



DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

# St.prp. nr. 90

(2008–2009)

---

## Utbygging og finansiering av rv 78 Holand – Leirosen med forbindelse Drevja – Ømmervatn og rv 78 Halsøya – Hjartåstunnelen (Vegpakke Helgeland fase 1)

*Tilråding fra Samferdselsdepartementet av 19. juni 2009, godkjent i statsråd samme dag. (Regjeringen Stoltenberg II)*

### 1 Innledning

---

Samferdselsdepartementet legger i denne 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.

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.

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.

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.

### 2 Dagens situasjon og omtale av utbyggingen

---

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.

Viktige transportskapende næringer på Helgeland er lokalisert langs kysten i områdene rundt Sandnessjøen. Fiskeoppdrettsnæringen i området transporterer varer først med ferje og deretter på veg fra kysten og inn til E6. Petroleumsnæringen på Helgelandskysten, som har base i Sandnessjøen, er i framvekst.

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

## 2.1 Rv 78 Holand – Leirosen med forbindelse Drevja – Ømmervatn

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.

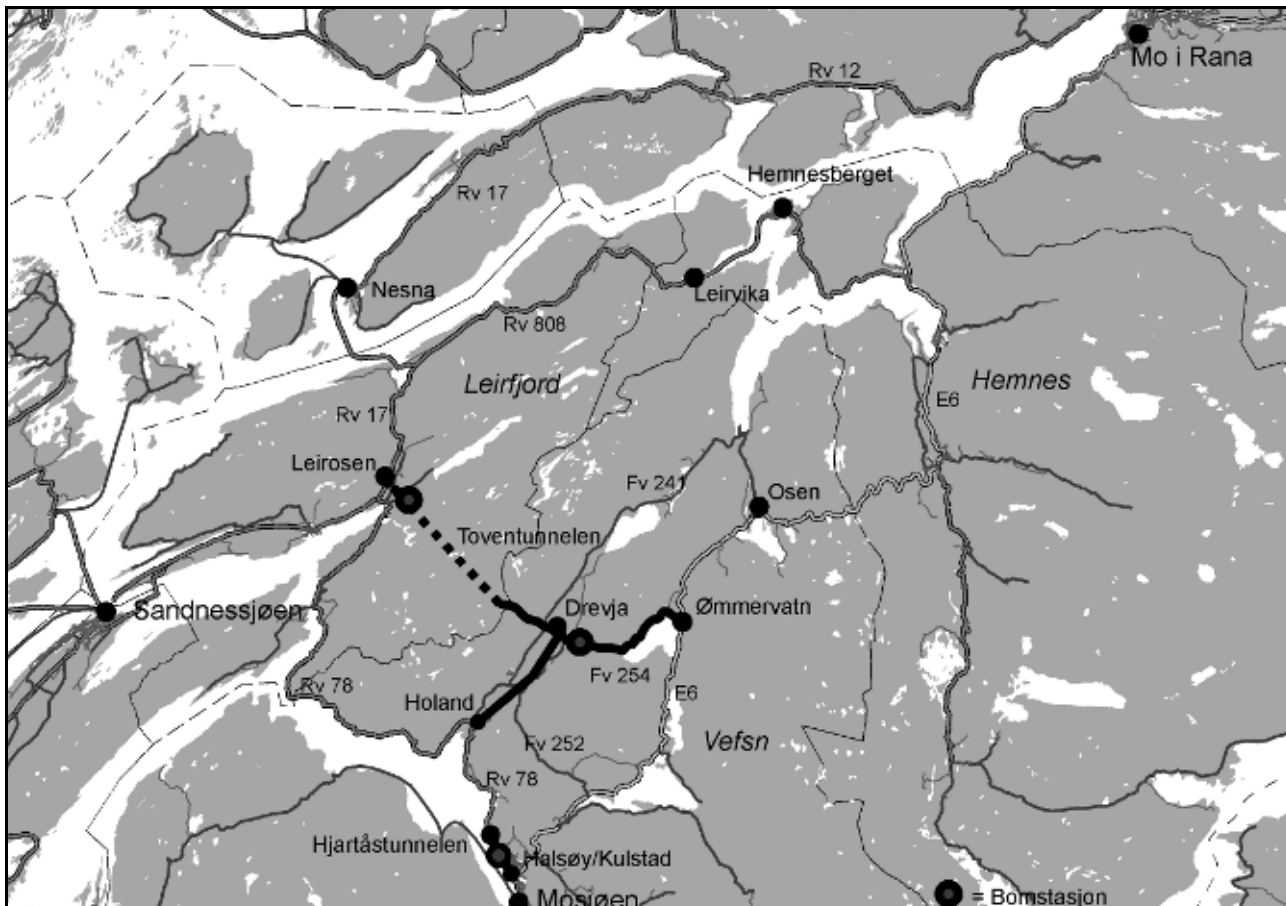
Framtidig veg mellom Holand og Leirosen foreslås lagt i en ny trasé, se figur 2.1. Fra Holand vil det bli bygd veg på østsiden av Drevjadalen til kryss ved Drevja. Det meste av vegen blir lagt i ny trasé. Fra Drevja til Leirosen vil det meste av vegen bli lagt i en 11 km lang tunnel (Toventunnelen). Mellom Holand og Drevja vil vegen bli bygd med 7,5 meters bredde. Mellom Drevja og Leirosen er det planlagt 8,5 meters vegbredde i Toventunnelen og 6,5 meters vegbredde på veg som ikke går i tunnel.

