MISA onsdag (veka før KIRU)

Pga. påska vert det møte i KIRU onsdag og torsdag etter påske,

også KIRU-møte i september vert onsdag og torsdag pga.

fylkestingsvalet 9. sept. Fylkesutvalet sitt møte sist i mai vert onsdag

29. mai, dagen før Kr. Himmelfartsdag.

**PS 70/18 Ymse**



Arkivnr: 2018/10968-1

Saksbehandlar: Nils Tore Eldegard

## Saksframlegg

### Saksgang

Utval for miljø og samferdsel 71/18 06.06.2018

Utval for miljø og samferdsel

06.06.2018

### Utgreiing av muligheita til å stille miljøkrav til drosjenæringa i Hordaland

#### Samandrag

Løyvestyresmakta fekk i 2017 ein ny heimel i yrkestransportlova til å innføre miljøkrav til drosjenæringa for å redusere miljøskadelege utslepp. Løyvestyresmakta kan gje påbod om at drosjekøyning skal drivast med motorvogn som har ei øvre grense for miljøskadelege utslepp. Krava må fastsetjast i forskrift, og det skal setjast ein frist på minst fire år for å oppfylle krava.

Fylkesrådmannen ønskjer å setje i gang eit prosjekt der ein vil utgreie muligheita til å stille eit miljøkrav til drosjenæringa i Hordaland. Det må vurderast om det er teknisk mulig og økonomisk forsvarleg å innføre miljøkrav til næringa. Utgreiinga vil ta utgangspunkt i eit krav til nullutslepp, og vil berre utgreie muligheita for lågutslepp dersom nullutslepp ikkje er teknisk mulig eller økonomisk forsvarleg.

#### Forslag til vedtak

Utval for miljø og samferdsel tek saka til orientering.

Rune Haugsdal  
fylkesrådmann

Håkon Rasmussen  
fylkesdirektør samferdsel

*Saksframlegget er godkjent elektronisk og har derfor inga underskrift.*



## Fylkesrådmannen, 16.05.2018

### 1. Formål og bakgrunn

I 2017 vedtok Stortinget ei endring i yrkestransportlova § 9 fjerde ledd som gjev lokale løyvestyresmakter heimel til å stille miljøkrav til drosjenæringa for å redusere miljøskadelege utslepp. Det følgjer av § 9 fjerde ledd at:

*"Løyvestyresmakta kan gje påbod om at drosjekøyring etter første ledd skal drivast med motorvogn som har ei øvre grense for miljøskadeleg utslepp. Det skal setjast ein frist på minst fire år for å oppfylle krava. Løyvestyresmakta fastset forskrift om den øvre grensa for miljøskadeleg utslepp."*  
(vår understreking)

Løyvestyresmakta kan difor i lokal forskrift fastsette grenser for miljøskadelege utslepp gjennom krav til at drosjekøyring må skje med låg- eller nullutsleppskøyretøy. Fastsette krav må ha ei overgangstid på minimum fire år.

I brev av 22.9.2016 og 18.4.2017 har fylkesrådmannen gjeve melding til Utval for Miljø og Samferdsel at ein skal kome attende med ei sak om utsleppsgrense til drosjenæringa. Formålet med dette prosjektet vil være å utgreie mulegheita for å stille eit miljøkrav til drosjenæringa i Hordaland. Det må vurderast om det er teknisk mulig og økonomisk forsvarleg å innføre eit miljøkrav til næringa.

Utgreiinga må sjå på kva teknologi som er tilgjengelig på marknaden i dag, samt kva som vert tilgjengelig i 2023. Dette arbeidet inneberer ei kartlegging av kva bilar og lade/fylle teknologi som kjem på marknaden i framtida som vil oppfylle både miljøkravet og drosjenæringa sine krav til ein drosje. Den tekniske analysen må basere seg på studiar av teknologi samanhalde med driftstal for drosjebilparken i Hordaland. Aktuelle data for bilparken er køyremønster og drift, trafikkflyt og utnytingsgrad av køyretøyet.

I Oslo kommune si utgreiing av 11.8.2017 konkluderte ein med at ein nullutsleppsbil må ha ei reell rekkevidde på om lag 300 km. Med ei slik rekkevidde vil ein nullutsleppsbil i Oslo klare å køyre mesteparten av turane (om lag 95 %) og mesteparten av skifta (om lag 88%). Mykje av data frå Oslo kommune si utgreiing kan nyttast om att og tilpassast Hordaland sine forhold. Det er likevel ein del forskjellar mellom dei to løyvedistrikta som fører til at mykje av informasjonen frå Oslo ikkje kan nyttast i Hordaland. Blant anna vil dei tekniske krava være forskjellige ettersom Hordaland har andre geografiske føresetnader enn Oslo. Det vil sei at det kan være store forskjellar på gjennomsnittleg køyrelengde per tur, og gjennomsnittleg dagleg køyrelengde, noko som kan stille eit større krav til rekkevidda på drosjen. Kva tekniske krav ein må stille til ein drosje i Hordaland vil ein avdekke ved å analysere innrapporterte tal frå næringa.

Vidare må det foretas ei konsekvensanalyse av dei økonomiske konsekvensane, miljøkonsekvensane og dei administrative konsekvensane. Den økonomiske konsekvensanalysen må vurdere det samla kostnadsbildet for drosjeeigaren, samt kostnader for Hordaland fylkeskommune til investering, drift og vedlikehald av infrastruktur. Den geografiske utstrekninga på Hordaland vil også føre til at ein ikkje kan sentralisere infrastrukturen på same måte som i Oslo. I dette prosjektet vil ein difor måtte nytte større ressursar på samarbeid med kommunane i Hordaland for å finne infrastrukturløysingar som er rekningsssvarande. Dette vil være eit arbeid som vil være meir tidkrevjande enn prosessen i Oslo da Bymiljøetaten både er løyvestyresmakt og har ansvaret for ladeinfrastrukturen i Oslo.

For å legitimere at ein stiller eit miljøkrav må dei konkrete miljøfordelane ved å innføre eit krav utreiast, i tillegg til at ein må utgreie kva administrative konsekvensar kravet får. Kravet som vert stilt til drosjeeigarane bør være enkelt og føreseieleg å retta seg etter, samt enkelt for det offentlege å kontrollere.

## 2. Føringer og avgrensingar

Samferdselsdepartementet har i lovforslaget satt ei rekke føringer og føresetnader for den lokale løyvestyresmakta ved innføring av miljøkrav.

Ordlyden og førearbeida til lova<sup>1</sup> legg følgjande føringer ved innføring av eit miljøkrav:

- Det skal leggjast vekt på omsynet til drosjenæringa og at næringa er kjent med vilkåra på førehand.
- Næringa skal involverast i arbeidet med forslaget frå eit tidleg stadium.
- Krav til overgangstid på minimum fire år, dvs. at miljøkravet tidlegast kan tre i kraft fire år frå forskriftsending i Hordaland. Noko som betyr tidligast 2023.
- Fylkeskommunen skal finansiere utbygging av infrastruktur og naudsynt infrastruktur skal være på plass før miljøkravet trer i kraft. Det er likevel ikkje eit krav om at drosjene skal nytte slik infrastruktur gratis.
- Det skal vurderast når miljøkravet tidligast kan innførast utan at drosjetilbodet og kvaliteten vert dårlegare.
- Miljøkravet skal i utgangspunktet være teknologinøytralt.
- Kravet gjeld utslepp knytt til drift av køyretøy, ikkje utslepp knytt til produksjon eller avfallshandtering av køyretøy.

Ordlyden og førearbeida til lova, samt brev frå Samferdselsdepartementet av 11.5.2017 setter følgjande grenser:

- Kravet gjelder berre drosjer dvs. personbil for inntil 9 personar inkludert sjåfør, ikkje maxitaxi (dvs. utvida setekapasitet for inntil 17 personer inkludert sjåfør).
- Kravet gjelder ikkje selskapsvogn- handikap og turvognløyver.
- Kravet må gjelde for heile løyvedistriktet.

## 3. Organisering

Arbeid med forslag til miljøkrav må forankrast i, og krev fagleg innspel frå fleire ulike miljø. Det vert difor foreslått at ein dannar tre arbeidsgrupper. Eit kjerneteam som har det overordna ansvaret for prosjektet. Kjerneteamet bør bestå av ein prosjektleiar og ein representant frå Samferdselsavdelinga, samt ein representant frå klima- og naturressursseksjonen.

Vidare bør det etablerast ei intern arbeidsgruppe, og ei ekstern arbeidsgruppe. Den interne arbeidsgruppa bør inkludere representantar frå klima- og ressursseksjonen, plan- og utredning, Sogn og Fjordane fylkeskommune, samt representantar frå kommunar i Hordaland som ønskjer å samarbeide om infrastruktur. Den eksterne arbeidsgruppa bør inkludere drosjesentralane i Hordaland, Norges Taxiforbund avd. Hordaland og avd. Bergen, Elbilforeningen, Norsk Hydrogenforum og Bilimportørenes Landsforening.

## 4. Utgifter

Det vil medføre nokon utgifter til sjølve utgreiinga. Det samla kostnadsbiletet av forslaget må utgreiast, og må inkludere kostnader for drosjeeigaren, samt kostnader for Hordaland fylkeskommune til investering, drift og vedlikehald av infrastrukturen. Mykje av grunnarbeidet på kostnadsbiletet er gjort i Oslo kommune si utgreiing, men ein må rekne på dei konkrete kostnadane for Hordaland. Vidare må ein rekne på kva den konkrete miljøgevinsten vert. Det kan verte aktuelt å nytte konsulentar til slike konsekvensanalyser.

## 5. Framdrift og tidsplan

Eventuelle miljøkrav må fastsetjast i forskrift, og miljøkravet som vert fastsatt må gjelde heile løyvedistriktet. I dag har vi eitt løyvedistrikt som omfattar heile Hordaland. Det betyr at dagens lokale forskrift om drosjeregelement for Bergen køyreområde, Bergen, Sund, Fjell og Askøy kommune, Hordaland<sup>2</sup>, ikkje kan

<sup>1</sup> Proposisjon 140 L (2015-2016): Proposisjon til Stortinget (forslag til lovvedtak). Endringer i yrkestransportlova (miljøkrav til drosjer); Stortingets transport- og kommunikasjonskomite (2016): Innstilling 189 L (2016-2017) om Endringar i yrkestransportlova (miljøkrav for drosjer).

<sup>2</sup> Forskrift 25.2.2016 nr. 226 om drosjeregelement for Bergen køyreområde, Bergen, Sund, Fjell og Askøy kommune, Hordaland.

nyttast da denne berre gjelder for delar av løyvedistriktet. Miljøkravet må difor fastsetjast i ei ny forskrift. Alternativt kan ein innføre krav i gjeldande forskrift til eit løyvedistrikt som berre omfattar Bergen og nærliggjande kommunar, men da må ein dele dagens løyvedistrikt i fleire løyvedistrikt. Deling av løyvedistriktet bør berre vurderast dersom ein finner at det ikkje er teknisk eller økonomisk mulig å innføre krav til heile fylket.

Det må også tas omsyn til at Hordaland skal slå seg saman med Sogn og Fjordane og danne Vestland fylkeskommune frå 1.1.2020. Det betyr at dersom ein frå denne datoen skal ha eitt løyvedistrikt i heile det nye fylket, må ein også ha same miljøkrav i heile det nye løyvedistriktet, altså heile det nye fylket. Dersom ein bestemmer seg for å innføre eit miljøkrav i Hordaland, men ventar med å innføre krav i Sogn og Fjordane, må ein ved samanslåinga av fylka vente med å slå saman dei to løyvedistrikta til eventuelt regelverka er harmonisert og ein har same miljøkrav i begge løyvedistrikta.

Forslaget til miljøkrav må sendast på høyring før fylkestinget kan vedta ny forskrift for Hordaland. Dette legger rammer for når miljøkravet tidligast kan tre i kraft. Det vert lagt til grunn at det er eit politisk ønskje om å få vedtatt miljøkrav til drosjenæringa så snart som mogleg. Det mest realistiske er at miljøkrav vert vedtatt i løpet av andre halvår 2019. Dersom forskrifta vert vedtatt hausten 2019 følgjer det av lova at drosjenæringa skal ha frist til minst hausten 2023 før kravet skal være oppfylt.





Arkivnr: 2018/143-32

Saksbehandlar: Nils Tore Eldegard

## Saksframlegg

### Saksgang

Utval for miljø og samferdsel 72/18  
Fylkesutvalet

06.06.2018  
21.06.2018

### Evaluering av selskapsvognløyver

#### Samandrag

I Hordaland løyvedistrikt er det fastsatt eit tal på 50 selskapsvognløyver. Av desse løyvene er 41 løyver tildelt løyvehavarar, mens 9 løyver er ledige. Dei siste åra har det vore ei auke i etterspurnaden, og Samferdselsavdelinga har tildelt betydeleg fleire selskapsvognløyver enn tidlegare. Tildelingsprosessen av ledige løyver er no satt på vent for å få ein oversikt over marknaden. Samferdselsavdelinga har innhenta tal frå løyvehavarane som viser at mange av løyvene har avgrensa driftstal, mens enkelte verksemdar har behov for fleire løyver. Rapporterte opplysningar viser også at mange av selskapsvognløyvene i marknaden vert nytta utanfor kjerneområdet til slike løyver.

Fylkesrådmannen ønskjer difor å redusere det totale løyvetalet frå 50 til 45, og ønskjer å tildele 4 ledige løyver til søkarar som ønskjer å drive transport som er i kjerneområdet til selskapsvognløyver. Tidlegare har selskapsvognløyver vorte tildelt søkarar fortløpande, men på grunn av at det mest sannsynleg vil være fleire søkarar og berre 4 ledige løyver, foreslår Fylkesrådmannen at dei ledige løyvene skal lysast ut med ein konkret søknadsfrist. Innkomne søknader vert deretter gjennomgått og ledige løyver vert tildelt dei verksemdene som skårer best på eksklusivitet og selskapsvognprofil.

#### Forslag til innstilling

1. Det totale talet på selskapsvognløyver vert redusert frå 50 til 45.
2. Ledige selskapsvognløyver vert lyst ut og tildelt etter ein søknadsprosess der ein vektlegger eksklusivitet og selskapsvognprofil.

Rune Haugsdal  
fylkesrådmann

Håkon Rasmussen  
fylkesdirektør samferdsel

*Saksframlegget er godkjent elektronisk og har derfor inga underskrift.*

**Fylkesrådmannen, 09.05.2018**

I Hordaland løyvedistrikt er det fastsatt eit løyvetal på 50 selskapsvognløyver. Av desse løyvene er 41 løyver tildelt løyvehavarar, mens 9 løyver er ledige. Dei siste åra har det vore ei auke i etterspurnaden, og Samferdselsavdelinga har tildelt betydeleg fleire selskapsvognløyver enn tidlegare. Vi har også fått tilbakemelding frå andre løyvedistrikt at selskapsvognløyver har vorte meir etterspurt dei siste åra. Vi legg difor til grunn at dette er ei nasjonal trend, i alle fall i dei større byane.

For å få ein oversikt over marknaden for selskapsvognløyver i Hordaland sendte Samferdselsavdelinga den 8.1.2018 ut eit brev til alle selskapsvognløyvehavarar i Hordaland med krav om å rapportere inn økonomiske tal og informasjon om drifta av løyvene deira. Det vart bedt om å rapportere køyrte kilometer og brutto innkøyrte sum eks. mva, samt tal på kva type oppdrag løyvet vert nytta til. Det var lista opp bryllaup og selskapskøyring, statsbesøk, tilreisande artistar, turistkøyring, private oppdrag og offentlege transportoppdrag som leverandør/underleverandør. Det vart også stilt spørsmål om publikum har høve til å tinge transport heile døgnet alle dagar, og om løyvehavaren har måtte avvise kundar på grunn av manglande kapasitet.

Totalt 23 av 24 løyvehavarar (40 av 41 løyver) kom med tilbakemelding på brevet. Tilbakemeldingane var delvis mangelfulle da fleire av verksemdene ikkje har innarbeidd rutinar for å føre statistikk, men for dei fleste var det innrapportert køyrte kilometer og brutto innkøyrte sum. Den største mangelen med rapporteringa var kva type oppdrag løyvene vert nytta til.

Statistikken viser at det er stor skilnad mellom løyvehavarane. Dei flest av dei større verksemdene med fleire løyver har solide driftstal på kvart løyve og har ei stor kundemasse. Enkelte av desse rapporterer også at dei til tider kan ha kapasitetsproblem, og at dei kan ha eit behov for fleire løyver. Spesielt gjeld dette i sommarhalvåret da dei har fleire kundar på grunn av auka turisme. På den andre sida er det mange løyvehavarar som har særst liten drift på selskapsvognløyvet. Dette gjeld for det meste løyvehavarar med eitt selskapsvognløyve, inkludert drosjeløyvehavarar som har tatt ut eit selskapsvognløyve for å diversifisere verksemda. Nokon av desse løyvene er også berre i drift i sommarhalvåret da dei kan nyttast til å tene turistmarknaden.

Rapporteringa viser også at selskapsvognløyver i dagens marknad vert nytta til ein del køyring som er utanfor det som opphavleg var tenkt som kjerneområdet til slike løyver. Blant anna ser ein at transport av mannskap har vekse fram som ein stor del av det totale kundegrunnlaget. Rapporteringa viser også at selskapsvognløyvene i stor grad vert nytta til offentlege transportoppdrag. I Hordaland har det også vore rapportert inn tilfelle av at selskapsvognløyver har vorte utstyrt med taksameter for å kunne akseptere pasientreiser frå drosjesentralen.

På landsbasis er det antatt at mykje av grunnen til den auka etterspørselen er diversifisering av drifta av selskapsvognløyver, samt framveksten av diverse app-tenester der kundar kan bestille transporten på førehand, blant anna Uber Black. Selskapsvognløyver kan lovleg nyttast til slik transport, da det einaste vilkåret for transporten er at den må være bestilt på førehand og den må byrje og slutte i løyvedistriktet. Det er slik at mykje av transporten med selskapsvognløyver i dag er utanfor det som opphavleg var tenkt som kjerneområdet til selskapsvognløyver, og at mange av løyvene operer i det som tradisjonelt sett er rekna som drosjemarknaden.

Fylkesrådmannen meiner difor at sjølv om enkelte verksemdar kan ha behov for ekstra løyver, bør ein likevel redusere det totale løyvetalet. Dersom ein opprettheld talet på selskapsvognløyver og lyser ut alle 9 ledige løyvene, vil det mest sannsynleg føre til at fleire løyver vil verte nytta til transport som er utanfor kjerneområdet til selskapsvognløyver og som vil konkurrere i drosjemarknaden. Fylkesrådmannen foreslår difor at ein reduserer dagens tal på selskapsvognløyver frå 50 til 45.

Fylkesrådmannen ønskjer deretter å tildele dei ledige løyvene til seriøse aktørar som ønskjer å drive med transport som er i kjerneområdet til selskapsvognløyver. Ettersom det mest sannsynleg vil vere ein stor etterspurnad om desse ledige løyvene, vil det være føremålstenleg å lyse ut dei ledige løyvene med ein konkret søknadsfrist. For å legge til rette for ein prosess der ein kan skilje søkarane frå kvarandre, foreslår Fylkesrådmannen at ein vurderer søkarane basert på eksklusivitet av køyretøyet (eksklusivitet) og profesjonaliteten av verksemda (selskapsvognprofil).

Søknaden må sendast inn digitalt via Hordaland fylkeskommune sine internettsider. Samferdselsavdelinga vil opprette eit digitalt søknadsskjema for denne prosessen. Søknaden må innehalde søknadstekst og følgjande dokumentasjon må leggjast ved søknaden:

- Politiattest (dersom søkeren er eit selskap skal attesten være for dagleg leiar)
- Firmaattest (dersom søkeren er eit selskap)
- Skatteattest
- Attest frå konkursregisteret i Brønnøysund
- Vitnemål for bestått eksamen frå taxiløyvekurset eller løyvekurs for gods- og persontransport godkjent av Samferdselsdepartementet (ikkje naudsynt dersom søkeren allereie er innehavar av selskapsvognløyve). Dersom søkeren er eit selskap er det dagleg leiar som skal leggje fram vitnemål.
- Detaljert informasjon om køyretøyet som skal nyttast (valet er bindande og kan ikkje endrast i søknadsprosessen):
  - Modell
  - Årsmodell
  - Pris
  - Køyrt kilometer
  - Ekstraustyr
  - Interiør
  - Info om køyretøyet frå forhandlar må leggjast ved. Dersom søker er innehavar av køyretøyet allereie, må kopi av vognkortet leggjast ved.
- Finansieringsbevis som viser at søker har økonomisk kapasitet til å kjøpe valte køyretøy (eventuelt rekneskap, kredittvurdering/rating eller liknande)
- Utfyllande informasjon om drifta av selskapsvogna og søkars forretningsidé. Inkludert informasjon om kundegrunnlag, dokumentasjon på eventuelle inngåtte avtalar om transporttenester, eventuelle samarbeidsavtalar med andre aktørar i næringa og liknande.

Søknadane vert gjennomgått ved utgangen av søknadsfristen, og eventuelle søkarar med mangelfulle søknader vert gjeve ny frist til å ettersende dokumentasjon.

For vurderinga av søknadane er det valt to tildelingskriterier som vert vekta innanfor ramma. Eksklusivitet vert vekta 60 % og selskapsvognprofil vert vekta 40 %. Eksklusivitet på køyretøyet vert vekta høgast, da kravet til eksklusivitet er lagt til grunn i yrkestransportforskriften. Ved vurdering av eksklusivitet legger ein til grunn retningslinjene for godkjenning av selskapsvognløyve i Hordaland (vedlegg 1).

Tildelingskriteriene er delt inn i underkriterier. Det vert føretatt ei skjønsmessig vurdering av underkriteriene med poeng som vert gjeve med skåre frå 1 (låg) til 10 (høg). Metoden er oversiktleg og poengberekningane vil sikre at relevante forskjellar mellom søkerane vert spegla i poenga som vert gjeve.

Eksklusivitet vert evaluert og gjeve poeng ut i frå følgjande:

- Bilmodell
- Årsmodell (nyare bil gjev meir poeng)
- Pris (dyrare bil gjev meir poeng)
- Generell standard (tilleggsutstyr, køyrte kilometer, interiør)
- Miljøprofil (utslippstal, drivstofftype)

Selskapsvognprofil vert evaluert ut i frå følgjande:

- Godt dokumentert forretningsidé (med info om selskapet og tilsette, kundegrunnlag, nisje, inngåtte intensjonsavtalar / avtalar om samarbeid)
- Erfaring frå tilsvarande næring (referansar)

Etter at søkerane er rangert og sortert etter totalskåre, vil dei søkerane med best resultat få tilbod om selskapsvognløyve(r).

Arkivnr: 2014/278-57  
Saksbehandlar: Vigdis Robak Bjørge

**Saksframlegg****Saksgang**

Utval	Saknr.	Møtedato
Utval for miljø og samferdsel	73/18	06.06.2018
Fylkesutvalet		21.06.2018

**Styrking av rutetilbodet Nordhordland****Samandrag**

Saka omhandlar styrking av kollektivtilbodet/båt Nordhordland, som oppfølging av budsjettvedtak for budsjett 2018 der det er vedtatt 1,5 mill. kr til dette føremålet.

I ny båtkontrakt frå 01.01.2019 ligg det inne fleire forbetringar i båttilbodet; auka kapasitet på fartøyet, færre innstilte veker om sommaren samt tilbod i romjul og arbeidsdagane i påska Gjennom dei seinare åra er og talet på driftsdøgn ut over skuledagar utvida for å betre tilbodet for dei arbeidsreisande. Ut frå etterspurnaden på dagens tilbod vil det etter fylkesrådmannen si vurdering ikkje vere god bruk av midlane å setje inn fleire avgangar på ruta no. Det er ikkje mogleg å setje inn fleire avgangar i rush ettersom det vil utløyse behov for ekstra båt. Nye avgangar vil difor måtte leggjast på tider på dagen då etterspurnaden er låg og ein samstundes har eit godt busstilbod.

Ny busskontrakt for Nordhordland har oppstart frå hausten. I tråd med Trafikkplan Nordhordland, vedteken i fylkesutvalet oktober 2016, vert den største endringa omlegging av rutetilbodet mellom Nordhordland og Bergen. Den nye regionstamlinja, linje 300, vil få nytt stoppmønster og trasé samt ekspressavgangar utan stopp mellom Flatøy og Bergen busstasjon. I oppstartsfasen, og etter at ein ser korleis reisestraumane endrar seg som følgje av ruteomlegginga, kan det vere behov for å gjere tilpassingar i rutetilbodet.

Fylkesrådmannen rår til at midlane vert prioritert tiltak i samband med oppstart av nytt bussanbod Nordhordland og styrking av busstilbodet mellom Nordhordland og Bergen. Dette vil ha større nytte for dei reisande enn styrking av båttilbodet ved å utvide talet på driftsveker på sommaren eller ein ny dagleg avgang tur/retur utanom rush.

**Økonomi:** Tiltaket er innanfor rammene i budsjett for 2018.

**Klima:** Tiltak på buss gir lågare klimapåverknad enn for tiltak for båt.

**Folkehelse:** Ingen direkte relevans for folkehelse

**Regional planstrategi:** Saka er knytt til Regional Transportplan og Kollektivstrategi for Hordaland

**Forslag til innstilling**

Budsjettmidlar til styrking av kollektivtilbodet/båt Nordhordland vert prioritert til tiltak i samband med oppstart av nytt bussanbod Nordhordland og styrking av busstilbodet mellom Nordhordland og Bergen.

Rune Haugsdal  
fylkesrådmann

Håkon Rasmussen  
fylkesdirektør samferdsel

*Saksframlegget er godkjent elektronisk og har derfor inga underskrift.*

## Fylkesrådmannen, 22.05.2018

### Bakgrunn

I fylkestingsvedtaket om budsjettet for 2018 vart det lagt inn 1,5 mill. kr til auka ruteproduksjon kollektivtilbod/båt Nordhordland. Finansiering av tiltaket var knytt til ekstra belønningmidlar for 2018. Dette er midlar gitt over Statsbudsjettet, med ei samla pott på 100 mill. kr for alle byar med avtale om eller som skal inngå avtale om belønningmidlar og/eller byvekstavtalar. Gjennom reforhandlingane av byvekstavtalen for Bergen vil det bli avklara kor stor del av midlane som eventuelt vert løyvd til Bergen/Bergensområdet (utviding av det området for byvekstavtalen er ei del av reforhandlingane). Ut frå usikkerheit knytt til Bergen sin del av ekstramidlane, har fylkesrådmannen fram til no valt å ikkje i verksetje tiltak.

Fylkesrådmannen legg med dette fram ei sak med ein gjennomgang av ulike moglege tiltak som kan setjast i verk i inneverande budsjettår, og gir si tilråding om bruken av midlane.

### Båt Knarvik-Frekhaug-Bergen

Frå 1.1.2019 vert tilbodet for Nordhordlandsbåten styrka, i samband med oppstart av ny kontrakt (sak 305/2016 i fylkesutvalet). Følgjande tiltak vil då tre i kraft:

- Auka kapasitet frå 180 til 199 passasjerar
- 3 veker innstilt om sommaren, mot 5 veker i dagens kontrakt
- Tilbod romjul og «rompåske», mot tidlegare innstilt som for skule jul og påske

I praksis inneber det at båten går alle arbeidsdagar utanom 3 veker innstilt om sommaren frå 2019. Ny kontraktspris og tiltaka over vil samla gje vesentleg auka kostnader for sambandet. Ein ny dagleg rundtur er i dag rekna til å ha ein pris på vel 1,3 mill. kr med heilårsverknad. Med ny kontraktspris er kostnaden estimert til mellom 1,8 - 2 mill. kr per år. I tillegg kjem kostnader for busstilbod til kaiane til den nye avgangen.

I 2017 og 2018 er talet på driftsdøgn ut over skuledagar utvida for å betre tilbodet for dei arbeidsreisande. I tillegg vil det frå hausten 2018 bli satt opp buss mellom Frekhaug terminal og Frekhaug kai i samband med båttrutene.

Passasjertala på ruta har hatt svært god passasjervekst sidan oppstart, men veksten ser ut til å flate noko ut. Det er ei klar rushprofil på reisemønsteret, med betydeleg fleire reisande på rushavgangane. Det er per no ikkje utfordringar med kapasiteten på avgangane. Fleire avgangar i rush vil utløyse behov for ekstra båt og er difor ikkje mogleg innanfor dagens kontrakt og kostnadsrammer. Nye avgangar vil difor måtte gå utanom rush – midt på dagen eller seinare på ettermiddagen/kveld – då etterspurnaden er låg. Etter fylkesrådmannen sin vurdering vil det difor ikkje vere god bruk av midlane å setje inn fleire turar på båten.

Eit mogleg tiltak i 2018 vil vere å redusere talet på veker med sommarinnstilling frå 5 til 3 veker, samt ha tilbod i romjula i tråd med ny kontrakt. Kostnadene med dette tiltaket vil utgjere omlag 460 000 kr.

### Buss Nordhordland

Ny busskontrakt for Nordhordland startar frå hausten i tråd med Trafikkplan Nordhordland, vedteken i fylkesutvalet oktober 2016. Den største endringa vert omlegging av rutetilbodet mellom Nordhordland og Bergen. Den nye regionstamlinja, linje 300, vil få nytt stoppmønster og trasé samt ekspressavgangar utan stopp mellom Flatøy og Bergen busstasjon. I oppstartsfasen og etter at ein ser korleis reisestraumane endrar seg som følgje av ruteomlegginga, vil det vere ein føremon å ha noko ressursar for å kunne gjere tilpassingar.

### Fylkesrådmannen sin tilråding

Fylkesrådmannen rår til at midlane vert prioritert tiltak i samband med oppstart av nytt bussanbod Nordhordland og styrking av busstilbodet mellom Nordhordland og Bergen. Dette vil ha større nytte for dei reisande enn styrking av båttilbodet ved å utvide talet på driftsveker på sommaren eller ein ny dagleg avgang tur/retur utanom rush.

Arkivnr: 2017/15772-6  
Saksbehandlar: Vigdis Robak Bjørge

**Saksframlegg****Saksgang**

Utval	Saknr.	Møtedato
Utval for miljø og samferdsel	74/18	06.06.2018
Fylkesutvalet		21.06.2018

**Lokale båtruter i Osterfjorden og Geitanger-Knappskog****Samandrag**

Fylkesrådmannen legg med dette fram ei sak til orientering, som oppfølging av fylkestingsvedtak i desember knytt til budsjett 2018. Fylkestinget ber der om ein heilskapleg gjennomgang av dei lokale båtrutene i Osterfjorden og Geitanger-Knappskog, samt avklaring av om det er fylkeskommunen sitt ansvar å drifte rutene eller om det kan løysast i eit eventuelt spleiselag med kommunane.

Fylkesrådmannen er i dialog med kommunane om å finne moglege løysingar for framtidig drift. Det er behov for noko meir tid til naudsynte lokale prosessar. Saka presenterer difor ikkje konkrete anbefalingar, men skisserer moglege løysingar som har vore drøfta med kommunane. Fylkesrådmannen vil snarast råd komme attende med ny sak med innstilling om anbefalt løysing. Ut frå fylkesrådmannen si vurdering vil det vere ei føremon at ei slik løysing inneber at kommunane står for transportkjøpet og definerer tilbodet, og der fylkeskommunen kan løyve tilskott til drifta.

**Økonomi:** Saka omhandlar moglege framtidige finansieringsbehov for drift av mindre båtruter.

**Klima:** Framtidige løysingar for båttilbodet kan ha innverknad på klimaet.

**Folkehelse:** Framtidige løysingar for båttilbodet kan ha indirekte effekt på folkehelse.

**Regional planstrategi:** Saka har tilknytning til Regional Transportplan og Kollektivstrategi for Hordaland

**Forslag til innstilling**

Fylkesutvalet tek saka om lokale båtruter i Osterfjorden og Geitanger-Knappskog til orientering. Fylkesrådmannen vert å komme attende med ny sak med anbefalte løysingar.

Rune Haugsdal  
fylkesrådmann

Håkon Rasmussen  
fylkesdirektør samferdsel

*Saksframlegget er godkjent elektronisk og har derfor inga underskrift.*

Vedlegg1 : Referat frå møte med kommunane Osterøy, Vaksdal og Lindås

Vedlegg 2: Referat frå møte med Fjell kommune

## Fylkesrådmannen, 18.05.2018

### Bakgrunn

Fylkestinget gjorde følgjande vedtak i samband med budsjetthandsaminga i desember 2018:

*Fylkestinget bed rådmannen våren 2018 leggja fram ei sak med ein heilskapleg gjennomgang av den lokale båtruta i Osterfjorden og ruta Geitanger-Knappskog. Fylkestinget bed rådmannen avklare om det er eit fylkeskommunalt ansvar å drive båttilbodet, eller om det kan løysast i eit evt spleiselag mellom fylkeskommunen og dei relevante kommunane. Fylkestinget legg til grunn at desse lokalsamfunna også i framtida må sikrast eit tenleg transporttilbod.*

Fylkesrådmannen legg med dette fram ei sak der ein gjer greie for tilbod, trafikkgrunnlag og økonomiske høve for dei to båtrutene, og om fylkeskommunen sitt ansvar for slike båtruter. Vidare vert det gjort greie for dialogen med kommunane om saka, og moglege løysingar for framtidig drift.

