



Arkivnr: 2015/5147-16

Saksbehandlar: Bjørn Inge Midtgård

Saksframlegg

Saksgang

Utval	Saknr.	Møtedato
Utval for miljø og samferdsel		29.11.2017
Fylkesutvalet		07.12.2017
Fylkestinget		12.12.2017

Fv570 Masfjordsambandet/Masfjordbrua

Samandrag

Fylkesutvalet handsama 22.september 2017, sak 225/17, «Ferjeavløysingsordninga - status og framdrift for ferjeavløysingsprosjekt», og gjorde mellom anna slikt vedtak:

«Med grunnlag i oppdatert anslag på ferjeavløysingsmidlar, kommunalt tilskott og bompengefinansiering vil fylkestinget i desember 2017 ta stilling til om det er aktuelt å søka om ferjeavløysingsmidlar til Masfjordbrua innanfor dagens ordning. Fylkesutvalet føreset at prosjektet vert kvalitetssikra, søknadskrava er tilfredsstillt og medfører låg økonomisk risiko for fylkeskommunen.»

Det er no gjort anslag og utarbeida ein reguleringsplan og eit finansieringsopplegg, inklusive bompengesøknad, for Fv570 Masfjordsambandet. Bruprosjektet er no kostnadsrekna til 1200 mil.kr på P50 nivå. Prosjektet har vore til ekstern kvalitetssikring (KS2). Det er også utarbeida eit klimabudsjett for prosjektet. Reguleringsplan og sak om bompengefinansiering vert handsama i kommunestyret i Masfjorden 28. november.

Masfjordbrua er ikkje forankra i Regional planstrategi 2016 - 2020 eller i Regional Transportplan 2018 - 2029. Prosjektet er først og fremst aktualisert grunna Stortinget sitt vedtak i 2016 om alternativ bruk av ferjetilskot for fylkesvegferjer, omlegginga av kostnadsnøklane for ferje frå 2018 og eit sterkt lokalt engasjement for å bygga bru over Masfjorden.

Fylkesrådmannen meiner at ei bru mellom Duesund og Sandnes hovudsakleg vil ha verdi for Gulen og Masfjorden. Sørsida vert betre samanbunde med resten av kommunen og med Gulen. Masfjordbrua og Austfjordvegen kan også i begrensa grad fungera som ein døgnopen beredskapsveg om E39 er stengt ved Matre eller i Romarheimsdalen eller om ferja Leirvåg – Sløvåg ikkje er i drift. Men fylkesrådmannen ser det som lite truleg at trafikk frå Fv57 (Mongstadvegen) og E39 (Romarheimsdalen) i vesentleg grad vil bli overflytta til Fv570 (Austfjordvegen), fordi denne vegen er i svært dårleg stand. Det vil kosta svært mykje å opprusta Austfjordvegen til god standard.

Fylkesrådmannen meiner at ferjesambandet Masfjordnes - Duesund er ei god og tenleg lokal trafikkløysing for dette området. Ferja har kort overfartstid, god kapasitet (i høve til trafikkmengda) og høg frekvens. Ei elektrifisert kabelferje gjev dessutan langt lågare klimautslepp enn ei hengebru - jfr. det vedlagte klimabudsjettet frå Asplan Viak.

Ferjeavløysingsordninga etter dagens ordning gjev eit stort bidrag til finansieringa av bruprojektet. Prosjektet kan fullfinansierast med ferjeavløysingsmidlar. Det er likevel ikkje kostnadsfritt for fylkeskommunen å ta imot tilskott frå denne ordninga, då renteutgifter til eventuelle lån for å finansiera projektet ikkje blir dekkja av ferjeavløysingsordninga. Rentekostnadane ved å finansiera ferjeavløysingsordninga over 30 år har fylkesrådmannen rekna til 350 mill. kr. ved 2,5% rente og 560 mill. kr. ved 4,0% rente.

Høge investeringar gjennom mange år har ført til at Hordaland fylkeskommune er på topp mellom fylkeskommunane målt i gjeldsgrad – lånegjeld i høve til driftsinntekter. Bruprojektet medfører auke i lånegjelda og større økonomisk risiko for fylkeskommunen. Basert på ei samla vurdering av klimaeffektar, trafikkgrunnlag versus nytte og den krevjande økonomiske situasjonen for fylkeskommunen, rå fylkesrådmannen frå å bygga bru over Masfjorden og å senda bompengesøknad og søknad om å motta tilskott frå ferjeavløysingsordninga.

Økonomi: Brubygging vil auka fylkeskommunen si lånegjeld, rentekostnader og garantiansvaret (ved bompengefinansiering). Brua vil kunna gje gunstige økonomiske verknader i lokalsamfunnet i Masfjorden
Klima: Elektrifisert ferjedrift har eit langt lågare klimafotavtrykk enn alternativet med hengebru.
Folkehelse: Brusamband vil gje mindre avstandsbarrierar og auka mobilitet, noko som er positivt for trivsel og folkehelse.
Regional planstrategi: Fv570 er ikkje prioritert som regionalt transportsamband. Brua bidrar ikkje til målet om å redusera utslepp frå transportsektoren.

Forslag til innstilling

1. Fylkestinget viser til at FV570 Masfjordsambandet/bru over Masfjorden ikkje er prioritert i regionale planar.
2. Bruprojektet har eit langt større klimaavtrykk enn ei elektrifisert ferje og står ikkje opp om målet om reduserte klimagassutslepp.
3. Med grunnlag i ei samla vurdering av planprioritering, klimaeffektar, trafikkgrunnlag versus nytte og den krevjande økonomiske situasjonen for fylkeskommunen, finn ikkje fylkestinget grunnlag for å bygga bru over Masfjorden og å senda bompengesøknad og søknad om å motta tilskott frå ferjeavløysingsordninga.

Rune Haugsdal
fylkesrådmann

Håkon Rasmussen
fylkesdirektør samferdsel

Saksframlegget er godkjent elektronisk og har derfor inga underskrift.

Vedlegg

- 1 Sentralt styringsdokument - Fv570 Masfjordsambandet
- 2 Klimabudsjett for Masfjordbrua
- 3 KS2 Masfjordbrua - offentleg versjon- utan bilag
- 4 Fråsegn - frå Hordaland fylkeskommune
- 5 Førespurnad om førehandsavklaring av ferjeavløysingsordninga
- 6 Søknadsprosess og krav til søknad om ferjeavløysing
- 7 Ferjeavløysingsordning - avklaringar etter møte 20 juni
- 8 Overslag-ferjeavløysingsmidlar
- 9 Om forholdet mellom bompengar og ferjeavløysingsordninga
- 10 Retningslinjer ferjeavløysingsordninga
- 11 Presisering i retningslinjene for ferjeavløysingsordninga
- 12 Bompengesøknad for Fv570 Masfjordsambandet/Masfjordbrua

Fylkesrådmannen, 17.11.2017

1.0 Bakgrunn

Fylkesutvalet handsama 22. september 2017, sak 225/17, «Ferjeavløysingsordninga - status og framdrift for ferjeavløysingsprosjekt», og gjorde mellom anna slikt vedtak:

«Med grunnlag i oppdatert anslag på ferjeavløysingsmidlar, kommunalt tilskott og bompengefinansiering vil fylkestinget i desember 2017 ta stilling til om det er aktuelt å søka om ferjeavløysingsmidlar til Masfjordbrua innanfor dagens ordning. Fylkesutvalet føreset at prosjektet vert kvalitetssikra, søknadskrava er tilfredsstillt og medfører låg økonomisk risiko for fylkeskommunen.»

Det er no gjort anslag og utarbeida ein reguleringsplan og eit finansieringsopplegg, inklusive bompengesøknad, for Fv570 Masfjordsambandet. Prosjektet har vore til ekstern kvalitetssikring (KS2). Det er også utarbeida eit klimabudsjett for prosjektet. Reguleringsplan og sak om bompengefinansiering vert handsama i kommunestyret i Masfjorden 28. november. Fylkesrådmannen legg her fram sak om bruprosjektet og finansieringsløyning - herunder om det er aktuelt å søka om ferjeavløysingsmidlar til prosjektet innanfor dagens ordning, samt å delfinansiera prosjektet med bompengar.