Mellom rv 78 ved Drevja og E6 ved Ømmervatn vil det bli bygd en bedre forbindelse for trafikk i aksene Sandnessjøen – Mo i Rana. Dagens fv 254 på strekningen er grusveg. Ny veg vil bli bygd med 6,5 meters vegbredde. Vegen vil i hovedsak følge samme trasé som dagens fv 254.

Dagens rv 78 forutsettes stengt for gjennomkjøring når ny veg åpnes for trafikk. Dette er i tråd med lokalpolitiske vedtak, jf. kapittel 3. Vegens standard og drifts- og vedlikeholdskostnader ved å holde vegen åpen, er hovedargumentene for å stenge vegen for gjennomkjøring.

Utbyggingen vil korte inn transportavstanden mellom Holand og Leirosen, og dermed mellom Sandnessjøen og Mosjøen, med 8 km. Utbyggingen vil videre gi kortere reisetid mellom Sandnessjøen og Mo i Rana sammenlignet med dagens reisealternativer. Et av reisealternativene mellom Sandnessjøen og Mo i Rana er å benytte rv 17 i kombinasjon med rv 808 mellom Sandnessjøen og Finneidfjord i Hemnes kommune, herunder ferjesamband på rv 808 mellom Leirvika og Hemnesberget. I tråd med vedtak i Nordland fylkesting, jf. kapittel 3, 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



Figur 2.1

finansieringen av utbyggingen, jf. omtale av finansieringsopplegg i kapittel 5.

## 2.2 Rv 78 Halsøya – Hjartåstunnelen

Strekningen som skal opprustes 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. Den geometriske standarden er stedvis meget dårlig. Det er flere boligavkjørsler direkte fra riksvegen. En del av disse er trafikkfarlige p.g.a. dårlig sikt. Mellom fjorden og riksvegen ligger Nordlandsbanen, og det er fem planoverganger på strekningen.

Tiltakene består av generell opprusting av vegen og bygging av ca. 850 meter gang- og sykkelveg. Det vil bli bygd ny bru over jernbanen og fire planoverganger vil bli fjernet. Boligavkjørsler med dårlig sikt vil bli fjernet eller samlet, og svinger på vegen vil bli utbedret. Vegbredden på strekningen vil bli 7,5 meter.

## 2.3 Kostnad og nytte

Det er gjennomført utvidet ekstern kvalitetssikring av prosjektet. Den eksterne konsulenten har etter sin gjennomgang av prosjektet lagt til grunn en styringsramme på 1 390 mill. 2009-kr og en kostnadsramme på 1 550 mill. 2009-kr. I tråd med tilråding fra Statens vegvesen legger Samferdselsdepartementet en styringsramme på 1 460 mill. 2009-kr og kostnadsramme på 1 620 mill. kr for prosjektet. Avviket i forhold til konsulenten skyldes ulik vurdering av prisveksten fra 2008 til 2009.

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

## 3 Lokalpolitisk behandling

I 2004 sluttet flere kommuner på Helgeland og Nordland fylkeskommune seg til prinsippet om delvis bompengefinansiering av en Vegpakke Helgeland som skulle omfatte utbygging av ny E6 fra Mosjøen til Osen i Vefsn kommune og omlegging

av rv 78 i tunnel gjennom Tovenfjellet mellom Vefsn og Leirfjord kommune. I 2005 ble det besluttet å dele Vegpakke Helgeland i flere faser, slik at en kunne komme i gang med de prosjektene hvor det var grunnlag for lokalpolitisk tilslutning til et opplegg med bompengefinansiert utbygging. Det ble på dette grunnlaget besluttet at første fase skulle være utbygging og omlegging av rv 78.

Opplegg for utbygging og finansiering av Vegpakke Helgeland fase 1 ble første gang behandlet og vedtatt i Leirfjord og Vefsn kommunestyre høsten 2006 og i Nordland fylkesting vinteren 2007. Kostnadsanslaget for prosjektet var 1 150 mill. 2006-kr. Opplegget var basert på 20 års innkreving i en bomstasjon ved Leirosen, og 15 års innkreving i to øvrige bomstasjoner ved Kulstad rett nord for Mosjøen og ved Drevja. Opplegget var i tillegg basert på at dagens rv 78 mellom Holand og Leirosen stenges for trafikk, og at ferjesambandet rv 808 Hemnesberget – Leirvika nedlegges når ny veg åpnes for trafikk.

