



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

St.prp. nr. 47

(2003–2004)

Om utbygging av rv 2 Kløfta – Nybakk i Akershus

*Tilråding fra Samferdselsdepartementet av 26. mars 2004,
godkjent i statsråd samme dag.
(Regjeringen Bondevik II)*

1 Innledning

Rv 2 mellom Kløfta og grensen til Sverige ved Magnor inngår i stamvegnettet. For godstransporten er dette den tredje mest trafikkerte av riksvegene som krysser riksgrensen. I 2002 gikk omlag 11 pst. av godstransporten på veg til utlandet over Magnor. Rv 2 danner sammen med rv 35 en ytre ring rundt Oslo, og inngår i en viktig tverrforbindelse mellom vegruter i dalførene Hallingdal, Valdres, Gudbrandsdalen, Østerdalen og Solør-Odalen.

Rv 2 har dårlig standard i forhold til trafikkmengden og en alvorlig ulykkessituasjon. Trafikk- og miljølempene er store, og økende. Næringslivet i distriktet er avhengig av en rask og sikker trafikkavvikling for å kunne opprettholde og styrke konkurransevnen. Basert på initiativ fra blant annet det lokale næringslivet, har det siden slutten av 1980-tallet pågått planlegging for å få bygd ut rv 2 til tilfredsstillende standard.

Utbygging av rv 2 i Akershus og Hedmark er omtalt i St.meld. nr. 46 (1999–2000) Nasjonal transportplan 2002–2011. I forbindelse med behandlingen av St.prp. nr. 1 (2003–2004) vedtok Stortinget å bevilge 10 mill. kr til strekningen Kløfta – Nybakk i 2004.

I den lokale behandlingen av saken er rv 2 Kløfta – Kongsvinger vurdert som ett bompengeprojekt. Det er bred lokalpolitisk tilslutning til at ut-

byggingen av hele strekningen delfinansieres med bompenger. Videre er det tilslutning til at strekningen Kløfta – Nybakk (i Ullensaker) bygges først og deretter strekningen Fulu – Kurudsand (i Kongsvinger).

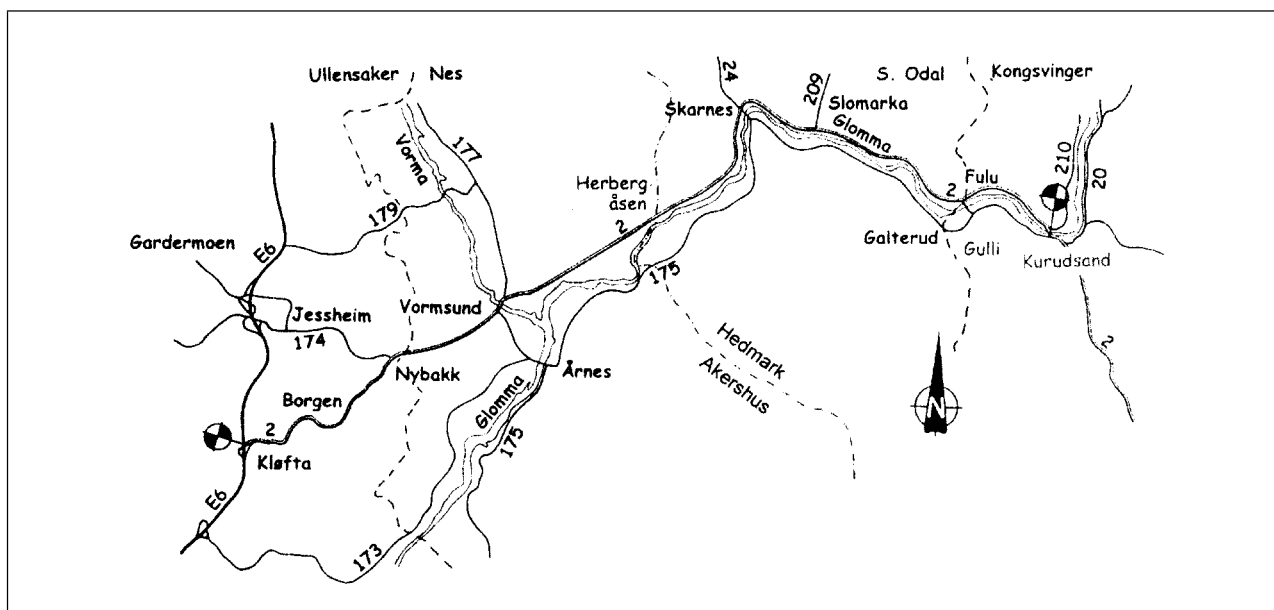
I denne proposisjonen fremmer Samferdselsdepartementet forslag om utbygging av rv 2 på strekningen Kløfta – Nybakk i Akershus finansiert delvis med statlige bevilgninger, og delvis med etter-skuddsinnkreving av bompenger når vegen står ferdig. Dette er første etappe av utbyggingen av rv 2 mellom Kløfta og Kongsvinger i Akershus og Hedmark.

