



DET KONGELEGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 131 S

(2013–2014)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

Utbygging og finansiering av vegprosjekt og tiltak i Bodø kommune (Bypakke Bodø) og endra takst- og rabattopplegg for rv 80 Løding – Vikan (Tverlandsbrua)

*Tilråding frå Samferdselsdepartementet 20. juni 2014,
godkjend i statsråd same dagen.
(Regjeringa Solberg)*

1 Innleiing

Samferdselsdepartementet legg i denne proposisjonen fram eit forslag om utbygging og finansiering av vegprosjekt og tiltak i Bodø kommune (Bypakke Bodø). I tillegg blir det foreslått endringar i takst- og rabattopplegget for prosjektet rv 80 Løding – Vikan (Tverlandsbrua), slik at dette blir samordna med bompengelopplegget for Bypakke Bodø.

Bypakke Bodø skal vidareutvikle Bodø som ein attraktiv by å bu og drive verksemd i ved å fremje effektiv, miljøvenleg og trygg transport. Bypakka er tidlegare omtalt i mellom anna Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023, side 313, Prop. 1 S (2012–2013), side 55, og Prop. 1 S (2013–2014), side 116.

Formålet med Bypakke Bodø er å bygge ein ny og trafikksikker innfartsveg til Bodø og samstundes legge til rette for gåande, syklande og kollektivreisande. Målet med tiltaka er mellom anna at talet på drepne og alvorleg skadde i trafikken skal reduserast med minst 50 pst. Vidare er det 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.

Det dominerande prosjektet i pakka er utbygginga av rv 80 på strekninga Hunstadmoen – Thallekrysset. Trafikken på innfartsåra rv 80 har auka vesentleg dei seinare åra. Det er venta at årsdøgntrafikken på dagens vegnett vil auke med om lag 17 pst. fram mot 2030. Dagens veg er ikkje dimensjonert for dette. Vegstrekninga har dårleg trafikkavvikling, mange trafikkulykker og dårleg tilrettelegging for gåande og syklande. I tillegg er bustadmiljøet langs vegen dårleg på grunn av støy og forureining.

I perioden 2003–2012 var det i alt 109 politirapporterte trafikkulykker med personskade på strekninga rv 80 Hunstadmoen – Thallekrysset. Totalt blei 3 drepne, 10 hardt skadde og 141 letare skadde i desse ulykkene. Sjølv om det er bygd fleire kilometer med støyskjermer langs strekninga, er det framleis mange hus med gjennomsnittleg utandørs støynivå over 55 dBA.

Det er gjennomført konseptvalutgreiing (KVU) og ekstern kvalitetssikring (KS1) for Bypakke Bodø. KVU/KS1 for rv 80 Løding – Bodø sentrum blei handsama i samband med arbeidet med Nasjonal transportplan 2014–2023, jf. omtale i

Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023, side 310. Det er vedteke at «kombinasjonskonseptet» skal leggast til grunn for vidare planlegging. Konseptet omfattar mellom anna utvida vegkapasitet frå Bertnes til Bodø hamn, styrka kollektivtilbod, ny haldeplass for tog og tilrettelegging for gåande og syklende.

2 Omtale av aktuelle prosjekt og tiltak

Bypakke Bodø har ei samla økonomisk ramme på 2 820 mill. 2014-kr. I tillegg vil fylkeskommunen styrke drifta av kollektivtilbodet med til saman 59 mill. 2014-kr i perioden 2014–2021, og det vil bli bygd ny haldeplass for tog på Tverrlandet i regi av Jernbaneverket.

Utbyggingsplanen er vist i tabell 2.1. Summane er inkl. auka meirverdiavgift som følgje av oppheving av vegfritaket frå 1. januar 2013.

2.1 Vegprosjekt

Innafor ramma for bypakka er det lagt opp til å fullfinansiere bygging av ny rv 80 mellom Hunstadmoen og Thallekrysset. Dagens veg er delvis

trefelts veg, der midtfeltet blir reversert avhengig av trafikkmengda. Strekinga har låg standard og kapasitet ut frå trafikkmengda. Vegen går gjennom eit område med tett busetnad.

Prosjektet omfattar bygging av 5,4 km ny firefelts veg. Frå Hunstadmoen vert det bygd ein om lag 2,8 km lang tunnel i to løp vestover til Bodøelv. Prosjektet går vidare langs dagens rv 80 til Thallekrysset og langs Olav V gate (arm av rv 80) forbi kryss med Gamle Riksvei.

Reguleringsplanen for rv 80 Hunstadmoen – Thallekrysset blei vedteken i Bodø bystyre 17. februar 2011.

Det blei hausten 2013 gjennomført ekstern kvalitetssikring (KS2) av prosjektet rv 80 Hunstadmoen – Thallekrysset. Statens vegvesen og ekstern kvalitetssikrar er samde om kostnadsoverslag. Samferdselsdepartementet legg etter dette til grunn ei styringsramme for prosjektet på 2 030 mill. 2013-kr. Kostnadsramma er fastsett til 2 340 mill. 2013-kr. Rekna om til 2014-kr blir styringsramma 2 080 mill. kr og kostnadsramma 2 400 mill. kr.

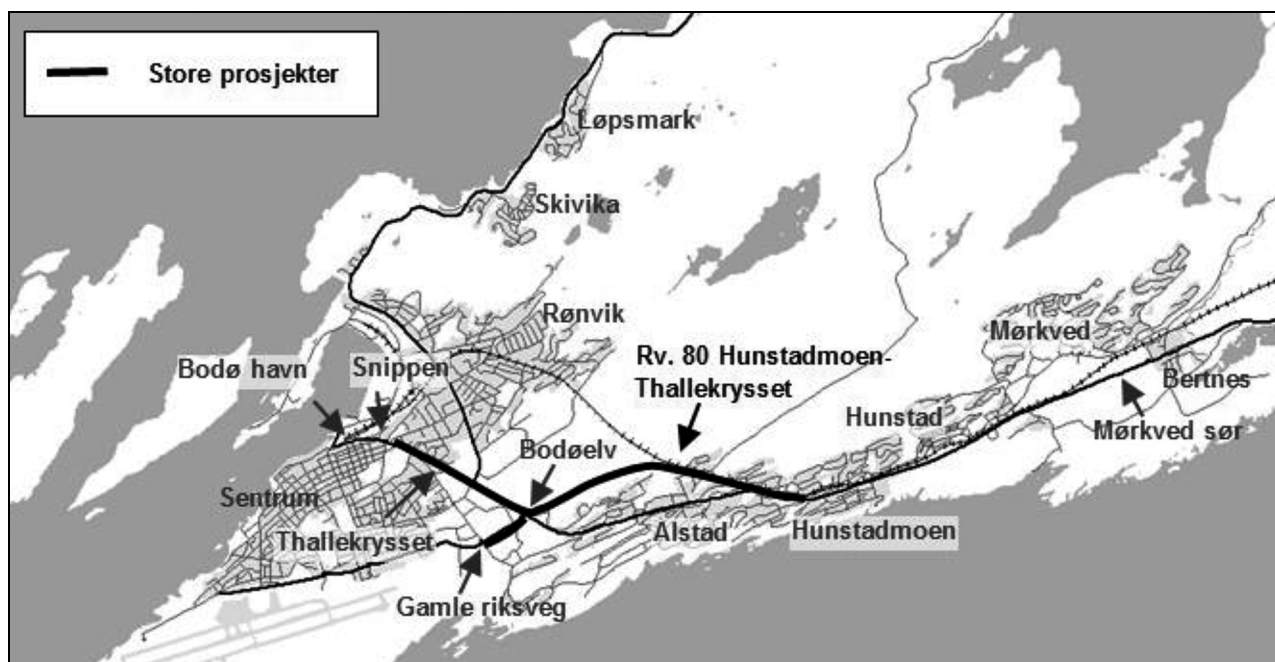
Samfunnsøkonomisk netto nytte for prosjektet rv 80 Hunstadmoen – Thallekrysset er rekna til om lag 230 mill. kr, og netto nytte over totale kostnader er rekna til 0,1.

