



DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

# Prop. 101 S

(2020–2021)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

---

Gjennomføring av E10/rv. 85  
Tjeldsund – Gullfjordbotn – Langvassbukt  
i Nordland og Troms og Finnmark som OPS-  
prosjekt med delvis bompengefinansiering



## Innhold

1	Innledning .....	5	7	Fylkeskommunale garantier ....	15
2	Dagens situasjon og omtale av utbyggingen .....	6	8	Samferdselsdepartementets vurdering .....	15
3	Lokalpolitisk behandling .....	7	9	Avtale .....	16
4	Trafikkgrunnlag .....	11		Forslag til vedtak om gjennomføring av E10/rv. 85 Tjeldsund –	
5	Bompengeopplegg .....	11		Gullesfjordbotn – Langvassbukt i Nordland og Troms og Finnmark som OPS-prosjekt med delvis bompenge-	
6	Gjennomføring som OPS-prosjekt .....	12		finansiering .....	17





DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

# Prop. 101 S

(2020–2021)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

## Gjennomføring av E10/rv. 85 Tjeldsund – Gullsfjordbotn – Langvassbukt i Nordland og Troms og Finnmark som OPS-prosjekt med delvis bompengefinansiering

*Tilråding fra Samferdselsdepartementet 12. mars 2021,  
godkjent i statsråd samme dag.  
(Regjeringen Solberg)*

### 1 Innledning

Samferdselsdepartementet legger i denne proposisjonen fram forslag om gjennomføring av prosjektet E10/rv. 85 Tjeldsund – Gullsfjordbotn – Langvassbukt i Nordland og Troms og Finnmark som OPS-prosjekt (offentlig-privat-samarbeid). Prosjektet omfatter utbygging av E10 fra Tjeldsund bru i Tjeldsund kommune til Gullsfjordbotn i Kvæfjord kommune, rv. 85 fra Gullsfjordbotn i Kvæfjord kommune til Langvassbukt i Sortland kommune og rv. 83 fra Tjeldsund bru til Fauskevåg i Harstad kommune. I tillegg vil eksisterende E10 fra Fiskefjorden til Kåringen i Lødingen kommune bli utbedret. Før 1. januar 2020 var området på østsiden av Tjeldsund bru en del av Skånland kommune.

I Prop. 1 S (2014–2015) ble det varslet at regjeringen ville be Statens vegvesen om å starte planleggingen av tre prosjekter for gjennomføring som OPS-prosjekter. I Meld. St. 25 (2014–2015) *På rett vei* kom regjeringen med et overordnet rammeverk for OPS i transportsektoren. Stortinget

sluttet seg til opplegget for gjennomføring av prosjektet rv. 3/rv. 25 Ommangsvollen – Grundset/Basthjørnet i Innlandet som OPS-prosjekt våren 2017, jf. Prop. 45 S (2016–2017) og Innst. 216 S (2016–2017). Videre sluttet Stortinget seg til opplegget for gjennomføring av prosjektet rv. 555 Sotrasambandet i Vestland som OPS-prosjekt sommeren 2018, jf. Prop. 41 S (2017–2018) og Innst. 270 S (2017–2018).

Denne proposisjonen er basert på rammeverket i Meld. St. 25 (2014–2015) og videre utvikling av dette gjennom erfaringer fra arbeidet med prosjektene rv. 3/rv. 25 Ommangsvollen – Grundset/Basthjørnet og rv. 555 Sotrasambandet.

Prosjektet E10/rv. 85 Tjeldsund – Gullsfjordbotn – Langvassbukt er omtalt i Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029*, side 314–315, og i Prop. 1 S (2018–2019), side 129. I Meld. St. 33 (2016–2017) er det lagt til grunn anleggsstart i første seksårsperiode (2018–2023) under forutsetning av at det blir tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiert utbygging av prosjektet.

## 2 Dagens situasjon og omtale av utbyggingen

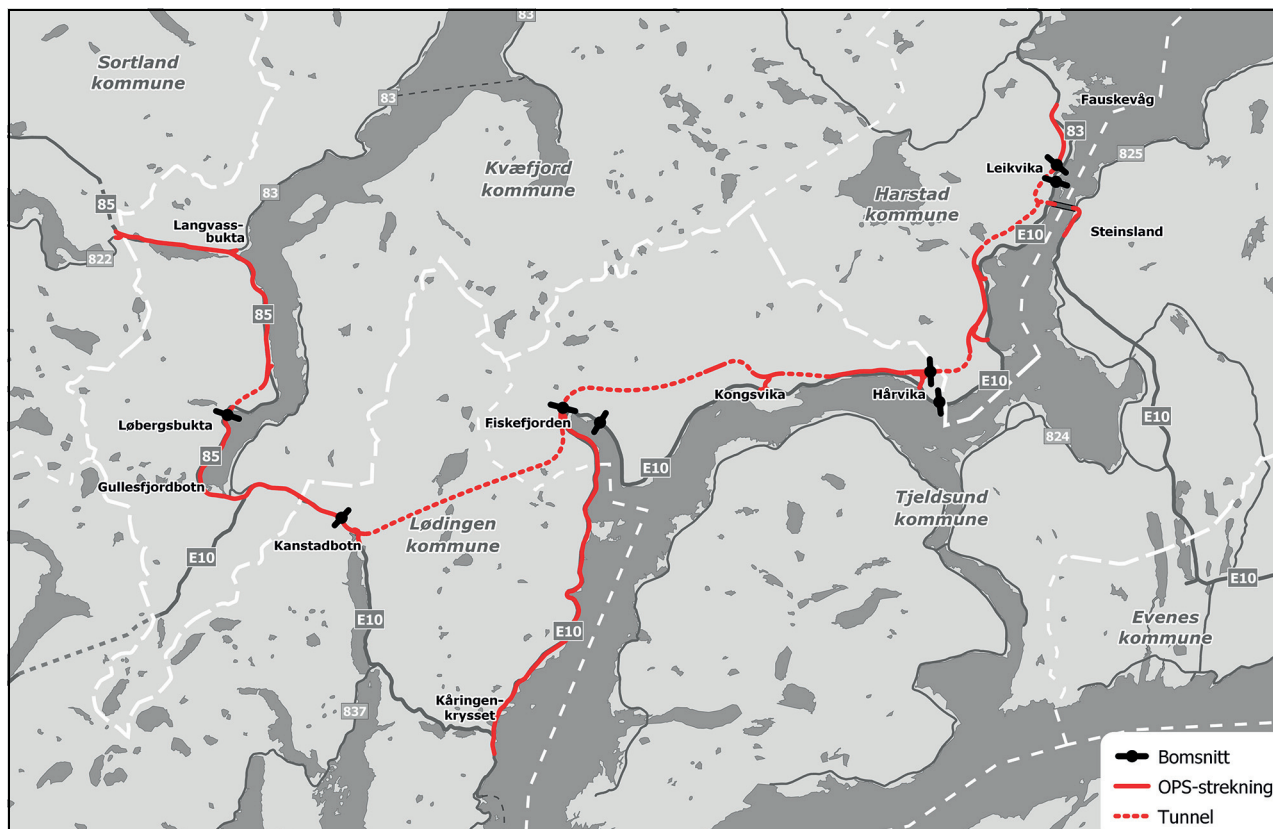
E10/rv. 85 Tjeldsund – Gullesfjordbotn – Langvassbukta er en del av transportforbindelsen mellom Lofoten, Vesterålen og E6. Prosjektet omfatter i tillegg en kort strekning av rv. 83 fra E10 i retning Harstad. E10 er en viktig næringstransportåre, bl.a. for fisketransport. Strekingen har dårlig geometri, bratte stigninger og smal veg. Deler av strekingen har redusert fartsgrense på grunn av randbebyggelse. På E10 og rv. 85 mellom Tjeldsund og Langvassbukta varierer årsdøgntrafikken (ÅDT) mellom 1 500 og 2 100 kjøretøy. Andelen tungtrafikk er om lag 15 pst. ÅDT på rv. 83 er om lag 4 500 kjøretøy. Andelen tungtrafikk er om lag 10 pst.

