



# Innst. 52 S

(2009–2010)

## Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

St.prp. nr. 90 (2008–2009)

### **Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om utbygging og finansiering av rv 78 Holand–Leirosen med forbindelse Drevja–Ømmervatn og rv 78 Halsøya–Hjartåstunnelen (Vegpakke Helgeland fase 1)**

Til Stortinget

#### **Sammendrag**

Samferdselsdepartementet legger i proposisjonen frem forslag om utbygging og finansiering av Vegpakke Helgeland fase 1. Prosjektet består av bygging av ny rv 78 mellom Holand i Vefsn kommune og Leirosen i Leirfjord kommune, inklusiv ny forbindelse mellom rv 78 og E6 mellom Drevja og Ømmervatn i Vefsn kommune. I tillegg er det planlagt å ruste opp eksisterende rv 78 mellom Halsøya og Hjartåstunnelen i Vefsn kommune.

Rv 78 er en viktig transportåre for både privatpersoner og næringsliv til og fra Helgelandskysten. Sammen med E6 binder vegen sammen bo- og arbeidsmarkedet Sandnessjøen–Mosjøen–Mo i Rana.

Den foreslåtte utbyggingen innebærer at standarden på rv 78 mellom Helgelandskysten og E6 heves samtidig som reiseavstanden reduseres.

Planlagt anleggsstart for strekningen Holand–Leirosen med forbindelse Drevja–Ømmervatn er vinteren 2010. Forventet ferdigstilling er i løpet av våren 2014. Opprustingen av strekningen Halsøya–Hjartåstunnelen planlegges gjennomført i perioden 2012–2013.

Kommunene på Helgeland arbeider med et opplegg for fase 2 av Vegpakke Helgeland, som er tenkt å omfatte en helhetlig utbygging av E6 på Helgeland.

En eventuell bompengefinansiering av en utbygging av E6 på Helgeland forutsetter lokal tilslutning til et slikt opplegg i berørte kommuner.

#### **Omtale av utbyggingen**

Dagens rv 78 mellom Holand og Leirosen har dårlig standard, med smal veg og mange svinger. Vegbredden er enkelte steder under 6 meter. I tillegg er vegen rasutsatt.

Framtidig veg mellom Holand og Leirosen foreslås lagt i en ny trasé. Fra Holand vil det bli bygd veg på østsiden av Drevjadalen til kryss ved Drevja. Det meste av vegen blir lagt i ny trasé. Fra Drevja til Leirosen vil det meste av vegen bli lagt i en 11 km lang tunnel (Toventunnelen).

Mellom rv 78 ved Drevja og E6 ved Ømmervatn vil det bli bygd en bedre forbindelse for trafikk i aksene Sandnessjøen–Mo i Rana. Vegen vil i hovedsak følge samme trasé som dagens fv 254.

Dagens rv 78 forutsettes stengt for gjennomkjøring når ny veg åpnes for trafikk.

Utbyggingen vil korte inn transportavstanden mellom Sandnessjøen og Mosjøen med 8 km. Utbyggingen vil videre gi kortere reisetid mellom Sandnessjøen og Mo i Rana sammenlignet med dagens reisealternativer. I tråd med vedtak i Nordland fylkesting forutsettes det at ferjesambandet Hemnesberget–Leirvika legges ned når ny veg mellom Holand og Leirosen med forbindelse Drevja–Ømmervatn åpner for trafikk.

Innsparte ferjetilskudd som følge av nedleggningen av ferjesambandet vil inngå som en del av finansieringen av utbyggingen.

Opprustingen av rv 78 Halsøya–Hjartåstunnelen er en 2,7 km lang del av rv 78 fra Halsøya, ca. 5 km nord for Mosjøen, til Hjartåstunnelen. Vegen på strekningen er smal med dårlig bæreevne.

Det er gjennomført utvidet ekstern kvalitetssikring av prosjektet. I tråd med tilråding fra Statens vegvesen legger Samferdselsdepartementet en styringsramme på 1 460 mill. 2009-kroner og kostnadsramme på 1 620 mill. kroner for prosjektet.