Tabell 2.1 Utbyggingsplan for Bypakke Bodø

	Mill. 2014-kr
	Økonomisk ramme
<i>Vegprosjekt</i>	2 080
Rv 80 Hunstadmoen – Thallekrysset	2 080
<i>Tiltak for gåande og syklende (inkl. trafikktryggleikstiltak)</i>	500
Tiltak på det kommunale vegnettet	358
Tiltak på det fylkeskommunale vegnettet	75
Tiltak på det statlege vegnettet	67
<i>Kollektivtrafikktiltak¹</i>	210
Tiltak på det kommunale vegnettet	166
Tiltak på det fylkeskommunale vegnettet ²	15
Tiltak på det statlege vegnettet	29
<i>Etablering av bomstasjonar</i>	30
<i>Sum</i>	2 820

¹ Ekskl. Tverlandet haldeplass for tog.

² Ekskl. fylkeskommunalt tilskot på 59 mill. 2014-kr til auka drift av kollektivtilbodet.



Figur 2.1 Kartskisse for rv 80 Thallekrysset – Hunstaadmoen

2.2 Tiltak for gåande og syklende (inkl. trafikktryggleikstiltak)

For å møte venta trafikkauke i sentrum av Bodø i åra som kjem, er det lagt opp til å gjennomføre tiltak som sikrar og legg til rette for gåande og syklende. I tillegg er det naudsynt med tiltak for å betre trafikktryggleiken. Tiltaka omfattar både riks-, fylkes- og kommunal veg.

For å ta omsyn til luftkvalitet, støy og trafikktryggleik er det lagt opp til å gjennomføre ei rekke fartsreducerande tiltak, inkl. kryssombyggingar. I tillegg vil det bli etablert eit tryggare gang- og sykkelvegnett ved at eksisterande fortau blir utbetra og bygde om. Satsinga inkluderer òg etablering av gågater og stiar, sykkelveggar og sykkelfelt, samt etablering av sykkelparkeringsplassar.

I Bodø sentrum omfattar bypakka naudsynte tiltak for å betre trafikktryggleiken. I dei løysningane som blir valde, vil det bli lagt vekt på universell utforming for å sikre gode tilhøve for alle trafikantgrupper. Trafikktryggleikstiltak inkluderer mellom anna ombygging av kryss og gatestrekningar, etablering av over- og undergangar, samt betra belysning. For alle punkt eller strekningar som har hatt minst to alvorlege ulykker dei siste 8 åra, skal det gjennomførast tiltak for å redusere risikoen for ulykker.

2.3 Kollektivtrafikktiltak

Dette omfattar tiltak både på riks-, fylkes- og kommunal veg. Betre framkommelegheit skal medverke til redusert køyretid og betre regularitet. Kryss vil bli bygde om, og det vil bli etablert egne vegar og snuplassar for buss.

Det vil bli satsa på utbetring og utbygging av haldeplassar med trygg og god tilkomst. Mellom anna vil det bli lagt vekt på universell utforming av haldeplassane.

Løysingar som er valt for kollektivtrafikken, bygger mellom anna på prinsipp om at det skal vere enkelt for alle å reise kollektivt i eit samanhengande reisenettverk for heile byen og regionen.

2.4 Andre verkemiddel

Nordland fylkeskommune vil dessutan styrke kollektivtilbodet ved å auke driftstilskotet med til saman 59 mill. 2014-kr i perioden fram til og med 2021. Desse midlane kjem i tillegg til det som er føresett i utbyggings- og finansieringsplanen for Bypakke Bodø.

I tillegg er det lagt opp til å bygge ny haldeplass for tog på Tverlandet i regi av Jernbaneverket. Dette prosjektet inngår ikkje i utbyggings- og finansieringsplanen for Bypakke Bodø.

Bodø kommune sin strategi for byutvikling er ei satsing på tiltak som på sikt skal redusere transporttettersspørselen i bykjernen samstundes som trafikk blir flytta over til meir miljøvenlege trans-

portmiddel. På kortare sikt er parkeringspolitikken, betring av kollektivtilbodet, trafikksanering og fysisk regulering av trafikken viktige tiltak.

3 Lokalpolitisk handsaming

Fylkestinget i Nordland handsama saka i møte 6. juni 2011, jf. fylkestingsak nr. 100/11. Med innarbeidde rettingar av 27. juni 2011, jf. fylkestingsak nr. 117/11, er det fatta følgjande vedtak:

- «1. Fylkestinget mener at Bypakke Bodø vil bli en god veg- og trafikkløsning for Bodø.
2. Fylkestinget går inn for at Bypakke Bodø delvis finansieres med bompenger. De totale kostnadene er anslått til 2 215 mill. kr inkl. etablering av bomstasjoner. Følgende finansieringsplan forutsettes lagt til grunn for prosjektet:

	Alle beløp i mill. 2011-kr		
	2010– 2014	2014– 2021	Sum
Statlige midler		200,0	200,0
Nordland fylkeskommune	8,5	81,5	90,0
Bodø kommune	10,0	95,0	105,0
Jernbaneverket		15,0	15,0
Bompenger	315,0	1 490,0	1 805,0
<i>Sum</i>	<i>333,5</i>	<i>1 881,5</i>	<i>2 215,0</i>

3. Fylkestinget vedtar at Nordland fylkeskommune bidrar med 35 mill. kr til prosjektet Bypakke Bodø, som innarbeides i økonomiplanen og i fylkesvegplanens handlingsprogram 2014–2021. I tillegg bevilges det 55 mill. kr til økt driftstilskudd av kollektivtrafikken som innarbeides ved rullering av kommende økonomiplaner.
4. Fylkestinget slutter seg til at bompengbidraget på 1.805 mill kr dekkes ved innkreving av bompenger i 15 år med oppstart i januar 2014. Det etableres 8 automatiske bomstasjoner.
5. Fylkestinget legger til grunn at taksten for en enkelt passering av bomstasjon settes til kr 15 for personbil og kr 45 for tunge kjøretøy (over 3500 kg). Takstene prisreguleres årlig.

