

SAKSFRAMLEGG

Tysnes kommune

INVESTERINGSPLANPROGRAM TIL REGIONAL TRANSPORTPLAN - HØYRING

Sakshandsamar: Steinar Dalland

Arkivsak : 17/688 -
Arkivkode: 500

Vedlegg: Uprenta vedlegg: <https://www.hordaland.no/nn-NO/politikk/du-kan-paverke/hoyring--investeringsprogram-for-fylkesvegnettet-til-rtp/>

SAKSUTGREIING:

Bakgrunn

Fylkestinget vedtok RTP i juni 2017, investeringsprogrammet som no ligg føre skal gje eit samla oversyn over planar for utvikling av fylkesvegnettet i perioden. Det er lagt opp til at investeringsprogrammet skal gjelda heile planperioden, altså 12 år, og rullerast årleg. Det vert lagt opp til rullering med tilhøyrande høyringsrundar kvar fjerde år, det vil sei at neste høyring vert i 2021. I tråd med alminneleg økonomistyring i kommunane så er det berre prosjekt for neste år som er bundne, då i tillegg til prosjekt det allereie er teikna kontrakt på. Eit eige investeringsprogram for fylkesvegar er eit nytt grep og rådmannen vurderer at dette er eit klokt grep for å skapa betre oversyn og føreseielegheit i desse spørsmåla.

Mål og styring

Måla for arbeidet er forankra i den nyleg vedtekne Regionale transportplanen. Etablering av ein eige investeringsprogram er tenkt å gje betre styring ved å gje meir føreseielege rammer for Statens vegvesen si planlegging. Det er vidare lagt opp til at porteføljen vert fylgt opp gjennom årlege evalueringar gjennom rullering av investeringsplanen, dette vil igjen sikra ein viss fleksibilitet i frametter.

Eit betre fokus på porteføljestyling må og ta omsyn til å samordna mindre tiltak innanfor tidsmessige og romlege rammer. God planlegging og oversikt vil kunne gje grunnlag for meir kostnadseffektive løysingar.

I styring av porteføljen vert følgjande tilhøve vektlagt:

1. Måloppnåing i RTP. Det er måla i RTP som vert utgangspunkt for å definera prosjekt og tiltak som gjev best måloppnåing.
2. Finansiering og disponible midlar. Investeringsprogrammet får sine årlege rammer avklart gjennom fylkeskommunen sitt årlege arbeid med budsjett og økonomiplan.
3. Samfunnsøkonomisk lønnsemd. Analyse av samfunnsøkonomisk lønnsemd er relevant i større prosjekt, i desse tilfella vert Statens Vegvesen sitt metodegrunnlag nytta.

4. Planstatus. Det er viktig at prosjekt har ein avklart planstatus i god tid før fylkeskommunen gjennomfører sine budsjettprosessar. Mindre tiltak kan gjerast utan reguleringsplan, men det vil då vera viktig med god dialog med involverte partar.
5. Kapasitet på planlegging og gjennomføring. Fylkeskommunen nyttar SVV sin fagkompetanse i planlegging og gjennomføring, med utgangspunkt i at dette er knappe ressursar er det viktig å få lagt prosjekt inn i ein avstemt tidshorisont.

Økonomiske rammer:

Kapittel 4 i planen går gjennom ein del av det økonomiske grunnlaget for fylkeskommunen si vegsatsing. Fylkeskommunen si årlege investeringsramma er sett til om lag kr. 600 millionar, i denne ramma ligg også ein del bundne prosjekt, dette gjeld særskilt prosjekt bunde opp gjennom bompengavtaler.

