



Arkivnr: 2014/19991-1

Saksbehandlar: Bente Utne

Saksframlegg

Saksgang

Utval	Saknr.	Møtedato
Samferdselsutvalet		16.09.2014
Fylkesutvalet		24.09.2014
Fylkestinget		14.10.2014

Forskottering fylkesvegar – utbyggingsavtalar og rekkjefølgjekrav

Samandrag

I denne saksframstillinga kjem fram ulike variantar av forskotterings- og tilskotspraksis når det gjeld rekkjefølgjekrav, og eventuelt utbyggingsavtalar. Det er også vurdert utbyggingsavtalar som er under planlegging.

I utgangspunktet er rekkjefølgjekrav eit pålegg som utbyggjar må oppfylla i samband med utbygging, og såleis er kravet fylkeskommunen uvedkomande. Dei fleste rekkjefølgjekrav om bygging/utbetring av fylkesveg gjeld private utbyggjarar. Når utbyggjar ber fylkeskommunen om medfinansiering i samband med rekkjefølgjekrav som gjeld utbetring av fylkesvegar, meiner fylkesrådmannen at fylkeskommunen sitt behov og prioritering må vera avgjerande.

Når det er inngått avtale om realisering av tiltaket og finansiering, bør det etter fylkesrådmannen si meining ikkje vera høve til å søkja om ytterlegare fylkeskommunal finansiering, herunder forskottering. Spørsmål om fylkeskommunalt bidrag i samband med rekkjefølgjekrav og (utbyggings-)avtalar må handsamast og grunngjevast i samsvar med vedtekne prinsipp.

Forslag til innstilling:

Fylkestinget viser til sak 43/13 der fylkestinget ber om ei prinsippsak i høve forskottering i saker der det ligg føre utbyggingsavtalar og rekkjefølgjekrav. Fylkestinget legg følgjande til grunn:

1. Rekkjefølgjekrav for private utbyggjar som gjeld fylkesvegar, er primært som eit krav som utbyggjar(ane) må oppfylla utan fylkeskommunal løyving.
2. Dersom fylkeskommunen skal bidra med løyving eller tilskot til utbyggjar, må tiltaket ha eit slikt behov at vegeigar ut frå overordna og heilskapleg prioritering måtte ha utført utbetring/ bygging, uavhengig av utbygginga.
3. Dersom tiltaket ut frå overordna og heilskapleg prioritering, uavhengig av utbygginga, ville medført utbetring/ bygging i løpet av 10-20 år, er fylkeskommunal forskottering aktuell.

4. Eit fylkeskommunalt bidrag må forhandlast om ut frå nytte for HFK. I alle høve er forskottering avgrensa til 15 mill kr i samsvar med Regional Transportplan.
5. For framtida blir det ikkje høve til å søkja om forskottering etter at (realiserings-)avtalar er inngått.
6. Spørsmål om fylkeskommunalt bidrag i samband med rekkefølgjekrav og (utbyggings-)avtalar vert handsama og grunngjevne i samsvar med prinsippa ovanfor.

Rune Haugsdal
fylkesrådmann

Håkon Rasmussen
fylkesdirektør samferdsel

Saksframlegget er godkjent elektronisk og har derfor inga underskrift.

Vedlegg: Oversikt over forskotteringar pr 31.08.2014

Fylkesrådmannen, 20.08.2014

1 Bakgrunn for saka

Fylkestinget gjorde slikt vedtak i sak 43/13:

1. Fylkestinget godkjenner ikkje søknaden frå Coop Åsane Eiendom AS om forskotering av ny rundkøyring VR5 mellom Åsamyrane og Åsane senter/Myrdalsvegen.
2. Fylkestinget godkjenner forskotering av 15 mill. kr av Coop Åsane Eiendom AS til etablering av 4-felts veg mellom ny rundkøyring Åsamyrane-Åsane senter/Myrdalsvegen og Nyborgkrysset.
3. Fylkestinget legg til grunn at tilbakebetaling skal skje innanfor den ordinære økonomiske ramma til Bergensprogrammet. Fylkestinget set ikkje ei konkret tidsramme for tilbakebetaling, tidsramma må i staden avklarast i arbeidet med Regional transportplan 2018-2027.
4. Fylkestinget ber om at det vert lagt fram ei prinsippsak til politisk handsaming i høve forskotering i saker der det ligg føre utbyggingsavtalar og rekkjefølgjekrav.

