

Prop. 56 S

(2010–2011)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

Utbygging og finansiering av E18 på strekningen Gulli – Langåker i Vestfold

*Tilråding fra Samferdselsdepartementet av 17. desember 2010,
godkjent i statsråd samme dag.
(Regjeringen Stoltenberg II)*

1 Innledning

I St.meld. nr. 16 (2008-2009) Nasjonal transportplan 2010-2019 er det høyt prioritert å fullføre utbyggingen av E18 gjennom Vestfold for å få sammenhengende firefelts veg.

Det er nå sammenhengende firefelts veg mellom Oslo og Gulli, ved avkjøringen til Tønsberg. Gjennom behandlingen av St.prp. nr. 60 (2008-2009) ble Stortinget orientert om et samlet opplegg for videre utbygging og finansiering av E18 gjennom Vestfold, basert på foreløpige kostnader og takstnivåer.

Samferdselsdepartementet legger i denne proposisjonen fram forslag om finansiering og utbygging av strekningen Gulli – Langåker i kommunene Tønsberg, Stokke og Sandefjord i Vestfold. Det legges opp til anleggsstart på hovedprosjektet Gulli – Langåker sommeren 2011, med åpning for trafikk i 2014.

Det foreligger ikke tilstrekkelig planavklaring for siste utbyggingsetappe mellom Bommestad og Sky i Larvik til at finansieringsopplegget for strekningen kan legges fram for Stortinget nå. I denne proposisjonen gjennomgås opplegget for samlet finansiering av utbyggingen av E18 på strekningene Gulli – Langåker og Bommestad – Langangen, basert på reviderte kostnader og takstnivå. Departementet vil komme tilbake til Stortinget med endelig opplegg for finansiering og utbyg-

ging av den siste strekningen så snart det foreligger tilstrekkelige avklaringer.

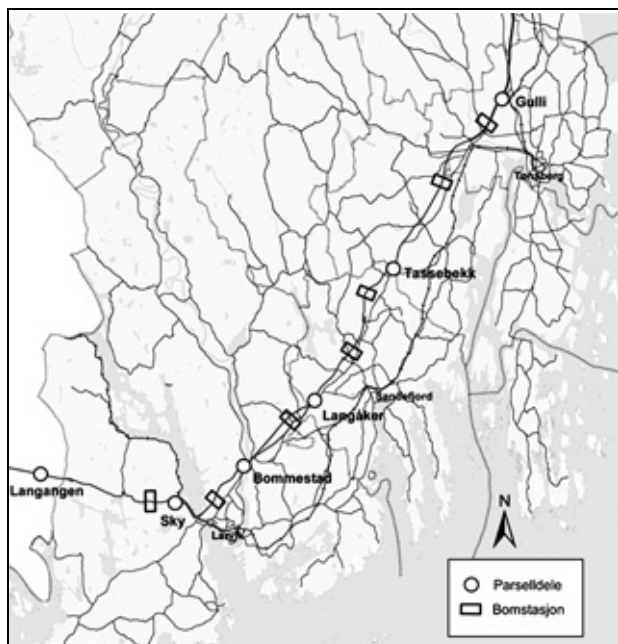
2 Omtale av samlet utbygging og utbygging av strekningen Gulli – Langåker

2.1 E18 Gulli – Langangen

E18 mellom Gulli i Tønsberg kommune, Vestfold, og Langangen i Porsgrunn kommune, Telemark, er på om lag 50 km, og omfatter følgende fire delprosjekter, jf. figur 2.1:

- Langåker – Bommestad (8 km)
- Sky – Langangen (9,5 km)
- Gulli – Langåker (25,5 km)
- Bommestad – Sky (7,5 km)

Stortinget sluttet seg til et eget opplegg for utbygging og finansiering av strekningen Langåker – Bommestad gjennom behandlingen av St.prp. nr. 78 (2005-2006). Strekningen ble åpnet for trafikk sommeren 2009. Gjennom behandlingen av St.prp. nr. 60 (2008-2009) ble det vedtatt å samordne innkrevingsopplegget for denne strekningen med opplegget for videre utbygging av E18 gjennom Vestfold. Samtidig ble det vedtatt å sette i gang utbygging av strekningen Sky – Langangen. Denne ventes åpnet for trafikk sommeren 2012. I



Figur 2.1 Oversiktskart E18 Gulli – Langangen

Kilde: Statens vegvesen



Figur 2.2 Oversiktskart E18 Gulli – Langåker.

