



Arkivnr: 2015/5147-8

Saksbehandlar: Bjørn Inge Midtgård

Saksframlegg

Saksgang

Utval	Saknr.	Møtedato
Utval for miljø og samferdsel		10.05.2017
Fylkesutvalet		23.05.2017

Masfjordbrua - teknisk økonomisk utgreiing

Samandrag

Fylkesutvalet vedtok 29.1.2015 å setja i gang arbeid med eit teknisk/økonomisk forprosjekt for å avklara bruteknologi/brutype og kostnadsberekning for Masfjordsambandet (bru mellom Duesund og Masfjordnes). Fylkesutvalet vedtok også å koma attende til eventuell prioritering av Masfjordbrua så snart teknisk/økonomisk forprosjekt ligg føre. Statens vegvesen har i brev frå 23.2.2017 sendt over eit teknisk økonomisk forprosjekt for Masfjordbrua, der det er utarbeida eit teknisk forprosjekt på tre alternative bruløysingar (to flytebruer og ei hengebru) for å kryssa Masfjorden, mellom Sandnes (Masfjordnes) og Skarvtangen ved Duesund.

Fylkesrådmannen 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. Det er små skilnader i kostnader på hengebru og flytebru. Anslagsprisane er rundt 1 mrd. kr. Om det skal byggast bru, tilrår Statens vegvesen at det vert bygt hengebru

Fylkesrådmannen meiner at ferjesambandet Masfjordnes - Duesund er ei god og tenleg lokal trafikkøysing for dette området. Ferja har kort overfartstid, god kapasitet i høve til trafikkmengda og høg frekvens. Frå 1.januar 2019 vert ferja meir miljøvenleg ved at ho vert fullelektrisk.

Fylkesrådmannen konstaterer at bompengar, midlar til ferjeavløysing og kommunalt tilskott ikkje vil vera tilstrekkeleg til å finansiera prosjektet. Fylkesrådmannen finn ikkje grunnlag for å prioritera fylkeskommunale midlar til fullfinansiering av prosjektet.

Fylkesrådmannen konstaterer at bompengar, midlar til ferjeavløysing og kommunalt tilskott ikkje vil vera tilstrekkeleg til å finansiera prosjektet. Det er behov for å vurdere nytten av dette prosjektet opp mot andre prosjekt i Nordhordland og elles i fylket. Fylkesrådmannen vil koma tilbake til prosjektet Masfjordbrua i sak seinare i år om investeringsprogrammet på fylkesvegnettet 2018 – 2021.

Forslag til innstilling

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 bompengar, midlar til ferjeavløysing og kommunalt tilskott ikkje vil vera tilstrekkeleg til å finansiera prosjektet. Eventuelle fylkeskommunale løyvingar til prosjektet må vurderst i ei samla prioritering. Fylkesutvalet går inn for at prosjektet Masfjordbrua mellom Masfjordnes og Duesund i Masfjorden kommune vert handsama i seinare sak om investeringsprogrammet på fylkesvegnettet 2018-2021.

Rune Haugsdal
fylkesrådmann

Håkon Rasmussen
fylkesdirektør samferdsel

Saksframlegget er godkjent elektronisk og har derfor inga underskrift.

Vedlegg

- 1 Teknisk økonomisk forprosjekt for Masfjordbrua
- 2 1Notat til Hordaland Fylkeskommune, Masfjordbrua
- 3 2 Kommentarer til, og oppsummering etter kostnadsregning
- 4 3 Notat fra Vegdirektoratet Konseptkontroll 09.01
- 5 4Anslag utdrag 3 rapporter
- 6 5 Hengebru Masfjorden Forprosjekt VDR
- 7 6 Flytebru seilingsled i Duesundet Prosjekteringsgrunnlag JH kom
- 8 8 Flytebru Konseptbeskrivelse, tegninger og Skipsstøt LMG
- 9 Notat frå SVV frå 16.3.2017

1.0 Fylkesrådmannen, 24.04.2017

Fylkesutvalet vedtok 29.1.2015 å setja i gang arbeid med eit teknisk/økonomisk forprosjekt for å avklara bruteknologi/brutype og kostnadsberekning for Masfjordsambandet (bru mellom Duesund og Masfjordnes). Fylkesutvalet vedtok også å koma attende til eventuell prioritering av Masfjordbrua så snart teknisk/økonomisk forprosjekt ligg føre. Statens vegvesen har i brev frå 23.2.2017 sendt over eit teknisk økonomisk forprosjekt for Masfjordbrua, der det er utarbeida eit teknisk forprosjekt på tre alternative bruløysingar for å kryssa Masfjorden, mellom Sandnes (Masfjordnes) og Skarvtangen ved Duesund.

2.0 Om prosjektet

2.1 Prosjektområde

Brua er tenkt å erstatta kabelferjesambandet mellom Duesund og Masfjordnes i Masfjorden kommune.