Ett kjøretøy skal belastes kun én gang pr time, uansett antall bompaseringer i løpet av denne timen.

Kjøretøy som har AutoPASS brikke og som har forskuddsbetalt skal innrømmes følgende rabatter:

- 20 % rabatt på alle passeringer
- Maksimum 90 belastninger i løpet av en kalendermåned.

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.

6. Fylkestinget forutsetter at minimum 20 % av investeringsmidlene fra staten (inkl. bompenger) går til trafikksikkerhet, gang/sykkel og kollektivtrafikk. Hvis de disponible inntektene i Bypakke Bodø skulle bli høyere enn antatt, legges det til grunn at samme fordelingsnøkkel benyttes.

7. Fylkestinget gir sin tilslutning til at det legges opp til rammestyring innenfor tre områder eller porteføljer:

- Vegprosjekter, ramme: 1.605 mill kr
- Kollektivprosjekter, ramme 215 mill kr
- Gang- og sykkelprosjekter (inkl. trafikksikkerhet), ramme 395 mill kr

Fylkestinget gir fylkesrådet mandat til å justere innholdet i de enkelte porteføljene dersom kostnads- og inntektsutviklingen tilsier at dette er nødvendig. Rammen for den enkelte portefølje kan økes med samme relative andel for hver av de tre porteføljene, dersom inntektene i hele prosjektet blir større enn forventet.

8. Fylkestinget slutter seg til at bompenginnkrevingen på Tverlandsbrua blir samordnet med innkrevingen i Bypakke Bodø, ved at timesregelen skal gjelde i begge prosjektene. Innkrevingen på Tverlandsbrua vil med denne ordningen bli forlenget fra 5 år til 9 år. I forbindelse med bompengeselskapets låneopptak til dette prosjektet har Nordland fylkesting i sak 12/10 stilt en garanti (simpler kausjon) på 159 mill. kr. Som en konsekvens av at bompenginnkrevingen blir forlenget med ca. 4 år forlenges garantitiden tilsvarende.
9. Fylkestinget godkjenner at Nordland fylkeskommune, sammen med Bodø kommune, stiller en proratarisk simplere kausjon på inntil 1.430 mill. kr til bompengeselskapets låneopptak til prosjektet, fordelt slik:

Utbygging og finansiering av vegprosjekt og tiltak i Bodø kommune (Bypakke Bodø) og endra takst- og rabattopplegg for rv 80 Løding – Vikan (Tverlandsbrua)

- Nordland fylkeskommune: 715 mill. kr
- Bodø kommune: 715 mill. kr

Garantitiden settes til inntil 17 år inkl. anleggsperioden. Garantiansvaret reduseres i takt med nedbetalingen. Garantien vil først komme til utbetaling dersom lånet til bompengeselskapet ikke kan nedbetales etter at takstene er økt med 20 % utover ordinær prisstigning og bompengeperioden et forlenget med 5 år.

Det er en forutsetning for denne garantien at Stortinget godkjenner prosjektet.

Det forutsettes at garantien på 715 mill kr og forlengelse av garantitiden for lån til Tverlandsbrua fra 7 til 11 år godkjennes av Kommunal- og regionaldepartementet

10. Fylkestinget vedtar at Veipakke Salten AS gis ansvar for finansiering og innkreving av bompenger i Bypakke Bodø og at Veipakke Salten AS inngår avtale om dette med Statens vegvesen. Det forutsettes at økonomien i de forskjellige prosjektene som selskapet har ansvar for holdes atskilt slik at det ikke oppstår noen form for krysssubsidierting. Dersom det senere blir opprettet et nytt fylkeskommunalt bompengeselskap skal ansvar for finansiering, innkreving av bompenger, lån og garantier overføres til det nye selskapet.»

Bystyret i Bodø kommune handsama saka i møte 16. juni 2011, jf. sak nr. 11-99, der det blei fatta følgjande vedtak:

- «1. Bystyret mener at Bypakke Bodø vil bli en god veg- og trafikkløsning for Bodø.
2. Bystyret går inn for at Bypakke Bodø delvis finansieres med bompenger. De totale kostnadene er anslått til 2 215 mill. kr inkl. etablering av bomstasjoner. Følgende finansieringsplan forutsettes lagt til grunn for prosjektet:

	(Alle beløp i mill. 2011-kr)		
	2010– 2014	2014– 2021	Sum
Statlige midler		200,0	200,0
Nordland fylkeskommune	8,5	81,5	90,0
Bodø kommune	10,0	95,0	105,0
Jernbaneverket		15,0	15,0
Bompenger	315,0	1 490,0	1 805,0
<i>Sum</i>	<i>333,5</i>	<i>1 881,5</i>	<i>2 215,0</i>

3. Bystyret vedtar at Bodø kommune bidrar med 105 mill. kr til prosjektet Bypakke Bodø, som innarbeides i kommende økonomiplaner frem til og med 2020.

4. Bystyret slutter seg til at bompengedraget på 1 805 mill. kr dekkes ved innkreving av bompenger i 15 år med oppstart i januar 2014. Det etableres 8 automatiske bomstasjoner.

5. Bystyret legger til grunn at taksten for en enkelt passering av bomstasjon settes til kr 15 for personbil og kr 45 for tunge kjøretøy (over 3500 kg). Takstene prisreguleres årlig.

Ett kjøretøy skal belastes kun én gang pr time, uansett antall bompaseringer i løpet av denne timen. Kjøretøy som har AutoPASS brikke og som har forskuddsbetalt skal innrømmes følgende rabatter:

- 20 % rabatt på alle passeringer
- Maksimum 90 belastninger i løpet av en kalendermåned.

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.

6. Bystyret forutsetter at minimum 20 % av investeringsmidlene fra staten (inkl. bompenger) går til trafikksikkerhet, gang/sykel og kollektivtrafikk. Hvis de disponible inntektene i Bypakke Bodø skulle bli høyere enn antatt, legges det til grunn at samme fordelingsnøkkel benyttes.