Samfunnsøkonomisk netto nytte for prosjektet er anslått til -1 090 mill. kroner. Anslaget for netto nytte pr. investert krone er -0,75.

Den lokalpolitiske behandlingen er nærmere omtalt i kapittel 3 i proposisjonen.

### Trafikkgrunnlag

Trafikkgrunnlaget for prosjektet er beregnet ved hjelp av Transportetatens og Avinors regionale transportmodell.

ÅDT på rv 78 mellom Holand og Leirosen ble i 2008 målt til 1 140 kjøretøy. Modellberegningene viser at bygging av Tøventunnelen uten bompengene ville ha gitt en relativt sterk trafikkøkning på strekningen. Bompengene forventes imidlertid å ha en relativt sterk negativ effekt på trafikken. Beregnet ÅDT gjennom bomstasjonen ved Leirosen i åpningsåret 2014 er 930 kjøretøy.

ÅDT på dagens fv 254 mellom Drevja og Ømmervatn ble målt til 150 kjøretøy i 2007. Innkorting som prosjektet gir mellom Sandnessjøen og Mo i Rana forventes å gjøre reiser mellom Sandnessjøen og Mo i Rana mer attraktivt. Beregnet ÅDT gjennom bomstasjonen ved Drevja i 2014 er 450 kjøretøy.

ÅDT mellom Halsøya og Hjartåstunnelen var 2 400 kjøretøy i 2007. Modellberegningene viser at trafikken etter åpningen av Tøventunnelen vil gå noe ned. Beregnet ÅDT gjennom bomstasjonen ved Kulstad etter at Tøventunnelen åpner for trafikk i 2014, er 1 800 kjøretøy.

### Finansieringsopplegg

Finansieringen av prosjektet er basert på statlige og fylkeskommunale midler, bompenger, innsparte ferjetilskudd og kompensasjonsmidler for økt arbeidsgiveravgift. Som følge av forvaltningsreformen er rv 78 forutsatt omklassifisert til fylkesveg fra 2010. Det er derfor lagt til grunn at forutsatte statlige midler til prosjektet etter 2009 dekkes av Nordland fylkeskommune. Fylkeskommunen har sluttet seg til dette.

Det er bevilget 13 mill. kroner i statlige midler til prosjektet i 2009. Midlene vil bli benyttet til planlegging.

Det er lagt til grunn at Nordland fylkeskommune skal dekke 852 mill. kroner av anleggskostnadene. I saksframlegget i forbindelse med behandlingen i Nordland fylkesting 1. desember 2008 ble det lagt til grunn at deler av de fylkeskommunale midlene til prosjektet må lånefinansieres.

Det er lagt opp til etterskuddsinnkreving av bompenger i automatiske bomstasjoner på ny veg ved Leirosen og ved Drevja og langs dagens rv 78 ved Kulstad.

Nåværende rv 78 er forutsatt stengt. Det blir da ikke mulighet for betalingsfri omkjøring for trafikantene. Det vil bli innkrevd bompenger i begge retninger.

Det er lagt til grunn en innkrevingsperiode på 20 år for bomstasjonen ved Leirosen med innkrevingsstart i 2014. For de to andre bomstasjonene er innkrevingsperioden 15 år med innkrevingsstart i 2013.

Med det foreslåtte innkrevingsopplegget og de forutsetningene som ligger til grunn, vil trafikantene betale til sammen 721 mill. kroner i bompenger, herav 464 mill. kroner i bomstasjon ved Leirosen, 202 mill. kroner i bomstasjon ved Kulstad og 55 mill. kroner i bomstasjon ved Drevja. Av de innbetalte bompengene vil 405 mill. kroner gå til å dekke anleggskostnader, 231 mill. kroner til å dekke finansieringskostnader i forbindelse med låneopptak, herunder lån for å forskuttere innsparte ferjetilskudd, og 85 mill. kroner til å dekke innkrevingskostnader og drift av bompengeselskapet. Helgeland Veitvikling AS er etablert som bompengeselskap for prosjektet.