### Om Osterfjordruta

#### Tilbod og passasjergrunnlag

Båtruta betener kommunane Vaksdal, Osterøy og Lindås med 20 stopp langs Osterfjorden og Veafjorden mellom Stamnes, Vikanes og Tyssebotn. Tilbodet utgjer ei dagleg bestillingsrute alle dagar med unnatak av torsdag. I tillegg er det mogleg å bestille båttransport utanom dei oppsette tidene.

#### Tyssebotnen - Vikanes - Stamnes,

<u>Stopppestader</u>	<u>mandag</u>	<u>onsdag</u>	<u>lørdag</u>	<u>søndag</u>	<u>Stopppestader</u>	<u>fredag</u>
Stamnes	14,15 -X (1)	14,15 -X (1)		18,50 - X (1)	Vikanes	14,50/15,40-X (1)
Solarås	X	X		X	Tyssebotnen	16,00 -X (1)
Kalvik	X	X		X	Furnes	16,15
Kvamme	14,20 -	14,2		18,45 - X	Stokken	16,15
Kårstø	X	X		X	Padøy	16,25
Bukkestein	14,25	14,25		18,40 - X	Heimvik	16,35
Vedå kai	X	X		18,30 -X	Vikanes	16,45
Vedå ytre	X	X		X	Toen	16,50 -
Simmenes	X	X		X	Elvik	X
Mellesdal	14,45	14,45	X	18.00/19,05 - X	Steinbogen	X
Gammersvik	X	X	X	18,10/19,15 - X	Gammersvik	X
Steinbogen	X	X	X	17,50/19,15 - X	Mellesdal	18,15
Elvik	X	X	X	19,15 - X	Simmenes	X
Vikanes	15,00,/1540 X (1)	15,00/15,40 X (1)	11,00 - (1)	19,30 - X.	Stamnes	17,30 -(1)
Toen	15,05/15,45	15,05/15,45	11,05	X	Solarås	X
Heimvik	15,15/15,55	15,15/15,55	11,15	X	Kalvik	X
Padøy	15,25/16,05	15,25/16,05	11,25	X	Kvamme	17,40 -
Stokken	15,30/16,10	15,30/16,10	11,30 -	X	Kårstø	X
Furnes	15,30/16,15	15,30/16,10	11,30 .	X	Bukkestein	17,45
Tyssebotnen	16,30 -X (1)	16,30 -X (1)	X	X	Vedå kai	X
				X	Vedå ytre	X
					Vikanes	18,30 -X (1)

Postrute mandag - onsdag - fredag + lørdag frå Vikanes

X - stoppar ved behov  
(1) Korrespondanse med buss

Det er i dag 21 fastbuande knytt til ruta – tre i Lindås, ni i Vaksdal og ni i Osterøy kommune. Ruta vert og nytta til transport til og frå fritidsbustader. I inneverande skuleår har det vore ein vgs elev med rett på skuleskyss og som har nytta ruta ved behov. I følge operatør er det ingen faste reisande som nyttar ruta.





Ruta betener ei lang strekning langs Osterfjorden og Veafjorden. På vinteren vert dagens fartøy nytta til å bryte opp isen dersom delar av fjorden vert islagt. Kai- og tilkomsttilhøva er varierende.

Passasjertal, rapportert frå operatør, for perioden 2014-2017 viser relativt stabile tal totalt per år. Det er sesongvariasjonar gjennom året, der juli månad peikar seg ut med flest reisande.

	2014	2015	2016	2017
Januar	109	145	121	149
Februar	68	153	109	124
Mars	99	241	236	102
April	175	313	161	229
Mai	120	177	141	125
Juni	159	251	138	235
Juli	324	340	307	302
August	210	184	91	174
September	173	141	135	170
Oktober	248	186	233	225
November	227	157	229	221
Desember	181	161	140	178
Total	2093	2449	2041	2234

#### Avtale og økonomi

Fylkeskommunen har avtale med Johannes Padøy om drift av båtruta i Osterfjorden. Dagens operatør har hatt avtale med fylkeskommunen sidan 80-talet, og inneverande avtale er inngått i 2007 for ti år. Avtalen er forlenga ut året 2018. Ei vidare forlenging av avtalen er ikkje mogleg av omsyn til lov om offentlege anskaffingar.

Operatør har opplyst om eigne avtalar med Helse Bergen om pasientskyss, Posten, BiR og dyrlege, samt at kommunen leiger båten til befaringar og liknande.

Avtalen mellom fylkeskommunen og operatør inneber ein årleg kostnad for fylkeskommunen på 1,3 mill. kr. I 2017 utgjorde det fylkeskommunale tilskottet kr 582 kr per passasjer med ruta. Billettinntektene tilkjem operatør. Rekneskapen for 2017 viser totale inntekter på nærare 1,8 mill. kr. Totale driftskostnader er oppgitt til 1,14 mill. kr, og eit årsresultat på ca. 614 000 kr. Årsresultatet for dei to føregåande åra viser omlag 430 000 kr og 480 000 kr.

### Om båtruta Geitanger-Knappskog

#### *Tilbod og passasjergrunnlag*

Båtruta betener øya Geitanger i Fjell kommune og utgjer ei strekning på 1 km mellom Knappskog kai og Geitanger kai. Tilbodet er i hovudsak bestillingsruter kvar dag heile veka, samt 1-2 faste avgangar fredag-søndag avhengig om det er sommar- eller vinterrute.

#### Sommarrute (01.05-30.09.2017):

- 3 moglege bestillingsruter tur/retur, man – onsdag
- 2 moglege bestillingsruter tur/retur, torsdag
- 2 faste avgangar og 1 mogleg bestillingsrute tur/retur, fredag
- 1 fast avgang og 1 mogleg bestillingsrute tur/retur, laurdag og søndag

#### Vinterrute (01.10.16–30.04.2018):

- 3 moglege bestillingsruter tur/retur, man – onsdag
- 2 moglege bestillingsruter tur/retur, torsdag
- 1 fast avgang og 1 mogleg bestillingsrute tur/retur, fredag
- 1 mogleg bestillingstur tur/retur, laurdag og søndag

Det er i dag 5 fastbuande personar på Geitanger, samt fleire med fritidsbustader på øya. I følge operatør er det 1-2 faste reisande med ruta. Fleire nyttar eigne båtar for å komme seg til og frå øya. Det vert ikkje utført skuleskyss.

Passasjertala viser mellom 78 og 289 passasjerar per månad i 2017. Også denne ruta har store sesongvariasjonar, med flest reisande i tilknytning til ferietid. Dei siste tre åra har reisetala totalt per år vore relativt stabile – mellom 2229 og 2062 passasjerar.

	2015	2016	2017
<i>Januar</i>	138	92	182
<i>Februar</i>	107	93	131
<i>Mars</i>	172	227	149
<i>April</i>	194	113	262
<i>Mai</i>	221	237	206
<i>Juni</i>	307	210	211
<i>Juli</i>	301	325	289
<i>August</i>	282	179	190
<i>September</i>	155	149	110
<i>Oktober</i>	143	153	165
<i>November</i>	101	119	78
<i>Desember</i>	108	144	89
<i>Total</i>	2229	2041	2062

### *Avtale og økonomi*

Inneverande avtale med dagens løyvehavar, Geitanger Transport AS, vart inngått i juni 2008 for 10 år. Avtalen er forlenga ut året, men det vil ikkje vere høve til å forlengje avtalen ut over dette av omsyn til lov om offentlege anskaffingar.

Operatør har opplyst om eigne avtaler med FjellVar AS og Posten, samt bestillingar frå BKK, kommunen og andre.

Fylkeskommunen løyver eitt årleg tilskott på 430 000 kr. For 2017 utgjorde det fylkeskommunale tilskottet kr 209 per passasjer. Billettinntektene tilkjem operatør. Rekneskapen for 2016 viser totale driftskostnader på ca. 390 000 kr og totale driftsinntekter på ca. 520 000 kr. Årsresultatet i 2016 var på ca. 86 000 kr, om lag som i 2015. Skyss har ikkje motteke rekneskapen for 2017.

### **Fylkeskommunen sitt ansvar**

Fylkeskommunen har som kjent ansvar for å utføre skuleskyss i samsvar med Opplæringslova. I det ligg å sørge for transport når skuletransportbehovet faktisk er der for den/dei elevane det gjeld, det vil seie for dei aktuelle skuledagane og tidspunkt på dagen knytt til skulestart og –slutt. Skuleskyss kan utførast med såkalla forsyrtarskyss, der fylkeskommunen etter avtale gir kompensasjon til føresette for eigentransport av skuleelev. Slike avtarar er det eksempel på i Hordaland i dag.

Kollektivstrategi for Hordaland gir overordna føringar for prioritering av tilbudsutvikling og bruk av kollektivmidlane. Det er ikkje nedfelt ein minstestandard for kollektivtilbodet i fylket. Marknadsgrunnlag, reisebehov og økonomi må vurderast både særskilt for dei enkelte områda, men og i ein heilskap ut frå kor kollektivmidlane bør prioriterast. Det ligg ingen særskilde føringar for kollektivtransporten sin rolle for til dømes å oppretthalde busetnad eller halde i hevd kulturlandskap langs fjord og kyst.

Trafikkplan båt Hordaland, vedteken i fylkesutvalet i november 2017, viser til at øyar og veglause stader i tilknytning til sjø, med svær få busette, ikkje automatisk vil utløyse eit båttilbod med fylkeskommunalt tilskott. Også kommunane kan ta ansvar for at grunnleggjande transportoppgåver vert utført. Andre offentlege oppgåver som båttransport vil kunne dekke er postlevering, renovasjon, brannvern, helsetenester i heimen, ambulanse og pasienttransport. Offentleg betalt transport bør i slike tilfelle samordnast med tanke på tilbod og finansiering.

I vedtaket knytt til Trafikkplan båt heiter det at «Mindre båtruter med svært lågt passasjergrunnlag bør justerast etter trafikkgrunnlaget, og vurderast med omsyn til grunnlag for konkurranseutsetjing, eventuelt eigne avtarar».

### **Dialog med kommunane**

Skyss har hatt møter med alle kommunane, der ein har lagt fram faktainformasjon om rutene og drøfta moglege løysingar og vidare framdrift i saka. Frå kommunane rundt Osterfjorden stilte rådmenn samt ordførar i Osterøy kommune. Frå Fjell kommune deltok administrasjonen ved eigedomssjefen og samferdselsleiar. Referat frå møta ligg ved saka.

Kommunane har bedt om meir tid til naudsynte lokale prosessar, og vil komme attende med tidsplan for dette. Dei er gjort kjende med at avtalane ikkje kan forlengast ut over 2018, og at det hastar med ei avklaring om kommunane si vidare rolle med omsyn til finansiering og ansvar.

Vaksdal kommune har meldt tilbake om at kommunestyret er orientert om saka og at saka vil bli drøfta vidare i formannskapet i juni. Fjell kommune har drøfta saka i politisk leiing, og gitt signal om interesse for ei delt finansieringsløyving ut 2019. Dei andre kommunane har ikkje gitt tilbakemelding per d.d..

Ordførarane i Vaksdal, Osterøy og Lindås kommune har i brev til fylkesrådmannen bedt om svar på følgjande spørsmål:

- Kva overordna ansvar har fylkeskommunen for å sikra og finansiera eit samla transporttilbod til innbyggjarane mellom våre tre kommunar?
- Kva administrative vurderingar har fylkesrådmannen gjort med omsyn til at ei nedlegging av transporttilbodet i praksis kan føra til ei styrt avfolking av dette området i Osterfjorden/ Veafjorden og kva politiske vedtak, føringar eller signal ligg til grunn for desse?
- Det er elles interessant å få ei betre forståing kva objektive kriterium som ligg til grunn for fylkeskommunen sine tilskot til ulike transporttilbod på sjø i Hordaland (ferjeruter unnateke).
- Det er òg av interesse å vita kor lenge Hordaland fylkeskommune har gjeve tilskot til denne båtruta.

I møtet med kommunane vart spørsmåla over drøfta, med grunnlag i Kollektivstrategi for Hordaland og Trafikkplan båt, referert til over.

### Moglege løysingar

Som nemnt over er det ikkje mogleg å forlenge dagens avtalar om drift av bårutene. Eventuell vidare drift av bårutene må anbudsutsetjast. Det er då to moglege løysingar – anten at kommunen står for transportkjøpet eller at fylkeskommunen gjer det. Ei eventuell anbudsutlysing bør gjerast snarast råd dersom ein skal ha eit tilbod på plass frå neste år.

Dersom kommunen/-ane står som anbudsutsetjar vil det vere kommunen/-ane som definerer rutetilbodet og har ansvaret for finansieringa. Kommunen/-ane kan søkje fylkeskommunen om tilskott til medfinansiering av drifta.

Dersom fylkeskommunen tar ansvar for å anbudsutsetje kan fylkeskommunen inngå eit samarbeid med kommunen/-ane om å definere rutetilbodet og fordeling av finansieringsansvaret.

Ut frå informasjon frå andre fylkeskommunar og kollektivselskap ser ein fleire døme der kommunen står som kjøpar av transporttenester for mindre båtruter, og der fylkeskommunen løyver tilskott. Under vert det vist til tre slike døme frå våre nabofylker:

#### Tysvær kommune, Rogaland

- Båtrute Borgøy: Betener totalt 13 fastbuande pluss fritidsbustader. Tysvær kommune overtok ansvar for drift og finansiering av tilbodet etter at behov for skuleskyss fall bort og fylkeskommunen difor trakk si finansieringa av ruta. Kommunen har sidan søkt fylkeskommunen om tilskott for drift av ruta. I 2016 vart det inngått tre-årig avtale om fylkeskommunalt tilskott på kr 300 000 per år.

#### Ørsta kommune, Møre og Romsdal

- Båtrute i Hjørundfjorden: Betener fleire stopp langs fjorden, både fastbuande og fritidsreisande. Ørsta kommune har ansvar for drift og finansiering. Anbudsutlysing i 2017 gav årleg kontraktspris på 1,5 mill. kr. Dette er ei rein bestillingsrute, men i praksis nokre faste turar for arbeidspendlarar og skuleelevar. Fylkeskommunen løyvde i 2018 eit tilskott på 732 000 kr til ruta.

#### Selje kommune, Sogn og fjordane

- Lokalbåtrute Selje: Kombinert turistrute og skulerute. Selje kommune kjøper transporttenester for båtruta. Totalkostnaden er omlag 800 000 kr per år. Fylkeskommunen løyver tilskott på kr 400 000.

I ei eventuell konkurranseutsetjing av dei to aktuelle bårutene må omsyn til kaianlegg og forhold kring av- og påstiging, krav til fartøy og driftsopplegg spesifiserast nærare. Eventuelle krav til miljøvenlege løysingar må og avklarast. Dette er faktorar som vil ha påverknad på kontraktkostnadane.

## Vidare prosess

Fylkesrådmannen arbeider for å finne ei løysing i samråd med kommunane om fordeling av ansvar for kjøp og finansiering av framtidige båtruter i Osterfjorden og for Geitanger. Fylkesrådmannen tek utgangspunkt i vedtekne strategiar og føringar i kollektivstrategien og Trafikkplan båt. Utan ei løysing med kommunane vil det etter fylkesrådmannen si vurdering ikkje vere grunnlag for å prioritere vidare drift av rutene i fylkeskommunal regi.

Det er kommunane som best kjenner det lokale reisebehovet og som er avhengig av at dei kommunale tenester vert i varetakne. Ei løysing der kommunen/kommunane tar ansvar for å definere tilbod, bestille og finansiere rutene er difor ei føremon. Fylkeskommunen kan inngå avtale om medfinansiering.

Når det gjeld Osterfjordruta vil det vere fleire ulike løysingar for rutetilbodet enn dagens, der turane er lagt opp som heile strekningar mellom Stamnes og Tyssebotn via Vikanes. Ein kan sjå for seg kortare ruter og færre faste bestillingsruter som kan redusere driftskostnadane.

Fylkesrådmannen vil komme attende med ny sak snarast, med von om å få ei nærare avklaring om kommunane sine synspunkt og vidare roller.



<b>REFERAT FRÅ</b>	Dialogmøte om båtruta i Osterfjorden				
<b>MØTELEIAR</b>	Målfrid Vik Sønstabø				
<b>REFERENT</b>	Vigdis Bjørgo				
<b>MØTEDATO</b>	16.04.2018	<b>TID</b>	11.00-12.30	<b>MØTESTAD</b>	Skyss
<b>REF. DATO</b>		<b>ARKIVSAK</b>	2017/15772	<b>ARKIVNR</b>	4
<b>DELTAKARAR</b>	Jarle Skeidsvoll, ordførar Osterøy Ingvild Kirsti Hjelmtveit, rådmann Osterøy Trine Pettersen Grønbech, rådmann Vaksdal Hogne Haugsdal, ass. Rådmann Lindås Målfrid Vik Sønstabø, leiar avdeling trafikktilbod Skyss Vigdis Bjørgo, seniorrådgjevar Skyss				
<b>FRÅVÆR</b>					
<b>KOPI TIL</b>					

## Dialogmøte om båtruta i Osterfjorden

### Agenda:

- Bakgrunn for møtet
- Brev frå ordførarane – drøfting
- Vidare prosess
- Informasjonsutveksling kring faktagrunnlag
- Alternative løysingar for vidareføring

### Referat:

Dei ulike tema på dagsorden vart gjennomgått og drøfta. Skyss sin presentasjon ligg ved referatet.

### Kommentarar og innspel:

- Ordføraren i Osterøy framheva at distriktspolitiske omsyn bør vektleggast. Dersom ein kuttar båtruta så kutter ein grunnlaget for busetnad og at kulturlandskap vert halde i hevd langs fjorden.
- Prosessen kring kutting av rutetilbodet har ikkje vore god nok med omsyn til å førebu kommunane og moglegheiten til å finne alternative løysingar.
- Kommunane må ha tid til politisk handsaming og ønskjer reell dialog i forkant av fylkespolitisk sakshandsaming.

### Vidare prosess:

- Kommunane drøftar saka vidare i eigen kommune og i fellesskap, og kjem attende med ein tidsplan for vidare lokale prosessar.
- Skyss førebur politisk sak til MISA 6. juni og fylkesutvalet i 26. juni. Saka vert lagt opp som ei løypemelding frå arbeidet og om vidare prosess og dialog med kommunane. Referat frå møter vert lagt ved saka.
- Det vert lagt opp til dialog i utarbeidinga av politisk saksunderlag til MISA og fylkesutvalet i juni.
- Det ønskja møtet med fylkesrådmannen kan utgå p.t..



<b>REFERAT FRÅ</b>	Dialogmøte om båtruta Geitanger-Knappskog				
<b>MØTELEIAR</b>	Målfrid Vik Sønstabø				
<b>REFERENT</b>	Vigdis Bjørgo				
<b>MØTEDATO</b>	26.04.2018	<b>TID</b>	13.30-14.15	<b>MØTESTAD</b>	Skyss
<b>REF. DATO</b>		<b>ARKIVSAK</b>	2017/15772	<b>ARKIVNR</b>	5
<b>DELTAKARAR</b>	Bjørn Kristiansen, eigedomssjef Fjell kommune Therese Borgen, samferdselsleiar Fjell kommune Målfrid Vik Sønstabø, leiar avdeling trafikktilbod Skyss Vigdis Bjørgo, seniorrådgjevar Skyss				
<b>FRÅVÆR</b>					
<b>KOPI TIL</b>					

## Dialogmøte om båtruta Geitanger-Knappskog

### Agenda:

- Bakgrunn for møtet
- Vidare politisk prosess i Hfk
- Presentasjon og informasjonsutveksling kring faktagrunnlag
- Alternative løysingar for vidareføring

### Referat:

Dei ulike tema på dagsorden vart gjennomgått og drøfta. Skyss sin presentasjon ligg ved referatet.

Ingen særskilde kommentarar til faktagrunnlaget.

Vidare prosess:

Skyss førebur politisk sak før sommaren.

Skyss sender presentasjon frå møtet og kommunen gir snarleg tilbakemelding om korleis ein ser for seg vidare prosess i saka.

Fylkeseldrerådet i Hordaland  
Agnes Mowinckelsgt 5  
Postboks 7008  
5020 BERGEN

Utval for miljø og samfedsel (MISA)  
og Fylkesutvalet  
v/ fylkesordførar  
Postboks 7008  
5020 BERGEN

Bergen den 24.05.2018

### **SAK: Båtruta i Osterfjorden**

Fylkeseldrerådet er gjort kjent med at saka om båtruta til veglause grender i Osterfjorden skal handsamast i MISA den 6. juni og i fylkesutvalet den 26. juni 2018.

Fylkeseldrerådet meiner at denne båtruta må oppretthaldast, og har tidlegare uttalt seg i saka, sjå brev av 11.12.2017 til fylkestinget v/ fylkesordførar.

Fylkeseldrerådet har fått opplyst at det bur 21 fastbuande som er avhengige av båtruta, og at det i tillegg er fleire som nyttar fråflytta gardar og bustader som fritidsbustader i helger og i feriar.

I tillegg til dei momenta vi nemnde i brevet av 11.12.2017 for å oppretthalda båtruta, vil vi peika på kor viktig det er at busetnaden i grisgrendte strok blir halden oppe, slik at kulturlandskapet og bygningsmassen blir halde i hevd. Erfaring viser at dersom det ikkje er folk til å stella om hus og landskap, så tek det ikkje lang tid før landskapet gror til på ein måte vi ikkje ønskjer, og at hus forfell.

Vi vil derfor på ny peika på at fast busetnad på desse stadene er avhengig av at det finst regelmessig båttransport, og at for folk langs båtruta er båten deira kollektive transporttilbod liksom buss og bane er det for andre.

Med venleg helsing  
Fylkeseldrerådet i Hordaland

Kåre Ystanes  
Leiar





Arkivnr: 2017/2433-6  
Saksbehandlar: Marta Rongved Dixon

## Saksframlegg

### Saksgang

Utval for miljø og samferdsel	75/18	06.06.2018
Fylkesutvalet		21.06.2018
Utval for miljø og samferdsel		06.06.2018
Fylkesutvalet		21.06.2018

### Midlar til prosjektleiing Travel like the locals

#### Samandrag

Hordaland fylkeskommune ynskjer å bidra med ressursar for å få i gang prosjektet «Travel like the locals» med utgangspunkt i modellen som er utvikla og gjennomført med godt resultat i Møre og Romsdal fylke. Det er ynskjeleg at arbeidet kan starte hausten 2018, slik at produktet kan være tilgjengeleg for sal til turistsesongen 2019. For å kunne starte opp må det gjerast ein jobb for å kartlegge ledig kapasitet på eksisterande kollektivnett i Hordaland, og setje opp ei løysing som gjer mulig sal av ein gjennomgåande billett for ei rundreise, basert på eksisterande prisar. Prosjektet krev ikkje endringar av prisar eller rabattar. Travel like the locals baserer seg på å identifisere attraktive rundturar og selje ein enkelt billett som dekkjer kostnaden for heile reisa. Prosjektet vil finansiere ein koordinator med kompetanse på samferdsle som kan leggje til rette tilbodet i Sogn og Fjordane og Hordaland, og prosjektleiing som bidreg med å samle reiselivsnæringane sitt bidrag til rundreiseforslag og klarstilling til sal av desse.

**Økonomi:** Auke etterspørselen etter kollektivtilbodet og auke kundegrunnlaget til næringsaktørar

**Klima:** Auke andelen reisande som vel kollektivmiddel framfor eigen bil

**Folkehelse:** Ingen direkte effekt

**Regional planstrategi:** Spreie turiststraumen utover i distrikta

#### Forslag til innstilling

1. Hordaland fylkeskommune går inn i prosjektet Travel like the locals saman med Sogn og Fjordane fylkeskommune, med det føremål å få på plass tilbodet til turistsesongen 2019.
2. Hordaland fylkeskommune løyver inntil kr 300 000 til arbeidet frå HNH

Rune Haugsdal  
fylkesrådmann

Bård Sandal  
fylkesdirektør regional utvikling

*Saksframlegget er godkjent elektronisk og har derfor inga underskrift.*

## Fylkesrådmannen, 24.05.2018

### Bakgrunn

Det har i fleire år vore eit sterkt ynskje frå reiselivsnæringane at kollektivtrafikken kan bli betre tilpassa tilreisande gjestar. Samstundes er det gode miljø- og klimamessige grunnar til at vi ynskjer å få fleire bort frå eigen bil, og over på kollektive reiseformer. Eit aukande tal turister ynskjer også sjølve å sjå reisemålet «frå innsida» - dei ynskjer å reise som dei lokale. Det finst ei rekkje punkt som kan og bør endrast for å leggje betre til rette for tilreisande. Mange av desse er kompliserte og tidkrevjande, og krev endringar som grip inn i system, materiell og tilbodsprosessar. Samstundes finst det også løysingar som er enkle å få til innafor dagens løysingar. Eitt slikt døme er tiltaket «Travel like the locals» (TLTL), som Møre og Romsdal fylkeskommune starta i 2016. Reiselivsnæringa og næringsseksjonen i Rogaland, Sogn og Fjordane og Hordaland ynskjer å utvide ei tilsvarende ordning til eigne fylke. Sogn og Fjordane og Hordaland ynskjer å samarbeide om tiltaket, og vil støtte eit prosjekt som gjer ressursar tilgjengelege. Sogn og Fjordane ynskjer at Travel like the locals-tilbodet skal være på plass for sesongen 2019. Dersom Hordaland også skal kunne følgje opp dette, må arbeidet her starte opp hausten 2018.

### Prosjektet

For å få klargjort rundreiser med kollektivtransporttilbodet i Hordaland for sal, må det gjerast ein jobb i høve til å identifisere ruter der ledig kapasitet tilseier at eit ekstra sal ikkje vil være til ulempe for lokale, studentar og pendlarar. Ein må også lage ein billett for heile rundreisa, som er basert på vanleg pris for kvar del av reisa, pluss ein provisjon til seljar. Destinasjonsselskapa i Hordaland har sagt seg villige til å ta på seg arbeidet med å identifisere rundturar som vil være særleg attraktive for turistane og lage produktpresentasjonar av turane. Salet av turane kan gjerast gjennom turistinformasjonar og destinasjonsselskapa sine nettsider. Fram i Møre og Romsdal har også vald å selje turane på [eigne nettsider](#). Det er ikkje avgjerande for eit godt resultat at kollektivleverandøren også står som seljar.

Næringsseksjonen i Hordaland fylkeskommune er kontakta av Seksjon for kultur og næring i Sogn og Fjordane fylkeskommune, som inviterer til ei felles satsing for å ta TLTL vidare framover. Dialogen i Fylkestinget og i Fylkesutvalet tidlegare i vår peiker på at det er stor politisk vilje til å gå vidare med prosjekt som kan gjere kollektivtransportløysingane i fylket meir tilgjengeleg for fleire. Sogn og Fjordane fylkeskommune har sagt at dei ynskjer å ha ei TLTL-løysing klar til turistsesongen 2019.

Både SF og Hordaland fylke pressa når det gjeld administrative ressursar på reiselivssida. SF fylke har hatt ein koordinator med kombinert samferdsle- og reiselivskompetanse tilsett i Samferdsleavdelinga, men denne personen (som kunne vore ein naturleg prosjektleiar) har slutta. Det er ikkje venta at ein ny tilsetjing vil kunne gjerast raskt nok til at ein kan nå målet om prosjektstart for sesongen 2019 med interne eksisterande ressursar. Samstundes er Skyss oppteken med eigne oppgåver, inkl. tilrettelegging av nytt sonesystem.

Eit forslag til god framdrift kan derfor være eit prosjekt der dei to fylka løyver midlar til ein prosjektkoordinator og ein prosjektleiar som kan kople samferdslekompetansen på den eine sida med reiselivskompetanse i regionen på den andre sida. Sogn og Fjordane har indikert at dei har midlar som kan stillast til rådighet inn i eit slikt prosjekt. Hordaland fylkeskommune v/næring kan også gå inn med midlar, og vi ser for oss eit beløp på inntil kr 300 000. Det er ynskjeleg med ei politisk sak som forankrar ei slik tildeling. Destinasjonsselskapa i dei to fylka vil stille med eigeninnsats i prosjektet. Fleire aktørar kan bli invitert til å komme med ein søknad for prosjektet.

Det er derfor ynskjeleg å øyremerke inntil kr 300 000 frå HNH for at næringsseksjonen og samferdsleavdelinga i Hordaland fylkeskommune skal kunne gå inn i felles satsing med Sogn og Fjordane fylkeskommune.



Arkivnr: 2016/149-18  
Saksbehandlar: Jon-Rune Smørdal

## Saksframlegg

### Saksgang

Utval	Saknr.	Møtedato
Utval for miljø og samferdsel	76/18	06.06.2018
Fylkesutvalet		21.06.2018

## Utbetring etter Tunnelsikkerhetsforskriften

### Samandrag

Det er fleire usikre moment ved utbetring av tunnelar etter Tunnelsikkerhetsforskriften, både når det gjeld kostnadar, finansiering, omfang og framdrift. I forhold til kostnadsoverslag og finansiering har føresetnadane endra seg sidan plan for utbetring av lange fylkesveggtunnelar vart vedtatt i fylkestinget 13.12.2016. Det vil bli utfordringar med å kunne gjennomføre utbetring av tunnelar etter framdriftsplan som ligg til grunn for utsatt frist og som er sendt til Vegdirektoratet.

Det er usikkerheit i forhold til kor lenge det statlege bidraget som kompensasjon etter Tunnelsikkerhetsforskriften vert vidareført. Fylkesrådmannen meiner det er eit stort behov for å vidareføre det statlege bidraget etter 2019 fram til oppgraderingane er gjennomført, samt auke dei statlege overføringar slik at det vert i samsvar med dei faktiske utgiftene Tunnelsikkerhetsforskriften fører med seg.

For å sikre kontinuitet i planleggings- og anbudsprosessane, og jamn effektiv produksjon, er det ønskeleg for å ha mest mogleg føreseielege årlege økonomiske rammer og at ein startar prosjektering og førebuar anbudsprosessar i god tid. Fylkesrådmannen legg derfor opp til å lyse ut konkurranse for utbetring av Bjorøy og Lyngfjell tunnelane hausten 2018 for å sikre kontinuitet i planlegging, anbudsprosessar og produksjon. Desse utbetringane er dei neste prosjekta som står for tur i 2019 og finansiering er lagt over to år slik at ein har nødvendig fleksibilitet.

I vedteke Investeringsprogram står det at ny framdriftsplan blir sendt Vegdirektoratet etter politisk handsaming av Investeringsprogrammet i desember 2017. På grunn av dei mange usikre momenta nemnt i denne saka, tilrår no fylkesrådmannen å kome attende til oppdatert framdrifts- og finansieringsplan.

**Økonomi:** Utbetring for å tilfredsstille minstekrava i forskrifta er kalkulert til å koste 1077 mill. 2017-kr. I tillegg er det faglege tilrådingar frå Statens vegvesen om å få gjennomført utbetringar som er kalkulert til 1386 mill. 2017-kr, men det er ikkje endeleg avklart kor mykje av dette som skal gjennomførast. Uvissa i anslaga er på +/- 40%.

**Klima:** Fylkesrådmannen har ikkje kjennskap til at utbetring av tunnelar vil ha nokon konsekvens for klima.

**Folkehelse:** Utbetring av tunnelar vil auke tryggleiken i tunnelane og er vurdert til å vere marginalt positivt for folkehelsa.

**Regional planstrategi:** Plan for utbetring av tunnelar er omtala i RTP og Investeringsprogram for fylkesvegnettet som igjen er forankra i Regional planstrategi.

### Forslag til innstilling

1. Fylkesutvalet tar rapportering av utbetring etter Tunnelsikkerhetsforskriften til orientering og fylkesrådmannen kjem attende til oppdatert framdrifts- og finansieringsplan for tunneloppgradering.
2. Fylkesutvalet ser det vert store utfordringar med å finansiere oppgraderingane av tunnelane. Det er eit stort behov for å vidareføre det statlege bidraget etter 2019 fram til oppgraderingane er gjennomført, samt auke dei statlege overføringar slik at det vert i samsvar med dei faktiske utgiftene Tunnelsikkerhetsforskriften fører med seg.

Rune Haugsdal  
fylkesrådmann

Håkon Rasmussen  
fylkesdirektør samferdsel

*Saksframlegget er godkjent elektronisk og har derfor inga underskrift.*

#### Vedlegg

- 1 Fagleg grunnlag frå SVV, framdriftsplan tunneloppgradering
- 2 Finansieringsbehov tunneloppgradering fylkesveg, mai 2017 Statens vegvesen

## Fylkesrådmannen, 18.05.2018

### Bakgrunn og historikk

Tunnelsikkerhetsforskriften («Forskrift om minimum sikkerhetskrav til visse tunneler på fylkesvegnettet og kommunalt vegnett i Oslo 2014/1566/SD») vart gjort gjeldande 01.01.2015. Etter forskrifta skal tiltaka etter ny forskrift vere sett i verk innan 01.01.2020.