7. Bystyret gir sin tilslutning til at det legges opp til rammestyling innenfor tre områder eller porteføljer i Bypakke Bodø:

- Vegprosjekter, ramme 1 605 mill. kr
- Kollektivprosjekter, ramme 215 mill. kr
- Gang og sykkelprosjekter (inkl. trafikksikkerhet), ramme 395 mill. kr

Prioritert handlingsplan for kollektivprosjekter og gang- og sykkelprosjekter skal utarbeides og fremmes for Bystyret i første halvår 2012.

Rammen for den enkelte portefølje kan økes med samme relative andel for hver av de tre porteføljene, dersom inntektene i hele prosjektet blir større enn forventet. Hvis kostnads- og inntektsutviklingen blir dårligere enn forventet og innholdet i de enkelte porteføljene må justeres, skal Bystyret få sak om justering av innholdet i de enkelte porteføljene til behandling.

8. Bystyret slutter seg til at innkreving av bompenger på Tverlandsbrua blir samordnet med innkrevingen i Bypakke Bodø, ved at timesregelen skal gjelde i begge prosjektene. Innkrevingen på Tverlandsbrua vil med denne ordningen bli forlenget fra 5 år til 9 år. I forbindelse med bompengeselskapets låneopptak til dette prosjektet har Bystyret stilt en garanti (simpler kausjon) på 159 mill. kr. Som en konsekvens av at bompengeneinnkrevingen blir forlenget med ca. 4 år, vedtar Bystyret at garantitiden for dette låneopptaket forlenges tilsvarende.
9. Bystyret godkjenner at Bodø kommune, sammen med Nordland Fylkeskommune, stiller en proratarisk simpler kausjon på inntil 1 430 mill. kr til bompengeselskapets låneopptak til prosjektet, fordelt slik:
- Nordland fylkeskommune: 715 mill. kr
 - Bodø kommune: 715 mill. kr
- Garantitiden settes til inntil 17 år inkl. anleggsperioden. Garantiansvaret reduseres i takt med nedbetalingen. Garantien vil først komme til utbetaling dersom lånet til bompengeselskapet ikke kan nedbetales etter at takstene er økt med 20 % utover ordinær prisstigning og bompengeperioden et forlenget med 5 år.
- Det er en forutsetning for denne garantien at Stortinget godkjenner prosjektet.
- Det forutsettes at garantien på 715 mill. kr og forlengelse av garantitiden for lån til Tverlandsbrua fra 7 til 11 år god-

kjennes av Kommunal- og regionaldepartementet.

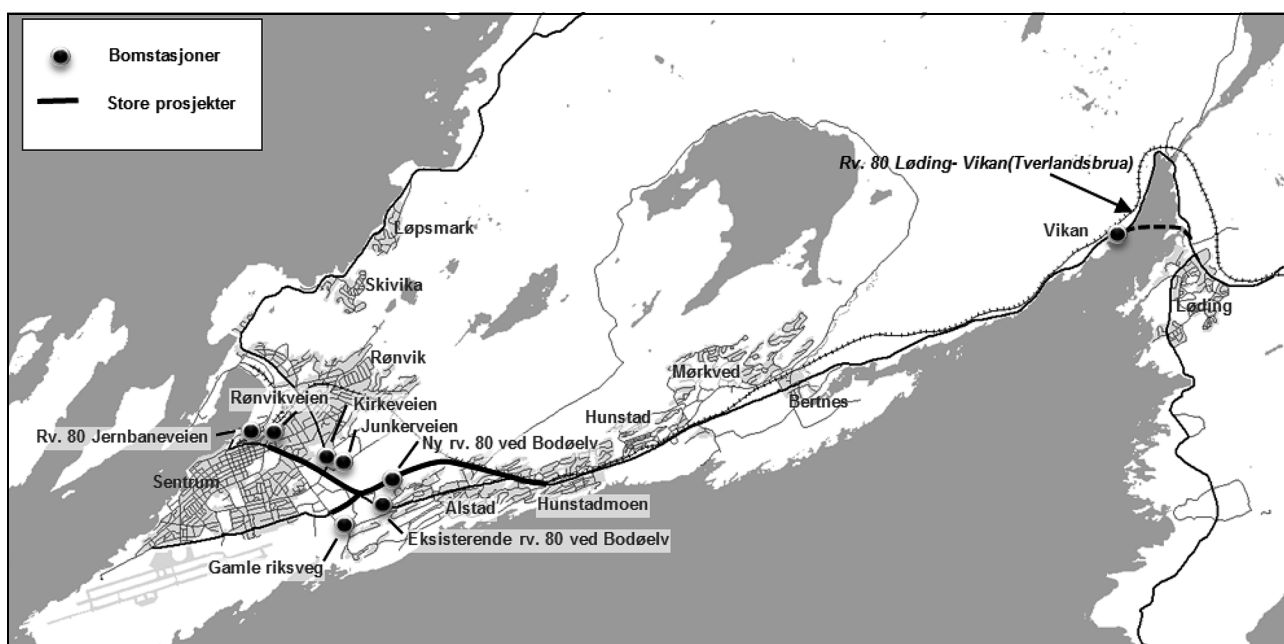
10. Bystyret vedtar at Veipakke Salten AS gis ansvar for finansiering og innkreving av bompenger i Bypakke Bodø og at Veipakke Salten AS inngår avtale om dette med Statens vegvesen. Det forutsettes at økonomien i de forskjellige prosjektene som selskapet har ansvar for holdes atskilt slik at det ikke oppstår noen form for krysssubsidierting. Dersom det senere blir opprettet et nytt fylkeskommunalt bompengeselskap skal ansvar for finansiering, innkreving av bompenger, lån og garantier overføres til det nye selskapet.»

4 Trafikkgrunnlag

Trafikkanalysen er gjort med ein transportmodell basert på den regionale transportmodellen for regionen (DOM-Salten). I tillegg er det gjort utrekningar av elastisitetane for avvising.

Trafikktala som er lagt til grunn for Bypakke Bodø, er observerte trafikktal frå faste teljepunkt i Bodø og resultatata frå «Reisevaneundersøkelse Salten (2009)».

