
SAKSFRAMLEGG

Arkivsaksnr.: 08/1740-91
Løpenr.: 27387/09
Arkiv: 122N00 SAKSARKIV
Saksbehandler: Øystein Olav Miland

FYLKESVEGPLAN FOR TROMS 2010 - 2019 MED 4-ÅRIG HANDLINGSPROGRAM 2010 - 2013 (2019)

Innstilling til vedtak:

⋮

Miljø og samferdselskomiteens innstilling.

⋮

⋮

Saken gjelder:

Vedlegg til saken:

A: Trykte vedlegg:

- Forslag til Fylkesvegplan 2010-2019, med handlingsprogram 2010-2013 (-2019)
- Høringsuttalelser (3 deler)

B: Utrykte vedlegg:

Saksutredning:

Fylkesrådet har behandlet saken i møte 10.11.2009, sak 240/09. I saksframlegget skriver fylkesråd for miljø og samferdsel:

”Fylkesrådet legger med dette fram sitt forslag til Unntatt innsyn Fylkesvegplan for Troms 2010-2019, med 4-årig Offl §14 handlingsprogram for fylkesvegnettet i Troms 2010-2013 (-2019).

Forslaget er utarbeidet i et samarbeid mellom Statens vegvesen region Nord og Troms fylkeskommune.

Forutgående prosess:

Det arbeides parallelt med forberedelse til forvaltningsreformen og Fylkesvegplan 2010-2019, med handlingsprogram for 2010-2013. Planforslaget ble sendt på høring av Fylkesrådet 30. juni 2009, med høringsfrist 3. September 2009.

Fylkesrådet avholdt et vellykket høringsseminar 24. august 2009, med over 60 deltakere. Etter høringen har det kommet inn 45 høringsvar. Dette viser noe av engasjementet rundt denne fylkesvegplanen.

Fylkesvegnettet i Troms har betydelige utfordringer. Fra og med 1.1.2010 får fylkeskommunen tilført ansvaret for 1 180 km av det som i dag er øvrige riksveger i Troms.

Utbedring og vedlikehold gir trygge og effektive transportårer for bosetting og næringsliv, og stanser forfall. Samtidig er det sterke ønsker og behov for å realisere nye veglenker og fastlandsforbindelser.

Hovedelementer i forslaget fra fylkesrådet:

Økningen i overføringene til fylkeskommunen er gitt i Kommuneproposisjonen 2010 (St.prp. nr 68 (2008-2009)), med justering i Statsbudsjettet for 2010, knyttet til fratrek av beregnet mva kompensasjon. I tillegg til overføring av rammer for drift og investering basert på 2009 budsjettet er det lagt inn en økning av frie midler til fylkeskommunene fra 2010.

Investeringsmidler er fylkesvis fordelt basert på grunnlag av vegstandard, veglengde som overføres, befolkning og bindinger på igangsatte prosjekt. For Troms sin del er det foreslått en tildeling på 69 mill kroner (i tillegg kommer 7 mill i mva kompensasjon) til investering og en økning i frie inntekter på 45 mill kr.

Samlet vil dette gi en økonomisk ramme for 10-års perioden på 3 215 mill til drift og vedlikehold av vegnettet, 2 210 mill til investeringerⁱ, 2 220 mill til kjøp av fergetjenester og 800 mill til rassikring. Det er denne rammen som er lagt til grunn ved utarbeidelse av handlingsprogrammet.

I høringsforslaget lå det til grunn låneopptak på 70 mill i 2010-2011, og 50 mill kr. fra 2012-2019, jf. Fylkestingsvedtak 18/09.

Rentekompensasjonsordning

Det legges opp til en rentekompensasjonsordning for transporttiltak i fylkene pga. forvaltningsreformen, fra 2010. I statsbudsjettet for 2010 (Prop. 1S) får Troms tildelt en årlig ramme på 100 mill kr. til rentefrie lån, med avdragsfrihet i 5 år. Denne rammen skal omsøkes årlig (se mer informasjon i plandokumentet under kap 3.) I forslaget legges det til grunn å erstatte de planlagte låneopptakene, jf Fylkestingsvedtak 18/09, med rentekompensasjonsordningen. Dette er en ny forutsetning, som fører til innsparinger i forhold til økte kapitalutgifter som hadde påløpt med de planlagte låneopptakene. Dette fører til en styrking av drift og vedlikehold rammen, som ellers ville blitt presset av økte kapitalutgifter.