2.2 Brukonsept

Det er utarbeida eit teknisk forprosjekt på tre alternative bruløysingar for å kryssa Masfjorden, mellom Sandnes og Skarvtangen:

- Flytebru inkludert klaffebru i Duesund, utarbeida av Johs Holt AS
- Flytebru med siglingslei midtfjords, utarbeida av LMG Marin AS
- Hengebru utarbeidet av Statens vegvesen, Vegdirektoratet – Bruseksjonen.

Dei tre alternativa er kostnadsrekna med anslagsmetoden. Ei vurdering av drift og vedlikehald er også utarbeida. Statens vegvesen, Vegdirektoratet ved seksjon for kontroll og godkjenning av bruer, har gjennomført ein teknisk kontroll av brukonsepta.

2.3 Vurdering av konsept

Bruene som er vurdert er omlag 730 meter lange, noko kortare enn Stordbrua.

Hengebru

Hovudspenn 733m, total lengde 830 meter, siglingsløp 80 x 30 meter, brutårn 100 meter. Ny veglengde er omlag 150 m.

Hengebru er ein brutype som Statens vegvesen har gode erfaringar med. Konstruksjon og materialbruk er kjent og utprøvd og vedlikehaldet av hengebruer er oversiktig og kjent. Denne brutypen gjev små restriksjonar på skipstrafikken i fjorden.

Flytebru 1

Brulengde 720 meter (5 pongtongar, Johs Holt alternativet). Brubana er på kote +10, og den har ei fri siglingshøgde på om lag 5 meter.

Flytebru 1 har landfeste like aust for kabelferja på begge sider av fjorden. Denne flytebrua er ei kontinuerleg flytebru utan siglingslaup. Dette alternativet inkluderer også ei klaffebru i Duesundet. Klaffebrua har ein siglingskorridor på 25 meter og 10 meter djupne.

Flytebru 2

Brulengde 733 m (8 pongtongar, LMG Marine alternativet). Brubana er på kote +10, og den har ei fri siglingshøgde på om lag 5 meter.

Midtjords er brua konstruert med en stor betongpongtong som gir eit siglingslaup på 25 meter og med ei djupne på 10 meter. Brua over siglingsleia er ei klaffebru, tilnærma lik klaffebrua i Duesundet for det andre alternativet.

Konstruksjonen og materialbruken for flytebrualternativa er ikkje i same grad som hengebru basert på kjente og utprøvde løysingar. Begge flytebrualternativa inkluderer klaffebru, noko som gjev ein del restriksjonar for skipstrafikken. Klaffebruløysinga krev i tillegg at det er etablert eit system for sikker opning/lukking av brua. Vedlikehald av flytebruer/klaffebruer er lite kjent og må reknast å vera forholdsvis krevjande. Låg høgde til sjø og mange bevegelege delar vil krevja regelmessig ettersyn.

2.4 Kostnader etter anslag

Statens vegvesen har rekna ut anslagskostnadar for dei tre brualternativa. For kvart brualternativ er det angitt eit kostnadsspenn som det er X sannsynleg at kostnaden ligg innanfor. Det er t.d. 77% sannsynleg at kostnaden for ei hengebru er mellom 806 og 1343 mill.kr.

Anslagsprisar:

Bru	Kostnad MNOK	Det er xx % sannsynleg at kostnadane er mellom MNOK:
Hengebru	1074	77% (806 – 1343)
Flytebru 1, Johs Holt	1116	78% (837 – 1395)
Flytebru 2, LMG Marine	1011	71% (758 – 1264)

Kostnadane for dei tre alternativa synest å vera relativt like, alt etter kva byggemateriale og konsept som vert lagt til grunn. Når eningsprisane i anslagsrapportane vert harmoniserte (same einingspris for tilsvarende arbeid) og at same type byggemateriale vert brukt i pongtongane, vert forskjellane utjamna. Det er rimeleg å forventa ein investeringskostnad mellom 800 og 1200 mill.kr. Men prosjektet er på et tidlig stadium og det er stor uvisse med omsyn til materiale/mengder og konsept. For detaljar om anslaga og føresetnadane, sjå vedlegg 2, 3 og 4.

3.0 Statens vegvesen si tilråding

Om det skal byggast bru frå Duesund til Masfjordnes, tilrår Statens vegvesen at hengebru vert valt:

«Hengebru er det alternativet som fremstår som det mest robuste i forhold til konstruksjon og vedlikehold. Hengebru er også det alternativ hvor kostnadene har minst usikkerhet. Begge flytebrualternativene bør detaljeres og optimaliseres videre i forhold til konstruksjon og materialvalg. Driftssikkerheten for flytebrualternativet med klaffebru på midten (Flytebru2) må også forbedres. Dersom en ved detaljering og videre bearbeiding av konseptene kan finne akseptable løsninger, vil flytebrualternativene kunne være gode og økonomisk fordelaktige brualternativ for denne fjordkrysningen. Restriksjoner på seilingsled vil fortsatt være en begrensning som trenger avklaring. Statens vegvesen vil anbefale hengebru slik fjordkrysningen hittil er utredet.»

