



DET KONGELEGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

# Prop. 61 S

(2021–2022)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

---

**Bypakke Bodø fase 2 i Nordland  
– forlenga innkrevjingsperiode og auka  
gjennomsnittstakst**



## Innhald

1	Innleiing .....	5	7	Garantiar .....	13
2	Lokalpolitisk handsaming .....	6	8	Samferdselsdepartementet si vurdering .....	14
3	Omtale av aktuelle prosjekt og tiltak .....	7	9	Avtalar .....	14
4	Ekstern kvalitetssikring .....	10		Forslag til vedtak om Bypakke Bodø fase 2 i Nordland – forlenga innkrevjingsperiode og auka gjennomsnittstakst .....	16
5	Finansieringsopplegg .....	11			
6	Styringsmodell for Bypakke Bodø fase 2 .....	13			





DET KONGELEGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

# Prop. 61 S

(2021–2022)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

## Bypakke Bodø fase 2 i Nordland – forlenga innkrevjingsperiode og auka gjennomsnittstakst

*Tilråding frå Samferdselsdepartementet 18. februar 2022,  
godkjend i statsråd same dagen.  
(Regjeringa Støre)*

### 1 Innleiing

Samferdselsdepartementet legg i denne proposisjonen fram forslag om delvis bompengefinansiering av fase 2 av Bypakke Bodø, med bakgrunn i vedtak frå lokale styresmakter. Bypakke Bodø fase 2 er ein revisjon av eksisterande bypakke i Bodø, og inneber ein auke i gjennomsnittstaksten med om lag tre kroner per passering og forlenga innkrevjingsperiode med inntil fem år, til 2035.

Fase 2 vil bidra til at flest mogleg av dei opphavlege prosjekta i Bypakke Bodø blir gjennomført. Dei auka inntektene frå fase 2 vil òg bidra til å realisere fleire tiltak for gåande og syklande, trafikktryggleik, kollektivtrafikk og miljø.

#### *Bakgrunn – frå fase 1 til fase 2*

Bypakke Bodø vart handsama av Stortinget i 2014, jf. Prop. 131 S (2013–2014) *Utbygging og finansiering av vegprosjekt og tiltak i Bodø kommune (Bypakke Bodø) og endra takst- og rabattopplegg for rv. 80 Loding – Vikan (Tverlandsbrua)* og Innst. 27 S (2014–2015). Føremålet med Bypakke Bodø er å byggje ein ny og trafikksikker innfartsveg til Bodø, og samtidig leggje til rette for gåande, syklande og reisande med kollektivtransport. Utbygginga av bypakka har vore i gang sidan april 2015, og skal etter planen vere ferdigstilt i 2027. Bompengennkrevjinga starta opp 15. oktober 2015.

Det er lagt opp til porteføljestyling av Bypakke Bodø med unntak av prosjektet rv. 80 Hunstadmoen–Thallekrysset. Utbygginga er i utgangspunktet tilpassa den økonomiske ramma i Prop. 131 S (2013–2014) på om lag 3 430 mill. kr, rekna om til 2022-prisnivå.

Enkelte prosjekt og tiltak i Bypakke Bodø er meir omfattande og kostnadskrevjande enn tidlegare anslått. Bompenginntektene i bypakka har i tillegg vore lågare enn lagt til grunn i Prop. 131 S (2013–2014). For at flest mogleg av dei opphavlege prosjekta skal kunne gjennomførast, har Bodø kommune og Nordland fylkeskommune fatta vedtak om å revidere finansieringsopplegget for Bypakke Bodø. Det er lokalpolitisk semje om å auke bomtakstane og forlengje innkrevjingsperioden med fem år, frå 15 til 20 år totalt. Det reviderte finansieringsopplegget vil òg bidra til å realisere fleire tiltak for gåande og syklande, trafikktryggleik, kollektivtrafikk og miljø.

Fase 2 av Bypakke Bodø har ei økonomisk ramme på om lag 1 100 mill. 2022-kr. Finansieringa av fase 2 er basert på bompengar og fylkeskommunale midlar. I tillegg kjem all meirverdiavgift som staten refunderer til Bodø kommune og Nordland fylkeskommune for prosjekt og tiltak i bypakka.

Bompengordninga i fase 2 er basert på innkrevjingsordninga frå fase 1 av Bypakke Bodø. Det er føresett at innkrevjinga skal skje i dei eksi-

sterande bomstasjonane i Bodø. Det er ikkje lagt opp til etablering av nye bomstasjonar. Takst- og rabattsystemet er i all hovudsak tilsvarende som i fase 1. Gjennomsnittstaksten for passeringar blir auka med om lag tre kroner.

Ved overgang frå fase 1 til fase 2 av Bypakke Bodø leggjast det til grunn at eventuelle ubrukte midlar frå fase 1 av bypakka skal disponerast i fase 2, og kjem i tillegg til rammene for fase 2. Forpliktingar knytt til fase 1 skal følgjast opp i fase 2.

## 2 Lokalpolitisk handsaming

Eit forslag til revidert finansieringsopplegg for Bypakke Bodø har vore handsama av Bodø kommune og Nordland fylkeskommune.

Bystyret i Bodø kommune handsama saka i møte 7. februar 2019 og gjorde slikt vedtak:

1. Bodø bystyre vedtar Bypakke Bodø fase 2 i samsvar med anbefalinger fra styringsgruppa. Samtlige tiltak som er foreslått i Bypakke Bodø fase 2 realiseres.
2. Bodø bystyre vedtar følgende modell for finansiering av Bypakke Bodø fase 2:
  - 2.1 Bypakke Bodø fase 2 skal fullfinansiere merkostnader på prosjekter som inngår i opprinnelig Bypakke Bodø, samt nye prosjekter og tiltak med bompenger, innenfor en samlet økonomisk ramme på 1 130 mill. kr (2018-prisnivå). Innkrevningen skjer i begge retninger i de 7 automatiske bomstasjonene som allerede er etablert for å delfinansiere opprinnelig Bypakke Bodø.
  - 2.2 Innkrevingsperioden økes med 5 år, fra 15 til 20 år.
  - 2.3 Det er lagt til grunn en gjennomsnittstakst på 10 kr (2018-prisnivå). Det legges til grunn at gjennomsnittstaksten prisjusteres med SSBs konsumprisindeks. Det er lagt til grunn at dette gir følgende takster fra 2020 for kjøretøy i takstgruppe 1 (kjøretøy med tillatt totalvekt til og med 3 500 kg inkl. kjøretøy i kjøretøygruppe M1) og takstgruppe 2 (kjøretøy med tillatt totalvekt fra og med 3 501 kg med unntak av kjøretøy i kjøretøygruppe M1) (2018-prisnivå):
    - Takstgruppe 1: 20 kr (tidligere 16 kr)
    - Takstgruppe 2: 45 kr (tidligere 36 kr)
  - 2.4 Kjøretøy i takstgruppe 1 får 20 pst. rabatt ved bruk av brikke og gyldig avtale. Kjøre-

tøy i takstgruppe 2 får ingen rabatt ved bruk av brikke. Nullutslippskjøretøy i takstgruppe 1 betaler 50 pst. av takst etter brikkerabatt. Nullutslippskjøretøy i takstgruppe 2 betaler 0 pst. av takst.

