

NotatDato: 20.02.2018
Arkivsak: 2014/23741-13
Saksbehandlar: mattorg

Til: Miljø- og samferdselsutvalet
Fylkesutvalet

Frå: Samferdselsavdelinga

Aktuelle ferjeavløysingsprosjekt - Status

Bakgrunn

På Miljø- og samferdselsutvalet sitt møte med Hordalandsbenken 8. februar blei det beden om ein tilbakemelding om status og utfordringar knytt til ferjeavløysingsordninga. Dette notatet gir eit oversyn over dette. Notatet tek føre seg både dei sambanda som vart vurderte i gamal ordning, og nye aktuelle ferjesamband som heilt eller delvis kan bli erstatta med den nye ferjeavløysingsordninga.

Samband vurderte etter gamal ordning

Fylkesutvalet handsama i september 2017 sak om «*Ferjeavløysingsordninga - status og framdrift for ferjeavløysingsprosjekt*» (PS-sak 225/17). Kostnadsnøkkelen vart då fastsett av tal på ferjesamband, og skilte ikkje mellom ferjesamband som vart dyre og billege i drift. Ferjeavløysingsordninga vart da basert på ein kostnadsnøkkel basert på 21 mill. kr. per samband. Føresetnaden var m.a. at det førelå godkjend reguleringsplan for sambandet.. Denne ordninga var gunstigare for korte og rimelegare samband enn den nye ordninga, sjå nedanfor

Fylkesutvalet vurdere kva for samband som vart aktuelle for ferjeavløysingsmidlar i møte 20. september 2017. Det vart fire samband som vart vurderte etter den gamle ordninga. Dette vart.

- Masfjord-sambandet (Duesund-Masfjordneset)
- Huglo- sambandet (Jektevik- Hodnanes- Nord-Huglo)
- Klokkekarvik-Bjelkavik-Hjellestad
- Fjelberg-sambandet (Sydnes-Fjelbergøy-Borgundøy-Utbjoa)
-

Det vart vedteke å berre fremja søknad om ferjeavløysingsmidlar for Masfjordsambandet. Dei andre prosjekta vart ikkje vurderte som å ha kome langt nok for å fremje søknad. Vedtaket vart:

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 tilfredsstilt og medfører låg økonomisk risiko for fylkeskommunen.*

2. *Fylkesutvalet føreset at Masfjorden kommune finansierer KS2 for prosjektet Masfjordsambandet.*
3. *Fylkesutvalet viser til pågående planarbeid for Fjelbergsambandet som ferjeavløysingsprosjekt. Fylkestinget i desember 2017 vil ta stilling til om det er aktuelt å søka om ferjeavløysingsmidlar til dette prosjektet innanfor dagens ordning. Fylkesutvalet ber fylkesrådmannen om å gå i dialog med Vindafjord kommune og Rogaland fylkeskommune om eventuell nedlegging av ferjesambandet til Utbjoa.*
4. *Fylkesutvalet konstaterer, med grunnlag i planstatus og søknadskrav i brev frå Kommunaldepartementet frå 13.06.2017 «Søknadsprosess og krav til søknad om ferjeavløysingsmidlar», at det er uaktuelt i 2017 å søka om ferjeavløysingsmidlar til fastsambanda Huglo - Tysnes og Lerøy - Bjelkarøy - Ytrebygda.*

Ny ferjeavløysingsordning

Retningslinjer for ferjeavløysingsordninga for fylkesvegferjer vart fasett av Samferdselsdepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet 22.02.2016 og revidert 23.03.2017. Frå og med 2018 er ordninga endra etter ein sambandsbasert modell, som litt forenkla kan seiast å forsøke å rekne ut kostnadene for sambandet basert på standardkrav avhengig av fartsområde, strekningslengde og trafikk.

Modellen inneber at ferjesambanda vert fordelte på standardklassar med utgangspunkt i strekningslengde og tal for trafikk (tal transporterte personbileiningar per døgn i løpet av eit år, forkorta ÅDT PBE). Deretter normerer ein servicenivået (tal avgangar i løpet av ein dag og opningstida på sambandet) og behovet for ferjemateriell (type, storleik og tal). Til slutt er ordninga bestemt av trafikktal, ferjestandard og fartsområdet som sambandet trafikkerer. Eit fartsområde er eit nærmare definert farvatn med tilhøyrande krav til tryggleik til skip, utstyr, bemanning eller drift. Fartsområda er inndelte etter kor utsette farvatna er for bølger og vind frå ope hav. I tillegg til "*normerte ferjekostnader*" inngår "*tal på skulereiser med ferjer*" i den nye nøkkelen.