Det er lagt til grunn at innsparte ferjetilskudd som følge av nedlegging av dagens ferjesamband mellom Hemnesberget og Leirvika, inngår i finansieringen av prosjektet. Samlet blir finansieringsbidraget fra innsparte driftskostnader og kapitalkostnader på 150 mill. kroner.

Da ordningen med differensiert arbeidsgiveravgift ble endret fra 1. april 2004, ble det innført en ordning med kompensasjon til de kommunene som ble påvirket av dette. Helgeland regionråd har som programstyre tildelt Helgeland Veitvikling AS til sammen 40 mill. kroner til prosjektet.

Finansieringsplanen som er lagt til grunn er oppsummert i tabell 5.1 i proposisjonen.

Tabell 5.1 Finansiering av anleggskostnader:

	Mill. 2009 kroner
Statlige midler .....	13
Fylkeskommunale midler .....	852
Bompenger .....	405
Forskuttering av innsparte fylkeskommunale tilskudd til ferjesambandet Hemnesberget – Leirvika .....	150
Kompensasjonsmidler for økt arbeidsgiveravgift .....	40
Sum .....	1 460

Det forutsettes tilslutning fra Nordland fylkesting til de endringene som er gjort i finansieringsoppleg-

get i forhold til den finansieringsplanen som lå til grunn ved fylkestingets behandling.

Eventuelle kostnadsøkninger forutsettes dekket i samsvar med gjeldende retningslinjer for bompengeprojekter. Fylkeskommunen og bompengeselskapet skal dekke kostnadsøkninger opp til kostnadsrammen, fordelt etter forholdet mellom fylkeskommunale midler og bompenger.

Forutsetninger ellers i finansieringsplan går fram av kapittel 5.8 i proposisjonen.

Økonomien i prosjektet er følsom for endringer i forutsetningene. Det er derfor en forutsetning at bompengeselskapet inngår bindende avtale om en lånerente på maksimalt 6,5 pst. for en periode på 10–15 år. Samferdselsdepartementet forutsetter at dokumentasjon for avtale om rentenivå blir sendt Vegdirektoratet før bompengeavtalen underskrives.

### **Avtale**

Dersom Stortinget gir sin tilslutning til den foreslåtte finansierings- og utbyggingsplanen for rv 78 Holand–Leirosen med forbindelse Drevja–Ømmervatn og rv 78 Halsøya–Hjartåstunnelen i Nordland (Vegpakke Helgeland fase 1), vil det bli inngått avtale mellom Vegdirektoratet og bompengeselskapet i tråd med gjeldende standardavtale og vilkårene i proposisjonen.

### **Komiteens merknader**

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Anne Marit Bjørnflaten, Susanne Bratli, Gorm Kjernli, Magne Rommetveit, Freddy de Ruiten og Tone Merete Sønsterud, fra Høyre, Øyvind Halleraker, Lars Myraune og Ingjerd Schou, fra Sosialistisk Venstreparti, Hallgeir H. Langeland, fra Senterpartiet, Janne Sjelmo Nordås, og fra Kristelig Folkeparti, lederen Knut Arild Hareide, er tilfreds med forslaget til utbygging og finansiering av Vegpakke Helgeland fase 1.

Flertallet slår fast at rv 78 er en viktig transportåre for både privatpersoner og næringsliv til og fra Helgelandskysten. Sammen med E6 binder vegen sammen bo- og arbeidsmarkedet Sandnessjøen–Mosjøen–Mo i Rana. Den foreslåtte utbyggingen innebærer at standarden på rv 78 mellom Helgelandskysten og E6 heves samtidig som reiseavstanden reduseres.

Flertallet viser til at planlagt anleggsstart for strekningen Holand–Leirosen med forbindelse Drevja–Ømmervatn er vinteren 2010. Forventet ferdigstillelse er i løpet av våren 2014. Opprustingen av strekningen Halsøya–Hjartåstunnelen planlegges gjennomført i perioden 2012–2013.

