

SAKSFRAMLEGG

Saksnr	Utvalg	Møtedato
21/16	Utvalg for strategi og drift	11.03.2021
	Kommunestyret	

HØRING - FORSLAG TIL ENDRINGER I BÅT- OG FERJENØKKELN I INNTEKTSSYSTEMET

Kommunedirektørens innstilling

Ørland kommune fremmer følgende innspill til høringen:

1. Det må være et fokus på at båt- og ferjenøkkelen i fylkeskommunens inntektssystem skal dekke kostnader til kystkommunenes transportbehov og dekke nasjonale transportbehov i forbindelse med kampflybasen på Ørland.
2. Ørland kommune mener at det er viktig at normerte kostnader til båt og ferje benyttes i de nye båt- og ferjekriteriene i fylkeskommunens inntektssystem. For å oppnå objektivitet er det viktig at det kommer tydelig frem hvilke kostnader og hvilken standard på tilbudet som legges til grunn for beregning av normerte kostnader.
3. Ørland kommune mener det er av mindre betydning å vurdere behovsvurdering av tilbudet. Ferjesamband og potensielle båtsamband knyttet til Ørland vil oppfylle strenge krav til behovsvurdering, blant annet krav om 60 minutters innspart reisetid. Samtidig ser Ørland kommune at det er andre strekninger langs kysten i fylket der fylkeskommunen må ha mulighet for å prioritere å etablere et transporttilbud av andre årsaker.
4. Ørland kommune mener at staten må øke sine rammer til båt og ferjedrift slik at disse reflekterer de finansielle utfordringene som fylkeskommunen og kommune nå står overfor med å foreta det teknologiske skiftet. Utviklingen av støtte til ferjer på fylkesveger må ikke være dårligere enn for ferjer på europa- og riksveger.

Sakens bakgrunn og innhold

Kommunal og moderniseringsdepartementet har sendt på høring «Forslag til endringer i båt- og ferjenøkkelen i inntektssystemet». Høringen er sendt direkte til alle fylkeskommuner som er de som påvirkes av inntektssystemet, men det er spesifisert at alle kan komme med høringsuttalelse. Ørland er spesielt berørt av inntektssystemet fordi kommunens innbyggere er en meget viktige brukere av tilbudet fra fylkeskommunen. Høringsfrist er 19.03.2021.

Store deler av innlandet i Trøndelag har direkte statlige tilskudd til europaveger, riksveger og jernbane. Strekningen Trondheim – Steinkjer, av Trøndelag fylkeskommune kalt «aksen», har spesielt stort fokus fra fylkeskommunen samtidig som de har parallell jernbane og europaveg.

All samferdsel på kysten av Trøndelag er finansiert gjennom fylkeskommunen. Fylkeskommunen kompenseres for dette gjennom båt- og ferjenøkkel i sitt inntektssystem. Midlene er såkalt frie midler og fylkeskommunen kan velge å benytte disse midlene på andre formål eller på andre steder i fylket.

Mens Trøndelag fylkeskommune er de som er berørt økonomisk av endringene i inntektssystemet og utgifter til båt- og ferjedrift, er Ørland kommune de som er mest berørt for i forhold til samfunnsutvikling knyttet til disse tjenestene i Trøndelag:

- 4 av Trøndelag fylkeskommunens 10 ferjesamband har start og/eller slutt i Ørland kommune
- Over 40% av båtreisende i Trøndelag fylkeskommune har av- eller påstigning i Ørland kommune

Kommunens interesse for samfunnsutvikling er sammenfallende med nasjonale interesser i forbindelse med kampflybasen på Ørland. Bo- og arbeidsmarked og dermed rekrutteringsgrunnlaget i forbindelse med kampflybasen, er knyttet til båt og ferjetilbudet.

Alle fylkeskommunenes totale utgifter til ferjedrift i Norge er i dag 2,5 milliarder til ferje og 1,5 milliarder til båt. Jamfør sak i stortingets spørretime utløser ferjekriteriet 195 millioner i 2020 til Trøndelag fylkeskommune og båtkriteriet vil etter lignende utregninger utløse nærmere 230 millioner kroner til Trøndelag fylkeskommune.