2.0 Tidlegare fylkespolitiske vedtak

Fylkesutvalet handsama 23. 5.2018 saka «Masfjordbrua – teknisk økonomisk utgreiing», sak 138/17, og gjorde slikt vedtak:

- 1 Fylkesutvalet viser til rapport frå teknisk /økonomisk forprosjekt for Masfjordbrua. Rapporten gjev eit godt grunnlag for vurdering av moglege tekniske løysingar og kostnader for aktuelle bruløysingar / brukonsept.
- 2 Fylkesutvalet konstaterer at andre utrekningar viser at bompengar, midlar til ferjeavløysing og kommunalt tilskott kan vera tilstrekkeleg til å fullfinansiera prosjektet. Fylkesutvalet går difor inn for at Hordaland fylkeskommune, saman med Statens vegvesen og Masfjorden kommune, arbeider vidare med nærare avklaringar rundt Masfjordsambandet, og at prosjektet vert handsama i eiga sak.
- 3 Fylkesutvalet ber om det straks vert satt i gang ein prosess mot departementet om førehandsavklaring knytt til ferjeavløysingsmidla, og at resultatet av dette med overslag på kor mykje bruprosjektet kan utløyse vert lagt fram som eiga sak innan oktober 2017.

Fylkesutvalet handsama 21.9.2017 saka «Ferjeavløysingsordninga - status og framdrift for ferjeavløysingsprosjekt», sak 225/17 og gjorde mellom anna slikt vedtak:

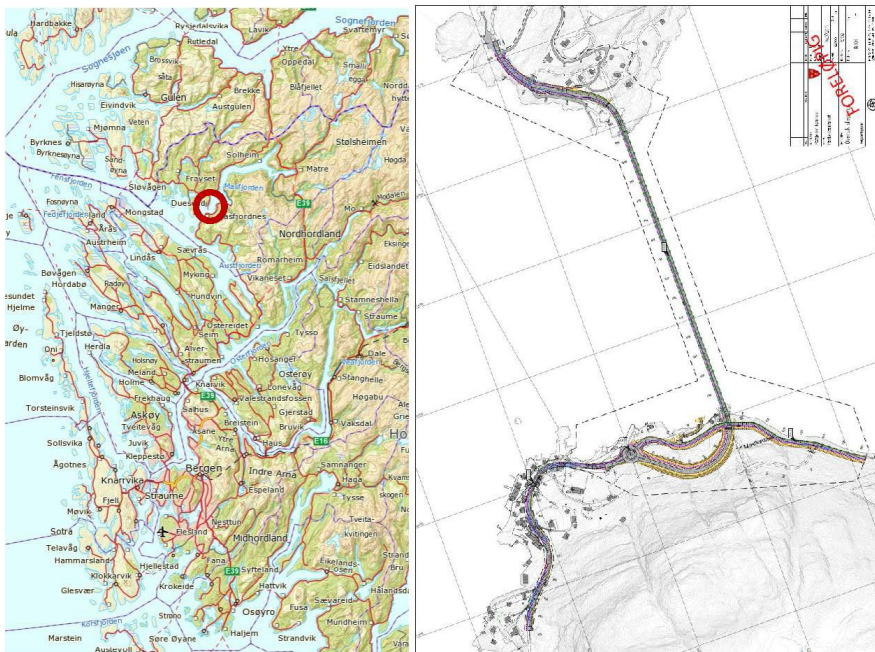
1. Med grunnlag i oppdatert anslag på ferjeavløysingsmidlar, kommunalt tilskott og bompengefinansiering vil fylkestinget i desember 2017 ta stilling til om det er aktuelt å søka om ferjeavløysingsmidlar til Masfjordbrua innanfor dagens ordning. Fylkesutvalet føreset at prosjektet vert kvalitetssikra, søknadskrava er tilfredsstillt og medfører låg økonomisk risiko for fylkeskommunen.
2. Fylkesutvalet føreset at Masfjorden kommune finansierer KS2 for prosjektet Masfjordsambandet.

3.0 Om prosjektet

3.1 Formål og prosjektområde

Formålet med prosjektet er å etablere ei bru over Masfjorden mellom Masfjordnes (Sandnes) og Duesund (ved Skarvetangen) som skal erstatta kabelferja som i dag trafikker sambandet. I planen inngår det også tilførselsvegar til brua, samt oppgradering av Fv570 gjennom Sandnes.

I reguleringsplanen legg ein opp til at fjorden skal kryssast med hengebru. Hovudspennet er på 710 m, i tillegg kjem viaduktar. På kvar side av fjorden viser planen tilkomstvegar som koplarseg inn på eksisterande veg. I tillegg er det i planen regulert oppgradering av Fv570 og Fv374 på Duesund sida.



3.2 Brukonsept

Reguleringsplanen legg til rette for etablering av hengebru frå Masfjordnes (Sandnes) til Duesund (Skarvetangen) i Masfjorden kommune. Brua har eit hovudspenn på 710 meter og ei total brulengde på 830 meter. Hengebrua er planlagt med to brutårn med høgde på om lag 110 meter. Planlagt siglingsløp er på 80 meters breidde og 30 meters høgde. Vegen over hengebrua er planlagt med dimensjoneringsklasse H1 dimensjonert for 60 km/t og trafikkmengde på <4000 ÅDT etter vegnormal N100. Kjørebane får normalprofil på 7,5 meter og gang- og sykkelveg med breidde på 3 meter.

Illustrasjon av brua:



3.3 Kostnad

Statens vegvesen har gjort anslag og rekna kostnaden for prosjektet til 1067 mill. kr. på P50 nivå (styringsramma)¹.

¹ Jfr. s. 12 i Håndbok 217 Anslagsmetoden <https://www.vegvesen.no/attachment/69899/binary/967650>

Kostnadsoverslag i mill.kr.	ANSLAG, SVV	KS2	VD, 8.11.2017
Styringsramme (P50)	1067	1200	1200
Kostnadsramme (P85)	1174	1430	
Verdien av kuttlista	-61	-26	

Verdien av kuttlista i «anslag» er 61 mill. kr. I kuttlista er det mellom anna foreslått 18,2 mill.kr. til opprusting av Fv371 Andvikvegen, 9,1 mill.kr. til opprusting av Fv570 gjennom Sandnes og 6,5 mill. kr. til inspeksjonsvogn på brua. KS2- konsulenten har redusert verdien av kuttlista, ved mellom anna å legg inn igjen opprustinga av Fv570 gjennom Sandnes og inspeksjonsvogn.

KS2 konsulenten skriv:

«Kuttlisten i prosjektet er svært liten sammenlignet med total prosjektkostnad. Dette er vanlig ved prosjekter som legges fram for KS2. Et broprosjekt er underlagt strenge krav til løsninger og kvalitet, og derfor er det liten mulighet til å foreta forenklinger og reduksjoner.»

Vegdirektoratet (VD) har i samband med prekvalifiseringa av bompengesøknaden innstilt på ei P50 ramme på 1200 mill.kr. Det same har KS2- konsulenten gjort (vedlegg).

4.0 Masfjordbrua - status, behov og funksjonalitet

4.1 Folketal og pendling

Medio 2017 har høvesvis Masfjorden kommune og Gulen kommune 1728 innbyggjarar og 2354 innbyggjarar. Omlag 31% av innbyggjarane i Masfjorden bur på sørsida, 42 % i Nordbygda og 27% i Indre Masfjorden. Kommunesenteret ligg på Sandnes på sørsida. Omlag 71% av dei sysselsette med bustadadresse i Masfjorden arbeider i Masfjorden eller Gulen.