Planen tek i kap. 4.2 opp ulike styringsprinsipp for spleiselag, det vert også i framtida opna opp for at kommunar kan søkja å forskottere ulike prosjekt, men omfanget er mykje mindre enn tidlegare, avgrensa opp til kr. 15 mill. per prosjekt. Det er elles interessant å merkja seg at fylkeskommunen vil avgrensa sin risiko ved å berre ta ansvar for prosjekt der Statens Vegvesen har rolla som byggherre. Dette er for så vidt greitt, men då bør heller ikkje fylkeskommunen sno seg rundt sitt ansvar som vegeigar ved å la den einskilde kommune stå som byggherre for utbetring av fylkesvegar der det ikkje er særskilte grunnar som skulle tilsei at det er naturleg at kommunen er ansvarleg byggherre. Dei prosjekta der kommunen naturleg er ansvarleg vil til dømes vera prosjekt der nedlegging av vatn og avlaup vert samordna med til dømes bygging av gang og sykkelsti. Dei prosjekta som berre er knytt til utbetring av fylkesveg ligg ikkje naturleg til kommunane. I dei aller fleste reine fylkesvegprosjekt er det hensiktsmessig at fylkeskommunen tek sitt ansvar som vegeigar direkte og nyttar SVV som utførande, dette vil gje meir veg for pengane i siste runde.

Fylkeskommunen viser i kapitlet også til andre statlege finansieringskjelder, mellom anna tilskotsordningar til tømmertransport. Me er positive til at det vert teke eit initiativ til å vurdera flaskehalsar på fylkesvegen opp mot slik transport, det bør vera aktuelle prosjekt å vurdera også på Tysnes i høve til dette. Nokre flaskehalsar er ganske nyleg kome til slik som til dømes Kløvbrekka, me ser også at sjølve beringa i vegkroppen i ein del tilfelle kan vera ein flaskehals for slik transport.

Ferjeavløysingsmidlar vert også peika på i gjennomgang av statlege tilskot, me meiner at fylkeskommunen må ta ei meir offensiv rolle i høve til dette. Fylkeskommunen er ein naturleg part for å syta for gjennomføring av turvande reguleringsplanar og få fram gode prosjekt, fram til no verkar ein å vera for passive i vurdering av denne finansieringsordninga. Dette kjem særskilt fram når fylkeskommunen i kap. 6.2 skriv:

«Når det gjeld ferjeavløysingsprosjekta vert det lagt til grunn at desse prosjekta ikkje skal tilførast budsjettmidlar frå fylkesbudsjettet utover ordninga med ferjeavløysing.»

Ei slik haldning vil fort føra til at ordninga ikkje vert utforska på ein slik måte at Hordaland vil få realisert prosjekt innanfor ordninga. Det synes rimeleg opp mot måla i RTP at fylkeskommunen må utforska ordninga med iver for å sikra eit framkomeleg og trafikksikkert fylkesvegnett. Me tør å minna om at ferjene er ein del av fylkesvegnettet og mest utan unntak ein del av det som vert definert under *overordna* fylkesvegnett.

I programmet vert det peika på at vedlikehaldsetterslepet er stort og at *«dette inneber og at det blir lite fylkeskommunale midlar tilgjengeleg til investeringar på det overordna fylkesvegnettet utanom det som går inn i bompengepakke»*. Det er med andre ord lite von for utbetringar av fylkesvegnettet i kommunar som ikkje har sett seg tent med å etablere bompengepakker.

Prioritering av prosjekt og tiltak

I kapittel 5 i investeringsprogrammet går ein gjennom prioritering av prosjekt og tiltak. Eit av grepa som vert gjort her er å leggja større vekt på langsiktige prosjektporteføljer, der det vert sett av midlar til strekningsvise utbetringar. Eit av prioriteringskriteria for strekningsvise utbetringar er om vegen er klassifisert som *overordna* eller *øvrig* fylkesveg. I Tysnes så har me 31,5 km overordna fylkesvegnett (Hodnanes-Våge) medan me har 105,5 km av det såkalla øvrige fylkesvegnettet. Me veit at status i dag på ein del av det øvrige fylkesnettet i kommunen vår er så dårleg at det absolutt burde vore vurdert strekningsvise utbetringar også på denne delen av fylkesvegnettet.