Hordaland fylkeskommune søkte i 2015 om 5 år utsatt frist for gjennomføring av tiltak. Fristen vart forlenga under føresetnad om framdriftsplan for ferdigstilling innan 2025 følgjast. Plan for utbetring av lange fylkesveggtunnelar vart vedtatt i fylkestinget 13.12.2016, som ein del av strategi for drift og vedlikehald av fylkesvegnettet i Hordaland fram mot 2029.

I juni 2017 la fylkesrådmannen fram meldingssak til MISA og fylkesutvalet om auka finansieringsbehov. I Plan for utbetring av lange fylkesveggtunnelar vedteke i 2016, vart det lagt til grunn at:

- 34 tunneler støtta minstekrava i føresegna (alt. A) til saman 713 mill. kr
- sterke faglege tilrådingar (alt. B) til saman 1446 mill. kr
- samla behov 2159 mill. kr

I notat av 19.05.2017 frå Statens vegvesen «Finansieringsbehov for tunneloppgradering fylkesveg, som er vedlagt, vart det lagt til grunn at:

- 37 tunneler støttar minstekrava i føresegna (alt. A) til saman 1077 mill. kr
- sterke faglege tilrådingar (alt. B) til saman 1386 mill. kr
- samla behov 2463 mill. kr

Det går fram av notatet at primissane er endra og at dette har ført til at samla kostnadsoverslag har auka med 304 mill. kr. Uvissa i anslaga er framleis på +/- 40%.

I plan- og byggjeprogram/Investeringsprogram for fylkesvegane i Hordaland er følgjande budsjettsummar satt opp til tunneler dei siste åra (budsjettal):

- 2015: 44,- mill. kr
- 2016: 76,- mill. kr
- 2017: 48,6 mill. kr

I Investeringsprogram for fylkesvegnettet, som fylkesrådmannen la fram hausten 2018, var det satt opp forslag til ei årleg ramme på om lag 100 mill. kr til oppgradering av tunneler. Total vart det lagt opp til å investere 415 mill. kr i perioden 2018-2021, 409 mill. kr i 2022-2025 og 400 mill. kr i 2026-2029. I tillegg vart det under store strekningsvise prosjekt satt opp 250 mill. kr i perioden 2022-2025 til oppgraderingar i Folgefonntunnelen og 1 mill. kr i 2018 for utgreiing av dette prosjektet.

Fylkestinget vedtok i desember 2017 eit nedtrekk frå 100 mill. kr til 60 mill. kr i 2018 for utbetring av tunneler etter Tunnelsikkerhetsforskriften. Det førte til at oppgradering av Bjørøytunnelen og Lyngfjelltunnelen måtte utsettast. Dersom ein føreset at det vert satt av ei årleg ramme på om lag 60 mill. kr vil ikkje tiltaka bli ferdig gjennomført før rundt 2040.

### Status for tunneloppgradering i HFK i 2018 etter oppsatt plan

60 mill. kr som er satt av til tunneloppgradering i 2018 går i all hovudsak til Hagaåstunnelen - og Liarostunnelen etter oppsett plan. Tilbakemeldinga frå Statens vegvesen er at arbeidet i desse to tunnelane vert ferdigstilt i løpet av 2018.

Erfaring til no viser at det er viktig å kome tidleg i gang med prosjektering og utlysing av anbodskonkurranse for å klare å gjennomføre prosjekta og få brukt opp dei årlege løyvingane. Statens vegvesen ønskjer derfor at ein lyser ut konkurranse for dei to neste tunnelane på prioriteringslista, Bjørøy og Lyngfjell, hausten 2018.

### Statleg bidrag

I tabell C-fk – Grønt hefte inntekssystemet er det ført opp følgjande tal for kompensasjon etter Tunnelsikkerhetsforskriften som gjeld Hordaland:

- 2015: 39,3 mill. kr
- 2016: 40,3 mill. kr
- 2017: 41,3 mill. kr
- 2018: 42,4 mill. kr

Dette inngår i rammeoverføringane og er ein del av dei frie inntektene.

Det er kome signal om at det ikkje er sikkert den statlege økonomiske kompensasjonen i samband med iversetting av forskrifta vert vidareført etter 2019. I statsbudsjettet for 2015 står det at "Oppfylgging av kravene i forskriften skal utføres etter en tidsplan og skal være fullført innen utgangen av 2019." I NTP (St.meld 33 2016-17) står det at "Den økonomiske kompensasjonen som ble gitt i forbindelse med iverksettelsen av tunnelsikkerhetsforskriften på fylkesveg i 2015, blir også videreført til 2019."

### Finansiering av tunnelutbetringar i Sogn og Fjordane, Møre og Romsdal og for riksveg tunnelar

I RTP for Sogn og Fjordane fylkeskommune 2018-2027 står følgjande:

*«Gjennom vedteken tunnelrehabiliteringsplan for tunnelar er det lagt opp til utbetring av fylkesveg tunnelane i samsvar med krav i tunnelsikkerhetsforskrifta og nødvendige oppgraderingar ut over forskrifta. Arbeidet skal vere ferdig i løpet av 2024.»*

Det meste av oppgraderingane i Sogn og Fjordane er planlagt finansiert over driftsbudsjettet og i 2018 er det satt av 40,9 mill. kr til ordinært tunnelvedlikehald og 106,4 mill. kr til tunnelrehabiliteringsplan. Sogn og Fjordane har 35 tunnelar som skal utbetrast i tunnelrehabiliteringsplanen. Samla kostnadsramme er om lag 2 060 mill. kr i perioden 2015-2024. Om lag 500 mill. kr er sett av på investeringsbudsjettet (Blaksettunnelen og Seimsdaltunnelen), medan om lag 1,5 mrd. kr er føresett finansiert over vedlikehaldsbudsjettet. Det er pr. 2017 nytta om lag 330 mill. kr. Sogn og Fjordane har ambisjon om å gjennomføre tunnelrehabiliteringa innan 2024, men også dei har utfordringar med finansieringa.

Møre og Romsdal fylkeskommune har valt ein anna strategi enn Sogn og Fjordane og gjort følgjande vedtak i fylkestinget 13.06.2017:

*«Tunnelsikring:*

*Tiltak etter tunnelsikkerhetsforskrifta for åra 2020 og 2021 – til saman 431,7 mill. kroner – vert teke ned. Framdrifta etter 2019 må følgje overføringane frå staten.»*

Når det gjeld oppgradering av tunnelar på riksvegar i Region vest er det i følgje tal motteke frå SVV i 2017 budsjettet med følgjande:

2017: 444 mill. kr  
2018: 935 mill. kr  
2020 og vidare: 4361 mill. kr

Tidsfrist for tunnelane på E16/E39 er 2021, mens frist for øvrige riksvegar er 2023.

Dette viser at det er skilnad på korleis Tunnelsikkerhetsforskriften vert følgt opp og finansiert. I arbeidet med rullering av Investeringsprogram for fylkesvegar og ved neste rullering av RTP må det utgreiast nærare korleis Hordaland skal følgje opp forskrifta, inklusiv behov for større samordning med Sogn og Fjordane i nye Vestland fylke.

## Fylkesrådmannen sine vurderingar

Det er fleire usikre moment ved utbetring av tunnelar som gjer at fylkesrådmannen legg fram denne saka. I forhold til kostnadsoverslag og finansiering har føresetnadane endra seg sidan Plan for utbetring av lange fylkesveggtunnelar vart vedtatt i fylkestinget 13.12.2016. Det vil bli utfordringar med å kunne gjennomføre utbetring av tunnelar etter framdriftsplan som ligg til grunn for utsatt frist og som er sendt til Vegdirektoratet. Nedtrekket i ramma frå 100 mill. kr til 60 mill. kr i 2018 aukar usikkerheita i forhold til gjennomføringsplan. Fylkesrådmannen har behov for ein nærare gjennomgang av finansierings- og framdriftsplan før revidert framdriftsplan kan sendast inn til Vegdirektoratet. Revisjon av planen må også vurderast i forhold til behov for samordning med Sogn og fjordane, som har lagt seg på ein annan finansierings- og gjennomføringsplan enn Hordaland fylkeskommune.

Det er vist til innleiingsvis usikkerheit i forhold til kor lenge kompensasjon etter Tunnelsikkerhetsforskriften vert vidareført. Fylkesrådmannen ser det vert store utfordringar med å finansiere utbetringane av tunnelane. Det er eit stort behov for å vidareføre det statlege bidraget etter 2019 fram til utbetringane er gjennomført, samt auke dei statlege overføringar slik at det vert i samsvar med dei faktiske utgiftene Tunnelsikkerhetsforskriften fører med seg.

I vedlagt notat frå Statens vegvesen kjem det fram at ein del tiltak som skal utførast under tunneloppgraderinga er vedlikehaldstiltak som ville ha vore nødvendige vedlikehaldstiltak i nær framtid, uavhengig av Tunnelsikkerhetsforskriften. Fylkesrådmannen meiner likevel at erfaringstal og kostnadsoverslaga Statens vegvesen har utarbeida viser at kompensasjon etter Tunnelsikkerhetsforskriften ikkje dekkjer dei faktiske utgiftene. Notat av 19.05.2017 frå Statens vegvesen «Finansieringsbehov» viser som nemnt at 37 tunnelar støttar minstekrava i føresegna og at denne oppgraderinga er kalkulert til å koste til saman 1 077 mill. kr (alt. A) (inkl. ein stor oppgradering av Folgefonntunnelen som per i dag er kalkulert til 259 mill. kr innafor alt. A). I tillegg er det sterke faglege tilrådingar å gjennomføre tiltak på til saman 1 386 mill. kr (alt. B) når ein fyrst skal gjennomføre tiltak i tunnelane. Samla investeringsbehov er dermed 2 463 mill. 2017-kr. med ein usikkerheit på +/- 40%. Kor mange av tiltaka, som er satt opp under alternativ B i dei ulike tunnelane, må vurderast nærare ved rullering av Investeringsprogram og før ein gjev klarsignal for gjennomføring av kvart enkelt prosjekt. I oppdatert skisse til finansierings- og framdriftsplan frå Statens vegvesen, som ligg ved saka, er det lagt inn tiltak for til saman 1 224 mill. kr innan 2029 ekskl. midlar til Folgefonnstunnelen. I løpet av hausten 2018 skal utgreiinga om oppgradering av Folgefonntunnelen vere ferdig og fylkesrådmannen vil kome attende til ei nærare vurdering når utgreiinga er motteken.

For å sikre kontinuitet i planleggings- og anbudsprosessane, og jamn effektiv produksjon, er det ønskjeleg for å ha mest mogleg føreseielege årlege økonomiske rammer og at ein startar prosjektering og førebur anbudsprosessar i god tid. Anbudsprosessar er tidkrevjande, så for å kome i gang med produksjonen i starten av året er det ein stor fordel å kunne lyse ut dei høgast prioriterte prosjekta året før. Dette er også i tråd med punkt 5.3.1 i rammeavtale mellom HFK og SVV:

*« For å sikre raskare framdrift av mindre tiltak under programområda, fornying og opprusting vert det foreslått at ein kan starte prosjektering i inneverande år, men at løyvinga til prosjektet kjem i investeringsprogrammet for påfølgjande år. På denne måten kan ein sikre større fleksibilitet både i planlegging, prosjektering og gjennomføring av dei ulike tiltaka i programområda og fornying og opprusting.»*

Fylkesrådmannen legg derfor opp til å lyse ut konkurranse for utbetring av Bjørøy og Lyngfjell tunnelane hausten 2018 for å sikre kontinuitet i planlegging, anbudsprosessar og produksjon. Desse utbetringane er dei neste prosjekta som står for tur i 2019 og finansiering er lagt over to år slik at ein har nødvendig fleksibilitet.

I vedteke Investeringsprogram står det at ny framdriftsplan blir sendt Vegdirektoratet etter politisk handsaming av Investeringsprogrammet i desember 2017. På grunn av dei mange usikre momenta nemnt i denne saka, tilrår no fylkesrådmannen å kome attende til oppdatert framdrifts og finansieringsplan.





## Statens vegvesen

Saksbehandler/telefon:

<Saksbehandlersnavn / tlf>

Vår dato: 14.05.2018

Vår referanse:

### Notat

Til: Fyll inn.

Fra: Fyll inn.

Kopi til:

### Revidert framdriftsplan tunneloppgradering fylkesveg etter FOR-204/1566/SD

Plan for utbetring av dei lange fylkesveg tunnelane vart lagt fram våren 2016. Etter søknad vart Hordaland fylkeskommune gjeve utsetjing med å setje i verk planen innan utgangen av 2025 – under føresetnad om framdriftsplan for ferdigstilling innan 2025.

Plan med prioritert utbyggingsrekkefølge 2018–2021 inngår i investeringsprogrammet for fylkesvegnettet til Regional transportplan Hordaland 2018– 2029. I budsjettvedtak for investeringsbudsjettet 2018 vart 40 millionar av fylket sin andel til tunnelsikring omprioritert til investeringar på fylkesvegane. Slik det går fram av vedteken investeringsprogram for fylkesvegar skal ny framdriftsplan sendast Vegdirektoratet etter den politisk handsaminga. Statens vegvesen har lagt til grunn for ny framdriftsplan at Hordaland fylke ikkje ynskjer å be om ny utsett frist.

Framdriftsplanen i investeringsprogrammet skal gje rammer for å sikre effektiv ressursutnytting og styring og kontroll i gjennomføringa av tunneloppgraderinga. Sentralt for investeringsprogrammet er å bygge opp ein langsiktig prosjektportefølje som gjev ein tryggleik på kva tiltak som skal prioriterast og når dette skal skje. Omprioritering i budsjettvedtak som avvik frå godkjent framdriftsplan medfører i fyrste omgang ei tidsforskyving av tiltaka, men kan og føre til iverksetjing av kostbare midlertidige tiltak for ivareta tryggleiken. Mykje av dei tiltak som skal utførast under tunneloppgraderinga er vedlikehaldstiltak som ville ha vore nødvendige vedlikehaldstiltak i nær framtid, uavhengig av tunnelsikkerhetsforskrifta. Avvik frå investeringsprogrammet vil og få konsekvensar for andre områder. For å halda framdrifta og forpliktinga til 2025 er det og viktig å ha kontinuitet i planleggings- og anbudsprosessane. Ved forskyving og stans i framdrifta vil ein kunne miste gevinstar frå erfaringsoverføring ved at både interne og eksterne ressursar blir satt til andre oppgåver eller av andre grunnar ikkje er tilgjengelig lenger. I tillegg er anbudsprosessar tidkrevjande for både byggherre og entreprenørar. Med tanke på god

framdrift er det naturleg å gjennomføre anbudsprosessen året før prosjekta har hovudfinansieringa, og det vil såleis gje bindingar for påfølgjande år. Dette er nødvendig då det er lang leveringstid på ein del utstyr som entreprenørane fyrst kan setja i bestilling når kontrakt er signert, og det skal lagast gode gjennomføringsplanar for trafikkavviklinga. Det er stor aktivitet i regionen på tilstøytane vegnett, og planlegging og samhandling er viktig for å oppretthalde eit trafikksikkert og framkomeleg fylkesvegnett.

Vedlegg

Forslag revidert framdriftsplan tunneloppgradering fylkesveg 2018–2029:

Forslag frå SVV til revidert plan tunneloppgradering fylkesveggar 2018-2029											
Tunnelar	Fv. nr.	Kommune	RTP planperiode 2018-2022					Sum-2018-2022	RTP planperiode	RTP planperiode	RTP 12 års planperiode
			2018	2019	2020	2021	2022		Sum-2023-2025	Sum 2026-2029	Totalt 2018-2029
Hagaås og Liaros	7	Samnanger	60 000					60 000			60 000
Bjørøy	207	Fjell/Bergen		41 000	7 000			48 000			48 000
Lyngfjell	57	Lindås		40 000	8 000			48 000			48 000
Halsnøy	544	Kvinnherad		4 000				4 000			4 000
Olsvik og Stongafjell	562	Bergen/Askøy			7 000	40 000	8 000	55 000			55 000
Eitrheim	550	Odda		20 000	54 000			74 000			74 000
Løvestakken	540	Bergen		4 000	30 000	20 000		54 000			54 000
Jondal	107	Jondal				4 000		4 000			4 000
Haukanes	7	Granvin				26 000	10 000	36 000	16 000		52 000
Aga	550	Ullensvang					9 000	9 000			9 000
Trisås	566	Osterøy				10 000	41 000	51 000			51 000
Borgo	567	Osterøy					1 000	1 000			1 000
Børvenes	7	Kvam					3 000	3 000			3 000
Folkedal	7	Granvin					3 000	3 000			3 000
Torgilsberg	572	Ulvik					3 000	3 000			3 000
Fureberg	551	Kvinnherad					20 000	20 000	50 000		70 000
Stussvikhovda	49	Kvinnherad					5 000	5 000	115 000		120 000
Lonevåg	567	Osterøy							50 000		50 000
Moshovda	48	Fusa							4 000		4 000
Espeland	57	Lindås							2 000		2 000
Kråkeskar	48	Fusa							12 000		12 000
Modal (halvdelen)	569	Modalen /Vaksdal							87 000		87 000
Diverse tunnelar		Alle							10 000	400 000	410 000
<b>Tunnelar</b>			<b>60 000</b>	<b>109 000</b>	<b>106 000</b>	<b>100 000</b>	<b>103 000</b>	<b>478 000</b>	<b>346 000</b>	<b>400 000</b>	<b>1 224 000</b>

Plan tunneloppgradering fylkesveggar 2018- 2029, vår 2016										
Tunnelar	Fv. nr.	Kommune	2018	2019	2020	2021	Sum-2018-2021	Sum 2022-2025	Sum 2026-2029	Totalt 2018-2029
Hagaås og Liaros			60 000				60 000			60 000
Bjørøy	207	Fjell/Bergen	20 000	28 000			48 000			48 000
Lyngfjell	57	Lindås	20 000	28 000			48 000			48 000
Halsnøy	544	Kvinnherad		4 000			4 000			4 000
Olsvik og Stongafjell	562	Bergen/Askøy		26 000	29 000		55 000			55 000
Eitrheim	550	Odda		37 000			74 000			74 000
Løvestakken	540	Bergen			29 000	25 000	54 000			54 000
Jondal	107	Jondal				4 000	4 000			4 000
Haukanes	7	Granvin				26 000	26 000	26 000		52 000
Aga	550	Ullensvang				6 000	6 000	3 000		9 000
Trisås	566	Osterøy				26 000	26 000	25 000		51 000
Borgo	567	Osterøy				1 000	1 000	0		1 000
Børvenes	7	Kvam				3 000	3 000	0		3 000
Folkedal	7	Granvin				3 000	3 000	0		3 000
Torgilsberg	572	Ulvik				3 000	3 000	0		3 000
Fureberg	551	Kvinnherad					0	70 000		70 000
Stussvikhovda	49	Kvinnherad					0	120 000		120 000
Lonevåg	567	Osterøy						50 000		50 000
Moshovda	48	Fusa						4 000		4 000
Espeland	57	Lindås						2 000		2 000
Kråkeskar	48	Fusa						12 000		12 000
Modal (halvdelen)	569	Modalen /Vaksdal						87 000		87 000
Diverse tunnelar		Alle						10 000	400 000	410 000
<b>Tunnelar</b>			<b>100 000</b>	<b>123 000</b>	<b>95 000</b>	<b>97 000</b>	<b>415 000</b>	<b>409 000</b>	<b>400 000</b>	<b>1 224 000</b>



## Finansieringsbehov



## Tunneloppgradering fylkesveg etter FOR 2014/1566/SD

Vegavdeling Hordaland

## Innhald

1. Grunnlag for saka.....	2.
2. Ansvar for tunneltryggleik på fylkesvegane i Hordaland.....	3.
3. Utval tunnelar med finansieringsbehov etter forvaltningsområde.....	4.
4. Kartfesta oversyn – Tunnelar som er tilrådd oppgradert.....	6.
5. Døme på utbetringstiltak for Alternativ A.....	7.
a. Naudstasjon.....	7.
b. Eksponert Polyetylen.....	7.
c. Evakueringsljos.....	8.
d. Tunnelhøgd.....	9.
6. Døme på utbetringstiltak for Alternativ B.....	10.
a. Naudnett/ DAB.....	10.
b. System for ventilasjonsstyring.....	11.
7. Rekna behov tiltak og finansiering per tunnel.....	11.
I. Folgefontunnelen.....	12
II. Jondalstunnelen.....	13
III. Halsnøytunnelen.....	13.
IV. Modalstunnelen.....	14.
V. Fugleberg tunnelen.....	15.
VI. Løvestakktunnelen.....	16.
VII. Trisåstunnelen.....	17.
VIII. Bjørøytunnelen.....	18.
IX. Eitrheimtunnelen.....	19.
X. Hagaåstunnelen.....	20.
XI. Borgatunnelen.....	21.
XII. Folkedaltunnelen.....	21.
XIII. Børvenestunnelen.....	22.
XIV. Stussvikhovdatunnelen.....	23.
XV. Olsvik tunnelen.....	24.
XVI. Lyngfjell tunnelen.....	25.
XVII. Lonevågtunnelen.....	26.
XVIII. Espeland tunnelen.....	27.
XIX. Slottsportentunnelen.....	28.
XX. Torgilsberg tunnelen.....	29.
XXI. Moshovdatunnelen.....	29.
XXII. Mostramtunnelen.....	30.
XXIII. Fureberg tunnelen.....	31
XXIV. Jonatunnelen.....	32.
XXV. Hansagjell tunnelen.....	33.
XXVI. Stongafjell tunnelen.....	34.
XXVII. Hesjedal tunnelen.....	35.
XXVIII. Fossenbrattetunnelen.....	36.
xxix. Nordre poll tunnelen.....	37.
XXX. Eikjetotunnelen.....	37.
XXXI. Haukanestunnelen.....	38.
XXXII. Høgaberg tunnelen.....	39.
XXXIII. Torsnestunnelen.....	40.
XXXIV. Agatunnelen.....	41.
XXXV. Liarostunnelen.....	42.
XXXVI. Kråkeskartunnelen.....	43.
XXXVII. Høydalstunnelen.....	44.
8. Samla oversyn.....	45.
9. Tunnelar på Fv. 7 som bør strossas for å få ei køyrehøgd på 4,2 meter....	46.

## 1. Grunnlag for saka

Lange tunnelar vert rekna som særskilte viktige transportlenker for å fremje mobilitet og stabil økonomisk utvikling innan regionane og mellom dei regionale sentra og arbeidsmarknadene. Etter fleire katastrofale tunnelulukker i Østerrike, Sveits, Italia og Frankrike i perioden 1996–2011, vedtok EU-parlamentet i april 2004 direktivet om minstekrav til tunneltryggleik for tunnelar på 500m eller meir i det Trans-Europeiske transportsystemet<sup>2</sup> 3(DIRECTIVE 2004/54/EC<sup>1</sup>).

Føremålet med direktivet er å sikre eit einsarta og høgt tryggleiksnivå i vegtunnelane. Tiltaka skal mellom anna gjere det mogleg for alle som er involvert i tunnelulukker å berge seg sjølv, setje brukarane i stand til å handle så hurtig som mogleg for å avgrense konsekvensane av alvorlege hendingar, og sikre at naudetatane kan handle så effektivt som mogleg. Direktivet opnar for at trafikkmengd (ÅDT) også kan leggjast til grunn for val av aktuelle tunnelar for utbetring (i.bid.,s.42).

I Noreg vart direktivet først implementert for tunnelar på riksvegane, gjennom «Forskrift om minimum sikkerhetskrav til visse vegtunnelar»<sup>4</sup> (FOR-2007-05-15-517)<sup>2</sup>. For fylkesvegtunnelane vart direktivet implementert i 2014 gjennom «Forskrift om minimum sikkerhetskrav til visse tunnelar på fylkesvegnettet og kommunalt vegnett i Oslo»<sup>5</sup> (FOR-2014-12-10-1566)<sup>3</sup>.

Føresegna har som mål å sikre lågaste tillete tryggleiksnivå for trafikantar ved krav til førebygging av kritiske hendingar som kan sette menneskeliv, miljø og tunnelanlegg i fare, og syte for vern i høve av ulukker. Føresegna som gjeld fylkesvegnettet klargjer i §2 at verkeområdet er tunnelar på over 500m og med ein gjennomsnittleg årstdøgntrafikk (ÅDT) på 300 køyretøy eller meir.

Vurderingar knytt til tunneltryggleik kjem og inn under andre forskriftsområder som til dømes Forskrift om elektriske lavspenningsanlegg (FOR-1998-11-06-1060)<sup>4</sup> og Forskrift om brannforebyggende tiltak og tilsyn (FOR-2002-06-26-847)<sup>5</sup>.

Plan for utbetring av dei lange fylkesvegtunnelene vart lagt fram våren 2016<sup>6</sup>. Etter søknad vart Hordaland fylkeskommune, i 2016, gjeve utsetjing med å setje i verk planen innan utgangen av 2025 – under føresetting at:

*(...) fylkeskommunen setter opp en fremdriftsplan som baserer seg på utvidet tidsfrist, og ferdigstilling innen 2025. I fremdriftsplanen angis det når den enkelte tunnel er ferdig utbedret i henhold til Forskrift om minimum sikkerhetskrav til visse tunnelar på fylkesvegnettet (...). (...) særlig utsatte vegtunnelar, som lange ettløps vegtunnelar, tunnelar med stor trafikkmengde og tunnelar med stigningsgrad over 5 %, prioriteres i tidsplan (...).* Ein plan med prioritert utbyggingsrekkefølge med ferdigstilling innan 2025 var sendt frå Hordaland fylkeskommune til vegdirektoratet våren 2016, og er lagt til grunn for planlegging av framdrifta.

---

<sup>1</sup> <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32004L0054&from=en>

<sup>2</sup> <https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2007-05-15-517>

<sup>3</sup> <https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2014-12-10-1566>

<sup>4</sup> <https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/1998-11-06-1060>

<sup>5</sup> <https://lovdata.no/dokument/LTI/forskrift/2002-06-26-847>

<sup>6</sup> <http://einnsyn.hfk.no/eInnsyn/RegistryEntry/ShowDocumentFromDmb?registryEntryId=174064&documentId=298190>

Avklaring om tilrådd finansieringsbehov til utbetringa er no klar, og er ein revisjon av anslaga i framdriftsplanen som vart lagt fram i februar 2016. Det er i hovudsak seks premissar som har vore førande for dei nye anslaga:

- 1) Statens vegvesen har fått innarbeidd detaljeringa av føresegna i tunnelhandboka si (N500, november 2016). N500 er no eit konkret grunnlag for den faglege forståinga av tryggingsskrava i føresegna<sup>7</sup>. Den nye handboka har gjeve eit betre og eins oversyn over dei praktiske konsekvensane av krava i føresegna.
- 2) Tunnelane har fått ein grundigare individuell gjennomgang i dialog med driftspersonell.
- 3) Utbetringa av tunnelane på TEN-T vegane<sup>8</sup> (Det transeuropeiske transportnettverket) er i stort mon utsett. Når ein ser på dei godkjente framdriftsplanane på fylkesveg, kan utsettinga på TEN-T vegane verke prisdrivande og auke usikkerheita i anslaga på fylkesvegtunnelane. Når utbetringa av alle vegtunnelane får eit samanfall i tid kan vi temporært få ein kraftig auke i etterspurnaden av denne type teneste. Det ville vore rimelig å gjere ei ny vurdering av framdrifta på fylkesvegtunnelane, og betre tilpasse denne framdrifta til marknaden.
- 4) Det har komen endelege avklaringar frå ESA (EFTA Surveillance Authority) i høve til krava om rømingssveg i tunnelar som er bygd før 2006.
- 5) Tunnelar som alt har tryggleiksgodkjenning, vil ikkje ha trong for vurdering etter nytt regelverk før godkjenningsperioden er over (opp mot 6 år).
- 6) Tilrådingar frå statens havarikommisjon etter brannen i Gudvangatunnelen i 2015, om ventilasjonsstyring og branntryggleik<sup>9</sup>.

Avklaringane har ført til at nokre tunnelar har fått auka kostander, nokre tunnelar er komen til, og nokre tunnelar har fått redusert sitt behov etter minstekrava i føresegna. I høve saka om framdrift som vart lagt fram i februar 2016, er finansieringsbehova for minimumskrava etter tunneltryggleikføresegna auka med vel 400 millionar kroner. Uvissa i anslaget er framleis på same nivå som i framdriftsplanen (+/- 40%).

## **2. Ansvar for tunneltryggleik på fylkesvegane i Hordaland**

Hordaland fylkeskommune har som vegeigar det overordna ansvaret for å treffe naudsynte tiltak for å sikre at tunnelane er i samsvar med føresegna. For kvar fylkesvegtunnel, skal Hordaland fylkeskommune utpeike ein tryggleikskontrollør som skal sjå til at tryggleiken for trafikantar og driftspersonell er ivareteke.

I Hordaland vert ordninga med tryggleikskontrollørar på fylkesveg samordna med tilsvarande regime for riksvegane. Føresegna slår fast at sams vegadministrasjon ved regionvegsjef i Statens vegvesen skal være tunnelforvaltar jfr. §5. I Hordaland er det avdelingsdirektøren for vegavdelinga i Hordaland som er delegert ansvaret for at tryggleik, drift og vedlikehald blir ivareteke. I tillegg har Vegtrafikkentralen til Statens vegvesen ei viktig rolle i tryggleiksarbeidet ved at dei styrar overvakinga av tunnelane, og tek i mot melding om brann, syter for stenging av tunnelen, varslar naudetatane, styrer trafikken osv.

---

<sup>7</sup> [http://www.vegvesen.no/\\_attachment/61913](http://www.vegvesen.no/_attachment/61913)

<sup>8</sup> <http://www.vegvesen.no/fag/Fokusomrader/EU+EOS+samarbeid/TEN-T>

<sup>9</sup> <https://www.aibn.no/Vegtrafikk/Avgitte-rapporter/2016-03>

### 3. Utval tunnelar med finansieringsbehov etter forvaltningsområde

I utbetningsplanen vart det lagt til grunn at 34 tunnelar i Hordaland stettar utbetningskrava i føresegna, eller ville kome til å stette krava i løpet av iverksetjingsperioden.

I vegavdeling Hordaland er forvaltninga av tunnelane delt mellom Bergensområdet og området Voss–Hardanger. I Bergensområdet er Løvestakktunnelen komen til. I Løvestakktunnelen er behovet betre tryggingssljos, ny skilting, betre tettheit og innhald i naudstasjonane og system for overvaking og automatisk branndeteksjon. For området Voss–Hardanger er Folkedaltunnelen og Torgilsberg tunnelen komen til i Alternativ B. For dei sist nemnte tunnelane er det behov for ny skilting av radioskilt i samband med slukking av FM-nettet, og betre ventilasjonsstyring.

I tillegg bør Hordaland fylkeskommune ta stilling til spørsmåla knytt til strossing av kjørehøgde til 4,2 meter for dei tunnelane som ligg på Fv. 7, men ikkje kjem inn under lengdekrava i føresegna, men har låg kjørehøgde. Fv. 7 skal kunne fungere som en omkøringsveg for E16.