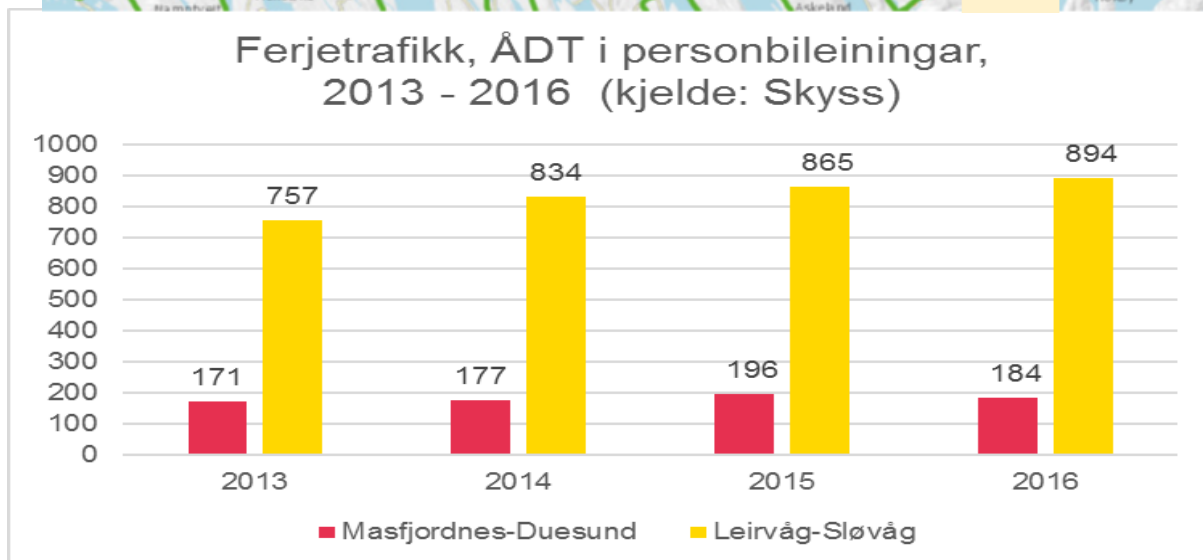
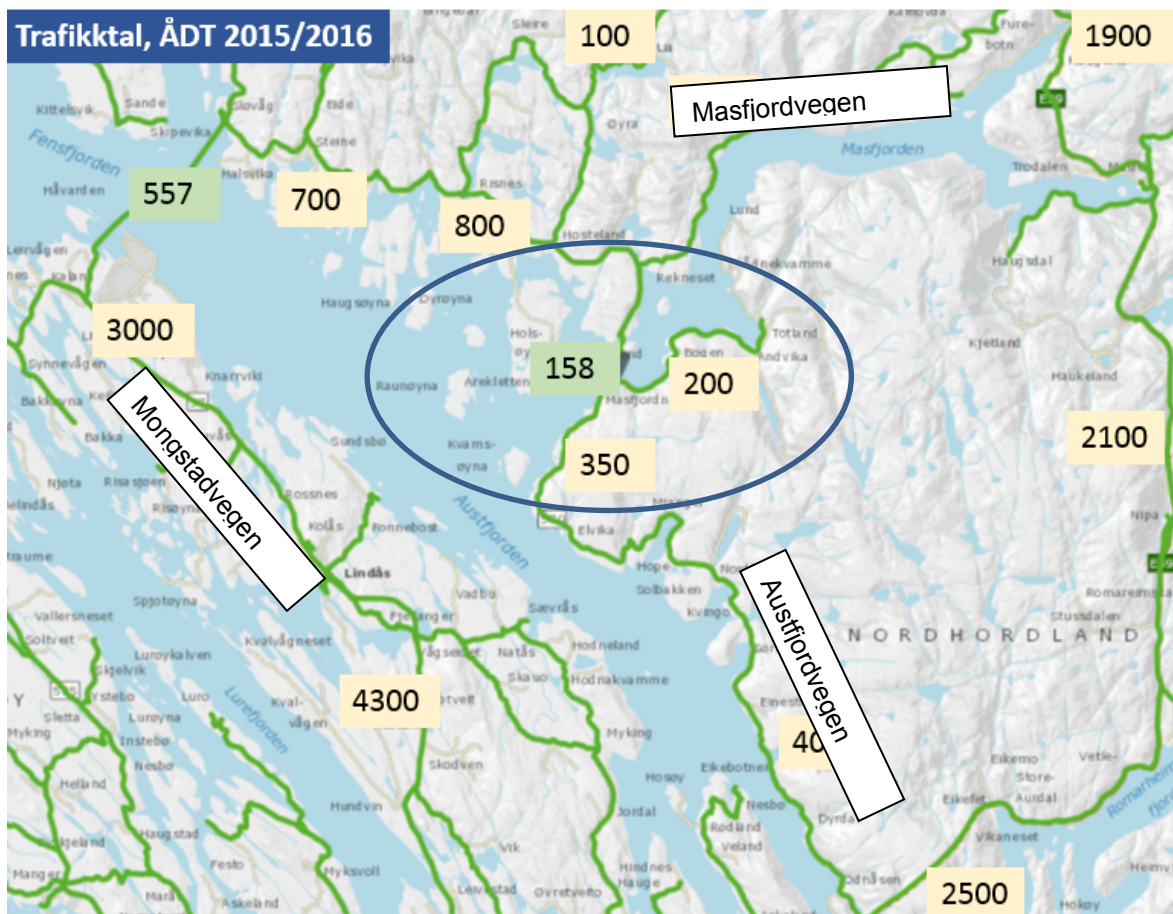


4.2 Trafikk og vegsystem

Frå Masfjorden er det tre vegar mot Knarvik:

- Fv379 (Masfjordvegen) og sørover E39 forbi Matre
- Fv570 vestover og over ferjesambandet Sløvåg – Leirvåg og sørover Fv57 (Mongstadvegen)

- Fv570 over kabelferjesambandet Duesund – Masfjordnes og sørover Austfjordvegen (Fv570) mot E39.



Sambandet Masfjordnes - Duesund bind saman nordsida og sørsida av Masfjorden. Fylkesveg 570, som går mellom Fv57 i Gulen (Steine) og E39 i Lindås (Odnåsen), er meir ein lokalveg i Masfjorden langs Austfjorden og Fensfjorden enn ein gjennomfartsveg nord/sør.

Teljingar frå Statens vegvesen syner ein årsgjennsnitttrafikk (ÅDT) på 750 på Hostelnd (nordsida), 350- 400 langs Fv570 Austfjordvegen (sørsida) og 400- 200 langs Fv379 Masfjordvegen mot grensa til Gulen.

Det er også lite trafikk nordover frå Duesund. Frå Nordbygda går det to vegar mot Sogn:

- Fv570 som går over i Fv57. Fv57 går nordover mot Rutledal. Frå Fv57 utgår Fv3 mot Takle og vidare mot Brekke.
- Fv367 mot Yndesdalen til Brekke.

Vegen over Takledalen (Fv3) har ein ÅDT på 100. Fv57 ved Rutledal har ein ÅDT på 200. Fv367 mot Yndesdalen har ein ÅDT på 100.

4.3 Fv570 Andås krysset – Masfjordnes

Fv570 strekninga Andås krysset (ved E39 i Lindås) – Masfjordnes er 27,5 km. lang og er ein overordna fylkesveg. Vegen er smal, stadvis som flaskehalsar, har krapp kurvatur, uoversiktlege kryss og manglande tilbod for mjuke trafikantar. Strekninga har to smale bruer – over Kjekallvågen (eit felt, 4 meter brei), og på Kvingo (eit felt, 3,5 meter brei). Fv570 har for låg standard til å handtera store mengder tungtrafikk. I punkt med krapp kurvatur og smal vegbreidde kan det oppstå situasjonar med full stopp. Det er også skredpunkt ved vegen ved Dyrdalsneset i Lindås. For å oppgradera denne vegstrekninga til såkalla utbetningsstandard har Statens vegvesen lagt til grunn eit samla investeringsbehov på omlag 700-900 mill.kr². I Nordhordlandspakken er det lagt inn 30 mill.kr til tiltak på fylkesvegnettet i Masfjorden kommune.

4.4 Ferjesambandet Duesund – Masfjordnes

Sambandet Duesund - Masfjordnes, som er 750 meter langt, vert trafikkert med ei kabelferje. Årsdøgntrafikken omrekna til personbileiningar på kabelferja var 184 i 2016, og ferja transporterte 87408 passasjerar i 2016 - dvs. i snitt 239 personar per dag. På kvardagar går ferja 24 turar kvar veg mellom kl. 06.00 og 22.30. På laurdagar går ferja 18 turar kvar veg mellom 02.00. og 23.20 og på søndagar 17 turar mellom 02.10 og 23.30. Ferja kl. 02.00 og 02.10 må tingast på førehand³.



Kabelferja KF Fjon – M, ved Duesund. Ferja har ein kapasitet på 20 personbileiningar og 60 passasjerar. Operatøren per i dag er Wergeland AS. Ny anbudsperiode gjeld frå 1.1.2019, med kontraktperiode på 10 +1 år.

Ny kontrakt med Wergeland AS i sambandet Masfjordnes-Duesund startar 1. januar 2019, med ei kontrakttid på 10 pluss eitt år. Sambandet blir då fullelektrisk med ombygging av ferja.

4.5 Funksjonalitet

Masfjordsambandet vil:

- Binda saman Masfjorden kommune. Ferjesambandet er ein barriere som hindrar mobilitet, vekst og effektivisering av kommunen. Brua vil redusera reisetida lokalt i Gulen og i Masfjorden.
- Etablere ein ferjefri veg mellom Ytre Sogn (Gulen) og Knarvik/Bergen/E39 sørover.