Samferdselsdepartementet legger opp til at anleggsarbeidene på Kløfta – Nybakk kan starte i oktober 2004, og at prosjektet kan åpnes for trafikk i 2007.

2 Omtale av utbyggingen

2.1 Beliggenhet og tekniske data

Rv 2 Kløfta – Kongsvinger starter i kryss med E6 ved Kløfta, og går gjennom kommunene Ullensaker og Nes i Akershus og Sør-Odal og Kongsvinger i Hedmark fram til Kurudsand. Eksisterende rv 2 er omlag 60 km. Planområdet er vist i figur 1.



Figur 2.1 Oversikt over planområdet

Strekningen Kløfta – Nybakk er omlag 10,5 km lang, og vil korte inn eksisterende rv 2 med omlag 1,5 km. De første 3,5 km fra Kløfta fram til planskilt kryss ved Borgen vil bli bygd med 15 m vegbredde, som tofelts veg med forbikjøringsfelt og midtrekkverk. Resten av strekningen, som har bedre og sikrere kurvatur vil bli bygd som tofelts veg med 10 m vegbredde. Vegen går gjennom jord- og skogbruksområder med store raviner.

Det har i sluttfasen av planleggingen vært vurdert å tilpasse utbyggingsstandarden til ny stamvegnormal, dvs. utbygging til smal firefelts veg. Dette ville ha medført krav om ny konsekvensutredning. Både lokalpolitisk og hos Statens vegvesen har det vært enighet om at det nå er viktig å få startet arbeidet med å få en ny og tidsmessig veg, innenfor de finansieringsmuligheter som det foreslåtte bompengelopplegget gir. I den grad det er økonomisk forsvarlig, vil det imidlertid gjennom tiltak i utbyggingsprosessen bli lagt til rette for en framtidig utbygging til firefelts veg.

2.2 Planstatus og kostnadsoverslag

Konsekvensutredning for rv 2 Kløfta – Kongsvinger ble godkjent i januar 2000. Samlet kostnadsoverslag er foreløpig beregnet til i størrelsesorden 2,4 mrd. kr. Hele strekningen består av delstrekningene Kløfta – Nybakk (som behandles i denne proposisjonen), Nybakk – Hedmark grense, Sør-Odal, og Fulu – Kurudsand. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til Stortinget når det er aktuelt å starte utbygging av neste parsell.

Kløfta – Nybakk (Akershus)

Ullensaker kommunestyre vedtok i april 2003 reguleringsplan for strekningen. Det er gjennomført kvalitetssikring av prosjektet av en ekstern konsulent. Konsulenten er kommet fram til en styringsramme for prosjektet på 580 mill. kr og en kostnadsramme på 610 mill. kr. Statens vegvesen mener at styringsrammen bør være på 600 mill. kr og kostnadsrammen på 625 mill. kr. (Alle tall i 2004 kr).

Regjeringen legger til grunn en styringsramme på 580 mill. kr og en kostnadsramme på 610 mill. kr (2004-kr). I rammene inngår 25 mill. kr til etablering av bomstasjon, inkl. planlagte justeringer i løpet av innkrevingsperioden. I tillegg inngår 15 mill. kr til tiltak på rv 174, som ventes å få økt trafikk etter innføring av bompenger på rv 2.