2.5 Timesregel og månedstak på 80 passeringer opprettholdes.

2.6 Under forutsetning av Fylkesmannen og Kommunal- og moderniseringsdepartementets godkjenning, garanterer Bodø kommune og Nordland fylkeskommune ved selvskyldnerkausjon for prosjektets gjeld, med rett til 1. prioritets pant i selskapets rettighet til å innkreve bompenger. Det samlede garantibeløpet, begrenset oppad til 2 070 mill. kr med tillegg av 10 pst. av til enhver tid gjeldende hovedstol til dekning av eventuelle påløpte renter og omkostninger, dvs. totalt 2 280 mill. kr. Garantien fordeles med 1 140 mill. kr (50 pst.) på hver av partene. Garantistene har rett til å sikre garantien med første prioritets pant i selskapets rett til å innkreve bompenger.

Garantien gjelder fra første opptrekk på finansieringen i forbindelse med rekvisisjoner fra Statens vegvesen i byggeperioden, og gjennom innkrevingsperioden totalt på 20 år. Innkrevningstiden kan i særskilte tilfeller forlenges med inntil fem år. I tillegg skal garantien gjelde inntil to år, jf. garantiforskriftens § 3. Samlet garantitid blir på inntil 27 år fra første opptrekk på finansieringen i forbindelse med rekvisisjoner fra Statens vegvesen.

Garantistenes utlegg skal kunne dekkes gjennom en økning av gjennomsnittstaksten med inntil 20 pst. og en forlengelse av bompengerperioden med inntil 5 år. Garantien gjelder inntil prosjektselskapets gjeld er nedbetalt og reduseres i takt med nedbetalingen av lånet.

3. Bodø bystyre anbefaler at Rv. 80 ny adkomst til Bodø Havn tas ut av gjeldende Bypakke Bodø.
4. Det jobbes opp mot sentrale myndigheter for å få økt det statlige bidraget til bypakken. Rådmannen bes ta initiativ overfor Statens vegvesen for å få utvidet nedbetalingstiden til 30 år. Det skal også jobbes videre med å få Bodø inn i ordningen med byvekstavgifter. Økte midler og/eller økt nedbetalingstid skal benyttes til å redusere bompengetakstene. – Statens Vegvesen holde styringsgruppa løpende orientert om kostnadskontrollen i prosjektene,

*fordi flere av prosjektene er heftet med usikkerhet knyttet til kostnader (+/- 40%). Styringsgruppa rapporterer deretter fortløpende til Bystyret etterhvert som prosjektene realiseres. – Styringsgruppen i bypakken utvides for å sikre tverrpolitisk representasjon.*

Fylkestinget i Nordland handsama saka 25. februar 2019 og gjorde slikt vedtak:

*Bodø kommune og Nordland fylkeskommune har i vedtak av henholdsvis 8. desember 2016 og 20. februar 2017 bedt om utredninger av vidare satsning på utvikling av transportløsningar i Bodø. Bodø kommune og Nordland fylkeskommune inviteres til å gjøre bindende vedtak om bompengefinansiering av «Bypakke Bodø fase 2».*

1. *Bypakke Bodø fase 2 skal fullfinansiere merkostnader på prosjekter som inngår i opprinnelig Bypakke Bodø, samt nye prosjekter og tiltak med bompenge, innenfor en samlet økonomisk ramme på 1 130 mill. kr (2018-prisnivå). Innkrevingen skjer i begge retninger i de 7 automatiske bomstasjonene som allerede er etablert for å delfinansiere opprinnelig Bypakke Bodø.*
2. *Innkrevingsperioden økes med 5 år, fra 15 til 20 år.*
3. *Det er lagt til grunn en gjennomsnittstakst på 10 kr (2018-prisnivå). Det legges til grunn at gjennomsnittstaksten prisjusteres med SSBs konsumprisindeks.*

*Det er lagt til grunn at dette gir følgende takster fra 2020 for kjøretøy i takstgruppe 1 (kjøretøy med tillatt totalvekt til og med 3 500 kg inkl. kjøretøy i kjøretøygruppe M1) og takstgruppe 2 (kjøretøy med tillatt totalvekt fra og med 3 501 kg med unntak av kjøretøy i kjøretøygruppe M1) (2018-prisnivå):*

*Takstgruppe 1: 20 kr*

*Takstgruppe 2: 45 kr*

4. *Kjøretøy i takstgruppe 1 får 20 pst. rabatt ved bruk av brikke og gyldig avtale. Kjøretøy i takstgruppe 2 får ingen rabatt ved bruk av brikke. Nullutslippskjøretøy i takstgruppe 1 betaler 50 pst. av takst etter brikkerabatt. Nullutslippskjøretøy i takstgruppe 2 betaler 0 pst. av takst.*
5. *Timesregel og månedstak på 80 passeringer opprettholdes.*
6. *Under forutsetning av Kommunal- og moderniseringsdepartementets godkjenning, garanterer Nordland fylkeskommune ved selvskyld-*

*nerkausjon for prosjektets gjeld, med rett til 1. prioritets pant i selskapets rettighet til å innkreve bompenge. Fylkestinget forutsetter at Bodø kommune stiller en tilsvarende garanti. Det samlede garantibeløpet, begrenset oppad til 2 070 mill. kr med tillegg av 10 pst. av til enhver tid gjeldende hovedstol til dekning av eventuelle påløpte renter og omkostninger, dvs. totalt 2 280 mill. kr. Garantien fordeles med 1 140 mill. kr (50 pst.) på hver av partene. Garantistene har rett til å sikre garantien med første prioritets pant i selskapets rett til å innkreve bompenge.*

