



DET KONGELEGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

# St.prp. nr. 61

(2006–2007)

## Om utbygging og finansiering av rv 17 Tverlandet – Godøystraumen og rv 80 Røvika – Strømsnes i Bodø og Fauske kommunar i Nordland (Vegpakke Salten fase I)

*Tilråding frå Samferdselsdepartementet av 27. april 2007, godkjend i statsråd same dagen. (Regjeringa Stoltenberg II)*

### 1 Innleiing

Samferdselsdepartementet legg i denne proposisjonen fram forslag om utbygging og finansiering av Vegpakke Salten fase I, som inneheld dei to prosjekta rv 80 Røvika – Strømsnes i Fauske kommune og rv 17 Tverlandet – Godøystraumen i Bodø kommune. I tillegg inngår to mindre tiltak på rv 80.

Utbygging av rv 80 mellom Fauske og Bodø har vore utgreidd ved fleire høve. Høg ulykkesfrekvens og dårleg standard på vegen har saman med potensialet for innkorting vore bakgrunn for ønske om å gjennomføre tiltak på denne stamvegstrekinga. Den nye traséen mellom Røvika og Strømsnes som delvis skal gå i tunnel, gir store framkomstgevinstar, med 6,2 km innkorting av køyrelengda. Anleggsarbeida på rv 80 skal etter planen starte opp sommaren 2008, med trafikkopning i løpet av 2010.

Rv 17, som er hovudferdselsåra langs kysten mellom Helgeland og Salten, har i dag låg standard nær Tverlandet, med dårleg kurvatur og vegbreidd. Den nye traséen mellom Tverlandet og Godøystraumen er planlagt aust for dagens veg og tettstaden Tverlandet. Prosjektet vil gi store stan-

dardbetringar. Det blir lagt opp til anleggsstart hausten 2007, med trafikkopning hausten 2009.

Det er lokalpolitisk semje om å fremje Vegpakke Salten i to fasar, slik at ein kan komme i gang med dei prosjekta som er komne lengst i planlegginga (fase I-prosjekt). Vidare er det eit lokalpolitisk ønske om å fremje prosjekta i fase I samla og med eitt felles bompengeselskap. Det blir likevel lagt opp til at dei to hovudprosjekta på rv 17 og rv 80 blir bygde ut som to enkeltprosjekt og delfinansierte med bompengar. Kvart av hovudprosjekta har sin eigen bomstasjon.

Fase II omfattar hovudsakleg prosjekt og tiltak knytte til inn- og utfart i Bodø sentrum, samt utbetring av strekingar og punkt på rv 80 med høg ulykkesfrekvens. Eventuell prioritering av fase II vil bli behandla i samband med neste rullering av Nasjonal transportplan.

### 2 Dagens situasjon og omtale av utbygginga

Vegpakke Salten fase I omfattar to større prosjekt og to mindre tiltak med eit samla kostnadsoverslag på 551 mill. kr inkludert bomstasjonar. Dei eins-

kilde prosjekta er nærmare omtalte i kapittel 2.1–2.4.

### 2.1 Rv 17 Tverlandet – Godøystraumen

Rv 17 er hovudferdselsåra langs kysten på Helgeland og i Salten. I nord startar den i krysset med rv 80 i tettstaden Tverlandet, om lag 20 km frå Bodø sentrum. Årsdøgntrafikken (ÅDT) ved Godøystraumen lengst sør på utbyggingsstrekninga er 2 200 køyretøy, medan den i krysset lengst nord er over 4 000 køyretøy. Dagens veg er for smal til midtstripe og har dårleg kurvatur. Det er registrert 24 ulykker med personskade dei siste 10 åra.

Prosjektet inneber omlegging av rv 17 aust for dagens veg, busetnader og landbruksområde, jf. figur 2.1. Det omfattar knapt 8 km veg i ny trasé, med vegbreidd 7,5 m. Den nye parsellen er om lag 500 m kortare enn dagens veg og blir bygd utan bustadavkøyrslar. I prosjektet inngår to tunnelar. Den lengste er på 1,3 km. Miljøet for dei som er busette langs den eksisterande vegen, blir vesentleg betra når gjennomgangstrafikken forsvinn. Innkortinga og omlegginga gir reduserte transport- og ulykkeskostnader for trafikantane.

Bodø kommune vedtok reguleringsplanen i mars 2005. Det blei gjort ei mindre vesentleg reguleringsendring pga. kulturminne i juni 2006. Kostnadsoverslaget er 212 mill. 2005-kr. Omrekna til 2007-prisnivå blir kostnadsoverslaget 231 mill. kr, inkl. 5 mill. kr til bygging av bomstasjon. Prosjektet sin netto nytte er utrekna til om lag -20 mill. kr med 4,5 pst. kalkulasjonsrente. Netto nytte over totale kostnader (NN/K) er om lag -0,1.

### 2.2 Rv 80 Røvika – Strømsnes

Stamvegen rv 80 er hovudvegen mellom «fylkeshovudstaden» Bodø og E6, og dermed eit viktig vegsamband både for næringslivet og befolkninga i Salten. Dessutan avviklar den ein mindre del av gjennomgangstrafikken til Lofoten. Dagpendlinga mellom Fauskeområdet og Bodø har eit stort omfang. Prosjektet ligg i Fauske kommune; Røvika er om lag 6 km vest for sentrum. Årsdøgntrafikken er omkring 3 300 køyretøy. Det er mykje randbusetnad, og meir enn halvparten av strekninga har nedsett fartsgrense.

Prosjektet inneber omlegging av rv 80 nord for dagens trasé, med ei innkorting på 6,2 km. Det blir bygd 5,9 km ny veg med vegbreidd 8,5 m parallelt med jernbanen mellom Røvika og Strømsnes, jf.

figur 2.1. Nærmast Strømsnes blir det bygd ein 2 km lang tunnel. Dagens rv 80 blir tilknytt den nye parsellen gjennom kryss i kvar ende av parsellen og får funksjon som lokalveg etter omlegginga.

