



DET KONGELEGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 148 S

(2014–2015)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

Utbygging og finansiering av E6 på strekninga Nord-Trøndelag grense – Korgen, inkl. Brattåsen – Lien i Vefsn og Grane kommunar (E6 Helgeland sør) i Nordland

*Tilråding frå Samferdselsdepartementet 19. juni 2015,
godkjend i statsråd same dagen.
(Regjeringa Solberg)*

1 Innleiing

I Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023 er det lagt til grunn ei trinnvis utbygging og utbetring av E6 på Helgeland til samanhengande god og einsarta standard. Utbygginga er føresett delfinansiert med bompengar. Prosjektet er ei samla utbyggingspakke som var føresett gjennomført i tre delar: E6 Helgeland nord, Helgeland sør og Brattåsen – Lien. Stortinget slutta seg til utbyggings- og finansieringsopplegg for første utbyggingsetappe gjennom handsaminga av Prop. 55 S (2013–2014) Utbygging og finansiering av E6 på strekninga Korgen – Bolna i Hemnes og Rana kommunar (E6 Helgeland nord) i Nordland, jf. Innst. 178 S (2013–2014). På grunn av manglande interesse ved utlysing, måtte prosjektet lysast ut på nytt. Det er no lagt til grunn anleggsstart for E6 Helgeland nord hausten 2015.

Samferdselsdepartementet legg i denne proposisjonen fram forslag om utbygging og finansiering av dei to siste delane av utbygginga, dvs. utbygging av strekninga mellom Nord-Trøndelag grense og Korgen, inkl. prosjektet Brattåsen – Lien. Heretter blir «E6 Helgeland sør» nytta ved omtale av den samla utbygginga på denne strek-

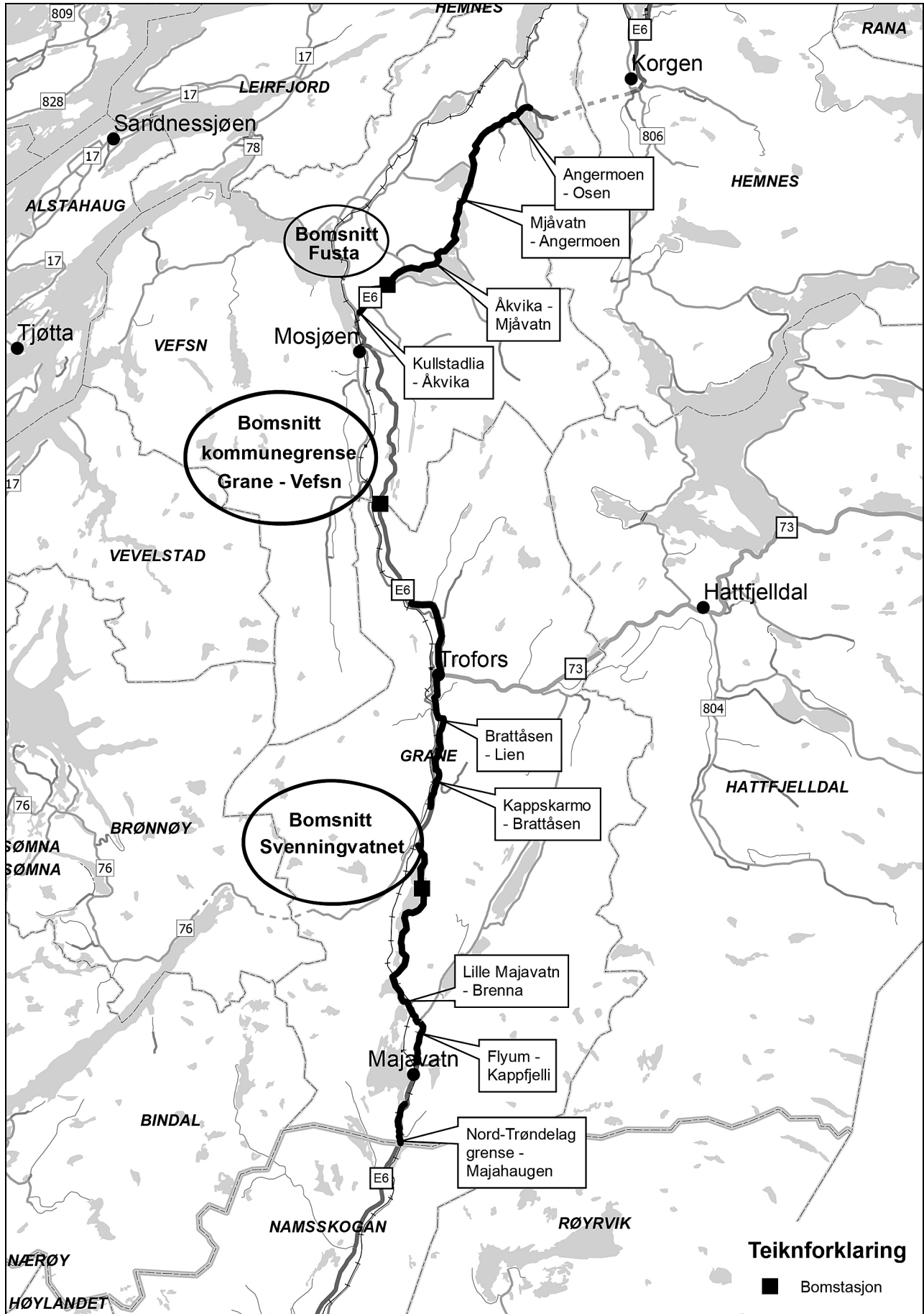
ninga, dvs. inkl. prosjektet Brattåsen – Lien. Utbygginga er planlagt starta opp hausten 2016.

