



Møre og Romsdal
fylkeskommune

Foreningen for god kommunal regnskapsskikk
v/Knut Erik Lie
Postboks 988
2626 LILLEHAMMER

Dykkar ref:	Dykkar dato:	Vår ref:	Vår saksbehandlar:	Vår dato:
		26291/2015/	Gunn Randi Seime, 71 25 86 00	16.04.2015

Skilje mellom drift og investering på fylkeskommunale vegprosjekt

Fylkeskommunane overtok som kjent ansvaret for ei rekke vegar frå staten i samband med reforma i 2010. Det har ført til mange utfordringar for fylkeskommunane, mellom anna som vi vil ta opp her, ulik praksis/regelverk mellom stat og fylkeskommunar når det gjeld skilje mellom kva som skal førast i drifts- og investeringsrekneskapen.

For å illustrere problemstillingane vi ønskjer å få belyst, vil vi bruke eit pågåande investeringsprosjekt i Møre og Romsdal fylkeskommune som eksempel.

Investeringsprosjektet Fannefjordtunnelen

På fylkestinget i april 2014 blei det vedtatt eit investeringsprosjekt som omhandla omfattande rehabilitering av Fannefjordtunnelen i Romsdalen. Prosjektet har ei kostnadsramme på 209 mill. kroner. Forskjellige alternativ for gjennomføring vart vurdert. Eit alternativ var heilstenging av tunnelen med byggeperiode på fire månadar. Dette var det økonomisk mest fordelaktige alternativet for vegeigar. Ein gjekk likevel vekk frå det alternativet, då det ville ha råka næringslivet og folket på Bolsøya/Skåla for hardt. Det finnes omkøyringsmogeligheter for folket på Bolsøya/Skåla, rundt Osen, men omkøyringsvegen har dårleg standard og tek lang tid å køyre (40-50 min).

Ein landa på ein strategi for rehabiliteringa som gjer det naudsynt å stenge tunnelen i lengre periodar for å få til effektiv anleggsdrift. Ein konkluderte med å stenge tunnelen mellom klokka 1800 og 0600 over ein anleggsperiode på eit år. Ein vurderte også alternativet med å stenge tunnelen mellom klokka 21 og 6. Dette ville imidlertid medført anslagsvise ekstrakostnader på rundt 40 mill. kroner.

Det vart òg vurdert å setje inn ferje frå Bolsøya til Molde. Dette vart forkasta grunna høge kostnader (40-50 mill. kroner for opprusting av ferjekai og drift av sjølve ferja i perioden), samt på grunn av at overfartstida og tid til venting på ferjekai, ombord- og ilandkøyring ville bli så lang at ein uansett nærma seg tida det ville ta å køyre rundt Osen.

Valt strategi medførte lågare investeringskostnad enn dersom ein hadde stengt tunnelen heilt i fire månadar. Men strategien førte til kostnader ved avbøtande tiltak/følgjekostnader som fylkeskommunen ikkje ville hatt ved full stenging av tunnelen.

Følgjekostnadane/avbøtande tiltak pga. rehabiliteringa av Fannefjordtunnelen er:

Hurtigbåttilbod

Det er oppretta eit hurtigbåttilbod mellom Bolsøya og Molde sentrum. Dette er eit viktig trafikktryggingstiltak for å redusere trafikken på omkøyringsvegen rundt Osen. Mange barn, unge og vaksne på Skåla/Bolsøya har aktivitetar i byen på tidspunkt tunnelen vil vere stengd, og utan hurtigbåttilbod ville mange av desse blitt transport i bil/på buss rundt Osen. Om all trafikk skulle gå via Osen på eit trafikksikkert grunnlag, ville alternativet til hurtigbåt vært å ruste opp denne fylkesvegstrekinga for å takle den auka bruken. Dette ville ført til høgare prosjektkostnad og her ville ein utan tvil kunne nytte investeringsmidlar.

FRAM Flexx Fannefjord

I og med at dei reisande kjem på land ved hurtigbåtterminalen i sentrum, i staden for med buss eller bil på innfartsvegen til Molde frå aust, blir behovet for vidaretransport vesentleg større. FRAM Flexx Fannefjord er då eit isolert tilbod for befolkninga på Skåla/Bolsøya som ikkje kan nytte ordinært busstilbod til sine destinasjonar (pga. lang ventetid eller manglande tilbod). FRAM Flexx Fannefjord må bestillast på førehand og det er lagt opp til stor samkøyring. FRAM Flexx Fannefjord er derfor eit nødvendig supplement til det ordinære kollektivtilbodet i rehabiliteringsperioden. Dette har redusert trafikken rundt Osen og er også med på å redusere investeringsbehovet på veggen rundt Osen.

