



Kvinnherad kommune
Rådhuset, Rosendalsvegen 10
5470 ROSENDAL

post@kvinnherad.kommune

Dato: 24.11.2014
Vår ref.: 2014/23741-2
Saksbehandlar: bjomidt
Dykkar ref.:

Orientering om bruk av ferjeavløysingsmidlar

Me viser til møte 19.08.2014 mellom Kvinnherad kommune og samferdselsavdelinga i fylkeskommunen. Kvinnherad kommune ønskte eit notat/vurdering av ordninga med alternativ bruk av ferjetilskott. Vedlagt følgjer eit notat som er utarbeida her på avdelinga.

Thorbjørn Aarethun
Seksjonsleiar

Bjørn Inge Midtgård
Seniorrådgjevar

Brevet er godkjent elektronisk og har derfor inga underskrift.

Vedlegg

- 1 Om ferjeavløysingstilskott (alternativ bruk av ferjesubsidiar)

NotatDato: 24.11.2014
Arkivsak: 2014/23741-1
Saksbehandlar: bjomidt

Til: Fylkesdirektør for samferdsel

Frå: Transportplanseksjonen

Om ferjeavløysingstilskott (alternativ bruk av ferjesubsidiar)

Alternativ bruk av ferjetilskott har vore nytta i bompengeprojekta Austevollsbrua og Hardangerbrua og kan eventuelt bli ei alternativ finansieringskjelde for ein del bompengeprojekt i Hordaland. Regjeringa held no på med å vurdera ei ordning med ferjeavløysingsmidlar for fylkesvegsamband innanfor inntektssystemet, tilsvarande som for riksvegferjer.

Alternativ bruk av ferjetilskott på riksvegnettetBakgrunn for ordninga

Etter forslag frå regjeringa i St.prp. nr. 67 (2002-2003) godkjente Stortinget 18. juni 2003 ordninga med ferjeavløysingstilskott (alternativ bruk av ferjesubsidiar) til bru- og tunellprosjekt på riksvegnettet. Transportkomiteen viste i merknadene sine til at «dette vil gi en kraftig stimulans til å erstatte ferjer med fastlandsforbindelser, noe som vil være til stor nytte og glede for innbyggere, næringsliv og samfunn.».

Komiteen understreka at ein må ta med alle reelle innsparingar ved nedlegging av ferjesamband fullt ut, men at ein bør unngå overkompensasjon som kan føra til dårlegare ferjetilbod på andre ferjestrekningar eller auka statlege utgifter. Komiteen peika også på at flytting av ferjer kan føra til at ein kan spare kostnader til nybygg, og uttalte at ein må ta med desse innsparingane i reknestykket over innsparte kostnader.

Vilkår og berekningsmåte

Staten legg til grunn at det skal gjennomførast samfunnsøkonomiske lønsemdsvurderingar for dei riksvegprojekta som er aktuelle i samband med alternativ bruk av ferjetilskot, investeringsavgjerda må gjerast gjennom ein ordinær investeringsanalyse og det skal stillast krav om lokal finansiering gjennom bompengar, i den grad trafikkgrunnlaget er stort nok til at bompengainnkrevjing kan gje eit positivt bidrag til finansieringa.

Sparte ferjesubsidiar vart tidlegare utbetalt i 15 år. Ordninga vart utvida i samband med handsaminga av Nasjonal transportplan 2010-2019, [St.meld. nr. 16 \(2008-2009\)](#) til 30 år. Det er teke til orde for at ordninga bør gjelda i 40 år, men framleis er det 30 år som gjeld.

Ved nedlegging av eit ferjesamband vil ein spare driftsutgifter (personalutgifter, drivstoff m.m.) knytte til sambandet. Det er netto innsparte drifts-, vedlikehalds- og kapitalkostnadene etter ferjerokeringar som vert

lagt til grunn for ordninga:

Gjennomsnittleg driftstilskott på det avløyste ferjesambandet dei to siste driftsåra
+ Årlege drifts- og vedlikeholdskostnader på det nye vegsambandet
- Kapitalkostnadene for ei gjennomsnittsfølge
= Årleg sparte ferjesubsidiar

Bompengeprojekt

Alternativ bruk av ferjetilskott på riksveggar er knytt til bompengefinansiering, der det er grunnlag for det. I handboka er det også føreset at ordninga kan nyttast for fylkesveggar. Ordninga er omtala slik i [Handbok V718 Bompengeprojekt](#):

«Det er et vilkår at bompengeselskap og/eller lokale myndigheter forskutterer framtidige innsparinger (statens innsparinger ved riksvegsamband og fylkeskommunens innsparinger ved fylkesvegsamband). Utgifter ved forskutteringen (renteutgifter og utgifter som følge av prisstigning) må bompengeselskapet og/eller lokale myndigheter dekke. Ved beregningen av innsparte kapitalkostnader skal gjennomsnittlige kapitalkostnader legges til grunn med en årlig sum pr. ferje på 3,5 mill. 2003-kr som skal prisjusteres med 2,5 pst. pr. år. Ved beregningen av innsparte driftstilskudd skal gjennomsnittet av underskuddet for de to siste regnskapsårene benyttes.

