



*Det nye styret i Nordøyvegen vil ha full fokus framover. Frå venstre: Dagleg leiar Jan Farstad, Nils Magne Abelseth (styremedlem frå Sandøy), Norvald Lausund (styremedlem frå Haram), Bjørn Sandnes (ordførar i Haram), Oddvar Myklebust (ordførar i Sandøy), varamedlem for næringslivet Annfrid Volstad og Oddbjørn Vatne som er tilsett i 50 prosent stilling for Nordøyvegen. (Foto: Willy Haram/Haramsnytt)*

## STATUS OG FRAMDRIFT FOR NORDØYVEGPROSJEKTET

v/ rådgjevar Oddbjørn Vatne

### RÅDGJEVAR

Oddbjørn Vatne er tilsett i halv stilling som rådgjevar i rådmannen sin stab i Haram. Han skal ha Nordøyvegen som einaste oppgåve ut 2009.

### PRIORITERING

Under behandlinga av Nasjonal transportplan (NTP) 2002-2011 vart Nordøyvegen prioritert føre Imarsundet, Todalsfjordprosjektet og Atlanterhavstunnelen. Det er ikkje gjort endringar i desse prioriteringane, men Imarsundet og Atlanterhavstunnelen har blitt realisert/kome i gang fordi desse er finansiert utan statsmidlar gjennom NTP.

Nordøyvegen og Todalsfjordprosjektet er avhengige av slike statsmidlar.

Denne prioriteringa vart stadfesta under behandlinga av NTP 2006-2015.

Av større prosjekt (over 100 mill) er no Nordøyvegen førsteprioritet innafor posten øvrige riksvegar.

### NTP 2010-2019

Vi er no i gang med behandlinga av denne planen.

Vegetatane (Vegdirektoratet og Statens vegvesen) har no lagt fram sin plan.

Den inneheld ei framskrivning av 2007- budsjettet når rammene vert fastsette.

Planen inneheld rammer for stamvegane, øvrige riksvegar og rassikring.

For stamvegane ligg det inne framlegg til prioritering av prosjekt for kvart fylke. Det er Fylkestinget som skal prioritere prosjekta innafor øvrige riksvegar og rassikring. Dette vil skje i oktober 2009 (Handlingsplanen for NTP). Då ligg det føre endeleg fastsetting av rammene frå Stortinget. Dette skjer våren 2009.

Fylkestinget skal uttale seg til framlegget frå vegetatane i april 2008. For øvrige riksvegar vil eg tru at fylkestinget berre uttalar seg om rammene til fylket. Kommunane har rett til å uttale seg før behandlinga i fylkestinget. 26. februar er det lagt opp til eit møte der det blir gitt informasjon til fylkespolitikarane om dei ulike prosjekta. Nordøyvegen vil delta her.

### RAMMENE I NTP

For øvrige riksvegar er rammene i Vegetatane sitt framlegg 750 mill (75 mill pr.år). Dette er svært lavt. Grunnen er m.a. overføring frå investering til drift/vedlikehald. Skal Nordøyvegen kunne realiserast, må mesteparten av denne ramma gå til prosjektet. Det er urealistisk, fordi denne ramma også skal dekkje mindre prosjekt og gang/sykkelstiar. Vi er difor avhengig av å få heva ramma vesentleg under den politiske behandlinga. Det er også viktig å få statsmidlar tidleg i perioden.

Regjeringa skal legge fram sitt forslag til NTP i desember 2008. Det vert difor ei prioritert oppgåve for Nordøyvegen å påvirke regjeringa til å auke rammene til øvrige riksvegar. Vi veit at dette er ei fleirtalsregjering, og at endringane under behandlinga i Stortinget kan bli små. Stortinget behandlar regjeringa sitt framlegg våren 2009. Då blir endelege rammer fastsette. Desse rammene skal så leggjast til grunn under behandling av den såkalla Handlingsplanen i Fylkestinget i oktober 2009. Der vil det då bli endeleg klarlagt om Nordøyvegen kjem med og kva tid den kan bli realisert.

### INVESTERINGSFOND.

I framlegget til Vegetatane er det tatt med eit forslag om å opprette eit investeringsfond for prosjekt innafor øvrige riksvegar over 100 mill. Det er då meininga at prosjekta kan låne av dette fondet som skal ha ei svært lav rente eller rentefritak.

Nordøyvegen skulle ligge svært godt an til å få bruke av eit slikt fond. Nordøyvegen er også eit prosjekt som vil få svært stor uttelling av slikt lån. Mykje av prosjektet er finansiert med bompengar, ferjesubsidiar og hurtigbåtsubsidiar. Desse midlane kjem først på plass over 15 år etter at prosjektet er ferdig. Vi må lånefinansiere desse midlane. Med rente på 6-8 % vil dette bli svært kostbart. Rentefritak på låna vil utgjere fleire hundre mill kroner for Nordøyvegen. Vi må også arbeide for at regjering og Storting gjer vedtak om eit slikt fond i framlegget til NTP.

### KOSTNAD.

Under behandlinga av NTP 2006-2015 i april 2005 vart kostnaden til Nordøyvegen sett til 1,4 mrd. Vi har no fått ein ny kostnad i 2008 kr. Den er sett til 1,6 mrd. I NTP 2006-2015 var det lagt inn 300 mill til Nordøyvegen og sagt at 200 mill skulle kome etter 2015.

Vi treng då 2-300 mill meir.

Vi arbeider med å få dette redusert.

I eit nyleg møte med Statens Vegvesen kunne vi legge fram dokumentasjon på auka trafikktal. Vi trur at dette blir akseptert eit langt stykke på veg, og vi trur difor at bompengeinntektene kan aukast vesentleg.

Frå statsråden si side vert det arbeidd med å auke tida for ferjesubsidiar frå 15 til 20 år og få til ei indeksregulering av subsidiane. I tilfelle dette kjem på plass, vil også hurtigbåtsubsidiar kome inn på liknande ordning.

Ovanfor har vi nemnt dette med rentefrie investeringsfond.

Til saman kan dette endre kapitalbehovet med fleire hundre mill kroner.

Vi nyttar oss også av kompensasjon for arbeidsgjevaravgifta. Denne ordninga har EU bestemt berre kan medreknast ut 2013. Vi har håp om at ordninga kan halde fram i heile nedbetalingstida. Dette kan tilføre 1-200 mill. Dette veit vi dessverre først i 2013.

### STYRET OG RÅDGJEVAR ER OPTIMISTAR.

Det er ei stor oppgåve som ligg framføre oss for å få realisert Nordøyvegen.

Det er viktig at kommunestyra i Haram og Sandøy står samrøystes bak Nordøyvegen.

Nordøyvegen må framleis vere førsteprioriteten. Tvil om dette vil svekke prosjektet.

Politikarane må vere aktivt med for å påvirke sine i fylkestinget og på Stortinget.

Styret og rådgjevar skal styre arbeidet. Det gjeld å vere på bana gjennom desse 2 avgjerande åra. Vi har stor tru på at vi skal lukkast. Vi er no i gang.