Talet på passeringar i 2014 i dei planlagde bomsnitta er rekna til om lag 61 800 køyretøy per døgn der tungtrafikken utgjer 3 pst. Innføring av bompengeneinnkreving i til saman 7 bomstasjonar, jf. figur 4.1, er rekna til å gi ei samla trafikavvising på om lag 20 pst., dvs. ein årstdøgntrafikk på



Figur 4.1 Bomstasjonar

Utbygging og finansiering av vegprosjekt og tiltak i Bodø kommune (Bypakke Bodø) og endra takst- og rabattopplegg for rv 80 Løding – Vikan (Tverlandsbrua)

om lag 49 500 køyretøy. Ved den lokalpolitiske handsaminga av saka blei det fatta vedtak om 8 bomstasjonar. I samarbeid med kommune og fylkeskommune er planen for bomstasjonar omstrukturert og redusert til 7 stasjonar utan at dette påverkar finansieringa av pakka.

Som det går fram av dei lokalpolitiske vedtaka i kap. 3, legg Nordland fylkeskommune og Bodø kommune opp til innføring av timesregel og eit passeringstak på 90 passeringar per måned for bomsnitta i Bypakke Bodø. Det er òg fatta lokalpolitisk vedtak om at timesregelen for Bypakke Bodø må gjelde for prosjektet rv 80 Løding – Vikan (Tverlandsbrua), som vart vedtatt av Stortinget i 2011, jf. Prop. 63 S og Innst. 248 S (2010–2011). I praksis inneber dette vedtaket at passeringstaket på 90 passeringar per måned òg må gjelde for Tverlandsbrua.

Ei samordning av takst- og rabattsystemet for Bypakke Bodø og Tverlandsbrua inneber at eit køyretøy, innafor ein periode på ein time, berre skal betale bompengar i den første bomstasjonen som blir passert. For Bypakke Bodø inneber samordninga eit samla bortfall av betalande trafikk på om lag 2 500 køyretøy per døgn ved oppstart på innkrevjinga.

Bortfall av betalande trafikk som følgje av innføring av timesregel, passeringstak, samordning med Tverlandsbrua, samt fritak etter gjeldande retningslinjer og ikkje-identifiserte køyretøy, er estimert til 23 pst. Forventa betalande trafikk i 2015 er på 36 100 køyretøy per døgn.

Det er lagt til grunn ein årleg vekst i trafikken på 0,5 pst. i innkrevjingsperioden.

5 Finansierings- og bompengelopplegg

Finansieringa av Bypakke Bodø er basert på innkrevjing av bompengar og statlege, fylkeskommunale og kommunale midlar. Finansieringsplanen er vist i tabell 5.1.

Samla ramme for prioriterte prosjekt og tiltak er rekna til 2 820 mill. 2014-kr. Samanlikna med det som er lagt til grunn i dei lokalpolitiske vedtaka har ramma blitt auka. Årsaka til dette er auka kostnader for prosjektet rv 80 Hunstadmoen – Thallekrysset og auka meirverdiavgiftspåslag som følgje av oppheving av vegfritaket frå 1. januar 2013.

Statlege midlar

Riksvegprosjekta i Bypakke Bodø er kostnadsrekna til om lag 2 180 mill. kr. Av dette er det lagt til grunn 480 mill. kr i statlege midlar frå ramma til store prosjekt, fordelt med 380 mill. kr i perioden 2014–2017 og 100 mill. kr i perioden 2018–2023. Dette er ein auke på om lag 60 mill. kr samanlikna med Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023. Dette skuldast at kostnadsoverslaget (styringsramma) for prosjektet rv 80 Hunstadmoen – Thallekrysset er auka etter at meldinga vart lagt fram.

Det er vidare lagt til grunn 62 mill. kr til tiltak innafor programområda i perioden 2018–2023.

Fylkeskommunale og kommunale midlar

Dei fylkeskommunale prosjekta er kostnadsrekna til 90 mill. kr. Nordland fylkeskommune har vedteke å løyve 50 mill. kr rekna i 2014-prisar. I til-

Tabell 5.1 Finansieringsplan for Bypakke Bodø

	Mill. 2014-kr		
	2014–2017	Etter 2017	SUM
Statlege midlar	380	162	542
– Store prosjekt	380	100	480
– Programområda		62	62
Nordland fylkeskommune ¹	27	23	50
Bodø kommune	148	55	203
Bompengar	1 305	720	2 025
Sum ²	1 860	960	2 820

¹ Ekskl. tilskot på 59 mill. 2014-kr til auka kollektivtilbod

² Ekskl. statlege midlar til Tverlandet jernbanahaldeplass

Utbygging og finansiering av vegprosjekt og tiltak i Bodø kommune (Bypakke Bodø) og endra takst- og rabattopplegg for rv 80 Løding – Vikan (Tverlandsbrua)

legg kjem 59 mill. kr til styrking av kollektivtilbodet i perioden 2014–2021.

Dei kommunale prosjekta er kostnadsrekna til 524 mill. kr inkl. meirverdiavgift. Av dette har Bodø kommune vedteke å løyve 113 mill. kr ekskl. meirverdiavgift rekna i 2014-prisar. Bodø kommune vil i tillegg måtte dekke om lag 90 mill. kr i meirverdiavgift på dei kommunale prosjekta.

Bompenge og bompengeopplegg

Det er lagt opp til delvis parallellinnkrevjing av bompenge i 7 automatiske bomstasjonar (AutoPASS) med innkrevjing i begge retningar. Figur 4.1 viser plasseringa av bomstasjonane:

- Rv 80 Jernbaneveien
- Rønvikveien
- Kirkeveien
- Junkerveien
- Ny rv 80 ved Bodøelv
- Eksisterande rv 80 ved Bodøelv
- Gamle riksvei

Det blir vurdert som realistisk å starte opp innkrevjinga i 2015.

Basisføresetnader

Følgjande basisføresetnader er lagt til grunn for vurdering av bompengepotensialet:

- Innkrevjingsperiode: om lag 15 år
- Trafikkgrunnlag: 49 500 køyretøy per døgn i 2014
- Årleg trafikkvekst: 0,5 pst.
- Årleg prisstiging: 2,5 pst.
- Lånerente: 6,5 pst.
- Bruk av brikke: 80 pst.
- Årlege innkrevjingskostnader: 21 mill. kr.

Takst- og rabattsystem

Det er lagt til grunn følgjande bompengetakstar:

Lette køyretøy:	15 kr
Tunge køyretøy (over 3 500 kg)	45 kr

Bompengetakstane er føresette justerte i samsvar med prisutviklinga.

I dei lokalpolitiske vedtaka er det lagt til grunn ein rabatt på 20 pst. I Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023 er det lagt opp til ein flat rabatt på 10 pst. for alle køyretøy ved bruk av brikke. Samferdselsdepartementet legg derfor til grunn ein rabatt på 10 pst. ved bruk av brikke både for lette og tunge kjøretøy. Som ein kompensasjon for redusert rabatt legg Samferd-

selsdepartementet opp til eit passeringstak på 80 passeringar per kalendermånad.