*Garantien gjelder fra første opptrekk på finansieringen i forbindelse med rekvisisjoner fra Statens vegvesen i byggeperioden, og gjennom innkrevingsperioden totalt på 20 år. Innkrevingsperioden kan i særskilte tilfeller forlenges med inntil fem år. I tillegg skal garantien gjelde inntil to år, jf. garantiforskriftens § 3. Samlet garantitid blir på inntil 27 år fra første opptrekk på finansieringen i forbindelse med rekvisisjoner fra Statens vegvesen.*

*Garantistenes utlegg skal kunne dekkes gjennom en økning av gjennomsnittstaksten med inntil 20 pst. og en forlengelse av bompengeperioden med inntil 5 år. Garantien gjelder inntil prosjektselskapets gjeld er nedbetalt og reduseres i takt med nedbetalingen av lånet.*

7. *Fylkestinget viser til regjeringens politiske plattform; Granavoldenerklæringen. Her heter det at «Fortsette reduksjonen av takster i eksisterende bomprosjekter gjennom å doble bevilgningene til tilskuddsordningen for redusert bompengebelastning.» Dette må gi lavere bompengebelastning i bypakke Bodø og andre prosjekter i Nordland*
8. *Fylkestinget understreker viktigheten av at Bodø kommune innlemmes i de statlige byvekstavtalene.*

### **3 Omtale av aktuelle prosjekt og tiltak**

Målet for Bypakke Bodø er å byggje ein ny, trafikk-sikker innfartsveg til Bodø, og samstundes leggje til rette for gåande, syklande og reisande med kollektivtransport. Bypakka er satt saman av eitt stort vegutbyggingsprosjekt (rv. 80 Hunstadmoen–Thallekryssset), og ein portefølje av mindre prosjekt på riksveg, fylkesveg og kommunal veg. Prosjektporteføljen blir utvida med tiltak for

gåande, syklande og kollektivreisande gjennom fase 2 av pakka.

Prosjekta og tiltaka i Bypakke Bodø fase 1 som står att, og som er føreslått gjennomført gjennom ein auke av den økonomiske ramma for pakka, vil styrke måloppnåinga for pakka ytterlegare. Figur 3.1 viser prosjekt og tiltak i Bypakke Bodø som står att. Forslaget frå 2019 er gjennomgått for å tilpasse det til nye føringar for bompengefinansierte bypakker. Det er i tillegg gjennomført ekstern kvalitetssikring (KS2) etter statens prosjektmodell. Som følgje av gjennomgangen er den økonomiske ramma for fase 2 redusert med 169 mill. 2022-kr, jf. kap. 4.

For å tilpasse porteføljen til den økonomiske ramma har styringsgruppa for Bypakke Bodø gjort vedtak om at prosjektet rv. 80 Bertnes–Hunstad øst blir redusert frå 4-felts veg til 2-felts veg. Dette er grunnlagt med at prosjektet er mindre aktuelt etter bygginga av Bodøtunnelen (rv. 80 Hunstadmoen–Bodøelv). Styringsgruppa

har òg utarbeidd ei liste med tiltak som kan gjennomførast om nokre av dei prioriterte prosjekta blir rimelegare enn føresett, eller dersom innkrevjings- og finansieringskostnadene i pakka blir lågare enn berekna, jf. tabell 3.2.

Det er lagt til grunn eit bompengebidrag på til saman 138 mill. 2022-kr til gjennomføring av dei to kommunale prosjekta Sjøgata (Bodø stasjon – Hålogalandsgata) og Hålogalandsgata. Bodø kommune styrer desse prosjekta, og dekkjer kostnaden ut over bompengebidraget.

Med unntak av prosjektet rv. 80 Hunstadmoen – Thallekrysset, skal gjennomføringa av tiltaka i Bypakke Bodø styrast etter prinsippa for porteføljestyring. Tabell 3.1 viser porteføljen i prioritert rekkefølge. Prosjekta er prioriterte innanfor kvar gruppe, dvs. dei fem prosjekta under større fylkeskommunale og statlege prosjekt er i prioritert rekkefølge, og tilsvarande er prosjekta under større kommunale prosjekt i prioritert rekkefølge.

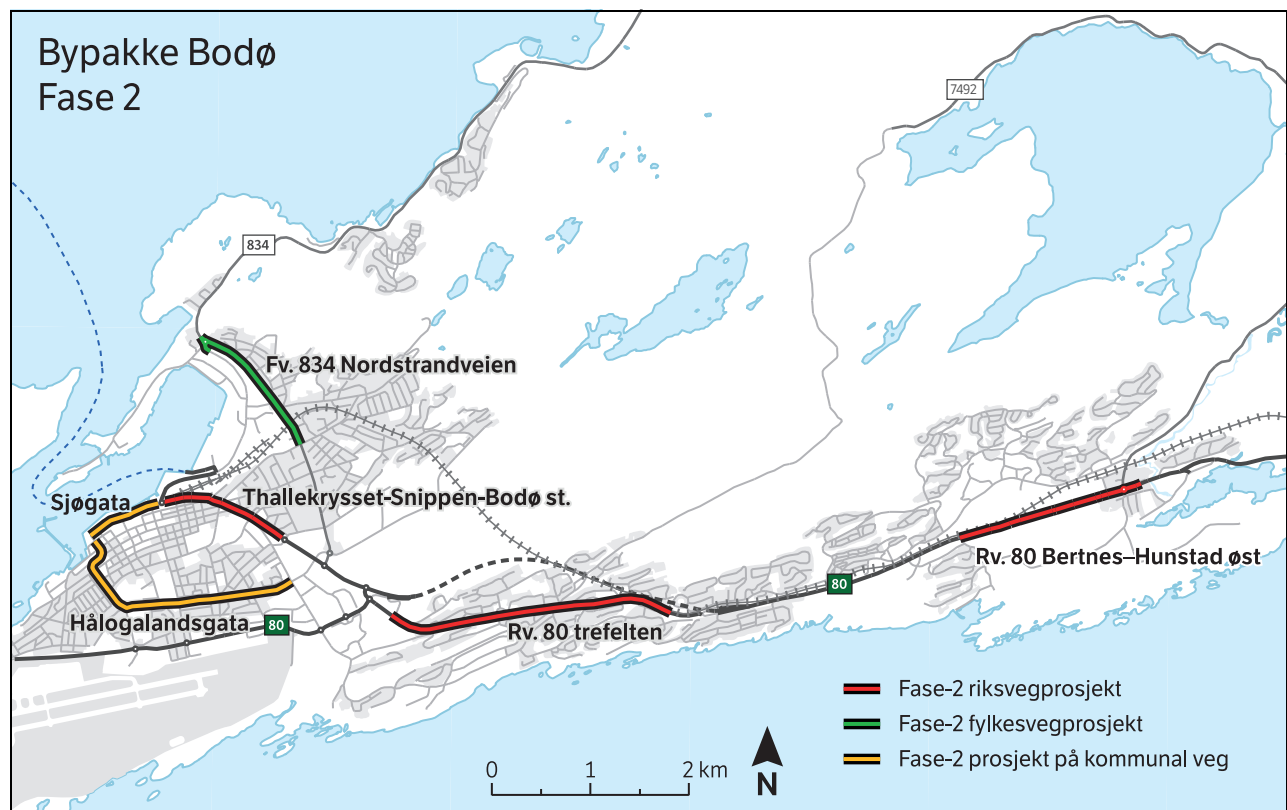
Tabell 3.1 Bypakke Bodø fase 2 – aktuelle prosjekt og tiltak med forventa kostnader

