



DET KONGELEGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 55 S

(2020–2021)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

Utbygging og finansiering av E39 på strekninga Lønset–Hjelset i Møre og Romsdal og endra kostnadsrammer i tre vegprosjekt

*Tilråding frå Samferdselsdepartementet 27. november 2020,
godkjend i statsråd same dagen.
(Regjeringa Solberg)*

1 Innleiing

Samferdselsdepartementet legg i denne proposisjonen fram forslag om utbygging og finansiering av E39 på strekninga Lønset–Hjelset i Molde kommune i Møre og Romsdal og forslag om endra kostnadsrammer i tre vegprosjekt.

Det er eit nasjonalt mål å ruste opp E39, slik at store næringslivsregionar og by-, arbeids- og servicemarknader mellom Kristiansand og Trondheim blir knytte tettare saman. Prosjektet E39 Lønset–Hjelset er eit viktig bidrag i ei slik opprusting. Strekninga er i dag den med dårlegast standard mellom Molde og Kristiansund.

Prosjektet vil betre trafikktryggleiken og bumiljøet langs eksisterande E39. Med ny E39 vil dagens veg bli eit godt tilbod for lokaltrafikken og for gåande og syklende.

Det er vedtatt å byggje nytt sjukehus for Nordmøre og Romsdal på Hjelset, om lag 20 km aust for Molde sentrum. Sjukehuset skal etter planen opnast i 2024. Tilfredsstillande trafikkavvikling til og frå det nye sjukehuset føreset utbetring av E39 på strekninga Lønset–Hjelset.

Finansieringa er basert på statlege midlar og bompengar. Prosjektet er tidlegare omtalt i Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029*.

I oppmodingsvedtak nr. 703, 15. juni 2020, bad Stortinget regjeringa om å vidareføre riksvegprosjekta E18 Riksgrensen–Ørje, E18 Knapstad–Retvet og rv. 4 Lunner grense–Jaren innanfor endra kostnadsrammer, jf. Prop. 95 S (2019–2020) *Nokre saker om luftfart, veg og post* og Innst. 368 S (2019–2020). Samferdselsdepartementet vidarefører investeringsprosjekta innanfor rammene som er oppgitt i vedtaket. Etter departementet si vurdering er det likevel naudsynt at Stortinget vedtar ein budsjettfullmakt i tråd med forslaget i Prop. 95 S (2019–2020), jf. forslag til romartalsvedtak.

2 Utbygging og finansiering av E39 på strekninga Lønset–Hjelset i Møre og Romsdal

2.1 Dagens situasjon og omtale av utbygginga

Eksisterande E39 Lønset–Hjelset er ei vegstrekning på om lag 9,5 km. På store delar av strekninga er vegen smal og utan gul midtlinje, og dei tilgrensande vegstrekningane har langt høgare standard. Mange bustader har direkte avkøyring til vegen, og mange av desse er uoversiktlege. Strekninga har ingen tilbod til gåande og

syklende. Sidan det ikkje er nokon parallell lokalveg, har E39 også funksjon som lokalveg. Fartsgrensa varierer mellom 50, 60, 70 og 80 km/t. Årsdøgntrafikken (ÅDT) er om lag 6 000 køyretøy på Lønset og om lag 5 500 køyretøy på Hjelset. Tunge køyretøy utgjer 14–17 pst. av trafikken.

I perioden 2007–2018 var det 21 registrerte ulykker på strekninga, der ein person blei alvorleg skadd og 26 lettare skadd. I tillegg kjem tre utforkøyringsulykker og ei ulykke med påkøyring bakfrå der skadeomfanget ikkje er registrert.

Prosjektet går frå Lønset, som ligg 11 kilometer aust for Molde sentrum, til Hjelset, jf. figur 2.1. Den nye vegen blir 9,3 kilometer lang. Frå Lønset blir ny veg lagt høgare opp i terrenget, bak busetjinga, i overgangen mellom innmark og utmark, med tilkopling i begge endar med kryss. Ny veg skal byggjast som tofelts veg med midtdelar og forbi-køyringsfelt. Fartsgrensa blir 90 km/t.