Kilde: Statens vegvesen

denne proposisjonen legges fram forslag om finansiering og utbygging av tredje utbyggings-etappe mellom Gulli og Langåker. Strekningen Bommestad – Sky er fjerde og siste utbyggings-etappe. For denne parsellen har det vært lokal uenighet om valg av vegløsning. Miljøverndepartementet godkjente i vedtak av 17. september 2010 kommunedelplanen for E18 Bommestad – Sky, i samsvar med Larvik kommunestyres vedtak av 30. mars 2009.

Det er foreløpig lagt til grunn et samlet kostnadsoverslag på 6,1 mrd. kr for utbygging av strekningene Gulli – Langåker og Bommestad – Langangen, basert på Statens vegvesens anbefalte løsning for strekningen Bommestad – Sky. Dette er i samme størrelsesorden som overslaget som var lagt til grunn i St.prp. nr. 60 (2008-2009). Utbyggingen mellom Langåker og Bommestad inngår ikke i disse kostnadene.

2.2 Strekningen E18 Gulli – Langåker

Prosjektet E18 Gulli – Langåker omfatter utvidelse av eksisterende tofelts veg til firefelts veg med 26 m vegbredde over en strekning på 25,5 km, jf. figur 2.2. Eksisterende veg skal rehabiliteres og omgjøres til nordgående kjørebane, mens det skal bygges ny sydgående kjørebane. I prosjektet inngår ombygging av 7 toplanskryss, 5 viltlokk, 11 langsgående bruer og 10 overgangsbruer. I prosjektet inngår også bygging av 10 km

gang- og sykkelveg langs Raveien og andre trafikksikkerhetstiltak.

Dagens tofeltsstrekning har en årsdøgntrafikk på mellom 20 000 og 25 000 kjøretøy. Skiltet hastighet varierer mellom 80 og 90 km/t. I perioden 2000-2009 har det vært 134 ulykker med 10 drepte og 17 hardt skadde. Disse var i hovedsak møte- og utforkjøringsulykker. Etter etablering av totalt om lag 15 km midtrekkverk mellom Tønsberg og Langåker i perioden 2000-2004, har det vært en markant reduksjon i andelen møte- og utforkjøringsulykker av de samlede ulykker på strekningen fra om lag 70 pst til 30 pst. Det har vært en økning av påkjørsler bakfra.

Det er i perioder noe kødannelse, spesielt i forbindelse med utfartshelger og om sommeren. Utbygging til firefelts veg vil i hovedsak gi framkommelighetsgevinster. Det vil bli bedre trafikkflyt uten forsinkelser. Det er lagt til grunn skiltet hastighet på 100 km/t. Spart reisetid for strekningen er beregnet til 2-3 minutter. Med redusert kjøretid og bedre forutsigbarhet vil ny E18 redusere transportkostnadene gjennom Vestfold.

Reguleringsplanene for prosjektet ble godkjent i februar 2009, september 2008 og desember 2007 i hhv. Tønsberg, Stokke og Sandefjord kom-

muner. Det er gjennomført ekstern kvalitetssikring av prosjektet. Samferdselsdepartementet legger i tråd med kvalitetssikringen til grunn en styringsramme på 2 440 mill. 2009-kr og en kostnadsramme på 2 560 mill. 2009-kr. Omregnet til 2010-prisnivå blir styringsrammen 2 510 mill. kr og kostnadsrammen 2 630 mill. kr. I styringsrammen inngår 26 mill. kr til etablering av fire automatiske bomstasjoner. Videre inngår allerede påløpte utgifter på 65 mill. kr i 2008 og 2009 til planlegging, grunnverv og forberedende arbeider. I tillegg inngår 130 mill. kr som forventes å påløpe i 2010. Disse midlene dekkes av bompengeselskapet, jf. St.prp. nr. 60 (2008-2009). Prosjektets netto nytte er beregnet til -40 mill. kr med 4,5 pst kalkulasjonsrente. Netto nytte over totale kostnader er beregnet til om lag -0,1.