Tunnelane som har behov for finansiering i høve til forlaget til utbetningsplanen er som følgjande:

Tabell 1. Utval av tunnelar frå Bergensområdet med behov for finansiering etter TFS 1566

Nr	Veg nr.	Fv-kat.	Tunellnamn	Lengd	ÅDT
1	Fv. 540	Overordna	Løvestakken	2045	15700
2	Fv. 566	Overordna	Tirsås	2023	3100
3	Fv.207	Øvrig	Bjørøy	2012	1550
4	Fv. 567	Overordna	Borgo	1554	2600
5	Fv.49	Øvrig	Stussvikhovda	1217	450
6	Fv.562	Overordna	Olsvik	1074	19600
7	Fv.57	Overordna	Lyngfjell	966	4200
8	Fv. 567	Øvrig	Lonevåg	961	1499
9	Fv.57	Overordna	Espeland	959	5700
10	Fv.48	Overordna	Moshovda	768	1500
11	Fv.562	Overordna	Stongafjell	694	17600
12	Fv.48	Overordna	Kråkeskar	529	1500

Kjelde: SVV



Tabell 2. Tunneloversyn område Voss–Hardanger med finansieringsbehov etter TFS 1566

Nr.	Veg nr	Fv-kat	Tunellnamn	Lengd	ÅDT
1	Fv. 551	Overordna	Folgefonn	11137	1000
2	Fv. 107	Overordna	Jondal	10085	500
3	Fv. 544	Overordna	Halsnøy	4170	880
4	Fv. 569	Øvrig	Modals	3451	400
5	Fv. 569	Øvrig	Fugleberg	2077	280
6	Fv. 550	Øvrig	Eitrheim	1682	1100
7	Fv. 7	Overordna	Hagaås	1641	2400
8	Fv. 7	Overordna	Børvenes	1234	3900
9	Fv. 7	Overordna	Folkedal	1370	2100
10	Fv. 569	Øvrig	Slottsporten	950	280
11	Fv. 572	Øvrig	Torgilsberg	790	600
12	Fv. 569	Øvrig	Mostrau	748	280
13	Fv. 551	Overordna	Fureberg	736	900
14	Fv. 550	Øvrig	Jona	731	400
15	Fv. 7	Overordna	Hansagjel	696	2300
16	Fv. 569	Øvrig	Hesjedals	667	320
17	Fv. 7	Overordna	Fossenbratte	665	2100
18	Fv. 107	Overordna	Nordrepollen	649	500
19	Fv. 569	Øvrig	Eikjeto	638	320
20	Fv. 7	Overordna	Haukanes	635	4900
21	Fv. 569	Øvrig	Høgaberg	633	320
22	Fv. 107	Overordna	Torsnes	592	450
23	Fv 550	Øvrig	Aga	588	1000
24	Fv. 7	Overordna	Liaros	563	2300
25	Fv. 569	Øvrig	Høydals	528	280

Kjelde: SSV

Tabell 3: Tunnelar på Fv. 7 med låg kjørehøgde

Nr.	Veg nr	Fv-kat	Tunellnamn	ÅDT	Lengde
1	Fv.7	Overordna	Snauhaugen	1850	348
2	Fv.7	Overordna	Tokagjel	1850	407
3	Fv.7	Overordna	Fossgjel	1850	363
4	Fv.7	Overordna	Teigaberg	2100	423
5	Fv.7	Overordna	Hisdalen	4400	173
6	Fv.7	Overordna	Grasdalen	4400	63

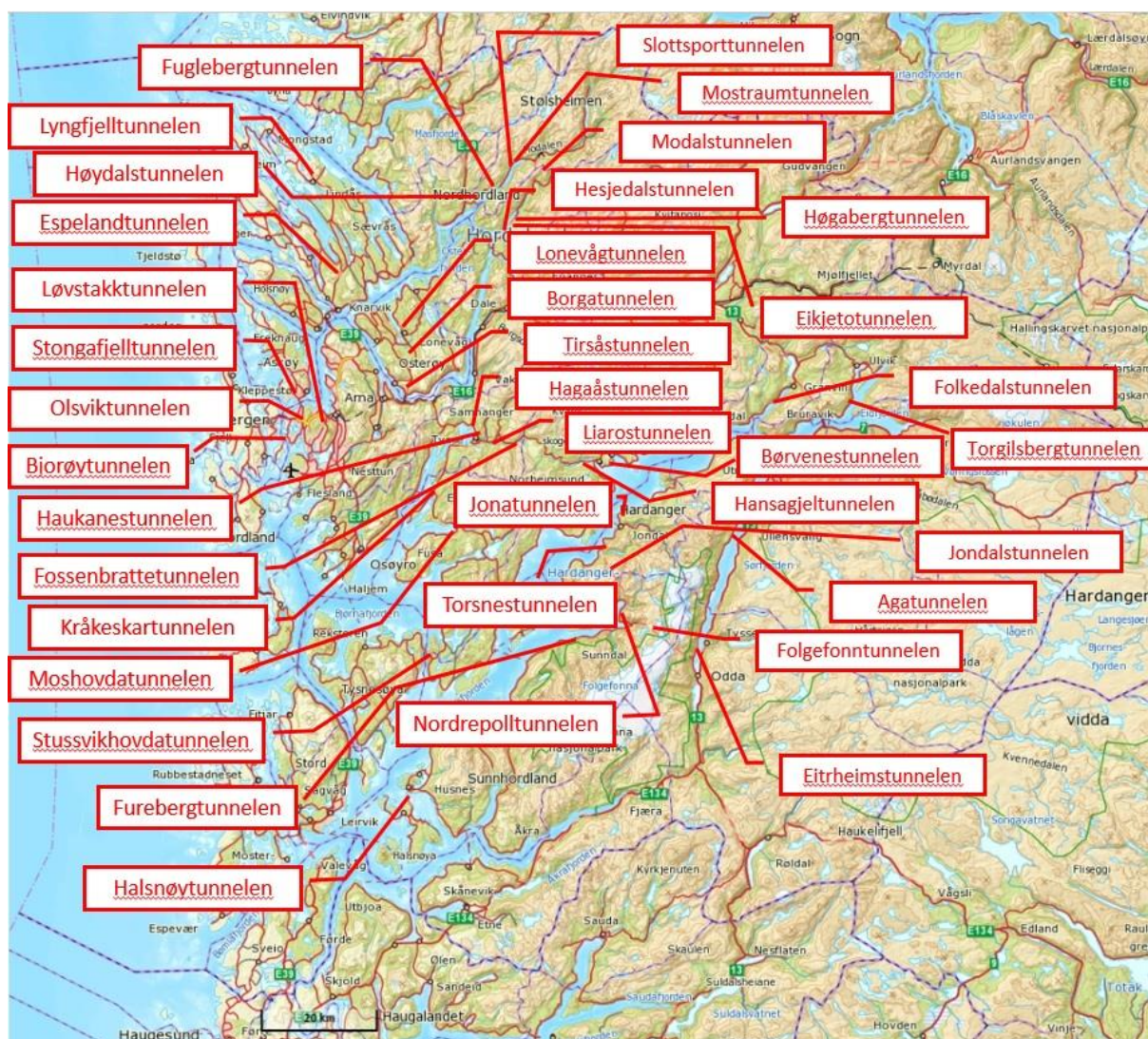
Kjelde: SSV

Prioriteten til dei ulike tunnelane er klårlagt i framdriftsplanen.<sup>10</sup>

<sup>10</sup>

<http://einnsyn.hfk.no/einnsyn/RegistryEntry/ShowDocumentFromDmb?registryEntryId=174064&documentId=298190>

#### 4. Kartfesta oversyn – Tunnelar som er tilrådd oppgradert



Kjelde: Statens kartverk og Statens vegvesen

## 5. Døme på utbetringstiltak for Alternativ A

I det følgjande skal vi syne nokre aktuelle døme på tiltak knytt til utbetring av fylkesveg tunnelane i Hordaland:

### a) Naudstasjon

I vedlegg I pkt. 2.10 i tunneltryggleikføresegna går føremålet fram og kva minstekrav som stillast til ein naudstasjon. Ein naudstasjon er ein stad kor det er montert utstyr til bruk i naudsituasjonar, for eksempel brannsløkkar, naudtelefon etc. Utstyr som er plassert utanfor kiosk, men nærmare kiosken enn 20m skal teljast som ein og same stasjon. Naudstasjonane skal vere plassert i nærleiken av tunnelportalane. I eksisterande tunnelar skal det minst vere ein slik stasjon kvar 250m. Grovt rekna, vil ein ny stasjon som tilfredstillar minstekrava koste om lag kr. 250 000,- med kabling men eksklusive mva.



Foto: Statens vegvesen

b) Eksponert Polyetylen (PE-isolasjon) PE-skum og Polyetylenmatter er laga av materialet polyetylen og vert brukt til vann- og frostsikring i tunnelar. PE smeltar ved om lag 120 grader Celsius, og tenner ved om lag 340 grader Celsius. Ei ulukke der materialet vert tent i ein tunnel, kan føre til utvikling mykje giftig røyk og varme. Reglane i dag føreskriv ei betonghinne på minst 8cm utanpå denne type isolasjon når han skal nyttast i nye tunnelar. Tunnelar bygd før 1995 hadde ikkje krav om ei ytre brannhemmande betonghinne. Samstundes kan normal slitasje og låg kvalitet i påføring av betonghinna, over tid føre til eksponering av isolasjonen. I tunneltryggleikføresegna sitt vedlegg I pkt. 2.7 heiter det at alle tunnelar no skal ha tilstrekkeleg brannmotstand.



Foto: Bergens Tidende, Bjorøy tunnelen.

c) Evakueringsljøs: Ei lenke av ljøs vert sett opp for å leie trafikkantar ut av ein tunnel i ein naudsituasjon. Normalt er ljosa festa på tunnelvegg i ei fast høgd over veg og med ein fast avstand mellom ljosa på kvar side av vegen

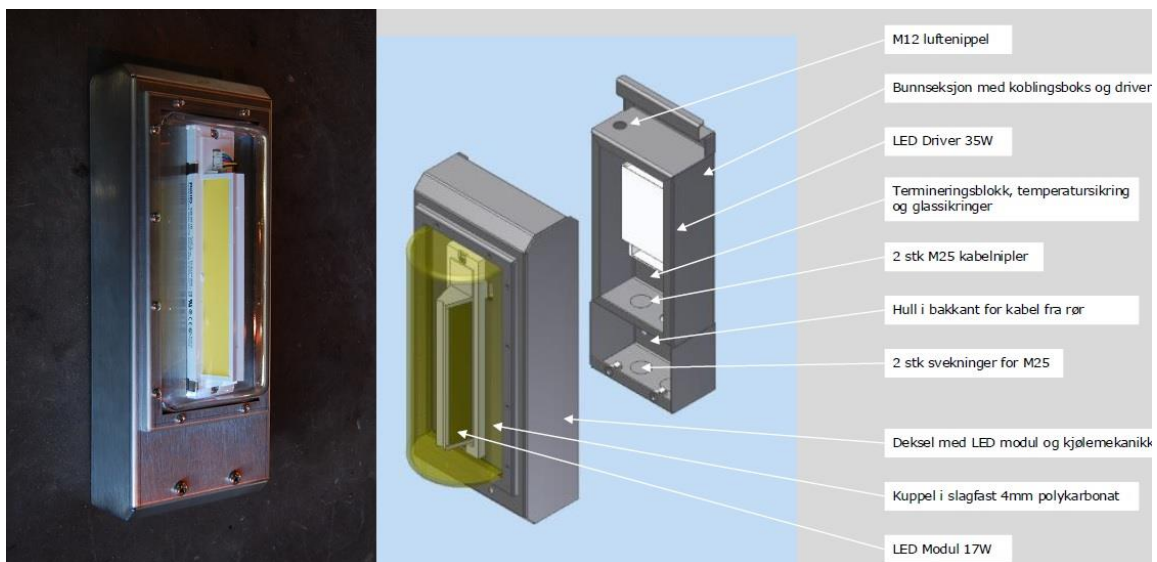


Foto: Statens vegvesen

d) Tunnelhøgde: Det er ikkje knytt spesifikke avgrensingar til køyretøyhøgde i Noreg. Det er ikkje uvanleg at tungtransport set seg fast eller gjer skade på installasjonar inne i tunnelen på grunn av låg køyrehøgde/ fri høgde i tunnelen.



På følgjande bilete ser vi ein typisk vifteskade, her frå Sundalsfjelltunnelen på Rv. 5 mellom Florø og Eikefjorden. Eit vogntog har komme bort i viftene som er festa i tunneltaket. Tunnelen er skilta til 4,2m, og viftene montert om lag 4,5 meter over vegenes senterline. Viftene veg opp mot eit tonn kvar og kan føra til alvorleg skade om dei fell ned. Installasjon av nye vifter inklusive styreskap og kablar vil koste om lag kr. 500 000,- eksklusive mva.



Foto: Statens vegvesen

## 6. Døme på utbetringstiltak for Alternativ B

### a) Naudnett/ Digital Audio Broadcasting (DAB).

Naudnett er eit digitalt kommunikasjonsnett for nød- og beredskapstenester i Noreg. Det skal sikre effektiv og trygg kommunikasjon internt i og mellom naudetatane, som før hadde kvar sine kommunikasjonsnett. Vegmyndighet har ansvar for at det blir etablert Naudnett og kringkasting i alle nye vegtunnelar lengre enn 500 m.

Det er ikkje eit krav om naudnett/DAB i alle eksisterande tunnelar over 500 meter. I Hordaland er det vel 17 av tunnelane i utvalet som har slik utrustning, medan 20 ikkje har det. Når FM nettet er stengt 31. januar 2017, kan DAB betre tryggleiken fordi operatørane på vegsentralane kan gi melding til brukarane i alle radiokanalar samtidig om det skulle oppstå ein naudsituasjon. At naudnett/ DAB-utstyr ikkje er på plass i tunnelane kan medføre brot i kommunikasjonen mellom nødetatane, og mellom naudetatane og brukarane.



Foto: Paneda

I bilete ovanfor er radiosentralen til Haukanesberget tunnel i Hordaland. Eininga med grønt lys er systemet for innsnakk som gjer at operatørane hos Statens vegvesenet kan bryte inn i sendinga. FM-modulen er nedst.

## b) System for ventilasjonsstyring

Etter ulukka i Gudvangatunnelen 11. august 2015 rådde statens havarikommisjon for transport til at Statens vegvesen, basert på en risikoanalyse for utsette tunneler, endrar automatikken og sørger for at ventilasjonsstyringa tek i vare trafikantanes moglegheiter for sjølvberging. Dette er ikkje eit krav i tunneltryggleiksføresegna (den er frå 2014). For ei rekke av dei eldre tunnelane tilrår Statens vegvesen på det sterkaste at fylke set av midlar for etablering ny automatikk, sjølv om det ikkje er eit krav i føresegna. Viss ikkje vil trafikantane nærme ein eventuell brannstad utsetjast for større fare og reduserte deira moglegheiter for sjølvberging.



Foto:NTB

## 7. Rekna behov tiltak og finansiering per tunnel

I det følgjande drøftast behovet for kvar enkelt tunnel i utbetningsplanen. Behova drøftast i høve til vedlegg 1 i tunneltryggleiksføresegna for fylkesveg. Kva punkt i vedlegget som er aktuelt for utbetring går fram av tabellane i drøftinga av tunnelane.

Det leggjast fram to Alternativ fram til handsaminga. Alternativ **A** er det absolutte minimum som krevjast for innfri forpliktinga etter tunneltryggleiksføresegna. Alternativ **B** er sterke faglege tilrådingar for å betre tryggleiken i tunnelane, og representerer dei behova Statens vegvesen sine tunnelforvaltarar og driftspersonell tilrår at fylkestinget bør leggje til minstekrava til utbetringa som ei sterk tilråding. Tunnelane er sortert etter lengd.

## I. Folgefonntunnelen:

Folgefonntunnelen er 11 137 meter lang og er Norges tredje lengste vegtunnel. Den går gjennom fjellet under Folgefonna og bind saman Eitrheim i Odda kommune med Mauranger i Kvinnherad kommune, og er en del av Fv. 551. Bygginga av tunnelen starta i juni 1998 og tok tre år. Tunnelen vart opna 15. juni 2001

Figur: Rekna behov Folgefonntunnelen Alternativ A minstekrav etter TFS 2014/1566

Alternativ A (minstekrav etter TFS 2014/1566/SD):	Anslag i kr.
2.3.2 Ikkje havarifelt eller naudfortau	4 000 000
2.6.1 2.6.2 Avløp ved transport av farlig gods	5 000 000
2.8.1 Takljøs	55 685 000
2.8.2 Tryggingsljøs	11 137 000
2.8.3 Leieljøs for evakuering	11 137 000
2.9.2, 2.9.3, 2.9.4, 2.9.5 Ventilasjon	20 000 000
2.10.2, 2.10.3 Naudstasjonar innhald og tettleik	11 137 000
2.12 Trafikkskilt	1 000 000
2.13.1, 2.13.2 Kontrollsentral	500 000
2.17.1 Naudstrømforsyning	500 000
Følgjekostnader knytt til utbetningsAlternativ A:	
Trafikktryggingstiltak	2 000 000
Langsgående grøfter	22 274 000
Utsprenging for nisjar/tekniske bygg mv.	9 000 000
Berg og fjellsikring	1 000 000
Tekniske bygg og grunnkjøp	15 000 000
Sum tiltak	169 370 000
Tillegg for trafikkavvikling	2 000 000
Tillegg for rigg (10%)	16 937 000
Tillegg for byggherrekost & administrasjon (11%)	18 630 700
Sum før mva.	206 937 700
mva (25%)	51 734 425
Sum A-Alternativ	258 672 125

Minstekravet etter tunneltryggleiksføresegna er rekna til om lag 259 millionar kroner.

Figur: Rekna behov Folgefonntunnelen Alternativ B – sterke faglige tilrådingar

Alternativ B (sterke faglige tilrådingar men ikkje krav i TFS 1566):	Anslag i kr.
601 radioskilt i tunellar med radioanlegg der FM utgår	200 000
Utsifting av drenering (Grunne kummer med kjeftesluk og dykkert på overvassanlegget)	16 705 500
Strossing for snu og havarilommer	25 200 000
Berg og fjellsikring	51 000 000
Sum tiltak	93 105 500
Tillegg for trafikkavvikling (ekstra i høve til Alternativ A)	500 000
Tillegg for rigg (10%)	9 310 550
Tillegg for byggherrekost & administrasjon (11%)	10 241 605
Sum før mva.	113 157 655
mva (25%)	28 289 414
Sum B-Alternativ	141 447 069

Samla behov for Alternativ B er rekna til vel 141 millionar kroner. Samla behov for Alternativ A og B for Folgefonntunnelen er rekna til vel 400 millionar kroner.



## II. Jondaltunnelen:

Jondaltunnelen er en vegtunnel mellom Nordrepollen, Mauranger i Kvinnherad kommune til Torsnes i Jondal kommune. Tunnelen opna for trafikk 7. september 2012. Jondaltunnelen er med sine 10,085 km den nest lengste tunnelen i Hordaland. Jondaltunnelen har tryggingsgodkjenning som går ut i 2019. Etter inspeksjonen i 2013 ligg det no inne behov for vel kr. 1 210 000,- for å nå minstekrava i tryggingføresegna.

Figur: Rekna behov Jondaltunnelen Alternativ B – sterke faglige tilrådingar

Alternativ B (sterke faglige tilrådingar men ikkje krav i TFS 1566):	Anslag i kr.
601 radioskilt i tunellar med radioanlegg der FM utgår	200 000
Endring i ventilasjonsstyring m/kompenserande tiltak retta mot det lokale brannvernet.	1 550 000
Sum	1 750 000
Tillegg for trafikkavvikling (ekstra i høve til Alternativ A)	50 000
Tillegg for rigg (10%)	175 000
Tillegg for byggherrekost & administrasjon 11%	192 500
sum	2 167 500
mva (25%)	541 875
Sum B-Alternativ	2 709 375

Samla behov etter Alternativ B er rekna til vel 2,7 millionar kroner. For begge Alternativa får vi eit finansieringsbehov på nærmare 4 mill. kroner.

## III. Halsnøytunnelen:

Halsnøytunnelen er en undersjøisk vegtunnel mellom fastlandet og Halsnøya i Kvinnherad kommune i Hordaland. Den er ein del av fylkesveg 544 og opna 8. mars 2008. Tunnelen er 4 170 meter lang og når 135,5 meter under havet. Halsnøytunnelen har tryggingsgodkjenning som går ut i 2020. Etter inspeksjonen i 2014 ligg det no inne behov for kr. 605 000,- for å nå minstekrava i tryggingføresegna.

Figur: Rekna behov Halsnøytunnelen Alternativ B – sterke faglige tilrådingar

Alternativ B (sterke faglige tilrådingar men ikkje krav i TFS 1566):	Anslag i kr.
601 radioskilt i tunellar med radioanlegg der FM utgår	200 000
Endring i ventilasjonsstyring m/kompenserande tiltak retta mot det lokale brannvernet.	1 550 000
Sum	1 750 000
Tillegg for trafikkavvikling (ekstra i høve til Alternativ A)	50 000
Tillegg for rigg (10%)	175 000
Tillegg for byggherrekost & administrasjon 11%	192 500
sum	2 167 500
mva (25%)	541 875
Sum B-Alternativ	2 709 375

Samla behov etter Alternativ B er rekna til vel 2,7 millionar kroner. For begge Alternativa får vi eit finansieringsbehov på vel 3,3 mill. kroner.

#### IV. Modalstunnelen:

Modalstunnelen er ein tunnel på Fv. 569 i Modalen og Vaksdal kommunar i Hordaland. Tunnelen går mellom Mo i Modalen og Setsteinelvi i Eksingedalen i Vaksdal. Tunnelen er 3451 meter lang. Den vart opna 3. juli 1976.

Figur: Rekna behov Modalstunnelen Alternativ A minstekrav etter TFS 2014/1566

ALTERNATIV A (minstekrav etter TFS 2014/1566/SD):	Anslag i kr.
2.3.2 Ikkje havarifelt eller naudfortau	3 000 000
2.8.1 Ljos	17 255 000
2.8.2 Tryggleiksljos	3 451 000
2.8.3 Ledeljøs for evakuering	3 451 000
2.9.2 2.9.3 2.9.4 2.9.5 Ventilasjon	6 000 000
2.10.2 2.10.3 Naudstasjonar, innhald og tettheit	3 451 000
2.12 Trafikkskilt	1 000 000
2.13.1 2.13.2 Kontrollsentral	500 000
2.17.1 Naudstraumforsyning	500 000
Følgjekostnader knytt til oppgradering Alternativ A:	
TS tiltak	2 000 000
Langsgående grøfte	6 902 000
Tekniske bygg/ grunnkjøp	5 000 000
Sum tiltak	52 510 000
Tillegg for trafikkavvikling	2 000 000
Tillegg for rigg (10%)	5 251 000
Tillegg for byggherrekost & administrasjon (11%)	5 776 100
sum før mva	65 537 100
mva (25%)	16 384 275
Sum A-Alternativ	81 921 375

Minstekravet etter tunneltryggleiksføresegna er rekna til om lag 82 millionar kroner.

Figur: Rekna behov Modalstunnelen Alternativ B – sterke faglige tilrådingar

Alternativ B (sterke faglige tilrådingar men ikkje krav i TFS 1566):	Anslag i kr.
2.16.1 Naudnett for redningsetatar (Tilrådd - ikkje krav etter TFS)	1 000 000
2.16.2 Innsnakk på radio (Tilrådd - ikkje krav etter TFS)	2 000 000
G/S tiltak for betring av luft(ventilasjon eller CO/NO måling el.)	10 000 000
Utskifting av drenering (Grunne kummer med kjeftesluk og dykkert på overvassanlegget)	5 176 500
Strossing for auka køyrehøgde	67 000 000
Berg og fjellsikring	20 000 000
Sum tiltak	105 176 500
Tillegg for trafikkavvikling (ekstra i høve til Alternativ A)	2 000 000
Tillegg for rigg (10%)	10 517 650
Tillegg for byggherrekost & administrasjon (11%)	11 569 415
Sum før mva	129 263 565
mva (25%)	32 315 819
Sum B-Alternativ	161 579 456

Samla behov etter Alternativ B er rekna om lag 162 millionar kroner. For begge Alternativa får vi eit finansieringsbehov på nærmare 244 mill. kroner.

## V. Fuglebergtunnelen:

Fuglebergtunnelen er ein vegtunnel på fylkesveg 569 i Modalen kommune i Hordaland. Tunnelen går gjennom Fugleberget mellom Mostraumen og Nottveit i Romarheimsfjorden. Tunnelen er 2 077 meter lang, og bygd i 1996.

Figur: Rekna behov Fuglebergtunnelen Alternativ A minstekrav etter TFS 2014/1566

<b>ALTERNATIV A (minstekrav etter TFS 2014/1566/SD):</b>	Anslag i kr.
2.3.2 Ikkje havarifelt eller naudfortau	1 000 000
2.7. Konstruksjonen sin brannmotstand (Dvs. riving, sikring nytt PE skum med brannsikring)	3 500 000
2.8.1 Ljos	10 385 000
2.8.2 Tryggleiksljos	2 077 000
2.8.3 Ledeljos for evakuering	6 000 000
2.9.2 2.9.3 2.9.4 2.9.5 Ventilasjon	4 000 000
2.10.2 2.10.3 Naudstasjonar, innhald og tettheit	2 077 000
2.12 Trafikkskilt	1 000 000
2.13.1 2.13.2 Kontrollsentral	500 000
2.17.1 Naudstraumforsyning	500 000
Følgjekostnader knytt til oppgradering Alternativ A:	
TS tiltak	2 000 000
Langsgående grøfte	4 154 000
Tekniske bygg/ grunnkjøp	5 000 000
Sum tiltak	42 193 000
Tillegg for trafikkavvikling	2 000 000
Tillegg for rigg (10%)	4 219 300
Tillegg for byggherrekost & administrasjon (11%)	4 641 230
sum før mva	53 053 530
mva (25%)	13 263 383
Sum A-Alternativ	66 316 913

Minstekravet etter tunneltryggleiksføresegna er rekna til om lag 66 millionar kroner.

Figur: Rekna behov Fuglebergtunnelen Alternativ B – sterke faglige tilrådingar

Alternativ B (sterke faglige tilrådingar men ikkje krav i TFS 1566):	Anslag i kr.
2.16.1 Naudnett for redningsetatar (Tilrådd - ikkje krav etter TFS)	1 000 000
2.16.2 Innsnakk på radio (Tilrådd - ikkje krav etter TFS)	2 000 000
G/S tiltak for betring av luft(ventilasjon eller CO/NO måling el.)	10 000 000
Utsifting av drenering (Grunne kummer med kjeftesluk og dykkert på overvassanlegget)	3 115 500
Berg og fjellsikring	13 000 000
Sum tiltak	29 115 500
Tillegg for trafikkavvikling (ekstra i høve til Alternativ A)	2 000 000
Tillegg for rigg (10%)	2 911 550
Tillegg for byggherrekost & administrasjon (11%)	3 202 705
sum før mva.	37 229 755
mva (25%)	9 307 439
Sum B-Alternativ	46 537 194

Samla behov etter Alternativ B er rekna til vel 47 millionar kroner. For begge Alternativa får vi eit finansieringsbehov på nærmare 113 mill. kroner.

## VI. Løvestakktunnelen:

Løvestakktunnelen er ein vegtunnel på Fv. 540. Den er 2040 meter lang og bind saman Fyllingsdalen og Bergen sentrum (via Gyldenpris og Puddefjordsbroen). Tunnelen vart opna i 1968.

Figur: Rekna behov Løvestakktunnelen Alternativ A minstekrav etter TFS 2014/1566

ALTERNATIV A (minstekrav etter TFS 2014/1566/SD):	Anslag i kr.
2.8.2 Tryggleiksljos	205 000
2.10.2 2.10.3 Naudstasjonar innhald og tettheit	1 227 000
2.14.2 Overvakingsystem Automatisk brann-deteksjon	1 636 000
Følgjekostnader knytt til oppgradering Alternativ A:	
Sum tiltak	3 068 000
Tillegg for trafikkavvikling	100 000
Tillegg for rigg (10%)	306 800
Tillegg for byggherrekost & administrasjon (11%)	337 480
sum før mva.	3 812 280
mva (25%)	953 070
Sum A-Alternativ	4 765 350

Minstekravet etter tunneltryggleiksføresegna er rekna til om lag 4,8 millionar kroner.

Figur: Rekna behov Løvestakktunnelen Alternativ B – sterke faglige tilrådingar

Alternativ B (sterke faglige tilrådingar men ikkje krav i TFS 1566):	Anslag i kr.
601 radioskilt i tunellar med radioanlegg der FM går ut	300 000
Trong for ekstra vassikring	16 400 000
Strossing for auka køyrehøgde	51 000 000
Strossing for snu og havarilommer	7 200 000
Berg og fjellsikring	2 045 000
Endring i ventilasjonsstyring	100 000
Sum tiltak	77 045 000
Tillegg for trafikkavvikling (ekstra tid i høve til Alternativ A)	25 000
Tillegg for rigg (10%)	7 706 000
Tillegg for byggherrekost & administrasjon (11%)	8 474 950
sum før mva	93 249 450
mva (25%)	23 312 363
Sum B-Alternativ	116 561 813

Samla behov etter Alternativ B er rekna til om lag 117 millionar kroner. For begge Alternativa får vi eit finansieringsbehov på vel 121 mill. kroner.

## VII. Tirsåstunnelen:

Tirsåstunnelen er ein vegtunnel på fylkesveg 566 i Osterøy kommune i Hordaland. Tunnelen går gjennom fjellet Hæddena mellom Osterøybrua/Kvisti og Mjeldadalen. Den er 2017 meter lang og vart opna i 1998.

Figur: Rekna behov Tirsåstunnelen Alternativ A minstekrav etter TFS 2014/1566

ALTERNATIV A (minstekrav etter TFS 2014/1566/SD):	Anslag i kr.
2.3.2 Ikkje havarifelt eller naudfortau	3 046 000
2.8.1 Ljos	7 092 000
2.8.2 Tryggleiksljos	1 012 000
2.8.3 Ledeljos for evakuering	1 023 000
2.9.2 2.9.3 2.9.4 2.9.5 Ventilasjon	1 200 000
2.10.2 2.10.3 Naudstasjonar innhald og tettheit	3 046 000
2.14.2 Overvakingsystem Automatisk branneteksjon	2 023 000
2.16.1 Naudnett for redningsetatar (dersom krav etter TSF)	3 300 000
2.17.1 Naudstraumforsyning	1 012 000
Følgjekostnader knytt til oppgradering Alternativ A:	
Tekniske bygg	2 600 000
Tekniske bygg og grunnkjøp	500 000
Betongkant - langsgående	6 069 000
Sum tiltak	31 923 000
Tillegg for trafikkavvikling	1 200 000
Tillegg for rigg (10%)	3 192 300
Tillegg for byggherrekost & administrasjon (11%)	3 511 530
sum før mva	39 826 830
mva (25%)	9 956 708
Sum A-Alternativ	49 783 538

Minstekravet etter tunneltryggleiksføresegna er rekna til om lag 50 millionar kroner.

Figur: Rekna behov Tirsåstunnelen Alternativ B - sterke faglige tilrådingar

Alternativ B (sterke faglige tilrådingar men ikkje krav i TFS 1566):	Anslag i kr.
Endring i ventilasjonsstyring	100 000
Sikring av portalar (TS-tiltak)	400 000
Sum tiltak	500 000
Tillegg for trafikkavvikling (ekstra tid i høve til Alternativ A)	250 000
Tillegg for rigg (10%)	50 000
Tillegg for byggherrekost & administrasjon (11%)	55 000
sum før mva	855 000
mva (25%)	213 750
Sum B-Alternativ	1 068 750

Samla behov etter Alternativ B er rekna til vel 1,1 millionar kroner. For begge Alternativa får vi eit finansieringsbehov på vel 59 mill. kroner.

### VIII. Bjørøytunnelen:

Bjørøytunnelen er ein undersjøisk vegtunnel på fylkesveg 207 i Bergen og Fjell kommuner. Tunnelen går under Vatilestraumen mellom Håkonshella på fastlandet og Bjørøya. Tunnelen er 2012 meter lang, og den vart opna i 1996. Den når 88 meter under havet, og har maksimal stigning på 10 %.

Figur: Rekna behov Bjørøytunnelen Alternativ A minstekrav etter TFS 2014/1566

<b>ALTERNATIV A (minstekrav etter TFS 2014/1566/SD):</b>	Anslag i kr.
2.3.2 Ikkje havarifelt eller naudfortau	3 024 000
2.8.1 Ljos	7 048 000
2.8.2 Tryggleiksljos	1 006 000
2.8.3 Ledeljos for evakuering	1 012 000
2.9.2 2.9.3 2.9.4 2.9.5 Ventilasjon	3 209 000
2.10.2 2.10.3 Naudstasjonar innhald og tettheit	3 426 000
2.14.2 Overvakingsystem Automatisk branndeteksjon	2 012 000
2.16.1 Naudnett for redningsetatar (dersom krav etter TSF)	1 000 000
2.17.1 Naudstraumforsyning	1 006 000
Følgjekostnader knytt til oppgradering Alternativ A:	
Tekniske bygg	2 600 000
Tekniske bygg og grunnkjøp	500 000
Betongkant - langsgående	3 622 000
Sum tiltak	29 465 000
Tillegg for trafikkavvikling	1 500 000
Tillegg for rigg (10%)	2 946 500
Tillegg for byggherrekost & administrasjon (11%)	3 241 150
sum før mva.	37 152 650
mva (25%)	9 288 163
Sum A-Alternativ	46 440 813

Minstekravet etter tunneltryggleiksføresegna er rekna til om lag 46 millionar kroner.

Figur: Rekna behov Bjørøytunnelen Alternativ B – sterke faglige tilrådingar

Alternativ B (sterke faglige tilrådingar men ikkje krav i TFS 1566):	Anslag i kr.
601 radioskilt i tunellar med radioanlegg der FM går ut	300 000
Trong for ekstra vassikring	44 000 000
Strossing for auka køyrehøgde	5 000 000
Berg og fjellsikring	200 000
Endring i ventilasjonsstyring	100 000
Sikring av portalar (TS-tiltak)	400 000
Sum tiltak	50 000 000
Tillegg for trafikkavvikling (ekstra tid i høve til Alternativ A)	1 000 000
Tillegg for rigg (10%)	5 000 000
Tillegg for byggherrekost & administrasjon (11%)	5 500 000
Sum før mva	61 500 000
mva (25%)	15 375 000
Sum B-Alternativ	76 875 000

Samla behov etter Alternativ B er rekna til nærmare 77 millionar kroner. For begge Alternativa får vi eit finansieringsbehov på vel 123 mill. kroner.

### VIII. Eitrheimstunnelen:

Eitrheimstunnelen ligg på Fv. 550 mellom Eitrheim og Fureneset i Odda kommune. Tunnelen er 1682 meter lang, og vart opna i 1960.