Ferjeavløsningsprosjekt innebærer at det blir bygd et nytt vegsamband; vanligvis ei bru eller en undersjøisk tunnel med tilhørende vegnett. Dette gir økte drifts- og vedlikeholdskostnader som skal trekkes fra det innsparte ferjetilskuddet. Dette har for flere prosjekter ført til at det ikke blir noen netto innsparing. Også nedlegging av en eller flere ferjekaier skal tas inn i regnestykket.»

Alternativ bruk av ferjetilskott på fylkesvegnettet

Forvaltningsreforma og ferjeavløysing

I 2010 overtok fylkeskommunane «øvrige riksveggar». Med utvidinga av fylkesvegnettet og talet på ferjesamband er det blitt meir aktuelt med reine fylkeskommunale ferjeavløysingsprosjekt. Frå [kommuneproposisjonen 2010](#):

«Ordningen får ingen konsekvenser for fylkene ved overtakelse av dagens øvrige fylkesvegnett. For prosjekt som er åpnet for trafikk er refusjonsforpliktelsene behandlet som øvrige bindinger innenfor investeringsrammen som fylkene får overført. For prosjekt som er planlagt åpnet for trafikk etter 2010, inngår midlene i rammen til kjøp av ferjetjenester som også overføres til fylkene.»

Alternativ bruk av ferjesubsidiar må derfor per idag finansierast innanfor ramma til fylkeskommunen og i konkurranse med andre fylkeskommunale oppgåver.

Fylkeskommunale retningslinjer

Nokre fylkeskommunar har utarbeida egne retningslinjer for fylkeskommunale ferjeavløysingsordningar, t.d. i Møre og Romsdal. Fylkestinget i Møre og Romsdal gjorde 13.10.2010 slikt vedtak i sak T-54/10:

«I. Fylkestinget legg til grunn følgjande retningslinjer for bruk av sparte ferjesubsidiar til finansiering av ferjeavløysingsprosjekt på fylkesvegnettet:

Sparte ferjesubsidiar kan nyttast til årleg nedbetaling av forskott i samband med finansieringa ferjeavløysingsprosjekt på fylkesvegnettet.

Årleg utbetaling av ferjesubsidiar er avgrensa til maksimalt 30 år.

*Årlege ferjesubsidiar blir berekna på følgjande måte:
Årleg betaling for drift av det aktuelle ferjesambandet i samsvar med anbodkontrakt.*

Årlege ferjesubsidiar blir prisregulerte med konsumprisindeksen.

Fylkeskommunen kan også nytte eventuell spart betaling for drift av hurtigbåt dersom vegprosjektet skulle føre til nedlegging av eit hurtigbåtsamband.

II. Møre og Romsdal fylkesting ber om at staten legg til grunn full prisjustering av ferjesubsidiar til ferjeavløysingsprosjekt på riksvegbudsjettet.»

III. Viser til kommuneøkonomiproposisjonen for 2010 (alternativ bruk av ferjesubsidiar). Skal effekten av ferjeavløsningsmidler verte reell og ikkje føre til tilsvarande reduksjon i direkte løyvingar over vegbudsjettet, må Staten legge dette inn som øymerka overføringar til fylka i inntil 30 år på de enkelte prosjekta.»

Alternativ bruk av ferjetilskott i Hordaland

Alternativt bruk av ferjetilskott er nytta som del av finansieringopplegget i bompengeprojekt i Hordaland. For Hardangerbrua er innspart fejetilskott lagt inn med kr. 63 mill.kr (-11 frå drift og +74 frå kapital), noko som berre utgjør 2,9 % av finansieringa. For Austevollbrua er det lagt inn (75 frå drift og 67 frå kapital), noko som utgjør 33% av finansieringa. Den store skilnaden i innsparte ferjesubsidiar skuldast at driftsinntektene på strekninga Bruravik – Brimnes var relativt høge i forhold til driftskostnadane og årleg driftskostnad ved vegsystemet Hardangerbrua er rekna å verta høgare enn den årleg innsparinga i nettodriftstilskottet til ferja.