3 Lokalpolitisk behandling

Opplegget for samlet utbygging og delvis bompengefinansiering av E18 Gulli – Langangen ble lagt fram for behandling av lokale myndigheter i første halvdel av 2007. Fylkesutvalget i Telemark behandlet saken 30. mai 2007 og Fylkestinget i Vestfold 19. juni 2007. Ved denne behandlingen sluttet lokale myndigheter seg til utbygging og finansiering av delstrekningene Gulli – Langåker, Bommestad – Sky og Sky – Langangen. Saken er ikke behandlet av lokale myndigheter etter 2007.

Grunnet manglende planavklaring ble Stortinget i første omgang gjennom St.prp. nr. 60 (2008-2009) forelagt utbygging av strekningen Sky – Langangen. Samferdselsdepartementet skulle komme tilbake til Stortinget med endelig opplegg

for de to siste strekningene så snart avklaringer for disse forelå. Det vises til St.prp. nr. 60 (2008-2009) for nærmere omtale av den lokale behandlingen og gjengivelse av vedtakene.

4 Trafikkgrunnlag

I forbindelse med St.prp. nr. 60 (2008-2009) utførte Statens vegvesen omfattende vurderinger av trafikkgrunnlaget mellom Gulli og Langangen. Trafikkgrunnlaget ble i tillegg eksternt kvalitetssikret (KS2). For den generelle trafikkutviklingen var prognosene som ble utarbeidet i forbindelse med Nasjonal transportplan 2010-2019, lagt til grunn. Dette innebærer en årlig trafikkvekst på om lag 1 pst. For nærmere redegjørelser for forutsetninger om overføring av trafikk, endringer i reisevaner mv vises til St.prp. nr. 60 (2008-2009).

Beregningene er nylig gjennomgått for å vurdere om det er grunn til å endre trafikkprognosene. Konklusjonen ble at man holder fast ved forutsetningene i St.prp. nr. 60 (2008-2009). For øvrig viser første års innkreving på strekningen Langåker – Bommestad, som åpnet sommeren 2009, trafikk tall i overkant av det som var forventet. Tabell 4.1 viser forventet årsdøgntrafikk gjennom bomstasjonssnittene i sammenligningsåret 2013.

Som vist i tabell 4.1 er det grunnet betydelig lokaltrafikk lagt til grunn stor trafikkoverføring til parallellvegnettet mellom Aulerød og Sky. Statens vegvesen vil følge opp trafikksituasjonen på parallellvegnettet og i samråd med lokale myndigheter vurdere eventuelle behov for trafikkreduserende tiltak.

Tabell 4.1 Forventet betalende ÅDT gjennom bomstasjonssnittene for lette/tunge kjøretøyer i sammenligningsåret 2013

Delstrekning	ÅDT 2013	
	Uten bompenginnkreving	Med bompenginnkreving
Gulli – Aulerød	14 400	12 100
Aulerød – Tassebekk	30 000	22 500
Tassebekk – Fokserød	29 300	21 400
Fokserød – Langåker	27 200	20 400
Langåker – Bommestad	25 800	19 400
Bommestad – Sky	20 800	13 900
Sky – Langangen	14 300	13 600

5 Foreløpig finansieringsopplegg for samlet utbygging av E18 på strekningen Gulli – Langåker og Bommestad – Langangen

Som omtalt i kap. 2, var det i St.prp. nr. 60 (2008-2009) lagt til grunn en samlet utbyggingskostnad på i størrelsesorden 5,9 mrd. 2009-kr. Kostnadene for strekningene Gulli – Langåker og Sky – Langangen var basert på godkjente reguleringsplaner. For strekningen Bommestad – Sky var det knyttet større usikkerhet til kostnadene, siden det ikke forelå godkjent kommunedel- og reguleringsplan. For denne strekningen var Statens vegvesens forslag til vegløsning lagt til grunn.