Planlagt opptrappingsmodell drift og vedlikehold med innsparte kapitalutgifter:

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Drift og vedlikehold (gamle fylkesveger)	141	141	141	141	141	141	141	141	141	141
Kapitalkostnader fv-lån før 2008	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000
	-18	-21	-23	-22	-20	-19	-19	-18	-18	-17
	100	000	000	000	540	983	945	868	310	753
Drift og vedlikehold	122	120	118	119	120	121	121	122	122	123
	900	000	000	000	460	017	055	132	690	247

ⁱ Inkludert 1 mrd fra rentekompensasjonsordningen

Rentebesparelse ved ikke låneopptak	1	4	11	14	18	21	25	27	30	33
	050	725	375	875	375	814	008	974	765	381
Til drift og vedlikehold	123	124	129	133	138	142	146	150	153	156
	950	725	375	875	835	831	063	106	455	628
Drift og vedlikehold nye fylkesveger	166	166	166	166	166	166	166	166	166	166
Mva kompensasjon drift og vedlikehold nye fylkesveger	735	735	735	735	735	735	735	735	735	735
	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14
	800	800	800	800	800	800	800	800	800	800
DISPONIBELT TIL DRIFT OG VEDLIKEHOLD	305	306	310	315	320	324	327	331	334	338
	485	260	910	410	370	366	598	641	990	163

Drift og vedlikehold (gamle fylkesveger)

Rammen for drift og vedlikehold av det gamle fylkesvegnettet (pr 2009) er basert på framskrivning av drifts- og vedlikeholdsrammen for 2009 med 2,4%. Denne rammen skal i tillegg til drift og vedlikehold, dekke kapitalkostnader på lån til investering i fylkesvegnettet som er tatt opp før 2008.

Kapitalkostnader fv-lån før 2008

Dette er de beregnede kapitalkostnadene knyttet til lån til fylkesvegformål som er tatt opp før 2008. Beregningen av kapitalkostnadene er foretatt basert på gjenstående nedbetalingstid for det enkelte lån og basert på en rente på 3% i 2010 og 2011, deretter en årlig lånerente på 6%.

Drift og vedlikehold

Etter fradrag for kapitalkostnadene er dette den rammen som er tilgjengelig for drift og vedlikehold av det gamle fylkesvegnettet.

Rentebesparelse ved ikke låneopptak

Dersom fylkeskommunen ikke tar opp nye lån til investering i fylkesvegnettet etter følgende tabell:

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Låneramme	70	70	50	50	50	50	50	50	50	50
(1 000 kroner)	000	000	000	000	000	000	000	000	000	000

Med utgangspunkt i en nedbetalingstid på 30 år, rente på 3% i 2010 og 2011, og 6% fra og med 2012, gir dette en kostnadsbesparelse for fylkeskommunen ved at det ikke påløper rentekostnader.

Ettersom låneopptakene dekkes utenfor rammen til samferdsel, vil det å ikke ta opp disse lånene frigjøre midler som kan benyttes til å styrke drifts- og vedlikeholdsrammen. Denne styrkingen skjer ved at en andel av kapitalkostnadene på lån tatt opp før 2008 dekkes av disse "innsparte" rentekostnadene. Drift og vedlikeholdsrammen til eksisterende fylkesveger styrkes med 16 % totalt for hele 10-årsperioden.

Over tid vil dette medføre at den delen av drifts- og vedlikeholdsrammen knyttet til de gamle fylkesvegene som går til faktisk drift og vedlikehold, vil øke.

Justeringer i forhold til høringsdokumentet:

Rentekompensasjonsordningen:

Legges inn som en forutsetning i Fylkesvegplan (se over).

Trafikksikkerhet og gang- og sykkelveg

Det foreslås å øke rammen til trafikksikkerhet. Ved å redusere og forskyve noe bevilgninger til Finnsnespakken, forskyve bevilgning til Harstadpakken 1-2 år, frigjøres midler.