Ferjeavløysingsmidlar blir utbetalt over rammetilskotet frå og med budsjettåret etter at ferjesambandet er avløyst, og vert utbetalt i inntil 40 år. Det er presisert i retningslina at samla utbetaling i nominelle kroner ikkje skal overstiga dei nominelle byggekostnadane. Renteutgifter til eventuelle lån for å finansiere prosjektet blir ikkje dekte av ferjeavløysingsordninga. For at det skal vera mogleg å berekna storleiken på dei nominelle utbetalingane fram i tid, vil departementet prisjustera ferjeavløysingsmidlane med ein fast sats på 2,5 prosent i heile perioden. Det er også presisert at kompensasjonen av meirverdiavgift skal trekkast frå byggekostnadane når ferjeavløysingsmidlane skal fastsetjast.

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

- Det må liggja føre ein godkjent reguleringsplan (jf. punkt 3.3 i retningslinjene).
- Det må liggja 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 .

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 handsaminga 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.

Normerte ferjekostnader for ferjesambanda i Hordaland

Dei normerte ferjekostnadene i inntektssystemet er (mill kr):

Masfjordnes - Duesund	7,121
Hatvik - Venjanaset	11,001
Halhjem - Våge	37,448
Krokeide - Hufthamar	50,412
Husavik - Sandvikvåg	11,362
Kvanndal-Utne	20,000
Utne-Kinsarvik	
Jondal - Tørvikbygd	17,888
Gjermundshamn - Varaldsøy - Årsnes	20,168
Fedje - Sævrøy	19,872
Leirvåg - Sløvåg	24,827
Langevåg - Buavåg	15,197
Skånevik - Matre - Utåker	11,127
Skjersholmane - Ranavik	43,932
Jektevik - Nordhuglo - Hodnanes	9,816
Fjelberg - Sydnes - Utboja	15,873
Klokkekarvik - Lerøy - Bjelkarøy - Hjeltestad	11,180

Dei normerte ferjekostnadene er ikkje det same som kva fylkeskommunane får i ferjeavløysingsmidlar. Det er følgjande grunner til dette:

- Ved ferjeavløysingsprosjekt vert det auka overføringar knytt til auka veglengde for fylkesvegsamband. Dette vert trekt i frå når ferjeavløysinga blir utrekna.
- Summen av dei normerte ferjesambanda i heile landet er ikkje lik beløpet som utgiftsutjamninga i inntektssystemet reknar ut for ferjenøkkelen. Det vert korrigert for dette. Skilnaden mellom desse to beløpa vil variere frå år til år, men for 2018 må dei normerte ferjekostnadene bli ganga opp med 1,14 for å finne beløpet som fylkeskommunen faktisk mottar for kvart av sambanda.
- Skuleskyss med ferje inngår i ferjenøkkelen. Det er andre satsar for skuleskyss med anna kollektivtrafikk enn med ferjer.

Aktuelle samband for ferjeavløysing

Nedanfor er det gitt eit oversyn over ferjesamband som er aktuelle for ferjeavløysingsordninga.

Masfjordsambandet

Samnbandet går mellom Masfjordnes og Duesund i Masfjorden kommune. Ferja hadde ein ÅDT på 184 i 2016.

Fylkestinget gjorde vedtak 13 desember 2017 (sak 111/2017) om å støtte Masfjorden kommune sitt ønske om å byggje prosjektet Fv570 Masfjordsambandet/Masfjordbrua. Det er sendt søknad om ferjeavløysingstilskot. Bruprojektet er kostnadsrekna til 1200 mil.kr på P50 nivå. Prosjektet har vore til ekstern kvalitetssikring (KS2). Det er også utarbeida eit klimabudsjett for prosjektet. Prosjektet vil vere delvis bompengefinansiert.

Etter det fylkesrådmannen kjenner til, vil Regjeringa si avgjerd i saka truleg kome i Kommuneproposisjonen for 2019 som blir lagt fram i mai 2018.

Huglo-sambandet

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

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

Kartet under viser dei utgreidde traseane. Tilrådd alternativ er A4-B1-B4-E-E3 og F2, altså vestleg trase over Skorpo. Samla ny veglengde er om lag 7,1 km.

