



DET KONGELEGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

# Prop. 63 S

(2010–2011)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

## Utbygging og finansiering av rv 80 Løding – Vikan i Bodø kommune i Nordland (Vegpakke Salten fase 2a) og auke av fullmaktsgrensa for forskottering i 2011

*Tilråding frå Samferdsdeparterementet av 21. januar 2011,  
godkjend i statsråd same dagen  
(Regjeringa Stoltenberg II)*

### 1 Innleiing

Samferdsdeparterementet legg i denne proposisjonen fram forslag om utbygging og finansiering av rv 80 Løding – Vikan i Bodø kommune. Prosjektet er første del av Vegpakke Saltens fase 2 (2a) og er mellom anna omtala i St.prp. nr. 61 (2006-2007), St.meld. nr. 16 (2008-2009) Nasjonal transportplan 2010-2019 og Prop. 1 S (2010-2011).

Prosjektet omfattar bygging av Tverlandet bru med tilførselsvegar. Eksisterande Hestsundet bru er nedklassifisert og stengt for trafikk, og det er bygd ei interimsbru for dagens trafikk. Lokalt er det ønskje om å gjennomføra prosjektet så raskt som mogleg. Det er derfor lagt opp til å byggja dette prosjektet før det blir tatt stilling til dei andre prosjekta i Vegpakke Salten fase 2 (2b).

Ny bru til Tverlandet med tilførselsvegar vil korta inn vegen mellom Løding og Bodø med om lag 2 km, og fjerna ei rasutsett strekning ved Hopshamran.

Det er rekna med anleggsstart på prosjektet sommaren 2011 og trafikkopning seint i 2013.

### 2 Dagens situasjon og omtale av utbygginga

Rv 80 er den sentrale trafikkåra for vegtransport frå E6 til Bodø. Rv 80 er også ein viktig veg for mange pendlarar mellom Salten og Bodø. Trafikken mellom tettstaden Løding og Bodø sentrum er så stor at den utgjer eit problem for både trafikantane og for nærmiljøa langs vegen. Vegen er smal og uoversiktleg og har svært dårleg kurvatur på delar av strekninga. I Hopshamran er vegen også utsett for ras.

Dei siste ti åra har det skjedd i alt 25 politirapporterte personskadeulukker på strekninga. Av desse har ein person blitt drepen, og det har vore to ulukker med alvorleg personskade. I perioden 2006-2009 har strekninga hatt ein ulukkesfrekvens som er 40 pst. høgare enn normalt for ein tilsvarande veg.

Prosjektet omfattar bygging av om lag 2,1 km ny veg medrekna ny Tverlandet bru på om lag 700 m mellom Løding øst for Hopsfjorden og Vikan industriområde vest for Hopsfjorden i Bodø kommune. Vegen er planlagt som firefelts veg med midtrekkverk over brua, og som tofeltsveg på begge sider av fjorden.



Figur 2.1 Rv 80 Løding – Vikan i Bodø kommune.

Kilde: Statens vegvesen

Grunngevinga for valet av firefelts veg på brua er at trafikken er venta å veksa til over 12000 køyretøy per døgn i løpet av brua si levetid. Viss brua blir bygd med to felt vil det vera omfattande, komplisert og kostnadscrewjande å utvida brua til fire felt på eit seinare tidspunkt, eller alternativt byggja ei ny bru. Vegstandarden er i tråd med lokalpolitisk ynskje og tilråding frå ekstern kvalitetssikring i prosjektet, jamfør kapittel 3.

Brua vil erstatta interimbrua i Hopen som blei opna for trafikk i februar 2009. Det vil i tillegg bli bygd gang- og sykkelveg på Tverlandet til Bodø sentrum.

### 3 Kostnader, nytte og trafikkgrunnlag

Det er gjennomført utvida ekstern kvalitetssikring (KS) av prosjektet. Statens vegvesen er samd i tilrådingane i KS2-rapporten, og det er desse føresetnadene Samferdselsdepartementet legg til grunn her.