Rabatt- og fritaksordningar blir etter dette følgjande:

- Bruk av brikke: 10 pst. rabatt
- Timesregel: Det skal berre betalast for ei passering per time. Denne skal òg gjelde for prosjektet rv 80 Løding – Vikan (Tverlandsbrua), jf. omtale i kap. 4.
- Passeringstak: Det skal betalast for maksimum 80 passeringar per køyretøy i kalendermåna-

den. Elles er det føresette rabattar/fritak for betaling i samsvar med gjeldande takstretningslinjer. Alle rabatt- og fritaksordningar føreset bruk av brikke.

Med 3 pst. tunge køyretøy er gjennomsnittleg inntekt per passering rekna til 10,67 kr i første året med bompengeinnkrevjing.

Bompengeinntekter

Basert på føresetnadene i denne proposisjonen er dei samla bompengeinntektene rekna til om lag 3 100 mill. kr i 2014-prisnivå. Av dette er 1 995 mill. kr føresette nytta til investeringar i prosjekt og tiltak innafor Bypakke Bodø, 30 mill. kr til etablering av bomstasjonar, 760 mill. kr til å dekke finansieringskostnader og 315 mill. kr til å dekke innkrevjingskostnader og drift av bompengeselskapet.

Det lagt til grunn at bompengeselskapet vil stille til disposisjon om lag 280 mill. kr i 2014.

I samband med ekstern kvalitetssikring (KS2) av prosjektet rv 80 Hunstadmoen – Thallekrysset, blei òg trafikkgrunnlaget og føresetnadene for finansieringsopplegget vurdert. Departementet vurderer både trafikkgrunnlaget og dei andre føresetnadene for finansieringsopplegget som sannsynlege og robuste.

6 Konsekvensar for prosjektet rv 80 Løding – Vikan (Tverlandsbrua)

Innkrevjinga av bompenge til delfinanseiring av prosjektet rv 80 Løding – Vikan (Tverlandsbrua) starta 9. november 2013. Som det går fram av den lokalpolitiske handsaminga, jf. kap. 3, har Nordland fylkeskommune og Bodø kommune vedteke at innkrevjing av bompenge i Bypakke Bodø skal samordnast med innkrevjinga til Tverlandsbrua ved at timesregelen skal gjelde i begge prosjekta. Av praktiske årsaker inneber dette vedtaket at òg passeringstaket på 80 passeringar per månad må gjelde for Tverlandsbrua.

Utbygging og finansiering av vegprosjekt og tiltak i Bodø kommune (Bypakke Bodø) og endra takst- og rabattopplegg for rv 80 Løding – Vikan (Tverlandsbrua)

Årsdøgntrafikken på Tverlandsbrua er rekna til 8 300 kjøretøy. Det er rekna med at om lag 60 pst. vil vere trafikk som òg vil passere bomstasjonar i bypakka.

Ved handsaminga av Prop. 63 S (2010–2011) og Innst. 248 S (2010–2011) blei det lagt til grunn ein takst- og rabattstruktur der det i tillegg til 10 pst. rabatt for alle passeringar med brikke, var lagt til grunn ein rabatt på 20 pst. ved bruk av brikke og avtale om forskotsbetaling. For å sikre mest mogleg likskap med Bypakke Bodø, blir dette endra slik at det berre blir gitt 10 pst. rabatt for alle passeringar med brikke.

Det er rekna med at innføring av timesregel, passeringstak og endra rabattstruktur vil gi ei forlenging av innkrevjingstida med om lag 2 år, dvs. frå om lag 5 år til om lag 7 år.

Bompengetakstane på Tverlandsbrua blir etter dette i 2014-kr:

Lette køyretøy:	21 kr
Tunge køyretøy (over 3500 kg):	42 kr

Bompengetakstane er føresett justerte i samsvar med prisutviklinga.

Rabatt- og fritaksordningar blir etter dette:

- Bruk av brikke: 10 pst. rabatt
- Timesregel: Det skal berre betalast for ei passering per time. Denne skal òg gjelde ved passering av bomsnitta i Bypakke Bodø.
- Passeringstak: Det skal betalast for maksimum 80 passeringar per køyretøy i kalendermånen.

Elles er det føresett rabattar/fritak for betaling i samsvar med gjeldande retningslinjer. Alle rabatt- og fritaksordningar føreset bruk av brikke.

7 Effekten av ei omorganisering av bompengesektoren og endring av takst- og innkrevjingsopplegg

Som omtalt i Prop. 97 S (2013–2014), legg regjeringa opp til ei omorganisering av bompengesektoren frå dagens mange bompengeselskap til eit fåtal selskap. Det overordna målet for dei nye selskapa er å sørge for effektiv bompengefinansiering av transportinfrastruktur gjennom effektiv innkrevjing og gode finansieringsvilkår. For å spare bilistane for å dekke store løpande finansieringskostnader, vil regjeringa òg innføre ei rentekompensasjonsordning for bompengelån.

Bompengeopplegget i denne proposisjonen er basert på føresetnad om 6,5 pst. rente. Dette er i tråd med dei lokalpolitiske vedtaka. Samferds-

departementet legg samtidig opp til at det kan gjerast endringar i takst- og innkrevjingsopplegget for Bypakke Bodø når den varsla omorganiseringa av bompengesektoren med rentekompensasjonsordning fører til reduserte finansieringskostnader for prosjektet. Samferdsdepartementet vil komme tilbake til Stortinget om dette når den tid kjem.

Fram til ny ordning er på plass skal det for nye bompengeprojekt som vil inngå i dei nye bompengeselskapa, som ei overgangsordning, kunne reknast takstar baserte på 10 års statsobligasjonsrente. Samferdsdepartementet viser til nærare omtale av innrettinga av overgangsordninga i Prop. 119 S (2013–2014).

Overgangsordninga vil mellom anna gjelde for prosjekt som er handsama lokalt og som ikkje er lagt fram for Stortinget. Ordninga vil såleis også få verknader for Bypakke Bodø.

Som det framgår i Prop. 119 S (2013–2014), kan det, etter at prosjektet er handsama i Stortinget og dersom lokale styresmakter ønskjer det, setjast berekningsteknisk rente tilsvarende den renta som er forventa i låneperioden, med mogleg tillegg for uvisse/rentesikring. Det er ein føresetnad at effekten av evt. lågare berekningsteknisk rente skal takast ut i form av lågare takstar.