4.0 Masfjordbrua – behov og funksjonalitet

4.1 Folketal og pendling

Masfjorden kommune har 1710 innbyggjarar per 1.1.2017. Omlag 31% byr på sørsida, 42 % i Nordbygda og 27% i Indre Masfjorden. Kommunesenteret ligg på Sandnes på sørsida. Omlag 71% av dei sysselsette med

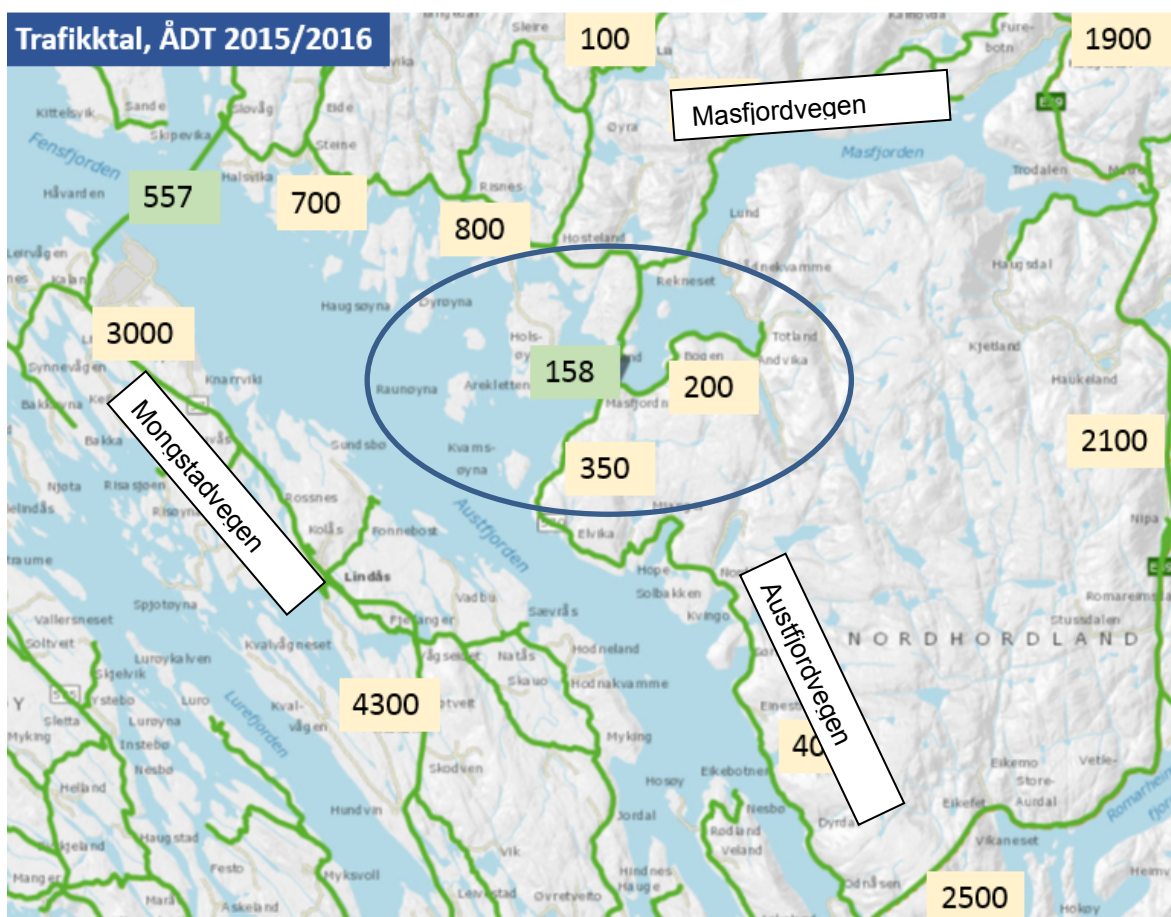
bustadadresse i Masfjorden arbeider i Masfjorden eller Gulen.