2 Omtale av andre utbyggings- etappe – E6 Helgeland sør

Første etappe av den trinnvise utbygginga av E6 på Helgeland til samanhengande god og einsarta standard er omtalt i Prop. 55 S (2013–2014) Utbygging og finansiering av E6 på strekninga Korgen – Bolna i Hemnes og Rana kommunar (E6 Helgeland nord) i Nordland. I denne proposisjonen blei det også lagt fram eit førebels opplegg for utbygging og finansiering av E6 på heile strekninga frå Nord-Trøndelag grense til Bolna.

E6 mellom Nord-Trøndelag grense og Osen, like sør for Korgfjelltunnelen, er om lag 137 km lang, jf. fig. 2.1. Årsdøgnetrafikken (ÅDT) varierer frå 800 køyretøy ved Nord-Trøndelag grense til 3 800 køyretøy nord for Mosjøen. Tungrafikken utgjer mellom 14 og 16 pst. av trafikken. I perioden 2005–2014 var det i alt 142 ulykker med personskade på denne strekninga. Av desse blei 9 personar drepne, 16 hardt skadde og 180 lettare skadde. Utforkøyringar utgjer om lag 45 pst. av

Utbygging og finansiering av E6 på strekninga Nord-Trøndelag grense – Korgen, inkl. Brattåsen – Lien i Vefsn og Grane kommunar (E6 Helgeland sør) i Nordland



Figur 2.1 E6 Helgeland sør – delstrekningar og bomstasjonssnitt

ulykkene, medan møteulykker utgjør om lag 25 pst.

Det er lagt opp til å byggje ut til saman om lag 80 km veg, fordelt på 9 delstrekningar. Som for E6 Helgeland nord vil utbygginga av 7 av delstrekningane bli lyst ut i ein samla konkurranse der same entreprenør vil stå for utbygging samt drift og vedlikehald i ein periode på inntil 15 år. Kontraktforma er nærare omtalt i Prop. 55 S (2013–2014). Tiltaka på desse delstrekningane omfattar utviding av vegbreidde, utretting av svingar, styrking av bereevne i eksisterande vegtrase, utbetring av bruer og tunnelar, samt bygging av gang- og sykkelveggar. Alle delstrekningane har godkjende reguleringsplanar.