Samferdselsdepartementet legg til grunn ei styringsramme på 515 mill. 2010-kr og ei kostnadsramme på 615 mill. 2010-kr. Omrekna til 2011-kr gir det ei styringsramme på 526 mill. kr og ei kostnadsramme på 629 mill. kr for prosjektet. Rammene er inkludert 5 mill. kr til etablering av bomstasjon. Samfunnsøkonomisk netto nytte for prosjektet er rekna til -20 mill. kr. Netto nytte over totale kostnader er rekna til -0,04 med netto nytte per budsjettkrone på -0,1.

Årsdøgntrafikken (ÅDT) i 2008 var på 8600 køyretøy, der tungtrafikken utgjorde 8 pst. Trafikkavvinga er rekna til 6 pst. med ein takst på 20 kr for lette og 40 kr for tunge køyretøy. I opningsåret 2013 er det rekna med ein ÅDT på om lag 8600 køyretøy. Det vil seia at trafikkavvinga med bompengar svarar til trafikkveksten frå 2008 til opninga av prosjektet. I innkrevjingsperioden er årleg trafikkvekst på Tverlandet bru rekna til 1,2 pst. Dette tilsvarar den forventade veksten i befolkninga i Bodø i perioden.

#### 4 Lokalpolitisk handsaming

Finansieringsopplegget for rv 80 Løding – Vikan, inkludert Tverlandet bru, blei behandla av Bodø kommune i møte i bystyret 10. desember 2009 (sak nr 09/171). Det blei fatta følgjande vedtak:

«1. Bystyret gir sin tilslutning til at prosjektet gjennomføres med delvis bompengefinansiering.

2. Bodø kommune stiller bompengeselskapet som må etableres, en lånegaranti på 50 pst av selskapets lånegjeld som er anslått til 318 mill kr i 2013-kr, under forutsetning at Nordland fylkeskommune garanterer for den resterende del av gjelda. Garantien gis i form av en simpel kausjon. Garantiansvaret nedjusteres i takt med nedbetalingen av lånene.

3. Bompengerevning baseres på en automatisk bomstasjon på vestsida av brua ved Vikan. Innkrevingsperioden er beregnet til 5-7 år med en takst på 20 kr for personbil og 40 kr for tunge kjøretøy. Endelig fastsetting av takster fattes av styret i bompengeselskapet når stadfestet finansieringsplan foreligger, og etter at saken er forlagt kommunen, fylkeskommunen og Statens vegvesen til uttalelse.

4. Endelig konklusjon om finansieringsomfang fra bominntektene og dermed bruken av midlene i NTP-perioden 2014-2019 blir vurdert i sammenheng med vegpakke Salten fase IIb.

5. Bystyret ber styringsgruppa for vegpakke Salten vurdere å inkludere traseen Rv 80- Rv 17 til påkobling Tverlandet bru finansiert av bomstasjonen som etableres for å finansiere dette prosjektet i forbindelse med arbeidet med vegpakke Salten fase IIb. Stortingsproposisjonen må omtale en slik mulighet.

6. Dagens rv 80 gjennom Hopshamran stenges når ny rv 80/ bru står ferdig.»

Nordland fylkeskommune behandla saka i møte i fylkestinget 15. februar 2010 og fatta følgjande vedtak:

«1. Fylkestinget slutter seg til at utbyggingen av rv 80 Løding – Vikan inkl. Tverlandsbrua gjennomføres med delvis bompengefinansiering og ber om at Statens vegvesen fremmer en sak om dette for sentrale myndigheter.

2. Ut fra en total kostnad på 508 mill 2010-kr er fylkestinget enig i at følgjande finansieringsplan legges til grunn for prosjektet:

Tabell 4.1 Finansieringsplan for rv 80 Løding – Vikan. (mill 2010-kr)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Sum
Statlige midler	50	90	60	20	40	45	305
Bompenger	-	110	125	53	-40	-45	203
Sum	50	200	185	73	0	0	508

Kilde: Statens vegvesen

Statlige midler i 2014 og 2015 er forutsatt refundert bompengeselskapet. Fordelingen av anleggskostnadene mellom staten og bompengeselskapet er etter dette 60/40.

