

BOMPENGEPROSJEKTER

Vegdirektoratet
Håndboksekretariatet
Postboks 6390 Etterstad
Oslo 6
Tlf. 02-681010

Planlegging og
finansiering



BOMPENGEPROSJEKTER

Planlegging og
finansiering



STATENS VEGVESEN

HÅNDBØKENE I STATENS VEGVESEN

Dette er en håndbok i vegvesenets interne håndbokserie - en samling fortløpende nummererte publikasjoner som først og fremst skal tjene som praktiske hjelpemidler for den enkelte tjenestemann ved utførelse av de ulike arbeidsoppgaver innen etaten.

Det er den enkelte fagavdeling innen Vegdirektoratet som har hovedansvaret for utarbeidelse og ajourføring. De daglige fellesfunksjoner som utgivelse av håndbøker fører med seg, blir ivaretatt av det sentrale håndboksekretariatet.

Vegvesenets håndbøker utgis på 3 nivåer:

Nivå 1 - Grå bunnfarge på omslaget - omfatter Lover, Avtaler og Forskrifter som godkjennes av overordnet myndighet eller av Vegdirektoratet etter fullmakt.

Nivå 2 - Oransje bunnfarge på omslaget - omfatter Normaler og Retningslinjer som godkjennes av Vegdirektoratet.

Nivå 3 - Blå bunnfarge på omslaget - omfatter Veiledninger, Lærebøker og Vegdata - som godkjennes av Vegdirektoratets avdelinger.

Lærebøker-Teknisk eller administrativ informasjon beregnet til bruk i undervisningen.

BOMPENGEPROSJEKTER

Planlegging og finansiering

Nr. 102 i Vegvesenets håndbokserie

Trykk: GCS VEST HURTIGTRYKK

Opplag: 400+ opptrykk sept. 84, 450 + opptr. 1989 300
ISBN 82-7207-120-7

FORORD

Bompengefinansiering av vegprosjekter har vært benyttet til omlag 45 prosjekter i Norge fra Vrengen bru ble ferdig i 1932. I tiden fra 1970 til 1982 ble det finansiert veganlegg med lånemidler fra partialobligasjonslån på tilsammen 442 mill kr (løpende priser). Årlig fordeling i løpende og faste priser går fram av tabell side 21.

Fra Statens vegvesen Årsberetning 1981 er ajourført og vedlagt liste over igangværende bompengeprojekter som bilag 1.

Hensikten med denne informasjonen er blant annet å

- gi lokale myndigheter og initiativtagere en generell innføring om planlegging og finansiering av bompengeprojekter
- lette arbeidet med å foreta nærmere vurderinger og utredninger av konkrete prosjekter
- vise hvordan den formelle saksgang skal være for å få prosjekter vurdert av sentrale myndigheter
- lette de sentrale myndigheters totalvurdering av et prosjekt og prioritering mellom prosjekter

De bompengeprojekter som har vært behandlet til nå i Vegdirektoratet, viser et behov for en samlet klargjøring av generelle problemstillinger og krav til planer og formell behandling. Dette vil lette den faglige og politiske vurdering av prosjektene, og sikre en enklere prioritering. Det er å håpe at informasjonsheftet om bompengeprojekter vil dekke dette behovet.

Dette informasjonsheftet tar ikke opp spørsmålet om omfanget av bompengefinansiering, men er kun ment som en vegledning i de tilfeller der det er lokal interesse for bompengefinansiering av vegprosjekter.

Dette heftet kan ses i sammenheng med Statens vegvesens hefte "Prognoser og Bompengeprojekter" som er utgitt av Vegdirektoratet i juni 1981 og som gir en videre omtale av trafikk- og inntektsprognoser enn det her er lagt opp til.

Informasjonsheftet er utarbeidet av Planavdelingen i Vegdirektoratet i samarbeid med Økonomiseksjonen. Det blir fordelt til vegkontorene.

