



DET KONGELEGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 140 S

(2016–2017)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

Finansiering av prosjektet fv 659 Nordøyvegen i Møre og Romsdal

*Tilråding frå Samferdselsdepartementet 22. mai 2017,
godkjend i statsråd same dagen.
(Regjeringa Solberg)*

1 Innleiing

Samferdselsdepartementet legg i denne proposisjonen fram forslag om finansiering av ny fv 659 på strekninga Skjeltene – Harøya (Nordøyvegen) i Haram og Sandøy kommunar i Møre og Romsdal.

Prosjektet fv 659 Nordøyvegen omfattar bygging av eitt brusamband og tre undersjøiske tunnelar som skal gje fast vegsamband mellom øyane Lepsøya, Haramsøya, Flemsøya, Fjørtofta og Harøya i Haram og Sandøy kommunar og fastlandet i Haram kommune. Desse øyane vert omtalte som Nordøyane.

Vegsambandet vil avløyse ferjesambanda Skjeltene – Lepsøya – Haramsøya og Brattvåg – Dryna – Harøya – Fjørtofta. I dag vert Nordøyane trafikerte med desse to ferjesambanda. I tillegg har hurtigbåtruta Ålesund – Valderøya – Nordøyane rutestans på alle øyane. Sjølv om området vert trafikkert av fleire fartøy, er det til tider både få og sjeldne avgangar.

Nordøyvegen vil gje fastlandssamband for rundt 2 900 personar. Dei om lag 10 000 innbyggjarane i Haram og Sandøy kommunar vert samstundes knytte nærare saman med eit fast vegsamband.

Prosjektet fv 659 Nordøyvegen er tidlegare omtalt i Prop. 1 S (2011–2012), side 63–64. Gjennom behandlinga av denne proposisjonen slutta Stortinget seg til førehandsinnkrevjing av bom-

penгар i dei to ferjesambanda for å finansiere vidare planlegging og prosjektering av prosjektet i inntil tre år før ev. vedtak om bygging, jf. Innst. 13 S (2011–2012). Førehandsinnkrevjinga starta 1. mars 2014 og vart avslutta 28. februar 2017.

Finansieringa av prosjektet fv 659 Nordøyvegen er basert på fylkeskommunale midlar og bompengar. Det kan vere mogleg med anleggsstart i 2017 og opning for trafikk i 2023.

2 Dagens situasjon og omtale av utbygginga

Nordøyvegen som prosjekt har ei lang historie. Prosjektet er drive fram av eit ynskje om fastlandssamband til fleire små lokalsamfunn som i lengre tid har vore prega av gradvis fråflytting, men som samstundes har ei offensiv næringsutvikling. På Nordøyane ligg det mellom anna store bedrifter som leverer utstyr til den maritime industrien.

Ferjer er ei ulempe for trafikantane då det ofte er lang tid mellom kvar avgang, og sambanda er nattestengde. Eit fast vegsamband vil gje eit meir fleksibelt transportsystem og sparte transportkostnader for både næringsliv og privatpersonar. Ferjekaiane som vart bygde i perioden 1965–1976, har alle blitt utbetra i løpet av dei siste ti åra, men vil trenge ny opprusting dersom ikkje Nordøyve-



Figur 2.1 Nordøyvegen – kartskisse

gen blir realisert. Eksisterende veg har varierende vegbreidde og delvis dårleg kurvatur. Årsdøgnetrafikk (ÅDT) er på om lag 700 køyretøy.

Trasé og standard vart fastsett gjennom vedtak av kommunedelplan med konsekvensutgreiing i 2006. Det vart den gongen lagt stor vekt på at tunnelane skulle vere kortast mogleg for å halde kostnadene på eit akseptabelt nivå. I arbeidet med reguleringsplanane vart vegstandarden vurdert på nytt på grunnlag av nye retningslinjer. Reguleringsplanane vart vedtekne av Haram kommune 21. juni 2012 og Sandøy kommune 19. september 2013.