For utbygging av delstrekningane Kapskarmo – Brattåsen og Brattåsen – Lien vil det bli nytta tradisjonelle konkurranseformer, der drift og vedlikehald ikkje inngår. Ut frå omsynet til rasjonell anleggsdrift er det formåltenleg å sjå desse to delstrekningane i samanheng. Her skal E6 leggjast i ny trase vest for tettstadene Trofors og Grane over ei strekning på om lag 22 km. Det skal mellom anna byggjast ein tunnel og to bruer for kryssing av Vefsn og Svenningdalselva. I tillegg inngår ombygging av lokalt vegnett. Begge delstrekningane har godkjende reguleringsplanar.

Utbygginga av E6 Helgeland sør vil redusere reisetida med om lag 9 minuttar for lette køyretøy og om lag 11 minuttar for tunge køyretøy. Strekingar med lågare fartsgrense enn 80 km/t blir redusert med 33 km.

Det er gjennomført ekstern kvalitetssikring (KS2) av prosjektet. Kvalitetssikringa har omfatta prosjektstyring, kostnadsoverslag og trafikkgrunnlag, samt konkurransegrunnlag for vegutviklingskontrakt. Det er semje mellom Statens vegvesen og kvalitetssikrar om styringsramme og kostnadsramme. Samferdselsdepartementet legg etter dette til grunn ei styringsramme på 3 860 mill. 2014-kr og ei kostnadsramme på 4 290 mill. 2014-kr. Rekna om til 2015-prisnivå blir styringsramma 3 970 mill. kr og kostnadsramma 4 410 mill. kr.

Samfunnsøkonomisk netto nytte for utbygginga er rekna til om lag -1 240 mill. kr. Netto nytte over totale kostnader er rekna til -0,4.

3 Lokalpolitisk handsaming

Opplegget for samla utbygging og delvis bompengefinansiering av E6 Helgeland blei handsama av kommunale styresmakter og Nordland fylkeskommune våren 2010. Etter at Hemnes kommune fatta nytt vedtak om å gå mot delvis bompenge-

finansiering av utbygginga, blei saka handsama på nytt av Nordland fylkeskommune. I møte i fylkestinget 20. februar 2012 opprettheldt fylkeskommunen tilslutninga til det foreslåtte bompengeopp- legget. For nærare omtale av vedtaka blir det vist til Prop. 55 S (2013–2014).

Spørsmålet om garanti for E6 Helgeland sør blei handsama av Nordland fylkeskommune i møte i fylkestinget 20. april 2015, og følgjande vedtak blei fatta:

1. Fylkestinget viser til behandling av fylkestingets sak 056/10, sak 017/12 og sak 069/13.
2. Fylkeskommunen stiller en garanti – selvskyldnerkausjon, på 215 mill. kr for lån til bompengeselskapet i forbindelse med utbyggingen av E6 Helgeland sør.
3. Fylkestinget forutsetter at garantistillelsen godkjennes av Kommunal- og moderniseringsdepartementet.
4. Fylkestinget forutsetter at kommunene Rana, Vefsn og Grane tilsammen stiller en tilsvarende garanti. Hver garantist svarer for en forholdsmessig (pro rata) andel av det totale garantikrav.
5. Garantitiden fastsettes fra 2015 til og med 2030.
6. Garantiansvaret reduseres i takt med nedbetaling av lånene.
7. Hvis selskapet ikke oppfyller sine økonomiske forpliktelser forutsetter fylkestinget at utlegg kan dekkes gjennom økning av realtakstene med 20 % og forlengelse av innkrevingstiden med inntil 5 år. I dette tilfelle må garantitiden utvides med 5 år.
8. Fylkestinget forutsetter at fylkeskommunen gis 1. prioritets pant i retten til å kreve inn bompenger.
9. Ansvar for låneopptak og bompengeinnkreving til prosjektet E6 Helgeland sør tillegges Nordland Bompengeselskap AS.
10. Det tas forbehold om Stortingets samtykke til garantien.
11. Uavhengig av garantisaken ber Nordland fylkesting om at Stortinget øker de statlige midlene på Helgeland Sør, tilsvarende det som ble vedtatt på Helgeland Nord.

