

Politisk/Forvaltningsprioriteret infrastrukturplan

Eller

En infrastrukturplan baseret på samfundsværdi og behov.

Den fremlagte infrastruktur med rækkefølgeplaner dur ikke.

Hvorfor gør den ikke det:

Hvad nu hvis prioritet nr. 4 viser sig nødvendig før prioritet nr. 1?

Hvad nu hvis der ikke er sparet nok op til prioritet 1, skal man så bare udsætte alle andre prioriteter?

Infrastrukturplanen burde ikke laves som en rækkefølgeplan, men en samlet samfundsøkonomisk plan efter behov, baseret sig på trafikmønster og udvikling og ikke efter en politisk eller forvaltningsprioritering.

Derfor mangler infrastrukturplanen:

1. Årstal på det forventede anlægsår?
2. Hvornår er investeringen nødvendig, set i forhold til vejkapaciteten? Påsæt forventet ÅDT på infrastrukturinvesteringen - ud fra enkelte vejs kapacitetsgrænse ved kommunens fremskrivningen af trafikken? Hvornår er kapaciteten på vejen opbrugt?
3. Samfundsøkonomisk værdiansættelse – Hvad får vi for pengene i forhold til investeringen? Hvilke projekter har den største samfundsøkonomiske tilbagebetalingstid? Hvilke infrastrukturprojekter kan bedst betale sig.
4. Hvad har den enkelte anlægsinvestering af konsekvenser for det øvrige vejnet? Betyder det at andre planlagte investeringer kan udskydes x antal år? Har investeringen i det enkelte infrastrukturprojekt betydning for, at der skal investeres yderligere i opgraderinger af tilstødende vejnet – altså yderligere omkostninger – Få et total overblik over anlægsinvesteringen?

Ovenstående mangler i den fremlagte infrastrukturplan?

Der er Kommunale investeringer for 2,8 mia. kr. men over hvor mange år? 25 eller 50 år, eller ligefrem 100 år. Det gør jo en kæmpe forskel i enten lineær afsætning eller periodevis afsætning af midler.

Det er jo ret afgørende, at der afsættes midler nok til de anslået investeringer der ligger i fremtiden, og der er ligeledes stor forskel på, hvornår investeringen kommer, og hvor meget der anlægges i perioder og derved varierer økonomiafsætningen også i perioder. Eks. der kan jo godt være investeringer for 800 mio. kr. indenfor de første 10 år, men hvis der kun er afsat 30. mio. kr. pr år, så mangler der 500. mio. kr. i åbningsåret.

Herudover så skal man samtidig indkalkulere finansministeriets tilbagediskontering på 4% af den beregnede pris eks. år 2019 priser til anlægsårets åbning. Hvis eks. Klimabroen først skal anlægges i 2028 så skal man tilbagediskontere investeringen med finansministeriets 4% frem til åbningsåret - således at de 552 mio. kr. i 2019 priser i anlægsårets han en anlægsomkostning på 786 mio. kr. i 2028.