Høsten 2007 ble det foretatt en ny gjennomgang av kostnadene knyttet til prosjektet. Gjennomgangen avdekket økte markedspriser og økte kostnader blant annet som følge av strengere krav til sikkerhet i tunneler. Kostnadsanslaget for prosjektet ble på dette grunnlaget økt til 1 420 mill. 2007-kr. Som følge av kostnadsøkningen ble opplegget for finansiering og utbygging behandlet på nytt i Nordland fylkesting 25. februar 2008. Endelig finansierings- og bompengeprogram ble vedtatt av fylkestinget 1. desember 2008, inklusiv vedtak om økte garantier for bompengelån. Leirfjord og Vefsn formannskap vedtok å stille økte garantier for bompengelån henholdsvis 13. og 28. november 2008.

Nordland fylkestings siste vedtak i saken 1. desember 2008 var følgende:

1. *Fylkestinget viser til behandling av FT-sak 9/2007, sak 39/2007 og sak 12/08 hvor fylkestinget i Nordland vedtok delvis bompengefinansiering av Vegpakke Helgeland innenfor en kostnadsramme på 1410 mill. 2007-kr og til FT-sak 39/2007.*
2. *Ut fra en kostnadsramme for prosjektet på 1539 mill 2009-kr er fylkestinget enig i at følgende finansieringsplan legges til grunn for prosjektet:*

Utbygging og finansiering av rv 78 Holand – Leirosen med forbindelse Drevja – Ømmervatn og rv 78 Halsøya – Hjartåstunnelen (Vegpakke Helgeland fase 1)

|   | mill. 2009-kr |      |      |      |      |      |      |
|---|---------------|------|------|------|------|------|------|
|   | 2009          | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | Sum  |
| Statlige midler                               | 13            |      |      |      |      |      | 13   |
| Fylkeskommunale midler – etter regionreformen |               | 165  | 195  | 225  | 229  | 92   | 906  |
| Tilskudd ferjedrift (fylket)                  |               |      |      | 55   | 50   |      | 105  |
| RDA-midler                                    | 40            |      |      |      |      |      | 40   |
| Bompenger                                     |               | 5    | 95   | 195  | 180  |      | 475  |
| Sum   | 53            | 170  | 290  | 475  | 459  | 92   | 1539 |

Statlige midler forutsettes dekket med 13 mill. kr innenfor Nordlands ramme til øvrige riksveger i 2009. Fylkeskommunale midler forutsettes dekket med 906 mill. kr gjennom de årlige vegbevilgningene for perioden 2010–2014 som fylkeskommunen får tilført via rammetilskuddet. Dersom vegbevilgningene i denne perioden ikke dekker hele kapitalbeholdet, må resten lånefinansieres. Renter og avdrag på lånet dekkes gjennom å redusere de framtidige bevilgningene til andre vegprosjekter i Nordland i nedbetalingsperioden.

I tillegg må fylkeskommunen årlig utbetale 10,5 mill. 2009-kr fra 2014 til 2029 til bompengeselskapet som dekning av bompengeselskapets forskottering av ferjetilskuddet på 105 mill. kr. Tilskuddet forutsettes kompensert gjennom det årlige rammetilskuddet til fylket over en 15 års periode etter at ferjesambandet er nedlagt.

Fylkestinget tar forbehold om at det som kommer frem om kostnader/finansieringsbehov og framtidige vegbevilgninger gjennom den eksterne kvalitetssikringen (KS2) og Nasjonal Transportplan må vurderes og kan bety at en ny sak om kostnadsoverslag/finansieringsplan og garantier må legges frem for fylkestinget.

Når det er avklart hvor store de vegbevilgningene som fylkeskommunen får tilført over rammetilskuddet blir i 2010–2014, må det legges frem en sak for fylkestinget om finansieringen av den delen som ikke kan dekkes inn over vegbevilgningene i perioden.