Ansvarlig avdeling: Planavdelingen

	Side
INNHOLDSLISTE	5
1 BAKGRUNN	7
1.1 Historie	7
1.2 Lovverk og retningslinjer	7
1.3 Ulike bompengordninger	8
1.4 Bruk av bompenger i andre land	10
2 PLANLEGGING GENERELT	11
2.1 Plankrav/plannivå	11
2.2 Hvem planlegger	13
3 SPESIELL PLANLEGGING FOR BOMPENGEPROSJEKTER	14
3.1 Forutsetninger	14
3.2 Spesielle virkninger som følge av bompengefinansiering	14
3.3 Anleggskostnader	15
3.4 Beregning av prosjektets økonomi	15
3.5 Følsomhetsanalyse	17
3.6 Finansieringsplan	18
4 FORMELL BEHANDLING	19
4.1 Vanlig behandling av hovedplanen etter vegloven	19
4.2 Behandling av finansieringsopplegget	19
5 FINANSIERING	21
5.1 Lånemarkedet i dag	21
5.2 Partialobligasjonslån	21
5.3 Vanlige innenlandske banklån	22
5.4 Finansieringssvikt	22
5.5 Eventuelt overskudd	23

	Side
6	23
FINANSIERINGSSELSKAP	
6.1	23
Organisering av bompengeneinnkreving på offentlig veg	
6.2	23
Vedtekter	
6.3	24
Avtale	
7	24
FORELEGG FOR STORTINGET	
BILAG 1	
Igangværende bompengepro-	
sjekter pr. oktober 1982	
BILAG 2	
Kapittel IV PLANNIVÅ fra Samferdsels-	
departementets planforskrifter til	
Vegloven av 21. juni 1963 § 12	
(Håndbok -077 Vegplanlegging)	
BILAG 3	
Standardutkast til avtale mellom Samferd-	
selsdepartementet og et bompengeselskap	

1 BAKGRUNN

1.1 Historie

Det første riksveganlegg som ble fremmet for Stortinget som bompengeprojekt, var Vrengen bru mellom Nøtterøy og Tjøme i 1929. Fram til 1982 er det blitt fremmet 46 bompengeprojekter for Stortinget. Av dette er 37 riksvegprosjekter, 5 er fylkesvegprosjekter og 4 prosjekter er kommunale veger. De såkalte Rieberprosjektene i Bergen, dvs. Eidsvågtunnelen, Løvstakktunnelen og Puddefjordsbrua er da ikke medregnet, ettersom disse er bygget som privat veg og først forutsatt opptatt som offentlig veg*) når prosjektene er nedbetalt. Av prosjektene som er forelagt Stortinget, er det omlag 25 bruer til erstatning for ferjesamband.

1.2 Lovverk og retningslinjer

Ifølge veglovens § 27 kan departementet med Stortingets samtykke fastsette at det skal kreves bompenger på offentlig veg, fastsette størrelsen på avgiftene og sette vilkår om bestemt bruk av avgiftsmidlene. For private veger kreves samtykke fra kommunestyret etter Lov om friluftslivet § 5 så langt denne loven rekker.

Veglovens § 27 inneholder ingen uttrykkelige begrensninger i adgangen til å pålegge bompenger på offentlig veg ut over at det må foreligge samtykke fra Stortinget. Justisdepartementet har i en fortolkning av § 27 uttalt at heller ikke forarbeidene til paragrafen synes å inneholde klare begrensninger. Men forarbeidet og det klare forhold at paragrafen er plassert i veglovens kapittel IV om Vegutgifter, synes likevel å tyde på at bompenger er tenkt nyttet som ledd i en finansieringsordning. Det er tvilsomt om § 27 gir hjemmel for en avgift som har til hovedformål f.eks. å begrense trafikkvolumet på en bestemt strekning. Justisdepartementet sier videre at det av veglovens rekkevidde og oppbygning følger at bompenger ikke kan øremerkes til formål utenfor samferdssektoren. Og dersom det er meningen at bomavgiften skal inngå som en mer alminnelig finansieringsordning i samferdssektoren, bør de rettslige

*) "Offentlig veg er veg eller gate som er open for allemenn ferdsel og som blir halden ved like av stat, fylke eller kommune etter reglane i kap. IV. Alle andre vegar eller gater blir i denne lova å rekne for private.