² Sjå s. 45 : <http://www.hordaland.no/globalassets/for-hfk/plan-og-planarbeid/regionale-planar-under-arbeid/regional-transportplan/strekning-6-nordhordland.pdf>

³ Sjå: <http://www.wergeland.com/wp-content/uploads/2012/06/wh.pdf>

- Etablere eit ferjefritt, gjennomgåande nord-sør samband som avlasting og omkøyringsveg for E39 og med dette gjera transportnettlet mindre sårbart.
- Betra tilhøva for mjuke trafikantar til og gjennom Sandnes.

5.0 Planstatus

5.1 Regional planstrategi 2016 -2020 og Regional transportplan 2018 - 2029

Masfjordsambandet/Masfjordbrua og Fv570 er ikkje omtala i regional planstrategi. Sambandet er ikkje sett opp som eit regional transportsamband som skal styrkast og bidrar ikkje til målet i den regionale planstrategien om å redusere utsleppa frå transportsektoren - sjå også avsnittet nedanfor om rapporten «Klimabudsjett for Masfjordbrua», frå 10.11.2017.

I Regional transportplan har Fv570 status som «overordna fylkesveg, men vegen er ikkje prioritert som eit regionalt transportsamband. Det einaste som står om Masfjordbrua, er at fylkestinget tidlegare har vedteke å vurdere realisering av Masfjordsambandet som eit ferjeavløysingsprosjekt i ei eiga politisk sak. Masfjordbrua er heller ikkje prioritert i «Investeringsprogrammet for fylkesvegnettet for 2018 – 2029».

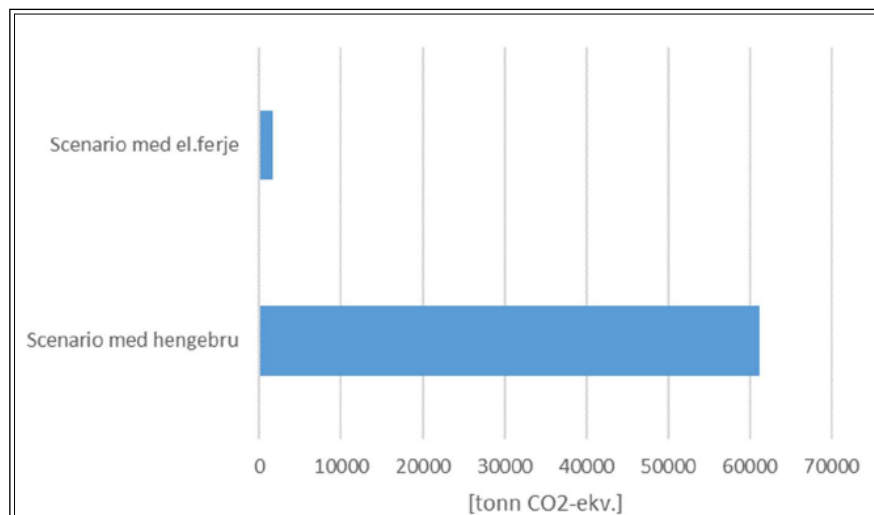
5.2 Reguleringsplan

Masfjorden kommune har på eige initiativ utarbeida ein reguleringsplan for Masfjordsambandet «Reguleringsplan for bru over Masfjorden i Masfjorden kommune»⁴, som er føreset å bli godkjent i kommunestyret i Masfjorden 28.november 2017. Hordaland fylkeskommune si fråsegn til planen er lagt ved saka.

6.0 Klimabudsjett

12. desember 2016 vedtok fylkestinget at det skal tas i bruk klimabudsjett i samanheng med utbyggingsprosjekt i vegsektoren. Det skal utarbeidast eit arbeidsopplegg for å berekne miljøkonsekvensar av nye vegprosjekt. Asplan Viak har utarbeida rapporten «Klimabudsjett for Masfjordbrua».

Utslepp av CO₂:



Frå konklusjonen i rapporten:

«Et scenario med bygging av hengebru er vurdert mot et scenario med videre drift av ferjeforbindelsen over Masfjorden med elektrifisert kabelferje. Totale estimerte utslipp er betydelig lavere for alternativet med elektrifisert ferjedrift. Kabelferjen er en enkel konstruksjon med relativt lite energibehov sammenlignet med bualternativet. I tillegg til at selve hengebrua er en materialintensiv konstruksjon med høye indirekte utslipp fra materialproduksjon til bygging, skapes det også en økt trafikkmengde som gir et betydelig

Utslepp frå eldriven ferje er 3 % av utsleppa i sceneriet med hengebru.

⁴ Sjå plandokumenta: <http://d1aplant.geoweb.no/bpveutlegg/1200/Dokumenter/1300404100039.pdf>

utslippsbidrag, samt at det må bygges tilkomstveier for brukonstruksjonen.

Til tross for usikkerhet i ulike faktorer i klimabudsjettet er forskjellen mellom de to alternativene så stor at det skal svært mye til for å endre hovedkonklusjonen om at elektrifisert ferjedrift har et lavere klimafotavtrykk enn alternativet med hengebru.»

7.0 Om ferjeavløysingsordninga

Eit ferjeavløysingsprosjekt inneber at det blir bygd eit nytt vegsamband, vanlegvis ei bru eller ein undersjøisk tunnel med tilhøyrande vegnett, som erstattar eller kortar inn på eit ferjesamband. Ordninga med alternativ bruk av ferjetilskot for fylkesvegferjer legg til rette for at fylkeskommunane kan delfinansiera slike prosjekt med midlane dei får for ferjesambandet gjennom utgiftsutjamninga i inntektssystemet.

7.1 Krav til søknad og søknadsprosess

I retningslinjene for ferjeavløysingsordninga er det sett følgjande krav til søknadar:

- Det må liggja føre ein godkjent reguleringsplan (jf. punkt 3.3 i retningslinjene).
- Det må liggje føre ein realistisk finansieringsplan for prosjektet, med eit kostnadsoverslag med ei uvisse på maksimalt +/- 10 prosent (jf. punkt 3.3).
- Det skal vera gjennomført ei ekstern kvalitetssikring for prosjekt med ei kostnadsamme på over 750 mill. kroner (jf. punkt 3.3).
- Søknaden må vere behandla av fylkestinget og fylkestinget må ha gjort eit prinsippvedtak om prosjektet (jf. punkt 4.4)
- Søknaden skal innehalda informasjon om det nye vegnettet, inkl. framdriftsplan og opplysningar om endringar i veglengda fordelt etter vegtype/vegelement, vegstandard og trafikkprognose i ÅDT i opningsåret (jf. punkt 4.5).
- Viss prosjektet omfattar bompengefinansiering, skal bompengesøknad og søknad om ferjeavløysingsmidlar sendast Statens vegvesen i same sak (jf. punkt 4.5).

Søknadsprosessen er som følgjer:

1. Først skal fylkeskommunen avklara om vegprosjektet kjem inn under ordninga ved å retta ein førespurnad om førehandsavklaring til Samferdselsdepartementet.
2. Kommunal- og moderniseringsdepartementet gjev i samband med førehandsavklaringa eit overslag på årlege ferjeavløysingsmidlar prosjektet kan utløysa, med utgangspunkt i inntektssystemet som gjeld på det tidspunktet overslaget blir gjeve. Overslaget er førebels og tek utgangspunkt i inntektssystemet slik det er på det tidspunktet førehandsavklaringa blir gjeve. Det endelege beløpet blir rekna ut i samband med behandlinga av den endelege søknaden.
3. Fylkeskommunen sender den endelege søknaden til Statens vegvesen regionalt.
4. Søknaden blir først behandla av Statens vegvesen regionalt, før den blir sendt vidare til Vegdirektoratet som gjev ei tilråding til Samferdselsdepartementet. Samferdselsdepartementet avgjer så endeleg om prosjektet kjem inn under ordninga.
5. Når Samferdselsdepartementet har gjort endeleg vedtak om at prosjektet kjem inn under ordninga, fastset Kommunal- og moderniseringsdepartementet storleiken på ferjeavløysingsmidlane og lengda på utbetalingsperioden.

Denne saka omhandlar punkt 3 i søknadsprosessen.

Fylkestinget kan gjere nytt vedtak eller stadfesta tidlegare vedtak om realisering av prosjektet etter at søknaden om ferjeavløysingsmidlar er behandla av departementa. Fylkesrådmannen viser i denne samanhengen også til pkt. 1.3 i «Fullmaktsreglementet for Hordaland fylkeskommune»:

«Igangsetjing av prosjekt med kostnadsramme over 250 mill. kroner skal leggjast fram for fylkestinget til særskilt godkjenning når konkurransegrunnlaget med oppdatert kostnadsoverslag ligg føre.