- Fylkestinget er enig i forslaget om at gjennomføring av prosjektene i fase 1 delfinansieres med et bompengedrag på 475 mill. kr som skal nedbetales gjennom innkreving av bompenger fra trafikantene. Bompengedraget fordeles slik på de tre bommene:

| Vegnr  | Sted    | Brutto takst lett/tung (2008-kr) | Innkrevingsperiode | Trafikk (kjt/d) | Finansieringsbidrag (mill. kr) |
|--------|---------|----------------------------------|--------------------|-----------------|--------------------------------|
| Rv. 78 | Toven   | 90/270                           | 2014 - 2034        | 960             | 295                            |
| Rv. 78 | Kulstad | 30/60                            | 2013 - 2028        | 2100            | 169                            |
| Rv. 78 | Drevja  | 30/60                            | 2013 - 2028        | 320             | 11                             |

Innkreving av bompenger er basert på følgende forutsetninger:

- Automatiske bomstasjoner
- Døgnskuttinnkreving
- Innkreving av bompenger etter at aktuelle prosjekt er ferdig bygget

- Maksimal innkrevningstid settes til 15 år ved bomstasjon på Kulstad og Drevja og 20 år ved Toventunnelen dersom bompengeselskapet oppfyller sine økonomiske forpliktelser. Et år etter prosjektets ferdigstilling og åpning for trafikk skal bompengeselskapets økonomi evalueres.
- Fylkestinget godkjenner at Nordland fylkeskommune, sammen med Vefsn og Leirfjord kommune, stiller garantier på inntil 662 mill. kr for låneopptak til bompengedelen/ferjetilskuddet av Vegpakke Helgeland, fase 1 fordelt slik:

Fordeling av garantiansvar for antatt lånebehov på 662 mill. kr

|                        | Ca. % fordeling | Ny garanti   |
|------------------------|-----------------|--------------|
| Leirfjord kommune      | 7 %             | 46 mill. kr  |
| Vefsn kommune          | 43 %            | 285 mill. kr |
| Nordland fylkeskommune | 50 %            | 331 mill. kr |

- Hvis bompengeselskapet ikke oppfyller sine økonomiske forpliktelser forutsetter fylkestinget at:
  - Takstene økes inntil 20 %
  - Bompengeperioden økes inntil 5 år
  - Om dette ikke er tilstrekkelig, må garantiene innfri de forholdsvis andelene av garantiforpliktelsene.
- Når fergesambandet Hemnesberget – Leirvika legges ned, forutsetter fylkestinget at fastboende på mellomliggende steder fortsatt får et tilfredsstillende tilbud.
- Nåværende rv 78 stenges for gjennomkjøring når Toventunnelen åpnes for trafikk.

Hemnes kommune har ved flere anledninger i løpet av den lokalpolitiske behandlingen stilt seg negativ til Vegpakke Helgeland fase 1, særlig til forslaget om å legge ned ferjesambandet Hemnesberget – Leirvika.

Under behandlingen i Nordland fylkesting 25. februar 2008 ble Hemnes kommune invitert til å uttale seg særskilt om nedlegging av ferjesamban-

det. I uttalelse fra Hemnes kommunestyre 14. februar 2008 stiller kommunen seg negativ til den foreslåtte ferjenedleggingen. Hemnes kommune mener at rv 808 er hovedferdselsåren mellom Sandnessjøen og Mo i Rana, og at vegen bør bestå som hovedferdselsåre. Kommunen mener at reisetids-/reiseavstandsgevinster ved ny veg i forhold til dagens veg, bør beregnes i forhold til rv 808 og ikke i forhold rv 78, slik det er gjort i grunnlaget for fylkestingssaken.

Kommunen går inn for at rv 78 og rv 808 bør bygges ut etter dagens trasé i stedet for det foreslåtte utbyggingsopplegget. Kommunen mener at dette utbyggingsopplegget vil gi mulighet for raske forbedringer på rv 78 enn med forslaget i Vegpakke Helgeland fase 1. Kommunen foreslår at ferjesambandet Hemnesberget – Leirvika består til det avløses av et eventuelt vegsamband. I uttalelsen pekes det også på at en reindriftsutøver reiser til og fra arbeidsplassen daglig i ferjesambandet Hemnesberget – Leirvika, og at fylkeskommunen har forpliktet seg til å sette samiske spørsmål på dagsorden. Uttalelsen inngikk i saksgrunnlaget for behandlingen i Nordland fylkesting.

## 4 Trafikkgrunnlag

Trafikkgrunnlaget for prosjektet er beregnet ved hjelp av Transportetatens og Avinors regionale transportmodell. Modellen består av en delmodell for lange reiser (over 100 km) og en delmodell for korte reiser (mindre enn 100 km). Modellen er etablert med basis i nasjonale reisevaneundersøkelser, transportnettverk og kollektivt reisetilbud i regionen. Den er grunnlag for å utarbeide trafikkprognoser og beregner blant annet effekter av infrastrukturtiltak avgifter og bompenger.