Til veg blir og rekna opplagsplass, parkeringsplass, haldeplass, bru, ferjekai eller anna kai som står i beinveges samband med veg eller gate." (Veglovens § 1).

spørsmål utredes nærmere, bl.a. på bakgrunn av de øvrige regler i veglovens kapittel IV som nærmere fordeler vegutgiftene.

Det må etter dette antas at bompenger heller ikke direkte kan nyttes til finansiering av forstadsbaner, sporveger o.l. som ikke kommer inn under veglovens definisjon av veg.

I St.meld. nr. 107 (1972-73) om revidert Norsk Vegplan uttales det bl.a. at bompenger kan nyttes til finansiering av konkrete veg- og bruprosjekter og eventuelle mindre tilleggsarbeider i forbindelse med slike anlegg. Bompenger kan også oppkreves på spesielle vegstrekninger og brukes til nærmere spesifiserte oppgaver innen vegsektoren enten på vedkommende sted eller andre steder, slik som tiltak for å bedre trafiksikkerhet og miljø.

Det sies videre i St.meld. nr. 89 (1973-74) om tilleggsmelding til St.meld. nr. 107 (1972-73) bl.a. at finansiering ved bruk av bompenger hittil i stor utstrekning har vært nytt til realisering av bruprosjekter i kyststrøk. Bompenger som finansieringskilde bør i første rekke nyttes for prosjekter som har stort trafikkgrunnlag og der ordningen best kan forsvares ut fra inntektsmessige virkninger. Det vil i første rekke være tilfellet i byer og mer tettbygde strøk. I tilknytning til dette sier Samferdselskomiteen i Innst. S nr. 374 (1973-74) at rent generelt bør utbyggingsprosjekter innen vegsektoren som ikke gir trafikantene alternative ruter eller noe konkret gode som veier opp for den ekstraavgift de må betale, prioriteres og bygges ut innen statens og fylkenes ordinære vegbevilgninger. Skal en gå fra dette prinsipp, må en i alle fall først få saken grundig utredet, der alle sider og konsekvenser ved omleggingen blir drøftet og vurdert.

Hittil er alle bompengeprojekter som er realisert, fremmet etter ønske fra lokalt hold.

I Stortingets behandling av NVP 1978-81 og videre i St.meld. nr. 80 (1980-81) Om Norsk Vegplan 1982-85 ble det presisert at en ikke ønsket endringer i gjeldende praksis. Dvs. at lokale ønsker og initiativ må være utslagsgivende for om et prosjekt skal finansieres ved bompenger, og at denne praksis også måtte gjelde i byer og tettsteder. Stortinget ønsket ikke å nytte bompenger som en særavgift for å påvirke trafikkutviklingen. Om bompenger skal nyttes i en slik hensikt vil dette kreve endringer i vegloven.

1.3 Ulike bompengordninger

En skiller mellom etterskuddsinnkreving og forskuddsinnkreving av bompenger.

Etterskuddsinnkreving har hittil vært det mest vanlige. Innkreving starter etter prosjektet er ferdig utbygget og satt under trafikk.

Forskuddsinnkreving, dvs. innkreving før anlegget er satt under trafikk, kan f.eks. nyttes hvor bru eller veg skal avløse ferjesamband og hvor bompenger kan innkreves som et tillegg til ferjebillett inntil avløsningsprosjektet er ferdig. Det har til nå ikke vært foretatt forhåndsinnkreving i andre tilfeller enn der dette praktisk kan skje ved tillegg til ferjebillett. Prinsipielt vil det imidlertid ikke være noen forskjell om dette gjøres for andre typer prosjekter. Forskuddsbompengordning har vært kombinert med etterskuddsinnkreving.

Fordelene ved en slik ordning er hovedsaklig at innkomne midler og renter vil redusere det totale lånebehovet.