I samband med KS2 for Bypakke Bodø tilrårde ekstern kvalitetssikrar at det blir vurdert ei noko anna innretting på bompengeopplegget enn det som ligg til grunn i denne proposisjonen, mellom anna med einvegs innkrevjing. Samferdsdepartementet legg i første omgang til grunn eit bompengeopplegg som omtalt i kap. 5 og 6 med tovegsinnkrevjing i 7 innkrevjingspunkt og ei samordning mot prosjektet rv 80 Løding – Vikan (Tverlandsbrua) ved at timesregel og passeringstak òg gjeld her. Men i lys av dei nemnde tilrådingane frå ekstern kvalitetssikrar og i tråd med overgangsordninga for rentekompensasjonsordninga, legg Samferdsdepartementet opp til at det kan gjerast endringar i takst- og innkrevjingsopplegget. Overgangsordninga inneber at lokale garantistyresmakter får tilbod om at takstane kan baserast på ein lågare rente enn 6,5 pst. på bakgrunn av nemnde føresetnader. Samferdsdepartementet ber om fullmakt til å gjere slike endringar.

På vanleg måte vil det bli kravd at dei fylkeskommunale og kommunale garantiane blir godkjende av høvesvis Kommunal- og moderniseringsdepartementet og Fylkesmannen.

Tabell 7.1 viser kalkulerte bompengetakstar, finansieringskostnader og innkrevjingskostnader ved ulike rentesatsar ved tovegs- og einvegs bom-

Tabell 7.1 Takstnivå ved ulike føresetnader

	2014-kr			
	Tovegs innkrevjing		Einvegs innkrevjing	
Lånerente	6,5 pst.	2,8 pst.	6,5 pst.	2,8 pst.
Takst – lette køyretøy	15,00 kr	12,70 kr	29,40 kr	24,80 kr
Finansieringskostnader	760 mill. kr	300 mill. kr	760 mill. kr	300 mill. kr
Innkrevjingskostnader	315 mill. kr	315 mill. kr	255 mill. kr	255 mill. kr

pengeinnkrevjing. Bompengebidraget til investeringar, inkl. etablering av bomstasjonar, er føresett uendra. Alternativ rente på 2,8 pst. er sett ut frå gjeldande 10-års statsobligasjonsrente.

På grunn av timesregelen vil ein evt. overgang frå tovegs- til einvegsinnkrevjing føre til auka inntekter for rv 80 Løding – Vikan (Tverlandsbrua). Dette opnar for at taksten for lette køyretøy kan reduserast frå 21 kr til 18 kr. Dersom effekten i staden blir nytta til å redusere innkrevjingsperioden, er det rekna med at dette vil føre til at denne kan reduserast tilbake til 5 år.

8 Styringsmodell for Bypakke Bodø

For bompengepakker er det vanleg at omfanget av utbygginga blir tilpassa den økonomiske ramma. Dersom kostnadene for eitt eller fleire prosjekt aukar, inneber dette at andre prosjekt ikkje blir bygde. Dersom prosjekta blir rimelegare enn rekna med, vil det bli plass til fleire prosjekt i pakka.

For Bypakke Bodø blir det lagt opp til at ramma for det enkelte hovudområde ligg fast. Prioriteringane innafor rammene til tiltak for gåande og syklande (inkl. trafikktryggleikstiltak) og kollektivtrafikktiltak er detaljerte gjennom eit handlingsprogram for Bypakke Bodø, samt i eigne handlingsplanar per område.

Om lag 76 pst. av den totale ramma i bypakka vil gå til prosjektet rv 80 Hunstadmoen – Thallekrysset. Dette inneber at hovudområda tiltak for gåande og syklande (inkl. trafikktryggleikstiltak) og kollektivtrafikktiltak utgjer høvesvis 16 og 7 pst. av pakka. For å sikre at evt. kostnadsauke på prosjektet Hunstadmoen – Thallekrysset ikkje skal føre til store reduksjonar i rammene til dei kommunale og fylkeskommunale prosjekta, tilrår Statens vegvesen at ein kostnadsauke utover ordinær prisstigning opp til kostnadsramma skal finansierast med statlege midlar og bompengar

etter same prosentvise fordeling som innafor styringsramma. Overskridingar utover kostnadsramma er staten sitt ansvar og må følgjeleg finansierast med statlege midlar.

Utover dette er det lagt til grunn at Bypakke Bodø blir gjennomført etter prinsippa for porteføljestyring, som skal sikre ei optimal prosjektgjennomføring i høve til dei strategiske og økonomiske måla for pakka. Det inneberer at det innafor rammene av vegpakka kan gjerast endringar for å sikre rasjonell framdrift og økonomistyring.

Dersom inntektene i Bypakke Bodø blir lågare enn føresett, er det lagt til grunn at bompengeselskapet etter avtale med Vegdirektoratet kan auke takstane med inntil 20 pst. ut over ordinær prisstigning og forlenge innkrevjingsperioden med inntil 5 år.

Det er etablert ei styringsgruppe for planlegging og gjennomføring av Bypakke Bodø. I styringsgruppa møter ordførar og rådmann i Bodø kommune, fylkesråd for samferdsel i Nordland fylkeskommune og regionvegsejef i Statens vegvesen Region nord. Styringsgruppa si hovudoppgåve er å prioritere prosjekt innafor hovudsattingsområda i porteføljen og sjå til at gjennomføringa skjer i tråd med føringane i denne proposisjonen.

Statens vegvesen, Nordland fylkeskommune og Bodø kommune har inngått ein avtale om gjennomføring av Bypakke Bodø. Bodø kommune skal ha eit sjølvstendig totalansvar for gjennomføring av prosjekta på kommunal veg, slik Statens vegvesen har for riks- og fylkesveg. Avtalen regulerer òg kostnadane som inngår i Bypakke Bodø og kva kostnader samarbeidspartane skal dekke sjølve.

9 Garanti

Bodø kommune og Nordland fylkeskommune har fatta vedtak om å stille garanti for ei gjeld på til

Utbygging og finansiering av vegprosjekt og tiltak i Bodø kommune (Bypakke Bodø) og endra takst- og rabattopplegg for rv 80 Løding – Vikan (Tverlandsbrua)

saman 1 430 mill. kr, fordelt med halvparten på kvar. Garantiperioden er sett til 17 år. Bompengeselskapet si maksimale gjeld er rekna til om lag 1 430 mill. kr i 2019. Ved ein eventuell kostnadsauke på prosjektet Hunstadmoen – Thallekrysset opp til kostnadsramma, vil den maksimale gjelda auke med om lag 220 mill. kr.

Bodø kommune og Nordland fylkeskommune har i tillegg fatta vedtak om å forlenge gjeldande garantiar til prosjektet rv 80 Løding – Vikan (Tverlandsbrua) med 4 år.

