

Innspill

Til

Kommunal- og
distriktsdepartementet

Midt- Troms 14.02.23

Midt- Tromsrådet har behandlet forslag til nytt inntektssystemet for fylkeskommunene. Midt-Tromsrådet vil bemerke at rapporten er omfattende og en har derfor valgt å kommentere de mest sentrale elementene slik rådet ser det. Dette må derimot ikke oppfattes som om en uten videre er enig i de øvrige delene av forslaget.

1. Midt- Tromsrådet har behandlet rapport fra ekspertutvalg «Forslag til nytt inntektssystem for fylkeskommunene fra 2024».
2. Midt- Tromsrådet ønsker å gjøre oppmerksom på at dette er den tredje store omleggingen av inntektssystemet for fylkeskommunene på kort tid. Hver av omleggingene har gitt store utslag i omfordeling mellom fylkene, noe som viser at det er vanskelig å finne et treffsikkert inntektssystem.
3. Midt- Tromsrådet vil påpeke at ekspertutvalgets utredning har vært skrevet på veldig kort tid, men fylkeskommunene burde vært bedre involvert.
4. Midt- Tromsrådet viser til vedlagte kommentarer til høringen og slutter seg til disse.

Kollektivtransport

Ekspertutvalget peker på en hovedmodell og en alternativ modell for kollektivtransport som slår sammen buss, bane og hurtigbåt. Det er ikke innarbeidet noen form for faktor som illustrerer kostnadsbehovet for hurtigbåt i noen av de to modellene. Hovedmodellen til ekspertutvalget er at for kystfylket Troms som er avhengig av båttransport, forslås det en fullstendig uakseptabel modell. Denne omfordeler vesentlige beløp vekk fra kystfylkene og trengselsfaktoren som er innarbeidet angir en subjektiv faktor i forhold til større byområder. Grunnlaget for trengselsfaktoren er også problematisk. For eksempel gis det ikke uttelling for Tromsø, der byområdene samlet har mer enn 50 000 innbyggere, når SSBs tettstedsdefinisjon ukritisk legges til grunn.

I tillegg er det ikke tatt høyde for den betydelige prioriteringen av større byområder som skjer når byvekstavtaler holdes utenfor inntektssystemet. Dette burde vært nærmere utredet.

Den alternative modellen for kollektivtrafikk samsvarer i større grad med behovene til kystfylkene, men heller ikke den inneholder noen kriterier som illustrerer kostnadsbehovet ved å drive båttransport.

Midt- Tromsrådet vil dersom valget er de to alternative modellene for kollektivnøkkel støtte alternativ 2.

Midt- Tromsrådet er likevel sterkt kritisk til at kostnadsdrivere knyttet til båt ikke er inkludert i kostnadsnøkklene og ber om at en i forslaget som blir gjeldende sørger for at båtfylker og veiløse samfunn fortsatt kan ha et godt båttilbud, slik at vi sikrer bosetting i disse samfunnene. Midt- Tromsrådet ber videre om at man retter opp urimelige utslag fra tidligere revisjoner av båt og fergenøkler i 2015 og 2018.

Etterslep fylkesvedlikehold

Etterslepet på fylkesveinettet er stort, og i tråd med Hurdalsplattformens ambisjoner om å redusere vedlikeholdsetterslepet på fylkesveier i samarbeid med fylkeskommunene, må ikke midlene til dette svekkes. Ekspertutvalgets forslag om å innlemme midlene til opprusting og fornying av fylkesveg i ordinært fylkesvegkriteriet er en dramatisk endring, spesielt for fylker som Troms som overtok mye vei med dårlig standard i forbindelse med forvaltningsreformen i 2010. For å løfte standarden på disse veiene er det behov for langsiktig satsing.

Midt- Tromsrådet mener derfor at statens veileder for styring av kommunal og fylkeskommunal økonomi ikke bør komme til anvendelse her.