Vefsn, Rana og Grane kommunar fatta tilnærma likelydande garantivedtak for E6 Helgeland sør høvesvis 15. april, 5. mai og 6. mai 2015. Vefsn kommune har vedteke å stille ein garanti på 71 mill. kr, Rana kommune ein garanti på 136 mill. kr og Grane kommune ein garanti på 8 mill. kr, til saman 215 mill. kr.

I møte i kommunestyret 15. april 2015 fatta Vefsn kommune i tillegg følgjande vedtak:

Vefsn kommune ønsker å bidra til at bombelastningen for befolkningen blir lavest mulig. Spesielt belastningen på den interne trafikken bør minimeres/elimineres. Vefsn kommune ønsker at det ikke plasseres bomstasjoner internt i kommunen, men at plasseringen blir satt ved kommunegrensene, eller så nært kommunegrensene som mulig, slik at nødvendig internttrafikk som jobbpendling, kjøring til kommunesentret og kjøring til og fra aktiviteter ikke blir belastet.

Samferdselsdepartementet viser til at den foreslåtte plasseringa av bomstasjonssnitte knytt til E6 Helgeland sør er i tråd med dei lokalpolitiske vedtaka frå 2010/2012.

4 Trafikkgrunnlag

Som grunnlag for finansieringsvurderingane i Prop. 55 S (2013–2014), vurderte Statens vegvesen korleis innkrevjinga av bompengar vil påverke trafikken gjennom dei planlagde bomstasjonssnitte. Trafikkanalysen blei gjort med bruk av Regional transportmodell (RTM) og tilleggsvurderingar med grunnlag i trafikkteljingar på dagens veg. Det blei nytta elastisitetmodell til vurdering av korleis ulike takstar vil påverke trafikktviklinga. Trafikkprognosane som er lagt til grunn i finansieringsanalysen for E6 Helgeland sør, er noko justerte som følgje av nye trafikkteljingar og nokre tilleggsvurderingar.

Med dei takstane som det er gjort framlegg om, er det rekna med ein samla ÅDT på 5 130 køyretøy gjennom dei tre bomstasjonssnitte i samanlikningsåret 2016. Utan bompengar er ÅDT rekna til om lag 5 450 køyretøy. Innkrevjinga av bompengar er følgjeleg rekna til å gi ein reduksjon i trafikken på om lag 6 pst. Det er ikkje lagt til

grunn trafikkoverføringar til andre vegruter. Tabell 4.1 viser venta ÅDT gjennom bomstasjonssnitte i 2016, samanlikna med forventa ÅDT utan innkrevjing av bompengar.

I trafikkprognosane som er utarbeidde for Nordland i samband med arbeidet med Nasjonal transportplan for perioden 2014–2023, er det lagt til grunn ein gjennomsnittleg årleg trafikkvekst på 0,9 pst. i perioden 2010–2014, 0,5 pst. i perioden 2015–2023, 0,7 pst. i perioden 2024–2030 og 0,5 pst. etter 2030. På bakgrunn av dette er det lagt til grunn ein generell trafikkvekst i bompengeperioden på i gjennomsnitt 0,5 pst. per år.

5 Utbyggings- og finansieringsopplegg for E6 Helgeland sør

Finansieringsplanen for utbygging av E6 Helgeland sør omfattar statlege midlar og bompengar. Den statlege delen utgjer 86,9 pst. av kostnadene. Forslag til finansieringsplan er vist i tabell 5.1.

Forslaget er basert på føresett framdriftsplan for den samla utbygginga i Prop. 55 S (2013–2014). Framdrifta må tilpassast tilgjengelege økonomiske rammer og vil derfor bli nærare vurdert i samband med dei årlege budsjetta. Det er lagt til grunn at vegutviklingskontrakten blir lyst ut først, med sikte på anleggsstart hausten 2016. Tidspunktet for anleggsstart på strekninga Kapskarmo – Brattåsen – Lien må vurderast nærare.