I perioden 2009–2018 var det i alt 47 ulykker med personskade på dagens veg. Totalt ble to personer drept, 13 hardt skadd og 46 lettere skadd.

Prosjektet inngår i KVU/KS1 for E10/rv. 85 Evenes – Sortland som ble behandlet av regjeringen i 2013. Statlig reguleringsplan for E10/rv. 85/

rv. 83 mellom Evenes, Sortland og Harstad (Hålogalandsvegen) ble vedtatt av Kommunal- og moderniseringsdepartementet i 2017. Planen omfatter til sammen om lag 160 km ny og/eller utbedret veg i 7 kommuner i Nordland og Troms og Finnmark. OPS-prosjektet E10/rv. 85 Tjeldsund – Gullesfjordbotn – Langvassbukta omfatter bygging av totalt 82 km tofelts veg, fordelt på 35 km ny veg i eksisterende trase, 27 km tunneler og 20 km veg i ny trase. Prosjektet inneholder bl.a. kollektivtrafikktiltak, rasteplasser, en døgnhvileplass, utfartsparkeringer, gang- og sykkelveger, samleveger for avlastet vegnett, tilkoplinger til eksisterende veg, nye kryssløsninger og sanering av private avkjørsler.

Prosjektet vil føre til at E10 fra Tjeldsund bru til Gullesfjordbotn blir kortet inn med om lag 30 km. Reisetiden på strekingen blir redusert med om lag 39 minutter. Utbedring av eksisterende E10 fra Kåringen til Kanstadbotn inngår også i prosjektet. Denne strekingen vil bli omklassifisert til fylkesveg etter at ny E10 er åpnet for trafikk.



Figur 2.1 E10/rv. 85 Tjeldsund – Gullesfjordbotn – Langvassbukta – oversiktskart over prosjektet inkl. bomstasjoner

Før anleggsstart må det gjennomføres noen forbedrende arbeider som flytting av høyspentlinje, grunnerverv og arkeologiske utgravninger. Det er bevilget midler til dette både i 2019 og 2020, jf. kap. 6.

Det er gjennomført ekstern kvalitetssikring (KS2) av prosjektet. Kvalitetssikringen har omfattet prosjektstyringsunderlag, overslag for byggekostnader og kostnader for drift og vedlikehold, overslag på betalingsprofil til OPS-selskapet, trafikkgrunnlag og bompengefinansiering. KS2-konsulentene og Statens vegvesen er i stor grad enige om utbyggingskostnadene og forutsetningene for gjennomføringen av prosjektet. KS2-konsulentene mener at utbyggingskostnadene bør reduseres med om lag 100 mill. kr. KS2-konsulentene vurderer nivået på 60 pst. milepælsutbetaling som fornuftig, men mener at nivået bør etterprøves i den videre markedsdialogen. Bompengepropellet vurderes som robust og basert på nøkterne anslag for trafikkutviklingen.

KS2-konsulentene har gjort en vurdering av konsekvensene dersom bomstasjonene på sidevegene fjernes og finner at faren for trafikkoverføring til sidevegnettet er stor. Dersom bomstasjonene på sidevegene skal fjernes, anbefaler derfor KS2-konsulentene at det gjøres en ny vurdering av bompengepropellet, både bomsnittenes plassering, takstnivå og ev. størrelsen på bompengedraget, jf. nærmere omtale i kap. 5.

I Meld. St. 33 (2016–2017) er det lagt til grunn et kostnadsoverslag på 8 400 mill. kr i 2017-prisnivå basert på gjennomføring som et tradisjonelt prosjekt. Omregnet til 2021-prisnivå er dette om lag 9 300 mill. kr. Etter at det ble avdekket kostnadsøkninger i prosjektet, ble det vurdert tiltak for å redusere kostnadene. Tiltakene forutsatte reguleringsendringer fire steder i Lødingen og Tjeldsund kommuner, og de to kommunene vedtok nye reguleringsplaner for disse stedene i 2018.

Det er nå lagt til grunn et kostnadsoverslag på 8 700 mill. kr i 2018-prisnivå basert på gjennomføring som et tradisjonelt prosjekt. Omregnet til 2021-prisnivå er dette om lag 9 250 mill. kr. Av dette utgjør kostnader utenom OPS-kontrakten om lag 860 mill. kr. Her inngår kostnader til forbedrende arbeider som flytting av høyspentlinje, grunnerverv og arkeologiske utgravninger, planlagte tiltak på eksisterende vegger som skal

omklassifiseres og Statens vegvesens prosjektorganisasjon.

Samfunnsøkonomisk netto nytte for prosjektet med delvis bompengefinansiering er beregnet til om lag – 3,6 mrd. kr. Netto nytte pr. budsjettkrone er beregnet til om lag – 0,5. Netto nytte over totale kostnader er beregnet til – 0,35. Uten bompenger er netto nytte beregnet til om lag – 4,3 mrd. kr. Netto nytte pr. budsjettkrone er beregnet til om lag – 0,5 og netto nytte over totale kostnader til om lag – 0,6.

### 3 Lokalpolitisk behandling

Et forslag til opplegg for utbygging og finansiering av E10/rv. 85 Tjeldsund – Gullfjordbotn – Langvassbukta i Nordland og Troms og Finnmark ble behandlet av lokale myndigheter høsten 2018.