Hvis hele byggekostnaden skal dekkes med lånemidler, vil hurtig oppstartning være lønnsom dersom den ventede prisstigning antas å bli større enn rentene på de lån som opptas. Det forutsettes da at trafikkmengde og andre nytteeffekter er tilstrekkelige til å gi prosjektet en positiv nåverdi (resultat - kostnader).

Stortingets samtykke til bompenginnkreving gis vanligvis på grunnlag av vedtatt prosjekt. I noen tilfeller er gitt tillatelse til innkreving før endelig finansiering er avklart og prosjekt vedtatt. Forutsetningen har imidlertid vært at de bompengene som blir innkrevet på forhånd skal gå til prosjektet, eller til andre bestemte vegformål i distriktet hvis prosjektet ikke blir realisert.

I samband med Salhusbrua i Hordaland vedtok de sentrale myndigheter forhåndsinnkreving. Det er ikke fattet vedtak om oppstartning av selve bruanlegget. St.meld. nr. 86 (1976-77) "Om Norsk Vegplan 1978-81" refererer bl.a. følgende:

"Det ble reist sak mot staten med påstand om at vedtaket om bompenger ble kjent ugyldig, og krevd tilbakebetaling av de betalte bompenger. Det ble hevdet at veglovens § 27 ikke ga hjemmel til å innkreve bompenger på et ferjesamband og heller ikke ga hjemmel for å innkreve bompenger når dette ikke ble direkte knyttet til bruken av selve brua eller den veg som bompengene skulle finansiere. Staten ble frifunnet både i Oslo byrett, Eidsivating Lagmannsrett og til sist i Høyesterett 8. mai 1976. Av voteringen i Høyesterett framgår at det ble funnet at påstanden om at det var ferjesambandet - bruken av ferjene - som var bompengebelagt, åpenbart ikke kunne føre fram. Det var bruken av den ferjekai som tidligere var bygd med tilstøtende vegsamband, som fortsatt var belagt med avgift, ikke bruken

av ferjene eller passeringen av fjorden. At bompengene ble oppkrevd sammen med billettene dels i billettkiosk på kaien, dels ombord, var en praktisk foranstaltning som ikke endret bompengenes karakter.

Når det gjaldt påstanden om at veglovens § 27 måtte tolkes innskrenkende i dette tilfelle, ble det uttalt at det måtte være klart at det bompengevedtak som denne sak gjelder, var lovhjemlet. Selv om Salhusprosjektet fremdeles lå nokså langt inne i framtiden og i tillegg var beheftet med en del usikkerhetsmomenter, så fant man likevel at det bompengevedtak som saken gjaldt, var lovhjemlet da bompengene skulle brukes til forestående vegbygging i distriktet, og vedtaket var truffet ut fra vegpolitiske vurderinger som det ikke tilligger domstolene å overprøve. Verken lovens ordlyd, forarbeider eller tidligere praksis ga holdepunkt for en slik innskrenkende fortolkning av § 27 som saksøkerne hevdet. Høyesterett la vesentlig vekt på Stortingets egen forståelse av § 27, slik den var kommet til uttrykk gjennom saker om samtykke til bompengoppkreving."

1.4 Bruk av bompenger i andre land

Når det gjelder finansiering av vegnettsutbygging i andre land i Europa, er det noe ulik praksis. De fleste land bygger ut vegnettet uten å kreve inn bompenger. Men for de land som har bompengopplegg (bl.a. Italia og Frankrike), er det oftest kapitalkrevende vegoppgaver med stor trafikk som løses ved lånopptak og bompenger, dvs. motorvegutbygging.

I Italia hvor de fleste motorveger er bompengeveger, står et statlig selskap for omlag halvparten av det italienske motorvegprogrammet. Selskapet foretar da intern overføring ved at sterkt trafikerte vegruter kan dekke eventuelle underskudd på veger med svakere trafikkgrunnlag.

I enkelte land finnes private selskap som påtar seg alt ved planlegging, finansiering, bygging, drift og vedlikehold av et konkret veganlegg som bompengeprojekt. Staten kan eventuelt overta på et seinere tidspunkt.