(<https://www.stortinget.no/globalassets/pdf/dokumentserien/2019-2020/dok15-201920-1005-vedlegg.pdf>)

Jamfør saksfremlegg til fylkesutvalget vedørende denne høringen, benytter Trøndelag fylkeskommune 335 millioner på tilskudd til båt- og ferjedrift til sammen. (<http://opengov.360online.com/Meetings/TRONDELAGE/Meetings/Details/1213066?agendaltemId=209364>). Dette betyr at rundt 100 millioner av de frie midlene som går til å kompensere for utgiftene til ferje og båt i Trøndelag fylkeskommune, omfordes til andre områder eller andre sektorer.

Dagens ferje- og båtnøkkel er hovedsakelig basert på normerte ferjekostnader og lengde kystlinje. Lengde kystlinje er nå foreslått endret slik at kun 50% av denne fordelingsnøkkelen beholdes mens 50% fordeles på en normert båtkostnad. Jamfør høringsnotatet vil dette medføre følgende:

«Det er særlig fylkeskommuner med en relativt lang kystlinje og forholdsvis lave utgifter til båtruter som vil få reduserte overføringer med den nye nøkkelen.»

Trøndelag fylkeskommune med sitt relativt lave forbruk på båtruter i forhold til kompensasjon for lengden på kystlinjen, er en av de fylkeskommunene som vil tape betydelige beløp på denne endringen. Det er beregnet at de vil tape 28,8 millioner kroner på endringen.

Folkehelsevurdering

Tilgjengelige transporttilbud er viktig for folkehelse. Dette spesielt for å skape et godt bo- og arbeidsmarked.

Administrasjonens vurdering

Ørland kommune blir ofte fremstilt som en dyr kommune å drifte i forhold til samferdsel, blant annet fordi kommunen er så sentral i forhold til båt og ferje. I tillegg overføres ansvar for tilskudd til flyruta Oslo - Ørland fra stat til fylkeskommune. Trøndelag fylkeskommune vil også få dette som utgift på sine budsjett, men vil også blir kompensert for disse utgiftene med frie midler.

Ørland kommune dekker i dag mange kostnader knyttet til fylkeskommunale oppgaver og der kommunen mener dette i utgangspunktet er eller burde vært utgifter dekket gjennom inntektssystemet til fylkeskommunen. Dette inkluderer:

- Kommunal drift og investering til hurtigbåtkai der kun deler av disse utgiftene dekkes av fylkeskommunen.
- Drift og investering til venterom og parkeringsanlegg i tilknytting hurtigbåt.
- Gratis kommunal liggekai til fylkeskommunal ferje.
- Kommunalt bidrag til økt åpningstid for ferjedrift Brekstad-Valset (selv om åpningstiden også etter tilskudd er lavere enn standard som er lagt til grunn for normerte ferjekostnader i det fylkeskommunale inntektssystemet)
- Mulig bidrag til investering ferjekai Brekstad i forbindelse med behov for nytt fylkeskommunalt ferjeleie.
- Kommunalt bidrag til ferjeleier i ferjesambandet til Tarva.
- Planlegging av infrastruktur og tilrettelegging i kommunen for elektrifisering av hurtigbåt og ferje.

Jamfør administrasjonen i Trøndelag fylkeskommunes saksfremlegg til Fylkesutvalget i forbindelse med høringssvaret, argumenterer de med at følgende konsekvens for båttilbudet ved reduserte tilskudd:

*«Trøndelag fylkeskommune brukte i 2020 totalt 335 millioner kroner i tilskudd til båt og ferjedrift i fylket. En reduksjon på 29 millioner kroner tilsvarer en reduksjon på 8 % hvis reduksjonen blir tatt fullt ut innenfor båt og ferje. Hensyntatt at også passasjerinntekter vil reduseres ved en reduksjon av tilbud og tilskudd vil dette kunne innebære ett kutt i ruteproduksjon på det dobbelte, anslagsvis 15 -20 %
Forslaget til endret fordelingsnøkkel kan derfor komme til å utfordre Trøndelag fylkeskommunes evne både i å opprettholde båt- og fergetilbudet og til å realisere klima og næringspotensialet som ligger i et teknologiskifte.»*

Den totale kompensasjonen som fylkeskommunen mottar i inntektssystemet er ikke omtalt i forbindelse med saken, kun den relative omfordelingen i forhold til gjennomsnittlig tilskudd til fylkeskommuner.