Det foreslås å etablere et gang- og sykkelvegprogram 10 mill kr pr år i 10-års perioden. Ved å sette av 5 mill kr. årlig øremerket gang og sykkelveg og sette det i samband med Trafikksikkerhetsutvalget (TFTU) og utvalgets søknader knyttet til gang- og sykkelveg, oppnår man en årlig pott på 10 mill kr. Programmet skal ha spesielt fokus på barn, unge og skoleveg. Dette er også et svar på veldig mange av høringsuttalelsene som ønsker sterkere prioritering av trafikksikkerhet og gang- og sykkelveg. Det vil fremmes en egen sak til fylkestinget om prioriteringer innenfor et 10-årig gang- og sykkelvegprogram.

Grusvegprogram og spleiselag

Andelen av grusveger er stor i Troms, det foreslås derfor å prioritere dekkelegging og utbedring av grusveger i et 10-årig program. Det foreslås at en del av disse midlene gjøres tilgjengelig gjennom spleiselag og forskotteringsordninger sammen med kommuner og private. Det er 370 km grusveg i Troms i dag, etter med dette forslaget vil 224 km av disse grusvegene fått asfalt i 10-års perioden.

Basert på politiske signaler fra kommunene og høringsuttalelsene, reduseres andelen til spleiselag (100 mill i 10 år) til 40 mill kr. De resterende 60 mill kr. fordeles utover 10 års perioden innenfor programmet. Ordningen med forskuttering beholdes.

Skjervøypakke

I siste del av 6-årsperioden legges det opp til en Skjervøypakke som består av ulike tiltak på Rv 866 mellom Langslett og Skjervøy. I denne pakken inngår utbedringstiltak på tunnelene, strekningsvis utbedring og videreføring av gang- sykkelveg i Hollendervika. Ved å tilrettelegge for samtidige tiltak oppnås en effektivitet i forhold til anleggsarbeid og trafikkavvikling. I tillegg ligger det 450 mill kr til rassikring (Arnøy del 2), og 15 mill til vedlikehold. Totalt har denne pakken kostnadsramme på 552 mill kroner.

Marginalvurdering:

Under marginalvurderinger gjøres en mer detaljert omtale av hva som skjer ved økning eller reduksjon av rammen.

Forbehold:

Post 31, rassikring, er foreslått med en årlig bevilgning på 850 mill kr på landsbasis, der 500 mill kr skal brukes til rassikring på fylkesveg. Det må søkes årlig på denne rammen, med prioriterte prosjektliste. Det er lagt til grunn 80 mill kr for rassikring til Troms. Søknad på rassikringsmidler for 2010, basert på rassikringsplan og foreslått prioritert liste i høringsdokumentet for Fylkesvegplan 2010-2019 er sendt.

Fylkestingets budsjettbehandling i desember 2009 vil avklare endelige rammer.

Det er lagt fram et forslag til prioritering og finansiering for store investeringsprosjekt. Før sak om godkjenning av bompengeprojekt i Stortinget, må det fremmes egen sak til fylkestinget med kostnads- og finansieringsplan for det enkelte prosjekt, samt godkjenning av bompengefinansiering.

Investeringsstrategi:

Innenfor denne rammen skal det i følge fylkestingets vedtak i sak 018/09, vurderes investeringer i to ulike strategier:

1: Utbedrings- og mindre investeringsmodell:

Strategi	Prosentfordeling
<i>Utbedring av eksisterende veg og mindre investeringstiltak</i>	50 %
<i>By og tettsteder</i>	20 %
<i>Trafikksikkerhet</i>	10 %
<i>Rassikring</i>	20 %
<i>Nye veglenker og fergeavløsning:</i>	0 %

2: Veglenke og fergeavløsningsmodell

Strategi	Prosentfordeling
<i>Utbedring av eksisterende veg og mindre investeringstiltak</i>	20 %
<i>By og tettsteder</i>	15 %
<i>Trafikksikkerhet</i>	5 %
<i>Rassikring</i>	20 %
<i>Nye veglenker og fergeavløsning: +/- 2 prosjekt</i>	40 %

Ut fra politiske vurderinger av behovene knyttet til fylkesvegnettet i Troms foreslås en mellomløsning (se vedlegg 3 i handlingsprogrammet). Ut fra de foreliggende behov foreslås følgende prosentvise fordeling av fylkeskommunens antatte ramme mellom postene i strategiene (se tabell under) (rassikring dekkes av øremerket statlig tilskudd):