Figur: Rekna behov Eitrheimstunnelen Alternativ A minstekrav etter TFS 2014/1566

ALTERNATIV A (minstekrav etter TFS 2014/1566/SD):	Anslag i kr.
2.3.2 Ikkje havarifelt eller naudfortau	1 000 000
2.7. Konstruksjonen sin brannmotstand (dvs. riving, sikring nytt PE skum med brannsikring)	2 500 000
2.8.1 Ljos	8 410 000
2.8.2 Tryggleiksljos	1 682 000
2.8.3 Ledeljos for evakuering	1 682 000
2.9.2 2.9.3 2.9.4 2.9.5 Ventilasjon	9 000 000
2.10.2 2.10.3 Naudstasjonar, innhald og tettheit	1 682 000
2.12 Trafikkskilt	1 000 000
2.13.1 2.13.2 Kontrollsentral	500 000
2.17.1 Naudstraumforsyning	500 000
Følgjekostnader knytt til oppgradering Alternativ A:	
TS tiltak	2 000 000
Langsgående grøfte	3 364 000
Utsprenging for nisjar/tekniske bygg mv.	1 000 000
Berg og fjellsikring	500 000
Tekniske bygg/ grunnkjøp	1 500 000
Sum tiltak	36 320 000
Tillegg for trafikkavvikling	2 000 000
Tillegg for rigg (10%)	3 632 000
Tillegg for byggherre Kost & administrasjon (11%)	3 995 200
sum før mva	45 947 200
mva (25%)	11 486 800
Sum A-Alternativ	57 434 000

Minstekravet etter tunneltryggleiksføresegna er rekna til om lag 57 millionar kroner.

Figur: Rekna behov Eitrheimstunnelen Alternativ B – sterke faglige tilrådingar

Alternativ B (sterke faglige tilrådingar men ikkje krav i TFS 1566):	Anslag i kr.
2.16.1 Naudnett for redningsetatar (Tilrådd - ikkje krav etter TSF)	1 000 000
2.16.2 Innsnakk på radio (Tilrådd - ikkje krav etter TSF)	2 000 000
Trong for ekstra vassikring	2 000 000
G/S tiltak for betring av luft(ventilasjon eller CO/NO måling el.)	7 500 000
Utsifting av drenering (Grunne kummer med kjeftesluk og dykkert på overvassanlegget)	2 523 000
Strossing for auka køyrehøgde	43 000 000
Berg og fjellsikring	5 000 000
Sum tiltak	63 023 000
Tillegg for trafikkavvikling (ekstra i høve til Alternativ A)	2 000 000
Tillegg for rigg (10%)	6 302 300
Tillegg for byggherre Kost & administrasjon (11%)	6 932 530
sum før mva	78 257 830
mva (25%)	19 564 458
Sum B-Alternativ	97 822 288

Samla behov etter Alternativ B er rekna til vel 98 millionar kroner. For begge Alternativa får vi eit finansieringsbehov på vel 154 mill. kroner.

## X. Hagaåstunnelen:

Hagaåstunnelen er en tunnel på fylkesveg 7 i Samnanger kommune i Hordaland. Tunnelen går gjennom Hagaåsen mellom Steinsland og Frølandsvatnet. Tunnelen er 1641 meter lang og vart opna i 1988.

Figur: Rekna behov Hagaåstunnelen Alternativ A minstekrav etter TFS 2014/1566

ALTERNATIV A (minstekrav etter TFS 2014/1566/SD):	Anslag i kr.
2.3.2 Ikkje havarifelt eller naudfortau	2 000 000
2.8.1 Ljos	8 205 000
2.8.2 Tryggleiksljos	1 641 000
2.8.3 Ledeljos for evakuering	1 641 000
2.9.2 2.9.3 2.9.4 2.9.5 Ventilasjon	1 000 000
2.10.2 2.10.3 Naudstasjonar, innhald og tettheit	1 641 000
2.12 Trafikkskilt	1 000 000
2.13.1 2.13.2 Kontrollsentral	500 000
2.16.1 Naudnett for redningsetatar (dersom krav etter TSF)	700 000
2.16.2 Innsnakk på radio (dersom krav etter TSF)	2 000 000
2.17.1 Naudstraumforsyning	500 000
Følgjekostnader knytt til oppgradering Alternativ A:	
TS tiltak	2 000 000
Langsgående grøfte	3 282 000
Utsprenging for nisjar/tekniske bygg mv.	3 000 000
Tekniske bygg/ grunnkjøp	1 500 000
Sum tiltak	30 610 000
Tillegg for trafikkavvikling	2 000 000
Tillegg for rigg (10%)	3 061 000
Tillegg for byggherrekost & administrasjon (11%)	3 367 100
sum før mva	39 038 100
mva (25%)	9 759 525
Sum A-Alternativ	48 797 625

Minstekravet etter tunneltryggleiksføresegna er rekna til om lag 49 millionar kroner.

Figur: Rekna behov Hagaåstunnelen Alternativ B – sterke faglige tilrådingar

Alternativ B (sterke faglige tilrådingar men ikkje krav i TFS 1566):	Anslag i kr.
Utskifting av drenering (Grunne kummer med kjeftesluk og dykkert på overvassanlegget)	2 461 500
Berg og fjellsikring	1 000 000
Sum tiltak	3 461 500
Tillegg for trafikkavvikling (ekstra i høve til Alternativ A)	100 000
Tillegg for rigg (10%)	346 150
Tillegg for byggherrekost & administrasjon (11%)	380 765
sum før mva.	4 288 415
mva (25%)	1 072 104
Sum B-Alternativ	5 360 519

Samla behov etter Alternativ B er rekna til vel 5 millionar kroner. For begge Alternativa får vi eit finansieringsbehov på vel 54 mill. kroner.



## XI. Borgotunnelen:

Borgotunnelen er en tunnel på fylkesveg 567 i Osterøy i Hordaland. Tunnelen er 1550 m lang. Tunnelen vart opna i 2011.

Borgotunnelen har per 2017 tryggingsgodkjenning som stettar minstekrava i tryggingsføresegna.

Figur: Rekna behov Borgotunnelen Alternativ B – sterke faglige tilrådingar

Alternativ B (sterke faglige tilrådingar men ikkje krav i TFS 1566):	Anslag i kr.
<i>601 radioskilt i tunellar med radioanlegg der FM går ut</i>	300 000
<i>Endring i ventilasjonsstyring m/kompenserande tiltak retta mot det lokale brannvernet.</i>	100 000
<i>Sum tiltak</i>	400 000
<i>Tillegg for rigg (10%)</i>	40 000
<i>Tillegg for byggherrekost &amp; administrasjon (11%)</i>	44 000
<i>sum før mva</i>	484 000
<i>mva (25%)</i>	121 000
<i>Sum B-Alternativ</i>	605 000

Samla behov etter Alternativ B er rekna til kroner 605 000,- .

## XII. Folkedalstunnelen:

Folkedalstunnelen er en vegtunnel på fylkesveg 7 i Granvin kommune i Hordaland. Tunnelen er 1370 meter lang, og vart opna 10. november 2015.

Folkedalstunnelen har per 2017 tryggingsgodkjenning som stettar minstekrava i tunneltryggingsføresegna.

Figur: Rekna behov Folkedalstunnelen Alternativ B – sterke faglige tilrådingar

Alternativ B (sterke faglige tilrådingar men ikkje krav i TFS 1566):	Anslag i kr.
<i>601 radioskilt i tunellar med radioanlegg der FM utgår</i>	200 000
<i>Endring i ventilasjonsstyring m/kompenserande tiltak retta mot det lokale brannvernet.</i>	1 550 000
<i>Sum tiltak</i>	1 750 000
<i>Tillegg for trafikkavvikling (ekstra i høve til Alternativ A)</i>	50 000
<i>Tillegg for rigg (10%)</i>	175 000
<i>Tillegg for byggherrekost &amp; administrasjon 11%</i>	192 500
<i>sum før mva</i>	2 167 500
<i>mva (25%)</i>	541 875
<i>Sum B-Alternativ</i>	2 709 375

Samla finansieringsbehov for Folkedalstunnelen er rekna til vel 2,7 mill. kroner

### XIII. Bøvernestunnelen:

Bøvernestunnelen er en vegtunnel på fylkesveg 7 i Kvam. Tunnelen vart opna 4. november 2011 og er 1210 meter lang.

Bøvernestunnelen har tryggingsgodkjenning som går ut i 2019. Etter inspeksjonen i 2013 ligg det no inne behov for vel kr. 151 000,- for å nå minstekrava i tryggingsføresegna.

Figur: Rekna behov Bøvernestunnelen Alternativ B – sterke faglige tilrådingar

Alternativ B (sterke faglige tilrådingar men ikkje krav i TFS 1566):	Anslag i kr.
601 radioskilt i tunellar med radioanlegg der FM utgår	200 000
Endring i ventilasjonsstyring m/kompenserande tiltak retta mot det lokale brannvernet.	1 550 000
Sum tiltak	1 750 000
Tillegg for trafikkavvikling (ekstra i høve til Alternativ A)	50 000
Tillegg for rigg (10%)	175 000
Tillegg for byggherrekest & administrasjon 11%	192 500
sum før mva	2 167 500
mva (25%)	541 875
Sum B-Alternativ	2 709 375

Samla behov etter Alternativ B er rekna til vel 2,7 millionar kroner. For begge Alternativa får vi eit finansieringsbehov på om lag 2,9 mill. kroner.

### Stussvikhovdatunnelen:

Stussvikhovdatunnelen er en vegtunnel på fylkesveg 49 i Kvinnherad kommune i Hordaland. Tunnelen er 1217 meter lang og vart opna i 1986.

Figur: Rekna behov Stussvikhovdatunnelen Alternativ A minstekrav etter TFS 2014/1566

ALTERNATIV A (minstekrav etter TFS 2014/1566/SD):	Anslag i kr.
2.3.2 Ikkje havarifelt eller naudfortau	2 434 000
2.8.1 Ljos	4 868 000
2.8.2 Tryggleiksljos	609 000
2.8.3 Ledeljos for evakuering	1 217 000
2.9.2 2.9.3 2.9.4 2.9.5 Ventilasjon	3 713 000
2.10.2 2.10.3 Naudstasjonar innhald og tettheit	3 286 000
2.14.2 System for overvaking Automatisk branndeteksjon	2 434 000
2.17.1 Naudstraumforsyning	609 000
Følgjekostnader knytt til oppgradering Alternativ A:	
Langsgående grøfte	1 826 000
Tekniske bygg	2 600 000
Tekniske bygg og grunnkjøp	500 000
Betongkant - langsgående	2 191 000
Sum tiltak	26 287 000
Tillegg for trafikkavvikling	1 750 000
Tillegg for rigg (10%)	2 628 700
Tillegg for byggherrekost & administrasjon (11%)	2 891 570
sum før mva	33 557 270
mva (25%)	8 389 318
Sum A-Alternativ	41 946 588

Minstekravet etter tunneltryggleiksføresegna er rekna til om lag 42 millionar kroner.

Figur: Rekna behov Stussvikhovdatunnelen Alternativ B - sterke faglige tilrådingar

Alternativ B (sterke faglige tilrådingar men ikkje krav i TFS 1566):	Anslag i kr.
2.16.1 Naudnett for redningsetatar (Tilrådd - ikkje krav etter TFS)	2 500 000
2.16.2 Innsnakk på radio (Tilrådd - ikkje krav etter TFS)	500 000
601 radioskilt i tunellar med radioanlegg der FM går ut	300 000
Trong for ekstra vassikring	39 000 000
Utskifting av drenering (Grunne kummer med kjeftesluk og dykkert på overvassanlegget)	2 000 000
Strossing for auka køyrehøgde	30 500 000
Sum tiltak	74 800 000
Tillegg for trafikkavvikling (ekstra tid i høve til Alternativ A)	1 000 000
Tillegg for rigg (10%)	7 585 000
Tillegg for byggherrekost & administrasjon (11%)	8 228 000
sum før mva	91 508 000
mva (25%)	22 877 000
Sum B-Alternativ	114 385 000

Samla behov etter Alternativ B er rekna til vel 114 millionar kroner. For begge Alternativa får vi eit finansieringsbehov på vel 156 mill. kroner.

### Olsviktunnelen:

Olsviktunnelen er en vegtunnel på fylkesveg 562 i Bergen i Hordaland. Tunnelen er 1 074 meter lang. Den vart opna i 1992 samstundes med Askøybrua.

Figur: Rekna behov Olsviktunnelen Alternativ A minstekrav etter TFS 2014/1566

	Anslag i kr.
ALTERNATIV A (minstekrav etter TFS 2014/1566/SD):	
2.9.2 2.9.3 2.9.4 2.9.5 Ventilasjon	1 000 000
2.14.2 System for overvaking Automatisk brann-deteksjon	2 500 000
Følgjekostnader knytt til oppgradering Alternativ A:	
Tekniske bygg	2 600 000
Sum tiltak	6 100 000
Tillegg for trafikkavvikling	250 000
Tillegg for rigg (10%)	610 000
Tillegg for byggherre-kost & administrasjon (11%)	671 000
sum før mva.	7 631 000
mva (25%)	1 907 750
Sum A-Alternativ	9 538 750

Minstekravet etter tunneltryggleiksføresegna er rekna til om lag 9,5 millionar kroner.

Figur: Rekna behov Olsviktunnelen Alternativ B – sterke faglige tilrådingar

	Anslag i kr.
Alternativ B (sterke faglige tilrådingar men ikkje krav i TFS 1566):	
601 radioskilt i tunellar med radioanlegg der FM går ut	300 000
Endring i ventilasjonsstyring	100 000
Sum tiltak	400 000
Tillegg for rigg (10%)	40 000
Tillegg for byggherre-kost & administrasjon 11%	44 000
sum før mva	484 000
mva (25%)	121 000
Sum B-Alternativ	605 000

Samla behov etter Alternativ B er rekna til kr. 605 000,-. For begge Alternativa får vi eit finansieringsbehov på vel 10,5 mill. kroner.

## Lyngfjelltunnelen:

Lyngfjelltunnelen er en 966 meter lang tunnel på fylkesveg 57 i Lindås kommune. Den vart opna i 1991.

Figur: Rekna behov Lyngfjelltunnelen Alternativ A minstekrav etter TFS 2014/1566

ALTERNATIV A (minstekrav etter TFS 2014/1566/SD):	Anslag i kr.
2.3.2 Ikkje havarifelt eller naudfortau	1 932 000
2.8.1 Ljos	3 864 000
2.8.2 Tryggleiksljos	966 000
2.8.3 Ledeljos for evakuering	966 000
2.10.2 2.10.3 Naudstasjonar innhald og tettheit	3 188 000
2.14.2 System for overvaking Automatisk branneteksjon	2 174 000
2.17.1 Naudstraumforsyning	483 000
Følgjekostnader knytt til oppgradering Alternativ A:	
Langsgående grøfte	2 898 000
Tekniske bygg	2 600 000
Tekniske bygg og grunnkjøp	500 000
Betongkant - langsgående	1 739 000
Sum tiltak	21 310 000
Tillegg for trafikkavvikling	1 600 000
Tillegg for rigg (10%)	2 131 000
Tillegg for byggherre Kost & administrasjon (11%)	2 344 100
sum før mva	27 385 100
mva (25%)	6 846 275
Sum A-Alternativ	34 231 375

Minstekravet etter tunneltryggleiksføresegna er rekna til om lag 34 millionar kroner.

Figur: Rekna behov Lyngfjelltunnelen Alternativ B - sterke faglige tilrådingar

Alternativ B (sterke faglige tilrådingar men ikkje krav i TFS 1566):	Anslag i kr.
2.16.1 Naudnett for redningsetatar (Tilrådd - ikkje krav etter TSF)	2 500 000
2.16.2 Innsnakk på radio (Tilrådd - ikkje krav etter TSF)	500 000
601 radioskilt i tunellar med radioanlegg der FM går ut	300 000
Trong for ekstra vassikring	40 000 000
Strossing for auka køyrehøgde	24 000 000
Etablering/ oppgradering ventilasjon	5 000 000
Sikring av portalar (TS-tiltak)	400 000
Sum tiltak	72 700 000
Tillegg for trafikkavvikling (ekstra tid i høve til Alternativ A)	1 000 000
Tillegg for rigg (10%)	7 017 000
Tillegg for byggherre Kost & administrasjon (11)%	7 997 000
sum før mva	88 967 000
mva (25%)	22 241 750
Sum B-Alternativ	111 208 750

Samla behov etter Alternativ B er rekna til vel 111 millionar kroner. For begge Alternativa får vi eit finansieringsbehov på vel 145 mill. kroner.

### Lonevågtunnelen:

Lonevågtunnelen er ein vegtunnel på fylkesveg 567 i Osterøy kommune i Hordaland. Tunnelen går gjennom Nunnåsfjellet mellom Lonevåg og Ringaneset. Den er 961 meter lang

Figur: Rekna behov Lonevågtunnelen Alternativ A minstekrav etter TFS 2014/1566

ALTERNATIV A (minstekrav etter TFS 2014/1566/SD):	Anslag i kr.
2.3.2 Ikkje havarifelt eller naudfortau	1 922 000
2.8.1 Ljos	3 844 000
2.8.2 Tryggleiksljos	481 000
2.8.3 Ledeljos for evakuering	961 000
2.10.2 2.10.3 Naudstasjonar innhald og tettheit	3 882 000
2.14.2 System for overvaking Automatisk branneteksjon	1 922 000
2.17.1 Naudstraumforsyning	481 000
Følgjekostnader knytt til oppgradering Alternativ A:	
Langsgående grøfte	1 442 000
Tekniske bygg	2 600 000
Betongkant - langsgående	1 730 000
Sum tiltak	19 265 000
Tillegg for trafikkavvikling	1 000 000
Tillegg for rigg (10%)	1 926 500
Tillegg for byggherrekost & administrasjon (11%)	2 119 150
sum før mva	24 310 650
mva (25%)	6 077 663
Sum A-Alternativ	30 388 313

Minstekravet etter tunneltryggleiksføresegna er rekna til om lag 30 millionar kroner.

Figur: Rekna behov Lonevågtunnelen Alternativ B - sterke faglige tilrådingar

Alternativ B (sterke faglige tilrådingar men ikkje krav i TFS 1566):	Anslag i kr.
2.16.1 Naudnett for redningsetatar (Tilrådd - ikkje krav etter TFS)	2 500 000
2.16.2 Innsnakk på radio (Tilrådd - ikkje krav etter TFS)	500 000
601 radioskilt i tunellar med radioanlegg der FM går ut	300 000
Trong for ekstra vassikring	8 000 000
Strossing for auka køyrehøgde	4 800 000
Berg og fjellsikring	1 000 000
Endring i ventilasjonsstyring	200 000
Etablering/ oppgradering ventilasjon	2 400 000
Sum tiltak	19 700 000
Tillegg for trafikkavvikling (ekstra tid i høve til Alternativ A)	1 000 000
Tillegg for rigg (10%)	1 970 000
Tillegg for byggherrekost & administrasjon 11%	2 167 000
sum før mva	24 837 000
mva (25%)	6 209 250
Sum B-Alternativ	31 046 250

Samla behov etter Alternativ B er rekna til vel 31 millionar kroner. For begge Alternativa får vi eit finansieringsbehov på vel 61 mill. kroner.

### Espelandtunnelen:

Espelandstunnelen er en 830 meter lang tunnel på fylkesveg 57 i Lindås kommune i Hordaland. Tunnelen vart opna i 2007.

Figur: Rekna behov Espelandtunnelen Alternativ A minstekrav etter TFS 2014/1566

ALTERNATIV A (minstekrav etter TFS 2014/1566/SD):	Anslag i kr.
<i>2.8.3 Ledeljos for evakuering</i>	959 000
Følgjekostnader knytt til oppgradering Alternativ A:	
<i>Sum tiltak</i>	959 000
<i>Tillegg for trafikkavvikling</i>	0
<i>Tillegg for rigg (10%)</i>	95 900
<i>Tillegg for byggherrekost &amp; administrasjon (11%)</i>	105 490
<i>sum før mva</i>	1 160 390
<i>mva (25%)</i>	290 098
<i>Sum A-Alternativ</i>	1 450 488

Minstekravet etter tunneltryggleiksføresegna er rekna til om lag 1,5 millionar kroner.

Figur: Rekna behov Espelandtunnelen Alternativ B – sterke faglige tilrådingar

Alternativ B (sterke faglige tilrådingar men ikkje krav i TFS 1566):	Anslag i kr.
<i>Endring i ventilasjonsstyring</i>	200 000
<i>Sum tiltak</i>	200 000
<i>Tillegg for rigg (10%)</i>	20 000
<i>Tillegg for byggherrekost &amp; administrasjon 11%</i>	22 000
<i>sum før mva</i>	242 000
<i>mva (25%)</i>	60 500
<i>Sum B-Alternativ</i>	302 500

Samla behov etter Alternativ B er rekna til vel 0,3 millionar kroner. For begge Alternativa får vi eit finansieringsbehov på vel 1,8 mill. kroner.

### Slottsporttunnelen:

Slottsporten er en vegtunnel på fylkesveg 569 i Modalen kommune i Hordaland. Tunnelen er 950 meter lang. Den vart opna i 1996.

Figur: Rekna behov Slottsporttunnelen Alternativ A minstekrav etter TFS 2014/1566

ALTERNATIV A (minstekrav etter TFS 2014/1566/SD):	Anslag i kr.
2.3.2 Ikkje havarifelt eller naudfortau	1 000 000
2.7. Konstruksjonen sin brannmotstand (Dvs. riving, sikring nytt PE skum med brannsikring)	1 800 000
2.8.1 Ljos	4 750 000
2.8.2 Tryggleiksljos	950 000
2.8.3 Ledeljos for evakuering	950 000
2.10.2 2.10.3 Naudstasjonar, innhald og tettheit	950 000
2.12 Trafikkskilt	1 000 000
2.13.1 2.13.2 Kontrollsentral	500 000
2.17.1 Naudstraumforsyning	500 000
Følgjekostnader knytt til oppgradering Alternativ A:	
TS tiltak	2 000 000
Langsgående grøfte	1 900 000
Tekniske bygg/ grunnkjøp	1 500 000
Sum tiltak	17 800 000
Tillegg for trafikkavvikling	2 000 000
Tillegg for rigg (10%)	1 780 000
Tillegg for byggherrekost & administrasjon (11%)	1 958 000
sum før mva	23 538 000
mva (25%)	5 884 500
Sum A-Alternativ	29 422 500

Minstekravet etter tunneltryggleiksføresegna er rekna til om lag 29 millionar kroner.

Figur: Rekna behov Slottsporttunnelen Alternativ B – sterke faglige tilrådingar

Alternativ B (sterke faglige tilrådingar men ikkje krav i TFS 1566):	Anslag i kr.
2.16.1 Naudnett for redningsetatar (Tilrådd - ikkje krav etter TSF)	700 000
2.16.2 Innsnakk på radio (Tilrådd - ikkje krav etter TSF)	2 000 000
Utskifting av drenering (Grunne kummer med kjeftesluk og dykkert på overvassanlegget)	1 425 000
Berg og fjellsikring	9 000 000
Sum tiltak	13 125 000
Tillegg for trafikkavvikling (ekstra i høve til Alternativ A)	500 000
Tillegg for rigg (10%)	1 312 500
Tillegg for byggherrekost & administrasjon 11%	1 443 750
sum før mva	16 381 250
mva (25%)	4 095 313
Sum B-Alternativ	20 476 563

Samla behov etter Alternativ B er rekna til vel 20 millionar kroner. For begge Alternativa får vi eit finansieringsbehov på nærmare 50 mill. kroner.



### Torgilsberg tunnelen:

Torgilsberg tunnelen er ein tunnel på fylkesveg 572 i Ulvik herad i Hordaland. Vegtunnelen er 790 meter lang, og opna for trafikk 4. september 2013.

Torgilsberg tunnelen har tryggingsgodkjenning som stettar minstekrava i tryggingstøresegna.

Figur: Rekna behov Torgilsberg tunnelen Alternativ B – sterke faglige tilrådingar

Alternativ B (sterke faglige tilrådingar men ikkje krav i TFS 1566):	Anslag i kr.
601 radioskilt i tunellar med radioanlegg der FM utgår	200 000
Endring i ventilasjonsstyring m/kompenserande tiltak retta mot det lokale brannvernet.	1 150 000
Sum tiltak	1 350 000
Tillegg for trafikkavvikling (ekstra i høve til Alternativ A)	50 000
Tillegg for rigg (10%)	135 000
Tillegg for byggherre Kost & administrasjon 11%	148 500
sum før mva	1 683 500
mva (25%)	420 875
Sum B-Alternativ	2 104 375

Samla behov etter Alternativ B er rekna til vel 2,1 millionar kroner.

### Moshovdatunnelen:

Moshovdatunnelen er en 1424 meter lang vegtunnel på fylkesveg 48 i Fusa kommune.

Figur: Rekna behov Moshovdatunnelen Alternativ A minstekrav etter TFS 2014/1566

ALTERNATIV A (minstekrav etter TFS 2014/1566/SD):	Anslag i kr.
2.8.3 Ledeljos for evakuering	1 430 000
2.14.2 System for overvaking og automatisk brann deteksjon	858 000
Følgjekostnader knytt til oppgradering Alternativ A:	
Sum tiltak	2 288 000
Tillegg for trafikkavvikling	80 000
Tillegg for rigg (10%)	228 000
Tillegg for byggherre Kost & administrasjon (11%)	251 680
sum før mva	2 848 480
mva (25%)	712 120
Sum A-Alternativ	3 560 600

Minstekravet etter tunneltryggleikstøresegna er rekna til om lag 3,6 millionar kroner.

Det vert ikkje tilrådd tiltak utover minimumskrava.

### Mostraumtunnelen:

Mostraumtunnelen er en vegtunnel på fylkesveg 569 i Modalen kommune i Hordaland. Tunnelen er 748 meter lang. Den vart opna 12. juli 1996.

Figur: Rekna behov Mostraumstunnelen Alternativ A minstekrav etter TFS 2014/1566

ALTERNATIV A (minstekrav etter TFS 2014/1566/SD):	Anslag i kr.
2.3.2 Ikkje havarifelt eller naudfortau	1 000 000
2.7. Konstruksjonen sin brannmotstand (dvs. riving, sikring nytt PE skum med brannsikring)	2 000 000
2.8.1 Ljos	3 740 000
2.8.2 Tryggleiksljos	748 000
2.8.3 Ledeljos for evakuering	748 000
2.10.2 2.10.3 Naudstasjonar, innhald og tettheit	748 000
2.12 Trafikkskilt	1 000 000
2.13.1 2.13.2 Kontrollsentral	500 000
2.17.1 Naudstraumforsyning	500 000
Følgjekostnader knytt til oppgradering Alternativ A:	
TS tiltak	2 000 000
Langsgående grøfte	1 496 000
Tekniske bygg/ grunnkjøp	1 500 000
Sum tiltak	15 980 000
Tillegg for trafikkavvikling	2 000 000
Tillegg for rigg (10%)	1 598 000
Tillegg for byggherrekost & administrasjon (11%)	1 757 800
sum før mva	21 335 800
mva (25%)	5 333 950
Sum A-Alternativ	26 669 750

Minstekravet etter tunneltryggleiksføresegna er rekna til om lag 27 millionar kroner.

Figur: Rekna behov Mostraumstunnelen Alternativ B – sterke faglige tilrådingar

Alternativ B (sterke faglige tilrådingar men ikkje krav i TFS 1566):	Anslag i kr.
2.16.1 Naudnett for redningsetatar (Tilrådd - ikkje krav etter TSF)	700 000
2.16.2 Innsnakk på radio (Tilrådd - ikkje krav etter TSF)	2 000 000
Utskifting av drenering (Grunne kummer med kjeftesluk og dykkert på overvassanlegget)	1 122 000
Berg og fjellsikring	9 000 000
Sum tiltak	12 822 000
Tillegg for trafikkavvikling (ekstra i høve til Alternativ A)	100 000
Tillegg for rigg (10%)	1 282 200
Tillegg for byggherrekost & administrasjon (11%)	1 410 420
sum før mva	15 614 620
mva (25%)	3 903 655
Sum B-Alternativ	19 518 275

Samla behov etter Alternativ B er rekna til vel 20 millionar kroner. For begge Alternativa får vi eit finansieringsbehov på nærmare 47 mill. kroner.

## Fureberg tunnelen:

Fureberg tunnelen er ein 745 meter lang vegtunnel i Kvinnherad kommune i Hordaland. Den er en del av fylkesveg 551.

Figur: Rekna behov Fureberg tunnelen Alternativ A minstekrav etter TFS 2014/1566

ALTERNATIV A (minstekrav etter TFS 2014/1566/SD):	Anslag i kr.
2.3.2 Ikkje havarifelt eller naudfortau	1 000 000
2.8.1 Ljos	3 680 000
2.8.2 Tryggleiksljos	736 000
2.8.3 Ledeljos for evakuering	736 000
2.10.2 2.10.3 Naudstasjonar, innhald og tettheit	736 000
2.12 Trafikkskilt	1 000 000
2.13.1 2.13.2 Kontrollsentral	500 000
2.17.1 Naudstraumforsyning	500 000
Følgjekostnader knytt til oppgradering Alternativ A:	
TS tiltak	2 000 000
Langsgående grøfte	1 472 000
Utsprenging for nisjar/tekniske bygg mv.	3 000 000
Berg og fjellsikring	500 000
Tekniske bygg/ grunnkjøp	2 000 000
Sum tiltak	17 860 000
Tillegg for trafikkavvikling	150 000
Tillegg for rigg (10%)	1 786 000
Tillegg for byggherrekost & administrasjon 11%	1 964 600
sum før mva	21 760 600
mva (25%)	5 440 150
Sum A-Alternativ	27 200 750

Minstekravet etter tunneltryggleiksføresegna er rekna til om lag 27 millionar kroner.

Figur: Rekna behov Fureberg tunnelen Alternativ B – sterke faglige tilrådingar

Alternativ B (sterke faglige tilrådingar men ikkje krav i TFS 1566):	Anslag i kr.
2.16.1 Naudnett for redningsetatar (Tilrådd - ikkje krav etter TSF)	700 000
2.16.2 Innsnakk på radio (Tilrådd - ikkje krav etter TSF)	2 000 000
Utsifting av drenering (Grunne kummer med kjeftesluk og dykkert på overvassanlegget)	1 104 000
Strossing for auka køyrehøgde	47 300 000
Berg og fjellsikring	9 000 000
Sum tiltak	60 104 000
Tillegg for trafikkavvikling (ekstra i høve til Alternativ A)	2 000 000
Tillegg for rigg (10%)	6 010 400
Tillegg for byggherrekost & administrasjon 11%	6 611 440
sum før mva	74 725 840
mva (25%)	18 681 460
Sum B-Alternativ	93 407 300

Samla behov etter Alternativ B er rekna til vel 93 millionar kroner. For begge Alternativa får vi eit finansieringsbehov på nærmare 120 mill. kroner.

### Jonatunnelen:

Jonatunnelen er ein vegtunnel på fylkesveg 550 i Jondal i Hordaland. Tunnelen er 731 meter lang

Figur: Rekna behov Jonatunnelen Alternativ A minstekrav etter TFS 2014/1566

ALTERNATIV A (minstekrav etter TFS 2014/1566/SD):	Anslag i kr.
2.3.2 Ikkje havarifelt eller naudfortau	1 000 000
2.8.1 Ljos	3 655 000
2.8.2 Tryggleiksljos	731 000
2.8.3 Ledeljos for evakuering	731 000
2.10.2 2.10.3 Naudstasjonar, innhald og tettheit	731 000
2.12 Trafikkskilt	1 000 000
2.13.1 2.13.2 Kontrollsentral	500 000
2.17.1 Naudstraumforsyning	500 000
Følgjekostnader knytt til oppgradering Alternativ A:	
TS tiltak	2 000 000
Langsgående grøfte	1 462 000
Tekniske bygg/ grunnkjøp	1 500 000
Sum tiltak	13 810 000
Tillegg for trafikkavvikling	2 000 000
Tillegg for rigg (10%)	1 381 000
Tillegg for byggherrekost & administrasjon 11%	1 519 100
sum før mva	18 710 100
mva (25%)	4 677 525
Sum A-Alternativ	23 387 625

Minstekravet etter tunneltryggleiksføresegna er rekna til om lag 23 millionar kroner.

Figur: Rekna behov Jonatunnelen Alternativ B – sterke faglige tilrådingar

Alternativ B (sterke faglige tilrådingar men ikkje krav i TFS 1566):	Anslag i kr.
2.16.1 Naudnett for redningsetatar (Tilrådd - ikkje krav etter TSF)	700 000
2.16.2 Innsnakk på radio (Tilrådd - ikkje krav etter TSF)	2 000 000
Trong for ekstra vassikring	2 000 000
Utsifting av drenering (Grunne kummer med kjeftesluk og dykkert på overvassanlegget)	1 096 000
Strossing for auka køyrehøgde	40 000 000
Berg og fjellsikring	7 500 000
Anna	2 300 000
Sum tiltak	55 596 000
Tillegg for trafikkavvikling (ekstra i høve til Alternativ A)	2 000 000
Tillegg for rigg (10%)	5 559 600
Tillegg for byggherrekost & administrasjon 11%	6 115 560
sum før mva	69 271 160
mva (25%)	17 317 790
Sum B-Alternativ	86 588 950

Samla behov etter Alternativ B er rekna til vel 87 millionar kroner. For begge Alternativa får vi eit finansieringsbehov på nærmare 110 mill. kroner.