### 4.1 RV 78 Holand – Leirosen med arm Drevja – Ømmervatn

ÅDT på rv 78 mellom Holand og Leirosen ble i 2008 målt til 1 140 kjøretøy. Målingen ble gjort i målepunkt ved Holand. Noe av denne trafikken er lokal trafikk til og fra bolighus og hytter vest for Holandsvika. Dersom en korrigerer for dette, anslås ÅDT som kjørte hele strekningen Holand – Leirosen til ca. 1 040 kjøretøy. Modellberegningene viser at bygging av Toventunnelen 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. Etter at Toventunnelen åpnes og ny veg mellom Drevja og Ømmervatn ferdigstilles, forventes det en økning i trafikken. Innkorting som prosjektet gir mellom Sandnessjøen og Mo i Rana forventes å gjøre reiser mellom Sandnessjøen og Mo i Rana mer attraktivt. Innføring av bompengene demper trafikkøkningen noe. Beregnet ÅDT gjennom bomstasjonen ved Drevja i 2014 er 450 kjøretøy.

### 4.2 Rv 78 Halsøya – Hjørtåstunnelen

ÅDT mellom Halsøya og Hjørtåstunnelen var 2 400 kjøretøy i 2007. Modellberegningene viser at trafikken etter åpningen av Toventunnelen vil gå noe ned. Den foreslåtte utbyggingen gir prosjektet en større innkorting i reiseavstand mellom Sandnessjøen og Mo i Rana enn mellom Sandnessjøen og Mosjøen. Dette forventes å gjøre det noe mer attraktivt å kjøre mellom Sandnessjøen og Mo i Rana i forhold til å kjøre mellom Sandnessjøen og Mosjøen enn i dag. Bompengene reduserer trafikken noe. Beregnet ÅDT gjennom bomstasjonen ved Kulstad etter at Toventunnelen åpner for trafikk i 2014 er 1 800 kjøretøy.

## 5 Finansieringsopplegg

Prosjektet planlegges finansiert med statlige og fylkeskommunale midler, bompenger, innsparinger ferjetilskudd og kompensasjonsmidler for økt arbeidsgiveravgift.

### 5.1 Statlige midler

Det er bevilget 13 mill. kr i statlige midler til prosjektet i 2009. Midlene vil bli benyttet til planlegging. Som følge av forvaltningsreformen er det lagt til grunn at forutsatte statlige midler til prosjektet etter 2009 dekkes av fylkeskommunen.

### 5.2 Fylkeskommunale midler

Det er lagt til grunn at Nordland fylkeskommune skal dekke 852 mill. kr av anleggskostnadene. I saksframlegget i forbindelse med fylkestingets vedtak 1. desember 2008 ble det lagt til grunn at ca. 80 mill. kr årlig i perioden 2010–2014, dekkes av sta-

tens bevilgninger til fylkeskommunen gjennom rammetilskuddsordningen ved overtakelse av dagens øvrig riksvegnett. Øvrige fylkeskommunale midler må dekkes på annen måte innenfor fylkeskommunens generelle økonomiske rammer. 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.

### 5.3 Bompenger

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, jf. kartskisse (figur 2.1).

Nåværende rv 78 er forutsatt stengt. Det blir da ikke mulighet for betalingsfri omkjøring for trafikantene. Det vil bli innkrevd bompenger i begge retninger. I samsvar med de lokale forutsetningene er det lagt til grunn en bompengetakst tilsvarende 90 og 270 2008-kr for henholdsvis lette og tunge kjøretøy ved Leirosen og 30 og 60 2008-kr for lette og tunge kjøretøy ved Kulstad og Drevja. I finansieringsplanen er det lagt til grunn gjennomsnittlig rabatt på 35 pst. Det er lagt opp til et takst- og rabattsystem i samsvar med gjeldende retningslinjer. Bompengetakstene forutsettes justert i samsvar med prisutviklingen.

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. Innkrevingsperioden i bomstasjoner er normalt avgrenset til 15 år. Det er likevel åpnet for at inntil 20 år kan vurderes i spesielle tilfeller. For bomstasjonen ved Leirosen er det lagt vekt på at lokale myndigheter har gått inn for en innkrevingsperiode på 20 år. Ny veg mellom Leirosen og Ømmervatn vil videre fungere som et ferjeavløsningsprosjekt for en del av trafikantene som i dag benytter ferjesambandet Hemnesberget – Leirvika. For disse trafikantene er alternativet i realiteten å betale bompenger i form av ferjebillett så lenge sambandet blir opprettholdt. Dette gjør det mer naturlig å akseptere en lengre innkrevingsperiode i bomstasjonen ved Leirosen enn det som normalt benyttes.

Med det foreslåtte innkrevingsopplegget og de forutsetningene som ligger til grunn, vil trafikantene betale til sammen 721 mill. kr i bompenger, herav 464 mill. kr i bomstasjon ved Leirosen, 202 mill. kr i bomstasjon ved Kulstad og 55 mill. kr i bomstasjon ved Drevja. Av de innbetalte bompenger

vil 405 mill. kr gå til å dekke anleggskostnader, 231 mill. kr til å dekke finansieringskostnader i forbindelse med låneopptak, herunder lån for å forskuttere innsparte ferjetilskudd, og 85 mill. kr til å dekke innkrevingskostnader og drift av bompengeselskapet. Helgeland Veitvikling AS er etablert som bompengeselskap for prosjektet.