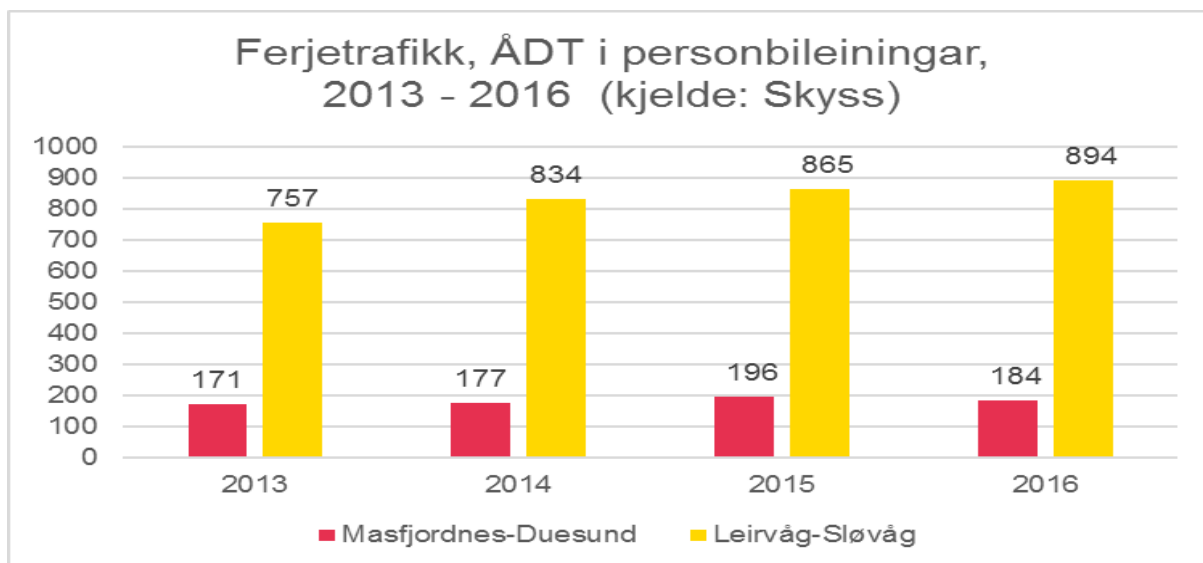


4.2 Trafikk og vegsystem

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 er meir ein lokalveg i Masfjorden enn ein gjennomfartsveg nord/sør.

Teljingar frå Statens vegvesen syner ein årsgjennomsnitt (ÅDT) på 750 på Hostelund (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:

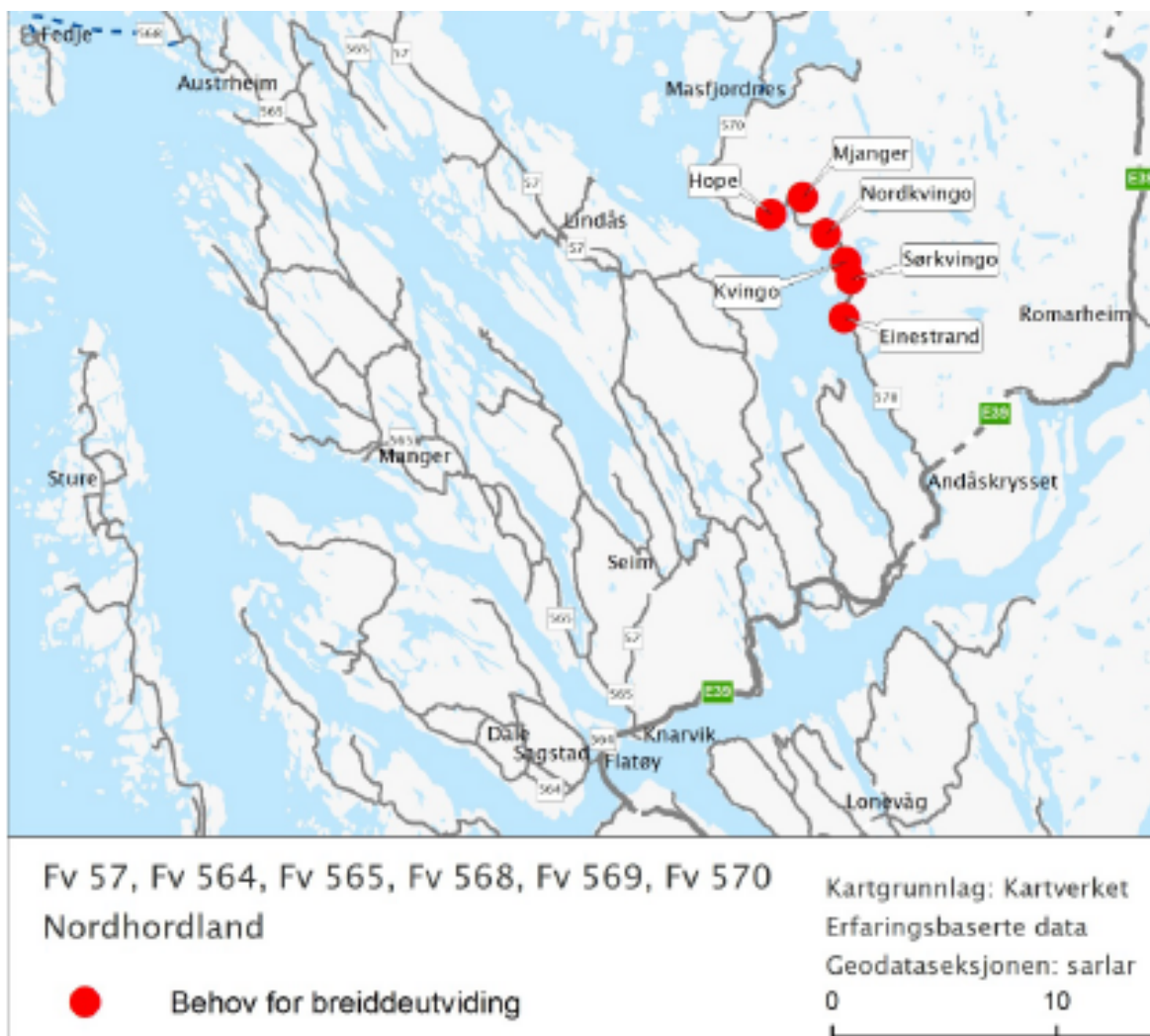
- Fv570 som går over i Fv57. Fv57 går nordover mot Rutledal. Frå Fv57 utgår Fv3 mot Takle og vidare mot Brekke.
- Fv367 mot Yndesdalen til Brekke.