Fylkestinget har ein såleis ein «angrefrist». Fylkesrådmannen meiner likevel at det med formuleringa «gjera

prinsippvedtak om prosjektet», er statlege forventningar at fylkestinget skal realitetshandsama prosjektet og ikkje berre handsama søknaden som ei rein «ekspedisjonssak».

Kommunal og moderniseringsdepartementet har stadfesta at storleiken på fastsett beløp (pkt 5) vert lagt til grunn uavhengig av kva kostnaden skulle visa seg å bli etter ein anbudsprosess.

7.2 Ferjeavløysingsmidlar til Masfjordbrua

Hordaland fylkeskommune har i brev frå Samferdselsdepartementet 26.6.2017 (vedlegg) fått stadfesta at Masfjordbrua kjem inn under ferjeavløysingsordninga for fylkesvegferjesamband. I brev frå Kommunal- og moderniseringsdepartementet frå 7.9.2017 (vedlegg) er ferjeavløysingstilskottet, etter uttrekk til auke i vedlikehaldsbehovet og veglengda knytt til Masfjordbrua, sett til 18,3 mill.kr.

«I inntektssystemet for 2017 utløyser eit ferjesamband 21,123 mill. kroner gjennom utgiftsutjamninga, og nedlegginga av ferjesambandet Duesund–Masfjordnes vil dermed gje eit tilsvarande tap i inntektssystemet for Hordaland fylkeskommune. Samtidig vil auken i vedlikehaldsbehovet og veglengda knytt til Masfjordbrua utløyse til saman 2,845 mill. kroner. Hordaland vil dermed ha eit nettotap i utgiftsutjamninga på 18,278 mill. kroner, og kan få eit tilsvarande beløp i årlege ferjeavløysingsmidlar.»

Det er vidare presisert i brevet at endeleg søknad må sendast inn i 2017, om fylkeskommunen skal motta dette beløpet:

«Vi gjer samtidig merksam på at kommunal- og forvaltningskomiteen har lagt til grunn at søknader som kjem inn til departementet i 2017, og som tilfredsstillar krava til ein fullstendig søknad etter retningslinjene for ferjeavløysingsordninga, blir behandla ut frå nivået på nøkkelen slik den er i 2017 (jf. Innst. 422 S (2016–2017)). Endelege søknader som kjem inn etter 1. januar 2018, vil bli behandla ut frå ny nøkkel. Krava til ein endeleg søknad går fram av brev frå Kommunal- og moderniseringsdepartementet av 13. juni 2017. Samferdselsdepartementet har i brev av 23. august 2017 stadfesta at kravet om godkjent reguleringsplan for ein endeleg søknad kan sendast, ligg fast.»

Samferdselsdepartementet har i epost frå 2.10.2017 stadfesta at fristen «inn til departementet» kan reknast som fristen fylkeskommunen har til å senda søknaden over til Statens vegvesen Region vest.

Kommunal- og moderniseringsdepartementet har i epost frå 26.10.2017 oppgjeve «normert ferjekostnad» for sambandet Masfjordnes – Duesund for 2018. Ferjetilskottet for sambandet Masfjorden - Duesund vert 8,1 mill.kr i 2018. Med same uttrekk for drift- og vedlikehaldskostnader som oppgjeve i brevet frå 7.9.2017, vil ferjeavløysingstilskottet i ny ordning bli om lag 5,3 mill. kr. Vert søknaden sendt inn etter 31.12.2017 får fylkeskommunen årleg 13 mill.kr. mindre i ferjeavløysingstilskott til Masfjordbrua enn i dagens ordning. Det årlege beløpet vil fylkeskommunen kunna få i 40 år prisjustert med 2,5 % eller til byggekostnaden er nådd.

7.3 Om forholdet mellom midlar frå ferjeavløysingsordninga og bompengar

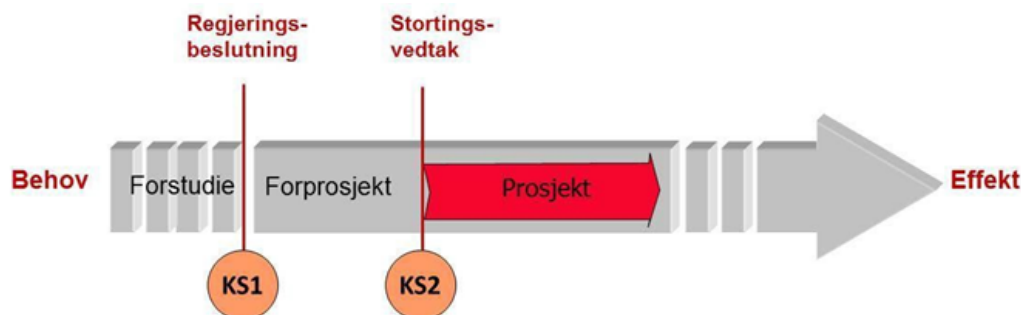
Kommunal- og moderniseringsdepartementet og Samferdselsdepartementet har i brev til Hordaland fylkeskommune 10.11.2017 presisert at fylkeskommunane ikkje skal få dobbel kompensasjon for dei same kostnadene gjennom ferjeavløysingsordninga og andre ordningar:

«Meirverdiavgiftskompensasjonen blir derfor trekt ut av berekningsgrunnlaget når lengda på utbetalingsperioden skal fastsetjast (jf. punkt 5.4.2 i retningslinjene). Departementa har no presisert at tilsvarande gjeld for eit eventuelt finansieringsbidrag frå bompengar, jf. nytt punkt 5.4.3 i retningslinjene: Fylkeskommunen kan ikkje få dobbel kompensasjon for dei same byggjekostnadene gjennom både ferjeavløysingsmidlar og bompengordninga. For prosjekt som omfattar bompengefinansiering, vil finansieringsbidraget frå bompengar bli trekt frå byggjekostnadene ved fastsetjing av berekningsgrunnlaget.»

Departementa har også presisert at eventuelle bompengeinntekter ikkje kan nyttast til å betale renter på lån teke opp med ferjeavløysingsmidlar, jf. nytt punkt 5.4.4 i retningslinjene: Ferjeavløysingsmidlane kan berre betalast ut til fylkeskommunen, og ikkje til eit eventuelt bompengeselskap. Bompengeinntekter kan ikkje nyttast til å dekkje rentekostnader på lån som bompengeselskapet ikkje sjølv har teke opp og står ansvarleg for. Bompengeinntekter kan derfor ikkje nyttast til å betale renter på lån teke opp av fylkeskommunen på grunnlag av ferjeavløysingsmidlar.»

8. 0 Ekstern kvalitetssikring - KS2

Prosjektet har vore til ekstern kvalitetssikring - KS2 parallelt med at reguleringsplanen har vore på høyring og bompengesøknaden har vore på kvalitetssikring i Vegdirektoratet. Endeleg KS» rapport låg føre 15.11.2017 (vedlegg). Kvalitetssikringa er utført av Atkins i samarbeid med Sweco og Oslo Economics. KS2 er ei kvalitetssikring av styringsunderlag og kostnadsoverslag:



Det er eit krav i retningslinjene for ferjeavløsning (pkt 3.3) at fylkeskommunen skal senda prosjekt med kostnad over 750 mill.kr. til ekstern kvalitetssikring. KS2 konsulenten i presentasjon frå 10.11.2017:

- *Prosjektet var på et lavere modenhetsnivå ved oppstart av KS2 enn det som forventes i et vegprosjekt, men prosess og avklaringer gjennom KS2-arbeidet har økt modenheten.*
- *Prosjektstyringsbasis bør vurderes og detaljeres nærmere.*
- *Forslag til kostnadsramme P85 minus kuttliste = 1 400 MNOK*
- *Det er betydelig kostnadsusikkerhet i prosjektet, dels grunnet modenhetsnivå*
- *Potensialet i fergeavløsningsmidlene er svært stort for dette prosjektet.*
- *Ekstra potensiale i bompengene dersom FK legger til grunn en lavere rente.*
- *Videre prosjektutvikling vil redusere sentrale usikkerheter i prosjektets kostnader og finansiering*

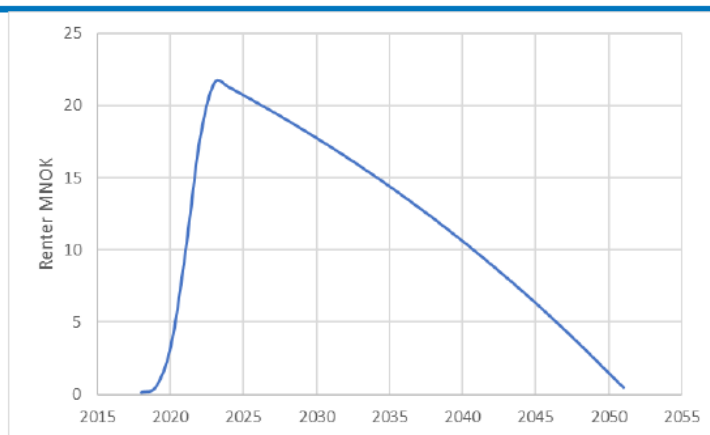
KS2 – konsulenten sin konklusjon:

«Vår kvalitetssikring av styringsunderlag, kostnadsoverslag og finansiering av prosjektet Masfjordbrua viser at prosjektet har en anslått kostnad P50 på 1 200 millioner kroner og P85 på 1 430 millioner kroner (2017-kroner). Kvalitetssikringen viser videre at kommunalt tilskudd, mva refusjon, bompenger og fergeavløsningsmidler kan finansiere prosjektet etter dagens regler for fergeavløsning. Dette medfører en rentekostnad for fylkeskommunen som løper i byggeperioden og til fergeavløsningsmidlene har nedbetalt prosjektet. Årlige rentekostnader er på sitt høyeste rett etter at anlegget er åpnet (2024). Dette året er rentekostnadene estimert til ca 21 mill. kr. ved et rentenivå på 2,5%.»