Fauske kommune vedtok reguleringsplanen 16. februar 2006. Kostnadsoverslaget er 286 mill. 2006-kr. Omrekna til 2007-prisnivå blir kostnadsoverslaget 299 mill. kr, inkl. 7 mill. kr til bygging av bomstasjon. Netto nytte for prosjektet er utrekna til om lag 280 mill. kr med 4,5 pst. kalkulasjonsrente. Netto nytte over totale kostnader (NN/K) er om lag 0,5.

### 2.3 Rv 80 Mjøneskleiva

Det dårlegaste partiet på rv 80 mellom Fauske og Bodø er ved Mjøneskleiva i Bodø kommune, 28 km frå sentrum. Eit område på omkring 600 m har mykje dårlegare geometri enn strekningane rundt. Dette spranget i standard, kombinert med utfartsparkering langs vegen, gjer strekninga ulykkesutsett. Årsdøgntrafikken er om lag 2 800 køyretøy.

Tiltaket inneber oppgradering av den om lag 600 m lange eksisterande vegstrekninga til gjeldande vegnormalstandard med vegbreidd 8,5 m. Det er elles planlagt tiltak mot parkering langs vegen og sanering av avkøyrslar.

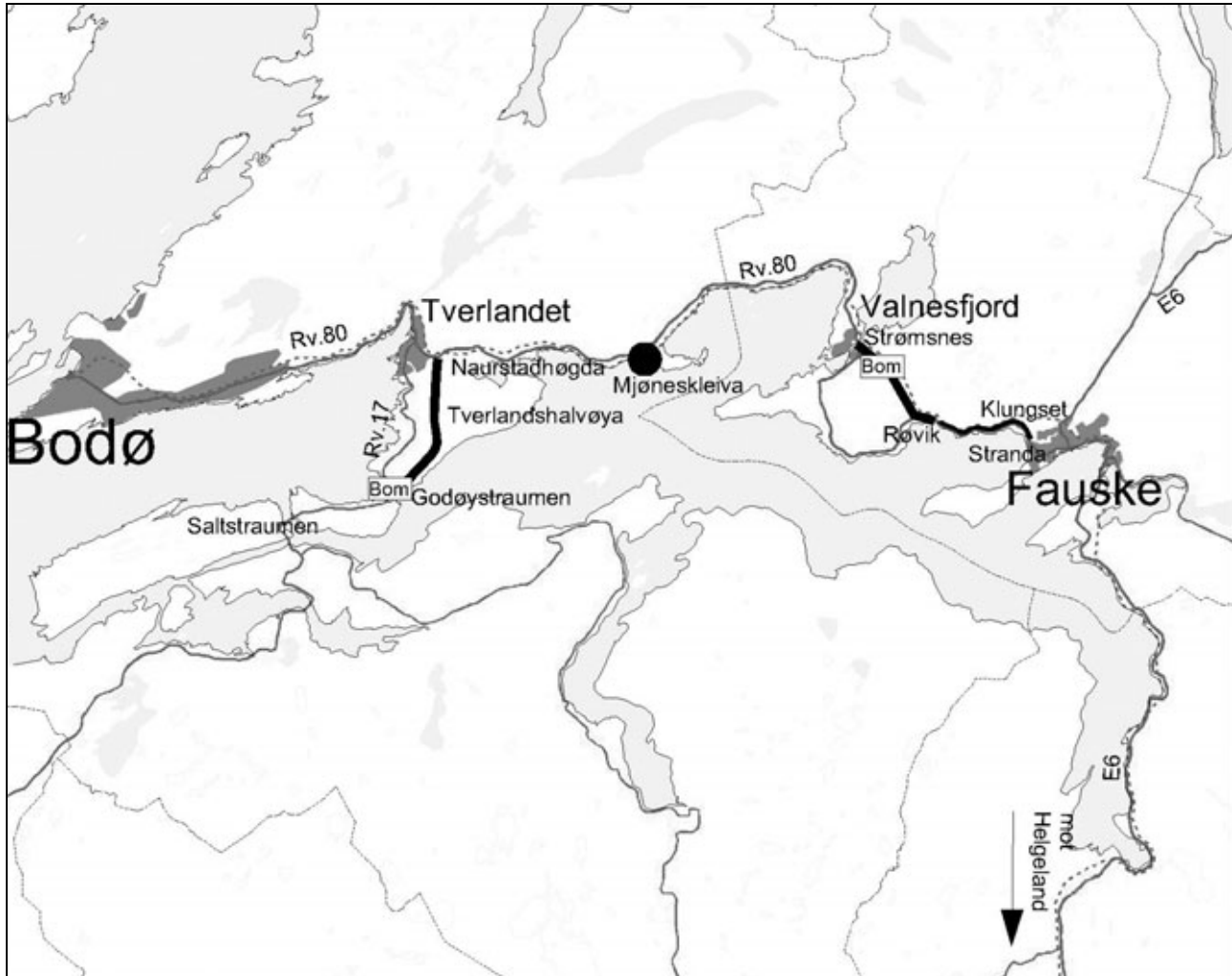
Reguleringsplanen blei vedteken i mars 2006. Utbetringsarbeidet kan truleg skje i 2008. Kostnadene er utrekna til om lag 11 mill. kr.

### 2.4 Rv 80 Gang- og sykkelveg Stranda – Klungset

Det er bygd gang- og sykkelveg mellom Fauske sentrum og busetnaden på Klungset, som ligg 2 km vest for sentrum. Det er randbusetnad langs rv 80 vidare vestover, utan tilfredsstillande løysing for mjuke trafikantar. I tillegg vil brukarane av Klungsetmarka, som er eit utfartsområde nær tettbygde område, ha nytte av forlenga gang- og sykkelveg. Mesteparten av rv 80 i dette området har nedsett fartsgrense. Årsdøgntrafikken på strekninga er om lag 3 600 køyretøy.

Prosjektet omfattar forlenging av dagens gang- og sykkelveg med 2,5 km og sanering av ei rekkje avkøyrslar. Tiltaket vil betre forholda for mjuke trafikantar og styrkje trafiktryggleiken.

Det er venta at reguleringsplanen blir vedteken våren 2007. Bygginga kan truleg skje i 2010. Kostnadene er vurderte til å liggje på om lag 10 mill. kr.