3. Fylkestinget er enig i at prosjektet delfinansieres med bompenger og at bompengandelen på 203 mill 2010-kr skal nedbetales gjennom innkreving av bompenger fra trafikantene. Innkreving av bompenger er basert på følgjande forutsetninger.

- Automatisk bomstasjon
- Døgnkontinuerlig innkreving
- To-vegs/alternativt en-vegs innkreving
- Bomstasjon etableres ved Vikan på vestsida av ny bru.

Taksten for passering (en vei) settes til kr 20/40 (2010-kr) for lette/tunge kjøretøy (over 3500 kg). Det legges til grunn 20 % rabatt ved forskuddsbetaling. Innkrevingsperioden er beregnet til ca 5 år. Dersom økonomien i prosjektet blir dårligere enn forutsatt kan bompengeselskapet etter avtale med Vegdirektoratet øke takstene med inntil 20 % og forlenge bompengeperioden med inntil 5 år.

4. Fylkestinget godkjenner at Nordland fylkeskommune, sammen med Bodø kommune, stiller en proratarisk simpel kausjon på inntil 318 mill kr til bompengeselskapets låneopptak til prosjektet fordelt slik:

Nordland fylkeskommune:	159 mill. kr
Bodø kommune:	159 mill. kr

Selskapets maksimale gjeld til dette prosjektet er beregnet til ca. 318 mill. kr i 2013 innenfor en total kostnad på 508 mill. kr. Godkjent garanti-tid er inntil 7 år utover anleggstiden.

Garantien vil først komme til utbetaling dersom bompengeselskapets lån til dette prosjektet ikke kan nedbetales etter at takstene er økt med 20 % og bompengerperioden er forlenget med 5 år.

Garantiansvaret reduseres i takt med nedbetalingen av lånene.

5. Fylkestinget er enig i at en kostnadsøkning inntil 10 % utover beregnet kostnad på 508 mill. kr skal dekkes med 40 % av bompengeselskapet og 60 % av staten. Kostnadsøkninger utover 10 % skal dekkes av staten i sin helhet. Eventuelle besparelser på inntil 10 % skal på tilsvarende måte tilfalle staten og bompengeselskapet fordelt etter forholdet mellom statlige midler og bompenger. Besparelser utover 10 % tilfaller staten.

Dersom økonomien i prosjektet blir dårligere enn forutsatt vil bompengeselskapet etter avtale med Vegdirektoratet kunne øke takstene med inntil 20 % og forlenge bompengerperioden med inntil 5 år.

Høyere inntjening eller lavere kostnader for bompengeselskapet enn det som er forut-

satt skal benyttes til å redusere innkrevingsstiden.

6. Nåværende rv 80 gjennom Hopshamran forutsettes stengt når Tverlandsbrua åpnes for trafikk.

7. Videre utbygging av rv 80, Vegpakke Salten fase 2b, forutsettes også delvis finansiert med bompenger. Under utarbeidelse av finansieringsopplegg for fase 2b bør både bruk av statlige midler i NTP 2010–2019 og bompengerinntekter vurderes. Strekningen Tverlandsbrua – kryss rv 80/ rv 17 tas med i vurderingen av hvilke prosjekter som skal inngå i fase 2b i revisjon av NTP 2014 – 2023.»

Bodø kommune har i pkt 2 i sitt vedtak vist til at bompengeselskapet må etablerast. Bompengeselskapet er no etablert. I pkt 3 i sitt vedtak viser kommunen til at endeleg fastsetjing av takstar blir fatta av styret i bompengeselskapet. Det er Statens vegvesen Vegdirektoratet som er takststyresmakt i slike saker, og som vil fatta endeleg takstvedtak etter at Stortinget har slutta seg til saka.

