



# Innst. S. nr. 244

(2006-2007)

## Innstilling til Stortinget frå transport- og kommunikasjonskomiteen

St.prp. nr. 61 (2006-2007)

### **Innstilling frå transport- og kommunikasjonskomiteen om utbygging og finansiering av rv 17 Tverlandet-Godøystraumen og rv 80 Røvika-Strømsnes i Bodø og Fauske kommunar i Nordland (Vegpakke Salten fase I)**

Til Stortinget

#### **SAMANDRAG**

##### **Innleiing**

Samferdselsdepartementet legg i proposisjonen fram forslag om utbygging og finansiering av Vegpakke Salten fase I, som inneheld dei to prosjekta rv 80 Røvika-Strømsnes i Fauske kommune og rv 17 Tverlandet-Godøystraumen i Bodø kommune. I tillegg inngår to mindre tiltak på rv 80: rv 80 Mjønaskleiva i Bodø kommune og rv 80 gang- og sykkelveg Stranda-Klungseter i Fauske kommune. Kostnadsoverslaget for prosjekta og tiltaka er samla på 551 mill. kroner inkludert bomstasjonar.

Samferdselsdepartementet har merka seg at det er eit lokalpolitisk ønske om å komme i gang med fase I-prosjekta snarast råd. Vidare er det ønskje om å fremje desse med eitt felles bompengeselskap.

Departementet understrekar at vegpakkar over 500 mill. kroner som trafikalt og/eller finansielt heng saman, i utgangspunktet skal underleggjast ekstern kvalitetssikring. Samferdselsdepartementet har komme til at det ikkje er naudsynt å gjennomføre ekstern kvalitetssikring i dette tilfellet, sidan dei to store enkeltprosjekta i pakken knapt har nokon trafikal samanheng og kvar for seg har kostnader langt under 500 mill. kroner. Samstundes legg departementet til grunn at det skal gjennomførast ekstern kvalitetssikring for ein framtidig fase II av Vegpakke Salten, der dei planlagde prosjekta i langt større grad heng saman trafikalt og finansielt.

##### **Nærare om prosjektet og tiltaka på rv 80**

Rv 80 mellom Fauske og Bodø er ei av dei mest trafikkerte stamvegstrekingane i Nordland, og vegen er svært viktig både for befolkninga og næringslivet. Innkortinga av strekinga mellom Røvika og Strømsnes på 6,2 km, som delvis skal gå i tunnel, samt standardhevinga, vil gi store framkomstgevinstar. Ei overføring av gjennomgangstrafikken til ny rv 80 vil betre miljøet for dei som bur langs dagens rv 80, som blir lokalveg etter omlegginga. I tillegg blir trafikktryggleiken betra. Gang- og sykkelveg mellom Stranda og Klungset betrar forholda for mjuke trafikantar og tilgjengen til Klungsetmarka.

Anleggsarbeida på rv 80, prosjektet Røvika-Strømsnes, skal etter planen starte opp sommaren 2008, med trafikkopning i løpet av 2010. Kostnadsoverslaget er 231 mill. kroner, inkl. 5 mill. kroner til bygging av bomstasjon (2007-prisnivå).

Utbetningsarbeidet ved Mjønaskleiva kan truleg skje i 2008. Kostnadene er utrekna til om lag 11 mill. kroner.

Gang- og sykkelveg Stranda-Klungset omfattar forlenging av dagens gang- og sykkelveg med 2,5 km og sanering av ei rekkje avkøyrslar. Bygginga kan truleg skje i 2010. Kostnadene er vurderte til å liggje på om lag 10 mill. kroner.

##### **Nærare om prosjektet på rv 17**

Rv 17, som er hovudferdselsåra langs kysten mellom Helgeland og Salten, har i dag låg standard nær Tverlandet, med dårleg kurvatur og vegbreidd. Omlegginga gir store forbetringar i standard og trafikktryggleik. Forholda for randbustetnaden på Tverlandet blir vesentleg betra når mykje av trafikken blir overført til ny rv 17. Rv 17 er ein del av ein nasjonal turistveg, og har omfattande turisttrafikk samt fritidsreiser frå Bodøområdet i sommarhalvåret.