Forskjellen mellom fremstilling av inntektssystemet kommer tydelig frem om en sammenligner tallene som benyttes i svar til Stortinget med hvordan de samme tallen fremstilles overfor politikere i fylkeskommune:

Overfor stortinget:

Beløp utløst av ferjekriteriene i inntektssystemet 2020 for Trøndelag: 194,6 mill kr

I fylkets saksfremlegg:

Utgiftsutjevning ved normerte ferjekostnader Trøndelag: -22,7 millioner

Dette er altså i hovedsak samme tall, men forskjellen ligger i at det ene er «beløp utløst av» og det andre er «utgiftsutjevning» i forhold til et gjennomsnitt.

De samme utfordringene i fremstilling gjelder i pågående saker om nytt hurtigbåtanbud fra 2024. Inndekning av utgifter gjennom fylkeskommunens inntektssystem er ikke omtalt, kun utgiftene. Dette gir ikke et objektivt bilde i forhold til en god politisk prioritering og beslutning.

Trøndelag fylkeskommune bruker i dag mindre enn de får kompensert for i tilskuddsordningen. Samtidig argumenterer de med at kutt vil medføre et behov for ytterligere reduksjon på dette tilbudet, uavhengig av størrelsen på dagens kompensasjon. Retorikken er da at fylkeskommunen i utgangspunktet vil ønske å redusere tilbudet på grunn av endring i inntektssystemet, men da vil konsekvensen være at tilskuddet til fylkeskommunen i inntektssystemet blir ytterligere redusert.

For Ørland kommune fremstår problemstillingen omvendt. Manglende tidligere satsing på båttilbud medfører at Trøndelag fylkeskommune nå vil tape penger. Trøndelag fylkeskommune har en positiv utvikling i forhold politisk vedtatte utredninger for nye hurtigbåtsamband og konsept, men utviklingen går for sakte i forhold til administrative oppfølging, blant annet av følgende prosjekt:

- Trønderekspressen - Nytt samband fra Heim til Leka/Bindal
- «Pendlerbåt»/ «Metro til sjøs» - Nytt sambandskonsept der store metrolinjer mates med små lokale pendlerbåter.

Med normerte kostnader vil disse høyst nødvendige prosjektene la seg realisere i henhold til politiske ønsker fordi inndekning i inntektssystemet er så tydelig og dermed vil politiske prioriteringer være objektive og transparente. Politiske diskusjoner om for eksempel ferjetakster og ferjeopprør fra enkelte fylkeskommuner, vil da også bli langt mer kunnskapsbasert og objektive enn de er i dag.

Ørland kommune har fremmet flere forslag om båttilbud på kysten basert på behov. Alle forslagene til ruter vil medføre innsparing på mer enn 60 minutters reisetid og således dekker et vesentlig behov for transport.



Behov for rutetilbud for båt på kysten av Trøndelag med mer enn 60 minutters redusert reisetid.

En vesentlig utfordring med normert båtkostnad og normert ferjekostnad er at dette er utfordrende å finne beregningsgrunnlaget for disse utregningene. Det er viktig at disse er basert på objektive data med klar sammenheng med normerte driftskostnader. Det må også være transparent hvilke kostnader som dekkes og hvilket standard på rutetilbud en legger til grunn. Dette for å unngå dobbel finansiering til fylkeskommunen gjennom det fylkeskommunale inntektssystemet og fra eventuelle økonomiske krav til kommuner for å dekke de samme kostnadene en gang til.

Alle fylkeskommunens kostnader til ferje og båt må dekkes inn gjennom deres inntektssystem. En ser de siste årene at ferjer på riksvegsamband har hatt en større kostnadsutvikling enn kompensasjonen fylkeskommunen får for ferjer til fylkesveger. Dette betyr at spesielt større fylkesvegsamband derfor er for lite kompensert i dag sammenlignet med tilsvarende ferjesamband på riks- og europaveger.

Fylkeskommunen står også fremfor et stort investeringsbehov i forbindelse med elektrifisering av båt og ferje. Dette må fylkeskommunen også få dekket i sitt inntektssystem. Samtidig så må en også se at det er behov for kommunal tilrettelegging i forbindelse med elektrifisering, parkering, terminaler mm og fylkeskommunen må settes i stand til også å dekke disse ekstra kostnadene.

På denne bakgrunn har kommunens administrasjon utformet forslag til vedtak.

Vedlegg

- 1 Høyringsbrev - Forslag til endringer i båt- og ferjenøkkelen i inntektssystemet
- 2 Høringsnotat ny båt- og ferjenøkkel