



DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

# Prop. 146 S

(2014–2015)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

## Utbygging og finansiering av rv 23 Dagslett – Linnes i Buskerud

*Tilråding fra Samferdselsdepartementet 19. juni 2015,  
godkjent i statsråd samme dag.  
(Regjeringen Solberg)*

### 1 Innledning

Samferdselsdepartementet legger i denne proposisjonen fram forslag om utbygging og finansiering av første utbyggingsetappe på rv 23 Dagslett – x E18, prosjektet rv 23 Dagslett – Linnes i Røyken og Lier kommuner i Buskerud.

For trafikanter langs Oslofjorden er rv 23 med Oslofjordforbindelsen en alternativ kjørerute til vegnettet gjennom Oslo. For kommunene Lier, Røyken og Hurum er rv 23 en viktig innfartsåre til Drammensregionen. Strekningen mellom Dagslett og Linnes er en flaskehals med dårlig standard og lavt hastighetsnivå. På rv 23 videre inn mot Drammen er det køproblemer i rushtiden.

Ny firefelts veg mellom Dagslett og Linnes vil gi både framkommelighets- og trafikksikkerhetsgevinster. Kjørelengden vil bli redusert med 2,2 km. Med rv 23 i delvis ny trase i tunnel utenom bebyggelsen blir miljøulempene redusert, og lokalbefolkningen avlastes for gjennomgangstrafikk. Bedre standard og kortere kjøretid vil gjøre rv 23 mer attraktiv som alternativ til vegnettet gjennom Oslo.

Prosjektet rv 23 Dagslett – Linnes er bl.a. omtalt i Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023 der det legges til grunn anleggsstart i første fireårsperiode forutsatt tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiering av utbyggingen. Det legges nå opp til

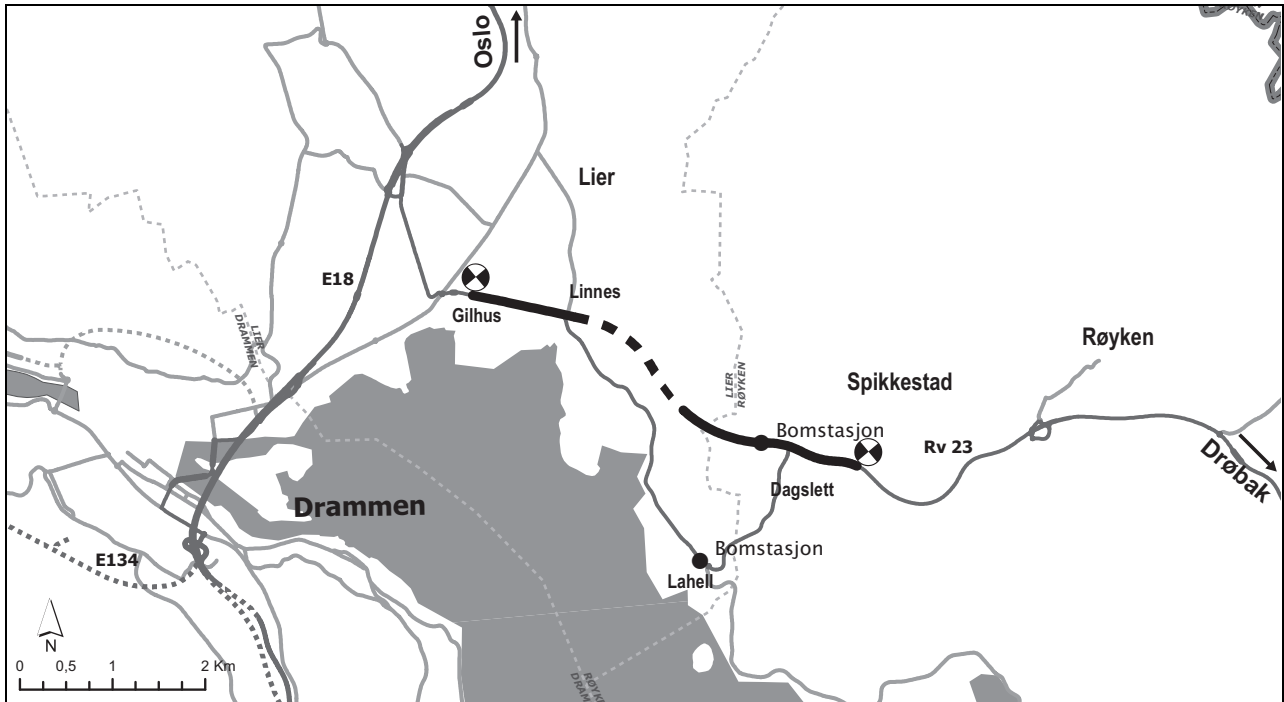
anleggsstart i 2017 og trafikkåpning i 2021. I 2015 og 2016 vil det bli gjennomført prosjektering, grunnerverv og andre forberedende arbeider.