KS2 - konsulenten sitt scenario med 2,5% rente på ferjeavløsningslånet:

Fylkeskommunen vil ha totale rentekostnader i løpende kroner på ca. 386 mill. kr. i perioden 2018-2052 basert på en lånerente på 2,5%.

Figur 8-1: Fylkeskommunens rentekostnader, rente 2,5%



Kilde: Atkins, Sweco og Oslo Economics

9.0 Finansieringsplan

Aktuelle finansieringskilder for Masfjordbrua er bompengar, fylkeskommunale midlar (fylkeskommunale midlar finansiert med ferjeavløysingstilskott og momskompensasjon), kommunale tilskott og fylkeskommunalt tilskott. Finansieringsplanen ser slik ut:

FINANSIERINGSPLAN	Mill. 2017-kr.	
	Sum	Andel
Fylkeskommunale midlar	978,7	81,6 %
Fylkeskommunale midlar (finansiert med ferjeavløysingstilskott)	762,3	63,5%
Mva. kompensasjon	216,4	18,0%
Kommunale midlar	40	3,3 %
Bompengar	181,3	15,1 %
Sum	1200	100 %

Masfjordsambandet skal hovudsakleg finansierast med fylkeskommunale midlar. Totalt skal fylkeskommunen løyva 978,7 mill. kr til prosjektet, der 762,3 mill. kr er ordinære fylkeskommunale midlar og 216,4 mill. kr er kompensasjon for merverdiavgift. I tillegg bidrar Masfjorden kommune med 40 mill. kr. Bompengbidraget utgjør 181,3 mill. kr av finansieringa.

9.1 Bompengar

Det er utarbeida ein bompengesøknad for Fv570 Masfjordsambandet 9.10. 2017, som vart sendt til prekvalifisering i Vegdirektoratet om lag samstundes med at den vart sendt til KS2. Basert på resultatane frå KS2 og dialog mellom Statens vegvesen Region vest og Vegdirektoratet, er trafikkdata i den vedlagde bompengesøknaden datert 16.11.2017 justert noko ned i høve til tidlegare - til 400 ÅDT, og til 380 ÅDT i KS2 rapporten.

Det er lagt til grunn innkreving av bompengar etter bruopning i ein bomstasjon med tovegs innkreving på nordsida av brua (Skarvetangen). Bomstasjonen blir regulert som ein del av reguleringsplanen for prosjektet. Plasseringa stettar nytteprinsippet ved at dei trafikantane som passerer over brua vil betala bompengar. Det vil ikkje vera trafikantar som betalar bompengar som ikkje har nytte av prosjektet.

Gjennom behandlinga av Meld. St. 1/Innst. 2 S (2016-2017) er det opna for at fritak for nullutsleppskøyretøy kan avgjerast lokalt. Stortinget har bedt regjeringa etablere ein nasjonal bindande regel om at

nullutsleppskjøretøy ikkje skal betala meir enn maksimalt 50 pst. av takstane for konvensjonelle kjøretøy. Samferdselsdepartementet vil koma tilbake til Stortinget med eiga sak om dette. I berekningane for Masfjordsambandet er det lagt til grunn at nullutsleppskjøretøy betalar 50 pst. av taksten til takstgruppe 1 før rabatt.

Det er lagt til grunn at tunge kjøretøy i takstgruppe 2 vil utgjera 10 pst. av trafikken over nytt samband.

	Takstgruppe 1	Takstgruppe 2
Andel	90,0 %	10,0 %
Rabatt	20,0 %	0,0 %
Med AutoPass-brikke	75,0 %	95,0 %
Uten AutoPASS-brikke	10,0 %	0,0 %
Nullutsleppskjøretøy	10,0 %	0,0 %
Svinn	5,0 %	5,0 %
Andel	100,0 %	100,0 %

Vidare er det venta at 10 pst. av kjøretøya i takstgruppe 1 vil passera utan AutoPASS-brikke og avtale. Det er venta at 10 pst. av trafikken er nullutsleppskjøretøy, og at den nasjonale regelen om 50 pst. av taksten for takstgruppe 1 er iverksett.

Det er lagt opp til at 5 pst. av passeringane ikkje blir betalt som følgje av mangelfull identifisering av kjøretøy, teknisk svikt, etc.

	Full pris	Med rabatt
Takstgruppe 1	100,00	80,00
Takstgruppe 2	200,00	200,00
Nullutsleppskjøretøy	50,00	
Snitt Takstgruppe 1 og nullutsleppskjøretøy		75,00
Snitt Takstgruppe 2		190,00
Snittinntekt per passering		86,50

Bompengeperioden er sett til 20 år. Dersom inntektene sviktar og/eller finansieringskostnadene vert høgare, kan bompengeperioden, etter søknad til Vegdirektoratet, forlengje bompengeperioden med inntil 5 år og/eller auke den gjennomsnittlege taksten med inntil 20 prosent ut over prisstigninga. Ved ein inkurie er det i KS2 rapporten oppgjeve at 20 år er maksimal bompengeperiode.

Gjennomsnittleg bompengetakst per passering er rekna til å vera 86,5 kr for at bomselskapet skal kunna tilbakebetala sin andel av investeringskostnaden på 181 mill. kr. Takstane må vera 100 kr for kjøretøygruppe 1 før rabatt, 200 kr for kjøretøygruppe 2 og 50 kr for nullutsleppskjøretøy for å oppnå ein gjennomsnittleg takst på 86,5 kr.

Takstane for kjøretøy i takstgruppe 1 og 2 må aukast om det ikkje er lokalpolitisk tilslutnad til at nullutsleppskjøretøy skal betala. For å sikra ei gjennomsnittleg inntekt på 86,5 kr per kjøretøy, må så fall takstane for kjøretøygruppe 1 bli 105,5 kr og takst for kjøretøygruppe 2 bli 111 kr gitt ein ÅDT på 400. Det vert lagt til grunn at lokalpolitisk behandling opnar for ein gjennomsnittleg takst på 90-95 kr om føresetnadane vert endra i den statlege KS2-behandlinga. Eit slik gjennomsnittleg takstspenn vil utgjera takstar på 104-110 kr for takstgruppe 1 før rabatt og 208-220 for takstgruppe 2, gitt at nullutsleppskjøretøy betalar 50 pst av takstgruppe 1. Dersom nullutsleppskjøretøya ikkje skal betala, vil takstspennet vera 110-116 kr. for takstgruppe 1 og 220-232 kr for takstgruppe 2.