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.kr¹. I Nordhordlandspakken er det lagt inn 30 mill.kr til tiltak på fylkesvegnettet i Masfjorden kommune.

¹ Sjå s. 45 : <http://www.hordaland.no/globalassets/for-hfk/plan-og-planarbeid/regionale-planar-under-arbeid/regional-transportplan/strekning-6-nordhordland.pdf>



Figur 7: Punkt med knip for tungtransporten, og som treng breiddeutviding

Kvingo bru:



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 førehand².



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 1919, med ei kontrakttid på 10 pluss eitt år. Sambandet blir då fullelektrisk med ombygging av ferja.

4.5 Kollektivtransport

På kvardagar er det 4 avgangar kvar veg mellom Masfjordnes og Knarvik. Turen tek 1 time og 15 minutt/ 1 time og 30 minutt.

5.0 Planstatus

Bru over Masfjorden er sett som hovudmål i kommuneplanen for 2012 – 2024. Formannskapet i Masfjorden godkjente 10.2.2015, sak 22/2015, planprogram for områdeplan for bru over Masfjorden.

6.0 Finansiering

Finansieringsbehovet er svært usikkert, men kan gjerne verta over 1 mrd. kr., jfr. anslagsprisane. Aktuelle finansieringskjelder for Masfjordbrua kan vera bompengar, ferjeavløysingsmidlar, kommunale tilskott og fylkeskommunalt tilskott.

6.1 Bompengar

Bompengopotensialet i området er ikkje stort. ÅDT på kabelferja omrekna i personbileiningar i 2016 var 184. Sivilingeniør Helge Hopen har i 2012, i eit forprosjekt på oppdrag for Masfjorden kommune, rekna på bompengopotensialet i området³. I desse utrekningane vart det føresett mykje nyskapt lokaltrafikk, noko overført trafikk frå Leirvåg – Sløvåg ferja (30%) og overført trafikk frå E39. Det vart då føresett at vegstandarden gjennom Masfjorden vert utbedra over tid, slik at dette ikkje ville vera ein avgjerande faktor for trafikantane sine framtidig vegval. Det vart då lagt til grunn ein forventta gjennomsnittleg trafikkvekst på 2,5%. Trafikkgrunnlaget for Masfjordbrua (2010-nivå) vart rekna til omlag 600 ÅDT (i regional transportmodell, RTM) med bompengar på brua, noko som i bompengesamanheng er heller lågt vurdert opp mot innkrevingskostnadane. Det vart berekna 320 mill. kr. i bruttobompengar til prosjektet.]

Statens vegvesen har i notat frå 16.3.2017 gjort nye berekningar på bompengopotensialet for sambandet (sjå vedlegg). Det er ikkje gjort nye RTM berekningar. Trafikken i opningsåret, her sett til 2025, er derfor framleis føresett å vera på 600 ÅDT. Men trafikkveksten er føresett å vera lågare enn i dei tidlegare berekningane, med trafikkvekst som i plangrunnlaget til NTP 2018-2029:

År	Lette kjøretøy	Tunge kjøretøy
2014 – 2020	1,2 %	1,8 %
² 2020 – 2030	1,6 %	1,8 %
³ 2030 – 2040	0,6 %	1,0 %

² Sjå: <http://www.wergeland.com/wp-content/uploads/2012/06/wh.pdf>

³ Sjå: http://www.masfjorden.custompublish.com/getfile.php/2485401.2234.bxxadywdpu/masfjordsambandet_forprosjekt.pdf

Det er lagt til grunn ei berekningsteknisk lånerente på 5,5 pst. de første ti åra av løpetida til bompengelånet. For den resterande perioden er det lagt til grunn 6,5 pst. Innkreving av bompengar er sett til 15 år.