Det foreligger fremdeles ikke godkjente planer for strekningen Bommestad – Sky. Etter at det er gjennomført ekstern kvalitetssikring av kostnadene for Gulli – Langåker, legger Statens vegvesen nå til grunn en samlet utbyggingskostnad i størrelsesorden 6,1 mrd. 2010-kr for delstrekningene Sky – Langangen, Gulli – Langåker og Bommestad – Sky. I kostnadene inngår også bomstasjoner og avbøtende tiltak på parallellvegnettet. Dette kostnadsoverslaget tilsvarer omtrent overslaget på 5,9 mrd. 2009-kr som var lagt til grunn i St.prp. nr. 60 (2008-2009).

5.1 Statlige midler

I tråd med St.meld. nr. 16 (2008-2009) Nasjonal transportplan 2010-2019 og tilhørende handlingsprogram er det lagt til grunn 1940 mill. kr i statlige midler til samlet utbygging, fordelt med 670 mill. kr i perioden 2010-2013 og 1270 mill. kr i perioden 2014-2019. I tillegg kommer 60 mill. kr i perioden 2006-2009.

Med totale kostnader i størrelsesorden 6,1 mrd. kr utgjør de statlige midlene om lag 32 pst. Dette tilsvarer omtrent den opprinnelige finansieringsplanen og bompengandelen i St.prp. nr. 60 (2008-2009). Den statlige rammen er forutsatt å stå fast dersom det velges en dyrere løsning på strekningen Bommestad – Sky.

5.2 Bompengepplegg

Det er lagt opp til etterskuddsinnkreving av bompenger i 7 automatiske bomstasjoner mellom Gulli og Langangen, jf. figur 2.1. Bomstasjonen på strekningen Langåker – Bommestad ble satt i drift sommeren 2009. På strekningen Gulli – Langåker blir det innkreving i bomstasjonene Ås nord, Holmene, Fokserød N og Klinestad. Innkrevingen starter etter hvert som parsellene ferdigstilles, med 15 års innkrevingstid i hver stasjon. Det er forutsatt lik takst pr. km i alle bompengesnitt. Det er ikke lagt opp til innkreving på parallellvegnettet med E18. Tidsrammen for utbyggingen medfører at det vil pågå innkreving i en eller flere bomstasjoner i om lag 21 år, avhengig av når innkrevingen i bomstasjonen på strekningen Bommestad – Sky startes opp. Det vises til nærmere omtale av bompengepplegget i St.prp. nr. 60 (2008-2009).

I St.prp. nr. 60 (2008-2009) ble det lagt til grunn en samlet bomavgift for lette kjøretøy på 73 kr i 2009-kr, basert på en samlet utbyggingskostnad på 5,9 mrd. kr. Dette utgjør om lag 74 kr i 2010-prisnivå. I vedtakene fra 2007 aksepterte fylkeskommunene en samlet bomavgift for lette kjøretøy på inntil 68 kr i 2006-kr. Omregnet til 2010-prisnivå utgjør dette om lag 74 kr.