Om det skal sendast søknad om ferjavlysingstilskott inklusive eit bompengeopplegg, er Statens vegvesen sitt forslag til fylkeskommunalt vedtak følgjande:

1. *Fylkestinget vedtar at Hordaland fylkeskommune gir sin tilslutning til at prosjektet Masfjordsambandet blir delfinansiert med bompenge, under forutsetning av at de berørte kommunene fatter vedtak i henhold til forslaget som er oversendt fra Statens vegvesen.*
2. *Det legges til grunn en styringsramme for prosjektet på 1 200 mill. 2017-kr og en kostnadsramme på 1 400 mill. 2017-kr. Rammene er fastsett etter ekstern kvalitetssikring (KS2). Bompengebidraget er foreløpig beregnet til om lag 180 mill. kr. Masfjorden kommune bidrar med totalt 40 mill. 2017-kr. Hordaland fylkeskommune finansierer resten av beløpet, om lag 980 mill. kr inkl. mva-kompensasjon.*
3. *Innkrevningen skjer i begge retninger i en automatisk bomstasjon som plasseres på Skarvetangen.*

4. *Bompengeperioden er avgrenset til 20 år.*
5. *Hordaland fylkeskommune aksepterer at gjennomsnittlig bompengetakst settes til 90-95 2017-kr. Med gjeldende forutsetninger tilsvarer dette 104–110 kr per passering for kjøretøy i takstgruppe 1 og 208–220 kr for kjøretøy i takstgruppe 2. Nullutslippskjøretøy skal betale 50 pst av takstgruppe 1.*
6. *I tråd med nye takstretningslinjer legges det til grunn at trafikanter i takstgruppe 1 som betaler med elektronisk brikke oppnår 20 prosent rabatt. Det gis ingen rabatt for kjøretøy i takstgruppe 2. Det er forutsatt at bompengetakstene blir justert i samsvar med prisutviklingen.*
7. *Kostnadsøkningen utover prisstigningen opp til kostnadsrammen for prosjektet skal dekkes med fylkeskommunale midler og bompenge etter samme prosentvise fordeling som innenfor styringsrammen. Eventuelle overskridelser ut over kostnadsrammen er fylkeskommunens ansvar.*
8. *Dersom inntektene blir høyere og/eller finansieringskostnadene lavere enn forutsatt, skal bompengetaksten reduseres eller bompengeperioden kortes ned. Endelig takst- og rabattsystem skal legges frem for lokalpolitisk behandling i god tid før innkrevningen tar til.*
9. *Dersom det etter at innkrevningen er igangsatt viser seg at bompengeselskapets økonomiske situasjon gjør det nødvendig, kan bompengeselskapet, etter avtale med Vegdirektoratet, øke gjennomsnittstaksten med inntil 20 pst. ut over prisstigningen og/eller forlenge innkrevingsperioden med inntil 5 år.*
10. *Hordaland fylkeskommune garanterer med selvskyldnerkausjon for nødvendige bompengelån 250 mill. kr for utbygging av Masfjordsambandet under forutsetninger og betingelser nevnt i saken.*

For fleire detaljar om bompengeopplegget og trafikkgrunnlaget, viser fylkesrådmannen til vedlagde bompengesøknad frå 16.11.2017.

9.2 Kommunalt tilskott

Masfjorden kommune gjorde i 2012 i sak KS-045/12 vedtak om å bidra med 40 millionar kroner i eigenfinansiering i Masfjordsambandet. Det er lagt til grunn at midlane blir utbetalt med 10 millionar 2017-kroner kvart år i byggeperioden frå 2020-2023. Beløpet er i faste kroner og skal indeksregulerast.

9.3 Ferjeavløysing og fylkeskommunalt tilskott

Utgangspunktet for ferjeavløysingsordninga er at nedlegging av eit ferjesamband gjev lågare utgiftsbehov i inntektssystemet. Ferjeavløysingsordninga går ut på at fylkeskommunen likevel får behalde den summen ein tidlegare har fått i rammetilskot. Beløpet som skulle vore trekt ut blir lagt inn i tabell C «Saker med særskild fordeling».

Fylkeskommunen får etter dette same rammetilskot som før, men får ei innsparing på drift av ferjer. Denne innsparinga kan nyttast til å finansiere brua.

I brev av 07.09.2017 opplyser Kommunal- og moderniseringsdepartementet at Masfjordbrua kan utløyse om lag 18,3 mill. kr i ferjeavløysingsmidlar etter dagens kostnadsnøkkel. Denne summen vil bli lagt inn i tabell C i inntil 40 år fram til summen tilsvarar den nominelle byggekostnaden.

Reduksjonen i utgiftsbehov – utrekna med nye kostnadsnøklar – vert lågare. Resultatet kan då bli at Hordaland fylkeskommune får eit trekk i utgiftsutjamninga på, 8,1 mill. kr, samstundes som det vert lagt inn igjen 18,3 mill. kr i C-lista. Dette vil i så fall seie at vi får ein auke i rammetilskotet på ca. 10 mill. kr.

Første linja i tabellen viser kva midlar fylkeskommunen må bidra med utanom momskompensasjon. I linje 2 er beløpa rekne om til løpande prisar. Det er lagt til grunn ein deflator på 2,5 %.

	2020	2021	2022	Sum
Fylkeskomm. midl. utanom momskomp. - 2017-kr	281,8	281,8	198,7	762,3
Fylkeskomm. midl. - Løpande prisar	303,5	311,1	224,8	839,3

Fylkeskommunen vil med desse føresetnadene ha eit lån på 839,3 mill. kr ved utgangen av 2022. Frå 2024 reknar ein med at fylkeskommunen vil motta ferjeavløysingsmidlar, som dette året vil vere oppjustert til 21,7 mill. kr.

Om ein tenkjer seg at lånet vert nedbetalt med same summen som ein får i ferjeavløysingsmidlar kvart år, vil lånet vere nedbetalt i 2051.

Om ein legg til grunn 2,5 % rente, vil årleg rentekostnad, når lånet er på topp, vere 21 mill. kr. Samla vil ein i løpet av 31 år ha betalt ca. 374 mill. kr i rente.

Ein rentesats på 2,5 % kan synast optimistisk over ein så lang periode. Om ein reknar med 4 % rente, vil årleg rentekostnad, når lånet er på topp, vere 33,6 mill. kr. Totalt over heile perioden vel renteutgiftene bli nær 600 mill. kr.

10.0 Risikofaktorar for økonomien - i prosjektet og for fylkeskommunen

Nedanfor er det opplista og vurdert ein del tema med økonomiske risikofaktorar knytt til prosjektet - for prosjektet og for fylkeskommunen, slik fylkesrådmannen ser det:

Tema	Vurdering	Kostnad
Usikkert rentenivå på fylkeskommunalt lån for å finansiera ferjeavløysingsordninga	Mogleg å få bindande langsiktig rentenivå første 10 år, deretter vil det vere usikkert. Finansdepartementet tilrår at det vert lagt til grunn ei gjennomsnittleg rente på 4% for låneopptak med nedbetaling over fleire tiår. All renterisiko er hos fylkeskommunen.	Rentekostnaden over 30 år ved 2,5 % rente kan bli 350 mill. kr. – og 560 mill. kr. ved 4,0% rente.
Aukar den samla gjeldsbelastninga i Hordaland fylkeskommune	Høgt investeringsnivå over fleire år og betydelege driftsutfordringar. Ikkje rom for å kutta på drifta for å betale ned gjeld. Vil kunna gå utover andre prioriterte investeringsprosjekt.	Alternativkostnad (det ein går glipp av ved ikkje å kunna prioritera andre prosjekt).
Lågare bompengainntekter enn føresett	Svikt i relativt låge trafikkprognosar vil påverka bompengainntektene. ÅDT i bompengesøknaden er sett til 400 i opningsåret. I KS2 er ÅDT 380.	?
Drift og vedlikehald av brua	Gjennom Statens vegvesen sine MOTIV- berekningar vil dei årlege drifts- og vedlikehaldskostnadene for Masfjordbrua utgjera 3,164 mill. 2017 kr. og i utgiftsutjamninga får ein 2,845 mill.2017 kr. Reelt vedlikehaldsbehov vil kunna avvika frå berekna vedlikehaldsbehov.	?
Utgifter ved terminering av ferjekontrakt	Wergeland AS er tildelt ny 10-års kontrakt for ferjesambandet frå 1.1.2019. Masfjordbrua kan vera ferdigstilt i 2023, slik at ferjeoperatøren vil kunna krevja kompensasjon for terminering av resten av kontraktperioden.	Estimert til totalt 7 – 15 mil.kr.
Tapte inntekter Leirvåg - Sløvåg	I trafikkprognosen for Masfjordbrua vert det lagt opp til overføring av trafikk frå ferjesambandet Leirvåg-Sløvåg. 34%	Estimert til 7 mill.kr. per år

	av ferjetrafikken er føresettt overført til brua. Dette vil representera eit inntektstap i ferjedrifta.	
Låg standard på tilførselsvegar	Masfjordbrua vil kunna medføra noko større trafikk på Fv 570 Austfjordvegen til E39 og vidare til Knarvik. Dette er i dag ein lågtrafikkert strekning med dårleg standard på store delar av vegstrekninga. Auka trafikk og risiko for trafikkuulykker vil tvinga fram tiltak på tilførselsvegnettet som ellers ikkje ville blitt prioritert.	Estimert til 900 – 1000 mill. kr.
Valutarisiko og stålprisar	Stålkostnaden utgjør ein stor del av kostnaden ved prosjektet (omlag 50%) Totalkostnaden er derfor svært sensitiv for valutavingingar og utviklinga i stålprisar.	?
Tidsrisiko	Det er ein risiko for ikkje- avdekka kostnader ved at plangrunnlag og anslag er utarbeida på uvanleg kort tid. Det er laga ei kuttliste, men det er vanskeleg å kutta i brukonstruksjon.KS2 konsulenten: « <i>Det er betydelig usikkerhet i prosjektet grunnet modenheitsnivået</i> ». Men også at « <i>videre prosjektutvikling vil redusere sentrale usikkerheter i prosjektets kostnader</i> ».	?
Kostnadar ved anbod versus overføringane i inntektssystemet	Frå 2018 vil tilskottet til ferjedrift bli 8,1 mill.kr, medan årleg kostnad i nytt anbod vert 13,5 mill.kr. Det er uvisst om fylkeskommunen etterkvart vil få dekkja ferjekostnaden. Kva kostnaden og overføringa i inntektssystemet vert i komande anbodsperiodar er uvisst.	?