Statlege midlar

I Prop. 55 S (2013–2014) blei det i tråd med Meld. St. 26 (2012–2013) lagt til grunn 1 870 mill. kr i statlege midlar til E6 Helgeland sør frå ramma til store prosjekt, rekna om til 2015-prisnivå. I tillegg blei det føresett om lag 270 mill. kr innafor ramma til programområda og om lag 970 mill. kr innafor ramma til fornying. Dette gav ei samla statleg ramme til E6 Helgeland sør på 3 110 mill. kr.

Tabell 4.1 Forventa ÅDT gjennom bomstasjonssnitte i samanlikningsåret 2016.

Bomstasjonssnitt	Utan bompengennkrevjing	Med bompengennkrevjing
Svenningvatn	1 150	1 140
Kommunegrense Grane/Vefsn	2 000	1 920
Fusta	2 300	2 070
Sum	5 450	5 130

Tabell 5.1 Finansieringsplan for Helgeland sør

	Mill. 2015-kr		
	2014–2017	2018–2023	Sum
Statlege midlar	860	2 590	3 450
– Store prosjekt	460	1 720	2 180
– Programområda	70	200	270
– Fornyng	330	670	1 000
Bompengar	340	180	520
Sum	1 200	2 770	3 970

Kostnadsoverslaget er auka med om lag 370 mill. kr etter framlegginga av Prop. 55 S (2013–2014). Samferdselsdepartementet går inn for at auken blir dekt med statlege midlar og bompengar, der bompenggebidraget blir auka med 30 mill. kr. Dette inneber ein auke i den statlege ramma til prosjektet på 340 mill. kr, fordelt med 310 mill. kr innafor ramma til store prosjekt og 30 mill. kr innafor ramma til fornyng. Departementet legg etter dette til grunn 3 450 mill. 2015-kr i statlege midlar, fordelt med 860 mill. kr i perioden 2014–2017 og 2 590 mill. kr i perioden 2018–2023.

Bompengar og bompenggeopplegg

Finansieringsopplegget byggjer på tovegs, parallell- og etterskottsinnkrevjing i tre automatiske bomstasjonssnitt mellom Nord-Trøndelag grense og Korgen, jf. figur 2.1. Innkrevjinga er planlagt starta opp i 2016.

I arbeidet med reguleringsplanane kom det fram at med den føresette plasseringa av bomstasjonen på ny E6 ved Fusta vil det vere mogleg å køyre utanom bomstasjonen via eksisterande E6. For å hindre trafikklekkasje og omkøyring, må

bomstasjonsplasseringa endrast eller det må gjennomførast trafikkregulerande tiltak på eksisterande E6. Vefsn kommune vil ikkje akseptere flytting av bomstasjonen. Følgjeleg må det vurderast å etablere ein bomstasjon på eksisterande E6 eller stengje vegen for gjennomkøyring. Val av løysing vil bli teken i samråd med lokale styresmakter.

Det er lagt til grunn at tunge køyretøy (totalvekt over 3 500 kg) skal betale tredobbel takst. Tabell 5.2 viser forventa takstnivå i dei ulike bomstasjonssnitta basert på ein samla utbyggingskostnad for E6 Helgeland sør på 3 970 mill. kr. Samla takst er rekna til 85 kr for lette køyretøy og 255 kr for tunge køyretøy som køyrer heile strekninga. Som for E6 Helgeland nord, er det lagt til grunn 10 pst. rabatt ved bruk av brikke, både for lette og tunge køyretøy. Det er føresett at takstane blir regulerte i samsvar med prisutviklinga.

Basert på føresetnadene i denne proposisjonen er brutto bompenggeinntekter rekna til om lag 920 mill. kr, fordelt med 520 mill. kr til investeringar, 230 mill. kr til å dekkje finansieringskostnader og 170 mill. kr til å dekkje innkrevjingskostnader og kostnader ved drift av bompengeselskapet.