## Hansagjeltunnelen:

Hansagjeltunnelen er ein tunnel på fylkesveg 7 i Kvam kommune. Tunnelen er ein av fire tunnelar på strekninga gjennom Tokagjelet. Tunnelen er 696 meter lang.

Figur: Rekna behov Hansagjeltunnelen Alternativ A minstekrav etter TFS 2014/1566

ALTERNATIV A (minstekrav etter TFS 2014/1566/SD):	Anslag i kr.
2.2.3 Stigning	500 000
2.3.2 Ikkje havarifelt eller naudfortau	1 000 000
2.7. Konstruksjonen sin brannmotstand (Dvs. riving, sikring nytt PE skum med brannsikring)	2 500 000
2.8.1 Ljos	3 480 000
2.8.2 Tryggleiksljos	696 000
2.8.3 Ledeljos for evakuering	696 000
2.10.2 2.10.3 Naudstasjonar, innhald og tettheit	696 000
2.12 Trafikkskilt	1 000 000
2.13.1 2.13.2 Kontrollsentral	500 000
2.17.1 Naudstraumforsyning	500 000
Følgjekostnader knytt til oppgradering Alternativ A:	
TS tiltak	2 000 000
Langsgående grøfte	1 392 000
Utsprenging for nisjar/tekniske bygg mv.	3 000 000
Tekniske bygg/ grunnkjøp	2 000 000
Sum tiltak	19 960 000
Tillegg for trafikkavvikling	2 000 000
Tillegg for rigg (10%)	1 996 000
Tillegg for byggherrekost & administrasjon (11%)	2 195 600
sum før mva	26 151 600
mva (25%)	6 537 900
Sum A-Alternativ	32 689 500

Minstekravet etter tunneltryggleiksføresegna er rekna til om lag 33 millionar kroner.

Figur: Rekna behov Hansagjeltunnelen Alternativ B – sterke faglige tilrådingar

Alternativ B (sterke faglige tilrådingar men ikkje krav i TFS 1566):	Anslag i kr.
2.16.1 Naudnett for redningsetatar (Tilrådd - ikkje krav etter TFS)	700 000
2.16.2 Innsnakk på radio (Tilrådd - ikkje krav etter TFS)	2 000 000
G/S tiltak for betring av luft(ventilasjon eller CO/NO måling el.)	5 000 000
Utskifting av drenering (Grunne kummer med kjeftesluk og dykkert på overvassanlegget)	1 044 000
Strossing for auka køyrehøgde	23 000 000
Sum tiltak	31 744 000
Tillegg for trafikkavvikling (ekstra i høve til Alternativ A)	2 000 000
Tillegg for rigg (10%)	3 174 400
Tillegg for byggherrekost & administrasjon (11%)	3 491 840
sum før mva	40 410 240
mva (25%)	10 102 560
Sum B-Alternativ	50 512 800

Samla behov etter Alternativ B er rekna til om lag 51 millionar kroner. For begge Alternativa får vi eit finansieringsbehov på nærmare 84 mill. kroner.

### Stongafjelltunnelen:

Stongafjelltunnelen er ein vegtunnel på fylkesveg 562 i Askøy kommune. Tunnelen vart bygd i samband med bygginga av Askøybrua.

Figur: Rekna behov Stongafjelltunnelen Alternativ A minstekrav etter TFS 2014/1566

ALTERNATIV A (minstekrav etter TFS 2014/1566/SD):	Anslag i kr.
2.9.2 2.9.3 2.9.4 2.9.5 Ventilasjon	1 400 000
Følgjekostnader knytt til oppgradering Alternativ A:	
Berg og fjellsikring	10 000 000
Sum tiltak	11 400 000
Tillegg for trafikkavvikling	2 000 000
Tillegg for rigg (10%)	1 140 000
Tillegg for byggherrekost & administrasjon (11%)	1 254 000
sum før mva	15 794 000
mva (25%)	3 948 500
Sum A-Alternativ	19 742 500

Minstekravet etter tunneltryggleiksføresegna er rekna til om lag 20 millionar kroner.

Figur: Rekna behov Stongafjelltunnelen Alternativ B – sterke faglige tilrådingar

Alternativ B (sterke faglige tilrådingar men ikkje krav i TFS 1566):	Anslag i kr.
2.16.2 Innsnakk på radio (Tilrådd - ikkje krav etter TSF)	300 000
Utskifting av drenering (Grunne kummer med kjeftesluk og dykkert på overvassanlegget)	1 000 000
Strossing for auka kørehøgde	8 675 000
Berg og fjellsikring	694 000
Endring i ventilasjonsstyring	100 000
Etablering/ oppgradering ventilasjon	2 900 000
Sum tiltak	13 669 000
Tillegg for trafikkavvikling (ekstra tid i høve til Alternativ A)	1 000 000
Tillegg for rigg (10%)	1 354 000
Tillegg for byggherrekost & administrasjon (11%)	1 503 590
sum før mva	17 539 490
mva (25%)	4 384 873
Sum B-Alternativ	21 924 363

Samla behov etter Alternativ B er rekna til vel 22 millionar kroner. For begge Alternativa får vi eit finansieringsbehov på nærmare 42 mill. kroner.

## Hesjedalstunnelen:

Hesjedalstunnelen er ein tunnel på fylkesveg 569 i Vaksdal kommune. Den er 667 meter lang.

Figur: Rekna behov Hesjedalstunnelen Alternativ A minstekrav etter TFS 2014/1566

ALTERNATIV A (minstekrav etter TFS 2014/1566/SD):	Anslag i kr.
2.3.2 Ikkje havarifelt eller naudfortau	1 000 000
2.8.1 Ljos	3 335 000
2.8.2 Tryggleiksljos	667 000
2.8.3 Ledeljos for evakuering	667 000
2.10.2 2.10.3 Naudstasjonar, innhald og tettheit	667 000
2.12 Trafikkskilt	1 000 000
2.13.1 2.13.2 Kontrollsentral	500 000
2.17.1 Naudstraumforsyning	500 000
Følgjekostnader knytt til oppgradering Alternativ A:	
TS tiltak	2 000 000
Langsgående grøfte	1 334 000
Tekniske bygg/ grunnkjøp	1 500 000
Sum tiltak	13 170 000
Tillegg for trafikkavvikling	2 000 000
Tillegg for rigg (10%)	1 317 000
Tillegg for byggherre Kost & administrasjon (11%)	1 448 700
sum før mva	17 935 700
mva (25%)	4 483 925
Sum A-Alternativ	22 419 625

Minstekravet etter tunneltryggleiksføresegna er rekna til vel 22 millionar kroner.

Figur: Rekna behov Hesjedalstunnelen Alternativ B – sterke faglige tilrådingar

Alternativ B (sterke faglige tilrådingar men ikkje krav i TFS 1566):	Anslag i kr.
2.16.1 Naudnett for redningsetatar (Tilrådd - ikkje krav etter TSF)	700 000
2.16.2 Innsnakk på radio (Tilrådd - ikkje krav etter TSF)	2 000 000
Utsifting av drenering (Grunne kummer med kjeftesluk og dykkert på overvassanlegget)	1 000 500
Berg og fjellsikring	6 000 000
Sum tiltak	9 700 500
Tillegg for trafikkavvikling (ekstra i høve til Alternativ A)	100 000
Tillegg for rigg (10%)	970 050
Tillegg for byggherre Kost & administrasjon (11%)	1 067 055
sum før mva	11 837 605
mva (25%)	2 959 401
Sum B-Alternativ	14 797 006

Samla behov etter Alternativ B er rekna til om lag 15 millionar kroner. For begge Alternativa får vi eit finansieringsbehov på nærmare 37 mill. kroner.

### Fossenbrattetunnelen:

Fossenbrattetunnelen er ein tunnel på fylkesveg 7 i Samnanger kommune i Hordaland. Tunnelen har eit løp og er 665 meter lang.

Figur: Rekna behov Fossenbrattetunnelen Alternativ A minstekrav etter TFS 2014/1566

ALTERNATIV A (minstekrav etter TFS 2014/1566/SD):	Anslag i kr.
2.2.3 Stigning	500 000
2.3.2 Ikkje havarifelt eller naudfortau	1 000 000
2.8.1 Ljos	3 325 000
2.8.2 Tryggleiksljos	665 000
2.8.3 Ledeljos for evakuering	665 000
2.10.2 2.10.3 Naudstasjonar, innhald og tettheit	665 000
2.12 Trafikkskilt	1 000 000
2.13.1 2.13.2 Kontrollsentral	500 000
2.17.1 Naudstraumforsyning	500 000
Følgjekostnader knytt til oppgradering Alternativ A:	
TS tiltak	2 000 000
Langsgående grøfte	1 330 000
Berg og fjellsikring	500 000
Tekniske bygg/ grunnkjøp	1 500 000
Sum tiltak	14 150 000
Tillegg for trafikkavvikling	1 500 000
Tillegg for rigg (10%)	1 415 000
Tillegg for byggherrekost & administrasjon (11%)	1 556 500
sum før mva	18 621 500
mva (25%)	4 655 375
Sum A-Alternativ	23 276 875

Minstekravet etter tunneltryggleiksføresegna er rekna til om lag 23 millionar kroner.

Figur: Rekna behov Fossenbrattetunnelen Alternativ B – sterke faglige tilrådingar

Alternativ B (sterke faglige tilrådingar men ikkje krav i TFS 1566):	Anslag i kr.
2.16.1 Naudnett for redningsetatar (Tilrådd - ikkje krav etter TSF)	700 000
2.16.2 Innsnakk på radio (Tilrådd - ikkje krav etter TSF)	2 000 000
G/S tiltak for betring av luft(ventilasjon eller CO/NO måling el.)	5 000 000
Utsifting av drenering (Grunne kummer med kjeftesluk og dykkert på overvassanlegget)	997 500
Berg og fjellsikring	6 500 000
Sum tiltak	15 197 500
Tillegg for trafikkavvikling (ekstra i høve til Alternativ A)	100 000
Tillegg for rigg (10%)	1 519 750
Tillegg for byggherrekost & administrasjon (11%)	1 671 725
sum før mva	18 488 975
mva (25%)	4 622 244
Sum B-Alternativ	23 111 219

Samla behov etter Alternativ B er rekna til vel 23 millionar kroner. For begge Alternativa får vi eit finansieringsbehov på vel 66 mill. kroner.



### Nordrepolltunnelen:

Nordrepolltunnelen er ein vegtunnel på fylkesveg 107 i Kvinnherad kommune i Hordaland. Den opna i 1972 som en del av strekningen Austrepollen–Nordrepollen.

Nordrepolltunnelen har tryggingsgodkjenning som går ut i 2019. Etter inspeksjonen i 2013 ligg det no inne behov for vel kr. 605 000,- for å nå minstekrava i tryggingføresegna.

Figur: Rekna behov Nordrepollentunnelen Alternativ B – sterke faglige tilrådingar

Alternativ B (sterke faglige tilrådingar men ikkje krav i TFS 1566):	Anslag i kr.
601 radioskilt i tunellar med radioanlegg der FM utgår	200 000
Sum tiltak	200 000
Tillegg for trafikkavvikling (ekstra i høve til Alternativ A)	50 000
Tillegg for rigg (10%)	20 000
Tillegg for byggherrekost & administrasjon (11%)	22 000
sum før mva	292 000
mva (25%)	73 000
<b>Sum B-Alternativ</b>	<b>365 000</b>

Samla behov etter Alternativ B er rekna til nærmare 400 000 millionar kroner. For begge Alternativa får vi eit finansieringsbehov på vel 1 mill. kroner.

### Eikjetotunnelen:

Eikjetotunnelen er ein tunnel på fylkesveg 569 i Vaksdal kommune. Den er 638 meter lang.

Figur: Rekna behov Eikjetotunnelen Alternativ A minstekrav etter TFS 2014/1566

ALTERNATIV A (minstekrav etter TFS 2014/1566/SD):	Anslag i kr.
2.3.2 Ikkje havarifelt eller naudfortau	1 000 000
2.8.1 Ljos	3 190 000
2.8.2 Tryggleiksljos	638 000
2.8.3 Ledeljos for evakuering	638 000
2.10.2 2.10.3 Naudstasjonar, innhald og tettheit	638 000
2.12 Trafikkskilt	1 000 000
2.13.1 2.13.2 Kontrollsentral	500 000
2.17.1 Naudstraumforsyning	500 000
Følgjekostnader knytt til oppgradering Alternativ A:	
TS tiltak	2 000 000
Langsgående grøfte	1 276 000
Tekniske bygg/ grunnkjøp	1 500 000
Sum tiltak	12 880 000
Tillegg for trafikkavvikling	2 000 000
Tillegg for rigg (10%)	1 288 000
Tillegg for byggherrekost & administrasjon (11%)	1 416 800
sum før mva	17 584 800
mva (25%)	4 396 200
<b>Sum A-Alternativ</b>	<b>21 981 000</b>

Minstekravet etter tunneltryggleiksføresegna er rekna til om lag 22 millionar kroner.

Figur: Rekna behov Eikjetotunnelen Alternativ B – sterke faglige tilrådingar

	Anslag i kr.
Alternativ B (sterke faglige tilrådingar men ikkje krav i TFS 1566):	
2.16.1 Naudnett for redningsetatar (Tilrådd - ikkje krav etter TSF)	700 000
2.16.2 Innsnakk på radio (Tilrådd - ikkje krav etter TSF)	2 000 000
Utskifting av drenering (Grunne kummer med kjeftesluk og dykkert på overvassanlegget)	957 500
Berg og fjellsikring	6 000 000
Sum tiltak	9 657 500
Tillegg for trafikkavvikling (ekstra i høve til Alternativ A)	100 000
Tillegg for rigg (10%)	965 750
Tillegg for byggherrekost & administrasjon 11%	1 062 325
sum før mva	11 785 575
mva (25%)	2 946 394
Sum B-Alternativ	14 731 969

Samla behov etter Alternativ B er rekna til nærmare 15 millionar kroner. For begge Alternativa får vi eit finansieringsbehov på nærmare 37 mill. kroner.

#### Haukanestunnelen:

Haukanestunnelen er ein tunnel på fylkesveg 7 i Samnanger kommune. Tunnelen er 635 meter lang.

Figur: Rekna behov Haukanestunnelen Alternativ A minstekrav etter TFS 2014/1566

	Anslag i kr.
ALTERNATIV A (minstekrav etter TFS 2014/1566/SD):	
2.3.2 Ikkje havarifelt eller naudfortau	1 000 000
2.8.1 Ljos	3 175 000
2.8.2 Tryggleiksljos	635 000
2.8.3 Ledeljos for evakuering	635 000
2.10.2 2.10.3 Naudstasjonar, innhald og tettheit	635 000
2.12 Trafikkskilt	1 000 000
2.13.1 2.13.2 Kontrollsentral	500 000
2.17.1 Naudstraumforsyning	500 000
Følgjekostnader knytt til oppgradering Alternativ A:	
TS tiltak	2 000 000
Langsgående grøfte	1 270 000
Tekniske bygg/ grunnkjøp	1 500 000
Sum tiltak	12 850 000
Tillegg for trafikkavvikling	1 500 000
Tillegg for rigg (10%)	1 285 000
Tillegg for byggherrekost & administrasjon 11%	1 413 500
sum før mva	17 048 500
mva (25%)	4 262 125
Sum A-Alternativ	21 310 625

Minstekravet etter tunneltryggleiksføresegna er rekna til vel 21 millionar kroner.

Figur: Rekna behov Haukanestunnelen Alternativ B – sterke faglige tilrådingar

Alternativ B (sterke faglige tilrådingar men ikkje krav i TFS 1566):	Anslag i kr.
2.16.1 Naudnett for redningsetatar (Tilrådd - ikkje krav etter TSF)	700 000
2.16.2 Innsnakk på radio (Tilrådd - ikkje krav etter TSF)	2 000 000
Trong for ekstra vassikring	5 000 000
G/S tiltak for betring av luft(ventilasjon eller CO/NO måling el.)	5 000 000
Utsifting av drenering (Grunne kummer med kjeftesluk og dykkert på overvassanlegget)	952 500
Berg og fjellsikring	6 000 000
Sum tiltak	19 652 500
Tillegg for trafikkavvikling (ekstra i høve til Alternativ A)	200 000
Tillegg for rigg (10%)	1 965 250
Tillegg for byggherrekost & administrasjon (11%)	2 161 775
sum før mva	23 979 525
mva (25%)	5 994 881
Sum B-Alternativ	29 974 406

Samla behov etter Alternativ B er rekna til nærmare 30 millionar kroner. For begge Alternativa får vi eit finansieringsbehov på nærmare 51 mill. kroner.

#### Høgabergtunnelen:

Høgabergtunnelen er ein tunnel på fylkesveg 569 i Vaksdal kommune. Den er 633 meter lang og opna i 1939.

Figur: Rekna behov Høgabergtunnelen Alternativ A minstekrav etter TFS 2014/1566

ALTERNATIV A (minstekrav etter TFS 2014/1566/SD):	Anslag i kr.
2.3.2 Ikkje havarifelt eller naudfortau	1 000 000
2.8.1 Ljos	3 165 000
2.8.2 Tryggleiksljos	633 000
2.8.3 Ledeljos for evakuering	633 000
2.10.2 2.10.3 Naudstasjonar, innhald og tettheit	633 000
2.12 Trafikkskilt	1 000 000
2.13.1 2.13.2 Kontrollsentral	500 000
2.17.1 Naudstraumforsyning	500 000
Følgjekostnader knytt til oppgradering Alternativ A:	
TS tiltak	2 000 000
Langsgående grøfte	1 266 000
Tekniske bygg/ grunnkjøp	1 500 000
Sum tiltak	12 830 000
Tillegg for trafikkavvikling	2 000 000
Tillegg for rigg (10%)	1 283 000
Tillegg for byggherrekost & administrasjon (11%)	1 411 300
sum før mva	17 524 300
mva (25%)	4 381 075
Sum A-Alternativ	21 905 375

Minstekravet etter tunneltryggleiksføresegna er rekna til om lag 22 millionar kroner.

Figur: Rekna behov Høgabergtunnelen Alternativ B – sterke faglige tilrådingar

Alternativ B (sterke faglige tilrådingar men ikkje krav i TFS 1566):	Anslag i kr.
2.16.1 Naudnett for redningsetatar (Tilrådd - ikkje krav etter TSF)	700 000
2.16.2 Innsnakk på radio (Tilrådd - ikkje krav etter TSF)	2 000 000
Utskifting av drenering (Grunne kummer med kjeftesluk og dykkert på overvassanlegget)	949 500
Strossing for auka køyrehøgde	30 000 000
Berg og fjellsikring	6 000 000
Sum tiltak	39 649 500
Tillegg for trafikkavvikling (ekstra i høve til Alternativ A)	500 000
Tillegg for rigg (10%)	3 964 950
Tillegg for byggherrekost & administrasjon 11%	4 361 445
sum før mva	48 475 895
mva (25%)	12 118 974
Sum B-Alternativ	60 594 869

Samla behov etter Alternativ B er rekna til vel 61 millionar kroner. For begge Alternativa får vi eit finansieringsbehov på nærmare 83 mill. kroner.

#### Torsnestunnelen:

Torsnestunnelen er ein vegtunnel i Jondal, og går frå Nordrepollen, Mauranger i Kvinnherad kommune til Torsnes i Jondal kommune. Tunnelen vart opna 7. september 2012.

Torsnestunnelen har tryggingsgodkjenning som går ut i 2019. Etter inspeksjonen i 2013 ligg det no inne behov for om lag kr. 450 000,- for å nå minstekrava i tryggingføresegna.

Figur: Rekna behov Torsnestunnelen Alternativ B – sterke faglige tilrådingar

Alternativ B (sterke faglige tilrådingar men ikkje krav i TFS 1566):	Anslag i kr.
601 radioskilt i tunellar med radioanlegg der FM utgår	200 000
Sum tiltak	200 000
Tillegg for trafikkavvikling (ekstra i høve til Alternativ A)	50000
Tillegg for rigg (10%)	20 000
Tillegg for byggherrekost & administrasjon 11%	22 000
sum før mva	292 000
mva (25%)	73 000
Sum B-Alternativ	365 000

Samla behov etter Alternativ B er rekna til nærmare 400 000 kroner. For begge Alternativa får vi eit finansieringsbehov på vel 800 000 kroner.

### Aagatunnelen:

Aagatunnelen er ein vegtunnel i Ullensvang kommune. Tunnelen er 607 meter lang og er ein del av fylkesveg 550 ca. 30 km nord for Odda. Den vart opna i juni 2006.

Figur: Rekna behov Aagatunnelen Alternativ A minstekrav etter TFS 2014/1566

ALTERNATIV A (minstekrav etter TFS 2014/1566/SD):	Anslag i kr.
2.8.3 Ledeljos for evakuering	588 000
2.10.2 2.10.3 Naudstasjonar, innhald og tettheit	588 000
2.12 Trafikkskilt	500 000
2.13.1 2.13.2 Kontrollsentral	500 000
2.17.1 Naudstraumforsyning	100 000
Følgjekostnader knytt til oppgradering Alternativ A:	
TS tiltak	500 000
Langsgåande grøfte	100 000
Utsprenging for nisjar/tekniske bygg mv.	600 000
Sum tiltak	3 476 000
Tillegg for trafikkavvikling	2 000 000
Tillegg for rigg (10%)	347 600
Tillegg for byggherrekost & administrasjon 11%	382 360
sum før mva	6 205 960
mva (25%)	1 551 490
Sum A-Alternativ	7 757 450

Minstekravet etter tunneltryggleiksføresegna er rekna til om lag 8 millionar kroner.

Figur: Rekna behov Aagatunnelen Alternativ B – sterke faglige tilrådingar

Alternativ B (sterke faglige tilrådingar men ikkje krav i TFS 1566):	Anslag i kr.
601 radioskilt i tunellar med radioanlegg der FM utgår	200 000
Berg og fjellsikring	4 000 000
Sum tiltak	4 200 000
Tillegg for trafikkavvikling (ekstra i høve til Alternativ A)	100 000
Tillegg for rigg (10%)	420 000
Tillegg for byggherrekost & administrasjon 11%	462 000
sum før mva	5 182 000
mva (25%)	1 295 500
Sum B-Alternativ	6 477 500

Samla behov etter Alternativ B er rekna til nærmare 6 mill. kroner. For begge Alternativa får vi eit finansieringsbehov på vel 14 mill. kroner

### Liarostunnelen:

Liarostunnelen er ein tunnel på fylkesveg 7 i Samnanger kommune i Hordaland. Tunnelen har eit løp og er 563 meter lang.

Figur: Rekna behov Liarostunnelen Alternativ A minstekrav etter TFS 2014/1566

ALTERNATIV A (minstekrav etter TFS 2014/1566/SD):	Anslag i kr.
2.2.3 Stigning	500 000
2.3.2 Ikkje havarifelt eller naudfortau	1 000 000
2.8.1 Ljos	2 815 000
2.8.2 Tryggleiksljos	563 000
2.8.3 Ledeljos for evakuering	563 000
2.10.2 2.10.3 Naudstasjonar, innhald og tettheit	563 000
2.12 Trafikkskilt	1 000 000
2.13.1 2.13.2 Kontrollsentral	500 000
2.16.1 Naudnett for redningsetatar (dersom krav etter TSF)	700 000
2.16.2 Innsnakk på radio (dersom krav etter TSF)	2 000 000
2.17.1 Naudstraumforsyning	500 000
Følgjekostnader knytt til oppgradering Alternativ A:	
TS tiltak	2 000 000
Langsgående grøfte	1 126 000
Tekniske bygg/ grunnkjøp	2 500 000
Sum tiltak	16 330 000
Tillegg for trafikkavvikling	1 500 000
Tillegg for rigg (10%)	1 633 000
Tillegg for byggherrekost & administrasjon (11%)	1 796 300
sum før mva	21 259 300
mva (25%)	5 314 825
Sum A-Alternativ	26 574 125

Minstekravet etter tunneltryggleiksføresegna er rekna til om lag 27 millionar kroner.

Figur: Rekna behov Liarostunnelen Alternativ B - sterke faglige tilrådingar

Alternativ B (sterke faglige tilrådingar men ikkje krav i TFS 1566):	Anslag i kr.
G/S tiltak for betring av luft(ventilasjon eller CO/NO måling el.)	5 000 000
Utskifting av drenering (Grunne kummer med kjeftesluk og dykkert på overvassanlegget)	844 500
Berg og fjellsikring	1 000 000
Sum tiltak	6 844 500
Tillegg for trafikkavvikling (ekstra i høve til Alternativ A)	100 000
Tillegg for rigg (10%)	684 450
Tillegg for byggherrekost & administrasjon (11%)	752 895
sum før mva	8 381 845
mva (25%)	2 095 461
Sum B-Alternativ	10 477 306

Samla behov etter Alternativ B er rekna til nærmare 10 mill. kroner. For begge Alternativa får vi eit finansieringsbehov på om lag 37 mill. kroner.

### Kråkeskartunnelen:

Kråkeskartunnelen er ein 529 meter lang vegtunnel på fylkesveg 48 i Fusa kommune.

Figur: Rekna behov Liarostunnelen Alternativ A minstekrav etter TFS 2014/1566

ALTERNATIV A (minstekrav etter TFS 2014/1566/SD):	Anslag i kr.
2.8.1 Ljos	2 116 000
2.8.2 Tryggleiksljos	265 000
2.8.3 Ledeljos for evakuering	529 000
2.10.2 2.10.3 Naudstasjonar innhald og tettheit	899 000
2.14.2 System for overvaking Automatisk branndeteksjon	1 587 000
2.17.1 Naudstraumforsyning	265 000
Følgjekostnader knytt til oppgradering Alternativ A:	
Tekniske bygg	1 300 000
Tekniske bygg og grunnkjøp	250 000
Sum tiltak	7 211 000
Tillegg for trafikkavvikling	1 000 000
Tillegg for rigg (10%)	721 100
Tillegg for byggherrekost & administrasjon 11%	793 210
sum før mva	9 725 310
mva (25%)	2 431 328
Sum A-Alternativ	12 156 638

Minstekravet etter tunneltryggleiksføresegna er rekna til om lag 12 millionar kroner.

Det er ikkje sterke tilrådingar utover minimumskravet.

### Høydaltunnelen:

Høydaltunnelen er ein vegtunnel på fylkesveg 569 i Lindås kommune. Tunnelen er 528 meter lang. Tunnelen vart opna i 1996.

Figur: Rekna behov Høydaltunnelen Alternativ A minstekrav etter TFS 2014/1566

ALTERNATIV A (minstekrav etter TFS 2014/1566/SD):	Anslag i kr.
2.3.2 Ikkje havarifelt eller naudfortau	1 000 000
2.7. Konstruksjonen sin brannmotstand (Dvs. riving, sikring nytt PE skum med brannsikring)	1 500 000
2.8.1 Ljos	2 640 000
2.8.2 Tryggleiksljos	528 000
2.8.3 Ledeljos for evakuering	528 000
2.10.2 2.10.3 Naudstasjonar, innhald og tettheit	528 000
2.12 Trafikkskilt	1 000 000
2.13.1 2.13.2 Kontrollsentral	500 000
2.17.1 Naudstraumforsyning	500 000
Følgjekostnader knytt til oppgradering Alternativ A:	
TS tiltak	2 000 000
Langsgående grøfte	1 056 000
Tekniske bygg/ grunnkjøp	1 500 000
Sum tiltak	13 280 000
Tillegg for trafikkavvikling	2 000 000
Tillegg for rigg (10%)	1 328 000
Tillegg for byggherrekost & administrasjon 11%	1 460 800
sum før mva	18 068 800
mva (25%)	4 517 200
Sum A-Alternativ	22 586 000

Minstekravet etter tunneltryggleiksføresegna er rekna til om lag 23 millionar kroner.

Figur: Rekna behov Høydaltunnelen Alternativ B – sterke faglige tilrådingar

Alternativ B (sterke faglige tilrådingar men ikkje krav i TFS 1566):	Anslag i kr.
2.16.1 Naudnett for redningsetatar (Tilrådd - ikkje krav etter TSF)	700 000
2.16.2 Innsnakk på radio (Tilrådd - ikkje krav etter TSF)	2 000 000
Utsifting av drenering (Grunne kummer med kjeftesluk og dykkert på overvassanlegget)	792 000
Berg og fjellsikring	6 000 000
Sum tiltak	9 492 000
Tillegg for trafikkavvikling (ekstra i høve til Alternativ A)	100 000
Tillegg for rigg (10%)	949 200
Tillegg for byggherrekost & administrasjon 11%	1 044 120
sum før mva	11 585 320
mva (25%)	2 896 330
Sum B-Alternativ	14 481 650

Samla behov etter Alternativ B er rekna til nærmare 14 mill. kroner. For begge Alternativa får vi eit finansieringsbehov på om lag 37 mill. kroner



## 8. Samla oversyn

Nr.	Veg nr	Fv-kat	Tunellnamn	Lengd	ÅDT	Alternativ A	Alternativ B	Sum A+B
1	Fv. 551	Overordna	Folgefonn	11137	1000	258 672 125	141 447 069	400 119 194
2	Fv. 107	Overordna	Jondal	10085	500	1 210 000	2 709 375	3 919 375
3	Fv. 544	Overordna	Halsnøy	4170	880	605 000	2 709 375	3 314 375
4	Fv. 569	Øvrig	Modals	3451	400	81 921 375	161 579 456	243 500 831
5	Fv. 569	Øvrig	Fugleberg	2077	280	66 316 913	46 537 194	112 854 107
6	Fv. 540	Overordna	Løvestakken	2045	15700	4 765 350	116 561 813	121 327 163
7	Fv. 566	Overordna	Tirsås	2023	3100	49 783 538	1 068 750	50 852 288
8	Fv.207	Øvrig	Bjørøy	2012	1550	46 440 813	76 875 000	123 315 813
9	Fv. 550	Øvrig	Eitrheim	1682	1100	57 434 000	97 822 288	155 256 288
10	Fv. 7	Overordna	Hagaås	1641	2400	48 797 625	5 360 519	54 158 144
11	Fv. 567	Overordna	Borga	1554	2600	0	605 000	605 000
12	Fv. 7	Overordna	Folkedal	1370	2100	0	2 709 375	2 709 375
13	Fv. 7	Overordna	Børvenes	1234	3900	151 250	2 709 375	2 860 625
14	Fv.49	Øvrig	Stussvikhovda	1217	450	41 946 588	114 385 000	156 331 588
15	Fv.562	Overordna	Olsvik	1074	19600	9 538 750	605 000	10 143 750
16	Fv.57	Overordna	Lyngfjell	966	4200	34 231 375	111 208 750	145 440 125
17	Fv. 567	Øvrig	Lonevåg	961	1499	30 388 313	31 046 250	61 434 563
18	Fv.57	Overordna	Espelاند	959	5700	1 450 488	302 500	1 752 988
19	Fv. 569	Øvrig	Slottsporten	950	280	29 422 500	20 476 563	49 899 063
20	Fv. 572		Torgilsberg	790	600	0	2 104 375	2 104 375
21	Fv.48	Overordna	Moshovda	768	1500	3 560 600	0	3 560 600
22	Fv. 569	Øvrig	Mostrraum	748	280	26 669 750	19 518 275	46 188 025
23	Fv. 551	Overordna	Fureberg	736	900	27 200 750	93 407 300	120 608 050
24	Fv. 550	Øvrig	Jona	731	400	23 387 625	86 588 950	109 976 575
25	Fv. 7	Overordna	Hansagjel	696	2300	32 689 500	50 512 800	83 202 300
26	Fv.562	Overordna	Stongafjell	694	17600	19 742 500	21 924 363	41 666 863
27	Fv. 569	Øvrig	Hesjedals	667	320	22 419 625	14 797 006	37 216 631
28	Fv. 7	Overordna	Fossenbratte	665	2100	23 276 875	23 111 219	46 388 094
29	Fv. 107	Overordna	Nordrepollen	649	500	605 000	365 000	970 000
30	Fv. 569	Øvrig	Eikjeto	638	320	21 981 000	14 731 969	36 712 969
31	Fv. 7	Overordna	Haukanes	635	4900	21 310 625	29 974 406	51 285 031
32	Fv. 569	Øvrig	Høgaberg	633	320	21 905 375	60 594 869	82 500 244
33	Fv. 107	Overordna	Torsnes	592	450	453 750	365 000	818 750
34	Fv 550	Øvrig	Aga	588	1000	7 757 450	6 477 500	14 234 950
35	Fv. 7	Overordna	Liaros	563	2300	26 574 125	10 477 306	37 051 431
36	Fv.48	Overordna	Kråkeskar	529	1500	12 156 638	0	12 156 638
37	Fv. 569	Øvrig	Høydals	528	280	22 586 000	14 481 650	37 067 650
Sum i kroner						1 077 353 191	1 386 150 640	2 463 503 831

Minimumskravet etter tryggleiksføresegna førar til eit finansieringsbehov på noko i underkant av 1,1 milliardar kroner, medan dei sterke faglege tilrådingane aukar behovet med om lag 1,4 milliardar. Samla for begge Alternativa er rekna til om lag 2,5 milliardar kroner.