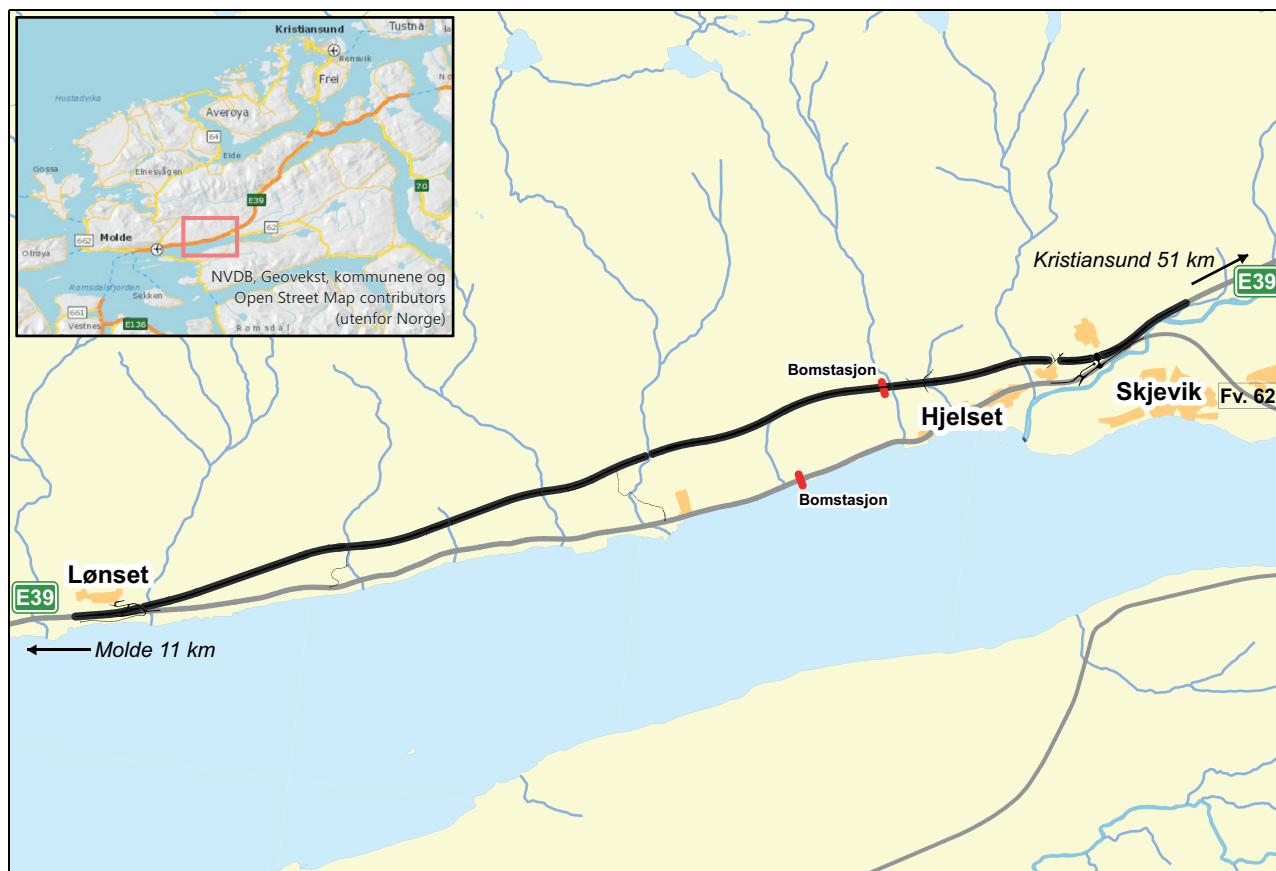
Dagens E39 vil bli gjort om til lokalveg etter at prosjektet er fullført. Med ny E39 som går utanom sentrum, får Hjelset sentrum langt lågare trafikk. Prosjektet legg til rette for eit samanhengande gang- og sykkeltilbod på heile strekninga frå Lønset til Hjelset, for det meste langs dagens veg og noko på separat gang- og sykkelveg eller fortau.