Det er interessant å merkje seg at det i investeringsprogrammet punkt 5.1.2.1 vert vurdert at reduksjon i driftsstandard er ei mogleg løysing for å frigjere meir pengar til anna vedlikehald. *«Ved å la mindre vegstrekningar forfalle, kan ein styrke vedlikehald av dei viktigaste og mest trafikkerte fylkesvegstrekningane.»* For ein øy kommune som Tysnes med relativt lågt folketal og mange kilometer veg så er neppe dette veldig gunstig. Det vert vist til at vegane kan stengast når forfallet er kome så langt at dei kollapsar/sklir ut, eller å setja dei skikkeleg i stand med investeringsmidlar ein gang i framtida. Dersom det er vegstrekningar som bør stengast ned bør det skje i ein open demokratisk prosess og ikkje som følgje av ein stillteiane aksept av forfallet. Det er i alle fall ikkje ønskeleg at desse vegane utan vidare vert nedklassifisert til kommunale vegar!

Planlegging er viktig, men samstundes både tid- og ressurskrevjande. Fylkeskommunen legg opp til å setja av 15 millionar årleg til planlegging. Mange av dei ulike planprosjekta som er sett i gang har ei eller anna tilknytning til bompengepakker, det er per i dag ingen prosjekt under planlegging på Tysnes. Me meiner at noko planmidlar må gå til utforsking av ferjeavløysingsprosjekt i fylke og mellom desse Huglo sambandet.

I framtidige planar for investering på overordna fylkesvegnett er fylkesveg 49 mellom Hodnanes og Våge sett som prioritet 2, det betyr at det kan vurderast å tilføra midlar i spleiselag dersom det er økonomisk rom for det og ikkje minst lokal tilslutnad. I realiteten er stort sett alt av investeringar forankra i bompengepakker av ulike slag.

Det er positivt at fylkeskommunen går inn for å avsetja midlar til forsterking av det øvrige fylkesvegnettet, men ei ramme på 80 millionar per år synes å vera alt for knapt. I denne ramma vert det føreslege å setja av kr. 2 million til forsterking av fylkesveg 79 mellom Uggdal og Onarheim. Dette monnar lite i høve til den standarden vegen har og når det først skal gjerast tiltak på denne strekninga bør ramma aukast ein god del.

I investeringsprogrammet er det i 2018 også sett av 5 millionar til utbetring av Hodnanes ferjekai, me kan vanskeleg sei anna enn at me helst skulle nytta desse pengane til forsterking av fylkesveg 79, men reknar med at utbetringa det her gjeld er turvande for tilpassing til elektrisk ferjedrift.

Ut frå ei samla vurdering rår rådmannen til slik uttale:

INNSTILLING FRÅ RÅDMANNEN:

Tysnes kommune er positiv til at det no vert lagt opp til betre og meir føreseielege rammer for fylkeskommunen sine investeringar og vedlikehald gjennom investeringsprogrammet. Det er sjølvstakt ikkje alle deler av fylkeskommunen si tilnærming me kan gje vår tilslutning til, men programmet bidreg til meir gjennomsiktlige prosessar i politikkkutforminga som uansett er positivt.

Tysnes kommune er samd i at vedlikehald og turvande utbetringar av fylkesvegnettet no må prioriterast framfor store nye prosjekt. Me har likevel noko vanskar med å sjå dette att i investeringsprogrammet som no er lagt fram. Vårt inntrykk er at mykje midlar er bundne gjennom bompengepakker og at det utan nye pakker er vanskeleg å få gjort turvande utbetringar. Me meiner at ei årleg ramme på kr. 80 million til forsterkingar er for lite.