### 2 Dagens situasjon og omtale av utbyggingen

Dagens tofelts veg har dårlig standard og går i en bue mellom Dagslett i Røyken kommune og Linnes i Lier kommune. Verken vegbredde, kurvatur, avkjørsler, kryssløsninger eller fartsgrense tilfredsstiller dagens krav. Strekningen framstår som en flaskehals, særlig for tungtrafikken. Årsdøgntrafikken på strekningen varierer mellom 14 000 og 18 000 kjøretøy. Den høye trafikkmengden gir trafikksikkerhetsproblemer og miljøulempen for lokalbefolkningen.

I perioden 2005–2014 ble det registrert 51 ulykker med personskade på rv 23 mellom Dagslett og Linnes, hvorav 5 dødsulykker og 9 ulykker med alvorlig personskade. De mest dominerende ulykkestypene er påkjøring bakfra og møteulykker.

Prosjektet omfatter bygging av 5,5 km ny firefelts veg mellom Dagslett og Linnes (Gilhus), jf. figur 2.1. Vegen vil delvis følge dagens trase og delvis gå i ny trase. Hovedelementene i prosjektet er en tunnel på 2,2 km, nye kryss på Dagslett og Linnes samt en 300 m lang kulvert på Linnes. I



Figur 2.1 Oversiktskart rv 23 Dagslett – Linnes

prosjektet inngår også bygging av 3 km gang- og sykkelveg.

Godkjent reguleringsplan for prosjektet fra 2003 er revidert med bl.a. ny kryssløsning på Linnes. Revidert reguleringsplan ble godkjent av Røyken og Lier kommuner i juni 2013.

Det er gjennomført ekstern kvalitetssikring (KS2) av prosjektstyringsunderlag, kostnadsoverslag og trafikkgrunnlag. Det er ingen reell uenighet mellom Statens vegvesen og kvalitetssikrer om styringsramme. Statens vegvesen foreslår en styringsramme på 2 070 mill. 2013-kr. Kvalitetssikrer foreslår en styringsramme på 2 140 mill. 2015-kr. Det er enighet om en kostnadsramme på 2 420 mill. 2015-kr.

Samferdselsdepartementet legger etter dette til grunn Statens vegvesens forslag til styringsramme. Omregnet til 2015-prisnivå er styringsrammen 2 180 mill. kr og kostnadsrammen 2 420 mill. kr.

Prosjektets samfunnsøkonomiske netto nytte er beregnet til 5,2 mrd. kr. Netto nytte over totale kostnader er beregnet til 1,7.

### 3 Lokalpolitisk behandling

Forslag til opplegg for delvis bompengefinansiert utbygging av prosjektet rv 23 Dagslett – Linnes ble behandlet av lokale myndigheter i 2014.

Røyken og Lier kommuner behandlet saken i møter i kommunestyret hhv. 22. mai og 17. juni 2014. Det ble fattet følgende likelydende vedtak:

1. [Røyken/Lier] kommune tilrår at utbyggingen av riksvei 23 på strekningen Linnes – Dagslett delfinansieres med bompenger i henhold til foreslått finansieringsopplegg.
2. Det legges til grunn innkreving i begge retninger i to automatiske bomstasjoner; en på ny RV 23 vest for krysset på Dagslett og en på dagens RV 23 på Lahell, vest for rundkjøringen mellom RV 23 og FV 3.
3. Det forutsettes en samlet investeringskostnad på 2070 mill. 2014-kr, statlig andel på 680 mill. 2014-kr og en innkrevingsperiode på inntil 15 år med mulighet for forlengelse med inntil 5 år og økning av takstene med inntil 20 % dersom utviklingen i bompengeselskapets økonomi gjør det nødvendig. Det legges til grunn en bompengetakst i spennet 22 – 27 kr (2014-kr) pr. passering for lette kjøretøy og tre ganger så mye for tunge kjøretøy med en totalvekt på over 3500 kg. Bompengetaksten forutsettes regulert i takt med prisstigningen.
4. Det forutsettes en rabattordning hvor alle trafikanter som betaler med elektronisk brikke gis 10 % flat rabatt.
5. Lette kjøretøy betaler for maksimalt 40 passeringer per kalendermåned ved bomstasjonen på dagens RV 23.

