



Arkivnr: 2015/5147-3

Saksbehandlar: Thorbjørn Aarethun

Saksframlegg

Saksgang

Utval	Saknr.	Møtedato
Utval for miljø og samferdsel		14.01.2016
Fylkesutvalet		28.01.2016

Masfjordbrua - opplegg for val av bruløysing

Samandrag

I samband med sak om fylkesbudsjett for 2015 gjorde fylkestinget, 9.12.2004, m.a følgjande vedtak:

«Masfjordbrua.

Fylkestinget er positivt til et forsøk med en konseptutlysning for Masfjordbrua, dvs. en anbudsutlysning basert på en ren funksjonsbeskrivelse. Prosjektet vil kunne realiseres under forutsetning av at fylkeskommunal egenandel ikke overskrider fergeavløsning og momskompensasjon i forbindelse med prosjektet. Fylkestinget ber om en sak vedrørende dette i 1.kv. 2015.»

Også i samband med tilsvarande sak om fylkesbudsjett for 2016, vart det på fylkestinget 9.desember 2015 gjort følgjande vedtak om Masfjordbrua:

«Masfjordbrua

Fylkestinget er positivt til eit forsøk med en konseptutlysning for Masfjordbrua, dvs. ei anbudsutlysning basert på ein rein funksjonsbeskrivelse. Prosjektet vil kunna verta realisert dersom fylkeskommunal eigenandel ikkje vert for mykje utover ferjeavløsning og momskompensasjon i samband med prosjektet. Fylkestinget ber fylkesrådmannen leggja fram ei sak som drøftar dette snarast (1. kv. 2016).»

Fram til no har det vore ei ordning med bruk av innsparte ferjestilskot på riksvegsamband til å finansiere ferjeavløysingsprosjekt. Gjennom behandling av Prop. 121 S (2014-2015) Kommuneproposisjonen for 2016 og i Innst. 375 S (2014-2015) er det no i tillegg opna opp for å nytte innsparte ferjestilskot til å finansiere ferjeavløysingsprosjekt også på fylkesveg, enten i form av ei bru eller ein undersjøisk tunnel. Etter at Stortinget gjorde endeleg vedtak om den såkalte ferjeavløysingsordninga for fylkesvegsamband, 16.juni 2015, har det vore behov for å avklare ulike føresetnader i opplegget i vedtaket. Parallelt har Statens vegvesen fått i oppdrag å vurdere alternative måtar å avklare brukonsept og kostnadsberekne Masfjordbrua.

Fylkesrådmannen tilrår at det i regi av Statens vegvesen vert sett i gang arbeid med eit teknisk/økonomisk forprosjekt for å avklare bruteknologi/brutype og kostnadsberekning for Masfjordsambandet. Eit slikt forprosjekt for å vurdere teknologi og kostnader for Masfjordsambandet vil kunne gjennomførast i løpet av inneverande år, og kan dermed leggast til grunn for dei samla vurderingane av fylkeskommunale investeringar på fylkesvegnettet i Regional transportplan 2018-2029.

Forslag til innstilling

1. Fylkesutvalet går inn for at det vert sett i gang arbeid med eit teknisk/økonomisk forprosjekt for å avklare bruteknologi/brutype og kostnadsberekning for Masfjordsambandet.
2. Fylkesutvalet vil kome attende til eventuell prioritering og finansiering av Masfjordbrua i samband med handsaminga av Regional transportplan 2018-2029

Rune Haugsdal
fylkesrådmann

Håkon Rasmussen
fylkesdirektør samferdsel

Saksframlegget er godkjent elektronisk og har derfor inga underskrift.

Fylkesrådmannen, 04.12.2015

1.0 Bakgrunn

I samband med sak om fylkesbudsjett for 2015 gjorde fylkestinget, 9.12.2004, m.a følgjande vedtak:

«Masfjordbrua.

Fylkestinget er positivt til et forsøk med en konseptutlysning for Masfjordbrua, dvs. en anbudsutlysning basert på en ren funksjonsbeskrivelse. Prosjektet vil kunne realiseres under forutsetning av at fylkeskommunal egenandel ikke overskrider ferjeavløsning og momskompensasjon i forbindelse med prosjektet. Fylkestinget ber om en sak vedrørende dette i 1.kv. 2015.»