Tabell 5.2 Forventa takstnivå for lette og tunge køyretøy utan rabatt

	2015-kr	
	Bompengetakstar	
Bomstasjonssnitt	lette køyretøy	tunge køyretøy
Svenningvatn	30 kr	90 kr
Kommunegrense Grane/Vefsn	30 kr	90 kr
Fusta	25 kr	75 kr
Sum	85 kr	255 kr

Ved utgangen av 2015 er det venta eit forbruk på prosjektet på om lag 120 mill. kr. Dette er inkl. forbruk tidlegare år som er stilt til disposisjon gjennom mellombels omdisponering av statlege midlar innafor Statens vegvesen sine fullmakter. Det er derfor føresett at bompengeselskapet stiler til disposisjon om lag 120 mill. kr i 2015.

Andre føresetnader for finansieringsplanen

Eventuelle kostnadsoverskridingar ut over prisstigning skal dekkjast i samsvar med gjeldande retningslinjer for bompengeprojekt. Kostnadsauke opp til kostnadsramma skal følgeleg dekkjast med statlege midlar og bompengar etter same prosentvise fordeling som innafor styringsramma. Eventuelle overskridingar ut over kostnadsramma er staten sitt ansvar og blir dekt med statlege midlar.

Eventuelle kostnadsreduksjonar på inntil 10 pst. skal fordelast mellom statlege midlar og bompengar etter same prosentvise fordeling som innafor styringsramma. Eventuelle kostnadsreduksjonar utover 10 pst. skal tilfalle staten.

Dersom økonomien i prosjektet blir dårlegare enn rekna med, kan bompengeselskapet etter avtale med Vegdirektoratet auke realkostane med inntil 20 pst. og forlengje innkrevjingstida med inntil 5 år.

Trafikkføresetnadene går fram av kapittel 4. Følgjande basisføresetnader er elles lagt til grunn for finansieringsanalysen:

- Lånerente: 6,5 pst.
- Årleg prisstigning: 2,5 pst.
- Årlege innkrevjingskostnader: 11 mill. kr
- Bruk av brikke: 80 pst.

Med desse føresetnadene er innkrevjingsperioden rekna til om lag 15 år.

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

- Kostnadsauke opp til kostnadsramma
- 10 pst. lågare ÅDT i samanlikningsåret 2016
- Ingen årleg trafikkvekst
- Lånerenta aukar til 8 pst. frå 2020
- Takstauke på 20 pst. eitt år etter at utbygginga er fullført

Med desse føresetnadene er innkrevjingsperioden rekna til om lag 20 år, dvs. ein auke på om lag 5 år i høve til basisalternativet.

Vidare er det rekna på eit alternativ med følgjande optimistiske føresetnader:

- Lånerente på 5 pst.
- 5 pst. høgare ÅDT i samanlikningsåret 2016

Med desse føresetnadene er innkrevjingsperioden rekna til om lag 12 ½ år, dvs. ein reduksjon på om lag 2 ½ år i høve til basisalternativet.

Prosjektet E6 Helgeland sør omfattar mange delprosjekt. Prosjektet er derfor meir fleksibelt enn eit enkeltprosjekt ved at omfanget av utbygginga som inngår i vegutviklingskontrakten, kan tilpassast økonomiske rammer. I kontrakten som skal prøvast ut på E6 Helgeland, jf. nærare omtale i Prop. 55 S (2013–2014), er det lagt opp til at utbygginga kan styrast mot ein fastsett sluttsum ved å bruke opsjonsvilkår i kontrakten. Det er derfor høve til å endre omfanget på arbeida også etter at kontrakten er inngått. Utbygginga innafor vegutviklingskontrakten må også sjåast i samanheng med utbygginga på strekninga Kapskarmo – Brattåsen – Lien. På denne strekninga er fleksibiliteten liten og utbyggingskostnadene høge, sidan E6 her skal leggjast om i ny trase.