Flertallet slutter seg til den foreslåtte finansieringsmodellen, der prosjektet er finansiert med statlige og fylkeskommunale midler, bompenger, innsparte ferjetilskudd og kompensasjonsmidler for økt arbeidsgiveravgift. Det er bevilget 13 mill. kroner i statlige midler til prosjektet i 2009. Midlene vil bli benyttet til planlegging. Som følge av forvaltningsreformen er rv 78 forutsatt omklassifisert til fylkesveg fra 2010. Det er derfor lagt til grunn at forutsatte statlige midler til prosjektet etter 2009 dekkes av Nordland fylkeskommune. Flertallet viser til at fylkeskommunen har sluttet seg til dette.

Flertallet viser til vedtak i Nordland fylkesting i forbindelse med nedlegging av ferjesambandet Hemnesberget–Leirvika når ny rv 78 åpner, der fylkestinget forutsetter at fastboende på mellomliggende steder mellom Hemnesberget og Leirvika fortsatt får et tilfredsstillende tilbud. Flertallet forutsetter at nærmere planer for å sikre et tilfredsstillende tilbud til mellomliggende steder ivaretas av Nordland fylkeskommune.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen, Bård Hoksrud og Arne Sortevik, viser til vegloven § 20 der det heter:

"Staten ber utgiftene til planlegging, bygging, utbetring, vedlikehold og drift av riksvegar, her og utgiftene til eigedomsinngrep. Fylkeskommunen ber disse utgiftene for fylkesvegar og kommunen for kommunale vegar."

Disse medlemmer viser videre til forvaltningsreformen som trer i kraft fra 1. januar 2010 der en betydelig del av det statlige veinettet (betegnet som øvrige riksveier) overføres til fylkeskommunene. Disse medlemmer minner om at Fremskrittspartiet er imot forvaltningsreformen, og mener at staten fortsatt har et finansieringsansvar for disse veiene; særlig med bakgrunn i at det overførte veinettet har et vedlikeholdsetterslep på 10 mrd. kroner. Med henvisning til vegloven og til Fremskrittspartiets prinsipielle syn på hva som bør være statens (og det offentliges) oppgave, avviser disse medlemmer bruk av bompenger i forbindelse med utbygging av et moderne, sikkert og miljøvennlig veinett i Norge. Disse medlemmer mener at forvaltningsreformen ikke vil bidra til å skaffe Norge et moderne veinett innenfor en akseptabel tidsramme. Disse medlemmer mener staten må følge vegloven og sørge for finansiering av dagens stam- og riksveinett; ikke fraskrive seg ansvaret for deler av dagens riksveinett slik det gjøres gjennom forvaltningsreformen.

Disse medlemmer viser til at bruken av bompenger til finansiering av stam- og riksveinetten økte med 30 pst. i perioden 2005–2009. I samme periode er bruken av bompenger utvidet til også å gjelde drift av kollektivtiltak. Økende bruk av bompenger og økende bompengandelen utgjør en økende særskatt på transport.

I statsbudsjettet for 2010 er innbetaling fra bompenger anslått slik:

"For 2010 forutsettes om lag 5,3 mrd. kr stilt til rådighet til riksveginvesteringer, inkl. tiltak innenfor programområdene. I tillegg kommer bompenger til investeringer på fylkesvegnettet og kommunalt vegnett, samt bompenger til driftstiltak for kollektivtransporten i Oslo og Akershus."

I svar på spørsmål nr. 183 via Finansdepartementet om statsbudsjettet for 2010 svarer Samferdselsdepartementet:

"Samlet anslag for 2010 for bompenger til investeringer i offentlig vegnett, inkl. driftstiltak for kollektivtransporten i Oslo og Akershus, er i størrelsesorden 9,8 mrd. kr. Anslaget på 5,3 mrd. kr til riksveginvesteringer er inkl. 200 mill. kr til post 29 Vederlag til OPS-prosjekter."