### 5.4 Innsparte ferjetilskudd

Det er lagt til grunn at innsparte ferjetilskudd som følge av nedlegging av dagens ferjesamband mellom Hemnesberget og Leirvika, inngår i finansieringen av prosjektet.

De årlige driftskostnadene på ferja utgjør i gjennomsnitt 11,3 mill. kr basert på regnskap fra 2006 og 2007. De årlige inntektene var i gjennomsnitt på 2,1 mill. kr. Nedlegging av ferjesambandet vil følgelig gi en årlig innsparing i driftstilskuddet på 9,2 mill. kr. I grunnlaget for den lokalpolitiske behandlingen er det lagt til grunn økte drifts- og vedlikeholdskostnader for ny vegforbindelse på 2,2 mill. kr pr. år. Dette beløpet er lagt til grunn ved beregningen av netto årlig innsparing i tilskudd til drift av ferjesambandet, noe som gir en årlig netto innsparing på 7 mill. kr. På sikt vil de økte gjennomsnittlige drifts- og vedlikeholdskostnadene bli høyere enn det som er lagt til grunn i beregningen. Årsaken er bl.a. at kostnadene til drift og vedlikehold av tunneler øker over tid, bl.a. som følge av nødvendige rehabiliteringstiltak. Drift- og vedlikeholdskostnadene til Tøventunnelen vil på sikt bli høyere enn det som er lagt til grunn i beregningen over.

Etter gjeldende retningslinjer skal det årlige tilskuddet fra innsparte driftstilskudd kun justeres for prisøkning fram til forskutteringen av midlene skjer. Omregnet til 2009-kr gir dette et finansieringsbidrag til prosjektet på 89 mill. kr fra innsparte driftstilskudd over en 15-årsperiode.

Det skal i tillegg legges til grunn 3,5 mill. 2003-kr pr. ferje i innsparte kapitalkostnader. Tilskuddet skal prisjusteres med 2,5 pst. pr. år. Dette vil gi et finansieringsbidrag på 61 mill. 2009-kr fra innsparte kapitalkostnader over en 15-årsperiode. Samlet blir finansieringsbidraget fra innsparte driftskostnader og kapitalkostnader på 150 mill. kr.

Ved overføringen av øvrige riksveger til fylkeskommunene vil Nordland fylkeskommune overta ansvaret for ferjesambandet Hemnesberget – Leirvika og dermed også ansvaret for utbetalingen av årlige innsparte ferjetilskudd til prosjektet.

For beregning av innsparte ferjetilskudd på det fylkeskommunale vegnettet vil det være opp til det

enkelte fylke hvilken tilbakebetalingsperiode man vil legge til grunn og spørsmålet om det skal gjøres fradrag for endring i drifts- og vedlikeholdskostnader på vegnettet.

### 5.5 Kompensasjonsmidler for økt arbeidsgiveravgift

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. Midlene bevilges av Kommunal- og regionaldepartementet og forvaltes av fylkeskommunen ved et programstyre. Helgeland regionråd har som programstyre tildelt Helgeland Veiutvikling AS til sammen 40 mill. kr til prosjektet. 11 mill. kr av disse midlene ble stilt til disposisjon til for Statens vegvesen til prosjektering og grunn-erwerb i perioden 2006–2008. Resterende midler forutsettes utbetalt til prosjektet i 2009 og 2010.

### 5.6 Finansieringsplan

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

Totale anleggskostnader omregnet til 2009-kr er noe lavere enn det som ble lagt til grunn i fylkestingets vedtak. Dette skyldes at den eksterne kvalitetssikringen av prosjektet har gitt et noe lavere kostnadsanslag enn det som ble lagt til grunn ved den fylkeskommunale behandlingen. Som følge av endringen er fylkeskommunale midler til prosjektet redusert med 54 mill. 2009-kr i forhold til i fylkestingets vedtak av 1. desember 2008.

Det er gjort en omfordeling mellom finansieringsbidrag fra bompenger og bidrag fra forskuttering av innsparte ferjetilskudd i forhold til det som lå til grunn ved fylkestingets behandling. Bidraget fra innsparte ferjetilskudd er økt med 45

mill. kr, fra 105 til 150 mill. kr. Bidraget fra bompenger er redusert tilsvarende. Omfordelingen skyldes at bidraget fra innsparte ferjetilskudd etter gjeldende retningslinjer kun skal gå til å dekke anleggskostnader, og ikke til å dekke finansieringskostnader i prosjektet, slik det var lagt til grunn ved fylkestingets behandling. Omfordelingen har ingen reell betydning for finansieringen av prosjektet.