Lier kommunestyre gjorde følgende protokolltilførsel til saken:

1. Tidligere vedtak om stenging av vei over Gullaugkleiva og Mørk for gjennomkjøring opprettholdes.
2. Lier kommune anmoder Samferdselsdepartementet om å finne en tilfredsstillende løsning for lokalbefolkningen i Røyken og Lier som får uforholdsmessige ulemper som følge av bompenge-etableringen. Dette for å sikre fri tilgang til barnehage, skole, fritidsaktiviteter etc. i egen kommune.

Buskerud fylkeskommune behandlet saken i møtet i fylkestinget 27. august 2014, og det ble fattet følgende vedtak:

1. Buskerud fylkeskommune tilrår at utbyggingen av riksveg 23 på strekningen Linnes – Dagslett delfinansieres med bompenger i henhold til foreslått finansieringsopplegg.
2. Det legges til grunn innkreving i begge retninger i to automatiske bomstasjoner; en på ny rv. 23 vest for krysset på Dagslett og en på dagens rv. 23 på Lahell, vest for rundkjøringen mellom rv. 23 og fv. 3 ved kommunegrensen mellom Røyken og Lier.
3. Det forutsettes en samlet investeringskostnad på 2070 mill. 2014-kr, en statlig andel på 680 mill. 2014-kr og en innkrevingsperiode på inntil 15 år med mulighet for forlengelse med inntil 5 år og økning av takstene med inntil 20 % dersom utviklingen i bompengeselskapets økonomi gjør det nødvendig. Det legges til grunn en bompengetakst i spennet 22 – 27 kr (2014-kr) per passering for lette kjøretøy og tre ganger så mye for tunge kjøretøy med en totalvekt på over 3500 kg. Bompengetaksten forutsettes regulert i takt med prisstigningen.
4. Det forutsettes en rabattordning hvor alle trafikanter som betaler med elektronisk brikke gis 10 % flat rabatt.
5. Lette kjøretøy betaler for maksimalt 40 passeringer per kalendermåned ved bomstasjonen på dagens rv. 23.
6. Fylkestinget ber Vegfinans AS opprette bompengeselskapet «Rv. 23 Buskerud AS» for delfinansiering av rv. 23 Linnes – Dagslett, i henhold til gjeldende standarder og aksjonærsamarbeidsavtale mellom Vegfinans AS og Buskerud fylkeskommune.
7. Buskerud fylkeskommune gir et lån til Vegfinans AS på kr 125.000. Beløpet skal benyttes av Vegfinans AS til innbetaling av aksjekapital og kostnader i forbindelse med stiftelse av bompengeselskapet som et heleid datter-

- selskap av Vegfinans AS. Lånet gis rentefritt med tilbakebetaling senest innen 5 år. Beløpet belastes investeringsbudsjettet for fylkesveger. Det flyttes budsjettmidler fra 800300- 2380-07220-80001 til 800300-5290-08700.
8. Under forutsetning av Kommunal- og moderniseringsdepartementets godkjenning, garanterer Buskerud fylkeskommune ved selvskyldnerkausjon for bompengeselskapets gjeld, med pant i rettighet til å innkreve bompenger. Det samlede garantibeløpet (som tilsvarende selskapets maksimale gjeld beregnet ut fra pessimistiske forutsetninger) begrenses oppad til 1750 mill 2014-kr med tillegg av 10 % av til enhver tid gjeldende hovedstol til dekning av eventuelle påløpte renter og omkostninger. Det samlede garantibeløpet blir følgelig 1925 mill 2014-kr. Under forutsetning av en indeksregulering på 2,5% fram til forventet trafikkåpning i 2021, settes garantibeløpet til NOK 2300 mill.kr. Garantien gjelder fra første opptrekk på finansieringen i forbindelse med rekvisisjoner fra Statens vegvesen i byggeperioden og gjennom innkrevingsperioden på 15 år. Innkrevingsperioden kan i særskilte tilfelle forlenges med inntil fem år. I tillegg skal garantien gjelde inntil 2 år, jf. garantiforskriftenes § 3. Samlet garantitid blir følgelig inntil 25 år fra første opptrekk på finansieringen i forbindelse med rekvisisjoner fra Statens vegvesen.
9. Under forutsetning om Stortingets godkjenning vil den fylkeskommunale garantien først komme til utbetaling dersom gjelden ikke blir mulig å håndtere etter at realtakstene er økt med inntil 20 % ut over prisstigningen, og bompengeperioden er forlenget med inntil 5 år. Garantien gjelder inntil bompengeselskapets gjeld er nedbetalt. Det forutsettes at garantien blir sikret 1. prioritet i retten til å kreve inn bompenger.
10. Selvskyldnerkausjon forutsetter at Samferdselsdepartementet samtykker til at pant i rettigheter til å kreve inn bompenger kan etableres.