Figur 2.1 Oversikt over planområdet

### 3 Lokalpolitisk handsaming

Fylkesplan for Nordland legg vekt på å utvikle sterke bustad-, arbeids- og serviceregionar (BAS), mellom anna ved å betre samferdselsløysingane. Fauske og Bodø dannar ein slik BAS-region, og rv 80 og rv 17 knyter denne regionen saman. Utbygging av rv 80 mellom Fauske og Bodø har vore utgreitt ved fleire høve, og seinast gjennom såkalla moglegheitsstudiar i 1999 og 2004. I 1999 blei utbygging vurdert i «Vegpakke Salten – konsekvenser av en bompengefinansiert vegutbygging», ein rapport som blei lagt fram for kommunane i Salten og Salten regionråd.

I 2004 blei det utarbeidd eit høyringsdokument, «Utredning rv 80», som drøfta moglegheta for ei bompengefinansiert utbygging i Saltenområdet. Dette låg til grunn for handsaminga av saka i fylkeskommunen og dei berørte kommunane. Forslaget inneheldt til saman 11 prosjekt og tiltak i Saltenområdet. Kommunane Bodø og Fauske (samt

Skjerstad, som i ettertid er slått saman med Bodø) slutta seg til prinsippa om bompengefinansiert utbygging av Vegpakke Salten i vedtak høvesvis 9. og 27. september 2004. Nordland fylkeskommune slutta seg til opplegget gjennom vedtak 4. oktober 2005.

Dei to kommunane oppretta deretter saman med Statens vegvesen ei styringsgruppe som arbeidde vidare med utforming av vegpakken. Eit meir detaljert forslag blei sendt på høyring hausten 2005 med tanke på endelege vedtak. I dette dokumentet blei det foreslått å dele pakken inn i to fasar, der fase I omhandlar dei prosjekta som er komne lengst i planlegginga.

Bodø og Fauske kommunar fatta 26. januar 2006 vedtak om delvis bompengefinansiert utbygging av Vegpakke Salten fase I, jf. vedtak **A** og **B**. Fauske og Bodø kommunar fatta høvesvis 26. januar og 15. februar 2006 vedtak om oppretting av bompengeselskap, jf. vedtak **C** og **D**. Nordland fylkeskommune slutta seg til delvis bompengefinan-

siert utbygging av Vegpakke Salten fase I 20. februar 2006, jf. vedtak E.

I brev av 21. april 2006 informerte Statens vegvesen Fauske kommune om at pkt. 2a og 2b i vedtaket 26. januar 2006 om å utvide pakken med gang- og sykkelveg på strekninga Klungset – Røvika samt undergang ved Erikstad, ikkje kunne leggjast til grunn i den vidare handsaminga. Årsaka til dette var at tiltaka medfører kostnadsauke. Fauske kommune gjorde 27. april 2006 eit tilleggsvedtak der dei tok dette til etterretning, jf. vedtak F.

Statens vegvesen informerte Bodø kommune i brev av 20. april 2006 om at pkt. 5 i vedtaket 26. januar 2006 om fritak for biodrivne bilar strir mot gjeldande takstretningslinjer, og ikkje kunne leggjast til grunn i den vidare handsaminga. Dette blei lagt fram som orienteringssak i bystyret 4. mai 2006, jf. pkt. G.

Fauske og Bodø kommunar vedtok høvesvis 1. og 22. juni 2006 å stille garanti for bompengeselskapet sine lån, jf. vedtak H og I. Fylkeskommunen vedtok 12. juni 2006 å stille garanti for låneopptak samt å akseptere betinga refusjon, jf. vedtak J. Bompengeselskapet, Vegpakke Salten AS, blei skipa i april 2006.

*A. Bodø kommune – vedtak om Vegpakke Salten i bystyret 26. januar 2006:*

«Bystyret gir sin tilslutning til gjennomføring av Vegpakke Salten fase I slik den er beskrevet i Statens vegvesen Region nord sitt framlegg til politisk behandling datert 30.11.2005, med tilhørende finansieringsanalyse datert 28.11.2005. Dette innebærer tilslutning til:

1. Inndeling av Vegpakke Salten i en fase I og II
2. Omfang av fase I:

Vegnr	Strekning	Kostnad (mill kr)
Rv80	Gang-/ sykkel-veg Stranda-Røvik (hele reguleringsplan strekningen er ikke full-finansiert i fase I)	10
Rv80	Røvik – Strømsnes	260
Rv80	Mjøneskleiva	11
Rv17	Godøystraumen – Naurstadhøgda	212
Rv17/80	Kostnader bomstasjoner/brikkekjøp	12

3. Plassering av bommer for fase I:
  - Ny Rv80 Strømsnes
  - Rv17 Godøystraumen

- Plasseringen av bommen ved Godøystraumen kan være avhengig av om «gammelveien» skal holdes åpen eller ikke.

4. Innkrevingsmetode:
  - Autopass, kombinert med lavkapasitet myntautomat med mulighet for kontant/manuell betaling
  - Døgnkontinuerlig innkreving i 15 år
  - Etterskuddsinnkreving
5. Takster:
  - Ny Rv80 Strømsnes: 27 kr lett bil og 54 kr tung bil,- bare innkreving på ny veg
  - Rv17 Godøystraumen: 22 kr lett bil og 44 kr tung bil
  - Rabattopplegg ihht takstregulativ for bompengeprosjekter.
  - Det skal vurderes rabattordning ved passering av begge bommer innenfor en gitt tidsperiode.
  - Biodrevne biler skal kunne passere bommene avgiftsfritt.
6. At kommunene skal ta initiativ til å etablere kommunalt/fylkeskommunalt eid bompengeselskap.
7. Bensinavgift utredes nærmere, slik at dette kan gjennomføres som viktigste finansieringskilde i fase II.
8. Det arbeides videre mot departement og bevilgede myndigheter for å få en økt statlig finansieringsandel vedr. Vegpakke Salten.
9. Bystyret kan akseptere bompengefinansiering av tunnel Straumsnes – Røvika på RV 80 så lenge det er åpent for bruk av den gamle traseen»

