



## STORTINGET

# Innst. 343 S

(2021–2022)

Innstilling til Stortinget  
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:237 S (2021–2022)

**Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag frå stortingsrepresentantane Frank Edvard Sve og Morten Stordalen om å kutte ferjebilletten på Nordøyvegen**

Til Stortinget

## Bakgrunn

I dokumentet fremmes følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringa sørge for at Nordøyvegen får kutt i bompengar dekt av statlege midlar, tilsvarande ferjebilletten rekna med grunnlag per 1. januar 2021.»

Det vises til dokumentet for nærmere redegjørelse for forslaget.

## Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Jone Blikra, Kirsti Leirtrø og Nils Kristen Sandtrøen, fra Høyre, Liv Kari Eskeland, Trond Helleland og Erlend Larsen, fra Senterpartiet, Geir Adelsten Iversen, Geir Inge Lien og lederen Erling Sande, fra Fremskrittspartiet, Morten Stordalen og Frank Edvard Sve, og fra Sosialistisk Venstreparti, Mona Fagerås, viser til at Stortinget tidligere har gitt tilslutning til bompengefinansiering av Nordøyvegen gjennom behandling av

Prop. 140 S (2016–2017) Finansiering av prosjektet fv. 659 Nordøyvegen i Møre og Romsdal og Innst. 468 S (2016–2017). Komiteen viser til at fylkestinget i Møre og Romsdal fylkeskommune etter en stor kostnadsøkning i 2018 vedtok nytt finansieringsopplegg for prosjektet. De økte kostnadene er foreslått finansiert med fylkeskommunale midler og økt bompenggebidrag. Hovedarbeidene på Nordøyvegen startet tidlig i 2019. Den sørlige delen av prosjektet ble åpnet for trafikk i desember 2021, og siste del av prosjektet er ventet åpnet for trafikk sommeren 2022. Komiteen viser til departementets svarbrev av 9. mai 2022. Brevet følger som vedlegg til denne innstillingen.

Komiteen viser for øvrig til behandlingen av Prop. 93 S (2021–2022) Finansiering av prosjektet fv. 659 Nordøyvegen i Møre og Romsdal fylkeskommune.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Fremskrittspartiet viser til at statens bidrag gjennom fergeavløsningsmidlene for dette prosjektet ble beregnet før Stortinget satte ned fergeprisene i Norge. Reduksjonen av fergeprisene er finansiert gjennom økte statlige overføringer. Det kan derfor være hensiktsmessig å gjøre en ny vurdering av hvilken betydning dette har for beregningen av fergeavløsningsmidlene, og om det kan bidra til at bompengetakstene kan reduseres tilnærmet det som var utgangspunktet for behandlingen av finansieringsopplegget for prosjektet i Stortinget i 2017.

Medlemene i komiteen frå Framstegspartiet peiker på at regjeringa har varsla at ferjeprisane skal kuttast med 100 pst. for øysamfunn med mindre enn 100 000 passasjerar i året, med bakgrunn i at desse øysamfunna har svært store ulemper med dei høge fer-

jekostnadane for å kunne ta del i det meste i samfunnet. Drifta av ferjene er svært dyr, og kostnadane aukar år for år. Kostnadane knytte til krav om elektrifisering og miljøtilpassing er døme på det som driv opp ferjetakstane, som igjen fører til ekstreme kostnadar for øysamfunn langs norskekysten. Desse medlemene meiner at ved å kutte ferjebilletten 100 pst. for desse øysamfunna tek staten på seg langsiktige kostnadar, som berre aukar år for år. Likevel er dette god samfunnsnytte då ferjebilletten i realiteten berre er bompengar til evig tid.

Desse medlemene peiker på at den førre regjeringa innførte ferjeavløysingsordninga for å kunne bygge fastlandsamband til slike øysamfunn. Denne ferjeavløysingsordninga går ut på å garantere dei årlege statlege løyvingane til eit ferjesamband i ein periode over 45 år. Desse kostnadane vert indeksregulerte, og midlane skal nyttast til bygging og finansiering av fastlandssamband. Denne ordninga er vesentleg billigare for staten enn å dekkje ferjebilletten til evig tid, ettersom staten dekkjer kostnadane med ferjedrifta, som er lik ferjeavløysingsordninga, men i tillegg også ferjebillettane og dermed driftskostnadane til ferjeselskapa.

Desse medlemene peiker på at Nordøyvegen er det einaste ferjeavløysingsprosjektet som vert opna midt under innføringa av 100 pst. dekking av ferjebilletten til andre liknande øysamfunn. Nordøyvegen er bygd av Møre og Romsdal fylkeskommune og går til øysamfunna Nordøyane i nye Ålesund kommune. Prosjektet har lagt inn bompengar som er rekna til 600 mill. kroner, som i utgangspunktet skulle vekte ferjebilletten. Eit samla øysamfunn, inkludert næringslivet, har skrive under på at dei ynskjer å betale ferjebilletten i form av bompengar inntil 20 år. Bompengebeløpet har av fleirtalet i fylkeskommunen vorte auka ut over dette, som dermed ikkje er i tråd med «kontrakten» med befolkninga og næringslivet. No søkjer Møre og Romsdal fylkeskommune rettvist at bompengane vert kutta minst lik ferjebilletten i dette prosjektet, slik som det no vert gjort for andre øysamfunn i landet.