Oppsummering av føresetnader:

- Lånerente 5,5 pst. første ti år, så 6,5 pst. (mot 4,5% i tidlegare berekningar)
- Takstnivå 69,52 kr gjennomsnittleg inntekt per passering (mot 80 kr. i tidlegare berekningar)
- Nedbetalingstid 15 år
- Trafikkgrunnlag ved opning 600 ÅDT
- Årlig vekst som venta i NTP (mot 2,5% i tidlegare berekningar)
- Årleg prisjustering av takstane i tråd med inflasjonsmålet 2,5 pst.
- Driftskostnad bomstasjon 4 mill. kr per år (mot 2. mill. kr. i tidlegare berekningar)
- 10 pst. lette køyretøy er elbilar som betalar 50 pst. av rabattart takst dvs. etter at brikketaksten på 20% er trekt frå (føresetnad som påverkar gjennomsnittsinntekta, ny føresetnad i høve til tidlegare berekningar).

Ved å leggja til grunn føresetnadane ovanfor er det berekna at trafikkstraumen over ny bru over Masfjorden vil generera ein brutto inntektsstrøm på 249 millionar kroner. Innkrevingskostnadane vert omlag 60 millionar kr., og rentekostnadene på bompengelånet vert om lag 71 millionar kr. Det gir eit bompenggebidrag til prosjektet på 118 millionar kroner. Statens vegvesen rår i frå å finansiera bru over Masfjorden med bompengar, då andelen innkrevde bompengar som går til prosjektet er under 50 pst.

6.2 Ferjeavløysingsmidlar

Regjeringa har i samband med framlegginga av kommuneøkonomiproposisjonen for 2017 lagt fram nye retningslinjer for alternativ bruk av ferjetilskot for fylkesvegar⁴. Samferdselsdepartementet avgjer kva prosjekt som skal omfattast av ordninga, på bakgrunn av tilråding frå Statens vegvesen. Kommunal- og moderniseringsdepartementet fastset storleiken på ferjeavløysingsmidlane og fylkeskommunane har ansvaret for sjølv å fremja saker som er aktuelle. Ferjeavløysingsmidlane blir berekna på bakgrunn av tap innanfor inntektssystemet når eit ferjesamband blir avløyst av ei bru eller ein tunnel. Tapet blir berekna ved å sjå på effekten av å endre kriteriedata i utgiftsutjamninga i inntektssystemet. Det berekna beløpet blir justert for endringar i drifts- og vedlikehaldsbehovet til fylkesveg i utgiftsutjamninga. Det berekna beløpet ligg fast i inntil 40 år, men fylkeskommunen skal i sum ikkje få meir i kompensasjon enn kostnaden ved prosjektet som erstattar det nedlagde ferjesambandet. Beløpet til ferjeavløysingsmidlar blir prisjustert med den kommunale deflatoren frå året vedtaket blei gjort og fram til ferja er avløyst og midlane blir utbetalt. Beløpet blir vidare prisjustert med den kommunale deflatoren i heile perioden det blir utbetalt.

Nettoferjeavløysingstilskott (etter uttrekk for drift- og vedlikehaldsbehovet), er ei inntektsrekke over 40 år som veks med deflatoren, tilsvarande som ei rekke med bompenggeinntekter med null i trafikkvekst, men der takstane vert KPI-justerte årleg. Statens vegvesen har, tilsvarande som for bompenggeinntektene (sjå ovanfor), sett på kor stort investeringslån ferjeavløysingsordninga kan betena. I retningslinjene frå Kommunaldepartementet er det ikkje oppgjeve rentesats eller estimat på den årlege prisjusteringa av tilskottet.

Berekningar:

Det er lagt til grunn at tilskottet utgjer 19 mill. kroner per ferjesamband. Til fråtrekk i tilskottet kjem drift og vedlikehald av ny infrastruktur berekna til 0,9 pst. av investeringskostnaden. I denne utrekninga frå Statens vegvesen er det føresettt ein investeringskostnad på 850 mill. kroner. Då utgjer drifts- og

⁴ Sjå: <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/retningslinjer-for-alternativ-bruk-av-ferjetilskot-for-fylkesvegferjer/id2500238/>

vedlikehaldskostnadane 7,65 mill.kr. Når dette beløpet blir lagt inn i KS sin modell for drifts- og vedlikehaldsbehov i utgiftsutjamninga blir dette beløpet som kjem til fråtrekk frå tilskottet 6,1 mill. Det gir årlege ferjeavløysingsmidlar i til Masfjordsambandet på $19 - 6,1 = 12,9$ mill. kroner. Over 40 år utgjer ferjeavløysingsmidlane 516 mill. 2017-kroner. Det er rimeleg å forventa at investeringskostnaden kan bli høgare, slik anslagsprisane syner, då vert uttrekket større. Ferjeavløysingsmidlane skal prisjusterast med den kommunale deflatoren. I dette rekneeksempellet er det nytta 2,5 pst. årlig prisjustering. For å finna ut kor stort bidrag til finansieringa av Masfjordbrua som kan koma frå den framtidige pengestraumen frå ferjeavløysingsmidlane finn ein noverdien av pengestraumen. Statens vegvesen har rekna med tre alternative kalkulasjonsrenter:

- Alternativ 1: 3,5 pst.
- Alternativ 2: 4,5 pst.
- Alternativ 3: 5,5 pst. første ti år, så 6,5 pst.