*B. Fauske kommune – vedtak om Vegpakke Salten i kommunestyret 26. januar 2006:*

1. «Gir tilslutning til inndeling av Vegpakke Salten i fase 1 og fase 2.
2. Omfang av fase 1 som beskrevet fra Statens vegvesen med følgende tillegg:
  - a) Gang/sykkelveg Stranda – Røvik ferdigstilles i fase 1.
  - b) Det bygges over/undergang på riksvei 80 ved Erikstad for å sikre en trygg skolevei.
  - c) Kostnader stor kr. 12 mill. til etablering av bomstasjon/brikkekjøp
  - d) Innkrevningsstasjonen mellom Valnesfjord – Fauske plasseres slik at kommunens innbyggere kan køyre bompengefritt innen kommunen.
3. Plassering av bommer for fase 1: Ny Rv 80 vest for tunnel på Strømsnessiden. Rv 17 Godøystraumen
4. Innkrevingsmetode: Autopass, kombinert med lavkapasitet myntautomat med mulighet for kontant/manuell betaling

## Om utbygging og finansiering av rv 17 Tverlandet – Godøystraumen og rv 80 Røvika – Strømsnes i Bodø og Fauske kommunar i Nordland (Vegpakke Salten fase I)

Døgnkontinuerlig innkreving i 15 år  
Etterskuddsinnkreving

5. Anbefaling takster:  
Ny Rv 80 Røvik – Strømsnes: kr. 27 lett bil.  
Kr. 54 tung bil.  
Innkreving kun på ny Rv 80  
Rv 17 Godøystraumen: kr. 22 lett bil. Kr. 44 tung bil  
Rabattopplegg i hht takstregulativ for bompengeprojekter  
Ingen rabatt ved passering av begge bommene
6. Fauske kommune og Bodø kommune tar initiativ til etablering av kommunalt/fylkeskommunalt eid bompengeselskap.»

*C. Fauske kommune – vedtak om bompengeselskap i kommunestyret 26. januar 2006:*

1. «Fauske kommune stifter sammen med Bodø kommune aksjeselskapet Vegpakke Salten AS
2. Selskapets formål er å oppta lån og innkreve bompenger, og inngå nødvendige avtaler med Statens vegvesen i forbindelse med gjennomføring av Vegpakke Salten del 1.
3. Selskapets aksjekapital skal være på kr 100 000 fordelt på kr 50 000 på hver av kommunene. Fauske kommunes andel finansieres av næringsfondet.
4. Fauske kommune godkjenner at vedlagte utkast til vedtekter og stiftelsesdokument legges til grunn for etableringen av selskapet.
5. Kommunestyret gir rådmannen i fullmakt til å representere kommunen på stiftelsesmøtet.»

*D. Bodø kommune – vedtak om bompengeselskap i formannskapet 15. februar 2006:*

1. «Bodø kommune stifter sammen med Fauske kommune aksjeselskapet Vegpakke Salten AS.
2. Selskapets formål er å oppta lån og innkreve bompenger, og inngå nødvendige avtaler med Statens vegvesen i forbindelse med gjennomføring av Vegpakke Salten del 1.
3. Selskapets aksjekapital skal være på kr 100 000 fordelt på kr 50 000 på hver av kommunene. Bodø kommunes andel finansieres ved å belaste disposisjonsfondet for tilsvarende beløp.
4. Bodø kommune godkjenner at vedlagte utkast til vedtekter og stiftelsesdokument legges til grunn for etableringen av selskapet og at evt. deltakelse fra NFK vil kunne endre disse. Styret skal ha 5 medlemmer.
5. Bystyret gir rådmannen i fullmakt til å representere kommunen på stiftelsesmøtet.
6. Vedtaket gjøres etter § 13. Begrunnelsen er at selskapet senest må være opprettet når

saken sendes fra Vegdirektoratet til departementet. (1. mars 2006).»

*E. Nordland fylkeskommune – vedtak om Vegpakke Salten i fylkestinget 20. februar 2006:*

1. «Fylkestinget viser til behandling av FT-sak 84/04 hvor Fylkestinget i Nordland sluttet seg til prinsippet om utredning av bompengefinansiering av Vegpakke Salten
2. På bakgrunn av planfremdrift og finansieringssituasjonen er fylkestinget enig i at Vegpakke Salten gjennomføres i 2 faser, hvor fase I omfatter følgende prosjekt:

Vegnr.	Strekning	Kostnad (mill.kr)	Byggetid
Rv 80	Gang- og sykkelveg Stranda-Røvik (hele strekningen er ikke fullfinansiert i fase I)	10	2009
Rv 80	Røvik – Strømsnes	260	2007–11
Rv 80	Mjøneskleiva	11	2008
Rv 17	Godøystraumen – Naurstadhøgda	212	2007–09
Rv 17/80	Kostnader bomstasjoner/ brikkekjøp	12	
Samlet kostnad Vegpakke Salten, fase I		505	

3. Fylkestinget er enig i forslaget om at gjennomføring av prosjektene i fase I fullfinansieres med et låneopptak på til sammen 305 mill. kr, og at dette låneopptaket skal nedbetales gjennom innkreving av bompenger fra trafikantene:

Vegnr.	Bom-plassering	Takst (kr)lett/tung	Innkrevingsperiode	Finansiering (mill.kr)	
				Bompenger	Statlige
Rv 80	Strømsnes	27/54	2010 – 2024	193	95
Rv 17	Godøystraumen	22/44	2009 – 2023	112	105

Det forutsettes ikke innkreving av bompenger på gammel RV 80 Røvik -Strømsnes etter åpning av nyvegen

Innkreving av bompenger kan skje på følgende måte:

- Autopass (automatisk registrering og belastning), kombinert med lavkapasitet myntautomat med mulighet for kontant/manuell betaling
- Døgnkontinuerlig innkreving
- Innkreving av bompenger etter at aktuelle prosjekt er ferdig bygget

Bensinavgift utredes nærmere, slik at dette eventuelt kan gjennomføres som viktigste finansieringskilde i fase II.

Om utbygging og finansiering av rv 17 Tverlandet – Godøystraumen og rv 80 Røvika – Strømsnes i Bodø og Fauske kommunar i Nordland (Vegpakke Salten fase I)

Det arbeides videre mot departement og bevilgede myndigheter for å få en økt statlig finansieringsandel vedr. Vegpakke Salten.