Også i samband med tilsvarende sak om fylkesbudsjett for 2016, vart det på fylkestinget 9.desember 2015 gjort følgjande vedtak om Masfjordbrua:

«Masfjordbrua

Fylkestinget er positivt til eit forsøk med en konseptutlysning for Masfjordbrua, dvs. ei anbudsutlysning basert på ein rein funksjonsbeskrivelse. Prosjektet vil kunna verta realisert dersom fylkeskommunal eigenandel ikkje vert for mykje utover ferjeavløsning og momskompensasjon i samband med prosjektet. Fylkestinget ber fylkesrådmannen leggja fram ei sak som drøftar dette snarast (1. kv. 2016).»

Fram til no har det vore ei ordning med bruk av innsparte ferjestilskot på riksvegsamband til å finansiere ferje-avløysingsprosjekt. Gjennom behandling av Prop. 121 S (2014-2015) Kommuneproposisjonen for 2016 og i Innst. 375 S (2014-2015) er det no i tillegg opna opp for å nytte innsparte ferjestilskot til å finansiere ferjeavløysingsprosjekt også på fylkesveg, enten i form av ei bru eller ein undersjøisk tunnel. Etter at Stortinget gjorde endeleg vedtak om den såkalte ferjeavløysingsordninga for fylkesvegsamband, 16.juni 2015, har det vore behov for å avklare ulike føresetnader i opplegget i vedtaket. Parallelt har Statens vegvesen fått i oppdrag å vurdere alternative måtar å avklare brukonsept og kostnadsberekne Masfjordbrua.

Med grunnlag i dette legg fylkesrådmannen no fram sak om avklaring av brukonsept for Masfjordbrua, samt aktuelle føresetnader og rammer for finansiering av dette ferjeavløysingsprosjektet.

2.0 Tidlegare arbeid i saka

Masfjordsambandet – forprosjekt juni 2012

I juni 2012 presenterte Masfjorden kommune ein forprosjektrapport for bru over Masfjorden utarbeidd av Sivil-ingeniør Helge Hopen AS. Rapporten kom som eit innspel til Regional Transportplan for Hordaland 2014-23.

I forprosjektrapporten vert ulemper med dagens ferjesamband oppsummert. Vidare vert to løysingar for bruer over fjorden presentert (hengebru og flytebru) og prisestimert med referansetal frå andre bru-prosjekt. Tilkomst-vegar til påkoplingspunkta for brua vert også presentert og prisestimert. Det er i rapporten gjort ein analyse av forventa trafikktalet, og med bakgrunn i dette er det presentert eit mulig opplegg for bompengefinansiering av brua.

Regional transportplan 2013-2024

I handlingsprogrammet til Regional transportplan 2013-2024, som fylkestinget vedtok 12. desember 2012, er prosjektet omtalt på følgjande måte:

«Bru over Masfjorden

Etablering av fast samband frå Sandnes/Masfjordnes–Duesundøy. Kommunen har arbeidd med tilrettelegging for dette prosjektet i lengre tid og har på eige initiativ gjennomført seismiske grunnundersøkingar. Prosjektet vil ha størst verdi for det interne sambandet i kommunen, men vil også betre omkøyringsmoglegheitene i regionen ved stengingar på E39. Tiltaket ligg på det øvrige fylkesvegnettet. Vegdirektoratet si bruavdeling har utarbeidd skisser for alternative bruløysingar med kostnadsoverslag.