Det blir lagt opp til anleggsstart hausten 2007, med trafikkopning hausten 2009. Kostnadsoverslaget er

231 mill. kroner, inkl. 5 mill. kroner til bygging av bomstasjon (2007-prisnivå).

### Lokalpolitisk handsaming

Den lokalpolitiske behandlinga er nærare omtala i pkt. 3 i proposisjonen. Det er lokalpolitisk semje om å fremje Vegpakke Salten i to fasar, slik at ein kan komme i gang med dei prosjekta som er komne lengst i planlegginga (fase I-prosjekt).

Eventuell prioritering av fase II vil bli behandla i samband med neste rullering av Nasjonal transportplan.

### Utbyggings- og finansieringsopplegg

Det blir lagt vekt på at dei to hovudprosjekta på rv 17 og rv 80 blir bygde ut som to enkeltprosjekt. Opplegget med etterskottsinnkrevjing i bomstasjonar på kvar utbyggingsparsell gir godt samsvar mellom betaling og nytte, i tråd med føringane i St.meld. nr. 24 (2003-2004). Bompengelopplegget er nærare omtala i pkt. 5.2 i proposisjonen. Det er føresett takst- og rabattsystem i tråd med gjeldande retningslinjer. Det blir ikkje betalingsfritak ved passering av begge bomstasjonane innanfor eit tidsrom, men det er lagt opp til felles rabattsystem for dei to bomstasjonane.

Samferdselsdepartementet legg vekt på at begge kommunane og fylkeskommunen har stilt garanti for lånet til bompengeselskapet og at fylkeskommunen har gjort vedtak om betinga refusjon.

Med om lag 15 års innkrevjingstid for begge bomstasjonane sluttar Samferdselsdepartementet seg til at det må vere eit vilkår at bompengeselskapet har ei renteavtale som sikrar eit rentenivå i tråd med det som er lagt til grunn i finansieringsplanen. Departementet føreset at dokumentasjon for avtale om rentenivå blir sendt Vegdirektoratet før bompengavtalen blir underskriven. Det blir elles lagt til grunn at det blir vurdert trafikkregulerande tiltak på rv 80 for å redusere høvet til omkøyning dersom bomstasjonen ved Strømsnes får vesentleg inntektssvikt som følgje av dette.

### Rv 17 Tverlandet - Godøystraumen

Det er lagt til grunn ein finansieringsplan for rv 17 som vist i tabell 5.1 i proposisjonen. Det er føresett at 51,6 pst. av kostnadene skal finansierast med bompengar. Det blir etablert tovegs bompengeneinnkrevjing på rv 17 ved Godøystraumen sør for krysset mellom ny og gammal veg. Dette medfører at trafikantane ikkje får høve til betalingsfri omkøyning. Bompengelopplegget er basert på etterskottsinnkrevjing frå trafikkopning hausten 2009. Innkrevjingskostnadene utgjer om lag 18 pst. av bompengeneinntektene.

Tabell 5.1 Forslag til finansieringsplan rv 17 (tal i mill. 2007-kr)

Statlege midlar	112
Bompengar	119
Sum	231

### Rv 80 Røvika-Strømsnes, rv 80 Mjøneskleiva og rv 80 Gang- og sykkelveg Stranda-Klungset

Det er lagt til grunn ein finansieringsplan for rv 80 som vist i tabell 5.2 i proposisjonen. For prosjekta på rv 80 skal 60 pst. av kostnadene finansierast med bompengar. Det blir etablert tovegs bompengeneinnkrevjing på rv 80 ved Strømsnes. I tråd med kommunane sine vedtak om innkrevjingsopplegg vil det vere gratis å køyre dagens rv 80 mellom Røvika og Strømsnes. Bompengelopplegget er basert på etterskottsinnkrevjing frå trafikkopning i løpet av 2010. Innkrevjingskostnadene utgjer om lag 10 pst. av bompengeneinntektene.