2.3 Nytte av utbyggingen

Samfunnsøkonomisk netto nytte (NN) for utbygging av strekningen Kløfta – Nybakk er med 8 pst. kalkulasjonsrente beregnet til – 440 mill. kr. Netto nytte-/kostnadsforholdet (NN/K) er beregnet til – 0,6. Prosjektets internrente er beregnet til 3 pst. Det vises for øvrig til omtale av kalkulasjonsrente og nytte-kostnadsvurderinger i St.meld. nr. 24 (2003–2004) Nasjonal transportplan 2006–2015.

3 Lokal behandling

Spørsmålet om delvis bompengefinansiert utbygging av rv 2 Kløfta – Kongsvinger har vært behand-

let i de fire berørte kommunene i løpet av 2002. I saksframlegget ble det lagt til grunn etterskuddsinnkreving i bomstasjoner på de to endeparsellene. De fire kommunene har stort sett fattet likelydende vedtak, med unntak av bomstasjonsplasseringen, jf. pkt. 4.2. Alle kommunene har sluttet seg til et opplegg med maksimalt 60 pst. bompengefinansiering og strekningen Kløfta – Nybakk som første utbyggingsetappe.

Bompengetakstene er forutsatt å være 15 kr for lett bil og 30 kr for tung bil. Det er forutsatt at innkrevingsperioden for den enkelte bomstasjon ikke skal være lenger enn 15 år, og at bompengesaken skal forelegges kommunene på nytt når det blir aktuelt å starte utbygging av neste parsell.

Etter den kommunale behandlingen har saken vært behandlet av Akershus og Hedmark fylkeskommuner våren 2003. Fylkeskommunene behandlet samtidig spørsmålet om fylkeskommunale garantier og betinget refusjon. Fylkestinget i Akershus behandlet saken i møte 18. juni 2003, og gjorde følgende vedtak:

1. «Utbygging av riksveg 2 på strekningen Kløfta – Kongsvinger delfinansieres med bompenger. Bompenger skal utgjøre maksimalt 60 % av de samlede kostnadene til vegutbygging og etablering av bomstasjoner.
2. Utbygging av parsellen Kløfta – Nybakk skjer først.
3. Finansieringsopplegget skal også tillate utbygging av ytterligere parseller, dersom det blir gitt større statlige bevilgninger. Planlagt bompengeperiode for den enkelte bom skal likevel ikke være lenger enn 15 år.
4. Ved åpning av parsellen Kløfta – Nybakk opprettes det en bomstasjon på rv 2 vest for kryss med rv 174 ved Nybakk. Takst for lette kjøretøyer skal være 15 kr og 30 kr for tunge kjøretøyer (prisnivå 2002). Etter 5 års drift legges rv 174 om slik at bommen kommer øst for krysset med denne vegen. Det vurderes samtidig om det skal gjennomføres takstøkning til 20 kr for lette og 40 kr for tunge kjøretøy.
5. Bomstasjonen plassert i Akershus forutsettes å delfinansiere prosjekter i Akershus. Tilsvarende skal bomstasjon(e) i Hedmark delfinansiere prosjekter i Hedmark.
6. Det etableres en abonnementsordning for rv 2 med rabatter i samsvar med gjeldende takstretningslinjer for bompengeanlegg. Ved eventuell senere utvidelse av prosjektet med bomstasjoner også ved Kongsvinger, etableres en ordning slik at abonnenter som har betalt for en passering, får 5 kr i avslag på takstgrunnlaget ved passering av flere bommer innen en time fra første passering.

7. Akershus fylkeskommune aksepterer en ordning med betinget refusjon. Den betingede refusjon er beregnet til maksimalt 100 mill kr. Denne forutsettes delt mellom Hedmark og Akershus med 50 mill kr på hver. Den betingede refusjon skal, dersom forutsetningene ellers er til stede, bevilges fra fylkets ramme for investeringer i perioden 2006–09.
8. Det stilles en fylkeskommunal garanti på 260 mill kr for de lån bompengeselskapet «Rv 2 – Kongsvingervegen A/S» tar opp. Det forutsettes at Hedmark fylkeskommune stiller en tilsvarende garanti.»