Prosjektet Nordøyvegen omfattar bygging av eitt brusamband og tre undersjøiske tunnelar, og

til saman om lag 5 km ny veg som skal binde nytt og eksisterande vegnett saman. Ei strekning på 2,5 km lengst inne mot fastlandet skal byggjast med 7,5 m vegbreidde. På resten av strekninga er det lagt til grunn 6,5 m vegbreidde og tunnelprofil T8,5. Utbygginga omfattar totalt om lag 24 km ny veg der dei viktigaste elementa er:

- Bru/fylling Skjeltene (fastlandet) – Lausundholmen (Lepsøya) – Hestøya
- Tunnel Hestøya – Austnes (Haramsøya) (3,5 km)
- Tunnel Longva (Skuløya/Flemsøya) – Stongnes (Fjørtofta) (5,7 km)
- Tunnel Kongsnes (Fjørtofta) – Myklebust (Harøya) (3,7 km)

- Høgbru over skipsleia i Lepsøyrevet (800 m med 41 m seglingshøgde)
- To lågbruer i sjøfyllinga mellom høgbrua og Lepsøya (110 m utan seglingsløp og 200 m med 7 m seglingshøgde).

Våren 2016 vart det gjennomført ekstern kvalitets-sikring av prosjektet fv 659 Nordøyvegen (KS2). Kvalitetssikringa omfatta prosjektunderlag, kostnadsoverslag og trafikkgrunnlag. Ekstern kvalitetssikrar tilrådde ei styringsramme for utbygginga på 3 250 mill. 2016-kr og ei kostnadsramme på 3 670 mill. 2016-kr.

Som følgje av at tunnelsikkerheitsforskrifta for fylkesveg m.m. tredde i kraft 1. januar 2015, vart det behov for nokre mindre endringar av reguleringsplanane. Desse endringane vart vedtekte hausten 2016. Statens vegvesen har på bakgrunn av dette gått gjennom kostnadene for prosjektet på nytt. Etter dette legg Møre og Romsdal fylkeskommune til grunn ei styringsramme på 3 442 mill. 2017-kr og ei kostnadsramme på 3 786 mill. 2017-kr. I proposisjonen er dette lagt til grunn. Endringane i reguleringsplanane og kostnadene vart vurderte til å vere så små at det ikkje var behov for ny ekstern kvalitetssikring.

Prosjektet sin samfunnsøkonomiske netto nytte er rekna til om lag -0,3 mrd. kr. Netto nytte pr. budsjettkrone er rekna til -0,14. Netto nytte over totale kostnader er rekna til -0,09.

3 Lokalpolitisk behandling

Forslag til bompengeplegg for prosjektet fv 659 Nordøyvegen vart sendt Haram og Sandøy kommunar og Møre og Romsdal fylkeskommune for endeleg behandling i november 2016.

Møre og Romsdal fylkeskommune fatta følgjande vedtak i fylkestinget 14. desember 2016:

1. Møre og Romsdal fylkeskommune gjev sin tilslutnad til å delfinansiere prosjektet fv. 659 Nordøyvegen med bompengar.
2. Det vert førebels lagt til grunn ein investeringskostnad (styringsramme) på 3360 mill. 2016-kroner. Endelege rammer (styrings- og kostnadsrammer) vil bli fastsette etter ekstern kvalitetssikring (KS2).
3. Møre og Romsdal fylkeskommune legg til grunn at bompengar skal finansiere om lag 385 mill. 2016-kr av investeringskostnadene. Bompenginntektene skal også dekkje rentekostnader og kostnader knytte til administrasjon og innkrevjing av bompengar.

4. Ved prisomrekning av byggjekostnader skal Statistisk sentralbyrå sin «Byggjekostnadsindeks for veganlegg» leggjast til grunn.

5. Det vert lagt til grunn ein gjennomsnittstakst på 102 2016-kroner i bomstasjonen. Med føresetnader som ligg til grunn i gjeldande brikkebruk, rabattar og fritak gjev dette følgjande førebelse anslag på bompengetakstar:

Takstgruppe 1: 122 2016-kroner

Takstgruppe 2: 244 2016-kroner

Det er lagt til grunn ei rabattordning med 20 prosent rabatt for køyretøy i takstgruppe 1 med elektronisk brikke. Det vert ikkje gitt rabatt for køyretøy i takstgruppe 2. Det vert elles lagt til grunn fritaksordningar i tråd med dei til kvar tid gjeldande takstretninglinjer. Endeleg takst- og rabattsystem skal leggjast fram for lokalpolitisk behandling i god tid før bompengeneinnkrevjinga startar.