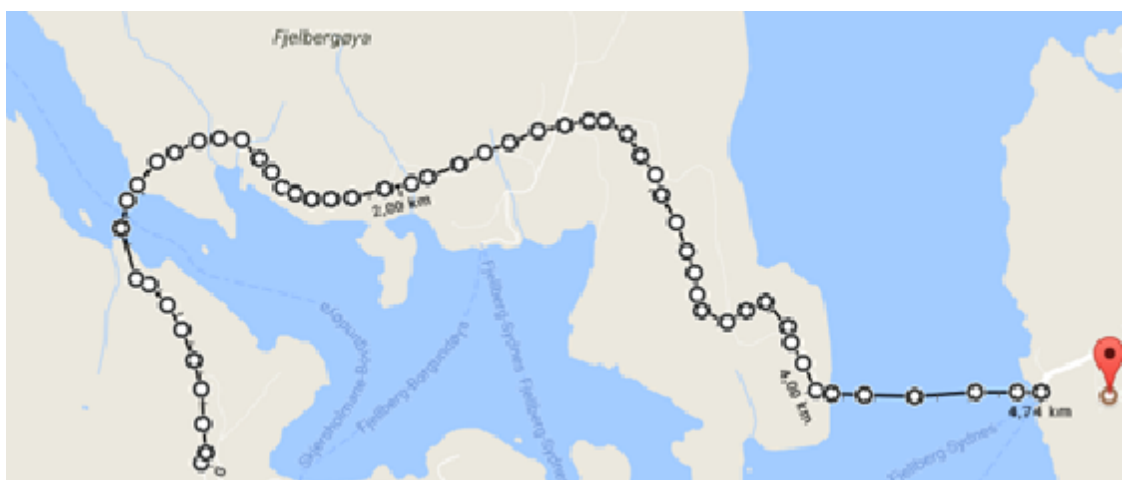


Dei to kommunane har no kommunedelplanen til revisjon, og vil m.a. føreta ei ny vurdering av traseval. Statens Vegvesen skal vurdere bruløysing og kostnader ved brua over Laukhammarsundet på nytt.

Hordaland fylkeskommune har i februar 2018 bedt Kommunal- og moderniseringsdepartementet og Samferdselsdepartementet om førehandsavklaring av om prosjektet kvalifiserer til ferjeavløysingsordninga, samt overslag over ferjeavløysingsmidlar. Når det ligg føre, vil vidare framdrift for arbeidet verte vurdert.

Fjelbergsambandet

Ein kommunedelplan for Fv62 Fjelbergsambandet som binder saman Halsnøy, Fjelbergøy og Borgundøy låg føre i 2008. I kommunedelplanen vart det utgreidd tre alternativ med fast vegsamband mellom Fjelbergøyane. Kommunedelplanen vart revidert i 2012, basert på alternativ 2A. Kommunen har starta opp reguleringsplan basert på dette alternativet. Trase 2A ser om lag slik ut på kartet:



Kommunen legg opp til både ferjefri kryssing (bru/utfylling) av Fjelbergsund og Sydnessund. Heile traseen er 4- 5 km lang. Avstanden over Sydnessundet (Hageneset – Sydnes) er bortimot 700 meter. Denne kryssinga ligg utanfor området som vart konsekvensutgreidd i kommunedelplanen, men vil no bli ein del av reguleringsplanarbeidet.

Grunna låg trafikk er det ikkje aktuelt å krevja inn bompengar i Fjelbergsambandet.

Skal Fjelbergsambandet få ferjeavløysingsmidlar etter gjeldande ferjekostnadsnøklar, må heile Fjelbergsambandet leggst ned. Dette inneber at ferjestrekningar i sambandet utanfor Kvinnherad må leggst ned – dvs. strekningane Skjersholmane – Borgundøy og Utbjoa – Sydnes. Rogaland fylkeskommune betalar om lag 2. mill. kr. årleg til Hordaland fylkeskommune i tilskott til Fjelbergsambandet.

Samferdselsdepartementet stadfesta i brev av 26. juni 2017 at Fjelbergsambandet vil kunne kome inn under ferjeavløysingsordninga. Hordaland fylkeskommune sendt eit brev datert 9. september 2017 til Kommunal- og moderniseringsdepartementet om overslag på ferjeavløysingsmidlar for Fjelbergsambandet.