I tillegg til reduksjonen av bompengebidraget som følge av omfordelingen mellom bompenger og forskutterte innsparte ferjetilskudd, er bompengebidraget redusert med 25 mill. kr som følge av lavere forventet trafikk enn det som lå til grunn ved fylkestingets behandling. Det er utviklet en ny og bedre versjon av Statens vegvesens regionale transportmodell. Det er valgt å benytte denne modellen til å beregne trafikken i stedet for de beregningene som lå til grunn ved fylkestingets behandling, og dette gir et noe lavere trafikkgrunnlag.

Det forutsettes tilslutning fra Nordland fylkesting til de endringene som er gjort i finansieringsopplegget i forhold den finansieringsplanen som lå til grunn ved fylkestingets behandling.

### 5.7 Eventuelle endringer i kostnader og/eller inntjening

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.

I samsvar med tidligere vedtatte prosjekter der alternativ bruk av ferjetilskudd inngår i finansieringsplanen, er det lagt til grunn at disse midlene regnes som en del av bompengeselskapets andel. Kompensasjonsmidler for økt arbeidsgiveravgift regnes som fylkeskommunal del. Det samme gjelder det statlige tilskuddet på 13 mill. kr i 2009. Dette innebærer at bompengeselskapet skal dekke 38 pst. av overskridelser opp til kostnadsrammen. Kostnadsøkninger ut over kostnadsrammen skal dekkes av fylkeskommunen i sin helhet. Eventuelle kostnadsbesparelser skal på tilsvarende måte tilfalle fylkeskommunen og bompengeselskapet fordelt etter forholdet mellom fylkeskommunale midler og bompenger. Besparelser ut over 10 pst. skal tilfalle fylkeskommunen.

Dersom økonomien i prosjektet blir dårligere enn forutsatt, vil bompengeselskapet etter avtale med Vegdirektoratet kunne øke takstene med inn-

Tabell 5.1 Finansiering av anleggskostnader:

|  | Mill 2009 kr |
|--|--------------|
| 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        |

til 20 pst. ut over prisstigningen og forlenge innkrevingsperioden med inntil 5 år. Høyere inntjening eller lavere kostnader for bompengeselskapet enn det som er forutsatt skal benyttes til å redusere innkrevingsperioden for bomstasjonen ved Leirosen.

### 5.8 Andre forutsetninger i finansieringsplan

Følgende basisforutsetninger er lagt til grunn i finansieringsanalysen:

- Betalende ÅDT på 930 kjøretøy i åpningsåret 2014 gjennom bomstasjonen ved Leirosen, 1 800 kjøretøy i åpningsåret 2013 gjennom bomstasjonen ved Kulstad og 450 kjøretøy i åpningsåret 2013 gjennom bomstasjonen ved Drevja
- Årlig trafikkvekst på -0,3 pst i 2014, 0,1 pst. fra 2015 til og med 2020 og deretter 0,6 pst.
- Ingen prisstigning fra 2008 til 2009, 2,7 pst. prisstigning fra 2009 til 2010, deretter 2,5 pst.
- Utbetaling av innsparte ferjetilskudd over 15 år
- Lånerente: 6,5 pst.
- Årlige innkrevingskostnader: 1,7 mill. kr pr bomstasjon

Med disse forutsetningene er innkrevingsperioden beregnet til 20 år for bomstasjonen ved Leirosen, og 15 år for de to øvrige bomstasjonene. Forutsetningen om en lånerente på 6,5 pst. forutsetter at det før anleggsstart foreligger dokumentasjon fra en låneinstitusjon om lån innenfor denne renten i 10-15 år.

Det er også regnet på et alternativ med følgende pessimistiske forutsetninger:

- Kostnadsøkning opp til kostnadsrammen
- Betalende ÅDT blir redusert med 10 pst. i åpningsåret
- Halvering av trafikkveksten
- Innkrevingskostnadene øker med 50 pst.
- Takstøkning på 20 pst. ut over prisstigning etter 2 år.

Med disse forutsetningene er innkrevingsperioden beregnet til 25 år for bomstasjonen ved Leirosen og 19 år for bomstasjonene ved Kulstad og Drevja. Prosjektet lar seg dermed nedbetale med en forlengelse av bompengerperioden med 5 år på alle tre bomstasjonene.

### 5.9 Garantier

Vefsn og Leirfjord kommuner og Nordland fylkeskommune har vedtatt garantier for lånegjeld på

inntil 662 mill. kr, jf. kapittel 3. De kommunale garantiene er godkjent av Fylkesmannen i Nordland. Kommunal- og regionaldepartementet har stilt seg positiv til å godkjenne fylkeskommunens vedtak om garanti, etter at det foreligger en stortingsbeslutning om bompengefinansiering av prosjektet. Garantien vil først komme til utbetaling dersom bompengelånet ikke kan nedbetales etter at takstene er økt med 20 pst. og bompengerperioden er forlenget med 5 år.