Fylkestinget i Hedmark behandlet saken i møte 16. juni 2003, og gjorde identisk vedtak. Fylkestinget i Hedmark vedtok i tillegg et eget punkt 9:

9. «Hedmark fylkesting er av den prinsipielle oppfatning at finansieringen av utbygging av infrastruktur er en offentlig oppgave og beklager derfor at sentrale myndigheter ikke bevilger nok penger til slike formål, men leverer store deler av regningen til innbyggerne gjennom bompengefinansiering.»

Beløpene knyttet til fylkeskommunale garantier og betinget refusjon er beregnet med utgangspunkt i en anleggskostnad på 580 mill. 2002-kr, som tilsvarende Statens vegvesens kostnadsoverslag (styringsramme) på 600 mill. 2004-kr.

4 Finansierings- og bompengeloplegg

Et interimsselskap for utbygging av rv 2 med delvis bompengefinansiering ble dannet i 1999 med styre oppnevnt av Akershus og Hedmark fylkeskommuner. Bompengeselskapet Rv 2 – Kongsvingervegen A/S ble opprettet i januar 2000.

Fylkeskommunenes forslag til bompengoordning legger til grunn en bompengandel på maksimum 60 pst. med utgangspunkt i utbygging av rv 2 på hele strekningen Kløfta – Kongsvinger. Det er enighet om en todelt bompengeløsning, der bomstasjonen i Akershus skal kreve inn bompenger til å delfinansiere parsellene i Akershus, mens bomstasjonen i nærheten av Kongsvinger skal delfinansiere den planlagte utbyggingen i Hedmark. Opplegg for videre utbygging i Akershus og Hedmark forutsettes lagt fram for Stortinget som egne saker når det er aktuelt å starte utbyggingen.

4.1 Finansierings- og investeringsplan

I St.meld. nr. 46 (1999–2000) Nasjonal transportplan 2002–2011, er det foreslått 200 mill. 2000-kr i statlige midler til strekningen Kløfta – Nybakk, hvorav 100 mill. kr i perioden 2002–2005. I forbindelse med behandlingen av St.prp. nr. 1 (2003–2004) vedtok Stortinget å bevilge 10 mill. kr i 2004, forutsatt godkjenning av bompengeproposisjonen, jf. Budsjett-innst. S. nr. 13 (2003–2004), side 45.

Tabell 2.1

	Mill 2004-kr			
	2002–2005	2006–2009	2010–2013	Sum
Statlige midler	50	182		232
Bompenger	170	168	10	348
Sum	220	350	10	580

4.2 Bomstasjonsplassering og bompengeplegg

I Akershus er det tilslutning til at bomstasjonen plasseres ved kryss med rv 174 ved Nybakk i Ullensaker kommune, nær grensen til Nes kommune. Lokaliseringen vurderes som framtidsrettet med tanke på videre utbygging av tilstøtende etappe i Nes. Det har imidlertid vært lokal uenighet om bomstasjonen skulle plasseres øst eller vest for Nybakkkrysset. Plassering øst for krysset vil gi mest trafikk gjennom bomstasjonen og dermed mulighet for å finansiere en større del av utbyggingen.

Nes kommune kunne imidlertid ikke akseptere en slik plassering ettersom denne vil medføre at også trafikk mellom Nes og Jessheim/Gardermoen via rv 174 må betale bompenger. Disse trafikantene vil ikke ha nytte av utbyggingen av strekningen Kløfta – Nybakk. Nes kommune gikk primært inn for at bomstasjonen plasseres vest for krysset med rv 174, men har som et kompromiss gått inn for at bomstasjonen skal stå vest for Nybakkkrysset de første fem årene etter åpning, og deretter øst for krysset i resten av bompengeperioden. Dette oppnås ved at dagens rv 174 legges om vestover og føres inn i et nytt kryss med rv 2. Denne plasseringen løser også en konflikt med landbruksmyndighetene, som hadde innsigelse til løsningen med å etablere bomstasjonen på dyrket mark øst for Nybakkkrysset.