Disse medlemmer viser til at dette kommer i tillegg til statens samlede inntekter i 2010 fra bilrelaterte skatter og avgifter på 60 mrd. kroner. Til veiformål brukes 14 mrd. kroner over Samferdselsdepartementets budsjett og ca. 6 mrd. kroner over Kommunal- og regionaldepartementet, samlet vel 20 mrd. kroner.

Disse medlemmer viser videre til at bompengefinansiering er en svært dyr finansieringsform for veibrukerne og fremstår som kjøp av vei på avbetaling. Disse medlemmer viser til at finansieringskostnader for byggelån og innkrevingskostnader i bompengeperioden i de fleste tilfeller utgjør store beløp. Disse medlemmer peker på at de høye

kostnadene ved bruk av bompengefinansiering – kostnader som i sin helhet betales av bompengebetalerne – ofte medfører at bilistene betaler langt mer enn samlet investeringsbeløp. Disse medlemmer viser til at det i perioden 2005–2009 ble behandlet over 30 ulike saker med bompengefinansiering. Alle vedtak om bompengefinansiering i disse sakene ble gjort med tilslutning fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre. Samlet omfatter vedtakene 67,7 mrd. kroner i bompenger og i tillegg 13 mrd. kroner i renter og innkrevingskostnader. Om Oslo-pakke 3 holdes utenfor, er tallene hhv. 25,6 mrd. kroner og 10,2 mrd. kroner.

Disse medlemmer viser til svar datert 28. oktober 2009 på skriftlig spørsmål nr. 82 (2009–2010) fra Arne Sortevik om kostnader ved bruk av bompengefinansiering:

"Spørsmål

"Bruk av bompenger til finansiering av samferdselsprosjekt er en kostbar finansieringsform for brukerne. Kan statsråden som en veiledning oppgi hhv bidrag anleggskostnader, totale finansieringskostnader og totale innkrevingskostnader basert på samlet anleggskostnader på hhv 1, 2, 3 og 4 mrd., 65% bompengandelen, alle finansieringskostnader dekket med bompenger og nedbetaling i hhv 15 og 20 år?"

Nedenfor er det laget regneeksempler basert på forutsetningene i spørsmålet. I tillegg har vi lagt til grunn følgende forutsetninger:

- byggeperiode 3 år
- etterskuddsvis innkreving
- opptrekk av bompengelån: 1. år: 15 %, 2. år 45 %, 3. år 40 %
- gjennomsnittlig lånerente: 6,5 %
- årlige innkrevingskostnader: 2 mill. kr per innkrevingspunkt x 3 innkrevingspunkt
- trafikkmengde og gjennomsnittstakst er tilpasset 15 og 20 års innkrevingsstid
- årlig trafikkvekst 2 % per år

15 års nedbetalingstid mill. kr.

Anleggskostnad	Bompengandelen	Renteutgifter	Driftskostnader
1000	650	439	90
2000	1300	899	90
3000	1950	1343	90
4000	2600	1797	90

20 års nedbetalingstid mill. kr

Driftskostnader	Bompengandelen	Renteutgifter	Driftskostnader
90	650	629	120
90	1300	1231	120
90	1950	1879	120
90	2600	2516	120"

Disse medlemmer peker på at beregningene på en tydelig måte illustrerer at det bilistene betaler, omfatter kostnader i tillegg til bompengandelen av anleggskostnadene.