4. Fylkestinget gir fylkesrådet fullmakt til å inngå forhandlinger med Fauske og Bodø kommuner dersom det er ønskelig at fylkeskommunen er med i et bompengeselskap som skal ha ansvar for å finansiere bompengandelen av utbyggingene og administrere innkrevingen. For å redusere risikoen for garantistene kan det innføres en ordning med betinget refusjon. Eventuell fylkeskommunal garanti, og ordning om betinget refusjon forelegges fylkestinget i egen sak. Fylkestinget forutsetter at garantistene får flertall i styret for bompengeselskapet.
5. Maksimal innkrevingstid settes til 15 år dersom selskapet oppfyller sine økonomiske forpliktelser. Et år etter prosjektenes ferdigstilling og åpning for trafikk skal bompengeselskapets økonomi evalueres. Dersom selskapet ikke oppfyller sine økonomiske forpliktelser må det eventuelt gjennomføres tiltak i følgende rekkefølge:
  1. Takstene økes inntil 20 %
  2. Perioden med innkreving av bompenger økes inntil 5 år
  3. Dersom dette ikke er tilstrekkelig utbetales en eventuell betinget refusjon så langt dette er nødvendig
  4. Dersom dette ikke er tilstrekkelig må garantistene innfri sine forpliktelser»

*F. Fauske kommune – tilleggsvedtak i kommunestyret 27. april 2006:*

1. «I kostnadsrammen for Vegpakke Salten fase I er det planlagt brukt 10 millioner kroner på gang- og sykkelveg Stranda – Klungset.
2. Hele strekningen Klungset – Røvik kostnadsberegnes når godkjent reguleringsplan foreligger. Når kostnadsreduksjoner og/eller økt inntjening i fase I er realisert, ørmerkes disse midlene til forlengelse av utbyggingen av gang- og sykkelveg på strekningen rv 80 Klungset – Røvik.
3. Kommunen arbeider for prioritering av statlige midler til utbygging av over/undergang på rv 80 ved Erikstad for å sikre trygg skoleveg innenfor rammen til stamvegruta E6 Trondheim – Fauske med tilknytninger (rv 80 Fauske – Bodø) i forbindelse med revisjon av NTP for perioden 2010–2019.
4. Det arbeides videre mot Stortinget for å øke statens finansieringsbidrag utover dagens fordeling.»

*G. Bodø kommune – orienteringssak i bystyret 4. mai 2006:*

Følgjande orienteringssak blei lagt fram for bystyret:

«Bodø bystyres vedtak i sakens pkt.5, kulepunkt fem, *'Biodrevne biler skal kunne passere bommene avgiftsfritt'* harmonerer ikke med takstretningslinjene for bompengeprojekt. Etter anmodning fra Vegdirektoratet ber vi Bodø kommune tilslutte seg de gjeldende nasjonale retningslinjer for fritak. I takstretningslinjene gis fritak for el-biler som kun er elektrisk drevet og som har drivstoffkode 5 i vognkortet. Begrepet 'biodrevne biler' er ikke gitt noen klar definisjon. Det tas i økende grad i bruk drivstofftyper som er helt eller delvis basert på biologisk framstilling, men som kan brukes blandet med ordinært drivstoff. De fleste moderne biodrevne person- og lastebiler vil kunne benytte en diesel blandet med eksempelvis planteolje. Det vil derfor ikke være praktisk mulig å identifisere hvilke biler som er delvis 'biodrevne', med mindre bilene kun kan bruke biodrivstoff og dette klart framgår av vognkort og/eller nummerskilt (for eksempel EL på el-biler).»

*H. Fauske kommune – vedtak om garanti i kommunestyret 1. juni 2006:*

«Fauske kommune garanterer med simpel kausjon for inntil kr. 27 mill. kr av et totalt låneopptak på 305 mill. kr. som bompengeselskapet Veipakke Salten A/S skal oppta for å finansiere fase 1 av Veipakke Salten.

Det forutsettes at Bodø kommune garanterer for 128 mill. kr og Nordland fylkeskommune garanterer for 150 mill. kr.

Garantiansvaret forutsettes å være proratisk.

Garantitiden fastsettes til anleggsperioden pluss 15 år.»

*I. Bodø kommune – vedtak om garanti i bystyret 22. juni 2006:*

«Bodø kommune stiller garanti i form av simpel kausjon for låneopptak stort 128 mill kr for låneopptak til Veipakke Salten AS.

Hvis selskapet ikke oppfyller sine økonomiske forpliktelser forutsetter bystyret at:

- a) Takstene økes med inntil 20 %
- b) Bompengeperioden økes inntil 5 år.
- c) Om ikke dette er tilstrekkelig, forutsettes fylkeskommunen å benytte ordningen med betinget refusjon
- d) Om ikke dette er tilstrekkelig, må garantistene solidarisk innfri sine forpliktelser.»

*J. Nordland fylkeskommune – vedtak om garanti og betinga refusjon i fylkestinget 12. juni 2006:*

1. «Fylkestinget viser til behandling av Fylkestingets sak 25/06

2. Fylkestinget godkjenner at Nordland fylkeskommune, sammen med Bodø og Fauske kommuner, stiller følgende garantier for låneopptak til bompengandelen av Vegpakke Salten, fase I

Fordeling av garantiansvar, simpel kausjon, for antatt lånebehov på 305 millioner kroner pro rata.

	Ca. % fordeling	Antatt beløp
Fauske kommune	10 %	27 millioner
Bodø kommune	40 %	128 millioner
Nordland Fylkeskommune	50 %	150 millioner

3. Hvis selskapet ikke oppfyller sine økonomiske forpliktelser forutsetter fylkestinget at:
- Takstene økes inntil 20 %
  - Bompengeperioden økes inntil 5 år
  - Om dette ikke er tilstrekkelig, utbetales en eventuell betinget refusjon
  - Om dette ikke er tilstrekkelig, må garantistene solidarisk innfri sine forpliktelser
4. Fylkestinget gir fylkesrådet fullmakt til videre behandling av garantistillelse og betinget refusjon.»

