



# Representantforslag nr. 22

(2008–2009)

fra stortingsrepresentantene Arne Sortevik, Bård Hoksrud og Per Sandberg

Dokument nr. 8:22 (2008–2009)

## Representantforslag fra stortingsrepresentantene Arne Sortevik, Bård Hoksrud og Per Sandberg om å øke statlig finansiering av ferjeavløsningsprosjekter

Til Stortinget

### BAKGRUNN

Ferjeavløsningsprosjekter (ferjestrekning som avløses av veg, tunnel eller bro) får statlig tilskudd for kostnader til ferje begrenset til 15 år til tross for at veg varer i 50–100 år.

Ofte tvinges derfor lokale og regionale myndigheter til å foreslå bompengefinansiering på slike prosjekt. Det er også et vilkår at lokale myndigheter eller bompengeselskap forskotterer de fremtidige statlige innsparingene til ferje.

Rammene for ordningen med alternativ bruk av ferjetilskudd er lagt gjennom Stortingets behandling av St.prp. nr. 1 (2001–2002), St.prp. nr. 60 (2001–2002), St.prp. nr. 67 (2002–2003) og St.prp. nr. 64 (2004–2005). Hovedmålet med nåværende ordning er at hele eller deler av det statlige ferjetilskuddet til et ferjesamband kan brukes til å (del)finansiere et veganlegg til erstatning for ferjesambandet. Det innsparte ferjetilskuddet skal i henhold til dagens rammer regnes i en periode på maksimalt 15 år.

Stortingets flertall har sluttet seg til at ansvaret for øvrig riksvegnett og øvrige riksvegferjer i det vesentligste skal overføres til fylkeskommunene fra 1. januar 2010, jf. St.meld. nr. 12 (2006–2007) og Innst. S. nr. 166 (2006–2007). Det vegnettet som overføres til fylkeskommunene vil betegnes "fylkevegnett" og det vegnettet som fremdeles er statlig betegnes "riksvegnett" etter at reformen trer i kraft, jf. Ot.prp. nr. 10 (2008–2009).

Det er grunn til å tro at ansvaret for statlige investeringer på det øvrige riksvegnettet som overføres, vil bli overført til fylkene når forvaltningsreformen trer i kraft i 2010. Dette betyr at fylkene vil bli ansvarlige for bevilgninger av midler til prosjektene etter 2009 inkl. eventuell utbetaling av forutsatt innspart ferjetilskudd over 15 år etter at prosjektet er åpnet for trafikk.

Forslagsstillerne viser til en konkret sak for å belyse sakens innhold.

Det gjelder St.prp. nr. 76 (2007–2008) Utbygging og finansiering av rv 858 Ryaforbindingen i Tromsø kommune i Troms. Av investeringsbeløpet på 250 mill. kroner inngår bompenger med 54 mill. kroner. I finansieringsplanen økes bompengene med ytterligere 90 mill. kroner, og kostnader til innkreving av bompenger og bygging/riving av bomstasjon på totalt 33 mill. kroner skal også betales av bilistene. For å bidra med 50 mill. kroner til bygging av tunnel skal bilistene dekke en regning på totalt 177 mill. kroner.

Som svar på spørsmål til Samferdselsdepartementet om denne saken blir det svart følgende:

#### "1. Finansiering

i) Prosjektet er et ferjeavløsningsprosjekt. Effekten av innsparte ferjetilskudd er etter gjeldende regler lagt inn i finansieringsgrunnlaget basert på en 15 års periode. Bygging av undersjøisk tunnel vil avløse dagens ferjeforbindelse på permanent basis.

- Hva blir innsparte ferjekostnader etter samme beregningsmodell, men basert på en tidsperiode på hhv. 30, 40 og 50 år?

Svar:

Med forutsetningen om at innsparte ferjetilskudd skal utbetales over 15 år, utgjør samlet bidrag i innsparte statlige ferjetilskudd 114 mill. kr i finansieringsplanen. Basert på en utbetalingsperiode på 30, 40 og 50 år øker bidraget til hhv. 228, 304 og 380 mill. kr.

Når ordningen med alternativ bruk av ferjesubsidier benyttes, er det et vilkår at et bompengeselskap og/eller lokale myndigheter forskutterer de fremtidige innsparingene, jf. St.prp. nr. 67 (2002-2003). Rentekostnader knyttet til forskutteringen må dekkes av bompengeselskap og/eller lokale myndigheter. Det vil bli en stor økning i rentekostnader ved en utvidelse av utbetalingsperioden på inntil 50 år. I de tilfeller der bompengeselskapet står for forskutteringen, vil bompengbidraget i finansieringsplanen reduseres tilsvarende.

ii) Har det vært vurdert lengre (ferje)avløsningsperiode for det konkrete prosjektet?

Svar:

I den lokale behandlingen var Ryaforbindelsen fullfinansiert i kombinasjon av innsparte ferjetilskudd over en 15-årsperiode i tråd med føringene i St.prp. nr. 67 (2002-2003), ordinære riksvegmidler, bompenger og lokale tilskudd. Det ble ikke vurdert lengre utbetalingsperiode for dette prosjektet.

iii) Hva er samlet kostnad til hhv. innkreving i hele bompengeperioden og til bygging/riving av bomstasjonen?

Svar:

Samlet kostnad til å dekke innkrevingskostnader og drift av bompengeselskapet i om lag 19 år er beregnet til om lag 29 mill. kr. I kostnadsoverslaget på 240 mill. 2007-kr (250 mill. 2008-kr) inngår 4 mill. kr til bygging/riving av bomstasjon.

iv) Hva er samlet rentekostnader på prosjektet, og hvor mye av dette betales gjennom bompenger?

Svar:

Med de forutsetninger som er lagt til grunn, er finansieringskostnadene, inkl. kostnadene til forskottering, beregnet til 90 mill. kr. Av et samlet finansieringsbidrag på 144 mill. kr fra bompenger er det regnet med 54 mill. kr til investering og resterende 90

mill. kr til å dekke finansieringskostnadene, inkl. kostnadene ved forskotteringen."

### Vurdering

Forslagsstillerne mener dagens ordning er urimeelig.

Et nytt veganlegg, broanlegg eller tunnelanlegg vil vare i mange tiår, vesentlig lenger enn de 15 år som i dag regnes inn i finansieringsordningen. En utvidet finansieringsordning vil kunne medvirke til at slike prosjekt kan realiseres uten bruk av bompenger. En slik endring vil være viktig for å få bedre infrastruktur i mange av landets regioner og fylker.

I saken som er brukt som eksempel, vil bompenger falle bort dersom statlig refusjon ble forlenget med ca. 8 år og staten dekker finansieringskostnadene på anlegget. Kostnadsbeparelse for bilistene – for næringsliv og for folk som bruker det nye veganlegget – ville blitt på 144 mill. kroner over 15 år; nesten 10 mill. kroner pr. år.

### FORSLAG

Det fremmes derfor følgende

f o r s l a g :

Stortinget ber Regjeringen endre retningslinjene for ferjeavløsningsprosjekter på riksvegnettet. Staten dekker heretter samlede finansieringskostnader for slike prosjekt og innsparte statlige ferjekostnader etter dagens utregningssystem, men for en periode på inntil 50 år. Stortinget legger til grunn at slik ordning skal gjelde dagens riksvegferjer uavhengig av om deler av vegnettet overføres fra staten til fylkeskommunene.

11. desember 2008