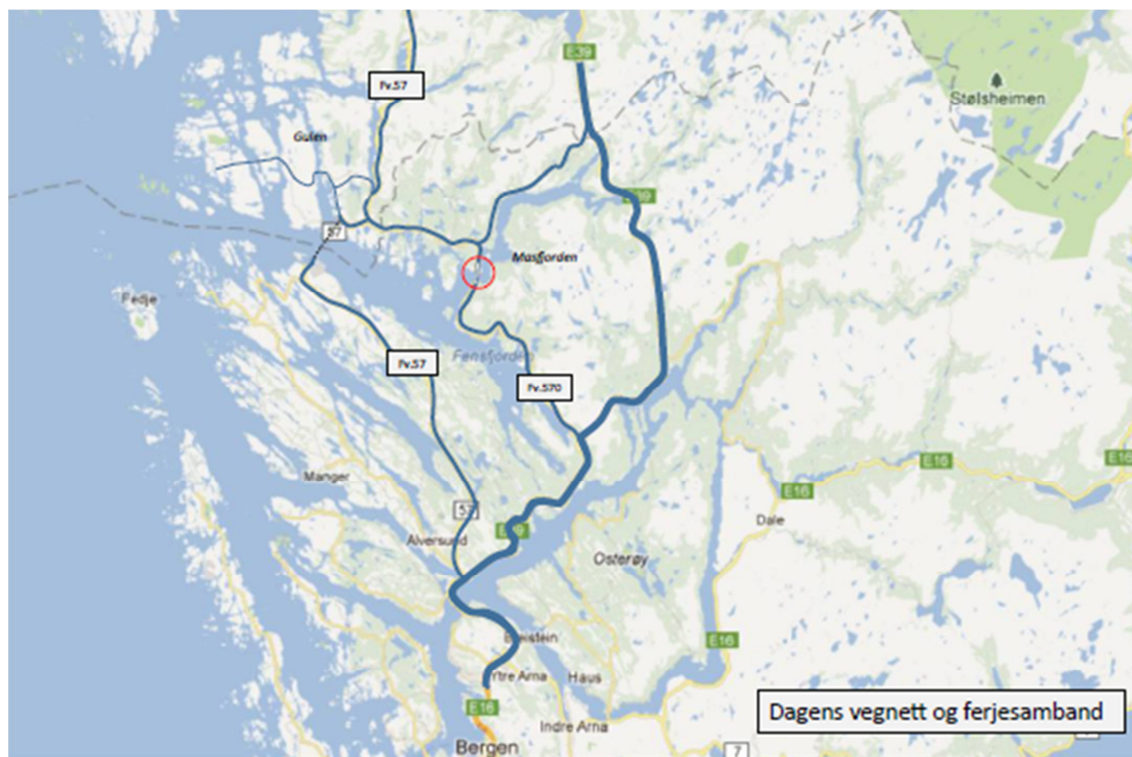
Kostnadane for sjølve bru prosjektet vil vere i stor-leiksorten 730 mill.kroner, og av- og påkøyrslene til brua vil etter vegvesenet sine vurderingar utgjere om lag 30 mill. kroner. Bompengar vil kunne vere eit vesentleg finansieringselement, og Masfjorden kommune vil arbeida vidare med prosjektet for å få det nærare konkretisert til ei seinare rullering av Regional transportplan.»

Områdeplan bru over Masfjorden

Med bakgrunn i forprosjektrapporten gjekk Masfjorden kommune i gang med formelt reguleringsplanarbeid for Masfjordsambandet. I februar 2015 vedtok kommunen planprogram for reguleringsplan for bru over Masfjorden. I tillegg til dei to tidlegare brutypene som Vegdirektoratet hadde vurdert, vert det i planprogrammet presentert ei flytebru med skipssluse. I planprogrammet vert det også omtalt ein leverandør som har skissert ei slik bruløysing. Det vidare planarbeidet skal gjennom plan- og konsekvensutgreiing avklare utforming av bru og vegtilknytning for hovudveg, lokalvegnett og gang/sykkelveg. Områdereguleringsplanen skal konkludere når det gjeld utforming og plassering av bru og veg, trase for nye veglenker, samt kryssløysingar for kopling til eksisterande vegnett på begge sider av fjorden.

3.0 Trafikale effektar av Masfjordbrua

Ei ferjefri løysing over Masfjorden vil kunne bidra til nyskapt trafikk og endringar i trafikkmønster på ulike måtar.



- Meir effektiv intern kommunikasjon i Masfjorden kommune – nyskapt lokaltrafikk
- Ferjefri veg frå Gulen mot Bergen/E39 – overført trafikk frå ferjesambandet Leirvåg-Sløvåg og overført trafikk frå E39

I tillegg vil ei ferjefri løysing over Masfjorden medføre ein meir effektiv omkøyringsveg for E39 Romarheimsdalen.

I Masfjordsambandet – forprosjekt, juni 2012, er den samla trafikken for Masfjordbrua berekna til 920 ÅDT utan bompengar og ca 600 ÅDT med bompengar. Dagens trafikk på ferjesambandet Masfjordnes-Duesund er på omlag 150 ÅDT. Over halvparten av trafikkauken over Masfjordbrua skal vidare på lokalvegnettet i retning til/frå E39.