## 4 Trafikkgrunnlag

Det er gjennomført analysar av trafikken gjennom bomstasjonspunkta. Etter dette er det lagt til grunn ein årleg trafikkvekst på 1,1 pst. på rv 17 ved Godøystraumen og 1,3 pst. på rv 80 ved Strømsnes. For Strømsnes er auken høgare enn prognosane på 1,1 pst. som er utarbeidde for Nordland i samband med Nasjonal transportplan for perioden 2006–2015, men i samsvar med teljingane seinare år. Salten er eit vekstområde som kan vente høgare befolknings- og trafikkvekst enn i fylket generelt.

### 4.1 Rv 17 Godøystraumen

Rv 17 er ein del av ein nasjonal turistveg, og har omfattande turisttrafikk samt fritidsreiser frå Bodø-området i sommarhalvåret. Det er også ein stor del arbeids- og skulereiser frå Saltstraumen og Skjerstad inn til Tverlandet og Bodø. I dag ligg ÅDT på om lag 2 400 køyretøy der innkrevjinga i bomstasjonen skal starte i 2009. ÅDT i 2009 er rekna til om lag 2 450 køyretøy utan bompengennkrevjing. I finansieringsanalysen er det lagt til grunn ein eingangsnedgang i trafikken på om lag

350 køyretøy når innkrevjinga startar. ÅDT gjennom bomstasjonen det fyrste året med bompengennkrevjing er dermed rekna til om lag 2 100 køyretøy.

### 4.2 Rv 80 Strømsnes

Rv 80 ved Strømsnes har ein stor del pendlar- og lokaltrafikk mellom Bodø og Fauske og mellom Valnesfjord (Strømsnes) og Fauske. Avstanden mellom Bodø og Fauske er i dag om lag 60 km. Ei innkorting av strekninga mellom Bodø og Fauske på 7 km reduserer køyrelengda med om lag 11 pst. Mellom Fauske og Valnesfjord gir innkortinga ein reduksjon av køyrelengda på 35 pst. Innkortinga er venta å gi ein auke av totaltrafikken på den nye vegen. Då det framleis vil vere gratis å nytte dagens rv 80, er det venta ein del trafikklekkasje frå den nye rv 80-strekninga.

I dag ligg ÅDT på om lag 3 400 køyretøy der innkrevjinga i bomstasjonen skal starte i 2010. ÅDT i 2010 er rekna til om lag 3 600 køyretøy utan bompengennkrevjing. I finansieringsanalysen er det lagt til grunn om lag 600 køyretøy i samla eingangsnedgang/omkøyning når innkrevjinga startar, slik at ÅDT gjennom bomstasjonen det fyrste året med bompengennkrevjing er rekna til om lag 3 000 køyretøy. Ved ein eventuell svikt i inntektene som følge av stor trafikklekkasje til dagens rv 80, legg Statens vegvesen til grunn at det blir vurdert trafikkregulerande tiltak for å redusere høvet til omkøyning. Det er pr. i dag ikkje klart kva slags tiltak dette vil vere. Det vil ikkje bli sett opp bom på omkøyringsvegen.

## 5 Utbyggings- og finansieringsopplegg

### 5.1 Nærmare om utbygginga

#### 5.1.1 Rv 17 Tverlandet – Godøystraumen

Prosjektet er kostnadsrekna til 231 mill. kr og skal finansierast i kombinasjon av statlege midlar og bompengar. I Statens vegvesen sitt handlingsprogram for perioden 2006–2009 er det sett av 107 mill. kr til rv 17 Tverlandet – Godøystraumen innanfor den fylkesfordelte ramma til øvrige riksvegar i Nordland. I tillegg er det lagt til grunn eit bompengbidrag på 109 mill. kr (omrekna til 2007-prisnivå).

På grunn av større prisauke frå 2005 til 2006 enn rekna med då handlingsprogrammet for perioden 2006–2009 blei fastsett, er finansieringsbehovet noko høgare enn føreset i handlingsprogrammet. I tillegg kjem utgifter til etablering av bomsta-

sjon. Meirbehovet som følge av prisauken er føresettt fordelt mellom statlege midlar og bompengar som i opphavleg finansieringsplan. Bomstasjonen skal finansierast med bompengar. Etter dette er det lagt til grunn ein finansieringsplan for rv 17 som vist i tabell 5.1.

Tabell 5.1 Forslag til finansieringsplan rv 17 (tal i mill. 2007-kr)

Statlege midlar	112
Bompengar	119
Sum	231

Ein eventuell kostnadsauke skal dekkjast i samsvaret med gjeldande retningslinjer for bompengeprojekt. For rv 17 Tverlandet – Godøystraumen er det føresettt at 51,6 pst. av kostnadene skal finansierast med bompengar. Bompengeselskapet og staten skal dekkje kostnadsauke inntil 10 pst. fordelt etter forholdet mellom statlege midlar og bompengar i prosjektet. Kostnadsauke ut over 10 pst. er staten sitt ansvar, og skal dekkjast innanfor den fylkesfordelte investeringsramma til øvrige riksvegar i Nordland.

Det er planlagt anleggsstart på rv 17 hausten 2007, med trafikkopning hausten 2009. Det er venta eit forbruk på 35 mill. kr i 2007. Prosjektet har fått ei løyving på 25 mill. kr i 2007, jf. St.prp. nr. 1 (2006–2007). Det blir følgjeleg lagt til grunn at bompengeselskapet stiller 10 mill. kr til disposisjon.

#### 5.1.2 Rv 80 Røvika – Strømsnes, rv 80 Mjøneskleiva og rv 80 Gang- og sykkelveg Stranda – Klungset

Prosjekta på rv 80 har eit samla kostnadsoverslag på 320 mill. kr. I Statens vegvesen sitt handlingsprogram/planleggingsprogram for perioden 2006–2015 er det lagt til grunn 330 mill. kr innanfor stamvegramma til prosjekt på rv 80. Av desse midlane er det lagt opp til å bruke 128 mill. kr til prosjekta på rv 80 innanfor Vegpakke Salten fase I, fordelt med 10 mill. kr i første fireårsperiode (2006–2009) og 118 mill. kr i siste seksårsperiode. I tillegg er det lagt til grunn eit bompengebidrag på 192 mill. kr. Etter dette er det lagt til grunn ein finansieringsplan for rv 80 som vist i tabell 5.2.