I Sverige er det ikke brukt bompenger på hovedvegnettet. Riksvegferjene er alle gratis for brukere og driftsutgiftene dekkes av det svenske vegvesenet. Spørsmålet om å innføre avgifter for å framskynde utbyggingen av hovedvegnettet har vært utredet i Sverige, og man kom der til at det ikke var aktuelt.

I den senere tid har man vurdert om ikke private svenske entreprenører kan bekoste, bygge ut og stå som eiere av en del bruer som erstatning for riksvegferjer. Bruene skulle så "leases" av den svenske stat ved vägverket over en 10 års periode og delvis betales med de innsparte ferjekostnadene. Ingen avgift for bruken er forutsatt. Dette spørsmålet er fremdeles ikke avklart i Sverige.

2 PLANLEGGING GENERELT

2.1 Plankrav/plannivå

Bompengeprojekter i forbindelse med offentlige veger kan behandles enten etter vegloven eller bygningsloven. Etter bygningsloven vil dette si generalplan og reguleringsplan. En godkjent reguleringsplan kan danne grunnlag for et framlegg for Samferdselsdepartement og Storting om å fatte vedtak etter veglovens § 27. For at vegmyndighetene skal kunne uttale seg om en vegplan fremmet etter bygningsloven, bør den skriftlige framstilling, planer, utredninger og analyser tilsvare de krav som stilles for vegplaner behandlet etter vegloven. Den videre orientering konsentrerer seg derfor om dette lovverk.

I de nye planforskriftene etter veglovens § 12 er de forskjellige nivåer i planleggingen slik:

- 1 Vegutredning
- 2 Hovedplan
- 3 Detaljplan
- 4 Byggeplan

Disse plantypene er beskrevet i bilag 2 som en viser til.

De krav som stilles til planlegging etter planforskriftene generelt blir også krevd for bompengeprojekter. Den overordnede vurdering av prosjekter og alternative løsninger skjer gjennom vegutredning og hovedplan. I den forbindelse viser en til Statens vegvesens håndbok 054 "Hovedplaner, innhold, presentasjon, formell behandling" og til arbeidsrapport om "Konsekvensanalyser" utgitt av Vegdirektoratet henholdsvis i januar 1979 og i august 1978.

Analyse av de samfunnsmessige virkninger

Formålet med slik analyse er først og fremst å gi myndighetene nødvendig informasjon og vurderingsgrunnlag for de beslutninger som skal gjøres. Redegjøring for de samfunnsmessige virkningene som er en del av hovedplanen, må ikke forveksles med den "pri-

vatøkonomiske" beregning som bompengeselskapet må foreta for å avgjøre om bominntektene kan dekke de årlige utgifter, inkludert avdrag og renter på lån.

Nevnte håndbok om hovedplaner og rapport om konsekvensanalyser redegjør for opplegg og metode til å beregne og å analysere virkningene av et vegprosjekt.

Som vedlegg til nevnte rapport foreligger:

- Beskrivelse av EDB-programmet KONAN som er egnet for beregning av de økonomiske virkningene
- Tilsvarende beskrivelse av en forenklet manuell beregningsmetode

Økonomisk målbare faktorer er:

- Anleggskostnader
- Vedlikeholdskostnader for vegnettet
- Ferjekostnader
- Kjøretøykostnader
- Trafikantenes tidskostnader (delvis økonomisk målbar faktor)

Beregningene går i hovedtrekk ut på at alle vesentlige, målbare virkninger av prosjektet både under anlegget og i en 25 års periode etter åpning, regnes om til samme år, vanligvis åpningsåret for prosjektet. De målbare virkninger sammenlignes så med dagens situasjon ("0-alternativet"). Ved diskontering benyttes Statens kalkulasjonsrente som for tiden er fastsatt av Finansdepartementet til 7% p.a. Statens kalkulasjonsrente er et mål for samfunnsøkonomisk rentekostnad og må ikke forveksles med den nominelle rente som det enkelte bompengeselskap betaler for lån som er opptatt for å finansiere et investeringsprosjekt.