Som ein del av arbeidet med rulleringa av Regional transportplan har Statens vegvesen gjort strekningsvise utgreiingar av det overordna fylkesvegnettet. Dette omfattar m.a Fv570 Andås-Masfjordnes ferjekai som vil bli ein viktig tilførselsveg for auka trafikk til Masfjordbrua. Dette er ein smal veg med fleire flaskehalsar, krapp kurvatur, uoversiktelege kryss og manglande tilbod for mjuke trafikantar.

For å oppgradere denne vegstrekninga til såkalt utbetningsstandard har Statens vegvesen lagt til grunn eit samla investeringsbehov på omlag 700-900 mill.kr. I Nordhordlandspakken er det lagt inn 30 mill.kr til tiltak på fylkesvegnettet i Masfjorden kommune.

4.0 Konseptavklaring for Masfjordbrua

I arbeidet så langt er det skissert tre ulike brutypar for Masfjordbrua:

Hengebru

Eit konsept med hengebru kan samanliknast med Dalsfjordbrua som har eit hovedspenn på 523 meter. Ei hengebru over Masfjorden får ei spennvidde på 710 meter og seglingshøgde på 30 meter.

Flytebru

Eit vanleg flytebrukonsept vil medføre ei brulengde på ca 750 meter. Konseptet vil gje ei seglingshøgde på kun 10 meter, noko som vil vere utfordrande for skipstrafikken på fjorden.

Flytebru med skipssluse

Det tekniske utgangspunktet for dette konseptet er å utforme ei flytebru som er innfesta etter tradisjonelle metodar på begge sidene av fjorden. Det vil bli nytta eit mobil opningssystem for flytebrua, i form av en skipssluse, slik at skipstrafikken kan passere når det er aktuelt. Breidda på skipspassasjen må dimensjonerast ut frå forventa skipstrafikk og storleik på passerande skip. Skipsslusa vil vere ein integrert del av flytebrua og kan plasserast der det er best for trafikken.

4.1 Konseptavklaring og kostnadsberekning

Med grunnlag i tidlegare omtalte vedtak i fylkespolitiske organ vart Statens vegvesen bedt om å gjere ei vurdering av ulike måtar å føreta ei konseptavklaring og kostnadsberekning av Masfjordbrua på. Statens vegvesen har i vedlagte brev, datert 21.desember 2015, gjort greie for to ulike måtar å avklare og kostnadsberekne ulike konsept for Masfjordbrua:

1. Konkurransprega dialog (KPD)
2. Tradisjonelt forprosjektet

Fylkesrådmannen viser til brevet frå Statens vegvesen for omtale av dei to ulike måtane å avklare og kostnadsberekne ulike konsept for Masfjordbrua.

Konkurransprega dialog (KPD)

Ved offentlege anskaffingar skal forskrift om offentlege anskaffingar (FOA) leggast til grunn. Konkurransprega dialog (KPD) er eit unntak frå hovudregelen om at anskaffingar etter del III skal skje i open eller avgrensa form. Forskriften angir følgjande føresetnader som må vere oppfylt for at KPD kan nyttast:

«FOA §14-2 Konkurranspreget dialog:

- (1) Oppdragsgiver kan benytte konkurranspreget dialog ved tildeling av særlig komplekse kontrakter.
- (2) En kontrakt er særlig kompleks når oppdragsgiver ikke er i stand til:

a. i samsvar med §17.3 (krav til ytelses og bruk av tekniske spesifikasjoner) tredje ledd objektivt å presisere de tekniske vilkår, som kan oppfylle deres behov og formål, eller
b. objektivt å presisere de rettslige og finansielle forhold i forbindelse med et prosjekt.»

Statens vegvesen vurderer ikkje Masfjordsambandet som eit prosjekt av så usikker eller kompleks karakter at det gir grunnlag for å bruke KPD for å avklare brutype. Dette vert vurdert som eit ordinært fjordkryssingsprosjekt som kan byggast gjennom kjend teknologi. Etter Statens vegvesen sitt syn er alle dei tre brutypene i planprogrammet kjend teknologi, og heller ikkje særleg komplekse. Med tradisjonell planlegging etter plan- og bygningslova og ordinær handsaming av finansiering av prosjektet før det vert lyst på anbod vil det heller ikkje vere tvil om dei rettslege og finansielle forholda knytt til prosjektet.