Tabell 5.2 Forslag til finansieringsplan rv 80 (tal i mill. 2007-kr)

Statlege midlar	128
Bompengar	192
Sum	320

Ein eventuell kostnadsauke skal dekkjast i samsvaret med gjeldande retningslinjer for bompengeprojekt. For prosjekta på rv 80 skal 60 pst. av kostnadene finansierast med bompengar. Bompengeselskapet og staten skal dekkje kostnadsauke inntil 10 pst. fordelt etter forholdet mellom statlege midlar og bompengar. Kostnadsauke ut over 10 pst. er staten sitt ansvar, og skal dekkjast innanfor stamvegramma.

Anleggsarbeida på rv 80 Røvika – Strømsnes skal etter planen starte opp sommaren 2008, med trafikkopning i løpet av 2010. Det blir lagt opp til utbetring i Mjøneskleiva i 2008 og bygging av gang- og sykkelvegen mellom Stranda og Klungset i 2010.

## 5.2 Bomstasjonsplassering og bompengeplegg

### 5.2.1 Rv 17 Godøystraumen

Det blir etablert tovegs bompengeneinnkrevjing på rv 17 ved Godøystraumen sør for krysset mellom ny og gammal veg, jf. figur 2.1. Dette medfører at trafikantane ikkje får høve til betalingsfri omkøyning. Reguleringsplanen for bomstasjonsområdet er vedteken. Bompengeplegget er basert på etterskottsinnkrevjing frå trafikkopning hausten 2009.

Følgjande takstar er lagt til grunn (2006-kr):

- Lette køyretøy (tillaten totalvekt t.o.m. 3 500 kg): 22 kr
- Tunge køyretøy (tillaten totalvekt over 3 500 kg): 44 kr

Følgjande føresetnader er elles lagt til grunn:

- Betalande ÅDT på 2 100 køyretøy første året etter trafikkopning.
- Årleg trafikkvekst på 1,1 pst.
- Årleg innkrevjingskostnad på 2 mill. kr.
- Gjennomsnittleg inntekt pr. køyretøy på 14,40 2006-kr.

Innkrevjingskostnadene utgjer om lag 18 pst. av bompengeneinntektene.

### 5.2.2 Rv 80 Strømsnes

Det blir etablert tovegs bompengeneinnkrevjing på rv 80 ved Strømsnes, jf. figur 2.1. I tråd med kommunane sine vedtak om innkrevjingsopplegg vil det vere gratis å køyre dagens rv 80 mellom Røvika og Strømsnes. Reguleringsplanen for bomstasjonsområdet er vedteken. Bompengeplegget er



basert på etterskottsinnskrevjing frå trafikkopning i løpet av 2010.

Følgjande takstar er lagt til grunn (2006-kr):

- Lette køyretøy (tillaten totalvekt t.o.m. 3 500 kg): 27 kr
- Tunge køyretøy (tillaten totalvekt over 3 500 kg): 54 kr

Følgjande føresetnader er elles lagt til grunn:

- Betalande ÅDT på 3 000 køyretøy første året etter trafikkopning.
- Årleg trafikkvekst på 1,3 pst.
- Årleg innkrevjingskostnad på 2 mill. kr.
- Gjennomsnittleg inntekt pr. køyretøy på 17,60 2006-kr.

Innkrevjingskostnadene utgjer om lag 10 pst. av bompenginntektene.

### 5.3 Felles finansieringsføresetnader

Følgjande felles føresetnader er elles lagt til grunn for finansieringsanalysen:

- Lånerente 6,5 pst.
- Årleg prisstiging 2 pst.

Det er føresett takst- og rabattsystem i tråd med gjeldande retningslinjer. Det blir ikkje betalingsfritak ved passering av begge bomstasjonane innanfor eit tidsrom, men det er lagt opp til felles rabattsystem for dei to bomstasjonane. Takstane er føresette justerte i samsvar med prisutviklinga. Det er lagt til grunn både manuell betaling med kort/mynt og elektronisk innkrevjing tilpassa AutoPASS-systemet.

Dersom økonomien til bompengeselskapet blir svakare enn rekna med, kan bompengeselskapet etter avtale med Vegdirektoratet auke takstane med inntil 20 pst. ut over prisstiginga og forlengje innkrevjingsperioden med inntil 5 år for ein eller begge bomstasjonane. For å sikre nedbetaling av den totale gjelda til bompengeselskapet kan det bli naudsynt med takstauke og forlengja innkrevjing i begge bomstasjonane. Bompengeselskapet har pålegg om å føre rekneskapen med eit klart skilje mellom tiltaka på rv 17 og på rv 80 slik at faren for kryssubsidiering er redusert til ein eventuell konkurs.

Med desse føresetnadene er innkrevjingsperioden utrekna til i underkant av 15 år både ved Godøystraumen og ved Strømsnes. Lånerente på 6,5 pst. føreset at det før anleggsstart ligg føre dokumentasjon frå ein låneinstitusjon om lån innanfor denne renta i ein periode på 10–15 år.

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

- 10 pst. kostnadsauke.
- Betalande ÅDT på 1 850 køyretøy ved Godøystraumen og 2 600 køyretøy ved Strømsnes første året etter trafikkopning.
- Halvert trafikkvekst.
- 50 pst. høgare innkrevjingskostnader.
- Takstauke på 20 pst. etter 2 år.

Med desse føresetnadene er innkrevjingsperioden utrekna til om lag 24 år ved begge bomstasjonane. Prosjekta let seg dermed ikkje nedbetale innanfor den tillatne bompengeperioden. I eit slikt tilfelle vil ordninga med betinga refusjon bli nytta, jf. kapittel 5.4.

### 5.4 Fylkeskommunal garanti og refusjon på vilkår

Som det går fram av dei lokalpolitiske vedtaka i kapittel 3, har Bodø og Fauske kommunar og Nordland fylkeskommune vedteke å stille garanti for eit bompengelån på til saman 305 mill. kr, fordelt med respektive delar på 10, 40 og 50 pst. Den maksimale gjelda til selskapet er utrekna til om lag 400 mill. kr i 2009/2010. Garantien vil fyrst komme til utbetaling dersom bompengeselskapet si gjeld ikkje er mogeleg å handtere etter at realtakstane er auka med inntil 20 pst., innkrevjingsperioden er forlengja med inntil 5 år og betinga refusjon er utbetalt. Den fylkeskommunale garantien er godkjend av Kommunal- og regionaldepartementet. Dei kommunale garantiane må godkjennast av fylkesmannen i Nordland før anleggsstart.