Omorganisering av bompengesektoren

Som omtalt i Meld. St. 25 (2014–2015) legg regjeringa opp til ei omorganisering av bompengesektoren frå dagens mange bompengeselskap til eit fåtal selskap. I tillegg vil regjeringa innføre ei rentekompensasjonsordning for bompengelån. Det er lagt opp til at rentekompensasjonen skal komme bilistane til gode i form av lågare takstar, høgare rabattar og/eller kortare innkrevjingsperiode. Det er ein føresetnad for rentekompensasjonen at prosjektet blir lagt inn i eit av dei nye bompengeselskapa så snart desse er etablerte.

Bompengoopplegget i denne proposisjonen og Prop. 55 S (2013–2014) er basert på ein føresetnad om 6,5 pst. lånerente. Dette er i tråd med dei lokalpolitiske vedtaka. Gjennom Prop. 119 S (2013–2014) er det opna for at den reknetekniske renta i ein overgangperiode kan setjast lågare, i intervallet mellom 6,5 pst. og renta på 10-års statsobligasjonslån. Det er ein føresetnad at det er lokal tilslutning til dette og at dei kommunale og fylkeskommunale garantiane blir oppretthaldne. Vidare er det ein føresetnad at lokale styresmakter forpliktar seg til å leggje prosjektet inn i eit av dei nye bompengeselskapa når desse er etablerte. Samferdselsdepartementet ber Stortinget om fullmakt til at det kan fastsetjast takstar på bakgrunn av desse føresetnadene.

Når rentekompensasjonsordninga er på plass, vil det bli utarbeidd ein ny finansieringsplan der rentekompensasjon inngår.

Tabell 5.3 viser kalkulerte bompengetakstar, finansieringskostnader og innkrevjings- og drifts-

Tabell 5.3 E6 Helgeland sør – takstnivå ved ulike renteføresetnader

		2015-kr
Lånerente	6,5 pst.	3,0 pst.
Takst – lette kjøretøy	85 kr	73 kr
Finansieringskostnader	230 mill. kr	200 mill. kr
Innkrevjings- og driftskostnader	170 mill. kr	170 mill. kr

kostnader ved 6,5 pst. lånerente samanlikna med ei lånerente på 3 pst.

Dersom effekten av ei lånerente på 3 pst. i staden blir nytta til å redusere innkrevjingsperioden, er det rekna med at denne kan reduserast med om lag 3 år.

6 Garantiar

Som det går frem av kapittel 3, har Nordland fylkeskommune og Grane, Vefsn og Rana kommunar til saman fatta vedtak om å stille sjølvskuldnargaranti for eit bompengelån på inntil 430 mill. kr til utbygging av E6 Helgeland sør. Garantien er fordelt med 215 mill. kr på Nordland fylkeskommune, 71 mill. kr på Vefsn kommune, 136 mill. kr på Rana kommune og 8 mill. kr på Grane kommune.

Det er ein føresetnad at fylkesmannen i Nordland godkjenner dei kommunale garantiane og at Kommunal- og moderniseringsdepartementet godkjenner den fylkeskommunale garantien. Garantistane sine eventuelle utlegg kan dekkjast inn gjennom ein auke av realtakstane med inntil 20 pst. og forlenging av innkrevjingsperioden med inntil 5 år.

7 Samferdselsdepartementet si vurdering

E6 er den viktigaste transportåra for vegtransport i Nord-Noreg og på Helgeland. E6 på Helgeland har låg standard og er prega av forfall. I tillegg er vegen utsett for ulykker. Det er derfor viktig å vidareføre utbygginga. Samferdselsdepartementet tilrår derfor det foreslåtte opplegget for utbygging og finansiering av E6 mellom Nord-Trøndelag grense og Korgen, inkl. prosjektet Brattåsen – Lien (Helgeland sør). Framdrifta må tilpassast tilgjengelege økonomiske rammer og vil derfor bli nærare vurdert i samband med dei årlege bud-

sjetta. Det er lagt til grunn at vegutviklingskontrakten blir lyst ut først, med sikte på anleggsstart hausten 2016. Tidspunktet for anleggstart på strekninga Kapskarmo – Brattåsen – Lien må vurderast nærare.