Skredsikring

Midt- Tromsrådet støtter ikke utvalgets innstilling om skredsikringsmidler. Skredsikringsmidlene må beholdes med særskilt fordeling. Fordelingen mellom skredfylkene bør oppdateres basert på en ny gjennomgang og klassifisering av de enkelte skredpunktene — i samarbeid med fylkeskommunene — for å utarbeide en ny fordelingsnøkkel.

I tråd med Hurdalsplattformen bør det tas initiativ til at det sammen med fylkeskommunene utarbeides en nasjonal gjennomføringsplan for ras- og skredsikring av alle riksveier og fylkesveier med høy og middels skredfaktor.

Rabatterte og gratis fergestrekninger

Midt- Tromsrådet mener inntektstapet ved innføring av rabatterte og gratis fergestrekninger fullt ut må kompenseres med tilføring av friske midler til fylkeskommunene. Det bør ikke gjøres endringer i nåværende delkostnadsnøkler for fylkesvegferger uten at fylkeskommunene involveres og får mulighet til å komme med innspill og synspunkter som sikrer at delkostnadsnøkler gir et reelt bilde av utgiftsbehovet.

Nord-Norge-tilskuddet

Midt- Tromsrådet mener på generell basis at Nord-Norge-tilskuddet bør styrkes. Dette tilskuddet har vært en viktig faktor for å kunne stabilisere og styrke bosetting i nord. Nord-Norge-tilskuddet må årlig prisjusteres i tråd med ordinært rammetilskudd. Omfordeling av Nord-Norge-tilskuddet må ikke gjennomføres før tidligst et forbedret kunnskapsgrunnlag om de regionalpolitiske tilskuddene foreligger. Nord-Norge-tilskuddet bør frikobles fra omfordelingseffekter i inntektssystemet for øvrig, ettersom dette skal dekke en særskilt satsning for fylkeskommunene i Nord-Norge og ikke er en del av utgiftsutjevningen.

Inntektssystemet

Inntektssystemet må revideres for å sikre at det er tilpasset den nye fylkesinndelingen. Dagens inntektssystem er ikke «delingsnøytralt». Det betyr at hvis det videreføres på den nye fylkesinndelingen, kan delingene i seg selv gi utilsiktede endringer i inntektsfordelingen mellom fylkeskommunene.

Gjennomgangen var også varslet i Hurdalsplattformen, der dagens regjeringspartier har satt som mål at det skal gjennomføres en helhetlig gjennomgang av inntektssystemet.

Stabilitet i inntekter over tid

Utvalget skriver flere plasser i rapporten at stabilitet og forutsigbarhet i inntektene over tid er viktig. Dette er imidlertid den tredje helhetlige gjennomgangen av inntektssystemet det siste tiåret — 2015, 2020 og 2024. Forvaltningsreformen i 2020 og oppdeling av tre fylkeskommuner påvirker selvsagt hyppigheten. Alle tre revisjonene av inntektssystemet har medført store endringer for flere fylkeskommuner.

Hovedtrekket er at kystfylkene (Vestlandet og Nord-Norge) tapte betydelig på omleggingen i 2015. Tendensen var at de samme fylkeskommunene som tapte mye i 2015 tjente på omleggingen i 2020, men ikke like mye som de tapte i 2015. Utvalgets innstilling for nytt inntektssystem fra 2024 gir igjen betydelig tap for de samme fylkeskommunene, med unntak av Finnmark. Dette medfører at inntektssystemet, med omlegginger, i seg selv har vært en destabiliserende faktor i fylkeskommunal økonomistyring.

De store endringene i hver revisjon av inntektssystemet indikerer at det er vanskelig å utarbeide kostnadsnøkler som er tilstrekkelig gode i forhold til metodikk og treffsikkerhet. Det indikerer også at fylkeskommunene har svært ulike utfordringer som er utfordrende å innarbeide på en måte som er treffsikker for alle fylkeskommunene.

Midt- Tromsrådet registrerer at det atter en gang legges opp til endringer som vil ramme Troms, noe Midt- Tromsrådet ikke kan akseptere.