#### 4 Trafikkgrunnlag

---

Statens vegvesen har gjort beregninger og vurderinger av hvordan bompengennekningen påvirker trafikken gjennom bomstasjonssnittene. Trafikkgrunnlaget er beregnet ved hjelp av Regional transportmodell. Beregningene er utført i 2010-nivå og deretter oppjustert til 2014-nivå med trafikkprognosene som ble utarbeidet for Buskerud i forbindelse med Nasjonal transportplan 2014–

2023. Sammenligning med trafikktegninger i denne perioden gir tilnærmet samme resultat.

Ved innføring av bompenger må det forventes en reduksjon i trafikkgrunnlaget, dels fordi noen trafikanter, om mulig, vil velge andre kjøreruter og andre transportmidler enn bil og dels fordi noen vil utelate enkelte reiser.

Når ny rv 23 åpnes for trafikk, vil dagens rv 23 bestå som parallell lokalveg. Med bompengeneinnkreving kun på ny rv 23 viser beregningene en betydelig trafikklekkasje til dagens rv 23. Av hensyn til miljø og trafikksikkerhet er det ønskelig å overføre mest mulig av trafikken til ny veg. Det er derfor lagt opp til bompengeneinnkreving også på dagens rv 23, i tråd med lokalpolitiske vedtak.

I sammenlikningsåret 2014 var årsdøgntrafikken (ÅDT) om lag 17 600 kjøretøy på dagens rv 23 ved Linnes. Med bompengeneinnkreving er ÅDT beregnet til 13 000 kjøretøy på ny rv 23 og 1 800 kjøretøy på dagens rv 23, totalt 14 800 kjøretøy. Det er dermed regnet med at bompengeneinnkrevingen vil føre til en trafikkavvisning på om lag 16 pst. Andelen tunge kjøretøy er om lag 10 pst.

For den generelle trafikkutviklingen er det regnet med en gjennomsnittlig årlig trafikkvekst på 1,6 pst. i perioden 2010–2013, 1,5 pst. i perioden 2014–2019, 1,4 pst. i perioden 2020–2029 og 1,0 pst. etter 2030.

Samferdselsdepartementet har bedt Statens vegvesen utrede bygging av bru over Oslofjorden som et mulig alternativ til nytt tunnellop på rv 23. Dette er gjort i arbeidet med konseptvalgutredning for kryssing av Oslofjorden som ble lagt fram 19. november 2014. Utredningen har vært på lokal høring, og arbeidet med ekstern kvalitetssikring (KS1) pågår. Når KS1 er ferdig, vil Samferdselsdepartementet legge føringer for videre planlegging etter drøftelser i regjeringen. Uansett utfall av denne prosessen vil rv 23 på vestsiden av fjorden ha en viktig transportfunksjon, både internt i regionen og til kontinentet fra områdene vest for Oslo. Som grunnlag for trafikkanalysene er det lagt til grunn at bompengeneinnkrevingen knyttet til

Oslofjordtunnelen blir videreført med dagens takster på 50 kr for lette kjøretøy og 150 kr for tunge kjøretøy.

## 5 Utbyggings- og finansieringsopplegg

Finansieringsopplegget for rv 23 Dagslett – Linnes omfatter statlige midler og bompenger. Den statlige andelen utgjør 37,6 pst. Forslag til finansieringsplan er vist i tabell 5.1.