Tabell 5.2 Forslag til finansieringsplan rv 80 (tal i mill. 2007-kr)

Statlege midlar	128
Bompengar	192
Sum	320

### Avtale

Etter at Stortinget har gjort vedtak om den foreslåtte finansierings- og utbyggingsplanen for Vegpakke Salten fase I, blir det inngått avtale mellom Vegdirektoratet og bompengeselskapet i tråd med gjeldande standardavtale og føresetnadene som er lagt til grunn i denne proposisjonen.

### MERKNADER FRÅ KOMITEEN

Fleirtalet i komiteen, medlemene frå Arbeidarpartiet, Eirin Faldet, Svein Gjelseth, Irene Johansen, Torstein Rudihagen, Tor-Arne Strøm og Truls Wickholm, frå Høgre, Øyvind Halleraker og Trond Helleland, frå Sosialistisk Venstreparti, Hallgeir H. Langeland, frå Kristeleg Folkeparti, Jan Sahl, frå Senterpartiet, Jenny Klinge, og frå Venstre, Borghild Tenden, viser til at proposisjonen omfattar framlegg til utbygging og finansiering av rv 17 Tverlandet-Godøystraumen og rv 80 Røvika-Strømsnes i Bodø og Fauske kommunar i Nordland (Vegpakke Salten fase I). I tillegg inngår to mindre tiltak på rv 80.

Fleirtalet har merka seg at det er lokalpolitisk semje om å fremje Vegpakke Salten i to fasar, slik at arbeidet kan startast med dei prosjekta som er komne lengst i planlegginga (fase I-prosjekt). Fase II omfattar hovudsakeleg prosjekt og tiltak knytte til inn- og utfart i Bodø sentrum og utbetring av strekningar og punkt med høg ulykkesfrekvens på rv 80.

Fleirtalet vil peike på at rv 80 og rv 17 er hovudpulsårer i Salten, ein region med om lag 76 000 innbyggjarar. Vegutbygginga i Salten vil føre til tryggare trafikk, kortare reisetid og reduserte miljøulempar frå vegtrafikken. Innkorting og omlegging av dagens veg, utbygging av gang- og sykkelveg og andre miljø- og trafikktryggingstiltak vil, med eit positivt vedtak i Stortinget, starte allereie i haust.

Fleirtalet meiner at utbygginga vil ha mange positive verknader for folk og næringsliv i Bodø og heile Salten. Det er avgjerande viktig for Saltenregionen si utvikling som BAS-region (bustad-, arbeids- og serviceregion) at Vegpakke Salten fase I vert starta no og at Vegpakke Salten fase II vert realisert på eit seinare tidspunkt.

Fleirtalet meiner at Vegpakke Salten fase II må sjåast i samanheng med rulleringa av Nasjonal transportplan. Gode kommunikasjonar vil vere særskild viktig for at kommunane kring Bodø skal kunne oppretthalde busetnaden sin, gjennom god tilgang til ein variert arbeidsmarknad som m.a. Bodø som fylkeshovudstad representerer.

Eit anna fleirtal, medlemene frå Arbeidarpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, vil vise til at det av omsyn til risiko for bompengeselskapet og dermed trafikantane, er viktig å sikre eit maksimalt rentenivå for brorparten av nedbetalingstida ved økonomisk marginale prosjekt, dvs. slike som ikkje tåler 8 pst. rente ved maksimalt 15 års nedbetalingstid.