Nordland fylkeskommune behandlet saken i møte i fylkestinget 8. oktober 2018 og fattet følgende vedtak:

*Evenes, Skånland, Harstad, Tjeldsund, Lødingen, Kvæfjord og Sortland kommuner, samt Nordland og Troms fylkeskommuner er invitert til å gjøre bindende vedtak om delvis bompengefinansiering av prosjektet E10/rv. 85 Tjeldsund – Gullfjordbotn – Langvassbukta. Fylkesrådet tilrår at det blir fattet følgende vedtak om E10/rv. 85 Tjeldsund – Gullfjordbotn – Langvassbukta:*

1. *Utbygging av E10/rv. 85 Tjeldsund – Gullfjordbotn – Langvassbukta skal delfinansieres med bompenger. Innkrevingen skjer i begge retninger i automatiske bomstasjoner som plasseres som følger:*
  - a. *Et bomsnitt på rv. 83 ved Leikvika, med bomstasjoner både på ny og dagens veg*
  - b. *Et bomsnitt på E10 ved E10 Hårvika nord, med bomstasjoner både på ny og dagens veg*
  - c. *Et bomsnitt på E10 ved Fiskefjorden, med bomstasjoner både på ny og dagens veg (nord/øst)*
  - d. *En bomstasjon på E10 ved Kanstadbotn vest*
  - e. *En bomstasjon på rv. 85 ved Løbergbukta*

Gjennomføring av E10/rv. 85 Tjeldsund – Gullfjordbotn – Langvassbukta i Nordland og Troms og Finnmark som OPS-prosjekt med delvis bompengefinansiering

2. Det er lagt til grunn følgende gjennomsnittstakster i de ulike bomstasjonene ved åpning av prosjektet (2018-prisnivå):

Bomstasjon	Gjennomsnittstakst
<i>Rv. 83 Leikvika</i>	
- ny veg	8,70
- eksisterende veg	8,10
<i>E10 Hårvika nord</i>	
- ny veg	13,40
- eksisterende veg	12,90
<i>E10 Fiskefjorden nord/øst</i>	
- ny veg	45,60
- eksisterende veg	25,00
<i>E10 Kanstadbotn vest</i>	9,12
<i>Rv. 85 Løbergbukta</i>	18,10

Det er foreløpig lagt til grunn at dette gir følgende takster for kjøretøy i takstgruppe 1 (kjøretøy med tillatt totalvekt til og med 3 500 kg inkl. kjøretøy i kjøretøygruppe M1) og takstgruppe 2 (kjøretøy med tillatt totalvekt fra og med 3 501 kg med unntak av kjøretøy i kjøretøygruppe M1) (2018-prisnivå):

Bomstasjon	Takstgruppe 1	Takstgruppe 2
<i>Rv. 83 Leikvika</i>		
- ny veg	10	20
- eksisterende veg	10	20
<i>E10 Hårvika nord</i>		
- ny veg	15	30
- eksisterende veg	15	30
<i>E10 Fiskefjorden nord/øst</i>	50	100
- ny veg	30	60
- eksisterende veg		
<i>E10 Kanstadbotn vest</i>	10	20
<i>Rv. 85 Løbergbukta</i>	20	40

1. Kjøretøyer i takstgruppe 1 får 20 % rabatt ved bruk av brikke og gyldig avtale. Kjøretøyer i

takstgruppe 2 får ingen rabatt ved bruk av brikke. Nullutslippskjøretøy i takstgruppe 1 betaler 50 % av takst etter brikkerabatt. Nullutslippskjøretøy i takstgruppe 2 betaler 0 % av takst.

- Det legges til grunn at takster og kostnader prisjusteres med Statistisk sentralbyrås byggekostnadsindeks for veganlegg fram til åpning av vegen og deretter med SSBs konsumprisindeks.
- Bompengeperioden blir satt til 20 år fra åpning av den nye vegen.
- Det forutsettes et samlet bompengedrag på 1 150 mill. i 2018-kr til investeringen. Dette utgjør bompengeselskapets forpliktelser knyttet til utbyggingen.
- Dersom økonomien i prosjektet blir dårligere enn forutsatt, kan gjennomsnittstakstene økes med inntil 20 % utover ordinær prisstigning og bompengeperioden forlenges med inntil 5 år.
- Dersom bompengedraget på 1 150 mill. i 2018-kr ikke er dekket når gjennomsnittstaksten er økt med 20 % og innkrevingsperioden er forlenget med 5 år, forplikter Nordland og Troms fylkeskommuner seg til å bevilge halvparten hver av gjenstående beløp. Fylkestinget vedtar pkt. 8 med forbehold om godkjenning fra Kommunal- og moderniseringsdepartementet.

Tidligere Troms fylkeskommune behandlet saken i møte i fylkestinget 11. desember 2018 og fattet følgende vedtak:

- Utbygging av E10/rv. 85 Tjeldsund – Gullfjordbotn – Langvassbukta delfinansieres med bompenger. Innkrevingen skjer i begge retninger i automatiske bomstasjoner som plasseres som følger:
  - Et bomsnitt på rv. 83 ved Leikvika, med bomstasjoner både på ny og dagens veg.
  - Et bomsnitt på E10 ved E10 Hårvika nord, med bomstasjoner både på ny og dagens veg.
  - Et bomsnitt på E10 ved Fiskefjorden, med bomstasjoner både på ny og dagens veg (nord/øst).
  - En bomstasjon på E10 ved Kanstadbotn vest.
  - En bomstasjon på rv. 85 ved Løbergbukta.
  - Det er lagt til grunn følgende gjennomsnittstakster i de ulike bomstasjonene ved åpning av prosjektet (2018-prisnivå):



Bomstasjon	Gjennomsnittstakst
<i>Rv. 83 Leikvika</i>	
- ny veg	8,70
- eksisterende veg	8,10
<i>E10 Hårvika nord</i>	13,40
- ny veg	
- eksisterende veg	12,90
<i>E10 Fiskefjorden nord/øst</i>	
- ny veg	45,60
- eksisterende veg	25,00
<i>E10 Kanstadbotn vest</i>	9,12
<i>Rv. 85 Løbergbukta</i>	18,10

Det er foreløpig lagt til grunn at dette gir følgende takster for kjøretøy i takstgruppe 1 (kjøretøy med tillatt totalvekt til og med 3 500 kg inkl. kjøretøy i kjøretøygruppe M1) og takstgruppe 2 (kjøretøy med tillatt totalvekt fra og med 3 501 kg med unntak av kjøretøy i kjøretøygruppe M1) (2018-prisnivå):

Bomstasjon	Takst- gruppe 1	Takst- gruppe 2
<i>Rv. 83 Leikvika</i>		
- ny veg	10	20
- eksisterende veg	10	20
<i>E10 Hårvika nord</i>		
- ny veg	15	30
- eksisterende veg	15	30
<i>E10 Fiskefjorden nord/øst</i>		
- ny veg	50	100
- eksisterende veg	30	60
<i>E10 Kanstadbotn vest</i>	10	20
<i>Rv. 85 Løbergbukta</i>	20	40

1. Kjøretøyer i takstgruppe 1 får 20 % rabatt ved bruk av brikke og gyldig avtale. Kjøretøyer i takstgruppe 2 får ingen rabatt ved bruk av brikke. Nullutslippskjøretøy i takstgruppe 1 betaler 50 % av takst etter brikkerabatt. Null-

utslippskjøretøy i takstgruppe 2 betaler 0 % av takst.