Nye beregninger av bomtakster basert på en samlet utbyggingskostnad på 6,1 mrd. 2010-kr og

Tabell 5.1 Forventet takstnivå for lette/tunge kjøretøy

Delstrekning	Bomtakster, lette kjøretøy	Bomtakster, tunge kjøretøy
Ås nord (Gulli – Aulerød)	6	12
Holmene (Aulerød – Tassebekk)	17	34
Fokserød N (Tassebekk – Fokserød)	7	14
Klinestad (Fokserød – Langåker)	11	22
Ringdal N (Langåker – Bommestad)	11	22
Solum (Sky – Langangen)	10	20
Vestmarka (Bommestad – Sky)	15	30
Sum Gulli – Langangen	77	154

med litt oppjusterte driftskostnader for bomstasjonene viser at samlet bomavgift vil ligge på 77 kr i 2010-prisnivå. Det er fremdeles knyttet usikkerhet til endelig takstnivå. Samferdselsdepartementet legger derfor til grunn et forventet, samlet takstnivå på 77 2010-kr og forutsetter at lokale myndigheter aksepterer denne økningen før anleggsstart på strekningen Gulli – Langåker. Tabell 5.1 viser forventet takstnivå for lette/tunge kjøretøy.

Det er lagt til grunn 10 pst rabatt ved bruk av brikke. Det er forutsatt at takstene reguleres i samsvar med prisutviklingen.

Basert på disse forutsetningene er det regnet med totalt om lag 8,9 mrd. kr i bompenger, fordelt på 4,10 mrd. kr til å dekke deler av investeringskostnadene, om lag 4,25 mrd. kr til å dekke renter, og 0,53 mrd. kr til å dekke innkrevingskostnader og kostnader ved drift av bompengeselskapet.

I St.meld. nr. 17 (2006-2007) går Regjeringen inn for at det må være tilbud om anonyme løsninger ved passering av bomstasjoner, der det ikke er nødvendig å identifisere seg. Samferdselsdepartementet har nedsatt en arbeidsgruppe som skal se på personvernutfordringene i helautomatiske bomstasjoner, og muligheten for å utvikle en anonym betalingsløsning som et supplement til dagens AutoPASS-løsning. Arbeidet pågår.

5.3 Foreløpig forslag til finansieringsplan

En foreløpig finansieringsplan for strekningene Gulli – Langåker og Bommestad – Langangen samlet, basert på Statens vegvesens løsning for strekningen Bommestad – Sky, er vist i tabell 5.2.

Trafikkforutsetninger framgår av kap. 4. Følgende basisforutsetninger er ellers lagt til grunn for finansieringsanalysen:

- Lånerente: 6,5 pst.
- Årlig prisstigning: 2,5 pst.
- Årlige innkrevingskostnader: 35 mill. kr.
- Andel som bruker brikke: 65 pst.

Andelen som bruker brikke i bomstasjonen som ble satt i drift i 2009, er om lag 60 pst. Det ventes

noe høyere andel brikkebrukere i framtiden. Med disse forutsetningene er innkrevingsperioden beregnet til 15 år i hver bomstasjon.

Det er også regnet på en situasjon med følgende pessimistiske forutsetninger:

- Kostnadsøkning på 10 pst.
- Årlig trafikkvekst redusert til 0,5 pst.
- Ytterlige 5 pst. reduksjon i betalende trafikk i bomstasjonene.
- Andel som bruker brikke: 80 pst. Dette reduserer gjennomsnittstaksten fordi flere oppnår rabatt, men medvirker samtidig til lavere innkrevingskostnader.
- 20 pst takstøkning etter to år.

Med disse endringene øker innkrevningstiden til nærmere 18 år. Dette viser at finansieringen av den samlede utbyggingen er robust i forhold til endringer i forutsetningene.

6 Utbyggings- og finansieringsopplegg for E18 på strekningen Gulli – Langåker

Det er lagt opp til anleggsstart på hovedprosjektet sommeren 2011, med åpning for trafikk i 2014. Som omtalt i kap. 2.2 inngår det i prosjektet også bygging av 10 km gang- og sykkelveg langs Raveien og andre trafiksikkerhetstiltak.

Det skal etableres fire automatiske bomstasjoner på strekningen. Når innkrevinger starter, vil i tillegg bomstasjonene på strekningene Langåker – Bommestad og Sky – Langangen være i drift.