Dette fleirtalet vil vise til at det i proposisjonen går fram at selskapet Vegpakke Salten AS må dokumentere at rentesatsen på lånet i samband med prosjekta i pakka ikkje vil overstige 6,5 pst. dei næraste 10-15 åra. Dette må likevel ikkje nødvendigvis skje i form av ei ordinær fastrenteavtale. Dette fleirtalet viser til at departementet utover dette ikkje legg noen føringar for korleis bompengeselskapa sine låneavtaler ser ut.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre har merket seg statsrådets svar på spørsmål 7 iii) fra komiteen i saken, jf. vedlagt svar.

Disse medlemmer mener at departementet ved å påtvinge rentebinding i lånefinansieringen, her innfører en ny form for detaljstyring av låneavtalene i bompengeprojekter. Dette vil med stor sannsynlighet medføre økt bompengesats og/eller forlenget innkrevingsperiode.

Disse medlemmer er kritiske til dette, og til at departementet heller ikke vil trekke den naturlige konsekvens av sitt ultimatum. Disse medlemmer merker seg således at det opprettholdes at trafikkrisikoen skal ligge hos selskapene, og en eventuell garantist.

Disse medlemmer viser endelig til at standardavtalen har vært i Stortinget til behandling to ganger tidligere, senest i 1993 (jf. bl.a. St.meld. nr. 34 (1992-93) Norsk veg- og vegtrafikkplan 1994-97), nettopp fordi Stortinget har ønsket å fastlegge ansvarsforholdene mellom bompengeselskap og staten når det gjelder gjennomføring av bompengeprojekter i Norge. Disse medlemmer vil peke på at det her utvetydig slås fast at bompengeselskapene har ansvaret for finansieringsrisiko, herunder trafikkrisiko.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen, med bakgrunn i bompengeselskapenes utvetydige ansvar for finansiering

og forvaltning av låneporteføljene til bompengeprojekt, å sørge for at staten ikke krever at bompengeselskapene påtar seg finansieringsansvar de selv ikke har samtykket til, i strid med standardavtalen mellom staten og bompengeselskaper."

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Magnhild Holmgren, lederen Per Sandberg og Arne Sortevik, har merket seg at saken gjelder to større prosjekt på hhv. rv 80 Røvika-Strømsnes i Fauske kommune og rv 17 Tverlandet-Godøystraumen i Bodø kommune, samt to mindre tiltak på rv 80. Samlet finansieringsplan er på 551 mill. kroner (2007-kr).

Disse medlemmer har videre merket seg at tiltakene er nødvendige for å forbedre vegmessig infrastruktur på to riksveger i regionen.

Disse medlemmer peker på at rv 80 og rv 17 er hovedvegforbindelsen i Salten, en region med ca. 76 000 innbyggere. Gjennomføring av de to prosjektene, samt ytterligere utbygging i en fase II, vil gi veg som er mer transporteffektiv, som er mer trafikksikker og gir mer miljøvennlig kjøring. Prosjektene er viktige for innbyggere og næringsliv i regionen, og vil slik disse medlemmer ser det, gi god samfunnsøkonomisk effekt. Disse medlemmer viser til at staten som vegholder for riksvegnettet også har finansieringsansvaret.

Disse medlemmer viser til at det fra oppgitt finansieringsplan fremgår at bompenger skal finansiere 305 mill. kroner.

Disse medlemmer viser til at bruk av bompengefinansiering også i denne saken gir brukerne en betydelig del av finansieringen.

Disse medlemmer har merket seg at av opplysninger gitt av departementet, fremgår det at bompengebetalerne i tillegg til bompengebidrag også skal betale 235 mill. kroner i renter til lånefinansiering av bomstasjonene og innkrevingskostnader for hvert prosjekt på ca. 35 mill. kroner. Samlet regning for bompengebetalerne blir ca. 650 mill. kroner eller 118 pst. av det totale investeringsbeløpet. Disse medlemmer peker også på at av investeringen på 531 mill. kroner, går 12 mill. kroner til bygging av bomstasjoner. Disse medlemmer viser til at ekstraregningen for bompengebetalerne for å finansiere 305 mill. kroner eller 55 pst. av statlige/fylkeskommunale vegbygginger, blir på hele 345 mill. kroner. Disse medlemmer mener en så kostbar finansiering er uakseptabel og også unødvendig.