Den kommunale og fylkeskommunale garantien er føresett godkjent av høvesvis fylkesmannen i Nordland og Kommunal- og moderniseringsdepartementet. Garantien blir redusert i takt med nedbetaling av låna. Garantistane sine utlegg kan dekkast gjennom ein auke av realtakstane med inntil 20 pst. og ei forlenging av bompengerperioden med inntil 5 år.

10 Samferdselsdepartementet si vurdering

Bypakke Bodø er utvikla gjennom eit samarbeid mellom Bodø kommune, Nordland fylkeskommune, Statens vegvesen og Jernbaneverket. Pakka vil bidra til betre bymiljø, god framkommelegheit for kollektivtrafikken og vesentlig betre tryggleik og framkommelegheit for gang- og sykkeltrafikken.

Utbygging av rv 80 Hunstadmoen – Thallekrysset er prioritert i Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023. Tidlegare er prosjekta Røvika – Straumsnes og Løding – Vikan (Tverlandsbrua) på rv 80 opna for trafikk. Utbygging av rv 80 Hunstadmoen – Thallekrysset og andre tiltak innafor Bypakke Bodø vil bidra til at reisetida mellom Fauske og Bodø blir ytterlegare korta ned.

Rv 80 Hunstadmoen – Thallekrysset utgjør heile 76 pst. av den samla ramma til Bypakke Bodø. Ein eventuell kostnadsauke på dette prosjektet vil derfor få store konsekvensar for framdrift og gjennomføring av dei andre prosjekta/tiltaka som er prioriterte innafor pakka. Samferdselsdepartementet sluttar seg derfor til at ein eventuell kostnadsauke på prosjektet rv 80 Hunstadmoen – Thallekrysset skal finansierast i tråd med gjeldande retningslinjer for enkeltprosjekt. Utover dette føresett departementet at Bypakke Bodø blir gjennomført etter prinsippa for porteføljestyring, slik at optimal prosjektgjennomføring i

høve til dei strategiske og økonomiske måla for pakka blir sikra.

Samferdselsdepartementet sluttar seg også til det foreslåtte bompengelopplegget, samt opplegget for å samordne bompengeneinnkrevjinga for Bypakke Bodø med den igangsette bompengeneinnkrevjinga for prosjektet rv 80 Løding – Vikan.

Som omtalt i Prop. 97 S (2013–2014), legg regjeringa opp til ei omorganisering av bompengesektoren frå dagens mange bompengeselskap til eit fåtal selskap. Dette kan gi kutt i administrasjonskostnader og ein meir effektiv drift. I tillegg vil det kunne kutte lånerenta. For å ytterlegare spare bilistane for å dekke store løpande finansieringskostnader, vil regjeringa òg innføre ei rentekompensasjonsordning for bompengelån. Samferdselsdepartementet opnar for å gjere endringar i takst- og innkrevjingsopplegget for Bypakke Bodø dersom den varsla omorganiseringa av bompengesektoren vil føre til reduserte finansieringskostnader for prosjektet. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til Stortinget om dette når den tid kjem.

Samferdselsdepartementet viser til omtalen av overgangsordning fram til rentekompensasjonsordninga er etablert i kap 7. Denne inneber at for Bypakke Bodø får lokale garantistyreremakter tilbod om at takstane kan baserast på lågare rente enn 6,5 pst. på bakgrunn av føresetnadene omtala i pkt. 7. Departementet vil òg gå i dialog med lokale styreremakter om evt. einvegs innkrevjing og ein reduksjon av talet på bomstasjonar. Departementet ber såleis om fullmakt til, i samråd med lokale myndigheiter, å endre takstar i tråd med evt. endra renteføresetnader, innføring av einvegs innkrevjing og reduksjon av talet på bomstasjonar.

Samferdselsdepartementet har merka seg at Bodø kommune og Nordland fylkeskommune har lagt opp til at det alt etablerte bompengeselskapet Veipakke Salten AS skal ha ansvaret for finansiering og innkrevjing av bompengar til Bypakke Bodø. Samferdselsdepartementet ser det som viktig at bompengeneinnkrevjinga er så effektiv som mogleg. I Meld. St. 26 (2012–2013) er færre bompengeselskap omtalt som eit sentralt element i effektiviseringa av bompengeneinnkrevjinga. Departementet vurderer derfor ei samordning av bompengeneinnkrevjinga med dei andre prosjekta i Saltenområdet i same selskap som positiv. Det er ein føresetnad at økonomien i dei ulike prosjekta som selskapet har ansvar for, blir halden frå kvarandre, slik at det ikkje oppstår noka form for kryssubsidiering.

11 Avtale

Samferdselsdepartementet

t i l r å r :

Etter at Stortinget har gjort vedtak om delvis bompengefinansiering av Bypakke Bodø og utbygginga av rv 80 Hunstadmoen – Thallekrysset, vil det bli inngått avtale mellom Vegdirektoratet og bompengeselskapet i tråd med gjeldande standardavtale og dei føresetnadene som er lagt til grunn i denne proposisjonen.

At Dykkar Majestet godkjenner og skriv under eit framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om utbygging og finansiering av vegprosjekt og tiltak i Bodø kommune (Bypakke Bodø) og endra takst- og rabattopplegg for rv 80 Løding – Vikan (Tverlandsbrua).

VI HARALD, Noregs konge,

s t a d f e s t e r :

Stortinget blir bedt om å gjere vedtak om utbygging og finansiering av vegprosjekt og tiltak i Bodø kommune (Bypakke Bodø) og endra takst- og rabattopplegg for rv 80 Løding – Vikan (Tverlandsbrua) i samsvar med eit vedlagt forslag.

Forslag

til vedtak om utbygging og finansiering av vegprosjekt og tiltak i Bodø kommune (Bypakke Bodø) og endra takst- og rabattopplegg for rv 80 Løding – Vikan (Tverlandsbrua)

I

1. Stortinget samtykker i at bompengeselskapet får løyve til å ta opp lån og krevje inn bompengar til delvis bompengefinansiering av vegprosjekt og tiltak i Bodø kommune (Bypakke Bodø). Vilråa går fram av denne proposisjonen.
2. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsetje nærare reglar for finansieringsordninga. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å
3. redusere takstane i Bypakke Bodø basert på lågare berekningsteknisk rente i tråd med føringane i føreliggande proposisjon. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å gjere endringar i innkrevjingsopplegget i Bypakke Bodø frå tovegsinnkrevjing til envegsinnkrevjing og ein eventuell reduksjon i talet på bomstasjonar etter ein dialog med lokale styresmakter.
3. Stortinget samtykker til eit endra takst- og rabattsystem for prosjektet rv 80 Løding – Vikan (Tverlandsbrua) i tråd med vilråa i denne proposisjonen.