Det forventes et forbruk på om lag 80 mill. kr i 2015. Midlene forutsettes stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

### Statlige midler

I Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023 er det lagt til grunn 700 mill. kr i statlige midler til prosjektet, omregnet til 2015-prisnivå. Kostnadsoverslaget er økt med om lag 240 mill. kr etter framlegging av Meld. St. 26 (2012–2013). Samferdselsdepartementet går inn for at halvparten av økningen blir dekket med statlige midler. I finansieringsplanen er det derfor lagt til grunn 820 mill. kr i statlige midler, fordelt med 120 mill. kr i perioden 2014–2017 og 700 mill. kr i perioden 2018–2023.

### Bompenger og bompengepolegg

Finansieringsopplegget bygger på etterskuddsinnkreving i to automatiske bomstasjoner, en på ny rv 23 rett vest for krysset på Dagslett, og en på dagens rv 23 på Lahell, vest for rundkjøringen mellom fv 3 og rv 23, jf. figur 2.1. Det er forutsatt bompengeneinnkreving i begge retninger i begge bomstasjoner. I bompengepolegget som ble sendt til lokalpolitisk behandling, var det lagt til grunn at lokal veg over Gullaugkleiva holdes åpen for trafikk. Buskerud fylkeskommune og Røyken kommune har ikke merknader til dette, mens Lier kommune går inn for at vegen stenges for gjen-

Tabell 5.1 Finansieringsplan for rv 23 Dagslett – Linnes

|                 | Mill. 2015-kr |           |       |
|-----------------|---------------|-----------|-------|
|                 | 2014–2017     | 2018–2023 | Sum   |
| Statlige midler | 120           | 700       | 820   |
| Bompenger       | 500           | 860       | 1 360 |
| Sum             | 620           | 1 560     | 2 180 |

nomkjøring. Statens vegvesen tilrår at veggen over Gullaugkleiva holdes åpen, men at trafikkregulerende tiltak vurderes dersom det blir uønsket trafikkøkning. Samferdselsdepartementet slutter seg til denne vurderingen.

Det er lagt til grunn følgende takster i begge bomstasjonene (i 2015-prisnivå):

- Lette kjøretøy (totalvekt t.o.m. 3 500 kg): 21 kr
- Tunge kjøretøy (totalvekt over 3 500 kg): 63 kr

Det forutsettes at takstene reguleres i samsvar med prisstigningen.

Det er lagt til grunn 10 pst. rabatt ved bruk av brikke, både for lette og tunge kjøretøy. Videre er det lagt til grunn et passeringstak på 40 passeringer pr. måned for lette kjøretøy i bomstasjonen på dagens rv 23. Etter ønske fra Lier kommune går Samferdselsdepartementet i tillegg inn for at 43 husstander på Lahell får fritak fra betaling i bomstasjonen på dagens rv 23. Dette er husstander som må passere denne bomstasjonen for å komme til kommunesenteret. For øvrig gjelder de til enhver tid gjeldende takstretningslinjer for bompengeprosjekter.

#### *Andre forutsetninger for finansieringsplanen*

Eventuelle kostnadsøkninger ut over prisstigning skal dekkes i samsvar med gjeldende retningslinjer for bompengeprojekter. Kostnadsøkning opp til kostnadsrammen skal følgelig dekkes med statlige midler og bompenger etter samme prosentvise fordeling som innenfor styringsrammen. Eventuelle overskridelser ut over kostnadsrammen er statens ansvar og dekkes med statlige midler.

Eventuelle kostnadsreduksjoner på inntil 10 pst. skal fordeles mellom staten og bompengeselskapet i forhold til partenes andel av finansieringen innenfor styringsrammen. Eventuelle kostnadsreduksjoner ut over 10 pst. tilfaller staten.

Dersom økonomien i prosjektet blir svakere enn forutsatt, kan bompengeselskapet etter avtale med Vegdirektoratet øke realtakstene med inntil 20 pst. og forlenge innkrevingsperioden med inntil 5 år.

Trafikkforutsetningene framgår av kapittel 4. Følgende basisforutsetninger er for øvrig lagt til grunn for finansieringsanalysen:

- Lånerente: 6,5 pst.
- Årlig prisstigning: 2,5 pst.
- Årlige innkrevingskostnader i to bomstasjoner: 8 mill. kr
- Andel som bruker brikke: 80 pst.