Om det likevel er ynskjeleg å gjennomføre ein KPD for Masfjordsambandet, vert det presentert to måtar å gjennomføre ein slik konkurranse på:

KPD på forprosjektnivå

KPD kan gjennomførast på eit forprosjektnivå, der deltakarane vert invitert til å utarbeide forprosjekt for ein brutype, og synleggjere kostnader for bygging / drift av brutypen. Som føresetnad for konkurransen må det leggjast til grunn at konkurransen vert avslutta når forprosjektet er levert, og at leverandørar av det valde konseptet ikkje vil få fordelar i vidare konkurransar om prosjektering, bygging og eventuell drift av brua. Vidare må alt materiell som er levert i konkurransen vere til fri disposisjon for oppdragsgjevar. Konkurransen må følgjast tett opp av brumiljøet i Statens vegvesen Region vest og Vegdirektoratet for å sikre naudsynt brufagleg kvalitet på arbeidet.

Når konkurransen vert avslutta etter avlevert forprosjekt vil konkurranseperioden vere så kort at kostnadsnivået for gjennomføring er akseptabelt. Det er ein fordel å avslutte konkurransen på eit slikt tidspunkt, sidan utfallet av reguleringsplanen og finansiering av prosjektet er uavklart, og ein bind seg dermed ikkje til kostnader framover for eit prosjekt som kanskje ikkje vert realisert.

Ulempa med KPD som vert avslutta i tidleg fase utan vidare bindingar for leverandørane er at resultata og prisar frå konkurransen er leverandøravhengige, utan at leverandørar er knytt til opp til prisane i seinare fasar av arbeidet med brua. Konkurransesituasjonen vil kunne påverke prisane, og kan vanskeleggjere val av konsept. I verste fall kan konkurransen gi val av eit konsept på feil prisgrunnlag, til ein leverandør som ikkje sidan må stå til ansvar for inngitt pris.

KPD som bind leverandørar til prosjektering, bygging og eventuelt drift

Eit alternativ til å gjennomføre KPD på forprosjektnivå er å gjennomføre ein konkurranse for val av konsept, der leverandøren også bind seg til vidare arbeid med prosjektering, bygging og eventuell drift. Ein føresetnad for deltaking i konkurransen er at tilbydarane må oppgi bindande prisar for gjennomføring av prosjektet. I ein slik konkurranse vert det vurdert som mest hensiktsmessig at byggherren for gjennomføring står som oppdragsgjevar for konkurransen. For eit fjordkryssingsprosjekt er det naturleg at den som har ansvaret for den tyngste delen av gjennomføringa (prosjektering og bygging), og som også sit på fagkompetansen, er oppdragsgjevar. Fordelen med ei slik konkurransegjennomføring er at ein på eit tidleg stadium i planprosjektet vil få prissette konsept der prisane er bindande fram til ferdigstilling av prosjektet.

Ulempa er at sidan både planstatus og finansiering ikkje er avklara på førehand, så vil konkurransen gå over ein lang tidsperiode. Truleg vil det gå lang tid frå prisane er inngitt tidleg i planfasen, til endeleg vedtak på plan og deretter til tiltaket er finansiert og prosjektering og bygging kan starte. Perioden for gjennomføring kan dermed strekkje seg over fleire år. For å sikre brei nok deltaking til ein slik konkurranse må ein rekne med at alle deltakarar må honorerast for arbeidet sitt, og kostnaden for gjennomføring av konkurransen vil venteleg verte høg.

KPD - forundersøkingar og konkurransekostnader

Uansett val av KPD-type vil det i forkant av konkurransen vere naudsynt å gjennomføre tekniske undersøkingar av området, som vind-, bølge- og straumtilhøva i Masfjorden, samt kartleggje botntilhøva og geotekniske og geologiske tilhøve. For å sikre eit tilstrekkeleg

grunnlag bør det samlast data i ein periode på om lag 2 år. Kostnadsoverslaget på datainnsamlinga er 1-2 mill. kr. Samstundes må det og settast av tid og ressursar for å utarbeide eit konkurransegrunnlag, der omfanget vil variere mellom dei to presenterte måtane å gjennomføre KPD på. Totalt vil det gå minimum 2 år med for innsamling av data og utarbeiding av konkurransegrunnlag før konkurransen kan lysast ut. I tillegg til kostnadene knytt til forundersøkingar, vil den største delen av kostnaden for gjennomføring av konkurransen vere knytt til honorering av deltakarane. Det vil vere store forskjellar på venta honorarkostnader til dei to ulike formene for konkurransegjennomføring.