Ullensaker kommune har gått inn for at bomstasjonen plasseres øst for Nybakkkrysset. Kommunen har ikke vært villig til å revurdere sitt vedtak, men har i brev av 7. april 2003 akseptert at saken går videre til behandling i fylkeskommune, departement og Storting under forutsetning av at kommunens standpunkt blir tydeliggjort.

Anleggsarbeidene er planlagt å starte i oktober 2004, med trafikkåpning høsten 2007. Noe restarbeider vil gjenstå til 2008. Det er forutsatt omlegging av rv 174 i Nybakkkrysset i 2012, slik at bomstasjonen fra høsten 2012 blir liggende øst for kryss med rv 174, jf. pkt. 4.2.

Finansieringsbehovet i 2004 er om lag 40 mill. kr. Av dette forutsettes 30 mill. kr dekket ved låneopptak fra bompengeselskapet. Følgende finansieringsplan foreslås lagt til grunn for prosjektet (tabell 2.1):

Etter å ha vurdert inntekspotensialet, trafikkforholdene på rv 174 og forholdet mellom nytte og betaling ved ulike plasseringer, anbefalte Statens vegvesen forslaget fra Nes kommune om «delt løsning». Både Akershus og Hedmark fylkeskommuner har sluttet seg til dette, jf. pkt 3 ovenfor. Reguleringsplan for bomstasjonsområdet ventes godkjent i løpet av 2004.

Bompengeplegget er basert på etterskuddsinnkreving fra trafikkåpning i 2007. Det forutsettes takst- og rabattsystem i tråd med gjeldende retningslinjer. Det er foreløpig lagt til grunn både manuell og elektronisk innkreving tilpasset AutoPASS-systemet. Innkrevingssystemet vil bli vurdert nærmere fram mot åpningen av prosjektet. Følgende takster er lagt til grunn (2002-kr):

Lette kjøretøy (tillatt totalvekt t.o.m. 3500 kg) 15 kr

Tunge kjøretøy (tillatt totalvekt over 3500 kg) 30 kr

Det forutsettes at takstene justeres i samsvar med prisutviklingen. Dersom økonomien i prosjektet blir svakere enn forutsatt, kan bompengeselskapet etter avtale med Vegdirektoratet øke takstene med inntil 20 pst. ut over prisstigningen og forlenge innkrevsperioden med inntil 5 år.

Det er lagt til grunn at det blir etablert et felles bompengabonnement for hele rv 2 Kløfta – Kongsvinger forutsatt at det blir tilslutning til videre utbygging. I finansieringsanalysen for rv 2 Kløfta – Nybakk er det derfor tatt hensyn til inntektsbortfall fra trafikanter som vil passere begge bomstasjonene innen en time, jf. fylkestingenes vedtak.

4.3 Trafikkberegninger og andre forutsetninger for bompengeregningene

Det er gjennomført trafikkanalyser for sørlige deler av Hedmark og nordlige deler av Akershus. I analysene er det lagt til grunn en årlig trafikkvekst på 0,8

pst., i samsvar med de prognoser som er benyttet i arbeidet med Nasjonal transportplan 2006–2015. Beregningene gir følgende årsgjennsnitt (ÅDT) på rv 2 ved Nybakk i 2007 og 2015:

Tabell 4.2

		ÅDT 2007	ÅDT 2015
Nybakk øst:	Ny veg uten bom:	14 600	17 200
	Ny veg med bom:	10 700	11 400
Nybakk vest:	Ny veg uten bom:	9 200	9 500
	Ny veg med bom:	8 300	8 300