Alternativ 3 er i tråd med krava til rente for bompengelån i bompengeprojekt. Beløpet fylkeskommunen kan låna til finansiering av prosjektet Masfjordbrua finansiert med pengestraumen frå ferjeavløysingsmidlane er vist i tabellen under: ‘

Ferjeavløysings-tilskott	Drifts- og vedlikehalds Kostnad	Netto ferjeavløysings-tilskott per år i 40 år	Rentealternativ		
			3,5 pst.	4,5 pst.	5,5 / 6,5 pst.
19 mill. kr.	6,1 mill. kr.	12,9 mill.kr.	415 mill.kr	350 mill.kr.	280 mill kr.

Som tabellen viser er beløpet som kan stillast til disposisjon til finansiering av prosjektet mellom 280 – 415 millionar kroner avhengig av kva kalkulasjonsrente som vert lagt til grunn i berekningane. Ved å nytta kalkulasjonsrente lik berekningsteknisk rente for bompengeprojekt vil prosjektet kunna delfinansierast med 280 millionar kroner frå ferjeavløysingsmidlane. Det faktiske beløpet til ferjeavløysing blir fastsett av kommunal- og moderniseringsdepartementet i samband med den endeleg behandlinga av ein eventuell søknad.

Bruttokostnaden for å drifta ferjesambandet Duesund – Masfjordnes er i 2017 budsjettet på 7,9 mill. kr. Om ein reknar med at sambandet kjem til å kosta om lag 10 mill.kr per år, er kostnaden 9 mill.kr. mindre enn det fylkeskommunen får tilført per ferjesamband i inntektssystemet. Desse 9 mill. kr. vert per i dag nytta til finansiering av anna fylkeskommunal verksemd. Ferjeavløysingstilskottet vil derfor utgjera ei binding/øyremerking av desse midlane til bruoprojektet. Verdien av nytta desse midlane i bruoprojektet må vurderast opp mot verdien av alternativ bruk av desse midlane.

Møreforskning har i februar 2017, på oppdrag frå Kommunaldepartementet, kome med innspel til endringar i delkostnadsnøkkelen for ferje i inntektssystemet for fylkeskommunane. Nye kostnadsnøklar er venta å koma i kommuneøkonomiproposisjonen for 2018, og kan bli vedteke i Stortinget i juni 2017. Forslaga til endra kostnadsnøkkel vil venteleg medverka til at det blir betre samsvar mellom dei faktiske utgiftene ein har til eit ferjesamband og den summen som vil bli trekt ut av inntektssystemet og gå inn i ordninga med ferjeavløysingsmidlar. Det er enno uklart korleis denne endringa vil innverka på beløpet som kan stillast til disposisjon i ferjeavløysingsordninga.

6.3 Kommunalt tilskott

Masfjorden kommune har i kommunestyrevedtak 045/12 vedteke å gå inn med 40 mill.kr. i eigenfinansiering i Masfjordsambandet.

6.4 Fylkeskommunalt tilskott

Fylkeskommunen har store økonomiske forpliktingar knytt til pågåande bompengepakkar og til gjennomføring av igangsette prosjekt. Utanom bompengepakkanne er det ikkje rom for å sette i gang større

nye enkeltstående investeringsprosjekt og utfordringar med stort vedlikehaldsetterslep på fylkesvegnettet dei komande åra. Med ei investering på 850 mill. kroner vil mva. kompensasjonen utgjera 170 millionar kroner, med 25% mva. Kompensasjonen vert ofte noko lågare enn 25% av investeringskostnaden, avhengig av byggherrekostnader og kostnader til grunnverv. Det er vanleg at noko av mva. kompensasjonen for investeringa vert tilbakeført til prosjektet, som fylkeskommunal andel, om prosjektet har god måloppnåing.

6.5 Førebels finansieringsplan gitt føresetnadane ovanfor:

Finansieringsbehov	Finansieringskjelder
800 – 1200 mill.kr.	118 mill.kr. bompengar
	280 mill.kr. i ferjeavløysingsmidlar
	40 mill. kr. i tilskott frå Masfjorden kommune
	170 mill.kr. i fylkeskommunal mva. kompensasjon

Det er noko uvisst kva det eksakte beløpet for ferjeavløysingsmidlar vil bli. Likevel vil ein sett i høve til anslagsprisar på 800 – 1200 mill.kr., mangla fleire hundre millionar kr. for å finansiera brua. I tillegg kjem investeringskostnader knytt til naudsynt vegoppgradering i området.