Denne saksutgreiinga er svar på punkt 4 i vedtaket. Fram til no har det vore svært få saker med forskotering kombinert med utbyggingsavtalar og rekkjefølgjekrav.

Fylkesrådmannen meiner det i tillegg til **forskottering** (framtidig fylkeskommunal løyving), bør sjåast på det totale fylkeskommunale bidraget i samband med rekkjefølgjekrav/ utbyggingsavtalar. Det fylkeskommunale bidraget kan også vera **fylkeskommunalt tilskot** (der utbyggjar er byggherre) og fylkeskommunal ordinær **løyving**, og **ansvar for meirkostnader** der Statens vegvesen er byggherre på vegne av HFK.

I arbeidet med denne saka har fylkesadministrasjonen hatt god dialog med Statens vegvesen og Bergen kommune, og innhenta opplysningar frå nokre større kommunar.

2 Ulike forskotteringar på fylkesveggar

Fylkesvegforskotteringane kan delast i ulike typar:

- a) Prosjekt med bakgrunn i rekkjefølgjekrav (dette var tildels utreidd i fylkestingsak 43/13). I nokre av desse føreligg det utbyggingsavtalar. Dette er i hovudsak private utbyggjarar. Alle avtalane er ulike, og den fylkeskommunale bidraget har hatt ulik andel. Eksempel på dette under punkt 6 og 7 i saka.
- b) Samarbeidsprosjekt mellom kommunen (eventuelt privat utbyggjar) og fylkeskommunen, typisk eit VA-prosjekt der ein også utbetar veg eller byggjer fortau eller gang- og sykkelveg. Desse kan vera kombinert med tilskot frå kommunen/private. Prosjekta vert rekna som gode avtalar for begge partar grunna samordningsgevinsten, og fylkeskommunen får prosjekta rimelegare enn ved ordinær bygging. Kommunen er oftast byggherre her. Eksempel: Jensanesvegen – Stord, Telavåg – Sund, Fløksand-Orrhøyen, Meland.
- c) Prioriterte forskotteringar er dei som er vedtekne i Regional Transportplanperioden, og får refusjon i samsvar med løyving i RTP. Eks: Tyssetunellen – Samnanger.
- d) Dei øvrige tiltaka som får forskottering er ofte mindre tiltak som såleis blir prioritert utanom den ordinære budsjetthandsaminga og plan- og byggeprogrammet. Det kan vera ein eller fleire kommunar, eventuelt saman med ulike næringsaktørar, som samarbeider om forskotteringa.

Denne saksutgreia gjeld forskotteringane under punkt a).

3 Rammer til fylkesveginvesteringar i Hordaland fylkeskommune (HFK)

3.1 Handlingsprogrammet 2013-17 til Regional Transportplan 2013-23, om forskotteringar:

I Hordaland er det praksis for at kommunar og andre kan forskottere midlar til investeringar på fylkes- og riksvegar for å kome tidlegare i gang med prosjekt enn kva som ville vore mogleg med utgangspunkt i årlege fylkeskommunale og statlege investeringsrammer.

Omfanget av forskotteringar i Hordaland er stort, fylkeskommunen har 842 mill. i attstånde refusjonar. For kommunar eller andre som forskotterer fylkeskommunale investeringar på vegnettet vil ein normalt måtte vente om lag 20 år for ein fullt refundert midlane, noko som vil vere ei utfordring i mange år framover. Ordninga er innretta på følgjande vis:

- Ordinære forskotteringsprosjekt: Prosjekt som ikkje er prioritert gjennomført i gjeldande handlingsprogram for fylkesvegnettet vil verta tilbakebetalt etter arleg vedteken plan for refusjonar. For desse prosjekta vil taket på maksimal forskotteringssum vere 15 mill. kroner.*
- Prioriterte prosjekt: Forskottering av prosjekt som er prioritert i gjeldande handlingsprogram vil verta refundert i samsvar med finansieringsopplegget i handlingsprogrammet. Det vil ikkje vere noko tak på forskotteringssum for dei prioriterte prosjekta. Det vert ikkje lagt opp til å endra dagens ordning med forskottering. Ordninga sin karakter tilseier at det er naudsynt med stor grad av fleksibilitet med omsyn til politisk handsaming av soknader. Dette inneber at ein framleis legg opp til fortløpande handsaming av ordinare forskotteringssøknader.*

3.2 Fylkeskommunale bidrag – løyvingar, tilskot og forskot

I Handlingsprogrammet 2013-17 er den årlege fylkeskommunale ramma til fylkesveginvesteringar 600 mill kr (2014 kr) inklusive mva. Då denne vart skriven var meirverdiavgifta på fylkesvegar i gjennomsnitt 8-10 %. Omrekna til dagens momssatsar på gjennomsnittleg 21-25% på veginvesteringar er ramma **677 mill kr** 2014-kr (600/1,09*1,23).

I Handlingsprogrammet vart det peika på at delar av investeringsramma vil verta nytta til forsterka vedlikehald/ standardhevingstiltak, og dette medfører mindre midlar til nye prosjekt.

Tilskot frå fylkeskommunen blir løyvd og utbetalt same året, og har såleis ei langt kortare «levetid i systemet» enn forskot. Tilskot kjem fram enten i den ordinære budsjetthandsaminga, eller som budsjettendring i året.

Forskotteringane er rentefrie lån, dei fleste avtalane er utan spesifikt refusjonstidspunkt. Låna blir oftast refundert etter 10 til 16 år (frå innbetalings/utføringstidspunkt til refusjon). Dei årlege refusjonane av forskotteringar er ein del av fylkesvegbudsjettet. Frå 2010 har refusjonar utgjort høvesvis 68, 45, 34, 32 og 70 mill kr i 2014. Frå 2015 til 2017 ligg det førebels i økonomiplanen refusjon på 44, 75 og 90 mill kr.

Pr 31.08.2014 utgjer vedtekne forskot 714 mill kr, forplikting for forskota er **650 mill kr** og gjeld 551 mill kr. Årsak til at desse har gått ned frå 2013 er refusjon av forskotteringane i Askøypakken (fylkestingsak 8/14) i tillegg til dei planlagde refusjonane for 2014.

I tidsrommet frå 31.12.11 til 31.12.14 har gjelda vore på høvesvis 564, 557, 630 og 551 mill kr. Ved 3% lånerente gir dette ein årleg rentegevinst for HFK verdt omlag 17 mill kr.

Dermed er total forplikting (650 mill kr) tilnærma lik eitt års ramme til fylkesveginvesteringar (677 mill kr). Denne bindinga reduserer sjølvstekt framtidige (knappe) rammer og handlefridomen for framtidige fylkesting.

4 Definisjonar

Utbyggingsavtalar: Plan- og bygningslovens (PBL) kapittel 17:

”Med utbyggingsavtale menes en avtale mellom kommunen og grunneier eller utbygger om utbygging av et område, som har sitt grunnlag i kommunens planmyndighet etter denne lov, og som gjelder gjennomføring av kommunal arealplan.”

Utbyggingsavtalar er nyttige og effektive verktøy for gjennomføringa av planar, og gir kommunane høve til styring og kontroll over utbyggingsprosjekta. Utbyggingsavtalar bidreg til større forutsigbarhet og god framdrift i plan- og byggesaksbehandlinga, og betrar dialogen mellom kommunar og utbyggjarar.

Rekkefølgekrav: *PBL § 11-9: Kommunen kan uavhengig av arealformål vedta bestemmelser til kommuneplanens arealdel om:*

...

4. rekkefølgekrav for å sikre etablering av samfunnservice, teknisk infrastruktur, grønnstruktur før områder tas i bruk og tidspunkt for når områder kan tas i bruk til bygge- og anleggsformål, herunder rekkefølgen på utbyggingen.