Tiltak	Opphavleg ramme	Mill. 2022-kr	
		Utvida ramme	Utvida ramme etter KS2
Fullførte prosjekt	2 918		
Rv. 80 Hunstadmoen–Thallekrysset	150		
Portefølje statleg veg	24		
Portefølje fylkesveg	82		
Portefølje kommunal veg	258		
Større fylkeskommunale og statlege prosjekt:		963	794
<i>Fv. 834 Nordstrandveien</i>		189	189
<i>Rv. 80 Trefelten (Hunstadmoen–Bodøelv)</i>		297	297
<i>Rv. 80 Thallekrysset–Snippen (nytt prosjekt)</i>		87	87
<i>Rv. 80 Snippen–Bodø stasjon</i>		82	82
<i>Rv. 80 Bertnes–Hunstad øst (nytt prosjekt)</i>		307	138
Bompengbidrag til større kommunale prosjekt		138	138
<i>Kv. Sjøgata (Bodø stasjon–Hålogalandsgata)</i>		36	36
<i>Kv. Hålogalandsgata</i>		102	102
Tiltak kollektivtrafikk		123	123
Tiltak gåande, syklande, trafikktryggleik og miljø		41	41
Sum	3 431	1 265	1 096



Tabell 3.2 Plussliste for Bypakke Bodø fase 2 med forventa kostnader

Tiltak	Mill. 2022-kr
Kollektiv-, TS- og G/S-tiltak Hunstad–Bertnes	108
Diverse kollektivtiltak	31
Diverse tiltak TS, G/S og miljø	31
Sum	169



Figur 3.1 Prosjektoversikt – opphavleg Bypakke Bodø og prosjekt i fase 2

#### Fylkeskommunale og statlege prosjekt

##### *Fv. 834 Nordstrandveien*

Nordstrandveien er ein viktig vegstrekning som knyter saman Nordsia/Kjerringøy med Bodø sentrum og det nasjonale vegnettet. Prosjektet omfattar 1300 meter utbetring og etablering av gjenomgåande sykkelveg og fortau mellom Mælen og Rønvikkrysset. Det blir rydda opp i avkøyrslar til næringsareala, og etablert gode løysingar for kollektivtrafikk. Prosjektet omfattar òg ei ny bru over jernbanen, som vil erstatte den gamle brua som er i teknisk dårleg stand. Gjennom desse tiltaka ønskjer ein å auke delen av sykkel- og

kollektivreiser, ivareta Nordstrandveien som trafikkisikker skoleveg, løyse dagens arealbrukskonfliktar mellom gåande og syklende, samt gi Nordstrandveien eit gatepreg. Reguleringsplan for prosjektet vart vedtatt i 2018.

##### *Rv. 80 Hunstadmoen–Bodøelv, tilpassing til ny funksjon (3-feltsvegen)*

Prosjektet omfattar ombygging av 2,6 km 3-feltsveg mellom Hunstad og Bodøelv til 2-feltsveg med parallell sykkelekspressveg og fortau. I prosjektet inngår òg ei gang- og sykkelbru over ein trafikert kommunal veg. Prosjektet skal leggje betre

til rette for gåande og syklande og for høgare og jammare fart for syklistar. Tiltaket skal bidra til å gjere det meir attraktivt å velje sykkel framfor bil. Rv. 80 Hunstadmoen–Bodøelv er hovudveg-sambandet mellom Bodø sentrum og store bustadområde aust for byen. Potensialet for å auke bruk av sykkel og redusert bruk av bil er betydeleg i dette området. Reguleringsplan for prosjektet vart vedtatt i 2020.

*Rv. 80 Thallekrysset–Snippen–Bodø stasjon  
(delt opp som to prosjekt i portefølja)*

Prosjektet omfattar 600 meter ombygging av dagens gang- og sykkelveg, frå Thallekrysset til rundkøyninga ved Snippen, til sykkelveg med fortau. Vidare frå Snippen til rundkøyninga ved Bodø stasjon (i Sjøgata) vil ein leggje til rette for separasjon av syklistar og gåande, samt betre framkomst og tryggleik for syklistar. Strekinga er eit av fleire viktige samband mellom Bodø sentrum og store bustadområde aust og nord for sentrum. Avstanden til sentrum er kort for store delar av dei som bur der. Potensialet for å auke bruk av sykkel og redusere bilbruk er betydeleg. Prosjektet vil gi ein gjennomgåande god standard med sykkelveg og fortau mellom Hunstad og Bodø sentrum.

*Rv. 80 Bertnes–Hunstad øst*

Prosjektet består av fleire ulike tiltak på rv. 80 mellom Hunstad øst og Bertnes. Strekinga ligg i forlenginga av dagens 4-feltsveg austover frå Bodø. Prosjektet skal bidra til betre framkomst for kollektivtrafikken og trafikktryggleik for alle trafikantgrupper, utan å utvide til 4-feltsveg. Aktuelle tiltak er ombygging av rundkøyning på Bertnes, oppgradering av busslommer langs rv. 80, samling av avkøyrslar i kryss, nytt gang- og sykkel-samband over jernbanen nær Mørkvedhallen, samt andre tiltak innanfor strekinga som bidrar til å gi betre måloppnåing for bypakka. Bypakke Bodø si styringsgruppe gjer endeleg prioritering av tiltak innanfor den økonomiske ramma og målsettingane. Prosjektet vart endra frå 4-felts veg til 2-felts veg etter KS2-behandlinga av pakka. Forprosjekt som grunnlag for ny regulering er under utarbeiding.