Som det går fram av kapittel 3 (vedtak E og J), har Nordland fylkeskommune vedteke at ordninga med betinga refusjon kan nyttast dersom bompengeselskapet ikkje kan oppfylle dei økonomiske pliktene sine. Betinga refusjon inneber utbetaling over den fylkesfordelte investeringsramma til øvrige riksvegar i Nordland både for rv 17 og rv 80. Betinga refusjon blir nytta dersom gjelda ikkje let seg nedbetale etter takstauke på 20 pst. og 20 års innkrevjing.

Fylkeskommunen har ikkje omtala storleiken på refusjonen i vedtaket sitt. Statens vegvesen har derfor med utgangspunkt i det pessimistiske reknestykket i kapittel 5.3, rekna ut at det samla behovet for betinga refusjon vil liggje på i overkant av 50 mill. kr i siste del av perioden 2010–2015 for å kunne nedbetale lånegjelda på 20 år. I reknestykket er refusjonen fordelt med 20 mill. kr til rv 17 Tverlandet – Godøystraumen og 30 mill. kr til prosjekta på rv 80.

## 6 Samferdselsdepartementet si vurdering

---

Rv 80 mellom Fauske og Bodø er ei av dei mest trafikkerte stamvegstrekingane i Nordland, og vegen er svært viktig både for befolkninga og næringslivet. Innkortinga av strekinga mellom Røvika og Strømsnes på 6,2 km samt standardhevinga vil gi store framkomstgevinstar. Ei overføring av gjennomgangstrafikken til ny rv 80 vil betre miljøet for dei som bur langs dagens rv 80, som blir lokalveg etter omlegginga. I tillegg blir trafikktryggleiken betra. Gang- og sykkelveg mellom Stranda og Klungset betrar forholda for mjuke trafikantar og tilgjenget til Klungsetmarka.

Omlegginga av rv 17 mellom Tverlandet og Godøystraumen gir store forbetringar i standard og trafikktryggleik. Forholda for randbusetnaden på Tverlandet blir vesentleg betra når mykje av trafikken blir overført til ny rv 17.

Samferdselsdepartementet har merka seg at det er eit lokalpolitisk ønske om å komme i gang med fase I-prosjekta snarast råd. Vidare er det ønskje om å fremje desse med eitt felles bompengeselskap. Departementet understrekar at vegpakkar over 500 mill. kr som trafikalt og/eller finansielt heng saman, i utgangspunktet skal underleggjast ekstern kvalitetssikring. Samferdselsdepartementet har komme til at det ikkje er naudsynt å gjennomføre ekstern kvalitetssikring i dette tilfellet, sidan dei to store enkeltprosjekta i pakken knapt har nokon trafikal samanheng og kvar for seg har kostnader langt under 500 mill. kr. Samstundes legg departementet til grunn at det skal gjennomførast ekstern kvalitetssikring for ein framtidig fase II av Vegpakke Salten, der dei planlagte prosjekta i langt større grad heng saman trafikalt og finansielt.

Elles blir det lagt vekt på at dei to hovudprosjekta på rv 17 og rv 80 blir bygde ut som to enkeltprosjekt. Opplegget med etterskottsinnkrevjing i bomstasjonar på kvar utbyggingsparsell gir godt samsvar mellom betaling og nytte, i tråd med føringane i St.meld. nr. 24 (2003–2004).

Samferdselsdepartementet legg også vekt på at begge kommunane og fylkeskommunen har stilt garanti for lånet til bompengeselskapet og at fylkeskommunen har gjort vedtak om betinga refusjon.

Med om lag 15 års innkrevjingstid for begge bomstasjonane sluttar Samferdselsdepartementet seg til at det må vere eit vilkår at bompengeselskapet har ei renteavtale som sikrar eit rentenivå i tråd med det som er lagt til grunn i finansieringsplanen. Departementet føreset at dokumentasjon for avtale om rentenivå blir sendt Vegdirektoratet før bompengavtalen blir underskriven. Det blir elles lagt til grunn at det blir vurdert trafikkregulerande tiltak på rv 80 for å redusere høvet til omkøyring dersom bomstasjonen ved Strømsnes får vesentleg inntektssvikt som følge av dette.

Samferdselsdepartementet er positiv til at det lokalt blir arbeidd vidare med planane for ein fase II av Vegpakke Salten. Eventuell prioritering av fase II vil bli behandla i samband med neste rulling av Nasjonal transportplan.

## 7 Avtale

---

Etter at Stortinget har gjort vedtak om den foreslåtte finansierings- og utbyggingsplanen for Vegpakke Salten fase I, blir det inngått avtale mellom Vegdirektoratet og bompengeselskapet i tråd med gjeldande standardavtale og 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 utbygging og finansiering av rv 17 Tverlandet – Godøystraumen og rv 80 Røvika – Strømsnes i Bodø og Fauske kommunar i Nordland (Vegpakke Salten fase I).

---

Vi HARALD, Noregs Konge,

s t a d f e s t e r :

Stortinget blir bede om å gjere vedtak om utbygging og finansiering av rv 17 Tverlandet – Godøystraumen og rv 80 Røvika – Strømsnes i Bodø og Fauske kommunar i Nordland (Vegpakke Salten fase I) i samsvar med eit vedlagt forslag.

---

## Forslag

# til vedtak om utbygging og finansiering av rv 17 Tverlandet – Godøystraumen og rv 80 Røvika – Strømsnes i Bodø og Fauske kommunar i Nordland (Vegpakke Salten fase I)

Stortinget samtykker i at:

### I

Bompengeselskapet får løyve til å ta opp lån og krevje inn bompengar for finansieringa av Vegpakke Salten fase I. Vilkårå går fram av denne proposisjonen.

### II

Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsetje nærmare reglar for finansieringsordninga.

---

---



Grafisk produksjon: PDC Tangen a.s

241 379  
Trykket