Disse medlemmer viser til Stortingets behandling av Nasjonal transportplan for perioden 2010–2019; jf. Innst. S. nr. 300 (2008–2009) og

St.meld. nr. 14 (2008–2009), og til Fremskrittspartiets alternative forslag til investering og finansiering av veinettet uten bruk av bompenger. Disse medlemmer viser til følgende sammendrag av Fremskrittspartiets alternative forslag til NTP for perioden 2010–2019:

"Tabell 1: Ramme for Fremskrittspartiets NTP

Ramme for FrPs NTP	totalbeløp	byggetid	2010–2034	2010–2019
Riksveinvesteringer .....	275	25	275 mrd.	200 mrd.
Opprustning av øvrige riksveier .....	225	25	225 mrd.	90 mrd.
Rassikring .....	1	årlig	25 mrd.	10 mrd.
Jernbaneinvesteringer .....	90	15	90 mrd.	60 mrd.
Storbypakke .....			100 mrd.	100 mrd.
Trafikksikkerhet .....	1	årlig	25 mrd.	10 mrd.
Kollektiv .....	1	årlig	25 mrd.	10 mrd.
Riksveiferjer .....	3	årlig	75 mrd.	30 mrd.
Drift og vedlikehold veier .....	5	årlig	125 mrd.	50 mrd.
Låneordning ekstraprojekt .....	2		50 mrd.	20 mrd.
Total FrPs tillegg til NTP .....			1 015 mrd.	580 mrd.
Regjeringens forslag til NTP 2010-2019 .....			805 mrd.	322 mrd.
Totalsum FrPs NTP .....			1 820 mrd.	902 mrd."

Disse medlemmer understreker at Regjeringens vedtatte NTP 2010–2019 på ingen måte dekker behovet for utbygging av et moderne, sikkert og effektivt veinett i Norge. Disse medlemmer har merket seg at Regjeringen på en systematisk måte bruker omfattende og økende bompengefinansiering for å finansiere statens veinett. Disse medlemmer har merket seg at regjeringspartiene Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet gjør dette på en måte som lokalpolitikere og fylkespolitikere oppfatter som politisk "utpressing". Disse medlemmer regner dessverre med at regjeringspartiene vil videreføre denne strategien og i forsterket omfang når "øvrige riksveier" fra 1. januar 2010 er flyttet fra staten til fylkeskommunene.

Disse medlemmer peker på at Regjeringen selv varsler bompengefinansiering på 60 mrd. kroner i den vedtatte NTP 2010–2019. Disse medlemmer peker på at basert på erfaringstall vil 60 mrd. kroner i bompengebdrag med tillegg av renter og innkrevingskostnader samlet utgjøre ca. 75 mrd. kroner. Disse medlemmer minner om at staten i perioden 2010–2019 vil få inntekter på langt over 700 mrd. kroner fra bilrelaterte skatter og avgifter. Ytterligere transportskatt på 75 mrd. kroner i perioden kommer altså på toppen av disse inntektene (og tilsvarer 7,5 mrd. kroner hvert år i tillegg på løpende innkreving av alt vedtatte bompengeprojekter). Av disse samlede inntektene på nærmere 800 mrd. kroner vil Regjeringen bruke vel 200 mrd. kroner på vei.

Disse medlemmer mener dette illustrerer at Regjeringens systematiske bruk av bompengefinansiering er urimelig og etter Fremskrittspartiets oppfatning også fullstendig unødvendig. Bruk av bompenger fremstår som en ekstraskatt på transport. Denne ekstraskatten fordyrer transport over hele landet for næringsliv og for enkeltpersoner og fremmer på ingen måte sysselsetning, verdiskaping og bosetting.

Disse medlemmer peker på at det kan være mange grunner for å gjennomføre fremskynding av viktige samferdselsprosjekt i forhold til vedtatte planer. Disse medlemmer peker igjen på at vedtatt NTP og handlingsprogram knyttet til vedtatt NTP, ikke bør fremstå som en bom for fremskynding av nye prosjekter. Disse medlemmer mener like fullt at slik fremskynding ikke nærmest automatisk skal medføre bruk av omfattende bompengefinansiering. Disse medlemmer peker på etablering av regionale veiselskap som et godt alternativ. I slike regionale veiselskap bør lokale og regionale myndigheter og næringsliv bidra til å dekke årlige kostnader til forskottering av byggelån til veiprojekter basert på at også staten bidrar årlig inntil prosjektet kan finansieres fullt ut med statlige midler. Disse medlemmer legger videre til grunn for en slik løsningsmodell at staten etablerer en ordning med statlige lån med lav rente for slike selskap.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen etablere en ordning med statlige lån og årlige finansieringsbidrag til forskotteringsutgifter til regionale veiselskaper."