*Kommunale prosjekt*

*Sjøgata*

Sjøgata er hovudvegen for biltrafikk i sentrum med betydeleg trafikk. Sjøgata blir òg brukt av

mjuke trafikantar. Køyrearealet er svært breidt, utflytande og nedsliten. Tiltak vil være visuell og teknisk oppgradering, færre gateparkeringsplassar og separasjon av ulike trafikantgrupper med etablering av sykkelfelt. Målet med prosjektet er auka trafikktryggleik for alle trafikantar, betre trafikkavvikling og redusert fart, tilpassa eit travelt bysentrum. Reguleringsplan for prosjektet vart vedtatt i 2018.

*Hålogalandgata*

For å leggje betre til rette for sykkel- og kollektivtrafikk i meir sentrale delar av byen, ønskjer Bodø kommune å gjennomføre fleire tiltak i Hålogalandsgata. I opphavleg bypakke var det sett av eit mindre beløp til tiltak som ikkje er tilstrekkeleg i høve til ambisjonen om betre utnytting av gata. Målet er å få fleire til å gå og sykle, og at fleire syklistar veljer denne gata framfor andre som er dårlegare tilrettelagde og har større ulykkesrisiko. Førebels finst skisseprosjekt.

*Andre tiltak for kollektivtrafikk*

Etter omlegginga av buss-systemet i Bodø har bruk av bussen auka. Attraktiviteten for kollektivtrafikken blir styrka ytterlegare ved å etablere haldeplassar for leddbuss (18 meter lang), forbetre framkomst i sentrum, haldeplassar for regionbusser i Dronningens gate (kollektivkvartalet), betre snarvegar til haldeplassane, og betre fasilitetar for busspassasjerane (leskur). Finansiering og tilrettelegging for ladeinfrastruktur inngår òg i porteføljen.

*Andre tiltak for gåande, syklande, trafikktryggleik og miljø*

Tryggleik og framkomst for mjuke trafikantar utanom dei prioriterte strekingane i bypakka, blir forbetra. Dei mest aktuelle tiltaka er forbetring av sikt, kryssingspunkt og belysning, samt utbetring/omlegging ved spesielt dårleg geometri.

## 4 Ekstern kvalitetssikring

Det er gjennomført ekstern kvalitetssikring (KS2) av trafikk- og finansieringsgrunnlaget for Bypakke Bodø fase 2. Det er semje mellom Statens vegvesen og den eksterne konsulenten om trafikknivået som er lagt til grunn for finansieringsberekningane. Ekstern kvalitetssikrer

meiner at Statens vegvesen sine basisestimat for årsdøgntrafikk (ÅDT), trafikkvekst og trafikkavvising representerer nøkterne estimat.

Den eksterne konsulenten har òg vurdert finansieringsberekningane, og meiner rentenivået som er lagt til grunn for fase 2 er for lågt. For det eksisterande lånet på 1 173 mill. 2022-kr knytt til fase 1 av Bypakke Bodø, ligg det føre ei rentesikring på 40 pst. av lånet, med ei rente på 2,2 pst. Statens vegvesen hadde på grunn av dette lagt inn ei litt lågare rentebane enn det ekstern kvalitetssikrar meiner bør leggjast til grunn. Dette gjer at økonomisk ramme for Bypakke Bodø blir noko lågare enn det som er lagt til grunn i lokalpolitisk handsaming. Økonomisk ramme for Bypakke Bodø fase 2 etter ekstern kvalitetssikring settast ned frå 1 265 mill. 2022-kr til 1 096 mill. 2022-kr. Dette er ein reduksjon på 169 mill. 2022-kr samanlikna med den økonomiske ramma som vart vedtatt av lokale styresmakter.

Etter ekstern kvalitetssikring vart det lagt fram ei sak for styringsgruppa for å redusere storleiken på prosjektporteføljen i Bypakke Bodø, jf. kap. 3. Følgjande vedtak vart fatta i styringsgruppemøtet 16. april 2021: «*En enstemmig styringsgruppe har blitt enige om å erstatte 4-feltsutbygging på Mørkved med 2-feltsutbedring og legger alternativ 1 til grunn.*» I saksframlegget går det fram at alternativ 1 er ein reduksjon av prosjektet rv. 80 Bertnes–Hunstad øst med 169 mill. kr. Det er òg laga ei liste med tiltak som kan gjennomførast dersom nokon av dei prioriterte prosjekta blir rimelegare enn føreset, eller innkrevjings- og finansieringskostnadane blir lågare enn berekna, jf. tabell 3.2.

Den eksterne konsulenten peikar på at det ikkje er definert spesifikke mål for Bypakke Bodø fase 2, utover at måla frå fase 1 skal vidareførast og effekten forsterkast. Eit mål frå fase 1 er mellom anna at talet på drepne og alvorleg skadde i trafikken skal reduserast med minst 50 pst. Vidare er eit mål at talet på personar som går, sykklar eller brukar kollektivtransport skal utgjere minst 21 pst. av trafikantane, og talet på personar som er sterkt plaga av vegtrafikkstøy skal reduserast med 25 pst. For å kunne vurdere om fase 2 vil ha ein ytterlegare effekt på bypakka si måloppnåing, tilrår ekstern konsulent å etablere ein tydeleg målstruktur for Bypakke Bodø fase 2. Statens vegvesen meiner at tiltaka som blir vedtatt for fase 2 av bypakka vil ha ein forsterka effekt på bypakka si måloppnåing, men at ein òg bør etablere nye og meir ambisiøse mål for framkomst, miljø og trafikktryggleik. Når det gjeld målet for transportmiddelfordelinga i Bodø, bør det styrast mot nullvekstmålet, noko

som er ambisiøst, og vil krevje betydeleg auke i bruk av både sykkel og kollektivtransport. Dette er i tråd med føringane som er gitt i Meld. St. 20 (2020–2021) *Nasjonal transportplan 2022–2033*, der det går fram at Bodø er eitt av byområda som kan få av eit tilskot tidleg i første seksårsperiode av planen for å styrke satsinga på kollektivtransport, sykling og gåing i mindre byområde. Det er ein føresetnad at dei lokale partane forpliktar seg til å følgje opp nullvekstmålet for persontransport med bil, og gjennomfører tiltak innanfor eigne ansvarsområde som bidrar til å nå målet.