6. Kostnadsauke ut over prisstigning opp til kostnadsramma skal dekkjast med fylkeskommunale midlar og bompengar etter same prosentvise fordeling som innanfor styringsramma. Innsparingar skal fordelast på same måte. All kostnadsauke ut over dette skal Møre og Romsdal fylkeskommune åleine finansiere.

7. Møre og Romsdal fylkeskommune legg til grunn at bompengar skal bli kravde inn i inntil 20 år.

8. Dersom inntektene sviktar og/eller finansieringskostnadene vert høgare, kan bompengeselskapet, etter søknad til Vegdirektoratet, forlengje bompengeperioden med inntil 5 år og/eller auke den gjennomsnittlege taksten med inntil 20 prosent ut over prisstigninga.

9. Bomstasjonen skal plasserast på Skjeltene. Bompengar skal krevjast inn i begge køyreretningar når vegen er opna.

10. Møre og Romsdal fylkeskommune legg til grunn at prosjektet inngår i eitt av dei framtidige regionale bompengeselskapa.

11. Møre og Romsdal fylkeskommune garanterer ved sjølvskuldmarkausjon for eit maksimalt låneopptak for bompengeselskapet, avgrensa opp til 475 mill. kroner, med tillegg av 10 pst. av til kvar tid gjeldande hovudstol til dekking av renter og omkostningar. Den samla lånegarantien vert dermed 525 mill. kroner. Garantien vert gitt med pant i bompengeselskapet sin rett til å krevje inn bompengar. Garantien vert gitt under føresetnad av Kommunal- og moderniseringsdepartementet si godkjenning.

12. Garantien gjeld frå første opptrekk på finansieringa i samband med rekvisisjonar frå Statens vegvesen i byggeperioden og gjennom innkrevjingsperioden på 20 år.

Innkrevjingsperioden kan i særskilde tilfelle forlengjast med inntil fem år. I tillegg skal garantien gjelde inntil to år, jf. Garantiforskrifta, § 3.

13. Møre og Romsdal fylkeskommune oppmodar Stortinget til å fatte vedtak om at alle køyretøy betalar bompengar i samsvar med takstgruppe 1 og 2.

Kommunane fatta sine vedtak i møte i kommunestyret i Haram 15. desember 2016 og i kommunestyret i Sandøy 8. desember 2016. Vedtaka er identiske med pkt. 1–9 i fylkestinget sitt vedtak. I tillegg vedtok kommunane følgjande som pkt. 10:

10. [Haram/Sandøy] kommunar står fast på tidlegare vedtak om å bidra med 80 mill. kr til finansiering av Nordøyvegen.

I brev til Kommunal- og moderniseringsdepartementet av 25. oktober 2016 ba Møre og Romsdal fylkeskommune om ei vurdering av om kommunane kunne bruke midlar på investeringsfond som tilskot til bygging av Nordøyvegen. Kommunal- og moderniseringsdepartementet har i brev av 30. november 2016 konkludert med at kommunane sine midlar på slike fond ikkje kan nyttast til dette formålet. På denne bakgrunn fatta Møre og Romsdal fylkeskommune følgjande vedtak i møte i fylkesutvalet 27. februar 2017:

1. Fylkesutvalet godkjenner at Møre og Romsdal fylkeskommune, for å avhjelpje det faktum at dei to aktuelle kommunane ikkje kan nytte investeringsfondsmidlar til finansieringsbidrag til prosjekt Nordøyvegen:

A utvidar sitt låneopptak for Nordøyvegen med 160 mill. kroner

B inngår avtale med Haram kommune og Sandøy kommune om at kommunane årleg i 30 år dekkjer fylkeskommunen sine ekstrakostnader (renter, avdrag og andre eventuelle lånekostnader) med tilleggslånet, fordelt med 50 prosent på kvar av kommunane.

2. Fylkesutvalet ber administrasjonen oppdatere finansieringsplanen for Nordøyvegen og innarbeide den i økonomiplan 2018–2021.
3. Vedtaket er gjort med heimel i kommunelovens paragraf 13.

Sandøy kommune fatta følgjande vedtak i møte i formannskapet 27. februar 2017:

I medhald av kommunelovens §13 gjer formannskapet slikt vedtak :

1. Formannskapet har ikkje merknader til at kommunen sitt bidrag til Nordøyvegen vert finansiert gjennom eit årleg tilskot til fylkeskommunen. Tilskotet skal dekkje fylkeskommunen sine låne-

kostnader knytte til ekstra låneopptak tilsvarende kommunen sitt vedtekne bidrag på 80 millionar kroner til Nordøyvegen.