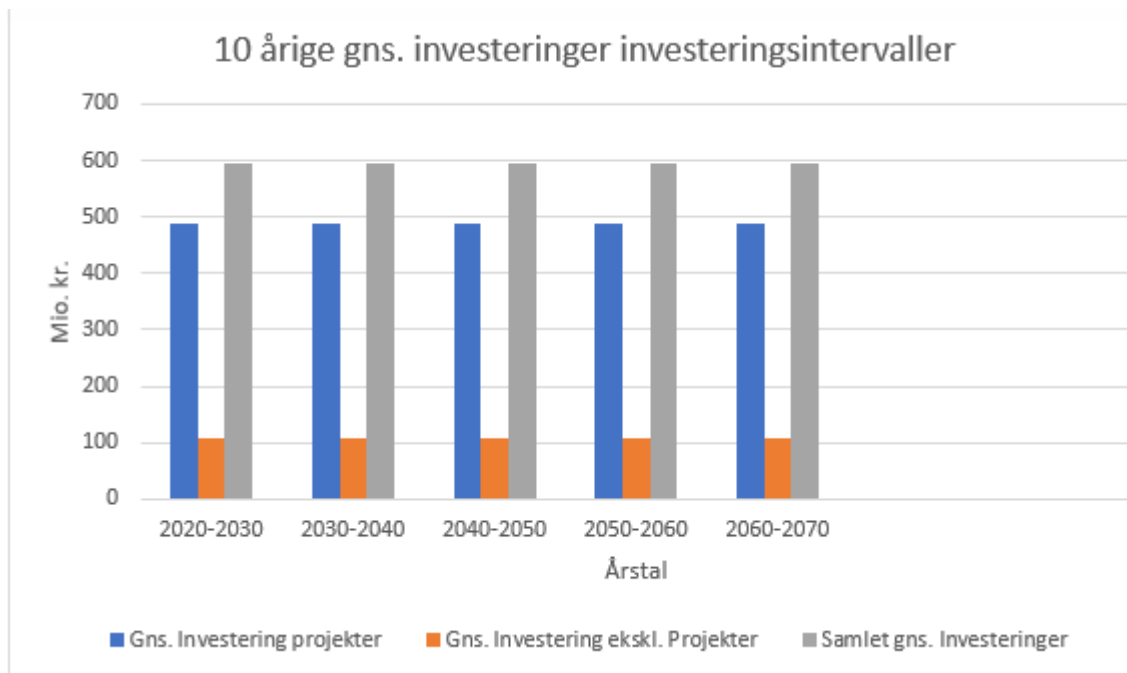
Med andre ord opsparingen og afsætningen skal være større, meget større.

	Mio. kr.	
Klimabro	552	
Rundkørsel	22	
Havnegade	12	
E45 (STAT)	3.000,00	
Århusvej etape 1	187	
Århusvej etape 2	13	
Østforbindelse	1.163,00	
Ringboulevarden	50	
Kryds Mariagervej	16	
Kryds Ringboulevarden	24	
Svingbaner Nordskellet	3	
Højsletvej	5	
Signalreg. Mariagervej	2	
Omfartsvej Asferg	25	
Omfartsvej Spentrup	17	
Opgradering Haldvej	10	
Sideudvidelser 4-6 mio. kr. pr. år	60-120	30 år
Sikre skolekorridorer 2-4 mio. kr. pr år	60-120	30 år
Cykelstier Rådmands Boulevard	0,8	
Cykelsti Stålvej	2,2	
Cykelsti Markedsgade - Dragonvej	3,6	
Cykelsti langs Udbyhøjvej etape 1	11,5	
Cykelsti langs Udbyhøjvej etape 2	30	
Cykelsti Hammelvej	6	
Cykelsti Mejlby - Hald	41	
Ny Busterminal	20	
Nye stoppesteder og vendepladser	2	
Fremkommelighed A buslinjer 1-2 mio. kr. pr. år	30-60	30 år
BRT Letbane	215	
Klimatilpasning veje og Pladser 1-2 mio.kr. pr. år	30-60	30 år
Trafiksikkerhedsprojekter 4-7 mio. kr. årligt	120-210	30 år
Intelligente trafik systemer 2-4 mio. kr. årligt	60-120	30 år
El-kørertøjer 1-2 mio. kr. årligt	30-60	30 år
	<hr/>	
	2.433,10	2.433,10
samlet årlig investering mellem 390-690 mio. kr.	<hr/>	<hr/>
	390	690

Med laveste årlig investering (i 30år)

2.823,10 3.123,10 Med højeste årlig investering (i 30 år)

Plus statsinvestering på 3.000 mio. kr.