## 5 Finansieringsopplegg

### 5.1 Finansieringsplan

Prosjektet skal finansierast med statlege midlar og bompengar. Det er lagt opp til følgjande finansieringsopplegg:

Tabell 5.1 Forslag til finansieringsplan (Mill. 2011-kr)

	2010-2013	2014-2019	Sum
Statlege midlar:			
- Post 30 Riksveginvesteringar	124	90	214
- Post 31 Rassikring	102		102
Bompengar	255	-45	210
Sum	481	45	526

### 5.2 Statlege midlar

I tråd med Statens vegvesen sitt handlingsprogram er det lagt til grunn 226 mill. kr i statlege løyvingar til prosjektet i perioden 2010-2013, fordelt med 124 mill. kr frå post 30 Riksveginvesteringar og 102 mill. kr frå post 31 Rassikring. I tillegg er det rekna med 90 mill. kr frå post 30 i perioden 2014-2019, inkludert 45 mill. kr som refusjon

til bompengeselskapet for forskottering av delar av utbygginga.

Det vil bli inngått avtale om forskottering av 45 mill. kr som del av den ordinære avtalen med bompengeselskapet. Avtalen blir inngått før anleggsstart i 2011. Refusjon av dei 45 mill. kr skjer i 2014-2019.

Det vart løyvd 51 mill. 2011-kr til prosjektet over post 31 i 2010, og gjennom behandlinga av Prop. 1 S (2010-2011) er det vedteke ei løyving på

40 mill. kr over post 31 for 2011. Prioriteringa av statlege midlar i 2010 og 2011 er under føresetnad av tilslutning til eit opplegg med delvis bompengefinansiering av prosjektet.

### 5.3 Bompengar

Det er lagt til grunn ein bompengeperiode på 5 år med etterskotsinnkrevjing frå seint i 2013 i ein automatisk bomstasjon ved Vikan, vest for Hopsfjorden. Det er lagt opp til innkrevjing i begge køyretningar. Noverande rv 80 rundt Hopshamran vil bli stengt for gjennomkøyning.

I tråd med lokalpolitiske vedtak er det lagt til grunn ein bompengetakst på 20 kr for lette køyretøy og 40 kr for tunge køyretøy i 2010-prisnivå. Bompengetakstane er føresett justerte i samsvar med prisutviklinga. Vidare er det lagt til grunn ein rabatt på 20 pst. ved bruk av brikke og avtale om forskottsbetaling. Det er føresett 10 pst. rabatt for alle passeringar med brikke utan avtale om forskottsbetaling. Vidare er det føresett fritak for betaling i samsvar med gjeldande retningslinjer.

Med det føreslåtte innkrevjingsopplegget og dei føresetnadene som ligg til grunn for bompengevurderingane, vil trafikantane betala om lag 310 mill. kr i bompengar. Av dei innbetalte bompengane vil om lag 210 mill. kr gå til å dekkja anleggskostnader, om lag 15 mill. kr til innkrevjing og drift av bompengeselskapet og om lag 85 mill. kr til å dekkja finansieringskostnader.

Det er forventa eit bompengeuttak på om lag 80 mill. kr i 2011.

Samferdselsdepartementet har sett ned ei arbeidsgruppe som skal sjå på personvernutfordringane i heilautomatiske bomstasjonar, og moglegheita for å utvikla ei anonym betalingsløyning som eit supplement til dagens AutoPass-løyning. Arbeidet pågår.

### 5.4 Eventuelle endringar i kostnader og/eller inntening

Eventuell kostnadsauke er føresett dekt i samsvar med gjeldande retningslinjer for bompengeprojekt. Eventuell kostnadsauke opp til kostnadsramma skal finansierast med statlege midlar og bompengar etter same prosentvise fordeling som innafor styringsramma. Overskridingar ut over kostnadsramma er staten sitt ansvar og må følgjelig finansierast med statlege midlar.