Nytt sjukehus på Hjelset vil skape nye og auka behov for både bustader og transport. Ny E39 legg til rette for utvikling av Hjelset som ein attraktiv og funksjonell tettstad.

Reguleringsplanen for prosjektet E39 Lønset–Hjelset vart vedtatt av Molde kommune 22. juni 2017.

Det er gjennomført ekstern kvalitetssikring (KS2) av E39 Lønset–Hjelset. Kvalitetssikringa har omfatta prosjektstyringsunderlag, kostnads-overslag og trafikkgrunnlag. Statens vegvesen gjekk opphaveleg inn for ei styringsramme på 1 233 mill. 2018-kr og ei kostnadsramme på 1 344 mill. 2018-kr. Ekstern kvalitetssikrar har tilrådd ei styringsramme på 1 200 mill. 2018-kr og ei kostnadsramme på 1 380 mill. 2018-kr. Statens vegvesen held fast ved sitt opphavelege forslag til styringsramme, men sluttar seg til ekstern kvalitetssikrar sitt forslag til kostnadsramme.

Prosjektet si samfunnsøkonomiske netto nytte er rekna til om lag -440 mill. kr. Netto nytte per budsjettkrone er rekna til -0,9. Netto nytte over totale kostnader er rekna til -0,35. Utan bompengefinansiering er den samfunnsøkonomiske nytta for prosjektet rekna til om lag -495 mill. kr, og netto nytte over totale kostnader er rekna til -0,4.



Figur 2.1 E39 Lønset–Hjelset

Kjelde: Statens vegvesen

2.2 Lokalpolitisk handsaming

Forslag til bompengelopplegg for prosjektet E39 Lønset–Hjelset vart sendt Molde kommune og Møre og Romsdal fylkeskommune for handsaming i mars 2018.

Møre og Romsdal fylkeskommune fatta følgjande vedtak i møte i fylkestinget 23. april 2018:

- «1. Møre og Romsdal fylkeskommune tilrår at prosjektet E39 Lønset–Hjelset blir delfinansiert med bompengar i tråd med «Faglig grunnlag E39 Lønset–Hjelset» frå Statens vegvesen datert 21.3.2018.
2. Møre og Romsdal fylkeskommune legg til grunn følgjande finansiering av prosjektet:
 - Kostnadsoverslag (styringsramme): 1 380 mill. 2018-kroner
 - Statleg løyving 610 mill. 2018-kroner
 - Bompengandel 770 mill. 2018-kroner
3. Innkrevjinga skjer i begge retningar i automatiske bomstasjonar på ny og eksisterande E39. Innkrevjingspunktet på ny E39 blir på Hjelset. Innkrevjingspunktet på eksisterande E39 blir også på Hjelset.
4. Møre og Romsdal fylkeskommune aksepterer ein gjennomsnittleg bompengetakst på inntil 27 kroner (2018-prisnivå). Med gjeldande føresetnader svarer dette til bompengetakstar på om lag 30 kroner for takstgruppe 1 og om lag 60 kroner for takstgruppe 2.

Dersom det i løpet av bompengeperioden blir opna for at nullutsleppskøyretøy skal betale bompengar, blir taksten inntil 50 prosent av ordinær takst innafor kvar takstgruppe.
5. I tråd med nye takstretningslinjer for bompengeprojekt blir det lagt til grunn at trafikantar i takstgruppe 1 som betalar med elektronisk brikke oppnår 20 prosent rabatt, og at trafikantane i takstgruppe 2 betalar det dobbelte av taksten for takstgruppe 1. Det gis ingen rabatt for køyretøy i takstgruppe 2.
6. Det er føresett timesregel og eit passeringstak på 60 passeringar per måned for køyretøy i takstgruppe 1 føresatt gyldig brikke og avtale.
7. Møre og Romsdal fylkeskommune legg til grunn ein innkrevjingsperiode på 15 år.
8. Kostnadauke utover prisstigninga opp til kostnadsramma skal dekkast med statlege midlar og bompengar etter same prosentvise fordeling som innafor styringsramma. Eventuelle overskriddingar ut over kost-

nadsramma er staten sitt ansvar og blir dekt med statlege midlar.