Disse medlemmer støtter prosjektene som omfattes av Vegpakke Helgeland fase 1. Disse medlemmer har merket seg at av en samlet finansieringsplan på 1 460 mill. kroner skal 405 mill. kroner finansieres gjennom bompenger. Disse medlemmer har videre merket seg at bilistene i tillegg til bompengebdraget også skal betale 231 mill. kroner for å dekke finansieringskostnader og 85 mill. kroner for å dekke innkrevingskostnader og drift av bompengeselskap. Samlet regning til bilistene blir altså 721 mill. kroner, og ikke 405 mill. kroner. Disse medlemmer peker på at gjennom finansiering med bompenger blir bilistene tvunget til å "kjøpe vei på avbetaling", og avbetalingstillegget i denne prosjektpakken blir på 316 mill. kroner som tilsvarer 78 pst. av bompengebdraget, og som medfører at samlet innbetaling fra bilistene vil utgjøre nesten 50 pst. av samlet prosjektkostnad. Disse medlemmer peker på at planlagte tiltak på nåværende rv 78 blir tiltak på fylkesvei fra 1. januar 2010 iht. forvaltningsreformen. Disse medlemmer mener staten fortsatt skal betale for dagens riksveinett i Norge.

Disse medlemmer peker på at ekstern kvalitetssikringsrapport ikke følger saken. Disse medlemmer mener at når det etter gjeldende regelverk knyttet til investeringsprosjekter er gjennomført ekstern kvalitetssikring, bør i alle fall et sammendrag av rapporten følge saken som trykt vedlegg, uten at komiteen trenger å etterspørre dette.

Disse medlemmer har merket seg at forskuttering av innsparte fylkeskommunale tilskudd til ferjesambandet Hemnesberget–Leirvika inngår i finansieringsplanen. Disse medlemmer har merket seg at dette baseres på en 15-årsperiode til tross for at det åpnes for å bruke inntil 30 år i St.meld. nr. 16 (2008–2009) om NTP 2010–2019. Disse medlemmer har merket seg departementets svar angående dette:

"Ved en periode med innsparte ferjetilskudd på 30 år og de samme forutsetningene i finansieringsopplegget for øvrig, vil bidraget fra innsparte ferjetilskudd til finansiering av anleggskostnadene øke med 120 mill. kr til 270 mill. 2009-kr. Finansieringskostnadene knyttet til forskuttering av ferjetilskuddene vil øke med 70 mill. kr til 115 mill. 2009-kr. Bompengeselskapets samlede finansieringsbidrag til prosjektet står fast, og bidraget fra bompenger til finansiering av anleggskostnadene reduseres dermed tilsvarende, fra 405 mill. kr til 335 mill. kr. Samlet vil bidraget fra innsparte ferjetilskudd og bompenger til finansiering av anleggskostnadene øke med ca. 50 mill. kr (120 - 70 mill. kr) i forhold til i finansieringsopplegget med en periode med innsparte ferjetil-

skudd på 15 år. Dette gir grunnlag for at fylkeskommunens bidrag til finansieringen gjennom fylkeskommunale midler kan reduseres. Som følge av forvaltningsreformen vil Nordland fylkeskommune overta ferjesambandet Hemnesberget - Leirvika fra 2010. Følgelig er det fylkeskommunen som skal refundere bompengeselskapets forskuttering av bidraget fra innsparte ferjetilskudd. En forlengelse av forskotteringsperioden vil føre til at det samlede bidraget fra fylkeskommunen øker, men med utbetalinger over en lengre tidsperiode."

Svaret illustrerer etter disse medlemmers syn hvor urimelig det er at finansieringskostnader for prosjekter belastes bilistene.