Det er kommunen som planstyremakt som set rekkefølgekrava, også krava som gjeld fylkesvegane. Statens vegvesen og fylkeskommunen kan som høyringspartar komma med motsegn til planane. Fylkeskommunen har såleis avgrensa innverknad på krava, men legg til grunn at det er fornuftige og velkomne tiltak på fylkesvegnettet.

Rekkefølgekrav skal vera rimelege i forhold til storeleiken på utbygginga. Krava kan klagast inn for fylkesmannen, som kan oppheva eller redusera kravet om dei vert funne urimelege.

Realiseringsavtalar: Bergen kommune brukar dette begrepet om avtalane med dei ulike utbyggjarane om gjennomføringa av tiltaka.

5 Organisering av tiltak på fylkesveg med rekkefølgekrav

5.1 Byggherrefunksjonen

Dei fleste rekkefølgekrav om bygging/utbetring av fylkesveg gjeld private utbyggjarar. Utbyggjar må ta kontakt med Statens vegvesen for å planleggja tiltaket. I denne fasen skjer også forhandlingar om finansieringa. Statens vegvesen vurderar prosjekta på vegne av fylkeskommunen i forhold til prioriteringar og framtidige behov for fylkeskommunen. Vegvesenet vurderar også sin rolle i forhold til omfanget og kompleksiteten i tiltaket:

- a) Utbyggjar er byggherre – Statens vegvesen har ein kontroll- og godkjenningssfunksjon. Utbyggjar tar ansvar for meirkostnader. Dette gjeld dei enklare og mindre tiltaka.
- b) Statens vegvesen er byggherre på vegne av HFK. Utbyggjar yter «tilskot» (anleggsbidrag) til prosjektet. I avtale må det regulerast modell for finansiering, og risiko for eventuelle usikre kostnader. Dette gjeld dei større og meir komplekse tiltaka.

Etablert praksis er at byggherre er ansvarleg for meirkostnader og får godskrive innsparingar, om ikkje anna er spesifisert i avtalen.

5.2 Meirverdiavgift

Regelverket for meirverdiavgiftskompensasjon medfører i praksis at fylkeskommunen får frådrag for meirverdiavgift om Statens vegvesen eller fylkeskommunen er byggherre, men at privat utbyggjar som byggjer/utbetrar og overfører offentlig veg til fylkeskommunen, ikkje har rett på slikt frådrag.

For at privat utbyggjar (punkt a) over) ikkje skal sitja igjen med mva. som ein kostnad, er det ulike regelverk som kan takast i bruk. Jamfør vedtak 11/14 i fylkesutvalet om **justeringsmodellen**. Denne gjev fylkeskommunen rett til refusjon av den kostnadsførte meirverdiavgifta til utbyggjar. Fylkeskommunen får refusjonen over ein periode på 10 år etter ferdigstilling, og denne vert deretter utbetalt til utbyggjar.

Metoden der SVV/HFK er byggherre (alternativ b) over) kallast **anleggsverdimodellen**, og denne medfører at fylkeskommunen får kompensasjon for mva. på vanleg måte.

5.3 Avtalemotell for anleggsverdimodellen

Modellen som Statens vegvesen på vegne av HFK har nytta seinare tid går ut på at anleggsbidraget vert rekna ut slik at det begrensar utbyggjar sitt ansvar, for eksempel:

Anleggsbidraget omfattar kontraktssum, multiplisert med 1,3 (der faktoren på 0,3 inneheld lønn byggeleiiing, tillegg og endringar, lønns- og prisstigning og uføresett). I tillegg inneheld anleggsbidraget alle kostnader til grunnverv, støytiltak inklusive prosjektering, og alle kostnader til miljøoppfølging inklusive eventuelle følgjekostnader.

Kostnader ut over anleggsbidraget vert dekkja av HFK. Tidlegare modellar gjekk oftast at bidraget (tilskot/ forskot/ løyving) frå dei ulike partane var xx millionar kr.

Så langt har det ikkje vore særleg fokus på prosjektrekneskap for vegprosjekt. Dermed er det også lite erfaringstal på den endelege kostnadsfordelinga mellom aktørane i slike samarbeidsprosjekt. Dei nye modellane aukar behovet for prosjektrekneskap, slik at totale kostnader og finansiering kjem fram.