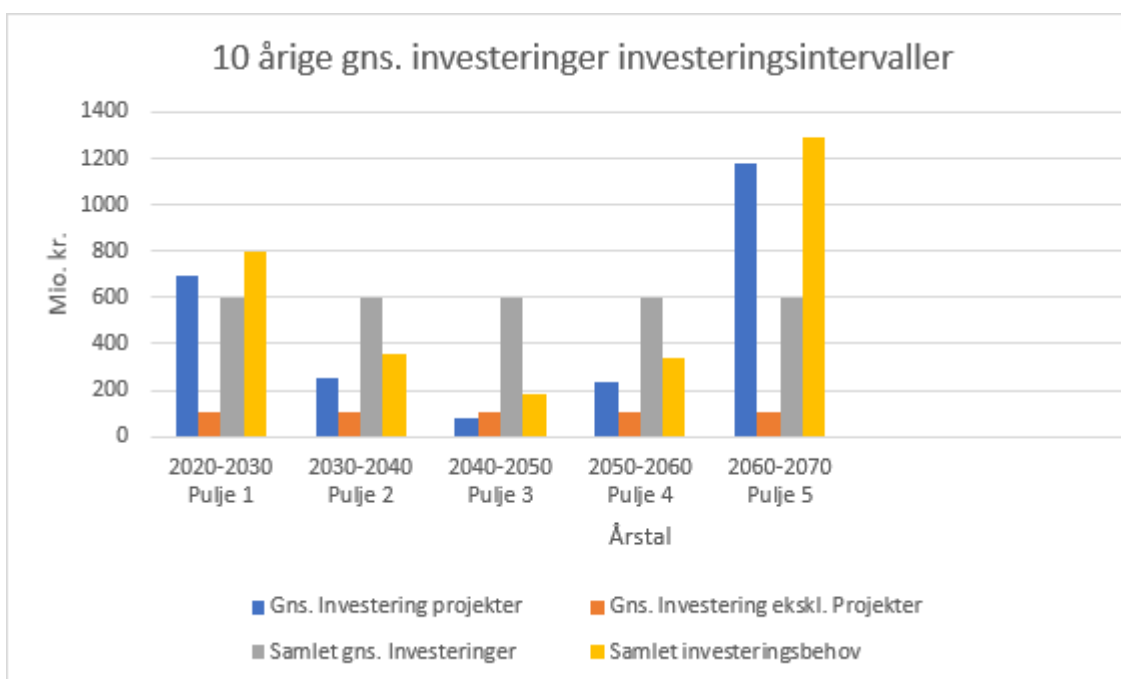
Randers Kommune har altså et gennemsnitlig opsparingskrav pr. 10 år på 594,62 mio. kr.

svarende til 59,46 mio. kr. pr år. (Kun Kommunale)

486,62 mio. kr. i projekter og 108 mio. kr. i løbende årlige investeringer pr. 10 år.

MEN da investeringerne er store er opsparingskravene og intervallerne fra år til år meget forskellige så vil det i perioder give store udslag i opsparingskrav

Kan Randers Kommune afsætte gennemsnitlig 59,46 mio. kr. i budgetterne til infrastruktur?



Randers Kommune bedes derfor droppe prioritetsrækkefølgen og så basere sine investeringer jfr. de 4 punkter og indarbejde det gennemsnitlige investeringsbehovet i fremtidige budgetter, eller en bedre forventede investeringsplan på tid og forventet omkostning.

1. Årstal på det forventede anlægsår?
2. Hvornår er investeringen nødvendig, set i forhold til vejkapaciteten? Påsæt forventet ÅDT på infrastrukturinvesteringen - ud fra enkelte vejs kapacitetsgrænse ved kommunens fremskrivningen af trafikken? Hvornår er kapaciteten på vejen opbrugt?
3. Samfundsøkonomisk værdiansættelse – Hvad får vi for pengene i forhold til investeringen? Hvilke projekter har den største samfundsøkonomiske tilbagebetalingstid? Hvilke infrastrukturprojekter kan bedst betale sig.
4. Hvad har den enkelte anlægsinvestering af konsekvenser for det øvrige vejnet? Betyder det at andre planlagte investeringer kan udskydes x antal år? Har investeringen i det enkelte infrastrukturprojekt betydning for, at der skal investeres yderligere i opgraderinger af tilstødende vejnet – altså yderligere omkostninger – Få et total overblik over anlægsinvesteringen?

Hvis ikke man i budget 2021 og frem til slutdato for investeringsbehovets slutdato (50 år frem), kan afsætte det gennemsnitlige opsparingsbehov baseret på infrastrukturens investering anlæg så er den intet værd.

Med venlig hilsen

Erik Bo Andersen
Kongelysdalen 14
8930 Randers NØ