2. Formannskapet godkjenner at ein inngår avtale med fylkeskommunen om at kommunen årleg i 30 år dekkjer fylkeskommunen sine ekstrakostnader (renter, avdrag og andre eventuelle lånekostnader) med tilleggslånet.

Haram kommune fatta følgjande vedtak i møte i formannskapet 1. mars 2017:

1. Haram formannskap har ikkje merknader til at kommunen sitt bidrag til Nordøyvegen vert finansiert gjennom eit årleg tilskot til fylkeskommunen. Tilskotet skal dekkje fylkeskommunen sine lånekostnader knytte til ekstra låneopptak tilsvarende kommunen sitt vedtekne bidrag på 80 millionar kroner til Nordøyvegen.
2. Formannskapet godkjenner at ein inngår avtale med fylkeskommunen om at kommunen årleg i 30 år dekkjer fylkeskommunen sine ekstrakostnader (renter, avdrag og andre eventuelle lånekostnader) med tilleggslånet.
3. Vedtaket vert gjort med heimel i kommunelovens § 13 (utvida myndigheit i hastesaker). Vedtaket vert lagt fram for kommunestyret tii orientering i førstkommande kommunestyremøte.

4 Trafikkgrunnlag

Trafikken gjennom den planlagde bomstasjonen på Skjeltene er vurdert av Statens vegvesen gjennom bruk av Regional transportmodell for Region midt (RTM), empiriske trafikkdata og elastisitetstsvurderingar. Vurderingar som vart gjennomførte i 2013, gav ein ÅDT på 750 køyretøy gjennom bomstasjonen dersom prosjektet hadde vore realisert i 2012. Dette inneber ein ÅDT gjennom bomstasjonen som er om lag 50 pst. høgare enn trafikken i dei to ferjesambanda mellom fastlandet og Nordøyane. Etter at Nordøyvegen er opna for trafikk, vil det framleis gå ferje mellom Småge i Aukra kommune og Finnøya. Det er ikkje rekna med overføring av trafikk til dette sambandet som følgje av bompengainnkrevjing på Skjeltene. Ekstern kvalitetssikrar konkluderte med om lag same trafikknivå.

I inntektsprognosane som var lagde til grunn ved den lokalpolitiske behandlinga, var det føresettt ein årleg trafikkvekst på 0,9 pst. frå og med 2013 og ut heile bompengeperioden. Dette vart gjort med utgangspunkt i prognosane som var utarbeidde for Møre og Romsdal i samband med Nasjonal transportplan 2014–2023. Det gav ein

årsdøgntrafikk (ÅDT) på 820 køyretøy i opningsåret 2023. Den reelle, årlege trafikkveksten frå 2012 til 2016 har vore på 2,8 pst. Dersom prognosen vert korrigert for dette fram til og med 2016, aukar ÅDT til 890 køyretøy i 2023. Dette er lagt til grunn i finansieringsanalysen.

5 Finansieringsopplegg

Finansieringsopplegget for fv 659 Nordøyvegen omfattar fylkeskommunale midlar og bompengar. Dette inneber at Møre og Romsdal fylkeskommune er ansvarleg for nødvendige låneopptak for å finansiere framtidige kommunale tilskot knytte til prosjektet, jf. kap. 3.

Fylkeskommunen har i brev av 8. februar 2017 søkt om midlar til prosjektet frå ordninga med alternativ bruk av ferjetilskot for fylkesvegferjer. Samferdselsdepartementet har i brev av 15. mars 2017 stadfesta at prosjektet fell inn under ordninga, men storleiken på tilskotet er enno ikkje fastsett. Det er ikkje teke atterhald om slikt tilskot i fylkeskommunen sitt vedtak, jf. kap. 3. Fylkeskommunen er derfor ansvarleg for nødvendige låneopptak for å finansiere prosjektet, uavhengig av storleiken på framtidige ferjeavløysingsmidlar.

Med utgangspunkt i Statens vegvesen sitt forslag til styringsramme for prosjektet er det lagt til grunn ein finansieringsplan som vist i tabell 4.1. Bompenggebidraget utgjer 460 mill. kr, eller 13,4 pst. av finansieringa. Det er lagt til grunn at bompengeselskapet stiller til disposisjon tilsvarende del av dei årlege behova gjennom byggeperioden.