9. Dersom inntektene blir høgare og/eller finansieringskostnadene lågare enn føresett, skal bompengetaksten reduserast eller bompengeperioden kortast ned. Endeleg takst- og rabattsystem skal leggst fram for lokalpolitisk behandling i god tid før innkrevjinga startar.
10. Dersom bompengeselskapet sin økonomiske situasjon gjer det nødvendig, kan gjennomsnittstaksten aukast med inntil 20 prosent ut over prisstigninga og innkrevjingsperioden forlengast med inntil 5 år.
11. For Møre og Romsdal fylkeskommune:

Under føresetnad av Kommunal- og moderniseringsdepartementet sin godkjenning, garanterer Møre og Romsdal fylkeskommune med sjølvskyldnarkausjon for gjelda til bompengeselskapet, med pant i bompengeselskapet sin rett til å krevje inn bompengar. Det samla garantibeløpet (som tilsvarar bompengeselskapet sin maksimale gjeld berekna ut frå pessimistiske føresetnader) er avgrensa oppad til 1 080 mill. 2018-kroner med tillegg på 10 prosent av til ein kvar tid gjeldande hovudstol til dekking av eventuelle påløpte renter og omkostningar. Det samla garantibeløpet blir slik 1 190 mill. 2018-kroner.

Garantien gjeld frå første opptrekk på finansieringa i samband med rekvisisjonar frå Statens vegvesen i byggeperioden, og gjennom innkrevjingsperioden på 15 år. Innkrevjingsperioden kan i særlege tilfelle forlengast med inntil fem år. I tillegg skal garantien gjelde inntil to år, jf. garantiforskrifta § 3. Samla garantitid blir, inkludert byggeperioden, på inntil 26 år frå første opptrekk på finansieringa i samband med rekvisisjonar frå Statens vegvesen.

Garantisten sine utlegg kan dekkast gjennom ein auke av realtakstane med inntil 20 prosent og ei forlenging av bompengeperioden med inntil 5 år. Garantien gjeld inntil bompengeselskapet sin gjeld er nedbetalt og blir redusert i takt med nedbetaling av lån. Det er føresett at garantien blir sikra 1. prioritet i retten til å krevje inn bompengar.
12. Møre og Romsdal fylkeskommune meiner det er prinsipielt feil at ein fylkeskommune skal påta seg garantiansvar for statleg infrastruktur. Blir reglane for garantiansvar endra i Stortinget føreset Møre og Romsdal

fylkeskommune at dette også blir gjort gjeldande for prosjektet E39 Lønset–Hjelset.»

Molde kommune fatta sitt vedtak i møte i kommunestyret 19. april 2018. Vedtaket er identisk med fylkestinget sitt vedtak for punkt 1–4 og 7–10. Vedtakspunkta 5 og 6 har følgjande ordlyd:

- «5. I tråd med nye takstretningslinjer for bompengeprojekt legges det til grunn at trafikantar i takstgruppe 1 som betaler med elektronisk brikke oppnår 20 prosent rabatt, og at trafikantene i takstgruppe 2 betaler det dobbelte av taksten for takstgruppe 1. Det gis ingen rabatt for kjøretøy i takstgruppe 2. Molde kommunestyre ber likevel Statens vegvesen vurdere fritak for bompenger for takstgruppe M2 (rutegående kollektivtrafikk).
6. Det er forutsatt timesregel og et passeringstak på 60 passeringer pr måned for kjøretøy i takstgruppe 1 forutsatt gyldig brikke og avtale. Molde kommunestyre vil be Statens vegvesen om å vurdere 2-timersregel for passeringer og lavere passeringstak enn de skisserte 60.»