Forslaget til finansieringsplan for strekningen Gulli – Langåker er vist i tabell 6.1. Forslaget bygger på forutsetningene i opplegget for samlet utbygging i kap. 5. I tråd med Statens vegvesens handlingsprogram for perioden 2010-2013 (2019) er det lagt til grunn 750 mill. kr i statlige midler, fordelt med 120 mill. kr i 2010-2013 og 630 mill. kr i 2014-2019.

Tabell 5.2 Foreløpig finansieringsplan for samlet utbygging

	Mill. 2010-kr			
	2006-2009	2010-2013	2014-2019	Sum
Statlige midler	60	670	1270	2000
Bompenger	220	3880	0	4100
Sum	280	4550	1270	6100

Tabell 6.1 Finansieringsplan for Gulli – Langåker

	2006 – 2009	2010 – 2013	2014 – 2019	Sum
Statlige midler	0	120	630	750
Bompenger	65	1900	-205	1760
Sum	65	2020	425	2510

Det er lagt opp til at bompengeselskapet i perioden 2010-2013 forskutterer 205 mill. kr av de statlige midlene mot refusjon i perioden 2014-2019.

Samferdselsdepartementet har en fullmakt fra Stortinget til å inngå avtaler om forskuttering av midler til vegformål ut over gitt bevilgning på kap. 1320 Statens vegvesen, postene 30, 31, 36 og 37.

Tradisjonelt er forskutteringer gjort av kommuner, fylkeskommuner, næringsliv med mer. Det er etter hvert også blitt en del tilfeller der bompengeselskap forskutterer statlige midler, slik det er forslag om i denne proposisjonen. Samferdselsdepartementet har til nå ikke regnet forskuttering med bompenger inn i de samlede forskutteringene som blir omfattet av fullmaktsgrensen. Samferdselsdepartementet legger opp til å endre denne praksisen.

Fullmaktsgrensen for 2010 er hevet fra 1 500 mill. kr til 2 100 mill. kr gjennom behandlingen av Prop. 47 LS (2010-2011), jf. nærmere omtale der. Fullmaktsgrensen for 2011 som ble vedtatt ved behandlingen av Prop. 1 S (2010-2011), er på 1 500 mill. kr. Den nye praksisen som det er lagt opp til, innebærer at både tidligere vedtatte forskutteringer med bompenger og forskuttering i bompengesaker som det er planer om å legge fram i 2011, vil måtte være innenfor fullmakten. Det er på den bakgrunn nødvendig å heve fullmakten vesentlig. Samferdselsdepartementet vil derfor komme tilbake med forslag for Stortinget til å heve fullmaktsgrensen tidlig i 2011.

Det er ventet et forbruk på 350 mill. kr i 2011 knyttet til prosjektet Gulli – Langåker. Midlene forutsettes stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

Det er også lagt til grunn at bompengeselskapet stiller til disposisjon inntil 120 mill. kr i gjenstående utgifter til planlegging, arkeologiske utgravinger og grunnerverv for siste utbyggingsetappe på strekningen Bommestad – Sky. I 2011 forventes et forbruk på 80 mill. kr.

Eventuelle kostnadsoverskridelser på prosjektet Gulli – Langåker skal dekkes slik at kostnadsøkning opp til kostnadsrammen skal finansieres med statlige midler og bompenger etter samme prosentvis fordeling som innenfor styringsram-

men. Overskridelser ut over kostnadsrammen er statens ansvar og må følgelig finansieres med statlige midler.

7 Fylkeskommunal garanti

Vestfold fylkeskommune har tidligere fattet vedtak om fylkeskommunal garanti for et bompengelån på 4,5 mrd. 2006-kr, jf. St.prp. nr. 60 (2008-2009), side 5. Dette utgjør om lag 4,9 mrd. 2010-kr. Maksimal lånegjeld etter utbygging av strekningene Langåker – Bommestad og Sky – Langangen er om lag 3 mrd. kr. Den maksimale gjelden etter utbygging av strekningen Gulli – Langåker er beregnet til om lag 4,6 mrd. kr, inkl. første og andre utbyggingsetappe. Garantien dekker dermed maksimal lånegjeld. Garantien på 4,5 mrd. 2006-kr er godkjent av Kommunal- og regionaldepartementet. Garantien vil først komme til utbetaling dersom gjelden ikke blir mulig å håndtere etter at realkostene er økt med inntil 20 pst og bompengerperioden er forlenget med inntil 5 år.