Metodikk i beregning av kostnadsnøkler

Inntektssystemet skal være et system som skal gi full kompensasjon for ufrivillige kostnadsforskjeller, og dermed sette fylkene i stand til å yte likeverdige tjenester. Systemet skal være basert på objektive kriterier som igjen baserer seg på offentlig statistikk, og resultatene av analyse skal gi statistisk signifikante utslag ved bruk av regresjonsanalyse. Dette er faglige gode prinsipper, men Midt- Tromsrådet vil likevel påpeke at dette systemet ikke alltid fanger opp de store demografiske-, geografiske-, topografiske-, klimatiske- og bosettingsforskjeller i landet, som gir flere og ofte mange ulike variabler som forklarer forskjeller i kostnader.

Midt- Tromsrådet mener at det er riktig at objektive kriterier legges til grunn i beregningsgrunnlaget for inntektssystemet, dersom de kriteriene som er tilgjengelig har gode nok data tilgjengelig og variablene i kostnadsberegningene er dekkende for alle fylkene.

Fylkesvei

Ved innføring av de foreslåtte endringene i inntektssystemet vil konsekvensene for Troms være at drift og vedlikehold av vegnettet vil bli prioritert i byområder og større tettsteder på bekostning av mindre tettsteder og bygder. Det vil bli innført aksellastbegrensninger på store deler av vegnettet med store konsekvenser for oppdrett, fiskeri, landbruk og forsvaret. Nyinvesteringer på vegnettet vil i hovedsak være knyttet egenandeler i bompengeprosjekter og byvekstavtaler.

Tiltak for å redusere veg-drift og vedlikeholdskostnader

Gjennom ivaretagelse av vegkapitalen ved nedsettelse av aksellast vil forfallet på vegnettet begrenses og vedlikeholdskostnadene reduseres noe, men ikke tilstrekkelig. Vedlikehold (dekkefornyning) av høytrafikkerte veier må prioriteres av trafikksikkerhetshensyn på bekostning av lavtrafikkerte veier.

For å redusere driftskostnadene vil det bli nødvendig å innføre ulike vinterdriftsklasser avhengig av vegnettets funksjon og trafikkbelastning. I praksis vil dette bety at på veier med lav trafikkbelastning og lokal funksjon vil det bli dårligere brøyting, redusert framkommelighet og hyppigere og lengre stengeperioder ved værhendelser som skred og uvær.

Konsekvenser for næringsliv

Næringer innenfor oppdrett, fiskeri og landbruk ligger på fylkesvegnettet og vil bli hardt rammet av en nedskrivning av tillat aksellast. Det vil medføre store begrensninger ved varetransport med påfølgende kostnadsøkning og redusert lønnsomhet. Antallet trailere må nesten fordobles for uttransport av samme mengde på en veg med 8 tonns aksellast sammenlignet med en vei med 10 tonns aksellast.

Konsekvenser for forsvarets virksomhet

Indre Troms har en betydelig forsvarsaktivitet som omfatter både nasjonale og allierte styrker. En nedskrivning av tillat aksellast på vegnettet i Troms vil ramme forsvarets aktivitet meget hardt, og kan selvfølgelig ikke aksepteres.

Opprusting og fornying av fylkesveier

Midt- Tromsrådet støtter ikke utvalgets innstilling om å innlemme Distrikts- og regionalpolitiske tilskudd. Vi ser det som mest formålstjenlig at tilskuddet tilbakeføres til KDDs programkategori 13.50. Det er oppsiktsvekkende at et offentlig utvalg velger å se bort fra faktiske og dokumenterbare forhold på fylkesvegnettet, samt vedtatte nasjonale føringer og foreslår radikale endringer for fordelingen av midler til fylkesvegnettet basert på en antagelse om at disse dataene ikke tilgjengelig eller mulig å oppdatere.

Med vennlig hilsen
Midt-Tromsrådet



Toralf Heimdal
Leder Midt- Tromsrådet



Louis S. Edvardsen
daglig leder