Kommunal- og moderniseringsdepartementet skriv i brev datert 9. februar 2018 m.a.

«Nedlegging av eit ferjesamband eller ein ferjestrekning, utan at den blir erstatta av ein ny veg, er ikkje omfatta av ordninga. I tilfelle der delar av eit ferjesamband blir avløyst av ein ny veg, mens det restarande sambandet blir lagt ned, vil det derfor ikkje bli gitt ferjeavløysingsmidlar for strekningen som blir lagt ned. Slike prosjekt blir i staden rekna som ei innkorting av ferjesambandet. Fjelbergsambandet vil derfor bli rekna som ei innkorting av ferjesambandet, uavhengig av om restsambandet Sydnes–Utbjoa blir lagt ned eller ikkje.»

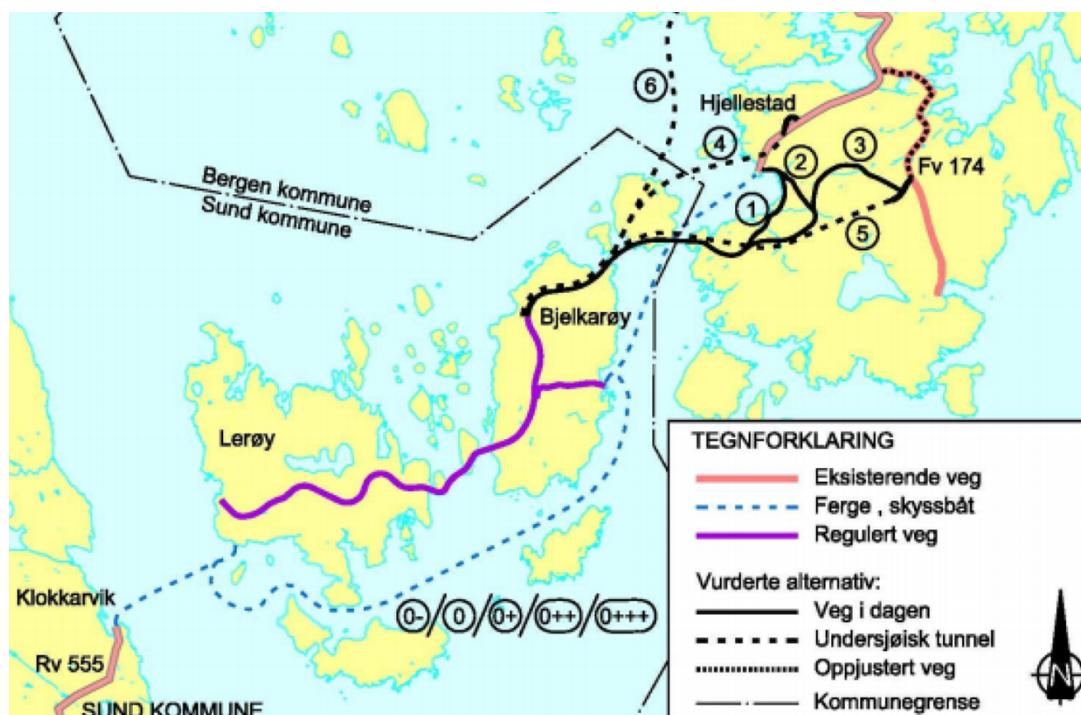
Utrekninga viser at Fjelbergsambandet kan utløyse om lag 2,7 mill. kroner i årlege ferjeavløysingsmidlar viss det ligg føre ein endeleg søknad i løpet av inneverande år. Dette utgjer i løpet av 40 år litt over 100 mill. kr. Det inneberer at ordninga i lita grad vil kunne bidra til å finansiere ferjeavløysing for Fjelbergsambandet.

Fylkesrådmannen vil ha dialog med Kvinnherad kommune om vidare framdrift i saka gitt dei nye opplysningane om ferjeavløysingsmidlar.

Lerøy – Bjelkarøy – Hjellestad

Øyane Bjelkarøy og Lerøy ligg aust i Sund kommune og har til saman 49 innbyggjarar. Det er ingen skular eller barnehagar på Lerøy og Bjelkarøy.