Prinsipiell diskusjon

Det prinsipielt viktige i denne saka, fordi dette vil gjelde for rehabilitering på det meste tunnelar, bruer, ferjekaier på fylkesvegnettet, er om følgjekostnader/avbøtande tiltak skal reknast med som ein del av investeringa eller om desse tiltaka må først i driftsrekneskapen. Og er KRS nr. 4 slik å forstå at det berre er kostnader ved oppgradering av tunnelen utan stenging som vil kunne først i investeringsrekneskapen.

Etter den informasjon vi sit inne med, har Statens vegvesen ein praksis som medfører at alle slike følgjekostnader blir dekt av investeringsprosjektet. Til dømes vart det satt inn hurtigbåt som avbøtande tiltak for publikum då det gjekk ras på Oppdølstranda i 2009. Kostnadene knytt til båttransport vart dekkja over kap. 1320, post 31 Rassikring, jf. Prop. 50 S (2009-2010), Innst. 74 S (2009-2010). Post 31 Rassikring er ein post for investeringsmidlar.

Storleiken på følgjekostnader er avhengig av kva gjennomføringskonsept som vert valt på investeringsprosjektet. Det konseptet som fører med seg lågaste totalkostnad inkludert følgjekostnader vil i dei fleste tilfella bli valt.

GKRS skriver i svar til Åsnes kommune av 16. mai 2006 at

«Av regnskapsforskriften § 3 og budsjettforskriften § 5 med merknader framgår hva henholdsvis driftsregnskapet og investeringsregnskapet skal omfatte. Sentralt i avgrensningen vil være hvilke inntekter og utgifter som er å anse som henholdsvis "løpende og ikke – løpende".»

Vidare skriv GKRS i same brev under overskrifta «*Ulike typetilfeller - drift eller investering*» følgjande:

«Bygging av avlastningsvei eller flytteutgifter m.v. i forbindelse med rehabilitering av skole/sykehjem som er en naturlig følge av byggingen eller nær relatert til bygget – vil som hovedregel regnskapsføres i

investeringsregnskapet. (...) Det kan også være bygging av avlastningsvei for å kunne gjennomføre prosjektet trafiksikkert eller hensiktsmessig for anleggstrafikk m.v.»

Avbøtande tiltak/følgjekostander som følgje av rehabilitering av Fannefjordtunnelen meiner vi ikkje er «løpende driftsutgifter», då dei er av tidsavgrensa varigheit. Inneber ikkje det at dei skal kunne sjåast på som ein del av heile investeringa?

Og kan ikkje «bygging av avlastningsvei» vere det same som å setje inn ein hurtigbåt og bestillingstransport som «avlastningsveg»? Vil ein avlastningsveg bygd for å få publikum fram, og ikkje berre anleggstrafikk (slik det står i ovannemnde brev av 16. mai 2006), vere ein del av ei investering? Vil ikkje nettopp dei tiltak Møre og Romsdal fylkeskommune har satt i verk knytt til oppgradering av Fannefjordtunnelen nettopp vere tiltak som kan sjåast på som ein parallell til «bygging av avlastningsvei for å kunne gjennomføre prosjektet trafiksikkert»?

Avklaring på desse problemstillingane vil ha stor betydning for om fylkeskommunane i det heile kan setje i gang investeringsprosjekt som medfører store avbøtande tiltak/følgjekostnader for m.a. å minske dei negative konsekvensane for publikum. Problemstillinga gjeld rehabilitering/nybygg av bruer, tunnelar og ferjekaier. Den gjeld også bygging av avlastningsveggar/omkøyringsveggar for publikum ved opprusting av fylkesveggar.

Vi kan ikkje sjå at GKRS har vurdert mange slike problemstillingar som gjeld skilje drift og investering på fylkesvegnettet etter forvaltningsreforma i 2010. Det hadde derfor vore til stor hjelp for fylkeskommunane om GKRS kunne ha gitt nokon betraktningar rundt det prinsipielle. For Møre og Romsdal fylkeskommune sin del, ligg det mange investeringsprosjekt framføre oss som vil handle om liknande problemstillingar som drøfta i dette brevet.

Med helsing

Gunn Randi Seime
konst. økonomisjef

Rolf D. Arnesen
fylkeskasserar

Dokumentet er elektronisk godkjent og krev derfor ikkje signatur