Med disse forutsetningene er innkrevingsperioden regnet til om lag 15 år. Brutto bompengeneinntekter er beregnet til om lag 2 750 mill. kr der om lag 1 360 mill. kr er forutsatt benyttet til å dekke deler av investeringskostnadene, om lag 1 270 mill. kr til å dekke finansieringskostnader og om lag 120 mill. kr til å dekke innkrevingskostnader og kostnader til drift av bompengeselskapet.

Det er også regnet på et alternativ med følgende pessimistiske forutsetninger:

- Kostnadsøkning opp til kostnadsrammen
- 5 pst. lavere ÅDT i åpningsåret 2021
- Årlig trafikkvekst reduseres til 0,5 pst. fra trafikkåpning
- Realtakstøkning på 20 pst. to år etter trafikkåpning.

Med disse forutsetningene er innkrevingsperioden beregnet til om lag 17 år, dvs. en økning på om lag to år i forhold til basisalternativet.

Videre er det regnet på et alternativ med følgende optimistiske forutsetninger:

- Lånerente på 5 pst.
- 5 pst. høyere ÅDT i åpningsåret 2021.

Med disse forutsetningene er innkrevingsperioden beregnet til om lag 12 år, dvs. en reduksjon på om lag tre år i forhold til basisalternativet.

#### *Effekten av en omorganisering av bompengesektoren*

Som omtalt i bl.a. Prop. 97 S (2013–2014), legger regjeringen opp til en omorganisering av bompengesektoren fra dagens mange bompengeselskaper til et fåtall selskap. I tillegg vil regjeringen innføre en rentekompensasjonsordning for bompengelån. Det legges opp til at rentekompensasjonen skal

Tabell 5.2 Takstnivå ved ulike renteforutsetninger

|                                 | 2015-kr        |              |
|---------------------------------|----------------|--------------|
| Lånerente                       | 6,5 pst.       | 3,0 pst.     |
| Takst – lette kjøretøy          | 21 kr          | 15 kr        |
| Finansieringskostnader          | 1 270 mill. kr | 510 mill. kr |
| Innkrevings- og driftskostnader | 120 mill. kr   | 120 mill. kr |

komme bilistene til gode i form av lavere takster, høyere rabatter og/eller kortere innkrevingsperiode. Det er en forutsetning for rentekompensasjonen at prosjektene legges inn i et av de nye bompengeselskapene så snart disse er etablert.

Bompengeopplegget i denne proposisjonen er basert på en forutsetning om 6,5 pst. lånerente, i tråd med de lokalpolitiske vedtakene. Gjennom Prop. 119 S (2013–2014) er det åpnet for at den beregningstekniske renten i en overgangsperiode kan settes lavere, i intervallet mellom 6,5 pst. og renten på 10-års statsobligasjonslån. Det er en forutsetning at det er lokal tilslutning til dette og at den fylkeskommunale garantien opprettholdes. Det er videre en forutsetning at lokale myndigheter forplikter seg til å legge prosjektet inn i et av de nye bompengeselskapene når disse er etablert. Samferdselsdepartementet ber Stortinget om fullmakt til at det kan fastsettes takster i tråd med ovennevnte forutsatt lokalpolitisk tilslutning.

Når rentekompensasjonsordningen er på plass, vil det bli laget en revidert finansieringsplan der rentekompensasjonen inngår.

Tabell 5.2 viser kalkulerte bompengetakster, finansieringskostnader og innkrevings- og driftskostnader ved 6,5 pst. lånerente sammenlignet med en lånerente på 3 pst.

Dersom effekten av en lånerente på 3 pst. i stedet benyttes til å redusere innkrevingsperioden, er det beregnet at denne kan reduseres med om lag fire år.

## 6 Fylkeskommunal garanti

Gjennom sitt vedtak i fylkestinget 27. august 2014 har Buskerud fylkeskommune vedtatt å stille selvskyldnergaranti for et maksimalt bompengelån på 1 750 mill. 2014-kr, med tillegg av 10 pst. av til enhver tid gjeldene hovedstol til dekning av eventuelle påløpte renter og omkostninger, jf. kapittel 3. Den fylkeskommunale garantien må godkjennes av Kommunal- og moderniseringsdepartementet før anleggsstart.

Garantistens utlegg kan dekkes gjennom en økning av realtakstene med inntil 20 pst. og en forlengelse av bompengeperioden med inntil 5 år.