I samband med garantivedtaka har lokale styresmakter bedt om at det statlege bidraget til E6 Helgeland sør blir auka, slik som for E6 Helgeland nord. Samferdselsdepartementet viser til at den statlege ramma til prosjektet er foreslått auka med 340 mill. kr. Bompengeprogget i denne proposisjonen er dessutan basert på ein føresetnad om 6,5 pst. lånerente. Som omtalt i m.a. Prop. 97 S (2013–2014), legg regjeringa opp til ei omorganisering av bompengesektoren frå dagens mange bompengeselskap til eit fåtal selskap. I tillegg vil regjeringa innføre ei rentekompensasjonsordning for bompengelån. Det er lagt opp til at rentekompensasjonen skal komme bilistane til gode i form av lågare takstnivå, høgare rabattar og/eller kortare innkrevjingsperiode. Det er ein føresetnad for rentekompensasjonen at prosjektet blir lagt inn i eit av dei nye bompengeselskapa så snart desse er etablerte. Det er også opna for at den reknetekniske renta kan setjast lågare i ein overgangsperiode, i tråd med dei føresetnadene som er omtalte i denne proposisjonen.

E6 Helgeland er handsama som ei samla utbygging som skal gjennomførast i fleire trinn. Samferdselsdepartementet legg derfor til grunn at bompengeneinnkrevjinga for både E6 Helgeland nord og E6 Helgeland sør, i tråd med Nordland fylkeskommune sitt vedtak, kan leggjast til det same bompengeselskapet, Nordland Bompengeselskap AS, fram til dei nye bompengeselskapa er på plass.

Samferdselsdepartementet sluttar seg til at utbygginga av 7 av dei 9 delstrekningane og det meste av drifta og vedlikehaldet av E6 mellom Nord-Trøndelag grense og Korgen blir lyst ut i ein samla konkurranse, slik at det blir same entreprenør som står for både utbygging, drift og vedlike-

hald. Kontraktforma vil ikkje ha konsekvensar for finansieringa av utgifter til drift og vedlikehald. Desse vil på vanleg måte bli finansierte over kap. 1320, post 23 Drift og vedlikehald av riksvegar, trafikant og køyretøytilsyn m.m.

gjeldande standardavtale og dei føresetnadene som er lagt til grunn i denne proposisjonen.

Samferdselsdepartementet

t i l r å r :

8 Avtale

Etter at Stortinget har fatta vedtak om utbygging og finansiering av E6 Helgeland sør i Nordland, vil det bli inngått avtale mellom Statens vegvesen Vegdirektoratet og bompengeselskapet i tråd med

At Dykkar Majestet godkjenner og skriv under eit framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om utbygging og finansiering av E6 på strekninga Nord-Trøndelag grense – Korgen, inkl. Brattåsen – Lien i Vefsn og Grane kommunar (E6 Helgeland sør) i Nordland.

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 E6 på strekninga Nord-Trøndelag grense – Korgen, inkl. Brattåsen – Lien i Vefsn og Grane kommunar (E6 Helgeland sør) i Nordland i samsvar med eit vedlagt forslag.

Forslag

til vedtak om utbygging og finansiering av E6 på strekninga Nord-Trøndelag grense – Korgen, inkl. Brattåsen – Lien i Vefsn og Grane kommunar (E6 Helgeland sør) i Nordland

1. Stortinget samtykker i at bompengeselskapet får løyve til å ta opp lån og krevje inn bompengar til delvis bompengefinansiering av utbygging av E6 på strekninga Nord-Trøndelag grense – Korgen, inkl. Brattåsen – Lien (E6 Helgeland sør) i Nordland. Vilråra går fram av denne proposisjonen.
2. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsetje nærare reglar for finansieringsordninga.
3. Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet får fullmakt til å fastsetje takstar basert på lågare rekneteknisk rente for E6 på strekninga Nord-Trøndelag grense – Korgen. Vilråra går fram av denne proposisjonen.