

## Orientering til fylkestinget 15.03.19 om status Langsundforbindelsen

Langsundforbindelsen hadde en forventet oppstart i 2016, men i januar samme år ble reguleringsplan kjent ugyldig. Etter flere runder i rettssystemet forelå endelig dom og skjønn i saken ble avsagt i oktober 2018.

En foreløpig fremdriftsplan for prosjektet er inntatt i Handlingsplan for fylkesveger i Troms 2018 -21.

I budsjett 2019/økonomiplan 2019 – 2022 er det lagt inn en foreløpig finansiering av Langsundforbindelsen. Her det er lagt til grunn et kostnadsanslag på 950 mill. kroner. Videre fremgår det, sitat: «Fylkesrådet vil komme tilbake med egen sak om finansiering etter gjennomført KS2, avklaring av fergeavløsningsmidler og nye beregninger av bompengandelen for prosjektet. Dersom nytt kostnadsanslag er høyere enn de som er lagt til grunn i innstillingen til økonomiplan 2019-2021 vil det være utfordrende å få på plass finansiering av prosjektet».

Når det gjelder kostnadsanslaget så foreligger det et revidert anslag fra januar 2019. Dette anslaget er p.t. ikke kvalitetssikret internt i Statens vegvesen. (Må ikke forveksles med KS2 som er en ekstern kvalitetssikring). Kostnadsanslaget er på 930 mill. kroner med en kostnadsramme på 1021 mill. kroner, anslaget har da og en viss usikkerhet. I tidligere prosjekter har fylkeskommunen valgt å legge til 10% på den anbefalte kostnadsrammen for kompensere for noe usikkerhet. For Langsundforbindelsen vil det i så fall innebære en kostnadsramme på 1123 mill. kroner.

I vedtatt finansieringsplan fra 2014 er fergeavløsningsmidler en vesentlig del av finansieringen. Fergeavløsningsordningen har vært endret flere ganger siden den gang. Dagens ordning med standardiserte modeller både for avløsning og innkorting av fergesamband ble innført i 2018. Størrelsen på fergeavløsningsmidlene blir beregnet på bakgrunn av tap innenfor inntektssystemet når et fergesamband blir avløst eller kortet inn av en bro eller en tunnel.

Kort fortalt vil det si at avløsning av et fergesamband vil gi en lavere verdi på kriteriet "normerte fergekostnader" i båt- og fergenøkkelen. Det nye veinettet vil gi økt verdi på kriteriene "fylkesveifaktor drift og vedlikehold" og "veilengde". Fergeavløsningsmidlene blir altså beregnet som nettoeffekten i utgiftsutjevningen av disse endringene.

Den foreløpige beregning fra KMD viser at normerte fergekostnader for Hansnes – Stakkvik sambandet er på 10,6 mill. Endring i fylkesvegfaktoren grunnet økt veglengde tilsier en økt verdi på om lag 6,3 mill. Det vil si at netto fergetilskudd utgjør ca 4,3 mill pr år. Tallene er foreløpig og vil bli kvalitetssikret opp imot KMD. Det antatte fergeavløsningstilskuddet fra 2014 var ca 13 mill pr år.

Det nye innkortete fergesambandet Reinøy – Vannøy – Karlsøy utløser ikke noe fergetilskudd da det er «åpningstiden» på fergen som er kostnadsdriveren og ikke antall avganger.

De forutsetningene som lå til grunn i Budsjett 2019/økonomiplan 2019-2022 for finansieringen er dermed ikke oppfylt. Kostnadsrammen har økt og forutsetningen for finansieringsplan er vesentlig endret, jmf fergeavløsningsmidlene. Fylkesrådet kan derfor ikke legge frem en finansieringsplan pr i dag slik som forespeilet. Dette vil tidligst kunne gjøres til Fylkestinget i juni, som vi og legger til grunn at man skal.

Siden finansieringsplan er en del av den eksterne kvalitetssikringen (KS2) er denne ikke gjennomført. Den kan ikke gjennomføres før det foreligger et endelig kostnadsanslag og en vedtatt finansieringsplan.

Siden prosjektet er bompengefinansiert skal det så utarbeides en bompengeproposisjon. Denne kan tidligst legges frem for behandling i Stortinget våren 2020.

Fellesnemda for Troms og Finnmark har som kjent startet arbeidet med basisforutsetninger og økonomiske føringer for et felles budsjett 2020 og økonomiplan 2020-2023. Investeringsprosjektet vil kunne påvirkes av de prioriteringer og økonomiske handlingsregler og -føringer som legges til grunn i dette arbeidet.