2. Det legges til grunn at takster og kostnader prisjusteres med Statistisk sentralbyrås byggekostnadsindeks for veganlegg fram til åpning av vegen og deretter med SSBs konsumprisindeks.
3. Bompengeperioden blir satt til 20 år fra åpning av den nye vegen.
4. Bompenginntektene eksklusive kostnader til innkreving og drift av bompengeselskapet stilles til disposisjon for Staten som bidrag til den årlige betalingen for tilgjengelighet. Kostnader til innkreving og drift av bompengeselskapet forventes å utgjøre om lag 180 mill. kr. Bompengebidraget til prosjektet vil være 1 150 mill. 2018-kr. Bompengeselskapets totale forpliktelse vil være 1 330 mill. 2018-kr.
5. Dersom økonomien i prosjektet blir dårligere enn forutsatt, kan gjennomsnittstakstene økes med inntil 20 % utover ordinær prisstigning og bompengeperioden forlenges med inntil 5 år.
6. Dersom bompengebidraget på 1 150 mill. i 2018-kr ikke er dekket når gjennomsnittstaksten er økt med 20 % og innkrevingsperioden er forlenget med 5 år, jfr. Pkt. 7 forplikter Nordland og Troms fylkeskommuner seg til å innfri bompengeselskapets restlån med halvparten hver. Fylkestinget vedtar pkt. 8 med forbehold om:
  - Garantistillelsen godkjennelse av Kommunal- og moderniseringsdepartementet.
  - Et endelig finansieringsopplegg som ikke øker Fylkeskommunens ansvar og risiko.

Harstad, Kvæfjord, Skånland, Tjeldsund, Lødingen, Sortland og Evenes kommuner sluttet seg til følgende punkter i Statens vegvesens forslag til vedtak:

1. Utbygging av E10/Rv.85 Tjeldsund – Gullfjordbotn–Langvassbukta skal delfinansieres med bompenger. Innkreving skjer i begge retninger i automatiske bomstasjoner som plasseres som følger:
  - Et bomsnitt på Rv.83 ved Leikvika, med bomstasjoner både på ny og dagens veg.
  - Et bomsnitt på E10 Hårvika nord, med bomstasjoner både på ny og dagens veg
  - Et bomsnitt ved Fiskefjorden, med bomstasjon både på ny og dagens veg (nord/øst)
  - En bomstasjon på E10 ved Kanstadbotn vest
  - En bomstasjon på Rv.85 ved Løbergbukta

Bomstasjonene er vist på kart vedlagt i saksgrunnlaget.

1. Det er lagt til grunn følgende gjennomsnittstakster i de ulike bomstasjonene ved åpning av prosjektet (2018-prisnivå):

Bomstasjon	Gjennomsnittstakst
<i>Rv. 83 Leikvika</i>	
- ny veg	8,70
- eksisterende veg	8,10
<i>E10 Hårvika nord</i>	
- ny veg	13,40
- eksisterende veg	12,90
<i>E10 Fiskefjorden nord/øst</i>	
- ny veg	45,60
- eksisterende veg	25,00
<i>E10 Kanstadbotn vest</i>	9,12
<i>Rv. 85 Løbergbukta</i>	18,10

Det er foreløpig lagt til grunn at dette gir følgende takster for kjøretøy i takstgruppe 1 (kjøretøy med total tillatt totalvekt til og med 3500 kg inkl. kjøretøygruppe M1) og i takstgruppe 2 (kjøretøy med tillatt totalvekt fra og med 3500 kg med unntak av kjøretøygruppe M1). (2018-prisnivå).

Bomstasjon	Takstgruppe 1	Takstgruppe 2
<i>Rv. 83 Leikvika</i>		
- ny veg	10	20
- eksisterende veg	10	20
<i>E10 Hårvika nord</i>		
- ny veg	15	30
- eksisterende veg	15	30
<i>E10 Fiskefjorden nord/øst</i>		
- ny veg	50	100
- eksisterende veg	30	60
<i>E10 Kanstadbotn vest</i>	10	20
<i>Rv. 85 Løbergbukta</i>	20	40

1. Kjøretøy i takstgruppe 1 får 20 % rabatt ved bruk av brikke og gyldig avtale. Kjøretøy i takstgruppe 2 får ingen rabatt ved bruk av brikke. Nullutslippskjøretøy i takstgruppe 1 betaler 50 % av takst etter brikkerabatt. Nullutslippskjøretøy i takstgruppe 2 betaler 0 % av takst.
2. Det legges til grunn at takster og kostnader prisjusteres med SSBs byggekostnads-indeks for veganlegg fram til åpning av veggen og deretter med SSBs konsumprisindeks.
3. Bompengeperioden er satt til 20 år fra åpningen av den nye veggen.
4. Det forutsettes et samlet bompengebidrag på 1150 mill. i 2018-kr til investeringen. Dette utgjør bompengeselskapets forpliktelser knyttet til utbyggingen.
5. Dersom økonomien i prosjektet blir dårligere enn forutsatt, kan gjennomsnittstaksten økes med inntil 20 % ut over ordinær prisstigning og bompengeperioden forlenges med inntil 5 år.

I tillegg fattet Harstad kommune følgende vedtakspunkt:

1. Kommunestyret vil understreke behovet for at strekningen Rv83, Tjeldsund bru- Rugevika må innarbeides i prosjektet, og anmoder partene om å arbeide for at denne parsellen blir finansiert snarest mulig. Dette med bakgrunn i trafikkikkerheten på strekningen og årsdøgntrafikken.

Kvæfjord kommune fattet i tillegg følgende vedtakspunkter:

1. Dersom strekningen tunell Sigerfjord-Sortland skal utbedres i forbindelse med byggingen Tjeldsund-Langvassbukta OPS, må strekningen FV 83 Flesnes-Langvassbukta tas med i samme prosjekt.
2. Kvæfjord kommunestyre vil be om at også strekningen mellom Harstadpakken og Hålogalandsveien RV 83 finansieres og utbedres.
3. Kommunestyret ser det som svært uheldig for bosetting og utvikling i bygdene at interntrafikken i Gullesfjord skal belastes med bompenger.

## 4 Trafikkgrunnlag

Statens vegvesen har gjennomført beregninger og vurderinger av trafikken etter utbygging av prosjektet E10/rv. 85 Tjeldsund – Gullesfjordbotn – Langvassbukta og innføring av bompengerelevanter. Trafikkgrunnlaget er beregnet på grunnlag av resultatene fra den regionale transportmodellen (RTM). I tillegg er det gjennomført analyser der det er benyttet framskrivninger basert på trafikktellinger og tall fra reisevaneundersøkelser (RVU-data). Det er også sett på engangseffekten ved innføring/bortfall av bompenger for et utvalg gjennomførte bompengeprojekter.