## 5 Finansieringsopplegg

Forslaget til finansieringsplan for Bypakke Bodø fase 2 inneber at den økonomiske ramma blir auka med om lag 1 096 mill. 2022-kr, til om lag 4 528 mill. 2022-kr. Tabell 5.1 viser forslag til revidert finansieringsplan, samanlikna med finansieringsplanen i Prop. 131 S (2013–2014), omrekna til 2022-prisnivå.

Bypakke Bodø fase 2 skal finansiere tidlegare forpliktingar for prosjekt i opphavleg Bypakke Bodø, samt nye prosjekt og tiltak i fase 2. Forpliktingar knytt til fase 1 var 31. desember 2021 på om lag 390 mill. 2022-kr. Tabell 5.1 viser forslag til revidert finansieringsplan for Bypakke Bodø, samanlikna med finansieringsplanen i Prop. 131 S (2013–2014), rekna om til 2022-prisnivå.

Finansieringa av Bypakke Bodø fase 2 er basert på fylkeskommunale midlar og bompengar. I tillegg kjem all meirverdiavgift som staten refunderer til Bodø kommune og Nordland fylkeskommune for prosjekt og tiltak i bypakka.

### *Kommunale og fylkeskommunale midlar*

For fase 2 har Nordland fylkeskommune i sin økonomiplan vedtatt å bidra med 34 mill. 2022-kr til prosjektet fv. 834 Nordstrandveien.

Det er lagt til grunn at fylkeskommunen og kommunen bidrar med ein eigendel på minst 20 pst. av investeringskostnaden (ekskl. meirverdiavgift) ved investeringar på kommunal eller fylkeskommunal veg. Den lokale eigendelen er vurdert samla for fase 1 og 2 av Bypakke Bodø. I tillegg er det føreset at all meirverdiavgift som staten refunderer for desse prosjekta skal først tilbake til pakka.

Investeringar på lokalt vegnett for fase 1 og 2 er førebels anslått til om lag 1 240 mill. 2022-kr, inkludert meirverdiavgift. Refusjon av meirverdiavgift er førebels rekna til om lag 213 mill. 2022-kr.

Tabell 5.1 Forslag til revidert finansieringsplan for Bypakke Bodø

	Mill. 2022-kr		
	Opphavleg finansieringsplan	Fase 2	Revidert finansieringsplan
Statlege midlar	660		660
Bompengar	2 464	977	3 441
Fylkeskommunale midlar	42	34	76
Kommunale midlar	138		138
Refusjon av meirverdiavgift	128	84	213
SUM	3 432	1 096	4 528

Lokale bidrag frå Bodø kommune og Nordland fylkeskommune utgjør om lag 214 mill. 2022-kr, noko som svarer til ein eigendel på om lag 21 pst. Desse to postane vil til saman utgjere om lag 419 mill. 2022-kr i finansieringsplanen for begge fasane.

Endeleg nivå på den lokale eigendelen er avhengig av kor stor del av investeringsmidlane som faktisk blir brukt til prosjekt og tiltak på det kommunale og fylkeskommunale vegnettet.

#### *Bompengar og bompengopplegg*

Det er lagt til grunn at bompengebidraget til Bypakke Bodø blir auka med 977 mill. 2022-kr. I tråd med dei lokalpolitiske vedtaka legg ein opp til å auke bompengetakstane i dei eksisterande bomstasjonane. Vidare blir det lagt opp til å forlenga innkrevjingsperioden med fem år, frå 15 til 20 år.

I 2019 var årsdøgntrafikken (ÅDT) gjennom bomstasjonane på om lag 56 900 køyretøy. Dette er om lag 15 pst. høgare enn berekna i Prop. 131 S (2013–2014). I 2020 vart ÅDT redusert til om lag 55 200 køyretøy. Trafikken i 2020, spesielt i perioden mars–juni, har vore prega av koronasituasjonen, og ein samanlikning av trafikken mot 2019 er vurdert til å være meir riktig. Innkrevjinga av bompengar i to geografisk nærliggande prosjekt, rv. 80 Vikan og rv. 80 Strømsnes vart avvikla i 2020, noko som vil gi ein auke i trafikk i Bodø. Det er derfor estimert ein ÅDT på 57 500 køyretøy. Det er vidare berekna at auka bompengetakstar vil redusere ÅDT frå om lag 57 500 køyretøy til om lag 56 100 køyretøy, dvs. en reduksjon på 2,4 pst. Det er òg lagt til grunn ein årleg trafikkvekst på 0,4 pst., noko som er litt lågare enn prognosane for Nordland som vart nytta i arbeidet med Meld. St. 20 (2020–2021) *Nasjonal transportplan 2022–2033*.

Innkrevjingskostnadene har vist seg å bli betydeleg lågare enn lagt til grunn i berekningane for Bypakke Bodø. Det blir lagt til grunn årlege innkrevjingskostnader på 13 mill. 2022-kr, dvs. ein reduksjon på nærare 40 pst. samanlikna med innkrevjingskostnadene lagt til grunn i Prop. 131 S (2013–2014).

Bompengeselskapet sin netto lånegjeld knytt til Bypakke Bodø var per 31. desember 2021 på om lag 1 175 mill. kr. 40 pst. av låneporteføljen er rentesikra fram til 2026. Lånerenta er på 2,2 pst., noko som det er tatt omsyn til i finansieringsberekningane.

I tråd med lokalpolitiske vedtak er det lagt til grunn at gjennomsnittstaksten blir auka frå 7,8 2022-kr i dag, til om lag 10,9 2022-kr. Basert på dette er det førebels berekna følgende grunntakstar utan rabatt i 2022-prisnivå. Dagens takstar i parentes:

- Takstgruppe 1: 20 kr (16 kr)
- Takstgruppe 2: 45 kr (36 kr)

Bypakke Bodø er omfatta av tilskotsordninga for reduserte bompengetakstar utanfor byområda. Tilskotet er på om lag 20 mill. 2017-kr og gis årleg i innkrevjingsperioden med atterhald om Stortingets årlege løyving til ordninga. Dersom tilskotet opphøyrar er det førebels berekna at gjennomsnittstaksten må auke med om lag 1 kr for å holde bompengebidraget som føresett. Det betyr at grunntakstane må auke med om lag 1 kr for køyretøy i takstgruppe 1 og 2 kr for køyretøy i takstgruppe 2.