Aktuelt å utvida ordninga

I samband med innføringa av nytt inntektssystem for fylkeskommunane er det no blitt aktuelt å utvida ordninga med alternativt bruk av ferjetilskott.

I noverande inntektssystem inngår rutenett til sjøs og tal innbyggjarar busett på øyar utan fastlandssamband. I kommuneøkonomiproposisjonen for 2015 vart det presentert eit nytt inntektssystem for fylkeskommunane som skal gjelda frå 2015. Her står det at:

“Andel fergesamband legges derfor til grunn som kriterium i forslaget til kostnadsnøkkel” og at «Samferdselsdepartementet og Vegdirektoratet vil arbeide vidare med sektornøkkelen for båt og ferge fram mot statsbudsjettet for 2015.»

Kommunalkomiteen handsama 18.juni 2014 kommuneøkonomiproposisjonen for 2015 og bad om å vurdere ei ferjeavløysingsordning for fylkesvegane innafor inntektssystemet:

«Fleirtalet i komiteen, medlemene frå Høgre, Framstegspartiet, Kristeleg Folkeparti og Venstre, viser til at det for riksvegferjer er etablert ei ordning med ferjeavløysingsmidlar for bru/tunnelprosjekt. Fleirtalet meiner det på fylkesvegnettet er potensial for slike samferdsleprosjekt og meiner at ferjeavløysingsmidlar er eit svært viktig verkemiddel for å gjere samferdsleprosjekt meir lønnsame, samt gi større rom for å skifte ut evigvarande ferjesamband med nye fastlandssamband. Fleirtalet ber difor regjeringa vurdere ei ordning med ferjeavløysingsmidlar for fylkesvegsamband innanfor inntektssystemet tilsvarande som for riksvegferjer.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti merker seg at antall ferjesamband legges til grunn som faktor i kostnadsnøkkel. Dette betyr at fylkene mister bevilgningene fra dag én ved ferjeavløsningsprosjekt på fylkesveiene. Konsekvensen vil være at flere samfunnsøkonomisk gunstige ferjeavløsningsprosjekt ikke vil bli gjennomført fordi fylkene ikke ser seg i stand til å dekke kostnadene.

Disse medlemmer viser til at det er usikkerhet rundt muligheten for ferjeavløsningsprosjekter på fylkesveinettet. Disse medlemmer ber derfor regjeringen vurdere en ordning med ferjeavløsningsmidler for fylkesveinettet.

*Komiteens medlemmer fra Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti fremmer følgende forslag:
«Stortinget ber regjeringen om at realisering av ferjeavløsningsprosjekt på fylkesveiene ikke medfører reduksjon i overføringene de første 40 årene etter oppstart.»»*

Samferdselsdepartementet held på med å utgreia ordninga.

Merknader

Det er per i dag mogleg å nytta ordninga med alternativt bruk av ferjemidlar også på fylkesvegnettet, noko det også er teke høgde for i handboka for bompengeprojekt, men finansieringa må då skje innanfor dei økonomiske rammene til fylkeskommunane. På fylkesveggar fungerer derfor ikkje ordninga som ei ekstra finansieringskjelde. Ei vegutløyising vil påverka ramma til fylkeskommunane både i det gamle og det nye inntektssystemet.

Når ny E39 vert bygd mellom Stord og Bergen, vil vegen avløysa ferjene til Tysnes (kanskje med unntak av frå Huglo?). Ein riksveg avløyser to fylkesvegferjesamband. Kva vil det ha å seia for HFK ramma i inntektssystemet? Vil ordninga med alternativt bruk av ferjemidlar bli nytta her? E39 over Bjørnafjorden opnar også opp for nye tverrsamband og ferjeavløysingsprosjekt frå kommunane Austevoll, Fusa og Kvinnherad, der det kan bli aktuelt å nytta ordninga. Det er også nokre reine fylkesvegsamband i Hordaland kor denne ordninga i framtida kan vera aktuell som Lerøy- Bjelkarvik, Fjellbergsambandet og Masfjordbrua.

Når ei eventuell ny ordning med alternativt bruk av ferjemidlar ligg føre, bør HFK vurdere om det er aktuelt å nytta seg av ordninga, og kanskje særleg der det er aktuelt å bompengefinansiera ei fastlandsløysing. Det bør også vurderast å laga rutinar for bruk av ordninga i HFK, slik det er gjort i nokre fylkeskommunar.