Statens vegvesen tilrår å benytte en årlig trafikkvekst på 0,4 pst. fram til 2049. Dette tilsvarer

en samlet vekst på 14 pst. Dette innebærer at det tilrår en årlig trafikkvekst som er marginalt lavere enn den som benyttes for disse to fylkene i arbeidet med Nasjonal transportplan 2022–2033.

Tabell 4.1 viser ÅDT i 2018, beregnet ÅDT i åpningsåret (2029) både uten og med bompengerelevanter samt beregnet ÅDT etter avslutning av bompengerelevanter (2049). Samlet sett er det beregnet en avvisning på om lag 4 pst. etter innføring av bompengerelevanter. Dette innebærer en liten avvisning. Statens vegvesen har vist til at det ikke er beregnet nyskapt trafikk. Videre er hoveddelen av trafikken relativt lange reiser, og det er stor besparelse i reisetid.

Tabell 4.1 ÅDT i 2018, beregnet ÅDT i åpningsåret (2029) uten og med bompengerelevanter og beregnet ÅDT etter avslutning av bompengerelevanter (2049)

Bomsnitt	ÅDT 2018	ÅDT 2029		ÅDT 2049
		uten bompengerelevanter	med bompengerelevanter	
Rv. 83 Leikvika, ny og eksisterende veg	4 600	4 800	4 700	5 200
E10 Hårvika, ny og eksisterende veg	2 100	2 300	2 200	2 400
E10 Fiskefjorden, ny og eksisterende veg	1 900	2 100	2 000	2 200
E10 Kanstadbotn vest	1 900	2 100	2 000	2 200
Rv. 85 Løbergbukta	1 700	1 900	1 800	2 000
Sum	12 200	13 200	12 700	14 000

## 5 Bompengerelevanter

For prosjektet E10/rv. 85 Tjeldsund – Gullesfjordbotn – Langvassbukta viser trafikantanalysene at med innkreving på kun ny veg, vil en betydelig del av trafikken gå på eksisterende veg. Statens vegvesen har pekt på at dette vil innebære at gevinstene knyttet til trafikksikkerhet, miljø og reisetid ikke oppnås før bompengerelevanter er avsluttet. Videre blir bompengerelevanter vesentlig redusert. Det er lokalpolitisk tilslutning til et bompengerelevanter med innkreving både på ny og eksisterende veg. Forpliktelsene/garantiene fra Nordland fylkeskommune og tidligere Troms fylkeskommune er dessuten basert på dette. Statens vegvesen tilrår derfor det foreslåtte bompengerelevanter med bomstasjoner både på ny veg og på sidevegene. Samferdselsdepartementet slutter seg til Statens vegvesens tilråding.

På denne bakgrunn legges det opp til etter-skuddsinnkreving av bompenger i begge retninger i fem bomsnitt med til sammen åtte bomstasjoner, plassert på følgende steder:

- Et bomsnitt på rv. 83 ved Leikvika, med bomstasjoner både på ny og eksisterende veg
- Et bomsnitt på E10 ved Hårvika nord, med bomstasjoner både på ny og eksisterende veg
- Et bomsnitt på E10 ved Fiskefjorden nord/øst, med bomstasjoner både på ny og eksisterende veg
- En bomstasjon på E10 ved Kanstadbotn vest
- En bomstasjon på rv. 85 ved Løbergbukta.

Plasseringen av bomstasjonene er vist i figur 2.1.

Ved den lokalpolitiske behandlingen av finansieringsopplegget er det lagt til grunn 20 års innkrevingperiode. Dette vil føre til mindre forskjell på innkrevingperioden og lengden på OPS-kontrak-

ten som er 25 år, jf. kap. 6. I tillegg gir det lavere takster enn ved innkreving av samme bompengbidrag i løpet av 15 år.

Det er lagt til grunn at kjøretøy i takstgruppe 2 (kjøretøy med tillatt totalvekt over 3 500 kg med unntak av kjøretøy i kjøretøygruppe M1) skal betale det dobbelte av taksten for kjøretøy i takstgruppe 1 (kjøretøy med tillatt totalvekt til og med 3 500 kg og kjøretøy i kjøretøygruppe M1). Det er lagt til grunn 20 pst. rabatt for kjøretøy i takstgruppe 1 med elektronisk brikke og brikkeavtale. Kjøretøy i takstgruppe 2 får ikke rabatt. I tråd med de lokalpolitiske vedtakene er det lagt til grunn at nullutslippskjøretøy i takstgruppe 1 skal betale 50 pst. av takst etter brikkerabatt, mens nullutslippskjøretøy i takstgruppe 2 ikke blir belastet bompenger.

For finansieringen av prosjektet er det beregnet en gjennomsnittlig inntekt pr. passering på 17,40 kr i 2021-prisnivå. Basert på de forutsetningene som ellers er lagt til grunn, er det foreløpig beregnet at dette vil gi følgende grunntakster i de ulike bomstasjonene:

Bomstasjon	Takst- gruppe 1	Takst- gruppe 2
<i>Rv. 83 Leikvika</i>		
- ny veg	11	22
- eksisterende veg	11	22
<i>E10 Hårvika nord</i>		
- ny veg	16	32
- eksisterende veg	16	32
<i>E10 Fiskefjorden nord/øst</i>		
- ny veg	52	104
- eksisterende veg	32	64
<i>E10 Kanstadbotn vest</i>	11	22
<i>Rv. 85 Løbergbukta</i>	21	42

Beregnet gjennomsnittstakst vil bli benyttet som grunnlag for justering av takstene. Forslag til justeringer av takstene forutsetter tilslutning fra fylkeskommunen som også er garantist.

Det forutsettes at takstene blir justert i samsvar med Statistisk sentralbyrås byggekostnadsindeks for veganlegg fram til åpning av vegen og deretter med konsumprisindeksen. For øvrig gjel-

der de til enhver tid gjeldende takstretningslinjer for bompengeprosjekter.

## 6 Gjennomføring som OPS-prosjekt

### *Gjennomføring av nye prosjekter med OPS-modellen*

Tidligere er det gjennomført tre prøveprosjekter med OPS i Norge:

- E39 Klett – Bårdshaug i Trøndelag (åpnet for trafikk i 2005)
- E39 Lyngdal – Flekkefjord i Agder (åpnet for trafikk i 2006)
- E18 Grimstad – Kristiansand i Agder (åpnet for trafikk i 2008/2009)

I Prop. 1 S (2014–2015) ble det varslet at regjeringen ville be Statens vegvesen om å starte planlegging av tre prosjekter for gjennomføring som OPS-prosjekter. I Meld. St. 25 (2014–2015) *På rett vei* har regjeringen kommet med et overordnet rammeverk for OPS i transportsektoren. Dette er fulgt opp og utviklet videre i arbeidet med prosjektene rv. 3/rv. 25 Ommangsvollen – Grundset/Basthjørnet, jf. Prop. 45 S (2016–2017), rv. 555 Sotrasambandet, jf. Prop. 41 S (2017–2018), og E10/rv. 85 Tjeldsund – Gullsfjordbotn – Langvassbukt.