I tillegg vedtok kommunestyret same dag følgjande oversendingsforslag:

«Innkrevingen skjer i begge retninger i automatisk bomstasjoner på ny og eksisterande E39. Innkrevingspunktet på ny E39 blir på Hjelset. Innkrevingspunktet på eksisterande E39 plasseres der det, etter en grundig vurdering, gir minst økonomisk belastning for beboerne langs strekningen.»

2.3 Trafikkgrunnlag

Statens vegvesen har utført trafikkanalysen basert på Regional transportmodell for Region midt (RTM), empiriske trafikkdata og faglege vurderingar rundt ny trafikk, mellom anna generert av nytt sjukehus på Hjelset.

I 2016 var ÅDT om lag 6 000 køyretøy ved Lønset og om lag 5 500 køyretøy ved Hjelset. Tunge køyretøy utgjorde 14–17 pst.

Sjukehuset skal etablerast om lag 20 km frå Molde sentrum, om lag 50 km frå Kristiansund sentrum og om lag 70 km frå Sunndalsøra. Når sjukehuset på Hjelset opnar, er det rekna med at samla ÅDT på ny og eksisterande veg vil auke til 7 000 køyretøy med bompengeneinnkrevjing på Hjelset. Utan bompengeneinnkrevjing er det rekna med ein ÅDT på 8 500 køyretøy.

Med bakgrunn i dette er det i finansieringsanalysen lagt til grunn ein ÅDT på 7 000 køyretøy, fordelt med 6 300 køyretøy på ny veg og 700 køyretøy på eksisterande veg. Vidare er det lagt til grunn ein årleg trafikkvekst på 0,9 pst. til utgangen av bompengeperioden, basert på prognosane som var utarbeidde for Møre og Romsdal i samband med Nasjonal transportplan 2018–2029. Den faktiske årlege trafikkveksten frå 2004 til 2017 har vore på 1,3 pst. på same strekning.

I tråd med dei lokalpolitiske vedtaka er det lagt til grunn bompengeneinnkrevjing på eksisterande E39. Utan slik bompengeneinnkrevjing er samla ÅDT rekna til 8 100 køyretøy, fordelt med 2 500 køyretøy på ny veg og 5 600 køyretøy på eksisterande veg. Dette inneber at heile 60 pst. av forventa trafikk på ny E39 i staden vil velje å køyre eksisterande veg dersom dette blir gratis. Dette vil gje ein vesentleg reduksjon i bompengeneinntektene. Dessutan vil det føre til at eksisterande veg ikkje får den trafikkreduksjonen og den auken i trafikktryggleik som er føreset.

Resultata av berekningane i transportmodellen viser svært låg trafikklekkasje til andre alternative transportruter utan bompengar. Alternative vegruter gir vesentleg auka reisetid og dårlegare vegstandard i forhold til ny og eksisterande E39 Lønset–Hjelset.

2.4 Utbyggings- og finansieringsopplegg

Utbygginga av E39 Lønset–Hjelset er føreset finansiert med statlege midlar og bompengar. Den statlege delen utgjør 44,6 pst. Forslaget til finansieringsplan er vist i tabellen under.

	Mill. 2020-kr
Statlege midlar	580
Bompengar	720
Sum	1 300

Statlege midlar

I Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029* var det lagt til grunn 660 mill. 2020-kr i statlege midlar til prosjektet, basert på eit kostnadsoverslag på 1 480 mill. 2020-kr. Forslaget til styringsramme er redusert med om lag 180 mill. kr samanlikna med overslaget i Meld. St. 33 (2016–2017). Samferdselsdepartementet legg til grunn at den føresette fordelinga mellom statlege midlar og bompengar skal ligge fast. Følgjeleg er det lagt til grunn 580 mill. kr i statlege midlar til prosjektet i perioden 2018–2023.

Prosjektet er inkludert i anslåtte bindingar knytt til Statens vegvesens si investeringsaktivitet med 2021-budsjettet, jf. tabell 4.4 på s. 71 i Samferdselsdepartementets Prop. 1 S (2020–2021).