Det er lagt til grunn at rabattar og fritak for betaling skal følgje gjeldande takstretningslinjer for bompengoordningar. Alle rabattar og fritak etter retningslinjene tingar gyldig avtale og brikke. Dette inneber mellom anna 20 pst. rabatt for køyretøy i takstgruppe 1 (køyretøy med total-

vekt til og med 3 500 kg og alle køyretøy i kategori M1) som har gyldig avtale og brikke. Brikkerabatt blir ikkje gitt til køyretøy i takstgruppe 2 (køyretøy over 3 500 kg unntatt køyretøy i kategori M1 med gyldig avtale og brikke). Dagens rabattordning for nullutsleppskøyretøy, timesregel og passeringstak på 80 passeringar per kalendermånad blir vidareført.

Det er lagt til grunn at gjennomsnittstaksten blir justert i samsvar med prisutviklinga. I tråd med føresetnadene for bruk av gjennomsnittstakst i bompengeprojekt i Prop. 1 S (2016–2017) er det vidare lagt til grunn at bompengetakstane kan justerast slik at gjennomsnittstaksten i prosjektet blir som føresett i denne proposisjonen. Eventuelle takstendringar krev tilslutning frå lånegarantistane.

#### *Andre føresetnader for finansieringsplanen*

Følgande føresetnader er elles lagt til grunn for vurdering av bompengepotensialet:

- Årleg prisstigning: 2 pst
- Lånerente: 4,2 pst. 2022, 4,4 pst. 2023–2024, 4,7 pst. 2025–2026, 5,5 pst. 2027–2030 og 6,5 pst. frå 2031
- Innskotsrente: 2 pst. lågare enn lånerenta
- Auken i gjennomsnittstaksten frå 7,8 2022-kr til 10,9 2022-kr blir gjennomført så snart som mogleg i 2022
- Årleg tilskot til reduserte takstar i innkrevjingsperioden: 20 mill. 2017-kr.

Basert på desse føresetnadene er brutto bompengeinntekter og tilskot frå tilskotsordninga for reduserte bompengetakstar utanom dei største byområdene berekna til om lag 4 230 mill. 2022-kr for begge fasane av Bypakke Bodø. Av dette er om lag 3 440 mill. kr føresett brukt til å dekkje delar av investeringskostnadene, om lag 530 mill. kr til å dekkje finansieringskostnadene og om lag 260 mill. kr til å dekkje innkrevjingskostnader og kostnader til drift av bompengeselskapet.

## **6 Styringsmodell for Bypakke Bodø fase 2**

Det er etablert ei styringsgruppe for planlegging og gjennomføring av Bypakke Bodø fase 2. Det er den same gruppa som i opphavleg Bypakke Bodø. I styringsgruppa møter representantar frå Bodø kommune, Nordland fylkeskommune og Statens vegvesen. Styringsgruppa si hovudoppgåve er å prioritere prosjekt innanfor hovudsatsings-

områda i porteføljen, og sjå til at gjennomføringa skjer i tråd med føringane i denne proposisjonen.

Bypakke Bodø fase 2 er føresett gjennomført etter prinsippa for porteføljestyling. Dette betyr mellom anna at ein eventuell framtidig kostnadsauke og/eller inntektssvikt skal skje ved kutt i porteføljen. Eventuell kostnadsauke i dei enkelte prosjekta – og/eller inntektssvikt – skal handterast gjennom porteføljestyling, og ikkje gjennom auka takstar og/eller forlenga innkrevjingstid. Det blir føresett sterk kostnadskontroll. Kostnadsauke må handterast innanfor den økonomiske ramma. Dersom kostnadene for eit eller fleire prosjekt aukar inneber dette at andre prosjekt ikkje kan gjennomførast. Dersom enkelte prosjekt blir rimelegare enn føresett kan det bli rom for å gjennomføre fleire prosjekter.

Det er likevel gjort unntak frå porteføljestyling for prosjektet rv. 80 Hunstadmoen–Thallekrysset, der ein eventuell kostnadsauke opp til fastsett kostnadsramme blir dekkja med statlege midlar og bompengar etter same prosentvise fordeling som innanfor styringsramma. Eventuelle overskridingar ut over kostnadsramma er staten sitt ansvar og blir dekte med statlege midlar, jf. Prop. 131 S (2013–2014). Eventuelle kostnadsreduksjonar blir delt mellom staten og bompengeselskapet i høve til partane sin del av finansieringa innanfor styringsramma. Eventuelle kostnadsreduksjonar blir delt mellom staten og bompengeselskapet etter same prosentvise fordeling som innanfor styringsramma. Det er føresett at bompengeselskapet sin del av eventuelle kostnadsreduksjonar skal nyttast til å redusere innkrevjingstida eller finansiere andre prosjekt/tiltak i pakka.

Arbeidet med porteføljestylinga skal skje gjennom årleg rullering av eit fireårig handlingsprogram med vekt på mål og resultatstyring. I tråd med dei lokalpolitiske vedtaka er det lagt til grunn at styringsgruppa har mandat til å justere og endre den prioriterte rekkefølga til prosjekta i det årlege arbeidet med handlingsprogrammet.

## **7 Garantiar**

Bodø kommune og Nordland fylkeskommune har tidlegare fatta vedtak om å stille garantiar for eit bompengelån på til saman 1 430 mill. kr, delt med halvparten på kvar, jf. Prop. 131 S (2013–2014).

Som det går fram av kapittel 2, har Bodø kommune og Nordland fylkeskommune i 2019 fatta nye vedtak om å stille sjølvskuldnargaranti for eit maksimalt låneopptak for bompengeselskapet på til saman 2 070 mill. kr. Det blir lagt til 10 pst. for å

dekkje renter og andre omkostningar. Samla lånegaranti blir følgeleg 2 280 mill. kr.

Den fylkeskommunale garantien må godkjennast av Kommunal- og distriktsdepartementet, medan den kommunale garantien må godkjennast av statsforvaltaren i Nordland.