6 Praksis – Bergen kommune

6.1 Historikk utbygging i Bergen

Tidlegare (meir enn 10 år sidan) hadde Bergen Tomteselskap ein viktig rolle som tilretteleggjar av bustad- og næringsutvikling i Bergen. Tomteselskapet sørge for at det ved større utbyggingar vart tilrettelagt for veg, vatn og avløp, barnehagar, skular mv. Utbygginga var i hovudsak ekspanderande.

Sædalsvegen er eit eksempel på forskottering frå rundt år 2000. Her godkjende fylkestinget forskotteringar med totalt 87,5 mill kr av ein totalkostnad på 100 mill kr.

Dei seinare åra har utbyggingane i større grad vorte overtatt av private utbyggjar, og målsetjingane er no fortetting der det tidlegare var ekspansjon. Dette gjev eit stort omfang av utbyggingsavtalar.

Bystyret i Bergen gjorde i sak 63/07 prinsippvedtak om utbyggingsavtalar, der ein legg til grunn at utbyggingsavtalar kan brukast innanfor alle typar tiltak som plan- og bygningslova gir høve til. I vedtaket punkt f) går det fram at hovudprinsipp for kostnadsfordeling er at «*Utbyggingsområder skal selv bære alle kostnadene med tilrettelegging av teknisk og grønn infrastruktur*».

I følge Bergen kommune er etablert praksis at ein ser den offentlege infrastrukturen mest mogeleg under eitt, slik at ein skaffar finansiering til både kommunale og fylkeskommunale tiltak, med bakteppe om at avtalane må vera forholdsmessige/ ikkje urimelege. Kommunen ser det som naturleg at fylkeskommunen bidreg ved større utbyggingar (til dømes Wergeland, sjå under punkt 6.4) der fylkesvegen vert utbeta.

6.2 Handlingsprogram for Bergensprogrammet 2014-2017

I vedtatt handlingsprogram for Bergensprogrammet heiter det, side 11:

«Prioriteringene i handlingsprogram og byggeprogram har tradisjonelt og i hovedsak vært styrt av handlingsplanene for de ulike programområdene. Styringsgruppen i Bergensprogrammet anbefaler i det videre at koblingene også til vedtatte byutviklingsstrategier skal være del av prioriteringsgrunnlaget for satsingsområdene i Bergensprogrammet.

Videre vil det være hensiktsmessig, gitt den økonomiske situasjonen i Bergensprogrammet, å i større grad ta i bruk utbyggingsavtaler med private aktører. Gjennom bruken av utbyggingsavtaler kan private investorer bidra til utviklingen av nødvendige teknisk infrastruktur. Når dette kobles sammen med de offentlige budsjetter oppnår en at det offentlige får etablert mer teknisk infrastruktur enn ellers forutsatt; de offentlige midler rekker lenger. Det er viktig at hensynet til samfunnsnytte vektlegges i slike prioriteringer.

Det vil samtidig være nødvendig å ha en forståelse for at en slik ordning i enkelte tilfeller vil kunne rokke ved faglige anbefalinger når det kommer til prioritering av tiltak. Det anbefales at høy grad av måloppnåelse i forhold til overordnede mål, veier tyngst ved prioritering av tiltak».

6.3 Forskoteringspraksis ved rekkefølgekrav – Bergen kommune

Prioriteringane i Bergen kommune skjer gjennom Bergensprogrammet sine organ.

Det finst lite heilskapleg praksis å visa til i denne samanheng. For perioden 2006-2013 kan følgjande eksempel trekkjast fram når det gjeld forskottering av tiltak som er omfatta av rekkefølgekrav:

Fv 197 Håkonshellavegen. Fylkestinget (sak 33/06) gjorde vedtak om 6 mill kr i forskot til privat utbygger, knytt til rekkefølgekrav om etablering av gang- og sykkelveg/ fortau i reguleringsplan. Dette utgjorde om lag 1/3 av den samla ramma for prosjektet.