Tradisjonelt forprosjekt

Som alternativ metodikk til KPD kan det gjennomførast eit tradisjonelt teknisk/økonomisk forprosjekt for Masfjordsambandet for å vurdere fordelar, ulemper og kostnader av ulike brutypar.

For å avklare kostnadene for ulike alternativ kan det gjennomførast eit forprosjekt. Sidan dei tre foreslåtte løysingane for fjordkryssinga er kjend teknologi vil eit forprosjekt kunne gi realistiske kostnader som er leverandøruavhengige. I eit slikt forprosjekt vil det ikkje vere nødvendig å gjennomføre dei same undersøkingane knytt til vind-, bølge- og straumtilhøve, geologi og geoteknikk som i ein KPD.

Eit forprosjekt vil truleg gå over 4-8 månader. Erfaringsmessig vil kostnaden ligge på 1-2 mill. kr. Eit forprosjekt kan gjennomførast i regi av brumiljøet i Statens vegvesen Region vest og Vegdirektoratet.

5.0 Eventuell finansiering av Masfjordsambandet

Ferjeavløysingsmidlar

Fram til no har det vore ei ordning med bruk av innsparte ferjestilskot på riksvegsamband til å finansiere ferje-avløysingsprosjekt. Gjennom behandling av Prop. 121 S (2014-2015) Kommuneproposisjonen for 2016 og i Innst. 375 S (2014-2015) er det no i tillegg opna opp for å nytte innsparte ferjestilskot til å finansiere ferjeavløysingsprosjekt også på fylkesveg, enten i form av ei bru eller ein undersjøisk tunnel. Følgjande står omtalt i kommuneøkonomiproposisjonen om ferjeavløysingsordning for fylkesvegsamband:

«For nye ferjeavløsningsprosjekt foreslår departementet en ordning som er parallell med statens ordning, der beløpet til ferjeavløsning beregnes på bakgrunn av tap innenfor inntektssystemet når et ferjesamband avløses av en bro eller tunnel. Fylkeskommunene vil så selv måtte utforme konkrete finansieringsopplegg i det enkelte tilfelle. Tapet i inntektssystemet beregnes ved å se på effekten av å endre kriteriedata (antall ferjesamband) i utgiftsutjevningen i inntektssystemet når et ferjesamband erstattes av en bro eller tunnel. Det beregnede beløpet justeres så for endringer knyttet til drifts- og vedlikeholdsbehovet i utgiftsutjevningen. Drift- og vedlikeholdsbehovet fanges opp gjennom kostnadsnøkkelen i utgiftsutjevningen. Ferjeavløsningsbeløpet trekkes deretter ut av innbyggertilskuddet og legges i tabell C med en særskilt fordeling til den aktuelle fylkeskommunen i inntil 30 år eller gjeldende periode for riksveiferjesprosjekt. Den enkelte fylkeskommune skal i sum ikke kompenseres for mer enn kostnaden ved prosjektet som erstatter det nedlagte sambandet. I praksis innebærer ordningen at fylkeskommunene med ferjeavløsningsprosjekt ikke taper i inntektssystemet når det bygges en bro eller en tunnel, men at disse midlene inngår som et bidrag i finansieringen».

Etter at Stortinget gjorde endeleg vedtak om den såkalte ferjeavløysingsordninga for fylkesvegsamband, 16.juni 2015, og endra tidsperioden for ferjeavløysingsbeløpet i inntektssystemet frå 30 til 40 år.