## 9. Tunnelar på Fv. 7 som bør strossas for å oppnå ei køyrehøgde på 4,2 meter

I samband med saka om oppgradering av tunnelar etter tryggleiksføresegna, har Hordaland fylkeskommune og ønska å få eit oversyn over kostnadene med å auka kjørehøgda på Fv. 7 til 4,2 meter. Fylkesvegen er ei viktig omkøyringsrute når E16 vert stengt. Fleire av tunnelane ligg i dag under 4 meter kjørehøgde og skipar slik særskilte utfordringar for næringstrafikken. I følgjande tabell er det gjort reie for kostnadene med auka kjørehøgde til 4,2 meter i dei tunnelane som ikkje er omfatta av føresegna.

Figur: Tunnelar på Fv.7 som må utbetrast for å få ei kjørehøgde på 4,2 meter

	Teigaberg	Tokagjel	Fossgjel	Snauhaugen	Hisdalen	Grasdalen
<i>Strossing for auka køyrehøgde</i>	25 000 000	24 000 000	22 000 000	20 000 000	12 000 000	5 000 000
<i>trafikkavvikling</i>	200 000	200 000	200 000	200 000	200 000	200 000
<i>rigg (10%)</i>	2500000	2400000	2200000	2000000	1200000	500000
<i>byggjerrekost &amp; administrasjon (10%)</i>	2500000	2400000	2200000	2000000	1200000	500000
<i>sum før mva</i>	30 200 000	29 000 000	26 600 000	24 200 000	14 600 000	6 200 000
<i>mva (25%)</i>	7550000	7250000	6650000	6050000	3650000	1550000
<i>Sum B-Alternativ</i>	37 750 000	36 250 000	33 250 000	30 250 000	18 250 000	7 750 000

Samla kostnad er rekna til om lag 164 millionar kroner for alle tunnelane, som ikkje ligg inne på utbetningslista etter tunneltryggleiksføresegna.

Hordaland Fylkeskommune må no ta eit prinsipielt standpunkt om dette er noko som skal knytast til finansieringa av tunneloppgraderinga etter trunneltryggleiksføresegna.



Statens vegvesen  
Region vest  
Vegavdeling Hordaland  
Postboks 43 6861 LEIKANGER  
Tlf: (+47 915) 02030  
[firmapost-vest@vegvesen.no](mailto:firmapost-vest@vegvesen.no)

[vegvesen.no](http://vegvesen.no)



Arkivnr: 2018/11262-1

Saksbehandlar: Hans Inge Gloppen

## Saksframlegg

### Saksgang

Utval	Saknr.	Møtedato
Utval for miljø og samferdsel	77/18	06.06.2018
Utval for kultur, idrett og regional utvikling		19.06.2018
Fylkesutvalet		21.06.2018

## Breibandutbygging - nasjonal tilskotsordning 2018 - prioriteringar i Hordaland

### Samandrag

Samferdselsdepartementet har i statsbudsjettet for 2018 løyvd 149,7 mill. kroner til utbygging av breiband i område som ikkje er kommersielt lønsame å byggje ut. Midlane er fordelt til alle fylka etter ein fordelingsnøkkel basert på den faktiske dekinga som er registrert i Nasjonal kommunikasjonsmyndighet (Nkom) si siste dekningsundersøking. Den økonomiske ramma til Hordaland er 8.325.675 kroner.

Tilskotsordninga vart lyst ut 19. mars 2018, og innan søknadsfristen 18. mai 2018 var det kome inn søknader frå kommunane Jondal, Kvinnherad, Lindås, Meland, Os og Samnanger.

Det er Hordaland fylkeskommune som skal prioritere prosjekt innanfor eige fylke og innafor den økonomiske ramma fylket er tildelt. Fylkeskommunen sender deretter si prioriterte innstilling til Nkom, som vil kontrollere at prosjekta er i tråd med reguleringa av statstilskot og oppfyller dei kriteria som gjeld for tilskotsordninga.

**Økonomi:** Ingen effekt på driftsresultat, lånegjeld og disposisjonsfond

**Klima:** Betre digital kommunikasjon kan bidra til redusert klima- og miljøpåverknad.

**Folkehelse:** «Digital allemannsrett» er eit viktig folkehelseiltak i dagens informasjonssamfunn.

**Regional planstrategi:** Prosjektet styrkar regionale transportsamband og digital infrastruktur.

### Forslag til vedtak

Samferdselsdepartementet har i statsbudsjettet for 2018 løyvd 149,7 mill. kroner til utbygging av breiband i område som ikkje er kommersielt lønsame å byggje ut. Den økonomiske ramma til Hordaland er 8.325.675 kroner, og Hordaland fylkeskommune prioriterer fylgjande søknader i innstillinga til Nasjonal kommunikasjonsmyndighet (Nkom).

1. Kvinnherad kommune – 3.800.000 kroner
2. Os kommune – 400.000 kroner
3. Meland kommune – 4.125.675 kroner

Dersom det vert aktuelt med ny tildelingsrunde av unyttta midlar hausten 2018, ynskjer Hordaland fylkeskommune å prioritera følgjande søknader:

1. Jondal kommune – 1.000.000 kroner
2. Samnanger kommune – 900.000 kroner
3. Lindås kommune – 7.500.000 kroner

Rune Haugsdal  
fylkesrådmann

Bård Sandal  
fylkesdirektør regional utvikling

*Saksframlegget er godkjent elektronisk og har derfor inga underskrift.*

## Fylkesrådmannen, 24.05.2018

### 1. Innleiing

Samferdselsdepartementet har i statsbudsjettet for 2018 løyvd 149,7 mill. kroner til utbygging av breiband i område som ikkje er kommersielt lønsame å byggje ut. Midlane er fordelt til alle fylka etter ein fordelingsnøkkel basert på den faktiske dekninga som er registrert i Nasjonal kommunikasjonsmyndighet (Nkom) si siste dekningsundersøking. Den økonomiske ramma til Hordaland er 8.325.675 kroner.

Både kommunale og fylkeskommunale prosjekt kan søke om støtte, og det er den enkelte fylkeskommune som skal prioritere prosjekt innanfor eige fylke og innafor den økonomiske ramma fylket er tildelt. Fylkeskommunen sender deretter si prioriterte innstilling til Nkom, som vil kontrollere at prosjekta er i tråd med reguleringa av statstilskot og oppfyller dei kriteria som gjeld for tilskotsordninga.

Hordaland fylkeskommune inviterte alle kommunane i Hordaland til å søkja på ordninga 19. mars 2018. Innan søknadsfristen 18. mai 2018 var det kome inn søknader frå kommunane Jondal, Kvinnherad, Lindås, Meland, Os og Samnanger. Dei seks kommunane søkjer til saman om 19,4 mill. kroner i tilskot til ulike breibandprosjekt til ein samla sum av 49,1 mill. kroner. Under er ein kort oversikt over dei seks søknadene:

Søklar	Søknadssum	Totalprosjekt	< 10 Mbit/s	Lokal medfinansiering	Høyring	Husstandar
Jondal	1 000 000	2 900 000	23 %	31 %	Ja	100
Kvinnherad	3 930 000	7 860 000	100 %	25 %	Ja	167
Lindås	7 500 000	12 600 000	21 %	28 %	ja	593
Meland	5 734 430	21 797 430	85 %	5 273 000(25 %)	Ja	502
Os	400 000	660 000	100 %	80 000 (12 %)	Ja	65
Samnanger	900 000	3 250 000	60 %	80 000 (2,5 %)	Ja	100
<b>Totalt</b>	<b>19 464 430</b>	<b>49 067 430</b>				

### 2. Krav til søknadene

Område som ikkje har dekning av grunnleggjande breiband med hastigheit på minimum 10 Mbit/s skal prioriterast. Minst 50% av midlane som er avsett til kvart fylke skal finansiera utbygging av slike område. Dei resterande midlane kan nyttast som tilskot til område med eit breibandstilbod i intervallet 10-30 Mbit/s. Det er også eit krav at lokale bidrag samla sett for kvar fylkeskommune skal utgjera minimum 25% av dei totale prosjektkostnadene. Kravet om 25 % lokal finansiering gjeld ikkje for enkeltprosjekt.

#### 2.1 Krav knytt til regelverk for offentleg innkjøp og regelverk for offentleg støtte

Hordaland fylkeskommunen skal kontrollere at regelverket for offentlige innkjøp vert følgd. Tildelingar under denne tilskotsordninga skal også vera i tråd med det generelle gruppeunntaket i EØS-regelverket for offentlig støtte. Dette betyr at fylkeskommunen skal gå god for at:

- Midlane det vert søkt om er investeringskostnader for etablering av NGA-nett.
- Det ikkje finnes NGA-nett - og at det heller ikkje er sannsynleg at NGA-nett vil bli etablert på kommersielle vilkår dei næraste 3 åra - i nokre av dei områda som er omfatta av denne innstillinga.
- Undersøkingar om eksisterande og planlagde NGA-nett har skjedd gjennom offentlige kunngjeringar med minst ein månads varsel, og relevante utbyggjarar har vore kontakta for å avdekke eventuelle utbyggingsplanar.
- Alle prosjekt omfatta av denne innstillinga vil gi 'breiast mulig grossisttilgang' i det statsstøtta nettet
- All informasjon som dokumenterer at krava er oppfylt vil bli oppbevart i 10 år.
- Krav om teknologinøytralitet og open, transparent og ikkje-diskriminerande val av utbyggjar.

### 3. Kort beskriving av søknadene

#### Jondal kommune – søknad om tilskot på 1.000.000 kroner

Søker om tilskot til utbygging av breiband på Torsnes og strekninga Myra-Hessvik, eit område med om lag 100 husstandar. Utbygginga av breiband i Jondal sentrum i 2002. Etter den tid har breibandsnettet vorte vidare utbygd og dekker no nesten heile kommunen. På strekninga Myra-Hessvik er det ikkje utbygd. Dette området vart ein del av Jondal kommune 1. januar 2013 då kommunegrensa mellom Kvinnherad og Jondal vart justert. På Torsnes er det kvite felt og det er dårleg dekning for dei som ikkje ligg ved fjorden. Jondal kommune er inne i store endringar. Kommunen skal slå seg saman med Odda kommune og Ullensvang herad. For innbyggjarane i Jondal kommune vil dette føre til store endringar på korleis ein samhandlar med kommunen. I dag er det låg terskel for å møte opp personleg på kommunehuset, i den nye kommunen vil innbyggjarane i Jondal få lenger veg til kommuneadministrasjonen. Det gjer at fleire må samhandle med kommunen digitalt.

#### Kvinnherad kommune – søknad om tilskot på 3.930.000 kroner

Kvinnherad kommune søker om midlar til to områder i kommunen, som manglar tilbod om breiband med høg fart og kapasitet. Matre fergekai – Åkra er eit område som ikkje har noko fiberdekning, men deler av dette er i dag dekket av eit trådløst nett levert av Breiband.no, men kundane opplever dette som svært ustabil med nedetid på fleire veker i gangen. I området her er det 37 faste husstandar og 55 fritidsbustader. Utbygging av dette området må skje ved bruk av høgspente, lågspente og tele stolper. I området Snilstveitøy – Skorpo har ein del av husstandane tilgang til nett på ADSL, andre har ikkje noko dekning. I området er det 86 fritidsbustadar og 11 faste husstandar. Utbygging av dette området må gjerast ved å sjøkabel fram til øya, og nytta eksisterande høgspente, lågspente og tele stolper til aksessnett for kundane.

#### Lindås kommune – søknad om tilskot på 7.500.000 kroner

Over 900 husstandar i kommunen har breibandstilbod < 30Mb/s. Mange manglar grunnleggjande dekning, og delar av kommunen er utan tilbod og har knapt mobildekning. Lindås kommune søkte om 13.575.000 kroner frå Nkom i 2016, og fekk då tilsegn om 9.192.500 kroner. Prosjektet «Bredband i Lindås 2016» er ikkje avslutta, og det står igjen restmidlar på omlag 6.000.000 kroner som skal lysast ut sommaren 2018. Årets søknad frå Lindås gjeld prosjekt som er planlagde i 2019-2020. Desse prosjekta vil gje betre breiband til 593 husstandar.

#### Meland kommune – søknad om tilskot på 5.734.430 kroner

Meland kommune søker om tilskot til utbygging av breiband i åtte område i kommunen. Kommunen er i svært sterk vekst. Aukande innbyggjartal har ført til auka press på det eldre koparnettet som er utbygd i store delar av kommunen. Kommunen har difor jamleg fått spørsmål frå innbyggjarar om ytterlegare utbygging av breibandstilbodet i kommunen. Innspel kommunen har fått tyder på at den teoretiske farta dekningskartet viser, i praksis ikkje stemmer med den farta den enkelte kunde får. Stadig utbygging og tilflytting vil gjere situasjonen vanskelegare, ettersom kapasiteten på nettet vil bli ytterlegare pressa, samtidig som nye tenester som krev internett vil auke behovet for god nettilgang. I samband med høyringa fekk kommunen inn innspel på til saman 10 område. Etter innspela vart motteke vart det gjort eit politisk prioritering om å søkje om flest mogleg område, under føresetnad at områda kvalifiserte for ordninga. Følgjande områder med til saman 502 husstandar, er det prioritert å søkje om tilskot til:

1. Landsvik-Skjelanger
2. Ådland
3. Io
4. Håtuft-Espetveit
5. Fosse
6. Eikeland
7. Erstad-Meland-Bjørnestad
8. Dalstø

#### Os kommune – søknad om tilskot på 400.000 kroner

Etter ein høyringsrunde har Os kommune valt å søke på Nkom-midlar for utbygging av breiband på Sørstrøno. Tilbodet i området i dag er dårleg og ustabil, og nokre har ikkje ein gong tilbod om grunnleggjande breiband. Målgruppa er definert ved 65 husstandar, der 43 er hus og 12 hytter. Det vil omfatte omlag 125 personer. Os kommune søkte om midlar til same område i fjor, men nådde då ikkje opp i

den nasjonale konkurransen om tilskot frå Nkom. Dei som bur i området har vist eit sterkt engasjement for å få breiband til Sørstrøno. Manglande dekning er grundig dokumentert.

#### **Samnanger kommune – søknad om tilskot på 900.000 kroner**

Sjølv om det i dag er ulike "breibands-tilbod" i området, er mange misnøgde og kommunen er kontakta av fleire innbyggjarar som ber om eit betre tilbod. På bakgrunn av dette har kommunen vore i kontakt med Telenor, Kvamnet og Bergen Fiber for å undersøkje om det finst planar for fiberutbygging i området. Telenor, Kvamnet og Bergen Fiber vurderer det slik at Hisdal vil vera godt eigna for utbygging, men det ligg så langt kommunen har fått informasjon om ikkje føre planar om utbygging. Telenor har tilrådd at også Trengereidfjord blir omfatta av ein eventuell søknad om tilskot i dette området. Det er 70 bustadhus i området. Av desse ligg 40 i Hisdal og 30 ned mot og i Trengereidfjorden. I tillegg er det 30 fritidsbustader i området. Området strekkjer seg over om lag 5 kilometer. Det er i dag ikkje tilbod om breiband over 10 Mbit/s i indre del av Trengereidfjorden, med unntak av eit lokalt fibernett i delar av Trengereidfjorden. Dette fibernettet er knytt til Kvamnet sitt radiosignal-nett. Det er tilbod om ADSL i Hisdal. På grunn av lang avstand til telefonsentral er det låg kapasitet/hastigheit ved bruk av ADSL. I delar av Hisdal er det også tilbod om breiband frå Kvamnet (breiband via radiosignal). Dette gjeld den delen av Hisdal som har fri sikt til Kvamnet sin sendar i Einaråsen (gjeld i underkant av halvparten av husstandane i Hisdal). På denne løysinga tilbyr Kvamnet AS abonnement med hastigheit på opptil 20/10 Mbit/s. Det er 4G-dekning i det meste av området, med unntak av delar av Trengereidfjorden. Ifølgje NKOM sine dekningskart er det i dag tilbod om minst 10 Mbit/s i heile området Hisdal - Trengereidfjorden, men ikkje tilbod om høghastigheits breiband (minst 30 Mbit/s) i nokon del av området.

#### **4. Prioritering av søknadene**

I fylgje krava til tilskotsordninga skal område som ikkje har dekning av grunnleggjande breiband med hastigheit på minimum 10 Mbit/s prioriterast. Blant søknadene er det berre Kvinnherad og Os som oppfyller dette kravet. Fylkesrådmannen tilrår difor at desse to søknadene blir prioritert øvst med høvesvis 3 800 000 kroner til Kvinnherad og 400 000 kroner Os. Det er også eit krav at minst 50% av midlane som er avsett til kvart fylke skal finansiera utbygging av slike område. Når minst 4 200 000 kroner av Hordaland fylkeskommune si ramme på 8 325 675 kroner går til område med dårleg og manglande dekning, er dette kravet oppfylt.

Dei resterande midlande kan nyttast som tilskot til område med eit breibandstilbod i intervallet 10-30 Mbit/s. Av dei fire resterande søknadene er det Meland kommune sitt prosjekt som best oppfyller kravet om at tilskotet skal gå til utbygging av område med under 10 Mbit/s-dekning. Fylkesrådmannen prioriterer difor denne søknaden som nr 3, og tilrår at resten av ramma til Hordaland fylkeskommune på 4.125.675 kroner vert prioritert til dette prosjektet. Tilrådinga frå fylkesrådmannen blir dermed:

1. Kvinnherad kommune – 3.800.000 kroner
2. Os kommune – 400.000 kroner
3. Meland kommune – 4.125.675 kroner

Samferdselsdepartementet og Nkom har bedt fylkeskommunane om prioritere fleire søknader enn det den økonomiske ramma til kvar einskild fylkeskommune gjev rom for. Årsaka til dette er at det er venta at enkelte fylkeskommunar truleg ikkje klarer å få inn nok søknader til å oppfylla sine økonomiske rammer. Det kan dermed bli aktuelt med retildeling av midlar hausten 2018. Fylkesrådmannen vil difor også gjera ei prioritering av søknadene som fell utanfor den økonomiske ramma.

Søknaden frå Samnanger og Jondal gjeld begge område der delar av dekninga er betre enn 10 Mbit/s. Jondal bør prioriterast først ved eventuell retildeling på grunn av nye utfordringar med samhandlinga mellom innbyggjarar og det offentlege når kommunen skal slåast saman med Ullensvang og Odda. Når det gjed Lindås sin søknad så har kommunen allereie tidlegare tilskotsmidlar på 6.000.000 kroner frå Nkom til rådvelde for finansiering av utbygging i 2018. Fylkesrådmannen meiner det er betre at Nkom-midlane kjem raskt i arbeid, og tilrår difor at søknaden til Lindås vert overført til 2019 eller vert løfta fram dersom det vert



retildeling av midlar som andre fylkeskommunar ikkje har nytta i 2018. Tilrådinga frå fylkesrådmannen ved eventuell retildeling av unytta midlar blir dermed:

1. Jondal kommune – 1.000.000 kroner
2. Samnanger kommune 900.000 kroner
3. Lindås kommune 7.500.000 kroner



Arkivnr: 2017/14828-17

Saksbehandlar: Tor Harald Rødseth

## Saksframlegg

### Saksgang

Utval for miljø og samferdsel 78/18 06.06.2018  
Fylkesutvalet 21.06.2018

Utval for miljø og samferdsel 06.06.2018  
Fylkesutvalet 21.06.2018

## Søknad frå Telemark Bilruter AS og Tide Buss AS om ruteløyve for strekninga Bergen-Haukeli-Oslo

### Samandrag

Denne søknaden vart handsama i MISA og FUV den 17. januar/1. februar 2018. Ved fylkesutvalet si handsaming av saka vart det vedteke å utsetja saka og be fylkesrådmannen gå i dialog med søkjarane. Fylkesrådmannen har no hatt dialog med søkjarane og vil på bakgrunn av dialogen og ei ny vurdering av søknaden koma med ei ny innstilling der ein har teke omsyn til klagemåla frå søkjarane.

**Økonomi:** Truleg marginal effekt

**Klima:** Kan endre transportmiddelfordelinga mellom bil, fly og buss i retning måla i klimaplanen

**Folkehelse:** Gode kollektivtilbod er positivt for folkehelsa

**Regional planstrategi:** Ingen verknad

### Forslag til innstilling

1. Med heimel i yrkestransportforskrifta §3 1. ledd, jfr yrkestransportlova §§11 og 15 godkjenner fylkesutvalet søknad frå Telemark Bilruter AS og Tide Buss AS, om ruteløyve for strekninga Bergen sentrum-Åsane-Kvamskogen-Jondal-Odda-Seljestad-Telemark-Buskerud-Akershus-Oslo på vilkår som er spesifisert i pkt 2.
2. Med heimel i yrkestransportlova § 11 og Samferdselsdepartementet sitt Rundskriv N-2/2017, vert det sett som vilkår at alt materiell som vert nytta i drifta av løyva, skal oppfylle same krav som krava til bussklasse II og III i Forskrift om universell utforming av motorvogn i løyvepliktig transport, herunder tilgjenge for rullestolbrukarar.
3. Fylkesutvalet oppmodar om at vognmateriellet som vert nytta i løyvedrifta har motorteknologi som gjev lågast mogleg utslepp av avgassar

Rune Haugsdal  
fylkesrådmann

Håkon Rasmussen  
fylkesdirektør samferdsel

Vedlegg: Sak nr 10/18 i MISA

Brev frå Telemark Bilruter/Tide Buss med kommentarar til innstillinga i MISA

*Saksframlegget er godkjent elektronisk og har derfor inga underskrift.*

Vedlegg

- 1 Søknad frå Telemark Bilruter AS og Tide Buss AS om ruteløyver for strekninga Bergen - Odda - Oslo
- 2 Innspill til SAK 15-1 Fylkesutvalget - Søknad fra Tide Buss As og Telemark Bilrutar Haukeliekspressen

## Fylkesrådmannen, 25.05.2018

### Bakgrunn

Fylkesrådmannen viser til vedlagte saksframlegg til møta 17.01.18/01.02.2018, og brev frå Telemark Bilruter og Tide Buss (søklarane) til fylkesutvalet sine medlemmar, med ønskje om å gjere endra vedtak i høve til MISA sin innstilling. Søklarane ønskjer endring av punkt 3 og 4 i MISA si innstilling. Søklarane har ikkje kome med merknader til punkt 1, 2 eller 5 i innstillinga.

For punkt 3 sin del, gjeld ønsket at Hordaland fylkeskommune skal vera kontaktpunkt for selskapa ved godkjenning av takstar og ruteplan for alle fylka som den omsøkte ruta er planlagt å trafikkere, og ikkje dei fem einskilde fylkeskommunane.

Når det gjeld punkt 4, ønskjer søklarane at dette vilkåret vert teke vekk, subsidiært at «det [må] presiseres at begrensningene knyttet til å plukke opp passasjerer på lokale distansar kun gjelder strekningen Odda – Bergen – og ikke øvrige deler av ruten».

Fylkesutvalet gjorde under handsaminga av saka i møte 01.02.18 følgjande vedtak:

Saka vert utsett, og fylkesutvalet ber fylkesrådmannen ta initiativ til dialog slik det er invitert til i brev frå Tide/Telemark Bilruter.

Fylkesrådmannen ved samferdselsavdelinga og Skyss har hatt dialogmøte med Telemark Bilruter og Tide Buss. På grunnlag av dialogmøtet og ytterlegare vurderingar av ulike sider av saka vil fylkesrådmannen kome med ei endra tilråding i saka.

### Fylkesrådmannen si vurdering

Fylkesrådmannen har forståing for at det kan vere utfordrande for selskapa å halde seg til fem fylkeskommunar ved endringar i ruteopplegg og takstar. Fylkesrådmannen finn difor å kunne rå til at punkt 3 i den opphavelige innstillinga vert stroke, og at Hordaland fylkeskommune vert kontaktpunkt for selskapa i slike saker. Fylkesrådmannen har fullmakt til å godkjenne søknader om endring av takstar og ruteplan.

Fylkesrådmannen ser, på grunnlag av rundskrivet som er omtala i saka, at det kan vere naudsynt med ei meir konkret grunngjeving for å setje løyvevilkår som set grenser for lokaltransport med ruta, slik MISA innstilte til. Fylkesrådmannen har gjort ei ny vurderingane i lys av rundskrivet, kollektivstrategien og omsynet til publikum sine behov. På grunnlag av denne vurderinga rår fylkesrådmannen til at også punkt 4 i innstillinga kan takast ut. Ved å tillate opne dører i Hordaland, også for lokaltrafikk, kan Haukeliekspressen kome i eit konkurranseforhold til det fylkeskommunale ruteopplegget på same strekning. Ettersom takst- og rabattstrukturen er ulik i dei to konseptane, vurderer fylkesrådmannen det likevel slik at det truleg vil vere liten konkurranse mellom dei to ruteopplegga, særleg på lokaltrafikken.

Då fylkesrådmannen ikkje har motteke merknader til punkt 1, 2 og 5 i innstillinga, og elles ikkje er kjend med moment som vedkjem desse, rår fylkesrådmannen til at desse punkta inngår i den nye innstillinga.



Arkivnr: 2017/14828-6

Saksbehandlar: Tor Harald Rødseth

## Saksframlegg

### Saksgang

Utval	Saknr.	Møtedato
Utval for miljø og samferdsel		17.01.2018
Fylkesutvalet		01.02.2018

## Søknad frå Telemark Bilruter AS og Tide Buss AS om ruteløyver for strekninga Bergen - Odda - Oslo

### Samandrag

Telemark Bilruter AS har på vegne av seg sjølv og på vegne av Tide Buss AS søkt om ruteløyve for strekninga Bergen – Haukeli – Oslo.

Samferdselsdepartementet har gjeve instruks om korleis slike søknader skal handsamast og grunngjevast. Saksframlegget er bygt opp i samsvar med dette.

Fylkesrådmannen er positiv til dei innkomne søknadene, spesielt når det gjeld omsynet til lange reiser.

Den omsøkte løyvestrekninga er parallell med Skyss si linje 930. Denne linja er sentral i implementeringa av den vedtekne kollektivstrategien for Hordaland.

Søkjarane ønskjer full fristilling for ruteløyva, med omsyn til ruteplan og takstregulativ. Fylkesrådmannen finn at det kan ha store verknader for kollektivtransportsystemet i Hordaland. Fylkesrådmannen finn ikkje å kunne tilrå dette. Fylkesrådmannen rår til at dei einskilde fylkeskommunane som søknadene gjeld må få høve til å setje vilkår for lokaltransport i sine fylke.

Fylkeskommunen legg innafor rammene av gjeldande praksis og lovverk fram forslag om tilrettelegging for personar med nedsett funksjonsevne, og oppmoding at det i ei eventuell løyvedrift vert nytta materiell med miljøvenleg motorteknologi.

**Økonomi:** Kan ha negativ verknad på inntektsgrunnlaget for kollektivtransporten i Hordaland.

**Klima:** Kan endre transportmiddelfordelinga mellom bil, fly og buss i retning måla i klimaplanen.

**Folkehelse:** Gode kollektivtilbod er positivt for folkehelsa.

**Regional planstrategi:** Ingen verknader.

### Forslag til innstilling

1. Med heimel i yrkestransportforskrifta § 3 1. ledd, jf yrkestransportlova § 15 og yrkestransportlova § 11 godkjenner fylkesutvalet søknad frå Telemark Bilruter AS og Tide Buss AS, om ruteløyve for strekninga Bergen sentrum – Åsane – Kvamskogen – Jondal – Odda – Seljestad – Telemark – Buskerud – Akershus – Oslo på vilkåret som er spesifisert i punkt 2.
2. Med heimel i yrkestransportlova § 11 og Samferdselsdepartementet sitt Rundskriv N-2/2017, vert det sett som vilkår at alt materiell som vert nytta i drifta av løyva, skal oppfylle same krava til bussklasse

II og III i krava i Forskrift om universell utforming av motorvogn i løyvepliktig transport til materiell i buss, herunder tilgjenge for rullestolbrukarar.

3. Fylkesutvalet godkjenner at den einskilde fylkeskommune som vert omfatta av løyvedrifta får godkjenne takstar og ruteplan, herunder trasé.
4. Det vert sett som vilkår for løyva at det ikkje vert utført lokaltransport i Hordaland så lenge Skyss trafikkerer same trasé med lokale korrespondansar.
5. Fylkesutvalet oppmodar om at vognmateriellet som vert nytta i løyvedrifta har motorteknologi som gjev lågast mogleg utslepp av avgassar.

Rune Haugsdal  
fylkesrådmann

Håkon Rasmussen  
fylkesdirektør samferdsel

*Saksframlegget er godkjent elektronisk og har derfor inga underskrift.*

## Fylkesrådmannen, 22.12.2017

### Bakgrunn

Hordaland fylkeskommune har i brev av 23.08.17 frå Telemark fylkeskommune fått oversendt søknader av 16.08.17 frå Telemark Bilruiter AS (TBR) og Tide Buss AS (Tide), om ruteløyve for strekninga Bergen – Haukeli – Oslo. TBR representerer i saka begge selskapa.

### Saksopplysningar

#### Løyveplikta

Rutetransport er underlagt regulering i yrkestransportlova med forskrifter. Det er m.a fastsett at ein må ha ruteløyve for å drive rutetransport.

Administrasjonen har fullmakt til å tildele ruteløyve for rutetransport som vert driven i fylkeskommunal regi på grunnlag av anbod. Fylkesutvalet har fullmakt til å handsame søknader om ruteløyve for ruter som private ønskjer å drive heilt og fullt i eigen regi ('kommersielle ruteløyve') i Hordaland, og søknader om fylkesgrensekryssande ruteløyve.

Fylkeskommunen er i lova tildelt ansvaret for å administrere kollektivtransporten i eit overordna perspektiv. Dette omfattar m.a å gjere vurderingar av kva trasear og trafikknutepunkt som skal nyttast, kva haldeplassar som skal tenast, og kva takstregulativ som skal nyttast. Yrkestransportlova gjev fylkeskommunen heimel for å ivareta publikum sine samla interesser. Dette m.a gjennom høve til å setje vilkår for å ivareta publikum sine interesser.

Handsaming av søknader om kommersielle ruteløyve skal innehalde ei 'behovsprøving'. I realiteten er det tre typer vedtak som kan gjerast; godkjenning, godkjenning med vilkår eller avslag. Nemnde behovsprøving, som vil vere grunngeving for vedtaket, har tradisjonelt kunne finne stad på tilnærma fritt grunnlag. Ein har i behovsprøvingane i stor grad fokusert på følgjande:

- Publikum sine transportbehov og ønskje om transporttilbod.
- Universell utforming.
- Inntektsgrunnlaget for det fylkeskommunale kollektivtransporttilbodet.
- Miljø.

Når det gjeld transportbehov og transportønskje, er det sentrale spørsmålet om godkjenning av konkrete søknader vil dekkje udekte behov og ønskje, eller om godkjenning kan ha større negative verknader for det eksisterande transporttilbodet.

Universell utforming av rutebussar blei i 2010 lovpålagt gjennom Forskrift om universell utforming av motorvogn i løyvepliktig transport. Forskrifta gjeld ikkje bussar med meir enn 45% ståplassar. I forskrifta er det fastsett at bussar tinga før 2010 kan ombyggast for å stette krava i forskrifta. SD har gjeve fylkeskommunane instruks om at det ved ruteløyvetildeling skal stillast vilkår om tilgjenge for funksjonshemma, herunder rullestolbrukarar.

Inntil rundskrivet som er omtalt under kom, har ein vore varsam med å godkjenne ruteløyvesøknader som kan ha større verknader for det fylkeskommunale kollektivtransporttilbodet sitt inntektsgrunnlag. Dette for å unngå å skjere ned på rutetilbodet.

I dei seinare åra har Samferdselsdepartementet (SD) gradvis lagt sterkare føringar på kva grunnlag fylkeskommunen skal vurdere søknader om fylkesgrensekryssande ruteløyve ('ekspressbussløyve'). SD la nye føringar i Rundskriv N-2/2017 av 02.02.17. I dette heiter det m.a følgjande (fylkesrådmannen sine understrekingar):

[...] [B]ehovsprøvinga ved søknad om ekspressbussløyve [skal] avgrensast til å berre gjelde i høve til lokale bil- og båtruter som inngår i det fylkeskommunale tilskotsansvaret. [...] Behovsprøvinga vil

såleis gje høve til å setje vilkår om avgrensing av- eller forbod mot lokaltrafikk eller påleggje andre vilkår for ruta, som tek omsyn til lokal kollektivtransport. Fylkesgrensekryssande ruter som heilt eller i det vesentlege utfører lokal funksjon vil i samsvar med dette kunne verta nekta oppretta. [...] Departementet har vurdert erfaringane med praktiseringa av behovsprøvinga etter rundskriv N-2/2003. På bakgrunn av vurderinga ser departementet det nødvendig at fylkeskommunane gjer ei grundigare vurdering av verknadene for den lokale kollektivtrafikken ved handsaming av søknader om fylkeskryssande ruter. Kravet til grunngjeving av vedtak blir og skjerpa.

Departementet meiner det ikkje er tilstrekkeleg grunn for å påleggje vilkår om forbod mot lokaltrafikk eller avslag på søknaden, at ekspressruta kan føre til inntektstap for eksisterande lokalruter som har kompensasjon frå fylkeskommunane.