## 7 Samferdselsdepartementets vurdering

Rv 23 er en viktig alternativ transportrute for trafikken rundt Oslofjorden som avlaster vegnettet gjennom Oslo. For kommunene Lier, Røyken og

Hurum er rv 23 en viktig innfartsåre til Drammensregionen. Strekningen mellom Dagslett og Linnes har i dag dårlig standard og lavt hastighetsnivå.

Ny firefelts veg vil korte inn kjørelengden mellom Dagslett og Linnes med 2,2 km, og gi framkommelighetsgevinster og redusert reisetid for gjennomgangstrafikken. Redusert trafikk langs dagens rv 23 forbedrer forholdene for lokaltrafikken og gir færre nærføringsulemper. Det ventes nedgang i antall ulykker. Bygging av gang- og sykkelveger vil gi tryggere og bedre framkommelighet for myke trafikanter. Bedre standard, tryggere trafikkforhold og kortere kjøretid vil kunne avlaste vegnettet i Oslo ytterligere.

Buskerud fylkeskommune og Lier og Røyken kommuner har sluttet seg til det foreslåtte opplegget for delvis bompengefinansiert utbygging av prosjektet rv 23 Dagslett – Linnes. Samferdselsdepartementet mener de økonomiske forutsetningene som er lagt til grunn for pakken er realistiske, og anbefaler det framlagte forslaget til utbyggings- og finansieringsopplegg.

Samferdselsdepartementet viser til den pågående utredningen av alternativer for kryssing av Oslofjorden, jf. kapittel 4. Utfallet av prosessen vil kunne påvirke trafikken på rv 23 Dagslett – Linnes. Dersom valg av løsning for fjordkryssing medfører at trafikkforutsetningene i denne bompengeproposisjonen endres, kan Statens vegvesen ta initiativ til å vurdere endringer i nedbetalingstid eller takster, fortrinnsvis etter at prosjektet er ferdig utbygd og de endelige kostnadene og den reelle trafikken gjennom bomstasjonene er kjent.

Bompengeopplegget i denne proposisjonen er basert på en forutsetning om 6,5 pst. lånerente, i tråd med de lokalpolitiske vedtakene. Som omtalt i bl.a. Prop. 97 S (2013–2014), legger regjeringen opp til en omorganisering av bompengesektoren fra dagens mange bompengeselskaper til et fåtall selskap. I tillegg vil regjeringen innføre en rentekompensasjonsordning for bompengelån. Det legges opp til at rentekompensasjonen skal komme bilistene til gode i form av lavere takstnivå, høyere rabatter og/eller kortere innkrevingsperiode. Det er også åpnet for at den beregningstekniske renten kan settes lavere i en overgangsperiode, i tråd med forutsetningene i denne proposisjonen.

Rv 23 Dagslett – Linnes er første etappe av strekningen Dagslett – x E18. Departementet vil komme tilbake til Stortinget med rv 23 Linnes – x E18 som egen sak når det foreligger nødvendige forutsetninger for dette.

## 8 Avtale

---

Etter at Stortinget har fattet vedtak om utbygging og finansiering av rv 23 Dagslett – Linnes i Buskerud, vil det bli inngått avtale mellom Vegdirektoratet og bompengeselskapet i tråd med gjeldende standardavtale og de forutsetninger som er lagt til grunn i denne proposisjonen.

Samferdselsdepartementet

t i l r å r :

At Deres Majestet godkjenner og skriver under et framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om utbygging og finansiering av rv 23 Dagslett – Linnes i Buskerud.

---

Vi **HARALD**, Norges Konge,

s t a d f e s t e r :

Stortinget blir bedt om å gjøre vedtak om utbygging og finansiering av rv 23 Dagslett – Linnes i Buskerud, i samsvar med et vedlagt forslag.

---

## **Forslag**

### **til vedtak om utbygging og finansiering av rv 23 Dagslett – Linnes i Buskerud**

1. Stortinget samtykker i at bompengeselskapet får tillatelse til å ta opp lån og kreve inn bompenger til delvis bompengefinansiering av rv 23 Dagslett – Linnes i Buskerud. Vilåårene framgår av denne proposisjonen.
2. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsette nærmere regler for finansieringsordningen.
3. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å gjennomføre prosjektet rv 23 Dagslett – Linnes i Buskerud innenfor en kostnadsramme på 2 420 mill. 2015-kr.
4. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å fastsette takster basert på lavere beregnings-teknisk rente, gitt lokalpolitisk tilslutning og i tråd med føringene i denne proposisjonen.