Disse medlemmer peker også på at ferjesambandet mellom Hemnesberget og Leirvika er et internsamband i Hemnes kommune. Disse medlemmer peker også på at det er betydelig avstand mellom området der ferjesambandet i dag betjener reisende og de hovedprosjekter som inngår i Vegpakke Helgeland fase 1. Disse medlemmer er kjent med at Hemnes kommune ønsker ferjesambandet videreført, subsidiært at nåværende rv 808 fra Finneidfjord til Hemnesberget blir ferdig oppgradert helt frem til sentrum i Hemnesberget. Disse medlemmer forutsetter at sjøbasert transport mellom Hemnesberget og Leirvika opprettholdes av Nordland fylkeskommune for å dekke behovet for slik transport, slik at fastboende på mellomliggende steder fortsatt får et tilfredsstillende tilbud. Disse medlemmer legger frem følgende forslag:

- "1. Stortinget godkjenner utbygging av prosjektene beskrevet i St. prp. nr. 90 (2008–2009) med tillegg av gjenstående arbeid på dagens rv 808.
2. Stortinget godkjenner finansieringsrammen på 1 460 mill.kr.
3. Stortinget godkjenner en ramme for statlige midler til finansiering på totalt 298 mill. kroner basert på 30 års innsparingstid for ferjetilskudd og som inkluderer 50 mill. kroner til gjenstående arbeid på rv 808.
4. Stortinget ber Regjeringen sørge for nødvendig statlig forskottering til hele prosjektet med tillegg av gjenstående arbeid på rv 808 og sørge for inndekning av statens samlede bidrag gjennom etablering av en statlig låneordning for Statens vegvesen."

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti påpeker at prosjektet er svært viktig for privatpersoner og næringslivet i Nordland. Disse medlemmer støtter opp om ønsket om en forutsigbar og effektiv utvikling av vei-sektoren i Norge. Disse medlemmer er også positive til at private aktører her kan få anledning til å ta et større ansvar for veibygging og drift. Samtidig

håper disse medlemmer at dette også kan bety at Regjeringen kan åpne opp for større bruk av andre finansieringsformer som offentlig-privat samarbeid (OPS) og prosjektfinansiering.

## Forslag fra mindretall

### Forslag fra Fremskrittspartiet:

#### Forslag 1

1. Stortinget godkjenner utbygging av prosjektene beskrevet i St. prp. nr. 90 (2008–2009) med tillegg av gjenstående arbeid på dagens rv 808.
2. Stortinget godkjenner finansieringsrammen på 1 460 mill.kr.
3. Stortinget godkjenner en ramme for statlige midler til finansiering på totalt 298 mill. kroner basert på 30 års innsparingstid for ferjetilskudd og som inkluderer 50 mill. kroner til gjenstående arbeid på rv 808.
4. Stortinget ber Regjeringen sørge for nødvendig statlig forskottering til hele prosjektet med tillegg av gjenstående arbeid på rv 808 og sørge for inndekning av statens samlede bidrag gjennom etablering av en statlig låneordning for Statens vegvesen.

#### Forslag 2

Stortinget ber Regjeringen etablere en ordning med statlige lån og årlige finansieringsbidrag til forskotteringsutgifter til regionale veiselskaper.

## Komiteens tilråding

Komiteen har ellers ingen merknader, viser til proposisjonen og rår Stortinget til å gjøre slikt

vedtak:

### I

Bompengeselskapet får tillatelse til å ta opp lån og kreve inn bompenger for finansieringen av rv 78 Holand–Leirosen med forbindelse Drevja–Ømmervatn og rv 78 Halsøya–Hjartåstunnelen i Nordland (Vegpakke Helgeland fase 1). Vilåårene framgår av St.prp. nr. 90 (2008–2009) og Innst. 52 S (2009–2010).

### II

Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsette nærmere regler for finansieringsordningen.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 26. november 2009

**Knut Arild Hareide**

leder

**Janne Sjelmo Nordås**

ordfører