I vedtaket til Nordland fylkeskommune er det lagt til grunn at kostnadsauke ut over 10 pst. i forhold til styringsramma blir dekt av staten, jf. kapit-

tel 4. Dette avvik frå dei gjeldande retningslinjene, der kostnadsramma set grensa for når kostnadsauke skal dekkast av staten. Kostnadsramma er i dette tilfellet nærare 20 pst. høgare enn styringsramma. Det blir lagt til grunn at Nordland fylkeskommune ikkje har innvendingar til at kostnadsendringar blir handterte i samsvar med gjeldande retningslinjer for bompengeprojekt.

Eventuelle kostnadsreduksjonar på inntil 10 pst. tilkjem staten og bompengeselskapet etter same prosentvise fordeling som innafor styringsramma. Kostnadsreduksjonar utover 10 pst. tilkjem staten.

Auka inntening eller lågare kostnader for bompengeselskapet enn opphavleg rekna med skal nyttast til å redusera innkrevjingstida. Dersom økonomien i prosjektet blir dårlegare enn føresett, vil bompengeselskapet etter avtale med Vegdirektoratet kunna auka takstane med inntil 20 pst. utover ordinær prisstigning og forlenga bompengeperioden med inntil 5 år.

### 5.5 Andre føresetnader i finansieringsplanen

Følgjande føresetnader er lagt til grunn i finansieringsanalysen:

- ÅDT på 8600 køyretøy i opningsåret
- Årleg trafikkvekst på 1,2 pst.
- 2,5 pst. årleg prisstigning
- Lånerente på 8 pst.
- Innskottsrente på 4 pst.
- Årlege innkrevjingskostnader på 3 mill. kr
- Kostnad til etablering av bomstasjon på 5 mill. kr

Med desse føresetnadene er innkrevjingsperioden rekna til om lag 5 år. Dersom det blir lagt til grunn ei lånerente på 6,5 pst. og ei innskottsrente på 2,5 pst., er innkrevjingsperioden rekna til i underkant av 5 år. Med eit slikt rentenivå vil finansieringskostnadene bli reduserte med om lag 20 mill. kr, til om lag 65 mill. kr.

Det er også rekna på eit alternativ med følgjande pessimistiske føresetnader:

- Kostnadsauke opp til kostnadsramma
- ÅDT blir redusert med 10 pst. i opningsåret
- Halvering av trafikkveksten
- Innkrevjingskostnadene aukar med 50 pst.
- Takstauke på 20 pst. utover prisstigning etter to år

Med desse føresetnadene er innkrevjingsperioden rekna til vel 6 år.

## 5.6 Garantiar

Som det går fram av kapittel 4, har Bodø kommune og Nordland fylkeskommune fatta vedtak om garanti for ei lånegjeld på inntil 318 mill. kr. Den kommunale garantien er godkjend av fylkesmannen i Nordland. Den fylkeskommunale garantien må godkjennast av Kommunal- og regionaldepartementet. Garantiane vil først komma til utbetaling dersom bompengelånet ikkje kan nedbetalt etter at takstane har auka med 20 pst. utover ordinær prisstigning, og bompengeperioden er forlenga med 5 år.

## 6 Forskottering og fullmaktsgrensa

Samferdselsdepartementet har fullmakt frå Stortinget til å inngå avtalar om forskottering av midlar til vegformål ut over gitt løyving på kap 1320 Statens vegvesen, postane 30, 31, 36 og 37. Fullmakta for 2010 var i Prop. 1 S (2009-2010) slik at samla løpande refusjonsforpliktingar for staten ikkje skulle overstige 1 500 mill. kr. Tilsvarande grense er vedteken for 2011, jf. Prop. 1 S (2010-2011). Forskotteringar blir refunderte av staten utan kompensasjon for renter eller prisauke.

Tradisjonelt er forskotteringane gjort av kommunar, fylkeskommunar, næringsliv m.m. Det har etter kvart også vorte ein del tilfelle der bompengeselskapa forskotterer statlege midlar som inngår i finansieringsplanen for eit bompengeprojekt. Vanlegvis er dette omtala i dei aktuelle bompengeproposisjonane.