Disse medlemmer viser til at i de 10 stortingsproposisjonene om bompengefinansierte samferdselsprosjekter, som er fremmet av denne regjeringen og som Stortinget har ferdigbehandlet, er både prinsippene om nytteprisnipp og etterskuddsinnkreving brutt. Disse medlemmer peker spesielt på de store innkrevings- og rentekostnadene som i mange slike saker pålegges bilistene i tillegg til netto bompengebidrag til prosjektets finansiering. I de 10 bompengefinansierte samferdselsprosjektene Regjeringen har fremsendt, er denne ekstraregningen svært omfattende. Det innebæ-

rer at bilistene totalt betaler mer enn det de samme prosjektene koster å bygge.

Disse medlemmer mener Regjeringen aktivt undergraver Stortingets egne vedtatte forutsetninger (alle partier unntatt Fremskrittspartiet) for bruk av bompenger til vegutbygging i forbindelse med Stortingets behandling av Nasjonal transportplan 2006 -2015, jf. Innst. S. nr. 240 (2003-2004) og St.meld. nr. 24 (2003-2004).

Disse medlemmer viser til Innst. S. nr. 240 (2003-2004) der det heter: "Flertallet er positive til Regjeringens forslag om å innskjerpe retningslinjene for nytteprinsippet.", og videre "Flertallet ser det pedagogiske poenget i at innkrevningen starter på den nye vegen når den står ferdig og er enig i at etterskuddsinnkreving skal være hovedregelen.". Disse medlemmer viser til at i flere av de bompengefinansierte prosjektene denne regjeringen har fått vedtatt i Stortinget, er både nytteprinsippet og prinsippet om etterskuddsbetaling brutt.

Disse medlemmer viser også til at såkalt "lokal enighet" er politisk enighet gjennom flertallsvedtak i kommunestyre og fylkesting. Innbyggerne blir ikke spurt direkte gjennom lokal folkeavstemning, slik disse medlemmer mener man bør gjøre.

Disse medlemmer viser til at bompengefinansiering som hovedregel har en nedbetalingstid på 15 år, og at vedtak om bompengefinansiering griper inn i daglige rammebetingelser for innbyggerne som må betale i svært lang tid. Disse medlemmer mener derfor at det er rimelig at innbyggerne i berørte kommuner selv får uttale seg om bruken av bompenger. Disse medlemmer har merket seg at heller ikke i dette prosjektet er det gjennomført folkeavstemning. Disse medlemmer har merket seg at Fremskrittspartiet lokalt og i Nordland fylkeskommune har foreslått dette, men er blitt avvist av et flertall. Disse medlemmer har også merket seg at det i Bodø har vært fremmet borgerinitiativ, støttet av bilorganisasjonene NAF og KNA, men at dette også er blitt nedstemt.

Disse medlemmer mener at bruken av bompengefinansiering har løpt løpsk under denne regjeringen, og nå er uten styring. Disse medlemmer mener det er på høy tid at Stortinget nå får en evaluering av bruk av bompenger til finansiering av stam- og riksveger. Disse medlemmer understreker at målet for Fremskrittspartiet med en slik evaluering er å samle støtte for at bompengefinansiering erstattes av full statlig finansiering. Disse medlemmer peker på at bygging av infrastruktur er investering, og må behandles som investering i statlige budsjetter. Disse medlemmer viser også til at Fremskrittspartiet ønsker opprettet et infrastrukturfond på 300 mrd. kroner der årlig avkastning skal øremerkes infrastruktur. I tillegg til ordinære flerårige samferdselsbudsjett som følger opp vedtatte planer, vil en slik fondsløsning gi mulighet for et nødvendig løft innenfor vegbygging i Norge uten bruk av bompengefinansiering.