Bompengar og bompengeplegg

Finansieringa av prosjektet E39 Lønset–Hjelset med bompengar er basert på etterskotsinnkrevjing i begge retningar i to automatiske bomstasjonar ved Hjelset, ein på ny E39 og ein på eksisterande veg. Plasseringa av bomstasjonane er vist i figur 2.1.

Det er lagt til grunn at køyretøy i takstgruppe 2 (køyretøy over 3 500 kg ekskl. køyretøy i køyretøygruppe M1) skal betale det dobbelte av køyretøy i takstgruppe 1 (køyretøy med totalvekt til og med 3 500 kg og køyretøy i køyretøygruppe M1).

Det er lagt til grunn 20 pst. rabatt for køyretøy i takstgruppe 1 med gyldig brikke og brikkeavtale. Køyretøy i takstgruppe 2 får ikkje rabatt. For takstgruppe 1 er det også lagt til grunn eit månadleg passeringstak på 60 passeringar. Det er vidare lagt opp til ei timesregelordning der trafikantar som passerer to eller fleire gangar i løpet av ein time berre skal betale for ei passering. Månadstak og timesregel føreset gyldig brikke og brikkeavtale.

I tråd med grunnlaget for dei lokalpolitiske vedtaka skal nullutsleppskøyretøy i takstgruppe 1 betale 50 pst. av ordinær takst etter brikkerabatt. Det er lagt til grunn at nullutsleppskøyretøy i takstgruppe 2 ikkje skal betale bompengar. Elles gjeld dei til ei kvar tid gjeldande takstretningslinjer for bompengeprojekt.

Med dei føresetnadene som elles er lagt til grunn, er det berekna at gjennomsnittleg inntekt per passering må vere 27 kr for at prosjektet skal vere nedbetalt i løpet av 15 år. Med dagens del nullutsleppskøyretøy på om lag 10 pst. tilseier dette grunntakstar utan rabatt på om lag 30 kr for takstgruppe 1 og om lag 60 kr for takstgruppe 2 i alle bomstasjonane. Dersom delen nullutsleppskøyretøy aukar til om lag 50 pst., blir grunntakstane om lag 36 kr for takstgruppe 1 og om lag 72 kr for takstgruppe 2.

Det er føreset at takstane blir justerte i samsvar med prisutviklinga.

Om endringar i takstar etter Stortingets handsaming

I tråd med føresetnadene i Prop. 1 S (2016–2017) s. 76 vil utrekna gjennomsnittstakst bli nytta som grunnlag for justering av grunntakstane. Før innkrevjinga startar, vil gjennomsnittstaksten bli vur-

dert ut frå kjende faktorar som låneopptak, faktisk lånerente, trafikk (ÅDT og fordeling mellom ulike køyretøygrupper) og utbyggingskostnader.

I samsvar med fastsette rutinar for handtering av usikkerheit i berekningsgrunnlaget for finansieringsopplegget i bompengeproposisjonar etter handsaming i Stortinget, vil Statens vegvesen fatte takstvedtak basert på Stortingets handsaming og oppdaterte vurderingar av økonomien i prosjektet før innkrevjinga startar. Vidare blir det gjort nye vurderingar av takstnivået og forventta nedbetalingstid etter eitt til to år, basert på oppdaterte økonomiske analysar. I begge tilfelle kan takstane bli endra samanlikna med det som låg til grunn i bompengeproposisjonen. Takstene må vere innanfor proposisjonens rammer og kan bli endra etter føregåande fylkeskommunal handsaming og tilslutning frå lånegarantistar.