Fv 585 Årstadvegen/ Fløenbakken. Forskot på 3,1 mill kr til privat utbygger i 2007, dette utgjorde om lag 60 pst av totalkostnaden på 5,2 mill på prosjektet. Utbygger betalte resten som tilskot. Utbygger hadde fått rekkefølgekrav til realisering av rundkøyning som trafikktryggleikstiltak.

Fv 557 Bjørgevegen. Forskot på 5 mill kr til privat utbygger til realisering av rekkefølgekrav knytt til trafikksikring og kollektivfelt i 2007. Forskottinga utgjorde ca. 35 pst av den totale ramma for prosjektet.

Søknad om delvis forskottering til 4-felt veg Fv 267 Åsamyrane: Fylkesrådmannen innstilte å forskottera 6 mill kr (ca 10% av kostnad), fylkestinget innvilga 15 mill kr (25% av kostnad).

Søknad om delvis forskottering til rundkøyning VR5 mellom Åsamyrane og Åsane senter/Myrdalsvegen i Åsane: Fylkesrådmannen innstilte til avslag på søknad, fylkestinget var einig.

Det som var uvanleg for dei to søknadene i fylkestingsak 43/13 (Åsane) var at forskotteringssøknadane kom etter at realiseringsavtalar var inngått. Vanleg praksis har vore at ein søker om forskottering før avtale vert inngått.

6.4 Aktuelle utbyggingsavtalar Bergen i 2014 og framover

Følgjande er dei mest aktuelle utbyggingsavtalane pr august 2014:

Wergeland: Her er inngått avtale mellom privat utbygger (Wergeland Terrasse AS) om opprustning av Wergeland torg (Bergen kommune) og opprustning av fylkesvegen (HFK). Avtalen om fylkesvegen går ut på at utbygger betaler eit anleggsbidrag på 60% av kostandsanslag (pluss prisjustering), medan fylkeskommunen betaler 40%. I tillegg er HFK byggherre og såleis ansvarleg for meirkostnader. Avtalen seier tydeleg at utbygger ikkje kan søkja om forskottering av anleggsbidraget på 40%.

Strømme gård/ Bjørgeveien: Ulike rekkefølgetiltak for fylkesveg i høve bustadutbygging. Etter avtalar med utbyggjar er HFK byggherre for gangbru. Ingen forskot eller tilskot, men som byggherre medfører dette ansvar for kostnader utover anleggsbidraget.

Fleslandsveien: Bergen kommune ved vann- og avløpsetaten har fått rekkefølgekrav om opparbeiding av gang- og sykkelveg langs Fleslandsveien. Bergen kommune finansierer tiltaket og Statens vegvesen er byggherre på vegne av Hordaland fylkeskommune.

Bergen kommune jobbar også med reguleringsplanar for Paradis, Mindemyren, Nygårdstangen, Salhusvegen, Liland, Espeland og Vårheia i Arna. Ein kan forventa det vert stilt rekkefølgekrav i høve desse utbyggingane.

6.5 Andre eksempel på utbyggingsavtalar med rekkefølgekrav

IKEA/E39: IKEA fekk rekkefølgekrav om å byggja ny rundkøyring ifm. oppføring av nytt varehus. Staten godkjende forskottering på 30 mill kr, tilskot frå andre var 3 mill, slik at IKEA betalte resten, 117 mill kr. (78% av total kostnad på 150 mill kr).

Nytt kryss E39 sør for Søfteland: Her er krav om nytt kryss ifm. bustadbygging. Utbyggjar betalar alt sjølv, og tiltaket har heller ikkje nokon verdi for vegen.

Ny rundkøyring Vestkanten/Fv 558 Lyderhornsveien: Her betalte utbyggjar (Vestkanten) alt sjølv. SVV sin rolle var å godkjenna byggeplan og produktet.