Forskottering med bompengar har hittil ikkje vore rekna inn i dei samla forskotteringane som er omfatta av fullmaktsgrensa. Samferdselsdepartementet har no endra praksisen, slik at alle typar forskottering, uavhengig av kven som forskotterer, blir rekna opp mot fullmaktsgrensa. I kvar ein-skild bompengeproposisjon vil det no gå fram kva for år ein legg opp til at forskotteringsavtale skal gjerast, storleiken på bompengeselskapet si forskottering, samt på kva for eit tidspunkt Samferdselsdepartementet legg opp til at det forskotterte beløpet skal betalast attende.

Gjennom handsaminga av Prop. 47 LS (2010-2011) er fullmaktsgrensa på denne bakgrunn auka til 2 100 mill. kr for 2010. Det vart i Prop. 47 LS varsla at Samferdselsdepartementet ville koma attende til forslag om heving av fullmaktsgrensa i 2011 i høve til fullmakta som går fram av Prop. 1 S (2010-2011). På bakgrunn av den endra praksisen

som er omtala over, og forventna framlegg av bompengeproposisjonar i 2011 med forskottering, foreslår Samferdselsdepartementet å heva fullmaktsgrensa for 2011 til 4 700 mill. kroner, jf. forslag til romertalsvedtak.

Oversikt over forpliktingar, mill. kr:

Refusjonsforpliktingar pr. 31.12.2010:	
- Forskottering frå fylkeskommunar, kommunar m.m.	970
- Forskottering frå bompengeselskap	1 115
Sum forpliktingar pr. 31.12.2010	2 085
Høve til å inngå nye forskotteringar i 2011	2 775
Refusjonar i 2011	- 160
Sum forpliktingar pr. 31.12.2011	
viss fullmaktsgrensa blir fullt utnytta	4 700

Forskotteringar frå bompengeselskap har tidlegare ikkje vore rekna inn i dei samla forpliktingane. Med den nye praksisen var det pr. 31.12.2010 i alt forpliktingar på 1 115 mill. kr til bompengeselskap. Dette gjeld følgjande prosjekt:

	Forskot- tering	Refusjons- tidspunkt	Avtale om forskotte- ring inngått
E6 Gardermoen – Kolomoen	65	2012-2013	2007
E18 Krosby – Knapstad	250	2011-2013	2007
E6 Dal – Minnesund og Skaberudkrysset	300	2012-2013	2009
Rv 13/E16 Vossapakko	180	2014-2019	2009
Rv 7 Sokna – Ørgenvika	320	2014-2019	2010
Sum	1 115		

Det er ikkje mogleg i dag å gje ei fullstendig oversikt over kva for forskotteringar det vil kunne bli inngått avtale om i 2011. Anslaget på 2 775 mill. kr omfattar i all hovudsak forskottering med bompengar og er basert på førebels kunnskap. Det vil bli gjort greie for evt. forskottering i den ein-skilde bompengeproposisjonen.

## 7 Samferdselsdepartementet si vurdering

---

Rv 80 mellom Fauske og Bodø er ei av dei mest trafikkerte riksvegstrekingane i Nordland, og vegen er viktig både for næringsliv og innbyggjarar i regionen. Samferdselsdepartementet sluttar seg til dei lokale vedtaka og tilråding frå den eksterne kvalitetssikraren om val av vegstandard for brua, med dei føresetnadene som ligg til grunn.

Utbygging av rv 80 Løding – Vikan vil heva standarden og korta inn strekinga mellom Løding og Bodø sentrum med om lag 2 km. I tillegg vil utbygginga betra trafiktryggleiken ved at det rasutsette området i Hopshamran blir eliminert. Prosjektet vil og medføra at situasjonen for gåande og syklande blir kraftig forbetra, ved at det blir bygd 2,8 km sykkelveg på strekinga. Prosjektet vil gje samanhengande gang- og sykkelveg mellom Tverlandet og Bodø.

Dette inkluderer to undergangar for gåande og syklande. Vidare omfattar prosjektet bygging av ei ny busslomme på strekinga.