7.0 Prioritering av Masfjordsambandet i RTP- uttalar frå Nordhordland

Formannskapet i Masfjorden kommune har i sak 026/17, 22.03.2017, gjort følgjande vedtak i saka knytt til høyringa til Regional transportplan (RTP) 2018 —2029:

«Masfjorden kommune meiner at dei fastsette måla, strategiane, dei overordna prioriteringar og framlegg til tiltak i framlegg til Regional transportplan Hordaland, ikkje fangar opp den overordna målsettinga Masfjorden kommune har med tanke på å realisere Masfjordbrua. RTP-dokumentet må difor endrast slik at målet med å realisera Masfjordbrua i denne RTP perioden vert ivareteke.

Vidare vil kommunen peike på at det er 3 ferjeavløysingsprosjekt i Hordaland som peiker seg ut som realistiske og gjennomførbare i planperioden, og at ein difor ønskjer at følgjande prosjekt blir omtalt i RTP i denne prioriterte rekkefølge:

1. Masfjordsambandet—Erstatta kabelferja i Masfjorden med bru.
2. Bru til Huglo-Bru mellom Skorpo i Tysnes kommune og Huglo i Stord kommune.
3. Fjellbergsambandet i Kvinnherad kommune.

Det er svært viktig at ferjeavløysingsprosjekt kjem inn i handlingsprogrammet til RTP, for å sikra at Desse prosjekta vert følgt opp i planperioden. Det må og koma med i RTP at sambandet i Masfjorden vil vera med å styrka samferdsla og næringslivet i ytre deler av Sogn og Fjordane, og at dette samferdselstiltaket vil byggja opp under den nye regionen «Vestlandet».

Kommunestyret i Lindås har i sak KO- 30/17 «Høyring av planforslag - Regional transportplan Hordaland 2018-2029», 06.04.2017, ikkje omtala Masfjordbrua, men bedt om at eit anna brusamband –Sambandet Vest vert tatt med i RTP Hordaland 2018 – 2029. Dei andre kommunane i Nordhordland har heller ikkje omtala Masfjordbrua i uttalane sine. Regionrådet i Nordhordland har gjeve om lag lik uttale som Masfjorden kommune i høve til Masfjordsambandet.

8.0 Fylkesrådmannen sine merknader

Fylkesrådmannen 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.

Fylkesrådmannen meiner at ei bru mellom Dueseund og Sandnes hovudsakleg vil ha verdi internt i Masfjorden, ved at sørsida vert betre samanbunde med resten av kommunen, noko som vil gje større rom for meir effektiv drift av kommunen og for næringsutviklinga i området. Men det er lite truleg at trafikk frå

Fv57 (Mongstadvegen) og E39 (Romarheimsdalen) vil bli overflytta i vesentleg grad til Fv570 (Austfjordvegen), fordi denne vegen er i svært dårleg stand, også om det no vert gjort ein del punktutbetring på strekninga. Ein eventuell ny Romarheimtunell på strekninga vil styrka E39 som hovudvegen mellom Masfjorden og Knarvik. Trafikken over Sløvåg – Leirvåg er aukande. Det vert satsa på dette sambandet, som får meir driftssikre og miljøvenlege ferjer frå 2020 i det nye anbodet. Avhengig av frekvens og overfartstid, vil mykje av trafikken mellom Masfjorden og Knarvik koma til å gå den vegen, då det er langt betre vegstandard på Mongstadvegen enn på Austfjordvegen.

Fylkesrådmannen meiner at trafikkprognosen i bompengeutgreiinga frå 2012 og i dei nye bompengerekningane er vel høg, fordi kvaliteten på Austfjordvegen vil i stor grad verka trafikkavvisande og dermed begrensa nytten av brua. I såfall vil bompengeinntektene bli lågare enn berekna. Og sjølv med ein ÅDT på 600, som er lagt til grunn i berekningane, vil Statens vegvesen rå frå å krevja inn bompengar på strekninga. Det er ikkje ei målsetjing at det bør koma mykje nyskapt trafikk langs Austfjordvegen mot Knarvik og Bergen. Søre delen av Austfjordvegen er innanfor området som er omfatta av nullvekstmålet for biltrafikk i utkastet til Regional areal - og transportplan for Bergensområdet.

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. Frå 1.januar 2019 vert ferja meir miljøvenleg ved at ho vert fullelektrisk.

Fylkesrådmannen konstaterer at bompengar, midlar til ferjeavløysing og kommunalt tilskott ikkje vil vera tilstrekkeleg til å finansiera prosjektet. Det er behov for å vurdere nytten av dette prosjektet opp mot andre prosjekt i Nordhordland og elles i fylket. Fylkesrådmannen vil koma tilbake til prosjektet Masfjordbrua i sak seinare i år om investeringsprogrammet på fylkesvegnettet 2018 – 2021.