Disse medlemmer viser til forslag fremsatt i Stortinget 5. oktober 2006:

"Stortinget ber Regjeringen opprette et infrastrukturfond, pålydende 300 mrd. kr. Avkastningen øremerkes veiinvesteringer med 70 %, jernbane- og kollektivtiltak, inkludert bussbasert kollektivtrafikk 25 % og bredbånd 5 %."

Disse medlemmer peker på at omfattende bruk av bompengefinansiering også medfører at nasjonale prioriteringer i vedtatte planer og handlingsprogrammer brytes. Når fylkeskommuner og kommuner ved hjelp av bruk av bompengefinansiering kan "kjøpe seg" høyere plass på vedtatt prioriteringsliste, kan det gå på bekostning av prioriterte prosjekter i andre fylker og kommuner som ikke lar seg "presse" til bruk av bompengefinansiering.

Disse medlemmer mener det derfor også er viktig at en slik evaluering også omfatter forslag om alternative finansieringsløsninger som kan sikre forsert utbygging av et transport- og miljøeffektivt hovedvegnett i Norge uten bruk av bompengefinansiering.

Disse medlemmer understreker Fremskrittspartiets syn om at staten som vegholder skal finansiere utbygging og vedlikehold av et effektivt, sikkert og miljøvennlig riksvegnett i Norge. Disse medlemmer har registrert at denne regjeringen driver en form for "politisk utpressing" av regioner, fylker og kommuner med et tydelig budskap om at "uten bom ingen veg", for deretter å dekke seg bak at slike prosjekter "springer ut fra lokale initiativ". Etter disse medlemmers oppfatning betyr lokal aksept på ingen måte initiativ med ønske om å betale bompenger, men at ulike politiske grupperinger i ulike situasjoner gir etter for sentralt press om å betale en gang til for statens egen vegbygging i eget område eller for å rykke oppover på prioriteringslisten for stam- og riksvegprosjekter.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

"Stortinget vedtar at de to omtalte prosjektene i St.prp. nr. 61 (2006-2007), rv 17 Tverlandet-Godøystraumen og rv 80 Røvika-Strømsnes, gjennomføres med statlig finansiering. Stortinget ber Regjeringen sørge for statlig forskottering for å sikre fremdriften i arbeidet, og å innarbeide statlige bevilgninger i de årlige budsjetter fra 2008."

## **FORSLAG FRÅ MINDRETAL**

### **Forslag frå Høgre, Kristeleg Folkeparti og Venstre:**

#### *Forslag 1*

Stortinget ber Regjeringen, med bakgrunn i bompengeselskapenes utvetydige ansvar for finansiering og forvaltning av låneporteføljene til bompengeprojekt, å sørge for at staten ikke krever at bompengeselskapene påtar seg finansieringsansvar de selv ikke har samtykket til, i strid med standardavtalen mellom staten og bompengeselskaper.

### **Forslag frå Framstegspartiet:**

#### *Forslag 2*

Stortinget vedtar at de to omtalte prosjektene i St.prp. nr. 61 (2006-2007), rv 17 Tverlandet-Godøystraumen

og rv 80 Røvika-Strømsnes, gjennomføres med statlig finansiering. Stortinget ber Regjeringen sørge for statlig forskottering for å sikre fremdriften i arbeidet, og å innarbeide statlige bevilgninger i de årlige budsjetter fra 2008.

#### **TILRÅDING FRÅ KOMITEEN**

Tilrådinga frå komiteen blir fremma av Arbeidarpartiet, Høgre, Sosialistisk Venstreparti, Kristeleg Folkeparti, Senterpartiet og Venstre.

Komiteen har elles ingen merknader, viser til proposisjonen og rår Stortinget til å gjere slikt

vedtak:

#### **I**

Bompengeselskapet får løyve til å ta opp lån og krevje inn bompengar for finansieringa av Vegpakke Salten fase I. Vilkåra går fram av St.prp. nr. 61 (2006-2007) og Innst. S. nr. 244 (2006-2007).