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



Det ligg føre ein godkjent reguleringsplan for veg mellom Lerøy og Bjelkarøy frå 2005. I 2010 vart det vedteke oppstart av planarbeid for områderegulering av fastlandssamband for Lerøy og Bjelkarøy, parsell Ytrebygda (Bergen). Planprogrammet vart vedteke i kommunane Bergen og Sund i 2012. Framdrifta i det vidare planarbeidet er uavklart.

Sambandet Stord-Kvinnherad

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

Det er starta opp arbeid med ein interkommunal kommunedelplan med mål om å korte inn sambandet. Det er Hordaland fylkeskommune som er tiltakshavar, mens dei to kommunane er planstyresmakt. I første

omgang skal det leggjast fram eit planprogram med ein silingsrapport som skal ta stilling til kva for alternativ som skal utgreiast vidare.

Målet er å få ferdigstilt planprogrammet med silingsrapport til tidleg i april. Planprogrammet vil ta stilling til kva for alternativ som skal utgreiast og konsekvensvurderast vidare. Det er kommunane som planstyresmakt som har ansvar for å sende planen på høyring. Fylkeskommunen vil vere høyringsinstans til planprogrammet.

Eit innkorta samband kan venteleg bli delvis finansiert gjennom ferjeavløysingsmidlar. Storleiken på ferjeavløysingsmidlane vil vere avhengig av faktisk innkorting av overfartsstrekninga for ferja.

Samband som vil bli erstatta ved utbygging av E39 Hordfast Os-Stord.

Ved utbygging av E39 Hordfast Stord- Os vil følgjande fylkesvegferjer kunne bli erstatta:

- Halhjem-Våge
- Hodnanes-Jektevik

I tillegg vil Hordfast erstatte sambandet Halhjem – Sandviksvåg som er eit riksvegferjesamband.

Fylkesrådmannen kan ikkje sjå at det går fram av retningslinene kva som vil skje dersom eit fylkesvegsamband blir erstatta av eit riksvegprosjekt. Han ser følgjande moglegheiter:

- Søknad om ferjeavløysing blir avvist.
- Ferjeavløysingsmidlar for riksvegprosjekt blir brukte for å rekne ut ferjeavløysing for fylkesvegprosjekt som blir erstatta av riksveg. Ferjeavløysingsordninga for riksvegar er mindre gunstig enn ferjeavløysingsordninga for fylkesveg.
- Det blir gitt ferjeavløysingsmidlar etter ordninga for fylkesvegar, men midlane inngår i finansieringsopplegget for E39
- Det blir gitt ferjeavløysingsmidlar etter ordninga for fylkesvegar. Desse kan t.d. nyttast til utbetring av det tilknytte fylkesvegnettet.

Det går fram av kriteriene at det er fylkeskommunen som må fremje søknad til Samferdselsdepartementet om førehandsavklaring. I samband med ein slik søknad må det takast stilling til om det skal søkjast om at midlane inngår til finansiering av E39 Hordfast, eller om det skal søkjast om midlar til utbetring av t.d. det tilknytte fylkesvegnettet. Det vil vere aktuelt å fremje ein førehandsklarering parallelt med arbeidet med finansieringsløysing for Hordfast. Fylkesrådmannen vil kome attende til med sak når det blir aktuelt. Det er forventa at Regjeringa vil godkjenne kommunedelplan for E39 Hordfast i løpet av våren eller sommaren 2018.

Tilknytte prosjekt for Hordast

Ved realisering av Hordfast, vil det opna seg moglegheit for realisering av nytt samband mellom Reksteren i Tysnes kommune og Huftarøy i Austevoll kommune. I samband med framlegg til kommuneplan for E39 Stord-Os, vart dette utgreidd på eit overordna nivå.

Statens Vegvesen skriv m.a.:

Under bygginga av ny E39 over Reksteren vil det vere behov for ei anleggskai på Gjøvåg. Med kryss ved Gjøvåg ligg det naturleg til rette for ei ferjekai der. På Austevoll må det byggast ferjekai, og fylkesvegen må rustast opp. Kostnaden for dette vil truleg ligge på 0,3 - 0,5 mrd.kr. Ei tilsvarende bruløysing vil kome på 5-8 mrd.kr. Sjølv om nytten vil vere størst med bru, meiner Statens vegvesen at kostnaden blir for høg til at vi kan tilrå ei slik løysing.

Innkorta ferjestrekning vurderer vi som eit reelt og godt alternativ. Kostnaden med nytt ferjesamband ligg ikkje inne i E39-prosjektet.