11.0 Fylkesrådmannen sine merknader

Fv570 Masfjordsambandet/Masfjordbrua er eit prosjekt som det frå politisk hald og lokalt i Masfjorden og Gulen har vore arbeid i lengre tid med å realisera. Det er gjort ein forstudie i 2012 av Sivilingeniør Helge Hopen, på oppdrag frå Masfjorden kommune, knytt til bruløysing og bompengepotensiale⁵ og Statens vegvesen har i 2016/2017 gjort eit teknisk/økonomisk forprosjekt for bruløysing.⁶ Masfjordbrua er ikkje forankra i Regional planstrategi 2016 - 2020 eller i Regional Transportplan 2018 -2029. Prosjektet er først og fremst aktualisert grunna Stortinget sitt vedtak i 2016 om alternativ bruk av ferjetilskot for fylkesvegferjer, omlegginga av kostnadsnøklane for ferje frå 2018 og eit sterkt lokalt engasjement for å bygga bru over Masfjorden.

Fylkesrådmannen meiner at ei bru mellom Duesund og Sandnes hovudsakleg vil ha verdi for Gulen og Masfjorden. Sørsida vert betre samanbunde med resten av kommunen og med Gulen. Masfjordbrua og Austfjordvegen kan også i begrensa grad fungera som ein døgnopen beredskapsveg om E39 er stengt ved Matre eller i Romarheimsdalen eller om ferja Leirvåg – Sløvåg ikkje er i drift. Men fylkesrådmannen ser det som lite truleg at trafikk frå Fv57 (Mongstadvegen) og E39 (Romarheimsdalen) i vesentleg grad vil bli overflytta til Fv570 (Austfjordvegen), fordi denne vegen er i svært dårleg stand. Det vil kosta svært mykje å opprusta Austfjordvegen til god standard. Ein eventuell ny Romarheimstunell vil styrka E39 som hovudvegen mellom Masfjorden og Knarvik. Sambandet Sløvåg - Leirvåg styrkjer seg også ved at sambandet får meir driftssikre ferjer frå 2020 i det nye anbodet.

⁵ Sjå:

http://www.masfjorden.kommune.no/getfile.php/2485401.2234.bxxadywdpu/masfjordsambandet_forprosjekt.pdf

⁶ Sjå sak om dette i fylkesutvalet 23.5.2017:

<http://einnsyn.hfk.no/einnsyn/DmbHandling/ShowDmbHandlingDocument?dmbId=9311&caseType=CasesFremlegg®istryEntryId=355799>

Fylkesrådmannen meiner at ferjesambandet Masfjordnes - Duesund er ei god og tenleg lokal trafikklysing for dette området. Ferja har kort overfartstid, god kapasitet (i høve til trafikkmengda) og høg frekvens.

Ei elektrifisert kabelferje gjev dessutan langt lågare klimautslepp enn ei hengebru - jfr. det vedlagte klimabudsjettet som Asplan Viak har utarbeida. Fylkeskommunen har som mål at utsleppet av klimagassar i Hordaland skal reduserast med 22 % innan 2020 i høve til 1991 og 40 % innan 2030 i høve til 1991.

Fylkesrådmannen viser til pkt. 4.4 i retningslinjene for ferjeavløysingsordninga:

«4.4 Fylkestinget må behandle søknaden, inkludert førebels finansieringsplan, og gjere eit prinsippvedtak om prosjektet før søknaden blir sendt til dei regionale vegmyndighetene.»

Fylkesrådmannen meiner at formuleringa «gjera prinsippvedtak om prosjektet» i pkt. 4.4 i retningslinjene for ferjeavløysingsordninga, syner at det er statlege forventningar om at fylkestinget skal realitetshandsama prosjektet og ikkje berre handsama søknaden som ei rein «ekspedisjonssak», som fylkestinget skal ta stilling til seinare.

Ferjeavløysingsordninga etter dagens ordning gjev eit stort bidrag til finansieringa av bru-prosjektet. Prosjektet kan fullfinansierast med ferjeavløysingsmidlar. Det er likevel ikkje kostnadsfritt for fylkeskommunen å ta imot tilskott frå denne ordninga, då renteutgifter til eventuelle lån for å finansiera prosjektet ikkje blir dekkja av ferjeavløysingsordninga (pkt. 5.4.1) og heller ikkje av bompengar (pkt. 5.4.4). Rentekostnadane ved å finansiera ferjeavløysingsordninga over 30 år har fylkesrådmannen rekna til 350 mill. kr. ved 2,5% rente og 560 mill. kr. ved 4,0% rente. I prinsippet kunne ein auka delfinansieringa med bompengar for å redusera fylkeskommunen sine rentekostnader, men bompengepotensialet i området er svært begrensa. Det er i bompengeprognoza lagt til grunn nøkterne trafikkfor å sikra at fylkeskommunen som garantist ikkje må ta ansvaret for eit bompengelån som bompengeselskapet ikkje klarar å handtera. Men uansett finansieringsmik, er det fylkeskommunen som har det endelege finansieringsansvaret for desse statlege ordningane (bompengar og ferjeavløysingstilskottet).

KS2 - konsulenten skriv at fylkeskommunen sin risiko er hovudsakleg knytt til utviklinga i lånerenter og kostnadsoverskridingar i prosjektet. Fylkesrådmannen viser til at arbeidet med reguleringsplan og finansieringsgrunnlaget har gått føre i høgt tempo over eit svært kort tidsrom. Til dømes kom siste presiseringa i retningslinjene til ferjeavløysingsordninga frå Kommunal- og moderniseringsdepartementet 10.november. Det er ein risiko knytt til ei slik rask framdrift, særleg på kostnadssida. Det er også betydelege risikomoment knytt til følgjekostnader og tiltak/konsekvensar som ligg utanfor planområdet. Fylkesrådmannen viser her til matrisa med ulike risikomoment lenger framme i saksframlegget.

Høge investeringar gjennom mange år har ført til at Hordaland fylkeskommune er på topp mellom fylkeskommunane målt i gjeldsgrad – lånegjeld i høve til driftsinntekter. Bru-prosjektet medfører auke i lånegjelda og større økonomisk risiko for fylkeskommunen.

Fylkestinget har vedteke å setja eit gjeldstak på 115% - gjeld i høve til driftsinntekter. I fylkesrådmannen sitt forslag til investeringsprogram for 2018-2021 held ein seg innanfor grensa som fylkestinget har sett. Det går fram av saksutgreiinga at fylkeskommunen vil få auka lånegjeld på nær 840 mill. kr som følgje av Masfjordbrua. Dette medfører vesentleg høgare gjeldsgrad enn taket fylkestinget har vedteke. Rett nok vert lånesummen nedbetalt med ferjeavløysingsmidlar, men lånet er ikkje nedbetalt før i 2051.

Fylkesrådmannen viser elles til at det i forslaget til økonomiplan frå 2020 framleis står att å finna dekning for 240 mill. kr i auka driftskostnader som følgje av nye ferjekontraktar. Nye årlege rentekostnader i storleiken 20-30 mill. kr som følgje av dette prosjektet, vil gjera utfordringa med å finna inndeckning, tilsvarende større.

Med grunnlag i ei samla vurdering av planprioritering, klimaeffektar, trafikkgrunnlag versus nytte og den krevjande økonomiske situasjonen for fylkeskommunen, rår fylkesrådmannen frå å bygga bru over Masfjorden og å senda bompengesøknad og søknad om å motta tilskott frå ferjeavløysingsordninga.