#### **II**

Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsetje nærmare reglar for finansieringsordninga.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 5. juni 2007

**Per Sandberg**  
leiar

**Tor-Arne Strøm**  
ordfører

## Vedlegg

### **Brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråden til transport- og kommunikasjonskomiteen, datert 30. mai 2007**

#### **St.prp. nr. 61 (2006-2007) - Spørsmål 7 i ii) og iii)**

Jeg viser til brev av 21. mai 2007 med spørsmål nr. 7 til St.prp. nr. 61 (2006-2007) om utbygging og finansiering av Vegpakke Salten fase I som oppfølging til svarene mine på spørsmål 5 og 6, som jeg gav i brev av 11. mai 2007.

**Spørsmål nr. 7 i):** "Mener statsråden at en fastrenteavtale på hele lånets byggetid gir en gunstigere nedbetalingsprofil enn en aktiv låneportefølgforvaltning, med anvendelse av periodevise rentesikringsinstrumenter og SWAP-avtaler? I tilfelle ja; kan det vises til bompengeprojekter i Norge fra tidligere hvor dette har vært tilfelle?"

**Svar:** Som opplyst i tidligere svar, har regjeringen valgt å fremme saker med forutsetning om rentebindingsavtale i de tilfeller prosjekter ikke har latt seg finansiere innenfor 15 års nedbetalingstid med en lånerente på 8 pst. i finansieringsberegningen. Alternativet kunne være ikke å fremme slike marginale prosjekter.

Gjennom rentebindingsavtale prioriteres forutsigbarhet i rentenivået for å sikre at ikke kapitalkostnadene blir så høye at bompengeselskapene får problemer. Jeg utelukker imidlertid ikke andre rentebindingsavtaler enn fastrenteavtaler. Formålet med denne type avtaler er å sikre så gunstige lånevilkår som mulig, men med en sikkerhet for at renten ikke skal overstige 6,5 pst. i en vesentlig del av låneperioden.

**Spørsmål nr. 7 ii):** "Å fravike en slik profesjonell låneportefølgforvaltning som er vanlig i bransjen, vil utvilsomt bety dyrere låneomkostninger over 15 års perioden, og gjøre lengre nedbetalingsperiode nødvendig.

- Synes statsråden det er rimelig at trafikantene belastes disse unødvendig høye rentekostnadene?"

**Svar:** Generelt vil en rentebindingsavtale på lang sikt være noe mindre gunstig enn flytende rente.

For marginale prosjekter har det vært lagt til grunn en forutsetning om 6,5 pst. eller lavere maksimalrente i avtale om fastrente eller rentetak. Imidlertid vil det være den fremtidige utviklingen i rentenivået frem til det tidspunktet lånene er nedbetalt som avgjør hvorvidt rentebindingsavtalene faktisk medfører høyere kapitalkostnader. Ovennevnte opplegg med fastrente gir forutsigbarhet og sikkerhet for både bompengeselskapet og trafikantene.

**Spørsmål nr. 7 iii):** "Kan statsråden være enig i at standardavtalen mellom bompengeselskapene og staten regulerer hvem som har ansvar for dette, og at finansiering og trafikkrisiko er selskapets ansvar sammen med sin ev. garantist? Og hvor i standardavtalen gis det åpning for at staten overtar dette ansvaret, slik de i realiteten nå gjør?"

**Svar:** Standardavtalen må kun oppfattes som en generell mal. Det er den enkelte bompengavtalen mellom Vegdirektoratet og bompengeselskapet som legger føringer for selskapenes drift. En bompengavtale skal legge til grunn de føringer som er gitt i den enkelte bompengeproposisjonen, og i Stortingets behandling.

I standardavtalen er det selskapets og garantistens risiko å ha lav rente og deres ansvar å nedbetale lån. Staten har kun ansvar for å dekke rente- og administrasjonskostnader dersom vegen blir stengt i mer enn 14 dager pr. år.