Det kan vere aktuelt å starte opp eit arbeid i samarbeid med Austevoll kommune om å utarbeide ein moglegheitsstudie for nytt samband til Austevoll.

Fv541 Langevåg – Buavåg

Ferjesambandet Langevåg- Buavåg forbinder Bømlo og Sveio kommunar. Det er 13. februar 2018 sendt brev der ein ber om at Samferdselsdepartementet kjem med førehandsavklaring for om ferjeavløysing Langevåg - Buavåg er omfatta av ordninga. I brevet står det m.a:’

I Bømlo kommune held ein no på med å planleggja vegprosjekt som eventuelt kan erstatta ferjesambandet Langevåg – Buavåg ved at reisetida rundt vert så konkurransedyktig at ferje ikkje lenger er naudsynt. Det vert planlagt ny veg mellom fiskerihamna og Langevåg, mellom Sakseid og Hestaneset og mellom Sakseid - Ekornsæther. Desse vegutbyggingane vil redusera reisetida og lengda langs vegen på land mellom Langevåg og Buavåg og mellom Søre Bømlo og Haugalandet.

Reisetida frå Langevåg til kryss E39 / Fv 47 på Haukås i Sveio blir om lag 57 min, ved nye vegtrasear og 80 km./t. Utan dei nye prosjekta tek det ein om lag 1 time og 10 min.

Det er i brevet streka under at det ikkje er noko politisk vedtak om å leggje ned ferja Langevåg – Buavåg. Men ettersom konkurranseflaten mellom «å ta ferja» og «å køyre rundt» vil endra seg kan det vere vanskeleg å forsvare ferjesambandet om nokre år, om trafikken går mykje ned. Det er difor eit ønskje å ha kunnskap om det er mogeleg å sjå ferjeavløysingsordninga som del av prosjektet no.



Fv552 Hatvik-Venjanaset

Os og Fusa har fått midlar frå Kommunal- og moderniseringsdepartementet i samband med kommunesamanslåing for å utgreie sambandet mellom dei to kommunane. Ferjeavløysingsmidlar kan eventuelt nyttast som del av finansiering av innkorting eller erstatning av dagens samband.

Det er kommunane som eventuelt må ta initiativ ovanfor fylkeskommunen om eit ferjeavløysingsprosjekt.

Fylkesrådmannen sine vurderingar av ordninga

Ferjeavløysingsordninga for fylkesvegferjer er ein relativt gunstig ordning for fylkeskommunane, og det er som nemnt ei rekkje aktivitetar knytt til innkorting eller avløysing av ferjesamband.

Det er avdekka eit par utfordringar som avgrensar potensialet for ordninga:

- Ordninga dekkjer ikkje rentekostnader i samband med låneopptak. Dette er særleg utfordrande i samband med Masfjordsambandet, der ferjeavløysingsmidlane overstig investeringskostnadene. Eit ferjeavløysingsprosjekt må normalt sett bli finansiert gjennom låneopptak der renter og avdrag kan nedbetalast etter kvart som ferjeavløysingsmidlar/bompengar kjem inn. Vi finn difor denne avgrensinga unødig, då dette er reelle og naudsynte utgifter for fylkeskommunane for finansiering av ferjeavløysingsprosjekt. Denne avgrensinga kan gjere at ferjeavløysingsprosjekt ikkje let seg finansiere. Departementet skal uansett fastsetje storleiken på ferjeavløysingsmidlane, og har med dette moglegheit til å kontrollere at fylkeskommunane ikkje pådreg seg unødige kostnader. Dekking av renteutgifter vil berre vere aktuelt i dei tilfelle der prosjektkostnadene er mindre enn dei samla ferjeavløysingsmidlane i 40 år. Det vil følgjeleg ikkje vere aktuelt for alle prosjekt.
- Det blir berre gitt ferjeavløysingsmidlar på strekningar der ferje blir erstatta med veg. Det inneber at samband med fleire anløpsstader der ikkje alle delstrekningane blir erstatta av ny veg ikkje fell innunder ordninga. Det betyr at ein ikkje får fulle ferjeavløysingsmidlar for sambanda Fjelberg - Sydnes – Utbjoa og Klokkarvik - Lerøy - Bjelkarøy – Hjellestad, og noko som kan gjere det utfordrande å finansiere desse sambanda.