## 6 Samferdselsdepartementets vurdering

Utbyggingen av rv 78 på Helgeland vil bedre framkommeligheten og trafikksikkerheten mellom Helgelandskysten og Mosjøen og Mo i Rana. Tiltakene i prosjektet vil redusere reiseavstanden og reisetiden langs en viktig transportåre til og fra Helgelandskysten for arbeids- og fritidsreisende og for næringslivet. Sambandet vil legge til rette for et styrket felles bo- og arbeidsmarked i triangellet Sandnessjøen, Mosjøen og Mo i Rana. Viktige transportskapende næringer på Helgelandskysten som fiskeoppdrettsnæringen og petroleumsnæringen vil ha nytte av utbyggingen.

Lokale myndigheter har i samarbeid med Statens vegvesen arbeidet fram en finansieringsløsning som gjør det mulig å realisere prosjektet. Rv 78 er blant de øvrige riksvegene som foreslås overført til fylkeskommunen fra 2010 som følge av forvaltningsreformen. Det er i samsvar med dette lagt opp til at forutsatte statlige midler til prosjektet etter 2009 dekkes av Nordland fylkeskommune. Samferdselsdepartementet viser til at fylkeskommunen har sluttet seg til dette. Fylkeskommunens ansvar etter 2009 omfatter også forutsatt statlig del av en eventuell kostnadsøkning. Videre er fylkeskommunen ansvarlig for å utbetale forutsatte innsparte ferjetilskudd til bompengeselskapet over en 15-årsperiode etter at ny veg åpnes for trafikk. Regjeringen åpner i St.meld. nr. 16 (2008-2009) Nasjonal transportplan 2010-2019 for bruk av innsparte ferjetilskudd i 30 år, men vil understreke at fylkeskommunene står fritt til hvilken periode som legges til grunn og hvilke prinsipper som skal gjelde for ordningen.

Samferdselsdepartementet merker seg at Hemnes kommune mener at rv 808 er hovedferdselåren mellom Sandnessjøen og Mo i Rana, og at kommunen er uenig i at ferjesambandet Hemnesberget – Leirvika nedlegges. Departementet vektlegger i denne forbindelsen at Nordland fylkes-



kommune har vedtatt å nedlegge ferjesambandet, og at Statens vegvesen har beregnet at et flertall av de reisende som benytter ferjesambandet i dag vil få kortere reisetid på sine reiser med ny veg. Departementet har på dette grunnlaget ikke innvendinger til den foreslåtte ferjenedleggelsen.

Med de forutsetningene som er lagt til grunn for finansieringsplanen, er perioden med bompenggeinnkreving beregnet til 20 år for bomstasjonen ved Leirosen og 15 år for bomstasjonene ved Kulstad og Drevja. Bompengeperioden på 20 år går ut over den normale innkrevingsperioden på 15 år. Samferdselsdepartementet viser til at den nye vegforbindelsen mellom Leirosen og Ømmervatn vil fungere som et ferjeavløsningsprosjekt for en del av trafikken som i dag benytter ferjesambandet Hemnesberget – Leirosen. Ferjesambandet forutsettes nedlagt som følge av prosjektet, og innsparte ferjetilskudd inngår i finansieringsplanen for prosjektet. Videre legger departementet vekt på at det er lokalpolitisk tilslutning til en bompengeperiode på 20 år for bomstasjonen ved Leirosen.

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.

## 7 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 denne proposisjonen.

Samferdselsdepartementet

tilrår:

At Deres Majestet godkjenner og skriver under et framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om utbygging og finansiering av rv 78 Holand – Leirosen med forbindelse Drevja – Ømmervatn og rv 78 Halsøya – Hjartåstunnelen (Vegpakke Helgeland fase 1).

---

Vi **HARALD**, Norges Konge,

stadfester:

Stortinget blir bedt om å gjøre vedtak om utbygging og finansiering av rv 78 Holand – Leirosen med forbindelse Drevja – Ømmervatn og rv 78 Halsøya – Hjartåstunnelen (Vegpakke Helgeland fase 1) i samsvarende med vedlagt forslag.

---

**Forslag**

**til vedtak om utbygging og finansiering av  
rv 78 Holand – Leirosen med forbindelse Drevja – Ømmervatn  
og rv 78 Halsøya – Hjartåstunnelen i Nordland  
(Vegpakke Helgeland fase 1)**

Stortinget samtykker i at:

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). Vilkårene framgår av denne proposisjonen.

II

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