OPS innebærer at én privat kontraktspart (OPS-selskapet) får ansvar for gjennomføring av utbygging inkl. prosjektering, drift og vedlikehold, og får betalt for dette i henhold til kontrakt med staten. Regjeringen mener at OPS kan utløse innovasjon i utførelsen med nye tekniske løsninger og dermed gi mer veg for pengene. Regjeringen mener det også er en styrke ved OPS at det er mulig å kontraktfeste at kvaliteten på vegen er fast gjennom hele driftsperioden.

Regjeringen prioriterer rask ferdigstilling av prosjekter og betalingsmekanismer som fremmer dette. Prinsippet med ikke å betale noe før vegen er åpen og i bruk er derfor videreført for prosjektet E10/rv. 85 Tjeldsund – Gullsfjordbotn – Langvassbukt. I tillegg er det viktig for regjeringen å bygge inn mekanismer som sikrer at OPS-selskapet har de rette insentivene til å levere prosjektet i henhold til kontrakten i hele driftsperioden og at modellen reduserer de samlede finansieringskostnadene for OPS-selskapet. Det blir derfor lagt opp til at en stor del av investeringskostnadene utbetales tidlig i kontraktsperioden («milepælsutbetaling»). Dette reduserer de årlige vederlagene etter trafikkåpning. For staten er det viktig at størrelsen på milepælsutbetalingen blir fastsatt slik at staten fortsatt

vil ha tilstrekkelige økonomiske sanksjoner gjennom driftsperioden og at OPS-kontrakten skal være attraktiv i markedet. Størrelsen på milepælsutbetalingen må derfor fastsettes særskilt for hvert prosjekt ut fra prosjektets egenart.

I Meld. St. 25 (2014–2015) legger regjeringen opp til at risikooverføringen i hovedsak blir som i de tre tidligere gjennomførte OPS-prosjektene. Dette innebærer at OPS-selskapet i utgangspunktet vil ta den største delen av risikoen knyttet til utbyggingskostnader, tidspunkt for ferdigstillelse, drifts- og vedlikeholdskostnader og finansieringskostnader. Staten vil fortsatt ta risikoen for prisstigning knyttet til driftskostnadene, endringer i vegstandard, egne planendringer m.m.

#### *Kort om E10/rv. 85 Tjeldsund – Gullesfjordbotn – Langvassbukt som OPS-prosjekt*

Det er lagt opp til at betalingen knyttet til OPS-kontrakten skal skje gjennom tre elementer:

- Milepælsutbetaling når prosjektet åpnes for trafikk, inkl. betaling av merverdiavgift for byggekostnadene.
- Årlig utbetaling gjennom driftsperioden som betaling for at vegen er åpen og tilgjengelig.
- Årlig utbetaling gjennom driftsperioden som betaling for driftsstandard.

Det er lagt opp til at OPS-selskapet også skal få ansvaret for å gjennomføre utbedringen av eksisterende E10 fra Fiskefjorden til Kåringen.

Størrelsen på milepælsutbetalingen må ta hensyn til at OPS-selskapet skal ha tilstrekkelige økonomiske interesser av å levere kvalitet gjennom hele driftsperioden, at staten skal ha tilstrekkelige økonomiske sanksjoner til å styre kontrakten gjennom hele driftsperioden og at kontrakten skal være attraktiv for et tilstrekkelig antall gode leverandører. Det er i dette prosjektet i utgangspunktet lagt til grunn en milepælsutbetaling på inntil 60 pst. av de samlede utbyggingskostnadene, ekskl. merverdiavgift. Merverdiavgiften for utbyggingskostnadene forutsettes utbetalt i sin helhet ved trafikkåpning.

Når det gjelder risikofordelingen, bør denne overlates til den parten som kan håndtere den best. Den endelige risikofordelingen mellom kontraktpartene vil derfor bli klarlagt som en del av prosessen med utarbeidelse av OPS-kontrakten.

I Meld. St. 25 (2014–2015) har Regjeringen lagt til grunn at bevilgningene over statsbudsjettet til investeringene i OPS-prosjektet skal skje i utbyggingsperioden. Disse midlene skal settes på

en ikke rentebærende konto i Norges Bank inntil betalingen til OPS-selskapet blir gjennomført.

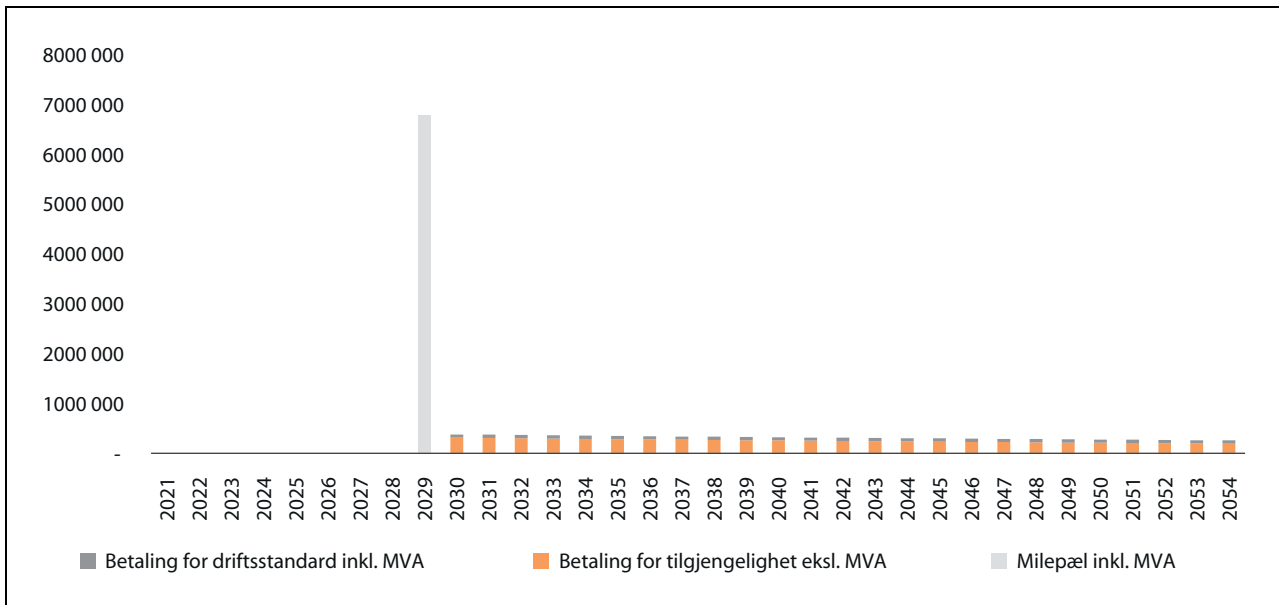
Det er i utgangspunktet lagt til grunn en driftsperiode på 25 år, i tråd med Meld. St. 25 (2014–2015). Lengden på driftsperioden og detaljering av betalingsbestemmelsene, herunder eventuell justering av milepælsbetaling, fastsettes endelig ved gjennomføring av konkurransen for anskaffelse av OPS-leverandør. Dette for å sikre god konkurranse og gjennomførbarhet innenfor den økonomiske rammen som blir vedtatt.