7 Praksis andre kommunar utanom Bergen – forskotteringar med rekkefølgekrav

Samferdselsavdelinga har jamleg møte med kommunar og utbyggjarar og Statens vegvesen om fylkeskommunalt bidrag eller spleiselag på ulike prosjekt. I nokre tilfelle gir samferdselsavdelinga tilbakemelding om at det er lite sannsynleg at tiltaket ville fått positiv innstilling frå administrasjonen om søknad skulle bli mottatt. Desse tilbakemeldingane skjer etter grundig vurdering saman med Statens vegvesen. Desse sakene er politisk handsama:

7.1 Askøy kommune:

Fv 212 ved Follese skole: Fylkestingvedtak 59/10 gir Adams Express Eiendomsinvest AS høve til å forskottera inntil 15 millionar kroner til opprustning og bygging av omlag 800 meter fortau til Follese skole. Tiltaket er eit rekkefølgekrav i kommuneplanen. Kostnadsanslaget var på vedtakstidspunktet 12,6 mill kr, men for å ta høgde for meirkostnader, søkte ein om 15 mill kr. Her la ein altså opp til 100% fylkeskommunal finansiering, men finansiering utover 15 mill kr blir utbyggjar sitt ansvar.

I ettertid har Block Watne kjøpt området frå Adams Express. Bygging er ikkje starta, då ein avventar avklaringar om vegløysering i Askøypakken. Fullt utbygd vil feltet gi 450 bustader. Kommunen opplyser at endeleg avtale vil vera ein utbyggingsavtale.

7.2 Voss kommune:

Fv 310 Bordalsvegen nedre del: Fylkestingvedtak 12/12 gir Voss kommune som byggherre høve til ei forskottering på 50%, avgrensa opp til 7,75 mill kr til utbetring av veg og etablering av fortau. Opprinneleg låg rekkefølgekravet frå Statens vegvesen på privat utbyggjar av 43 bustadeiningar, men dette vart seinare

vurdert som urimeleg av Voss kommune og SVV. Det var uansett eit lokalt ønskje og prioritering frå kommunen om utbetring av vegen. Restfinansiering er Voss kommune sitt ansvar.

Det viser seg seinare at kostnadsanslaget som låg til grunn for søknaden var mangelfullt. Eit forprosjekt med utført anslag viser no ein kostnad på 24-26 mill kr. Prosessen vidare vert drøfta med kommunen. Den endelege avtalen kan få form av ein utbyggingsavtale.

Fv 315 Bavallsvegen: Fylkestinget godkjende i sak 10/09 at Voss kommune får løyve til å forskottera inntil 14 mill kr for parsell 2 av ny veg til Bavallen, som då var kostnadsrekna til 12,8 mill kr. Før oppstart viste nytt kostnadsoverslag 20 mill kr. Ein inngjekk då avtale mellom Voss kommune, Voss Resort AS og Hordland fylkeskommune om at tilskot frå partane på høvesvis inntil 1 mill kr, 3 mill kr og 2 mill kr. I avtalen går det vidare fram at utbygginga gjeld 300 einingar, der halvparten kan takast i bruk ved oppstart og halvparten ved ferdigstilling av parsellen. I ettertid vart det endå større meirforbruk som HFK har løyvd. Totalt er det no medgått 30,5 mill kr. Dermed har utbyggjar her betalt 3 mill kr (ca 10% av kostnad), Voss kommune 1 mill kr og HFK det resterande gjennom forskottering og løyvingar.

7.3 Eksempel på utbyggingsavtalar i andre kommunar med rekkefølgjekrav og eventuelt spørsmål om medfinansiering av Hordaland fylkeskommune

Askøy kommune:

Frank Mohn Eiendom AS søker i brev av 10.04.14 om å få forskottera 15 mill kr i fylkesvegmidlar, som delfinansiering av rekkefølgjekrav i reguleringsplan. Det er inngått utbyggingsavtale mellom Askøy kommune og Frank Mohn Eiendom AS.

Tiltaket gjeld etablering av ny rundkøyring og busshaldeplass ved Florvåg på Fv 563. Total kostnad er rekna til 36 mill kr inklusive mva. Avtale om realisering av tiltaket er inngått, der Statens vegvesen er byggherre på vegne av HFK. I dette tilfellet er det avklart at utbyggjar kan søkja om forskottering i ettertid. Denne saka vert lagt fram for fylkestinget i desember 2014.