Tabell 5.1 Finansieringsplan for fv 659 Nordøyvegen

	Mill. 2017-kr
Fylkeskommunale midlar	2 982
Bompengar	460
Sum	3 442

Bompengar og bompenggeopplegg

I tråd med dei lokalpolitiske vedtaka er det lagt opp til etterskotsinnkrevjing av bompengar i ein automatisk bomstasjon ved Skjeltene på fastlandet i Haram kommune. Det skal krevjast inn bompengar i begge køyreretningar. Mellom øyane skal det ikkje krevjast inn bompengar. Dette er grunngeve med at trafikken er så liten at driftsutgiftene

ved bompenginnkrevjing vert svært høge i forhold til inntektene.

I grunnlaget for den lokalpolitiske behandlinga var det lagt til grunn at takstane skulle fastsetjast med utgangspunkt i det eit køyretøy med totalvekt under 3 500 kg med sjåfør og 0,75 passasjerar som oppnår full rabatt, betalar i ferjesambandet Skjeltene – Haramsøya, medrekna eit påslag på 40 pst. Dette gav ein gjennomsnittleg takst på 102 kr i 2016-prisnivå. Med utgangspunkt i ferjetakstane for 2017 inneber dette prinsippet ein gjennomsnittleg takst på 109 kr i 2017-prisnivå. Basert på dette er det førebels lagt til grunn følgjande grunntakstar i 2017-prisnivå:

- Takstgruppe 1 (lette køyretøy med tillaten totalvekt til og med 3 500 kg og køyretøy i køyretøygruppe M1): 131 kr
- Takstgruppe 2 (tunge køyretøy ekskl. køyretøy i køyretøygruppe M1): 262 kr.

I tråd med Prop. 1 S Tillegg 2 (2015–2016) er det lagt opp til 20 pst. rabatt ved bruk av gyldig brikke og brikkeavtale for køyretøy i takstgruppe 1. Køyretøy i takstgruppe 2 får ikkje rabatt.

Det er føresett at takstane blir justerte i samsvar med prisutviklinga. I tråd med føresetnadene i Prop. 1 S (2016–2017) vil utrekna gjennomsnittstakst verte nytta som grunnlag for justering av takstane. Før start på innkrevjinga vil gjennomsnittstaksten verte vurdert ut frå kjende faktorar som låneopptak, lånerente og utbyggingskostnad. Forslag til justeringar av takstane som følgje av dette føreset tilslutning frå fylkeskommunen som garantist.

Elles gjeld dei til kvar tid gjeldande takstretninglinjer for bompengeprojekt.

Det er føresett at prosjektet skal inngå i eitt av dei nye regionale bompengeselskapa når desse er etablerte.

Andre føresetnadar for finansieringsplanen

Eventuell kostnadsauke ut over prisstigning skal dekkjast i samsvar med gjeldande retningslinjer for bompengeprojekt. Kostnadsauke opp til kostnadsramma skal følgjeleg dekkjast med fylkeskommunale midlar og bompengar etter same prosentvise fordeling som innanfor styringsramma. Eventuell auke ut over kostnadsramma er fylkeskommunen sitt ansvar og vert dekt av Møre og Romsdal fylkeskommune.

Eventuelle kostnadsreduksjonar på inntil 10 pst. skal fordelast mellom fylkeskommunen og bompengeselskapet etter same prosentvise fordeling som innanfor styringsramma. Eventuelle

reduksjonar på meir enn 10 pst. tilkjem fylkeskommunen.

Dersom økonomien til bompengeselskapet vert dårlegare enn føresett, kan bompengeselskapet etter avtale med Vegdirektoratet auke realtakstane med inntil 20 pst. og forlengje innkrevjingsperioden med inntil 5 år.

Følgjande basisføresetnadar er elles lagde til grunn for finansieringsplanen:

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

Med desse føresetnadane er samla innkrevjingsperiode utrekna til om lag 20 år. Brutto bompenginntekter er i 2017-prisnivå utrekna til om lag 770 mill. kr. Av dette er om lag 460 mill. kr føresett nytta til å dekkje delar av investeringskostnadene, om lag 260 mill. kr til å dekkje finansieringskostnader og om lag 50 mill. kr til å dekkje innkrevjingskostnader og kostnader til drift av bompengeselskapet. Auken i forhold til det som var lagt til grunn ved den lokalpolitiske behandlinga, skuldast at det er teke omsyn til den reelle trafikkveksten i ferjesambanda til og med 2016 og realauken i ferjetakstane frå 2016 til 2017.