Desse medlemene meiner at det at regjeringa har avslått søknaden frå Møre og Romsdal fylkeskommune, er heilt uforståeleg for dei fleste. Kvifor dette øysamfunnet skal straffast med bakgrunn i at dei faktisk gjer samfunnet betre, er ikkje lett å forstå. Heile idéen bak ferjeavløysingsordninga er at staten bidreg med det den skulle bruke på ferjedrifta til det nye vegsambandet. For

Nordøyvegen sin del er dette sett til 60,5 mill. kroner i inntil 42 år. Denne summen vert rekna frå ferjetakstane 2020. Etter dette er takstane sette ned 30 pst., der staten også tek heile prisavslaget for alle andre ferjesamband. I dag er det to ferjesamband til Nordøyane. Med gratis ferjer ville staten sine utgifter til ferjedrifta ha stige kraftig.

Desse medlemene peiker på at når vegen vert opna, vert staten sin gevinst ved å leggje ned ferjene langt høgare enn 60 mill. kroner årleg. På leiarplass 12. april 2022 har Sunnmørsposten ein treffande metafor som viser kor absurd og urettvis denne saka er:

«Om dette var kjøp av ei vaskemaskin dagen før den kom på sal, kunne ein kalle det uflaks. Dette er ikkje uflaks. Her kunne 'seljaren' ha justert 'prisen' i etterkant. Utbetalingane har ikkje starta, og sambandet er ikkje opna.»

Desse medlemene meiner dette er politisk uvilje. Her kunne regjeringa sørga for at staten justerte utbetalinga, for den har ikkje starta og sambandet er ikkje opna. Nordøyvegen er det einaste sambandet som står i denne skvisen. Øysamfunn som kjem etter dette, vil få ei betre finansiering og lågare bompengekostnadar. Likebehandling ville vore både rettvist og logisk. Rettvist fordi det er kystsamfunn som står i akkurat same situasjonen og har dei same utfordringane. Logisk fordi staten sine reelle kostnadar med ferjedrifta som vert lagde til grunn i ferjeavløysingsordninga, ikkje er teoretiske tal. Vi snakkar ikkje her om eit lotteri der nokon skal ha trøstepremie og andre tar toppgevinsten. Dette er bruk av skattepengar for å fjerne konkurranseulempar som bremsar utviklinga i kystsamfunn.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti vil peke på at dette er en meget spesiell sak der et øysamfunn faller mellom to stoler på grunn av en ren tilfeldighet. Staten risikerer altså ikke en mengde andre slike saker, men en risikerer at kostnadene for storsamfunnet kan øke på grunn av at unge familier velger å bosette seg et annet sted om en ikke får gjort noe med takstene direkte eller indirekte. Hadde det ikke vært for at fylkeskommunen allerede har bygget veien, skulle øyene hatt gratis eller halvert ferjetakst etter vedtatt politikk – noe som hadde gitt større kostnader enn det å øke ferjeavløsningspengene noe for å imøtekomme den vanskelige situasjonen.

## Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av en samlet komité.

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til representantforslaget og råår Stortinget til å gjøre følgende

vedtak:

Dokument 8:237 S (2021–2022) – Representantforslag fra stortingsrepresentantane Frank Edvard Sve og Morten Stordalen om å kutte ferjebilletten på Nordøyvegen – vedlegges protokollen.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 19. mai 2022

**Erling Sande**

leder

**Geir Inge Lien**

ordfører



DET KONGELEGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité  
Stortinget  
0026 OSLO

Dykkar ref

Vår ref

Dato

22/1056-2

09. mai 2022

**Dokument 8:237 S (2021-22) fra stortingsrepresentantene Frank Edvard Sve og Morten Stordalen om å kutte ferjebilletten på Nordøyvegen**

Eg viser til brev av 26. april frå Stortingets transport- og kommunikasjonskomité der det blir bedt om vurderinga mi av ovannemnde representantforslaget.

Eg vil fyrst understreke at dei nye ferjetakstane ikkje får tilbakeverkande kraft i prosjekt som allereie anten er vedtekne eller under bygging, som Nordøyvegprosjektet.

Det grunnleggjande prinsippet for bompengerekkjeving og fastsetjing av takstar er nytteprinsippet. I kartlegginga av inntektspotensialet for ei bompengerekkjeving har det i planleggingsamanheng ofte blitt teke utgangspunkt i kva som allereie blir betalt i ferjebillett for å kalkulere avvisinga ved auka betaling. I så måte vil lågare ferjetakstar gi høgare trafikk som utgangspunkt for å berekne avvisingseffektar.