Økonomien i kvart bompengeprojekt skal også evaluerast årleg, og i den samband må det bli vurdert om takstopplegget gir inntekter i tråd med fastsett gjennomsnittstakst. Ved avvik mellom fastsett gjennomsnittstakst og den reelle gjennomsnittstaksten kan grunntaksten bli endra. Ev. endringar i grunntaksten må ha tilslutning frå garantistar før Statens vegvesen fattar nytt takstvedtak. Dersom økonomien i prosjektet blir vesentleg betre eller dårlegare enn føreset kan det også vere aktuelt å endre gjennomsnittstaksten. Dersom det skulle vise seg at bompengetaksten er vesentleg høgare enn naudsynt for å betale ned lånet over fastsett tidsperiode for bompengerekkrevingen, må det vurderast om lån bør betalast ned raskare eller om taksten bør redusert. Eit takstvedtak om nedsetting av gjennomsnittstaksten krev tilslutning frå garantistar. Større endringar utover rammene som er fastlagt i bompengeproposisjonen må foreleggjast Samferdselsdepartementet som vurderer om revidert finansieringsopplegg skal leggjast fram for Stortinget.

Andre føresetnadar for finansieringsplanen

Eventuell kostnadsauke 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 innanfor styringsramma. Eventuell auke ut over kostnadsramma er staten sitt ansvar.

Eventuelle kostnadsreduksjonar skal fordelast mellom staten og bompengeselskapet etter same prosentvise fordeling som innanfor styringsramma.

Dersom økonomien i prosjektet blir dårlegare enn føreset, kan bompengeselskapet etter avtale med Statens vegvesen auke gjennomsnittstaksten med inntil 20 pst. ut over prisstigninga og forlengje innkrevjingsperioden med inntil 5 år.

Følgjande basisføresetnadar er elles lagde til grunn for finansieringsplanen:

- Lånerente: 5,5 pst. dei første 10 åra og deretter 6,5 pst.
- Innskotsrente: 1,5 pst. dei første 10 åra og deretter 2,5 pst.
- Årleg prisstigning: 2 pst.
- Årlege innkrevjings- og driftskostnader: 5 mill. kr.

Med desse føresetnadane er samla innkrevjingsperiode utrekna til om lag 15 år. Brutto bompenginntekter er i 2020-prisnivå utrekna til om lag 1,1 mrd. kr. Av dette er om lag 700 mill. kr føreset nytta til å dekke delar av investeringskostnadene, om lag 320 mill. kr til å dekke finansieringskostnader og om lag 70 mill. kr til å dekke innkrevjingskostnader og kostnader til drift av bompengeselskapet.

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

- Kostnadsauke på opp til kostnadsramma.
- ÅDT i opningsåret blir redusert med 10 pst.
- Årleg trafikkvekst blir redusert til 0 pst. frå innkrevjingsstart
- Takstauke på 20 pst. ut over prisstiging etter to år.

Med desse føresetnadane er innkrevjingsperioden med etterskotsinnkrevjing rekna til om lag 17 år, dvs. ein auke på om lag to år.

2.5 Fylkeskommunal garanti

Møre og Romsdal fylkeskommune vedtok 23. april 2018 å stille garanti ved sjølvskuldnarkausjon for eit maksimalt låneopptak på 1 080 mill. kr i 2018-prisnivå, med tillegg av 10 pst., jf. pkt. 2.2. Den fylkeskommunale garantien må godkjennast av Kommunal- og moderniseringsdepartementet.

Garantisten sine utlegg kan dekkjast gjennom ein auke av gjennomsnittstaksten med 20 pst. ut over prisstigninga og ei forlenging av bompengeperioden med inntil 5 år, jf. pkt. 2.4.

2.6 Samferdselsdepartementet si vurdering

E39 Lønset–Hjelset er hovudferdselsåra mellom Molde og Kristiansund og Trondheim. Denne delstrekninga har låg standard. Med nytt sjukehus på

Hjelset blir det auke i trafikken på strekninga Molde–Hjelset. Det er dessutan mykje tungtrafikk på strekninga. I dag er det ikkje veg med midtstripe på heile strekningen, noko som inneber at det er svært trangt mellom køyretøya når store køyretøy møtest. Vegskuldra toler delvis ikkje at dei tunge køyretøya legg seg utfor kvitstripa. Med nytt sjukehus vert ambulansetraffikk på strekninga også sterkt auka. Dette gjer at behovet for utbetra veg vert desto større.