Poster	Prosentvis tildeling
	2010-2019
<i>Utbedring , mindre investering og miljø</i>	39 %
<i>Byer/tettsted</i>	10 %
<i>Trafikksikkerhet</i>	13 %
<i>Nye veglenker og fergeavløsning</i>	32 %
<i>Planlegging</i>	6 %
<i>Total ramme</i>	100 %

Det legges til grunn en strategisk vurdering av alle nye større prosjekt, over 100 mill kr. Fylkestinget skal ta stilling til prosjektene før planlegging etter Plan- og bygningsloven settes i gang. Dette er i samsvar med krav om kvalitetssikring (KS1) av alle prosjekter med statlige kostnader (eller bompengeprojekt) som overgår 500 mill kr.

Investeringspakker:

I fylkestingets vedtak fra prinsippsak til Fylkesvegplan 2010-2019, ble fylkesrådet bedt om å se på konsekvenser og muligheter knyttet til investeringspakker på 1, 2 og 3 mrd i 10 årsperioden.

Forutsetninger for slike investeringspakker er at fylkeskommunen tar opp lån. Fylkeskommunen opptar normalt lån til vegprosjekter med en nedbetalingstid på 30 år. Et serielån, med 7% gjennomsnittlig rente, som nedbetales over 30 år, medfører at rentekostnadene blir ca like store som det opprinnelige lånet. Det vil si at et lån på 100 millioner, vil ha en rentekostnad på ca 100 millioner i tillegg.

Spørsmålet er da hvor man henter kapitalutgifter. Tilgjengelig ramme for investeringer er rammetilskudd årlig 121 mill kr + rentekompensasjonsordning (100 mill) kr. Rammen til drift og vedlikehold er bundet opp i fusjonskontrakter og dekkefornying. Om kapitalutgiftene tas utenfor Fylkesvegrammen, tas dette igjen ved reduksjon i overført bevilgning til formålet. Det er ikke anledning til å dekke kapitalkostnader med eksisterende lån, det betyr at investeringsrammen på 121 mill kr. er det som kan brukes til å dekke kapitalkostnader.

Muligheter:

- Låneopptak innenfor 1 mrd kr. gir kapitalkostnader på gjennomsnittlig 68,9 mill, (1. år: 102 mill kr.), disse kapitalutgiftene kan dekkes innenfor dagens ramme på 113 mill kr pr år. Innen denne investeringspakken er det derfor mulig å gjøre politiske prioriteringer innen for dagens prioriteringslister.
- Kapitalutgiftene på pakke 2 mrd og pakke 3 mrd, hhv 138 mill pr år og 206 mill kr pr år, overgår dagens ramme for investering. Konsekvensen er dermed at fylkeskommunen må hente penger utenfor rammen til Samferdsel. Det anbefales derfor å følge den foreslåtte løsning i Fylkesvegplan, som allikevel løser mange utfordringer.

Konsekvenser:

Forutsetninger for opptak av lån: Renteberegning på 7%, nedbetalingstid på 30 år og serielån iht kommuneloven.

Tabellen viser kostnader ved opptak av lån for å finansiere lån ved de ulike investeringspakkene:

Lån/investeringspakke	Totalt kostnad	Kapitalkostnader
Lån 1 mrd = rentekostnad 1,067 mrd	Totalt å betale 2,067 mrd	I snitt 68,92 mill kr per år
Lån 2 mrd = rentekostnad 2,135 mrd	Totalt å betale 4,135 mrd	I snitt 137,8 mill kr per år
Lån 3 mrd = rentekostnad 3,202 mrd	Totalt å betale 3,202 mrd	I snitt 206,8 mill kr per år

Konklusjon:

Troms fylkeskommune bruker relativt mye på fylkesveg, gjennom opptak av større lån til investeringsprosjekt. Låneopptak for å bygge betyr også en fordobling av kostnadene. Dette vil medføre et stort press på vedlikehold av eksisterende veg og dermed ytterligere forfall. Det at Troms fylkeskommune allerede har en stor lånebelastning og at vi allerede får løst mange utfordringer i Troms i denne perioden, gjør at det ikke anbefales ytterligere låneopptak med mindre dette skjer gjennom en rentekompensasjonsordning.