Som grunnlag for takstfastsetjing har det vore eit vanleg prinsipp å ta utgangspunkt i den innsparinga den einskilde trafikanten oppnår ved å køyre den nye vegen, og at takstane ikkje bør overstige trafikantane sine innsparingar. I ferjeavløysingsprosjekt har ein lagt ferjebilletten til grunn, med eit påslag på inntil 40 pst., jf. tekst i St. Meld. Nr. 32 (1988-89) *Norsk veg- og vegtrafikkplan 1990-93* s. 98 under «Takstnivå». Dette er ikkje eit gitt krav, men ein skjematisk måte (hjelpeverktøy) for å finne trafikanten sin betalingsvilje.

I tillegg er ferjetakst + 40 pst. eit utgangspunkt for vurdering av kost/nytte på ferjeavløysingsprosjekt, på same måte er 2-3 kr per km eit utgangspunkt på landstrekningar. Dette er ei vanleg føresetnad som er teken inn i bestillingar på grove utgreiingar til NTP, og at dette skal leggjast til grunn der det ikkje er anna grunnlag. Dette gjeld ofte i plansamanheng der ferjetakst + 40 pst. er ein berekningsmetodikk for å fastsetje takstane,

og ein metode for å berekne nytten. I siste del av planlegginga er det det reelle bompengepotensialet som blir vurdert. Spørsmålet er å vurdere betalingsviljen i kvart enkelt prosjekt og då vurdert ut frå trafikkavvisinga.

For prosjektet Nordøyvegen er det lagt til grunn, ved fastsetjing av gjennomsnittstakst i tråd med Prop. 1 S (2016-2017), eit påslag på gjennomsnittstakst. Dette er utrekna til at køyretøy i takstgruppe 1 med 0,75 passasjerar som oppnådde full rabatt skulle betale 40 pst. meir i det faste sambandet enn i ferjesambandet Skjeltene–Lepsøya–Haramsøya. Takstpåslaget på 40 pst. representerer betalingsviljen som trafikanten er villig til å betale i eit fast samband. Påslaget har samanheng med ei nyttevurdering av det aktuelle ferjeavløysingsprosjektet, og er ikkje ein bestemt talstorleik. Eit eksempel på dette er Imarsundprosjektet, jf. St. prop. 69 (2003-2004) som viser eit påslag på om lag 3 soner over gjeldande ferjetakstnivå, eit tillegg på om lag 25 pst.

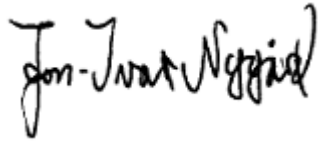
Når det gjeld spørsmålet om reduserte ferjetakstar vil påverke prinsippa for å fastsetje bompengetakstar for framtidige prosjekt, så er det ikkje tatt stilling til dette på det noverande tidspunkt.

Utbygginga av Nordøyvegen med delfinansiering med bompengar er allereie vedteken, jf. Prop. 140 S (2016–2017)/ Innst. 468 S (2016-2017). I proposisjonen heiter det: *«I grunnlaget for den lokalpolitiske behandlinga var det lagt til grunn at takstane skulle fastsetjast med utgangspunkt i det eit køyretøy med totalvekt under 3 500 kg med sjåfør og 0,75 passasjerar som oppnår full rabatt, betalar i ferjesambandet Skjeltene – Haramsøya, medrekna eit påslag på 40 pst. Dette gav ein gjennomsnittleg takst på 102 kr i 2016-prisnivå. Med utgangspunkt i ferjetakstane for 2017 inneber dette prinsippet ein gjennomsnittleg takst på 109 kr i 2017-prisnivå.»*

At ramma for utgreiing av finansieringsgrunnlaget i plansamanheng er med utgangspunkt i det som bilistane allereie betaler på ferjene, inneber ikkje at den fastsette gjennomsnittstaksten for eit vedteke bompengeprojekt blir endra ved seinare endringar i ein av faktorane i plangrunnlaget. Garantisten sin rett til å heve gjennomsnittstaksten med 20 pst. og/eller utvide innkrevjingstida med 5 år skal deretter dekkje opp for den uvissa som låg til grunn i plangrunnlaget. Eg er einig i at teksten det blir vist til ovanfor er uklar med tanke på å vise til føresetnader for planlegginga, men dette endrar ikkje på gjeldande prinsipp for bompengeinnkrevjing i Noreg.

Som tidlegare nemnt er det i prinsippet ikkje samanheng mellom ferjetakstane og fastsetjing av bomtakstar på vegprosjektet. Takstane i bomstasjonane er fastsette ut frå ei vurdering av nytte for trafikantane sjølv om ein i berekningane har teke utgangspunkt i ferjetakst.

Med helsing

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Jon-Ivar Nygård". The signature is written in a cursive, somewhat stylized script.

Jon-Ivar Nygård