Det er lokalpolitisk semje om det opplegget som er føreslått for utbygging og finansiering av E39 på strekninga Lønset–Hjelset, og Møre og Romsdal fylkeskommune har vedteke å stille garanti for bompengelån.

Samferdselsdepartementet sluttar seg til Statens vegvesen sine vurderingar. Rekna om til 2020-prisnivå blir styringsramma om lag 1 300 mill. kr og kostnadsramma om lag 1 450 mill. kr.

2.7 Avtale

Etter at Stortinget har fatta vedtak om utbygging og finansiering av E39 Lønset–Hjelset i Møre og Romsdal, vil det bli inngått avtale mellom Statens vegvesen og bompengeselskapet i tråd med føresetnadane som er lagt til grunn i denne proposisjonen.

3 Endra kostnadsramme for tre vegprosjekt

Stortinget fatta følgjande vedtak ved behandlinga av Prop. 95 S (2019–2020), jf. Innst. 368 S (2019–2020) (oppmodingsvedtak nr. 703):

«Stortinget ber regjeringa vidareføre følgjande tidlegare godkjende investeringsprosjekt:

- E18 Riksgrensen–Ørje innanfor ei endra kostnadsramme på 1 090 mill. kr.
- E18 Knapstad–Retvet i Viken innanfor ei endra kostnadsramme på 1 820 mill. kr.
- Rv. 4 Lunner grense–Jaren innanfor ei endra kostnadsramme på 3 420 mill. kr.»

Samferdselsdepartementet fremma i Prop. 95 S (2019–2020) forslag om endra kostnadsramme med fullmakt om å forplikte framtidige statsbudsjett, for dei tre prosjekta som ein romartalsfullmakt. Departementet meiner vedtaket er å rekne som ei budsjettfullmakt og legg for ordens skuld fram forslaget på nytt, jf. forslag til romartalsvedtak.

Samferdselsdepartementet

t i l r å r :

At Dykkar Majestet godkjenner og skriv under eit framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om utbygging og finansiering av E39 på strekninga Lønset–Hjelset i Møre og Romsdal og endra kostnadsrammer i tre vegprosjekt.

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 E39 på strekninga Lønset–Hjelset i Møre og Romsdal og endra kostnadsrammer i tre vegprosjekt i samsvar med eit vedlagt forslag.

Forslag

til vedtak om utbygging og finansiering av E39 på strekninga Lønset–Hjelset i Møre og Romsdal og endra kostnadsrammer i tre vegprosjekt

I

Fullmakt til å pådra staten plikter for investeringsprosjekt

Stortinget samtykkjer i at Samferdselsdepartementet i 2020 kan:

1.

starte opp dette investeringsprosjektet:	innanfor ei kostnadsramme på:
E39 Lønset–Hjelset i Møre og Romsdal	1 450 mill. kroner

Fullmakta gjeld òg forplikingar som blir inngåtte i seinare budsjettår, innanfor kostnadsramma for det einskilde prosjekt. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å prisjustere kostnadsramma i seinare år.

2.

vidareføre desse tidlegare godkjende investeringsprosjekta	innanfor ei endra kostnadsramme på:
E18 Riksgrensen–Ørje i Viken	1 090 mill. kr
E18 Knapstad–Retvet i Viken	1 820 mill. kr
Rv. 4 Lunner grense–Jaren og Lygna sør i Innlandet	3 420 mill. kr

Fullmaktene gjeld òg forplikingar som blir inngåtte i seinare budsjettår, innanfor kostnadsramma for det einskilde prosjekt. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å prisjustere kostnadsramma i seinare år.

II

Stortinget samtykkjer i at bompengeselskapet får løyve til å ta opp lån og krevje inn bompengar til delvis bompengefinansiering av prosjektet E39 Lønset–Hjelset i Møre og Romsdal. Villkåra går fram av denne proposisjonen.

III

Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsetje nærare reglar for finansieringsordninga for prosjektet E39 Lønset–Hjelset i Møre og Romsdal.

=====