Analysene viser betydelig trafikkavvisning ved innføring av bompenger, særlig med bomstasjon øst for Nybakkrysset. En kommunal veg tar av fra rv 2 om lag 1 km øst for krysset og kommer inn på rv 174 nærmere Jessheim. Det er beregnet at om lag 1 500 kjøretøy i døgnet vil benytte denne lokale omkjøringsvegen. Dette er uønsket av miljø- og trafikksikkerhetsmessige grunner, og det vil også medføre merkbart lavere bompengeneinntekter. Ullensaker kommune har ved behandlingen av bompengesaken vedtatt å stenge denne veien for alminnelig gjennomkjøring når rv 174 er omregulert og bomstasjonen plassert øst for Nybakkrysset. Dersom trafikkavvisningen blir større enn forutsatt, kan det etter Statens vegvesens vurdering også bli aktuelt å vurdere trafikkreguleringer på andre lokale veger.

Analysen viser at lokaltrafikken er stor på mange delstrekninger. Gjennom Nes utgjør for eksempel lokaltrafikken mer enn 85 pst. av totaltrafikken. Bare omlag 25 pst. av trafikantene vil passere begge de planlagte bomstasjonene på samme tur.

Følgende basisforutsetninger er lagt til grunn for Statens vegvesens finansieringsanalyse (alle kostnader i 2002-kr):

- Utbyggingskostnad 580 mill. kr, med 60 pst. bompengandel
- Takst for lett og tung bil: 15 og 30 kr
- Omlag 8 300 kjøretøy pr. døgn gjennom bomstasjonen ved trafikkåpning i 2007 og omlag 11 400 kjøretøy pr. døgn i 2015
- Årlig trafikkvekst: 0,8 pst.
- Årlig lånerente: 8 pst.
- Årlig prisstigning: 2 pst.
- Årlige innkrevingskostnader: 6 mill. kr
- Gjennomsnittlig bompengeneinntekt pr. kjøretøy: 12 kr.

Med disse forutsetningene er innkrevingsperioden beregnet til 14 år og 3 måneder. Dersom årlig lånerente reduseres til 6,5 pst., er det beregnet at innkrevingsperioden blir omlag 12 år. Beregningene

viser at det vil være nødvendig med endringer av bompengeregningene dersom hele den videre utbyggingen av rv 2 skal gjennomføres som planlagt.

Det er også beregnet et alternativ med følgende pessimistiske forutsetninger:

- Kostnadsoverslaget øker med 10 pst., og bompengeselskapet dekker sin andel (60 pst.) av økningen.
- Trafikkavvisningen i bomstasjonen øker med 20 pst.
- Lånerenta øker fra 8 pst. til 9 pst.
- Takstøkning på 20 pst. etter 2 år.

Med disse forutsetningene er innkrevingsperioden beregnet til omlag 20 år når det forutsettes at takstene økes med 20 pst. to år etter at anlegget åpnes for trafikk.

4.4 Fylkeskommunale garantier og betinget refusjon

Maksimal lånegjeld er beregnet til 520 mill. 2002-kr dersom de pessimistiske forutsetningene legges til grunn og 420 mill. 2002-kr dersom basisforutsetningene legges til grunn.

Som det går fram av kapittel 3, har de to fylkeskommunene vedtatt å stille garanti for bompengeselskapets gjeld, avgrenset til 520 mill. 2002-kr fordelt med 260 mill. kr på hver av garantistene. Fylkeskommunene har videre akseptert en ordning med inntil 100 mill. kr i betinget refusjon, fordelt med 50 mill. kr på hvert av fylkenes investeringsrammer til øvrig riksveger i perioden 2006–2009. Dette betyr at Akershus og Hedmark fylkeskommuner står som likeverdige garantister for låneopp- tak og evt. bruk av betinget refusjon i forbindelse med utbygging av strekningen Kløfta – Nybakk.

Følsomhetsberegningene i pkt. 4.3 viser at det er svært liten sannsynlighet for at det vil bli behov for å ta i bruk den betingede refusjonen.

De fylkeskommunale garantiene skal godkjennes av Kommunal- og regionaldepartementet. Garantien vil først komme til utbetaling dersom det ikke er mulig å betjene gjelden innenfor en bompengerperiode på 20 år etter at realkostene er økt med inntil 20 pst., og bompengeselskapets gjeld er redusert med midlene fra den betingede refusjonen over Akershus og Hedmarks investeringsrammer til øvrige riksveger.