I inntektssystemet til fylkeskommunen er det lagt inn 19 mill.kr pr fylkesferjesamband. Den nye ordninga for ferjeavløysing legg opp til at fylkeskommunen får behalde dette beløpet korrigert for framtidig auke i vegvedli-kehald som følgje av ny bru. Fylkeskommunen får dermed auke ramme til vegvedlikehald, men tilsvarende mindre beløp til ferjeavløysing i 40 år. I sum og i praksis vil dette medføre at fylkeskommunen får akkurat det samme som tidlegare i inntektssystemet i samband med ferjeavløysingsprosjekt.

Hordaland fylkeskommune har i dag ansvaret for 16 ferjesamband, slik at samla overføringar med grunnlag i talet på ferjesamband er på 304 mill.kr. Dette inngår i dei samla årlege inntektsrammene til fylkeskommunen.

Innanfor desse rammene er det i budsjettgrunnlaget for 2016 sett av eit driftstilskot til ferjesambandet Masfjordnes-Duesund på 7,7 mill. kr. I utgangspunktet vil nok det framtidige nivået på årlige driftskostnader ligge på samme nivå som i dag med tillegg for kostnadsetterslepet i bransjen. Det er usikkert kor stort dette tillegget vil vere, men kan nok utgjere ein kostnadsauke på 20-30%. Fylkesrådmannen legg derfor til grunn at det framtidige gjennomsnittlige tilskotsnivået på dette ferjesambandet vil vere omlag 10 mill.kr. pr. år.

Det er viktig å understreke at dette er den summen fylkeskommunen vil spare ved å leggje ned dette ferjesambandet, og at beløpet på 19 mill.kr er eit gjennomsnittstal pr. ferjesamband i inntektssystemet.

Samtidig med denne innsparinga på ferjetilskot i samband med ferjeavløysingsprosjektet, vil fylkeskommunen få eit nytt framtidig vedlikehaldsbehov på den nye Masfjordbrua. For å få fram dei reelle innsparingane meiner fylkesrådmannen at også det framtidige vedlikehaldsbehovet må inngå i berekninga av ferjeavløysingsmidlar. I ei samanlikning med andre tilsvarande bruprosjekt har Statens vegvesen berekna at det framtidige vedlikehaldsbehovet i ein 40-årsperiode for Masfjordbrua vil ligge på omlag 168 mill.kr. (i snitt 4,2 mill.kr pr år)

Med årlege framtidige driftstilskot til ferjesambandet på 10 mill.kr, vil dette korrigert for årleg vedlikehaldskostnad på 4,2 mill.kr, gje ei netto innsparing på 5,8 mill.kr, runda opp til 6.mill.kr. pr år.

Om ein føreset realrente på 0%, vil ein med den nemnde innsparinga kunne betale ned eit lån i 40 år på 240 mill. kr.

Ei realrente på + 1 % gjev ein nåverdi på omlag 200 mill. kr.

Ein veit enno ikkje korleis den endelege utforminga av ei ordning med ferjeavløysingsmidlar vil bli. I Prop. 19 S (2015-2016) blir m.a følgjande omtalt:

«Regjeringa ønskjer å gjere einskilde endringar i rammene for ordninga. Det blir foreslått å utvide perioden det blir rekna innsparing for frå 30 år i dag til maksimalt 40 år. Vidare blir det foreslått å setje utbetalingsperioden vesentleg lågare enn perioden det blir rekna innsparing for, og maksimalt tilsvarande lengda på bompengeperioden. Ein forkorta utbetalingsperiode vil gjere ordninga enklare å administrere, og ein unngår at bompenges-elskapet har eit restlån når bompengerevjuinga blir avslutta.

Regjeringa vil komme tilbake til Stortinget med ei konkretisering av forslag til endringar i rammene for ordninga.»

Slik ein no ser føre seg at ordninga vil bli, er det rimeleg å forvente at ein vil kunne finansiere i storleiksorden 200- 240 mill. kr av kostnadene for bygging av Masfjordbrua med innsparte ferjeavløysingsmidlar.

Bompengar

I det tidlegare omtalte forprosjektet for Masfjordsambandet, juni 2012, er det gjort ei berekning av forventa trafikk på brua. Trafikken på ferjesambandet Masfjordnes-Duesund er i dag ca 150 ÅDT. Trafikkanalysen syner at trafikknivået i dag ville ha vore ca 900 ÅDT dersom brua hadde vore på plass og det var gratis å køyre den. Bompengar vil gi reduksjon i dette trafikkgrunnlaget, slik at samla trafikk på brua med bompengar er sett til omlag 600 ÅDT.