Bompengeselskap

Det vises til st. meld. Nr 16 (2008-2009) (NTP 2010-2019) vedrørende organisering av bompengeselskap; *"Drifts- og administrasjonskostnadene utgjør i dag omlag 12 pst av inntektene. Det må kontinuerlig arbeides for å få disse kostnadene ned. I dag er det et eget bompengeselskap for hvert enkelt prosjekt. Utviklingen bør gå i retning av fylkesvise/regionale bompengeselskap, for derigjennom å få redusert kostnadene. Buskerud og Hordaland fylkeskommuner har allerede tatt et initiativ til dette, og regjeringen har stilt seg positiv til at Statens vegvesen følger opp disse henvendelsene med sikte på å få*

utarbeidet prosedyrer for regionale bompengeselskap... Dersom man ikke ser en nedgang i innkrevingskostnadene, vil regjeringen vurdere andre måter å organisere innkrevingen av bompenger på, for eksempel gjennom etablering av et nasjonalt bompengeselskap.”

Et bompengeselskap kan organiseres på flere måter.

- Fylkeskommunale bompengeselskap
- Den mest vanlige formen er aksjeselskap. Det er et krav i den bompengeavtalen som staten har sluttet seg til, om at selskapet til enhver tid skal være majoritetseiet av fylker og kommuner, og at styrerepresentanter som disse har stått bak valget av, utgjør et flertall i styret. Dette kravet er stilt fordi det i de fleste bompengeanlegg også er et vesentlig bidrag med offentlige midler, at dette sikrer styring og at kommuner og fylkeskommuner ofte har garantert for lån.

I Troms er det to aktive bompengeselskap Ryaforbindelsen AS og Tromsø veg AS (drivstoffavgiften i Tromsø). Neste 10-års periode vil det komme flere store bompengeprojekt, Bjarkøyforbindelsen og Langsundforbindelsen, Harstad pakken, Tromsø pakke 3 og Ramfjordbrua (E8). Det må derfor utredes om opprettelse av et fylkeskommunalt bompengeselskap, vil redusere administrasjonsutgiftene.

Ved spørsmål om lånegaranti i forhold til store investeringsprosjekt, må det i hvert tilfelle behandles i egen sak til fylkestinget om investerings-/bompengeprojekt. Alle saker vedrørende spørsmål om garantistillelse for fylkeskommunen må godkjennes i KRD, for kommunene fylkesmann.

Det anbefales derfor å utarbeide egen sak om opprettelse av et fylkeskommunalt bompengeselskap som kan håndtere flere/ alle bompengeprojekt i fylket.

Det legges til grunn at et evt fylkeskommunalt bompengeselskap utlokaliseres. Dette vil bli vurdert i egen sak om organisering av bompengeselskap.

Utredninger knyttet til Fylkesvegplan:

Det skal legges fram en egen sak knyttet til transportkorridorer og nye veglenker i Troms, etter ferdigstilling av ny Fylkesvegplan. Denne saken skal strategisk vurdere nye veglenker og transportkorridorer internt og eksternt i fylket, og prioritering av planleggingsressurser.

Det legges opp til rullering av rassikringsplan for Troms i perioden. Det blir en del av beslutningsgrunnlaget for rullering av Fylkesvegplan og Nasjonal Transportplan.

Det skal også utarbeides en oversikt over reelt forfall/etterslep på fylkesveger i Troms.

Det foreslås utarbeidelse av 4. årlige vedlikeholdsplaner med årlig rullering, som skal danne grunnlaget for årlige prioriteringer innenfor vedlikeholdsrammen.

Det skal utarbeides en egen sak om prioritering av midler satt av til gang- og sykkelveiprojektet.

Investeringer – generelt:

Prioriterte prosjekt og tiltak ligger gruppert i vedlagt i liste til plandokumentet. Øverst i listene ligger igangsatte og bundne prosjekt fra Fylkesvegplan 2008-2011, under ligger tidligere vedtatte prosjekt, deretter ligger nye prosjekt. Ved eventuelle marginalvurderinger eller omprioriteringer er det naturlig at det gjøres endringer knyttet til de nye prosjektene.