[...]

Departementet skjerpar hermed krava til fylkeskommunane si praktisering av behovsprøving av ekspressbussar, samt krava til grunngjeving av vedtaket. [...]

Dersom vedtaket i saka blir om lag samsvarande med fylkesrådmannen sitt forslag, vil dette saksframlegget vere den skjerpa grunngjevinga som SD krev. I samsvar med SD sine retningsliner inneheld saksframlegget difor ei slik vurdering som SD legg til grunn.

I nemnde rundskriv heiter det vidare m.a følgjande:

Fylkeskommunane vil som før kunne påleggje løyvehavar vilkår for å ivareta overordna funksjonar, som bruk av særskilte trasear, trafikknutepunkt, takstsamarbeid mv. Det skal stillast vilkår om at materiellet skal ha tilgjenge for funksjonshemma, herunder rullestolbrukarar. [...]

Det er stadfesta av samferdselsministeren at fylkeskommunane med verknad frå 01.01.17 ikkje har høve til å setje miljøkrav til kommersielle ruteløyve.

Dei to søknadene som denne saka gjeld er likelydande, og vert difor handsama under eitt.

#### Søknadene

Søkjarane sitt forslag til rutestrekning er: Bergen sentrum – Åsane – Kvamskogen – Jondal – Folgefonntunnelen – Odda – Haukeli – Seljord – Bø i Telemark – Notodden – Hokksund – Drammen – Lysaker – Oslo. Forslaga inneheld spesifikk korrespondanse med langruter på Seljestad, Haukeli, Åmot, og i Seljord.

Det er føreslege å utføre 3 turar dagleg tur-retur, med unntak av laurdagar, då det er føreslege å utføre 2 turar. Planlagte avgangstider frå Bergen er kl 0830, 1145 og 2055, og frå Oslo kl 0945, 1340 og 2300. Reisetida vil variere frå 9t 25min til 10t 20min. Fylkesrådmannen har fått opplyst frå TBK at det på eit uspesifisert tal avgangar vil vere bussbyte på Seljestad. Rutetabellen som følgde søknadene er lik den rutetabellen som Skyss har i dag med linje 930 på same strekning. Denne ruta har bussbyte på Seljestad med rute mellom Haugesund og Oslo.

Forslaga til takstregulativ går ut på å ha ein minstetakst utan rabatt på kr 60 og deretter eit påslag på ca 5 kr pr 3 km inntil 165 km, deretter eit påslag på ca 10 kr pr 3 km inntil 280 km og deretter eit påslag på ca 20 kr pr 3 km. Takstregulativa er føreslege å innehalde rabatt for barn, honnørar, studentar og for fleirreiser. I tillegg er det føreslege rabatt ved kjøp av billett på internett i god tid før ein reiser. Administrasjonen har fått opplyst frå TBR at takstane på internett vil kunne skifte snøgt ('dynamisk prising'), slik som ein er vand med ved tinging av t.d flyreiser.

TBR og Tide ønskjer det dei kallar «frie løyve». Fylkesrådmannen har fått opplyst at ein med dette meiner ruteløyve utan vilkår, m.a kva gjeld lokaltransport, trasé og takstar. Det inneber at dei ikkje på noko vis vil forplikte seg i høve publikum, det øvrige transportsystemet eller kollektivstrategien.



Det er i søknadene ikkje gjevne opplysningar om den planlagte drifta utover det som er nemnd over.

#### Noverande tilbod

Fylkestinget vedtok i juni 2014 *Kollektivstrategi for Hordaland Utvikling fram til 2030* (kollektivstrategien). I kollektivstrategien heiter i den m.a følgjande:

Kollektivstrategien skal [...] gi Skyss mandat i arbeidet med utviklinga av tilbodet.

Skyss vil utvikle det beste tilbodet der flest reiser ved å [...]

- knyte regionane i fylket saman
- tilby eit samanhengende grunntilbod i heile fylket
- samordne offentleg transport i tynt befolka områder
- utvikle eit enklare og meir effektivt linjenett

[...]

Skyss vil knyte regionane i fylket saman.

Kollektivtrafikken skal binde fylket saman gjennom å tilby reiser mellom regionane i fylket. Faste hovudlinjer skal utgjere grunnstrukturen i kollektivtilbodet utanfor Bergensområdet og sikre tilkomst og kopling mellom regionsenter og større tettstader i Hordaland. Vi må og legge til rette for eit godt og stabilt tilbod inn mot Haugesund [...].

Det vert lagt til grunn at hovudlinjene har verdi for lokal og regional utvikling. Til dømes vil det gi arbeidsreisande og vidaregåande skoleelevar moglegheit for dagpendling. Slik vil linjene stø opp om større arbeids- og buområde. Det er ein ambisjon at hovudlinjene så langt det er mogleg skal kunne dekke kommunesenter og andre viktige målpunkt som genererer behov for transport i eit visst omfang.

[...] Også kommersielle aktørar [...] kan stå for tilbodet, til dømes [...] fylkesgrensekryssande kommersielle busslinjer.

[...] [Dette skal] vere eit stabilt tilbod [...]. Det betyr at linjeføringane ikkje skal endrast og at talet på avgangar i utgangspunktet ikkje blir redusert.

Hovudlinjene skal utgjere ryggraden i kollektivnettet i distrikta, med linjer i viktige korridorar mellom regionsenter i fylket, med enkel linjeføring utan omvegar og variantar, og med god komfort.

[...] Hovudlinjene i fylket vil i mange tilfelle også vere eit tilbod om transport for lokale reiser, der reisa ikkje går mellom regionsentere – men til målpunkt undervegs. [...] Linjenettet skal i størst mogleg grad gi korrespondanse i sentrale knutepunkt [...]. Slik skal rutetilbodet etterstreve samanhengende reiser frå utkantane i fylket og inn mot kommunesenter, regionsenter og bysenter – og mellom sentra.

Utvikling av regionale stamlinjer er eit viktig tiltak for å nå ovannemnde mål. Linje 930 Bergen – Seljestad er veletablert som ei slik stamlinje. Den har same trasé som dei omsøkte ruteløyva vil nytte, og vert trafikkert med same frekvens.

Linje 930 er ryggraden i det diagonale vest- austgåande kollektivtransporttilbodet i Hordaland. Knutepunkta linja trafikkerer er i tillegg bindeledd mellom det sør- og nordgåande tilbodet. Linje 930 har m.a følgjande transportfunksjonar:

- Den køyrer utan bussbyte eller venting gjennom 6 av kommunane i Hordaland; Bergen → Samnanger → Kvam → Jondal → Kvinnherad → Odda.

- På knutepunkta undervegs har linja direkte korrespondanse til ytterlegare 7 kommunar; Fusa, Stord, Granvin, Ulvik, Voss, Ullensvang og Eidfjord. I desse kommunane er det lokale korrespondansar.
- På Seljestad, aust i Odda, har linja direkte og forpliktande korrespondanse med bussruter via Etne til Haugesund, og til/frå Oslo med korrespondanse til m.a Kristiansand.
- I Bergen møter linje 930 det velbygde kollektivtransportnettlet til frå alle deler av dei 12 kommunane i Bergensområdet, samt ekspressbussruta via Masfjorden til Sogn og Fjordane og ekspressbussruta via Stord og Sveio til Stavanger.

Sjølv mindre endringar av tilbodet på linje 930 vil skape negative verknader og ringverknader for alle ovannemnde tilhøve, og den ville i dagens situasjon vore praktisk utfordrande for Skyss og for operatørane å gjennomføre.

Linje 930 har m.a følgjande kvalitetar:

- Korrespondanse utan venting med m.a dei viktige busslinjene 749,760,862,925, 991, 980 og 990.
- Godt tilpassa og innarbeidd routesystem.
- Publikum, sjåførar o.a kjenner routesystemet godt.
- Føreseielege rutetider – rutetidene berre vert endra i samband med skulane sin sommarferie.
- Føreseielege takstar – Skyss sitt faste takstregulativ.
- Universell utforming.
- Høg regularitet.
- Høg standard på vognmateriell og vedlikehald.
- Tariffløn eller betre for sjåførane.
- System for HMT og handsaming av ikkje føresette hendingar.
- Effektiv bruk av sjåførressursar.
- Effektiv utnytting av vognmateriell.
- Etablert som grunnlag for andre anbod.
- Integrrert i rutedatabasen med kopling mot ruteplanleggar, sanntidsinformasjon m.v.

#### Andre saksopplysningar

Rutedrifta som Skyss driv, vert utført av private selskap på grunnlag av open anbodskonkurranse som alle kunne ta del i. Tide vann anbodet som m.a omfattar drift av linje 930 fram til 2025. Dei køyrer altså allereie på den aktuelle strekninga mot tilskot frå fylkeskommunen, og ønskjer å også køyre parallell rute utan tilskot.

#### Høyring

Saka har vore på høyring hjå aktuelle kommunar og fylkeskommunar. Buskerud fylkeskommune opplyser i brev av 12.10.17 at dei ikkje har merknader til søknaden.

I brev av 25.09.17 frå Telemark fylkeskommune (TFK) heiter det m.a følgjande:

Fylkeskommunen har ingen merknader til at transportøren står fritt til å opprette og legge ned avganger, men minimumsfristen i [yrkestransport]forskriften gjelder ved nedlegging av avganger. Takststruktur, rabatter og soner har vi ingen merknader til.

Når det gjelder rutetider bør ekspressbussen være villig til å tilpasse rutetidene for å få til korrespondanse med lokalrutene. Lokalrutene er i stor grad bundet opp i skoleskyss, og her bør det være dialog mellom fylkeskommunen/administrasjonsselskapet og driverne av den kommersielle ruten. [...]

De til enhver tid gjeldende billettprodukter for kollektivtrafikk i Telemark bør aksepteres og bør være tilgjengelig for de reisende [...].

Korrespondanse med lokal- og skolerutene skjer på knutepunkt utpekt av Telemark fylkeskommune. [...]

I brev av 16.11.17 kjem Odda kommune med følgjande fråsegn, vedteken av kommunestyret:

1. Odda kommunestyre rår til at Telemark Bilruter as og Tide Buss får oppattnya løyvet for ekspressdrift for strekninga Bergen – Oslo.
2. Odda kommunestyre rår til at løyvet vert gjeve som eit ope løyve – jamf. likevel pkt 4 under.
3. Odda kommunestyre ser gjerne at byte av buss på Seljestad for trafikk vidare mot Bergen via Folgefonntunnellen vert lagt til Grostøl – alternativt at passasjerane får tilgang til venterom / toalett på noverande bussbyteplass på Vekte – snarast råd.
4. Odda kommunestyre ber om at konsesjonæren syter for at ruta går heilt fram til Bergen Busstasjon og ikkje stoppar endeleg i Indre Arna.

Det har ikkje kome inn andre fråsegner.

### **Fylkesrådmannen si vurdering**

Hovudomsyna i fylkesrådmannen si vurdering har vore Hordaland fylkeskommune sin kollektivstrategi, høringsinnspel, publikum sitt behov for eit godt koordinert og føreseieleg saumlaust fylkesinternt rutesystem, og publikum sitt behov for saumlaus fylkeskryssande transport.

I samsvar med SD sitt rundskriv har fylkesrådmannen ikkje teke omsyn til at det vil kunne råke inntektsgrunnlaget for kollektivtransporten å imøtekomme dei aktuelle søknadene.

På bakgrunn av SD sine rundskriv finn fylkesrådmannen at det må liggje føre tungtvegande grunner for ikkje å godkjenne søknadene i det heile. Fylkesrådmannen kan ikkje sjå at det ligg føre slike grunner. Ein må leggje til grunn at publikum isolert sett vil sjå på det som eit gode om det vert etablert eit direkte samband mellom Hordaland og fylka austanfor. Fylkesrådmannen er likevel, på grunnlag av det som er nemnd i saksframstillinga, ikkje trygg på om godkjenning av søknadene vil innebere ei konsolidering eller betring av dagens tilbud. Dette fordi søkjarane som nemnd ønskjer «frie løyve» og har sendt inn eit forslag til ruteplan som inneheld bussbyte.

Slik fylkesrådmannen ser det, grip dei aktuelle søknadene på mange vis direkte inn i *Kollektivstrategi for Hordaland Utvikling fram til 2030*, og det omfattande saumlause rutenettet som Skyss har etablert på grunnlag av den vedtekte strategien. Dette fordi søkjarane, i direkte konkurranse med linje 930, ønskjer full fristilling frå det etablerte fylkesinterne transportnettverket som linje 930 er ein ryggrad i. Fylkeskommunen har heimel i yrkestransportlova og SD sitt rundskriv til å påleggje løyvehavarar vilkår, til dømes restriksjonar mot lokaltransport, for å ivareta overordna funksjonar.

Som følgje av krava til lønsemd, ligg det i korta at kommersielle aktørar ikkje kan ta omsyn til fylkesinterne transporttilhøve på same måte som Skyss handsamar det nettverket som linje 930 er ryggraden i. Det kan i såfall leggje føringar på det korrespondansenettverket som fylkeskommunen ønskjer å vidareføre. Det kan også skape ei uoversiktleg situasjon der det vil vere utfordrande for fylkeskommunen å tilpasse seg publikum sine behov. Det er ikkje ønskeleg for fylkeskommunen, og neppe for publikum, å kome i ein situasjon der ein løpande må endre rutetilbodet. Dette både isolert sett, og på grunn av ringverknadene for rutesystema som er kobla mot linje 930. Fylkesrådmannen er ikkje kjend med ønskje om å rokke ved nettverket som linje 930 utgjør ryggraden av.

På grunnlag av drøftinga over har fylkesrådmannen konkludert med å tilrå at søknadene om ruteløyve vert imøtekomne. Dette på vanlege vilkår om tilrettelegging for personar med nedsett funksjonsevne, og oppmoding om å nytte vognmateriell med nyaste miljøteknologi. Dei einskilde fylkeskommunane som ruta vil køyre gjennom må kunne regulere lokaltransporten i sitt fylke. Fylkesrådmannen finn ikkje å kunne godkjenne ruteplanar frå kommersielle aktørar som grip inn i det rutesystemet som linje 930 er ryggraden i. Det inneber at fylkesrådmannen rår frå at det vert opna opp for å drive lokaltransport i Hordaland. Fylkesrådmannen vil til slutt peike på at yrkestransportforskrifta § 28 seier at forslag til ruteendring skal

sendast løyvestyresmakta seinast 4 månader endringa skal tre i kraft, og § at 29 i lova seier at forslag om takstendringar skal sendast 2 månader i førevegen.



## **Søknad fra Telemark Bilruter AS og Tide Buss AS om ruteløyver for strekningen Bergen-Odda-Oslo**

Det vises til vedtak i utvalg for Miljø og Samferdsel den 17.01.18 hvor MISA vedtok følgende innstilling til Fylkesutvalget:

*1. Med heimel i yrkestransportforskrifta § 3 1. ledd, jf. yrkestransportlova § 15 og yrkestransportlova § 11 godkjenner fylkesutvalet søknad frå Telemark Bilruter AS og Tide Buss AS, om ruteløyve for strekninga Bergen sentrum - Åsane - Kvamskogen - Jondal - Odda - Seljestad - Telemark - Buskerud - Akershus - Oslo på vilkåret som er spesifisert i punkt 2.*

*2. Med heimel i yrkestransportlova § 11 og Samferdselsdepartementet sitt Rundskriv N-2/2017, vert det sett som vilkår at alt materiell som vert nytta i drifta av løyva, skal oppfylle same krava til bussklasse II og III i krava i Forskrift om universell utforming av motorvogn i løyvepliktig transport til materiell i buss, herunder tilgjenge for rullestolbrukarar.*

*3. Fylkesutvalet godkjenner at den einskilde fylkeskommune som vert omfatta av løyvedrifta får godkjenne takstar og ruteplan, herunder trasé.*

*4. Det vert sett som vilkår for løyva at det ikkje vert utført lokaltransport i Hordaland så lenge Skyss trafikkerer same trasé med lokale korrespondansar.*

*5. Fylkesutvalet oppmodar om at vognmateriellet som vert nytta i løyvedrifta har motorteknologi som gjev lågast mogleg utslepp av avgassar*

For Telemark Bilrutar AS og Tide Buss AS har denne saken en prinsipiell side – også sett opp mot regjeringen sine klare målsetninger om å liberalisere ekspressbussmarkedet.

Etter vår oppfatning innebærer punktene 3 og 4 i MISAs innstilling til Fylkesutvalget et klart brudd med Regjeringens målsettinger og intensjoner vedrørende ekspressbussnæringen. Gjennom å kreve at hver enkelt fylkeskommune skal godkjenne takster, ruteplaner og trasé, samt å hindre fylkeskryssende ekspressbusser å ta opp lokaltrafikk bryter man med Rundskriv 2/2017 fra Samferdselsdepartementet.

Hensikten med nevnte Rundskriv er å bedre ekspressbussenes rammevilkår på en slik måte at man kan konkurrere med fylkeskommunal (og subsidiert) virksomhet på likere vilkår, samt å bidra til opprettholdelse av et ekspressbussnett som er av særlig stor viktighet for distriktene.

MISAs innstilling til Fylkesutvalget fører til det motsatte av det som er nedfelt både i NTP og i Regjeringsplattformen.

Vi ber derfor Fylkesutvalget endre innstilling fra MISA på følgende punkter:

Vedrørende innstilling - Punkt 3:

**Vi ber om det i vedtaket punkt 3 presiseres at det er Hordaland Fylkeskommune som er løyvemyndighet og dermed skal godkjenne takster og ruteplan.** Det er ikke mulig for Telemark Bilruter og Tide Buss AS å forholde seg til 5 ulike fylkeskommuner hva angår godkjenning av takstendringer/ruteendringer

Vedrørende innstilling -Punkt 4:

Prinsipielt er vi uenig i Fylkeskommunens begrunnelse for å nekte ruteløyve til å omfatte lokaltransport i Hordaland jfr. Innstillingens punkt 4. Iht. Rundskriv nr. 2/2017 strammer departementet inn løyvemyndighetens mulighet til å hindre at fylkeskryssende ekspressbussruter også trafikkerer lokale strekninger. Etter vår oppfatning er det ikke bare en innstramming knyttet til en utvidet begrunnelse, men at det også åpnes for en liberalisering av dagens praksis. Dette kommer også frem både i NTP og ny regjeringsplattform.

I Rundskrivet står følgende «*departementet skjerper hermed krava til fylkeskommunane si praktisering av behovsprøvinga av ekspressbussar, samt krava til grunngjeving av vedtaket*». Videre blir det presisert at «*...kan eit nytt tilbod og ha positive verknader ved å trekkje til seg nye reisande, t.d passasjerar som tidlegare brukte bil*». De positive effektene ved å åpne for ekspressbuss på lokale strekninger er etter vår oppfatning ikke vurdert av fylkeskommunen. Dette gjelder både forbedret tilbud til de reisende, bedre kapasitet på ruten og større mulighet for å reise gjennomgående Det presiseres også at Skyss sitt tilbud ikke tilbyr plassgaranti – og i verste tilfelle kan man risikere at passasjerer fra øst til vest ikke kommer frem hele veien til Bergen.

Ekspressbussrutens produktkvalitet er videre betydelig forringet ved at 13.40-avgangen fra Oslo, med overgang til Linje 930 nå ikke går lengre enn til Arna. De reisende ønsker i all hovedsak å komme til Bergen. Vi ber om at denne turen på Linje 930 endres til slik den var opprinnelig. En videre praktisk konsekvens er at denne ruten heller ikke kommer opp i ulike ruteplanleggere for dem som søker en tur til Bergen fra et sted på traseen.

**Vi ber om at Fylkesutvalget endrer innstillingen fra MISA og at Fylkesutvalget vedtar at Telemark Bilruter/Tide Buss AS tildeles et åpent løyve iht. opprinnelig søknad. I den grad Hordaland fylkeskommune ikke vedtar dette må det presiseres at begrensingene knyttet til å plukke opp passasjerer på lokale distanser KUN gjelder strekningen Odda – Bergen – og ikke øvrige deler av ruten.**

Haukeliekspressen er innstilt på å gå i direkte dialog med Skyss for å se på hvilket mulighetsrom det kan være for samordning av rutene, som både tilfredsstillter HFK/Skyss sin strategiplan, og behovet for et tydelig ekspressbussprodukt. Det kan være hensiktsmessig å gjøre dette i 2018, i forkant av ny trase Århus-Kvammen-Kongsberg, som vil endre kjøretiden for ekspressbussruten betydelig.

Mvh

Roger Rong Harkestad

Konsernsjef

Tide Buss AS

Svein Olav Straand

Daglig leder

Telemark Bilrutar



Arkivnr: 2018/10239-2  
Saksbehandlar: Matti Torgersen

## Saksframlegg

### Saksgang

Utval	Saknr.	Møtedato
Utval for miljø og samferdsel	79/18	06.06.2018
Fylkesutvalet		21.06.2018

## Handlingsprogram jernbanesektoren 2018-29 - Høyringsfråsegn

### Samandrag

Handlingsprogrammet til jernbanesektoren 2018-2029 blei lagt ut på høyring 10.04.2018, og sendt til fylkeskommunane og dei største bykommunane. Høyringsfrist er 22. juni 2018.

Handlingsprogrammet er ei oppfølging og ei konkretisering av Nasjonal Transportplan ( NTP) 2018-2029, og skal vere styrande for korleis ein samla jernbanesektor skal arbeide for å nå dei overordna måla i transportplanen. Handlingsprogrammet skildrar tiltak som må til for å nå dei forventa effektane, og når desse skal gjennomførast. Tiltak som skal gjennomførast i første seksårsperiode i NTP er vektlagd.

Handlingsprogrammet inneheld fleire tiltak som verker positivt på trafikkavviklinga på banen. Tiltak i perioden er m.a. nye togsett på Vossabanen, plattformforlenging på Dale og Evanger stasjonar, ny rutemodell, kryssingsspor, ombygging av Myrdal stasjon , samt ferdigstilling av Nygårdstangen terminal og dobbeltspor Arna-Bergen.

Fylkesrådmannen er uroa over kostnadsauke på Ringeriksbanen fører til at det vert føreslått utsetjing av oppstart frå 2021 til 2022. Vidare vert det ikkje oppstart av utbygging på Vossebanen mellom Arna og Stangehelle før i andre periode, dvs. etter 2024. Oppstart av utbygging på Vossebanen vart fastset gjennom Stortinget si handsaming av NTP 2018-29, men fylkesrådmannen finn likevel grunn til å peike på behovet for kontinuerleg planlegging og utbygging av strekninga.

**Økonomi:** Ingen konsekvensar for fylkeskommunen si økonomi

**Klima:** Utbygging av Bergensbanen vil føre til auka togtrafikk og mindre flytrafikk.

**Folkehelse:** Ingen direkte effektar.

**Regional planstrategi:** Utbygging av Bergens- og Vossabanen er eit prioritert prosjekt.



### Forslag til innstilling

1. Innkorting av reisetida på Bergensbanen er viktig i forhold til å auka person- og godstrafikk på bane, for å redusere transportulukker og for å redusere klimagassutslepp. Med ein reisetid på Bergensbanen til 4 timar vil banen kunne vere konkurransedyktig i forhold til flytrafikk på strekninga.
2. Fylkesutvalet er nøgd med at det vert sett i verk tilbudsforbetringar i NTP-perioden 2018-29 på strekninga Bergen-Voss, og at det vert lagt opp til ferdigstilling av strekninga Arna-Bergen og terminal på Nygårdstangen.
3. Fylkesutvalet er uroa over at det er føreslått ei utsetjing av oppstart på Ringeriksbanen til 2022, og ber at om at det vert løyvd midlar slik at oppstart kan skje i 2021.
4. Fylkesutvalet vil framheve kor viktig det er med ei snarleg og heilskapleg gjennomføring av strekkingen Arna- Voss, og vil understreke betydinga av framdrift i planlegginga. Deldelstrekninga Arna- Stanghelle vil kunne bli ferdig prosjektert i handlingsplanperioden, og utbygginga må starte opp når planlegginga er gjennomført.

Rune Haugsdal  
fylkesrådmann

Håkon Rasmussen  
fylkesdirektør samferdsel

*Saksframlegget er godkjent elektronisk og har derfor inga underskrift.*

## Fylkesrådmannen, 23.05.2018

Handlingsprogrammet til jernbanesektoren 2018-2029 blei lagt ut på høyring 10.04.2018, og sendt til fylkeskommunane og dei største bykommunane. Høyringsfrist er 22. juni 2018.

Handlingsprogrammet er ei oppfølging og ei konkretisering av Nasjonal Transportplan ( NTP) 2018-2029, og skal vere styrande for korleis ein samla jernbanesektor skal arbeide for å nå dei overordna måla i transportplanen. Handlingsprogrammet skildrar tiltak som må til for å nå dei forventa effektane, og når desse skal gjennomførast. Tiltak som skal gjennomførast i første seksårsperiode i NTP er vektlagd.

### Om innhaldet i handlingsprogrammet:

Dei økonomiske råmen i NTP 2018-2029 ligg til grunn for råmene i handlingsprogrammet. NTP legg til grunn ei samla ramme til drift, vedlikehald planlegging og investeringar til jernbaneføremål på 327,5 mrd ( 2018 –kr) i planperioden, fordelt med 146,7 mrd. kr i første seksårsperiode og 108,9 mrd. kr i siste seksårsperiode.










Høyringsutkastet til handlingsprogrammet må sjåast i samanheng med jernbanereforma som trådde i kraft i 2017, der Jernbanedirektoratet har blitt oppretta for å koordinere arbeidet i jernbanesektoren, med fokus på heilskapleg nytte for kunden.

Samanlikna med tidligare handlingsprogram utarbeida av dåverande Jernbaneverket, er handlingsprogrammet for perioden 2018-2029 difor også i større grad innretta mot overordna effektar (frekvens, reisetid, driftsstabilitet), resultatmål og større pakker av tiltak, heller enn skildra einskildtiltak og aktivitetar.

Handlingsprogrammet bygger på 5 hovudprinsipp:

- 1) Kjøp av persontransporttenester med tog skal bidra til å oppretthalde togtilbodet til dei reisande og til å betre den der det er hensiktsmessig.
- 2) Ved prioritering av drift og vedlikehald skal det sikrast ei sikker og driftsstabil trafikkavvikling på jernbanen.
- 3) Store igangsette prosjekt blir gjennomført med rasjonell framdrift.
- 4) Eit betra togtilbod, samt behov for fornying, ligg til grunn for anskaffing av nye togsett. Som følge av nye togsett blir det auka behov for verkstad/vedlikehaldsanlegg, samt hensettingsområde. Det skal byggjast hensettingsanlegg og plattformforlengingar på lokaltogstrekningane rundt Oslo samt Gjøvikbanen, Kongsvingerbanen, Trønderbanen og Vossebanen.
- 5) Effektmåla i NTP er premissgivande for jernbanesektorens prioriteringar. Det kjem fram følgjande satsingsområde for nye anlegg:
  - a) Ny rutemodell
  - b) Godssatsing
  - c) Bysatsing
  - d) InterCity, inkludert Ringeriksbanen

Tilbudsforbetringar på Bergensbanen og Vossabanen er oppsummerte slik:

Effekt for kunde og næringsliv	Tiltak	Forventes tatt i bruk
 Økt ombordkapasitet, bedre komfort, betydelig lavere støyinnivå og regularitet i tog Myrdal–Voss–Bergen	Nye togsett	2018–2019
	Plattformforlengelser, blant annet på Dale og Evanger stasjoner	2021
	Permanent hensetting Vossebanen	Andre seksårsperiode
 Fra halvtimes- til kvartersintervall Arna–Bergen	Dobbeltspor Arna–Bergen	2024
 4 minutter kortere reisetid Bergen–Voss og ytterligere reduksjon til Myrdal. Økt godskapasitet	Ny rutemodell Vossebanen: Mindre tiltak og kryssingsspor	Andre seksårsperiode
 Cirka én times kortere reisetid Oslo–Bergen	Ny Ringeriksbane mellom Sandvika og Hønefoss	2029
 Økt kapasitet på Nygårdstangen godsterminal i Bergen	Utbedring av dagens terminal	2024
 Økt kapasitet for lange godstog Oslo–Bergen	Forlengt kryssingsspor på Bolstadøyri	2019
	Øvrige kapasitetsøkende tiltak, som flere kryssingsspor	Første og andre seksårsperiode
 Bedre sikkerhet og tilrettelegging for økt kapasitet på Myrdal stasjon	Ombygging av Myrdal stasjon	Første seksårsperiode
 Raskere framføring av godstog Oslo–Bergen	Planskiert adkomst til plattform på Gol og Geilo stasjoner, samt andre mindre tiltak	Første seksårsperiode
 Mer effektiv tømmertransport og reduserte transportkostnader på Randsfjordbanen	Elektrifisering av sidesporet mellom Hønefoss og Follum	Første seksårsperiode

Ny trase på strekninga Stanghelle- Arna er ikkje nemnd i tabellen, men det er peikt i teksten at denne vil gje auka tryggleik, auka kapasitet til gods- og persontrafikk og 10-15 minuttar kortare reisetid. Jernbanedelen av dette prosjektet er i inneverande NTP satt opp med byggjeart i andre seksårsperiode og ferdigstilling etter planperioden.

I Bane NOR sitt innspel til handlingsprogrammet til jernbanesektoren er det meldt eit monaleg høgare kostnadsnivå på fleire av dei store prosjekta. Eit av desse er Ringeriksbanen som er auka med om lag en milliard kroner. For å få prosjektet realisert innanfor dei økonomiske râmene, er byggjeart i handlingsprogrammet skyvd frå 2021 til 2022. Ved høgare râmmer over statsbudsjettet blir det moglegheit for byggjeart i 2021.

Det kjem også fram i handlingsprogrammet at det no blir planlagd for konkurranseutsetjing av Bergensbanen (trafikkpakke 3). Trafikkpakka vil bli gjort tilgjengeleg for prekvalifiserte tilbydarar i desember 2018 og med planlagd trafikkstart i desember 2020.

### Fylkesrådmannen sine vurderingar

Fylkesrådmannen meiner det er positivt at handlingsprogrammet til Jernbanedirektoratet har ei meir heilskapleg tilnærming enn tidligare, og at betringar i togtilbodet blir sett i samanheng med utviklinga av samferdslesektoren elles.

Det er tre område som er framheva i NTP som mål for transportetaten i planperioden:

1. auka person- og godstrafikk
2. å redusere transportulukker tråd med nullvisjonen

### 3. å redusere klimagassutsleppa i tråd med omstilling til eit lågutsleppsamfunn

Ei satsing på Bergensbanen vil etter fylkesrådmannen si meining fremje alle dei tre områda som er nemnde over.

Bergensbanen kan oppgraderast slik at reisetida blir fire timar mellom Oslo og Bergen. Då vil Bergensbanen kunne konkurrere med fly på denne strekninga. Så mykje som 60-70% av alt gods mellom Oslo og Bergen går på Bergensbanen. Ei satsing på Bergensbanen vil med dette bidra monaleg med å redusere klimagassutsleppa.

Oppstart av Ringeriksbanen i 2021 vil ha særskilt mykje å si for bo- og næringslivet i Ringeriksregionen samt at en time kortare reisetid vil ha mye å si for hele strekninga Oslo – Bergen.

Det er difor viktig at oppstart av Ringeriksbanen ikkje blir utsett med eit år til 2022. I NTP er oppstart vedtatt i 2021. I praksis betyr dette at prosjektet er skyvd ut av første fireårsperiode i NTP. Fylkesrådmannen meiner det bør gjerast nye vurderingar slik at Ringeriksbanen blir sikra oppstart i 2021. Om det i handlingsprogrammet blir opprettheldt byggestart i 2022, vil HFK understreke betydinga av at byggestart i 2021 blir realisert gjennom tildeling over statsbudsjettet.

Bergensbanen har hatt ei høg vekst på passasjertrafikk dei siste åra, i 2016 på 5,2 % meir enn i 2015. Vi vil kunne forvente ei auke på persontrafikk ved realisering av Ringeriksbanen.

Handlingsprogrammet er utarbeida innanfor rãmåne vedteke i NTP 2018-2029, men fylkesrådmannen vil likevel peike på at Bergen har behov for å auke mot aust. Det vil gje Bergen store moglegheiter for utvikling av næringsliv og busetnad langsetter Vossebanen. Dobbeltspor mellom Arna- Bergen er ein viktig start, og må følgjast opp med planlegging av strekninga Arna – Stanghelle som er eit fellesprosjekt med veg. Planlegging ser ut til å vere ferdig i 2020, men oppstart er sett til andre seksårsperiode i NTP. Fylkesrådmannen vil understreke betydinga av kontinuerleg planlegging og utbygging på strekninga, og meiner dette arbeidet bør forserast.

Fylkesrådmannen vil framheve kor viktig det er med ei snarleg heilskapleg gjennomføring av strekningen Arna- Voss, og vil understreke betydinga av framdrift i planlegginga.

Fylkesrådmannen viser elles til at handlingsprogrammet legg opp til utbetringar langsetter Bergensbana med ballastreinsing, oppgradering av stasjonen på Myrdal samt nye togsett og tettare avgangar på fleire strekningar langsetter Bergensbanen.