Os kommune:

Kommunen har så langt ingen utbyggingsavtalar kombinert med rekkefølgjekrav og forskot/tilskot på fylkesvegar. I Os reknar ein med å inngå to utbyggingsavtalar i 2015 (Mobergslia og Os sentrum), men om desse vil innehalda rekkefølgjekrav med omsyn til fylkesvegar, er ikkje klart pr august 2014.

Kommunen har også påtatt seg rolla som tiltakshavar for utbetring av Fv 552 i området aust for Osbrua, der føreligg to reguleringsplanar med rekkefølgjekrav i forbindelse med utbygging på begge sider av fylkesvegen. Kommunen legg opp til eit spleiselag mellom utbyggjar, kommunen og søknad om tilskot/forskot frå Hordaland fylkeskommune.

Voss kommune:

Det er fleire planar om utbyggingar som sannsynlegvis vil få rekkefølgjekrav. Det er sannsynleg at desse blir formalisert gjennom utbyggingsavtalar.

Fjell kommune:

Fjell kommune har inngått fleire utbyggingsavtalar. Ein av desse gjeld Fv 258 med rekkefølgjekrav i reguleringsplan om bygging av fortau langs vegen og undergang. Her tar utbyggjar alle kostnadene og inngår eigen avtale med vegvesenet om utføringa.

Kommunen har også mange reguleringsplanar med rekkefølgjekrav om trafiksikringstiltak på fylkesvegar ved at det skal etablerast fortau/overgangar.

8 Fylkesrådmannen sine merknader

Fylkesrådmannen meiner at forskotteringsregimet er eit lite eigna verktøy til å prioritera og finansiera prosjekt på fylkesvegnettet. Det er arbeidet med Regional Transportplan saman med den årlege budsjettprosessen som er best eigna til å foreta prioriteringar på eit mest mogeleg heilheitleg grunnlag. Når det er sagt, har forskotteringane også medført tidlegare realisering av viktige fylkesvegprosjekt, og realisering av prosjekt som kanskje ikkje ville vorte realisert, men likevel er gode og gunstige tiltak.

Når det gjeld rekkefølgjekrav vil fylkesrådmannen understreka at desse er lagt på utbyggjar, og i utgangspunktet fylkeskommunen ivedkomande. Krava skal vera nødvendige for å sikra gode løysingar, men dei tar i utgangspunktet ikkje omsyn til finansieringa utover at dei ikkje skal vera urimelege.

Prosessen med å avtaleregulera tiltak med bakgrunn i rekkefølgjekrav på fylkesveg blir handtert av Statens vegvesen. Både finansiering og kven som er byggherre er ein del av avtalen. Når ein vurderar det fylkeskommunale bidraget, er forskottering eit av alternativa, og må koma fram på dette stadiet. Utgangspunktet for fylkeskommunalt bidrag (løyving/forskot/tilskot) må vera at tiltaket ut frå overordna og heilskapleg prioritering i heile fylket / Bergensprogrammet, ville vore eit tiltak som får fylkeskommunale midlar, uavhengig av utbygginga. Dermed vil det etter fylkesrådmannen sitt syn generelt vera ein høg terskel for at tiltaket blir prioritert av fylkeskommunen. Fylkesrådmannen vil foreslå følgjande prinsipp for prioritering av fylkeskommunale midlar ved rekkefølgjekrav:

Rekkefølgjekrav for private utbyggjar som gjeld fylkesvegar, er primært som eit krav som utbyggjar(ane) må oppfylla utan fylkeskommunal løyving.

Dersom fylkeskommunen skal bidra med løyving eller tilskot til utbyggjar, må tiltaket ha eit slikt behov at vegeigar ut frå overordna og heilskapleg prioritering måtte ha utført utbetring/bygging, uavhengig av utbygginga.

Dersom tiltaket ut frå overordna og heilskapleg prioritering, uavhengig av utbygginga, ville medført utbetring/bygging i løpet av 10-20 år, er fylkeskommunal forskottering aktuell.

Eit fylkeskommunalt bidrag må forhandlast om ut frå nytte for HFK. I alle høve er forskottering avgrensa til 15 mill kr i samsvar med Regional Transportplan.

For framtida blir det ikkje høve til å søkja om forskottering etter at realiseringsavtalar er inngått.