Tysnes kommune merkjer seg tanken om å redusera vedlikehaldsstandard på einskilde vegar som eit innspel for å få betre kontroll over det samla vedlikehaldsetterslepet. Me meiner at dette er ein uklok strategi dersom det er slik at vegar skal forfalla heilt til dei kollapsar og så skal dei stengast. Dersom fylkeskommunen meiner at deler av fylkesvegnettet i dag faktisk kan stengast må dei setja i gang ein open prosess kring dette. Me kan ikkje sjå at det i dag er vegar som kan stengjast utan at det vil koma i konflikt med målet om godt framkome som er meisla ut i RTP. Tysnes kommune vil ikkje kunne akseptera at denne prosessen vert gjort gjennom omklassifisering frå fylkesveg til kommunal veg. Kommunane har ingen føresetnader for å ta opp att år med forsømt vedlikehald på fylkesvegnettet.

Tysnes kommune meiner at fylkeskommunen har ei for passiv haldning til ferjeavløysingsmidlar. Dersom Hordaland skal få prosjekt realisert gjennom denne ordninga krev det at fylkeskommunen er viljug til å medverka, også økonomisk, i vidare planlegging av prosjekta som tidlegare er omtala i RTP.

Tysnes kommune er positive til at fylkeskommunen er opne for gode samarbeidsprosjekt til dømes ved at gang- og sykkelvegar kan byggjast ut der kommunen har arbeid til dømes i framføring av vatn og avlaup.

Tysnes kommune ønskjer å peika på følgjande konkrete prosjekt som me meiner bør prioriterast i økonomiplanperioden:

- Strekningsvis utbetring av FV 79 mellom Uggdal og Onarheim

Vegen er i dag i dårleg stand og det er store utfordringar knytt til tryggleik og framkome langs vegen. Utfordringar knytt til framkome har vorte ennå større etter naudutbetringar som vart gjort i Kløvbrekka inneverande år. Det er foreslått å løyva kr. 2 million til stekket i 2018, dette er i utgangspunktet for lite. Dersom løyvinga likevel ikkje vert auka ønskjer kommunen ein tett dialog om kva tiltak som skal gjennomførast.

- Utbetringar av tunnellar langs FV49

Me ber om at det vert prioritert å utbetra tunnellar på Uggdal langs FV49. Høgda på tunellane er i dag så låg at det er eit problem for næringsverksemd i kommunen som produserer takstolar for marknaden i Sunnhordland og Haugalandet. Bilar med takstolar kan i dag ikkje

ta seg fram til Hodnanes via FV49. Alternativet kunne vore å nytta omkøyning via FV79 mellom Uggdal og Onarheim, men denne vegen har så dårleg standard at det ikkje er mogleg.

- Planmidlar for å realisere ferjeavløysingsprosjekt Huglo

Det er ønskjeleg at det vert løyvd planmidlar for å gå vidare med kommunedelplanar for ferjeavløysing for Huglo. Utarbeiding av reguleringsplan er ein føresetnad for å koma vidare i prosjektet.

- Strekningsvis utbetring av FV78 mellom Nedravåge og Flakkavågen

FV78 har så dårleg bereevne og standard at den er til hinder for utvikling av næringsområde på Nedravåge. Vegen må utbetrast for å kunna ivareta ei større trafikkbelastning. Den strekningsvise utbetringa kan i noko mon gjennomførast med punktutbetringar i første omgang, men det er viktig at heile strekninga vert vurdert for å nå mål om godt framkome.

- Gang og sykkelsti langs FV 49 – Reiso til Våge

Det er ønskjeleg at det vert sett midlar til planlegging av gang og sykkelsti frå Reiso til Våge. Ei framtidig utbygging kan kanskje samordnast med utbyggingar innanfor vatn og avlaup.

- Punktutbetringar langs FV 49 Gjersvik - Malkenes

Det bør vurderast punktutbetringar langs FV 49 frå Gjersvik – Malkenes, i første rekkje bør det gjerast tiltak for siktutbetringar i Vadlasvingane.