Stortinget har bedt regjeringen benytte anskaffelsesstrategien vedtatt 31. mars 2020 i Innst. 216 S (2019–2020) og sørge for at E10/rv. 85 Tjeldsund – Gullesfjordbotn – Langvassbukt deles opp i mindre delkontrakter, slik at norske aktører har en reell mulighet til å konkurrere om prosjektet. Statens vegvesen har vurdert konsekvensene av å dele opp prosjektet i flere mindre i stedet for en stor kontrakt. Vegvesenet vurderer en slik oppdeling av prosjektet å være uheldig av flere grunner:

- Oppdeling vil gjøre prosjektet mindre attraktivt for finansmarkedet fordi omfanget av utbyggingen og drift pr. kontrakt blir redusert. Oppdelingen medfører økte kostnader for OPS-selskapet både når det gjelder finansieringen av prosjektet og selve utbyggingen, noe som også vil gi økte kostnader for staten. En oppdeling i flere OPS-kontrakter frarådes derfor.
- Uavhengig av om prosjektet gjennomføres med OPS eller ikke, vil flere kontrakter medføre flere grensesnitt, som gir økt risiko for kostnadsøkninger, forsinkelser og behov for en større byggherreorganisasjon. Det gir videre større risiko for mindre effektiv massedispensering i byggefasen, noe som gir negative konsekvenser både for prosjektkostnadene og for klimafotavtrykket til prosjektet.
- Oppdeling innebærer en stor endring av gjennomføringsmodellen for prosjektet. Prosjektgjennomføringen må i så fall planlegges på nytt, det må gjennomføres en ny ekstern kvalitetssikring og nye grunnlag for konkurranse må utarbeides. En så stor endring av gjennomføringsmodellen så sent i prosessen vil forsinke prosjektet og anbefales derfor ikke.

Statens vegvesen tilrår derfor at den foreslåtte kontraktstrategien legges til grunn for gjennomføringen av prosjektet. Samferdselsdepartementet slutter seg til Statens vegvesens tilrådning.

En del av arbeidet med å følge opp Stortingets føring om å utforme kontrakter slik at også norske aktører kan delta, gjøres gjennom tett markedsdi-



Figur 6.1 Årlig betaling til OPS-selskapet

alog med bransjen. Statens vegvesen har gjennomført en omfattende markedsdialog over flere år knyttet til dette prosjektet for å sikre en best mulig tilpassing av risikodeling. Tilbakemeldingene fra dialogen er at E10/rv. 85 Tjeldsund – Gullsfjordbotn – Langvassbukta er et prosjekt som er attraktivt for flere aktører, også norske.

#### Finansieringsplan

Det er utarbeidet et estimat på forventet betaling til OPS-selskapet i form av en finansiell modell. Denne er basert på overslag for OPS-selskapets byggekostnader, overslag for kostnader til drift og vedlikehold, administrative kostnader og finansielle kostnader i prosjektfinansieringsmarkedet. Den finansielle modellen er også basert på en fastrente gjennom hele kontraktperioden. Som for rv. 3/rv. 25 Ommangsvollen – Grundset/Basthjørnet og rv. 555 Sotrasambandet, blir det lagt opp til at valg av fast eller flytende rente eller en kombinasjon av disse blir avgjort som del av anskaffelsesprosessen.

Figur 6.1 viser betalingen til OPS-selskapet med de tre elementene.

Milepælsutbetalingen vil være en kontraktsum mellom staten og OPS-selskapet. I prinsippet kan deler av milepælsutbetalingen dekkes med bompenger. Sett i forhold til prosjektets størrelse er bompengedraget begrenset. Det legges derfor til grunn at bompengedraget i sin helhet vil gå til å dekke deler av de årlige utbetalingene til OPS-selskapet. Ut fra dette er det ikke forutsatt

opptak av bompengelån med tilhørende rentekostnader i byggeperioden.

Etter gjeldende retningslinjer for bompengeprojekter kan ikke bompenger benyttes til drift og vedlikehold av vegnettet. Det forutsettes derfor at den løpende utbetalingen for driftsstandard fullt ut blir dekket med statlige midler, mens bompengene skal gå til betaling for tilgjengelighet.

Vegen blir regnet som tilgjengelig dersom den er åpen for trafikk uten hindringer av noen art (store trafikkmengder eller saktegående kjøretøy i trafikken blir ikke regnet som hindringer). I tillegg må beredskapsplaner være godkjent. Betalingen for tilgjengelighet i driftsperioden er en fast årlig sum i nominelle kroner og vil dermed være uavhengig av prisutviklingen. Bompengene vil derimot øke i tråd med prisutviklingen og årlig trafikkvekst som er stipulert til 0,4 pst. pr. år.

#### Statlige midler

Milepælsutbetalingen skal i sin helhet finansieres med statlige midler. Denne er estimert til om lag 6,8 mrd. 2021-kr. Det er lagt opp til at disse midlene bevilges i årene 2023–2029. I tillegg kommer statlige midler til å dekke deler av den årlige betalingen for tilgjengelighet samt den årlige betalingen for driftsstandard. Regjeringen vil komme tilbake til dette i de årlige budsjettproposisjonene. Det forutsettes at midlene blir bevilget over post 29.

Kostnadene utenom OPS-kontrakten forutsettes bevilget over post 30. Disse er estimert til om

lag 860 mill. 2021-kr. I perioden 2019–2021 ble det til sammen bevilget om lag 268 mill. 2021-kr til forberedende arbeider.

### *Bompenger*

Bompengene vil bli benyttet til å delfinansiere betaling for tilgjengelighet gjennom en fast årlig sum i bompengeperioden på 20 år. Dette innebærer at det er forskjell i varighet på bompengeperioden og lengden på OPS-kontrakten som er på 25 år. De siste fem årene av OPS-kontrakten forutsettes det at betaling for tilgjengelighet i sin helhet finansieres med statlige midler.