I berekningar av bompengepotensialet er det lagt til grunn eit takstnivå tilsvarande ferjetakst i dag + 40%. Med rabattordningar i bompengetakstsystemet er det rekna eit nivå på snitt takst (inntekt pr. køyretøy) på ca 80 kr (2011-nivå) og eit rentenivå på 4,5%. Innanfor ein bompengeperiode på 15 år vil bompengerevjuinga kunne finansiere eit låneopptak på 320 mill.kr. til delfinansiering av prosjektet.

Kommunalt tilskot

Frå Masfjorden kommune si side er det så langt lagt til grunn ei mogleg delfinansiering på om lag 40 mill.kr. til Masfjordsambandet. Dette vil kunne vere ei årleg avsetjing av konsesjonsavgiftene med 1 mill.kr. sett over 40 år. Masfjorden kommune fatta følgjande vedtak i kommunestyret den 31.5.2012:

- «1. Masfjorden kommune går inn med 40 mill.kr. som eigenfinansieringsdel Masfjordsambandet.
 2. Det vert gjort ei årleg avsetjing på 1 mill.kr. frå kraftfondet til brufond til prosjektet vert realisert og finansieringsbehovet oppstår.
 3. Restsum mellom 40 mill.kr. og oppsamla midlar i brufondet vert ved oppstart finansiert ved låneopptak, kor årleg avdrag og rente vert dekkja av kraftfondet.»

6.0 Fylkesrådmannen si tilråding

Fylkesrådmannen legg til grunn at Masfjordbrua neppe kan realiserast innanfor dei samla finansieringsrammene for ferjeavløysingsmidlar, bompengeneinnkreving og kommunalt tilskot, utan prioritering av betydelege friske fylkeskommunale investeringsmidlar. Prosjektet er så langt ikkje prioritert i gjeldande Regional transportplan 2013-2024. Dersom det skal vere aktuelt å prioritere eit fullfinansiert opplegg for Masfjordbrua meiner fylkesrådmannen at dette må fastsettast i prosessen med rulleringa av Regional transportplan. Fylkesrådmannen vil også sterkt understreke behovet for å oppruste lokale tilførselsvegar, som til dømes Fv 570 Andås-Masfjordnes, som følgje av auka trafikk med ei ferjefri løysing over Masfjorden.

Fylkesrådmannen vil tilrå at det vert utarbeidd eit grunnlag for val av brutype for å kunne vurdere prosjektet fram mot rulleringa av gjeldande RTP. Slik det er skissert i brev frå Statens vegvesen, datert 21. desember 2015, vil ei anbudsutlysning gjennom konkurranseprega dialog (KPD) ikkje kunne gjennomførast innanfor framdrifta til rulleringa av RTP. Fylkesrådmannen legg opp til at ny RTP 2018-2029 vert lagt fram for fylkestinget i mars eller juni 2017. Ei slik anbudsutlysning og konkurranseform vil ta minimum 2 år å gjennomføre. Dessutan må det påreknast ikkje ubetydelege kostnader med å gjennomføre ei slik anbudsutlysning utan sikker føresetnad om realisering.

Ei anbudsutlysning gjennom KPD vil kunne gje ny kunnskap om alternativ og kostnadsreducerande bruteknologi for Masfjordsambandet, enten gjennom ein konkurranse på forprosjektnivå eller konkurranse som bind leverandør til prosjektering og bygging. Etter fylkesrådmannen sitt syn vil det også gjennom eit tradisjonelt teknisk/økonomisk forprosjekt vere mulig å kunne dokumentere og vurdere eventuelle nye og mindre kostnadskreivande bruløysingar for Masfjordsambandet.

Fylkesrådmannen vil derfor tilrå at det i regi av Statens vegvesen vert sett i gang arbeid med eit teknisk/økonomisk forprosjekt for å avklare bruteknologi/brutype og kostnadsberekning for Masfjordsambandet. Eit slikt forprosjekt for å vurdere teknologi og kostnader for Masfjordsambandet vil kunne gjennomførast i løpet av inneverande år, og kan dermed leggast til grunn for dei samla vurderingane av fylkeskommunale investeringar på fylkesvegnettet i Regional transportplan 2018-2029.