Men behovet er stort innen mange områder av fylkesvegnettet, så rammen rekker ikke over alle i denne perioden.

Innstilling:

Fylkesrådet fremmer følgende forslag til vedtak:

1. Fylkestinget går inn for fremlagt Fylkesvegplan for 2010-2019, med handlingsprogram for 2010-2013 (-2019).
2. Fylkesrådet legger til grunn den strategi som fremgår av medfølgende prioriteringsliste (vedlegg 3. Forslag til Handlingsprogram og vedlegg 4 Rassikringsprogram).
3. Fylkesvegplanen rulleres hvert 4. år. Det legges til grunn et 4-årig handlingsprogram, med vedtak om prioriteringer. Grusvegprogram og gang- og sykkelvegprogram vedtas for 10 år, med påbegynte prosjekter og prioriteringer som bindinger i hele perioden.
4. Det legges til grunn følgende marginalvurderinger ved endring i rammene:
Ved en økning av rammen legges det til grunn en økt prioritering på innhenting av etterslep, vedlikehold og asfaltering av grusveger.

Ved en reduksjon av rammen må påbegynte prosjekt og bindinger prioriteres. Rammen til store investeringer reduseres først. For øvrig reduseres rammen forholdsmessig innenfor postene ”Byer og tettsteder” og grusvegprogrammet. I de aktuelle år vil de sist prioriterte prosjekt reduseres først og dermed utsettes.
5. Fylkestinget legger til grunn at rentekompensasjonsordningen skal erstatte planlagte låneopptak i 10-årsperioden. De innsparte kapitalutgiftene skal bidra til å styrke drift og vedlikeholdsrammen.
6. Fylkestinget ber om at det blir utarbeidet en egen sak om opprettelsen av et fylkeskommunalt bompengeselskap som kan håndtere flere/ alle bompengeprojekt i fylket.
7. Det legges til grunn en strategisk vurdering av alle større prosjekt, over 100 mill kr (utover prosjekt som er prioritert i fylkesvegplan 2010-2029). Fylkestinget skal ta stilling til prosjektene før planlegging etter Plan- og bygningsloven settes i gang. Dette er i samsvar med krav om kvalitetssikring (KS1) av alle prosjekter med statlige kostnader som overgår 500 mill kr eller bompengeprojekt. Dette nivået ligger i forkant av planlegging etter plan- og bygningsloven.

Fylkestinget setter krav til detaljering og kostnadsberegninger før politisk prioritering. I forkant av utarbeiding av 4-årige handlingsplaner skal det som hovedregel være vedtatt kommunedelplan for alle større prosjekt med et kostnadsoverslag med en usikkerhet +/- 25%.
8. Fylkestinget legger til grunn at fergeavløsningsmidler skal kunne brukes til bompengeprojekt og at ordningen skal kunne gå over 30 år, slik det er åpnet for i Nasjonal transportplan for 2010-2019.

9. Rassikringsplan for Troms må rulleres hvert 4. år, og utføres av Statens vegvesen. Revidert rassikringsplan skal danne beslutningsgrunnlag for rullering av Fylkesvegplan og Nasjonal Transportplan. Neste rullering av rassikringsplan må derfor ferdigstilles løpet av 2012.
10. Fylkestinget legger til grunn at Statens vegvesen utarbeider en oversikt over reelt forfall på hele fylkesvegnettet i Troms, inkludert fergeleier. Den skal utarbeides innen førstkommende fireårsperiode.
11. Fylkestinget går inn for utarbeidelse av 4-årige vedlikeholdsplaner med årlig rullering, som skal danne grunnlaget for årlige prioriteringer innenfor vedlikeholdsrammen. Det legges til grunn at Statens vegvesen utarbeider forslag til vedlikeholdsplan, som legges fram første halvdel av 2010.
12. Fylkestinget går inn for å utarbeide en langsiktig og overordnet plan for aktuelle store investeringsprosjekt i Troms (utover prosjekt som allerede ligger i denne planen). Planen legges fram i løpet av 2010.”

Fylkesrådets innstilling ble enstemmig vedtatt.

Fylkesordføreren i Troms, den 12.11.2009

Terje Olsen
Fylkesordfører

...