Brutto bompengelinntekter er anslått til om lag 1 450 mill. 2021-kr. Kostnader til innkreving og drift av bompengeselskapet er anslått til om lag 200 mill. kr. Bompengedraget til prosjektet er etter dette anslått til om lag 1 250 mill. 2021-kr. Bompengedraget utgjør bompengeselskapets ansvar ved finansieringen av E10/rv. 85 Tjeldsund – Gullesfjordbotn – Langvassbukta. Bompengedraget skal prisjusteres med Statistisk sentralbyrås byggekostnadsindeks for veganlegg fram til trafikkåpning og deretter med konsumprisindeksen.

Netto bompenger er anslått til om lag 60 mill. kr i åpningsåret stigende til om lag 65 mill. kr i slutten av bompengeperioden (2021-prisnivå). Denne årlige summen skal stilles til disposisjon for Statens vegvesen. En detaljert plan for hele bompengeperioden på 20 år vil bli utarbeidet som del av finansieringsavtalene med bompengeselskapet.

Det er ikke lagt opp til bompengelån. Det kan likevel bli nødvendig med mindre likviditetslån for å sikre den årlige betalingsstrømmen.

Ved gjennomføring som OPS-prosjekt er det lagt til grunn at bompengeselskapet ikke vil ha ansvar ved en eventuell kostnadsøkning. Tilsvarende er det lagt til grunn at bompengedraget ikke vil bli redusert ved en eventuell kostnadsreduksjon.

Bompengeselskap Nord AS vil bli gitt tillatelse til å administrere innkrevingen av bompenger.

### *Andre forutsetninger*

Følgende basisforutsetninger er ellers lagt til grunn for finansieringsplanen:

- Trafikkgrunnlag: 12 700 kjøretøy (ÅDT) i åpningsåret 2029.
- Årlig trafikkvekst: 0,4 pst.
- Årlig prisstigning: 2,0 pst.
- Årlige innkrevs- og driftskostnader: 10 mill. 2021-kr.
- Bompengeperiode: 20 år.

Statens vegvesen har som følsomhetsvurdering beregnet hvor stor en ev. reduksjon i trafikken må være ved åpningstidspunktet for at reguleringsmekanismene med inntil 20 pst. takstøkning og inntil fem års forlengelse av bompengeperioden ikke vil være tilstrekkelig for at bompengeselskapet skal oppfylle sine økonomiske forpliktelser. Det er beregnet at en trafikkreduksjon på inntil 32 pst. vil kunne håndteres av en takstøkning på 20 pst. og fem års forlengelse av innkrevingsperioden. Videre er det beregnet at 20 pst. takstøkning og fem års forlengelse av innkrevingsperioden vil hver for seg kunne håndtere inntil om lag 17 pst. trafikkreduksjon. Dette viser at prosjektet er robust for endringer i forutsetningene.

## **7 Fylkeskommunale garantier**

---

Bompengeselskapet vil ha inntektsrisikoen for bompengelinntektene. Dersom bompengelinntektene blir lavere enn forutsatt, kan gjennomsnittstaksten økes med inntil 20 pst. utover prisstigningen og innkrevingsperioden forlenges med inntil fem år i tråd med gjeldende retningslinjer for bompengeprojekter.

Nordland fylkeskommune og tidligere Troms fylkeskommune har gjennom sine vedtak i fylkestinget henholdsvis 8. oktober og 11. desember 2018, forpliktet seg til å bevilge halvparten hver av gjestående beløp dersom bompengedraget på 1 150 mill. kr i 2018-prisnivå ikke er dekket når gjennomsnittstaksten er økt med 20 pst. og bompengeperioden er forlenget med fem år, jf. kap. 3.

## **8 Samferdselsdepartementets vurdering**

---

Samferdselsdepartementet viser til at E10/rv. 85 mellom Tjeldsund, Gullesfjordbotn og Langvassbukta er en del av transportforbindelsen mellom Lofoten, Vesterålen og E6. Veggen er en viktig næringstransportåre, bl.a. for fisketransport. Strekningen har dårlig geometri, bratte stigninger og smal veg. Prosjektet vil knytte regionene Ofoten, Lofoten, Vesterålen og Sør-Troms tettere sammen, med betydelig reduksjon av kjøretid.

Samferdselsdepartementet legger opp til at prosjektet E10/rv. 85 Tjeldsund – Gullesfjordbotn – Langvassbukta blir gjennomført som det tredje prosjektet basert på rammeverket for OPS i Meld. St. 25 (2014–2015) *På rett vei*.

## 9 Avtale

---

Etter at Stortinget har fattet vedtak om utbygging og finansiering av E10/rv. 85 Tjeldsund – Gullesfjordbotn – Langvassbukt i Nordland og Troms og Finnmark, vil det bli inngått prosjektavtale mellom Statens vegvesen v/Vegdirektoratet og bompengeselskapet om innkreving av bompenger. Bompengeselskapet vil inngå finansieringsavtale med oppdragsgiversiden i Statens vegvesen, som regulerer rekvirering av bompengemidlene i tråd med forutsetningene 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 gjennomføring av E10/rv. 85 Tjeldsund – Gullesfjordbotn – Langvassbukt i Nordland og Troms og Finnmark som OPS-prosjekt med delvis bompengefinansiering.

---

Vi **HARALD**, Norges Konge,

s t a d f e s t e r :

Stortinget blir bedt om å gjøre vedtak om gjennomføring av E10/rv. 85 Tjeldsund – Gullesfjordbotn – Langvassbukt i Nordland og Troms og Finnmark som OPS-prosjekt med delvis bompengefinansiering i samsvar med et vedlagt forslag.

---



## Forslag

# til vedtak om gjennomføring av E10/rv. 85 Tjeldsund – Gullsfjordbotn – Langvassbukt i Nordland og Troms og Finnmark som OPS-prosjekt med delvis bompengefinansiering

### I

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet kan inngå en OPS-kontrakt for prosjektet E10/rv. 85 Tjeldsund – Gullsfjordbotn – Langvassbukt og gjennomføre arbeider knyttet til prosjektet i regi av Statens vegvesen, men slik at de samlede statlige forpliktelsene ikke overstiger en ramme på 17 mrd. kr, innenfor en øvre ramme for investeringer og drift av prosjektet på 18,3 mrd. kr. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å prisjustere rammene i senere år.

### II

Stortinget samtykker i at bompengeselskapet får tillatelse til å kreve inn bompenge til delvis bom-

pengefinansiering av E10/rv. 85 Tjeldsund – Gullsfjordbotn – Langvassbukt i Nordland og Troms og Finnmark. Vilåårene framgår av denne proposisjonen.

### III

Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsette nærmere regler for finansieringsordningen.

### IV

E10/rv. 85 Tjeldsund – Gullsfjordbotn – Langvassbukt i Nordland og Troms og Finnmark blir gjennomført som OPS-prosjekt.