Garantistane sine utlegg kan dekkast gjennom ein auke i gjennomsnittstaksten med inntil 20 pst. og ei forlenging av bompengeperioden med inntil 5 år. Dette er ikkje i tråd med retningslinjene for porteføljestyrte bompengepakker der det er lagt opp til at garantisten sin risiko skal handterast gjennom porteføljestyring. Garantivedtaka i denne saka må sjåast i samanheng med at det i Prop. 131 S (2013–2014) vart lagt til grunn at ein eventuell kostnadsauke for det største prosjektet i bypakka, rv. 80 Hunstadmoen–Thallekrysset skal handterast etter prinsippa for enkeltprosjekt. Dette for å sikre at ein eventuell kostnadsauke for prosjektet ikkje skal føre til store reduksjonar i rammene på andre prosjekt i pakka, samt ei reell moglegheit for porteføljestyring. Rv. 80 Hunstadmoen–Thallekrysset er i all hovudsak ferdigstilt, men det står att nokre arbeid. Sluttoppgjeret for ein stor entreprise er ikkje klar pga. ei usemje på om lag 110 mill. kr. Samferdselsdepartementet legg til grunn at resten av tiltaka i pakka styres etter prinsippa for porteføljestyring.

## 8 Samferdselsdepartementet si vurdering

---

Bodø kommune og Nordland fylkeskommune er samde om å vidareføre satsinga på transporttiltak i Bodø gjennom ei forlenging av Bypakke Bodø gjennom ein ny fase. Det er lokalpolitisk semje om å auke takstane samt å forlengje innkrevjingsperioden i eksisterande bomstasjonar med fem år, frå 15 til 20 år.

Bypakke Bodø fase 2 vil gjere måloppnåinga for bypakka betre. Dei nye prosjekta og tiltaka i pakka vil bidra til ein heilskap i transportsystemet i Bodø og til at fleire veljar å gå, sykle og nyttar kollektivtransport. Bypakke Bodø fase 2 inneber òg at ein større del av den opphavlege prosjektportefølja kan bli fullført.

Den økonomiske ramma for prosjekt og tiltak innanfor Bypakke Bodø fase 2 er berekna til om lag 1 096 mill. 2022-kr. Finansieringa av Bypakke Bodø fase 2 er basert på innkrevjing av bompengar og fylkeskommunale midlar. I tillegg kjem all meirverdiavgift som staten refunderer for prosjekt og tiltak i bypakka. Det blir lagt til grunn at eventuelle ubrukne midlar frå fase 1 av bypakka

disponerast i fase 2 og kjem i tillegg til rammene for fase 2. Tilsvarende skal òg forpliktingar knytt til fase 1 følgjast opp i fase 2.

Samferdselsdepartementet understrekar at prosjekt i porteføljestyrte bypakker skal gjennomførast innanfor ei fastsett økonomisk ramme. Eventuell kostnadsauke og/eller inntektssvikt skal skje ved kutt i porteføljen. Samferdselsdepartementet sluttar seg til Statens vegvesen sine vurderingar om at ein eventuell kostnadsauke i prosjektet rv. 80 Hunstadmoen–Thallekrysset og inntektssvikt i pakka skal handterast etter prinsippa for strekningsvise prosjekt, med moglegheit for å auke takstane med inntil 20 pst. og/eller auke innkrevjingstida med inntil 5 år. Samferdselsdepartementet legg til grunn at resten av tiltaka i pakka styrast etter prinsippa for porteføljestyring.

Det er lagt til grunn en eigendel på om lag 21 pst. av investeringskostnaden på fylkeskommunale eller kommunale prosjekt i Bypakke Bodø. Samferdselsdepartementet legg til grunn at kravet om lokal eigendel på minst 20 pst. i dette konkrete tilfellet vurderast samla for dei to fasene av bypakka. Fase 2 av Bypakke Bodø er ei vidareføring av første fasen av bypakka innanfor eksisterande bompengepolegg. Fase 2 inneber ei forsterka satsing på tiltak for gåande, syklende og reisande med kollektivtransport.

I tråd med føringane for porteføljestyrte bompengepakker er fase 2 av Bypakke Bodø fullfinansiert, prosjekt og tiltak i pakka er rangert i prioritert rekkefølge og det er lagt til grunn ein lokal eigendel på 20 pst. for bypakka samla sett. Det er vidare føresett at ein eventuell kostnadsauke eller inntektssvikt skal handterast gjennom porteføljestyring, og ikkje gjennom auka takstar eller forlengja innkrevjingstid. Dette gjeld likevel ikkje for prosjektet rv. 80 Hunstadmoen–Thallekrysset.

Samferdselsdepartementet føresett at garanti-ane blir godkjende av Kommunal- og distriktsdepartementet og statsforvaltaren i Nordland.

## 9 Avtalar

---

Etter at Stortinget har fatta vedtak om Bypakke Bodø fase 2 i Nordland – forlenga innkrevjingsperioden og auka gjennomsnittstakst, vil det bli inngått prosjektavtale mellom Statens vegvesen v/Vegdirektoratet og bompengeselskapet om innkrevjing av bompengar. Bompengeselskapet vil inngå finansieringsavtale med oppdragsgiversida i bypakka som regulerer rekvirering av bompengemidlane i tråd med føresetnadene som er lagt til grunn i denne proposisjonen.

Samferdselsdepartementet

t i l r å r :

At Dykkar Majestet godkjenner og skriv under eit framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om Bypakke Bodø fase 2 i Nordland – forlenga innkrevjingsperiode og auka gjennomsnittstakst.

---

Vi **HARALD**, Noregs Konge,

s t a d f e s t e r :

Stortinget blir bedt om å gjere vedtak om Bypakke Bodø fase 2 i Nordland – forlenga innkrevjingsperiode og auka gjennomsnittstakst i samsvar med eit vedlagt forslag.

---

## Forslag

### til vedtak om Bypakke Bodø fase 2 i Nordland – forlenga innkrevjingsperiode og auka gjennomsnittstakst

1. Stortinget gir si tilslutning til utbygging og delvis bompengefinansiering av Bypakke Bodø fase 2 i Nordland.
2. Stortinget samtykker til at Bompengeselskap Nord AS får løyve til å krevje inn bompengar til delvis bompengefinansiering av Bypakke Bodø fase 2 i Nordland fylkeskommune. Vilråa for finansieringa går fram av denne proposisjonen.
3. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med Bompengeselskap Nord AS om delfinansiering av Bypakke Bodø fase 2. Avtalen gir bompengeselskapet rett til å krevje inn bompengar innanfor dei vilråa denne proposisjonen fastset.