5 Samferdselsdepartementets vurdering

Samferdselsdepartementet legger i denne proposisjonen fram et forslag om utbygging av rv 2 på strekningen Kløfta – Nybakk i Akershus finansiert delvis med statlige bevilgninger, og delvis med etterskuddsvis innkreving av bompenger når vegen står ferdig. Rv 2 er en viktig rute både for trafikk over grensen til Sverige, og internt i regionen. Vegen har dårlig standard i forhold til trafikkmengden og en alvorlig ulykkesituasjon.

Departementet har merket seg at Akershus og Hedmark fylkeskommuner har vurdert rv 2 mellom Kløfta og Kongsvinger som ett bompengeprojekt og gitt sin prinsipielle tilslutning til at hele strekningen delfinansieres med maksimalt 60 pst. bompenger. Det er lokal tilslutning til at strekningen Kløfta – Nybakk skal bygges som første etappe.

Samferdselsdepartementet finner å kunne tilrå det foreslåtte opplegget med bomstasjon vest for dagens Nybakkryss i fem år og deretter omlegging av rv 174, slik at bomstasjonen blir liggende øst for det nye krysset i siste del av innkrevingsperioden. Samferdselsdepartementet legger vekt på at fylkeskommunene er enige om denne løsningen og at opplegget løser en konflikt mellom vegprosjektet og landbruksinteressene.

Samferdselsdepartementet har merket seg at Akershus og Hedmark fylkeskommuner har fattet vedtak som innebærer at de står som likeverdige garantister for låneopptak og evt. bruk av betinget

refusjon i forbindelse med utbyggingen av strekningen Kløfta – Nybakk i Akershus.

Samferdselsdepartementet legger vekt på at det er stor lokal vilje til å fremskynde utbyggingen av rv 2 med delvis bompengefinansiering, og at det er tilslutning til den foreslåtte utbyggingen. Samferdselsdepartementet er innstilt på å bevilge midler over statsbudsjettet til prosjektet i tråd med finansieringsplanen, slik at det kan legges opp til trafikkåpning på ny rv 2 Kløfta – Nybakk i 2007. Departementet tilrår derfor at det gis tillatelse til innkreving av bompenger for å delfinansiere utbyggingen av rv 2 Kløfta – Nybakk i Akershus i tråd med vilkårene i denne proposisjonen. For den videre utbyggingen av rv 2 på strekningen Kløfta – Kongsvinger viser departementet til omtalen i St.meld. nr. 24 (2003–2004) Nasjonal transportplan 2006–2015. Opplegg for videre utbygging i Akershus og Hedmark forutsettes lagt fram for Stortinget som egne saker når det er aktuelt å starte utbyggingen. I forbindelse med dette vil Samferdselsdepartementet utarbeide en studie av utbyggingen av hele strekningen Kløfta – Riksgrensen ved Magnor, som supplement til den foreliggende konsekvensutredningen.

6 Avtale

Dersom Stortinget gir sin tilslutning til utbyggingen, vil det bli inngått avtale mellom Vegdirektoratet og bompengeselskapet i tråd med gjeldende standardavtale.

Samferdselsdepartementet

t i l r å r :

At Deres Majestet godkjenner og skriver under et framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om utbygging av rv 2 Kløfta – Nybakk i Akershus.

Vi HARALD, Norges Konge,

s t a d f e s t e r :

Stortinget blir bedt om å gjøre vedtak om utbygging av rv 2 Kløfta – Nybakk i Akershus i samsvar med et vedlagt forslag.

Forslag

til vedtak om utbygging av rv 2 Kløfta – Nybakk i Akershus i samsvar med vedlagte forslag

Stortinget samtykker i at:

1. Bompengeselskapet får tillatelse til å kreve inn bompenger for finansiering av utbyggingen av rv 2 Kløfta – Nybakk. Vilkårene fremgår av denne proposisjonen.
2. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsette nærmere regler for finansieringsordningen.