Det er rekna på eit optimistisk alternativ med følgjande føresetnader:

- Årsdøgntrafikken i opningsåret aukar med 5 pst.
- Lånerenta blir redusert til 4,5 pst for heile perioden.
- Elles er dei same føresetnadene som i basisalternativet lagde til grunn.

Med desse føresetnadene er innkrevjingsperioden rekna til om lag 15,5 år, dvs. ein reduksjon på om lag 4,5 år. Alternativt kan taksten for takstgruppe 1 reduserast frå om lag 130 kr til om lag 105 kr, medan taksten for takstgruppe 2 kan reduserast frå om lag 260 kr til om lag 210 kr. Dette utgjer ein reduksjon på vel 19 pst.

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

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

Med desse føresetnadene er innkrevjingsperioden med etterskotsinnkrevjing rekna til om lag 24 år, dvs. ein auke på om lag fire år.

6 Fylkeskommunal garanti

Gjennom vedtak i fylkestinget 14. desember 2016 har Møre og Romsdal fylkeskommune stilt sjølvskuldngaranti for eit maksimalt bompengelån på 525 mill. 2016-kr, jf. kap. 3.

Den fylkeskommunale garantien er førehandsgodkjent av Kommunal- og moderniseringsdepartementet, men blir ikkje endeleg godkjent før Stortinget har gjort vedtak i saka. Garantisten sitt utlegg kan dekkjast gjennom ein auke av realtakstane med inntil 20 pst. og ei forlenging av bompengeperioden med inntil 5 år.

7 Samferdselsdepartementet si vurdering

Prosjektet Nordøyvegen er drive fram av lokale ynskje om fastlandssamband til fleire små lokalsamfunn som i lengre tid har vore prega av gradvis fråflytting. Samstundes har det vore ei offensiv næringsutvikling i området.

Ferjene som trafikkerer Nordøyane, har få avgangar, og dei er nattestengde. Eit fast vegsamband vil gje eit meir fleksibelt transportsystem og sparte transportkostnader for både næringsliv og privatpersonar. Nordøyvegen vil gje fastlandssamband for rundt 2 900 personar. Dei om lag 10 000 innbyggjarane i Haram og Sandøy kommunar vert samstundes knytte nærare saman med eit fast vegsamband.

Det er lagt til grunn etterskotsinnkrevjing av bompengar i 20 år. For ferjeavløysingsprosjekt er alternativet i realiteten å betale bompengar i form av ferjebillett så lenge sambandet blir oppretthalde. For mange ferjeavløysingsprosjekt er det derfor lagt til grunn ein bompengeperiode på 20 år sjølv om hovudregelen er 15 år. Samferdselsdepartementet viser til at det er lokalpolitisk semje om det foreslåtte opplegget for utbygging og finansiering av Nordøyvegen, og Møre og Romsdal fylkeskommune har vedteke å stille garanti.

8 Avtale

Etter at Stortinget har fatta vedtak om utbygging og finansiering av fv 659 Nordøyvegen i Møre og Romsdal, vil det bli inngått avtale mellom Vegdirektoratet og bompengeselskapet i tråd med føresetnadene i denne proposisjonen.

Samferdselsdepartementet

t i l r å r :

At Dykkar Majestet godkjenner og skriv under eit framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om finansiering av prosjektet fv 659 Nordøyvegen i Møre og Romsdal.

Vi **HARALD**, Noregs Konge,

s t a d f e s t e r :

Stortinget blir bedt om å gjere vedtak om finansiering av prosjektet fv 659 Nordøyvegen i Møre og Romsdal i samsvar med eit vedlagt forslag.

Forslag

til vedtak om finansiering av prosjektet fv 659 Nordøyvegen i Møre og Romsdal

1. Stortinget samtykkjer i at bompengeselskapet får løyve til å ta opp lån og krevje inn bompengar til delvis bompengefinansiering av prosjektet fv 659 Nordøyvegen i Møre og Romsdal. Vilkåra går fram av denne proposisjonen.
2. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsetje nærare reglar for finansieringsordninga.
3. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å justere takstane slik at gjennomsnittstaksten vert som føresett i denne proposisjonen.