8 Samferdselsdepartementets vurdering

Samferdselsdepartementet viser til St.prp. nr. 60 (2008-2009) med forslag til opplegg for samlet utbygging og finansiering av strekningen Gulli – Langangen og oppstart av andre utbyggingsetappe på strekningen Sky – Langangen. Ved behandling av denne saken sluttet lokale myndigheter seg til forslaget til videre utbygging og delvis bompengefinansiering av strekningene Gulli – Langåker og Bommestad – Sky. Vestfold fylkeskommune fattet bl.a. vedtak om lånegaranti som skulle dekke videre utbygging. Grunnet plansituasjonen kunne ikke oppstart av tredje og fjerde etappe legges fram i samme sak.

Departementet legger nå fram forslag til opplegg for utbygging og finansiering av tredje etappe på strekningen Gulli – Langåker, med planlagt oppstart på hovedprosjektet sommeren 2011 og åpning for trafikk i 2014. Det er ventet et forbruk

på 130 mill. kr i 2010 knyttet til prosjektet Gulli – Langåker. Midlene forutsettes stilt til disposisjon av bompengeselskapet, jf. Prop. 1 S (2009-2010). Det er ventet et forbruk på 350 mill. kr i 2011, som forutsettes stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

I tillegg foreslås det at bompengeselskapet stiller til disposisjon inntil 120 mill. kr til å dekke gjenstående utgifter til planlegging, arkeologiske utgravinger og grunnerverv for strekningen Bommestad – Sky, hvorav 80 mill. kr i 2011.

Det er foretatt gjennomgang av finansieringen av den samlede utbyggingen på nytt, og det er ikke vesentlige endringer i forhold til forutsetningene i St.prp. nr. 60 (2008-2009). Prognosen for samlet bomavgift viser en økning fra 74 til 77 kr for lette kjøretøy. Samferdselsdepartementet legger til grunn at lokale myndigheter aksepterer denne økningen før anleggsstart på strekningen Gulli – Langåker.

Det er en forutsetning at bompengeselskapet inngår en bindende avtale om en lavere rente enn 6,5 pst for en periode på 10-15 år. Samferdselsdepartementet forutsetter at dokumentasjon for avtalen blir sendt Vegdirektoratet før bompengavtalen blir underskrevet. På vanlig måte vil real-

takstene kunne økes med inntil 20 pst og bompengerperioden med inntil 5 år dersom økonomien i prosjektet utvikler seg negativt.

Samferdselsdepartementet vil komme tilbake med opplegg for utbygging og finansiering av siste utbyggingsetappe mellom Bommestad og Sky så snart det foreligger tilstrekkelige avklaringer.

9 **Avtale**

Etter at Stortinget har fattet vedtak om finansiering og utbygging av strekningen E18 Gulli – Langåker i Vestfold, vil det bli inngått avtale mellom Vegdirektoratet og bompengeselskapet i tråd med 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 fremlagt forslag til proposisjon til Stortinget om utbygging og finansiering av E18 på strekningen Gulli – Langåker i Vestfold.

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 E18 Gulli – Langåker i Vestfold i samsvar med et vedlagt forslag.

Forslag

til vedtak om utbygging og finansiering av E18 på strekningen Gulli – Langåker i Vestfold

I

- i. Stortinget samtykker i at bompengeselskapet får tillatelse til å ta opp lån og kreve inn bompenger for utbygging og finansiering av E18 på strekningen Gulli – Langåker etter vilkårene i denne proposisjonen.
- ii. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsette nærmere regler for finansieringsordningen.

=====