I det vidare arbeidet med Vegpakke Salten fase 2, må kollektivtilbodet viast spesiell merksemd.

Når det gjeld jernbanetiltak mellom Fauske og Bodø er det i St.meld. nr. 16 (2008-2009) NTP 2010-2019 lagt opp til å gjennomføra kapasitetsaukande tiltak og vurdera stasjonstiltak som opnar for ei vidare utvikling av Saltenpendelen. Dette er følgt opp ved at det er gjennomført sporomleggingar og plattformtiltak på Fauske stasjon, og det er gitt løyvingar til ombygging av godsterminalen i Bodø. Jernbaneverket arbeider med planar om forlenging av 3 nye kryssingsspor på strekinga Fauske-Bodø og etablering av haldeplassar på Tverlandet og Reitan. Desse planane vil bli vurderte i samband med rullering av NTP 2014-2023. Prioriteringa av dei ulike tiltaka vil deretter bli vurderte i samband med dei årlege budsjettframlegga.

Samferdselsdepartementet sluttar seg til lokale vedtak om rabattar på 10 og 20 pst. ved bruk av AutoPASS-brikke, avhengig av om det er inngått avtale om forskotsbetaling eller ikkje. Med dei føresetnadene som er lagt til grunn for finansieringsplanen, er perioden med bompengerekkjeving rekna til 5 år. Dersom økonomien i prosjektet blir dårlegare enn føreset, vil bompengeselskapet etter avtale med Vegdirektoratet kunna auka takstane med inntil 20 pst. utover ordinær prisstigning og forlenga bompengeperioden med inntil 5 år.

Samferdselsdepartementet har merka seg at både kommunen og fylkeskommunen føreset vidare utbygging av rv 80 gjennom ein andre del av Vegpakke Salten fase 2, og at bruk av både statlege midlar og bompengerekkjevingar blir vurderte i samband med utarbeiding av finansieringsopplegg for fase 2b og revisjon av Nasjonal transportplan for perioden 2014–2023.

## 8 Avtale

---

Etter at Stortinget har gjort vedtak om delvis bompengefinansiering av rv 80 Løding – Vikan, vil det bli inngått avtale mellom Vegdirektoratet og bompengeselskapet i tråd med gjeldande standardavtale og vilkåra som er lagt til grunn i denne proposisjonen.

Samferdselsdepartementet

tilrår:

At Dykkar Majestet godkjenner og skriv under eit framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om utbygging og finansiering av rv 80 Løding – Vikan i Bodø kommune i Nordland (Vegpakke Salten fase 2a) og auke av fullmaktsgrensa for forskottering i 2011.

---

Vi HARALD, Noregs Konge,

st a d f e s t e r :

Stortinget blir bedt om å gjera vedtak om utbygging og finansiering av rv 80 Løding – Vikan i Bodø kommune i Nordland (Vegpakke Salten 2a) og om auke av fullmaktsgrensa for forskottering i 2011 i samsvaret med eit vedlagt forslag.

---

## Forslag

# til vedtak om utbygging og finansiering av rv 80 Løding – Vikan i Bodø kommune i Nordland (Vegpakke Salten 2a) og om auke av fullmaktsgrensa for forskottering i 2011

### I

1. Stortinget samtykkjer i at bompengeselskapet får løyve til å ta opp lån og krevja inn bompengar til delvis bompengefinansiering av rv 80 Løding – Vikan. Vilråra framgår av denne proposisjonen.
2. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsetja nærare reglar for finansieringsordninga.
3. Stortinget samtykkjer i at Samferdselsdepartementet i 2011 kan inngå avtalar om forskottering av midlar til vegformål ut over gitt løyving på kap. 1320 Statens vegvesen, post 30 Riksveginvesteringer, post 31 Rassikring, post 36 E16 Filefjell og post 37 E6 vest for Alta, likevel slik at samla, løpande refusjonsforpliktingar ikkje overstig 4 700 mill. kr. Forskotteringane skal refunderast utan kompensasjon for renter og prisauke.