Andre virkninger som vanskelig kan måles i økonomiske enheter, f.eks. sikkerhet, forholdet til lokalmiljøet og virkninger for bosetting og næringsliv, må vurderes i tillegg til ovennevnte målbare faktorer.

Trafikkgrunnlaget

De fleste viktige konsekvensene av et vegprosjekt er en direkte funksjon av trafikkmengdene. Trafikkprognosene blir utarbeidet på grunnlag av data som foreligger, f.eks. Statens vegvesens håndbok - 063 "Vegtrafikktegninger" eller trafikktegninger utført spesielt for det aktuelle prosjektet. I tilknytning til dette arbeidet må trafikkutviklingen i beregningsperioden vurderes. En bør i den forbindelse

- utføre trafikktegninger og beregning av dagens trafikkmønster, dvs. både volum, sammensetning, fordeling over døgnet, samt start og målpunkt

for turene der alternative reiseruter kan forekomme

- vurdere endringer av trafikkmønsteret som følge av prosjektet
- anslå den generelle trafikkvekst i området i beregningsperioden
- anslå engangsøkning som følge av overført trafikk fra andre reiseruter og andre transportmidler
- vurdere generert trafikk og nyskapt trafikk ved vegutløsningsprosjekter

For videre omtale av trafikkprognoser viser en til veiledningsheftet "Prognoser og Bompengeprosjekter" utgitt av Vegdirektoratet i juni 1981.

2.2 Hvem planlegger

Initiativet til starting av et bompengeprosjekt skal komme fra lokalt hold. Det er naturlig at initiativtaker tar kontakt med vegmyndighetene på stedet.

For kommunale veger eller nye vegprosjekter som medfører avgiftsinnkreving på en kommunal veg, er kommunen rette planleggingsmyndighet. Ønsker private interessegrupper å få vurdert nærmere et bompengeprosjekt på fylkes- eller riksveg, er fylkets vegsjef rette myndighet, og det er naturlig å anmode vegsjefen om å føre prosjektet opp i vegvesenets planleggingsprogram, eller man kan engasjere et konsulentfirma til å utføre de nødvendige utredninger.

Planlegging av kommunale veger skjer vanligvis etter bygningsloven. Planlegging av riks- og fylkesveger kan enten skje etter forskriftene til vegloven § 12 eller etter bygningsloven.

For bompenger på private veger gjelder § 5 i Lov om friluftslivet. Private kan søke kommunestyret om adgang til å innkreve bompenger til dekning av kostnader for anlegg og vedlikehold. Planleggingsansvaret for slike prosjekter vil naturlig påligge utbyggeren.

Spørsmålet om hvilke lover og bestemmelser som eventuelt gjelder for planlegging av private veger bør innhentes fra kommunen.

Når planlegging av riks- og fylkesveger skjer etter veglovens forskrifter, kan det utarbeides en vegutredning som grunnlag for oversiktsplanlegging.

Dersom det ikke utarbeides en egen vegutredning, skal nødvendig utredning foretas som en del av hovedplanleggingen. I hovedplanen som fører fram til en anbefalt veglinje, bør det også tas med nødvendige vurderinger omkring bompengefinansiering dersom det sy-

nes å ligge tilrette for det, eller hvis gjennomføringen er betinget av lånemidler i tillegg til budsjettmidler. Dette er omtalt nærmere i neste kapittel.

3 SPESIELL PLANLEGGING FOR BOMPENGEPROSJEKTER

3.1 Forutsetninger

Dersom de samfunnsmessige virkninger av et vegprosjekt gir et slikt resultat at myndighetene er villige til å prioritere prosjektet, f.eks. i Norsk Vegplan, men midler mangler, bør det være grunnlag for å vurdere prosjektet som bompengeprojekt.

I den forbindelse kan stilles følgende spørsmål:

- 1 Har transportbrukerne en slik fordel av en fram-prioritering av prosjektet at de er villige til å betale en avgift for dette?
- 2 Er finansieringsgrunnlaget for bompengefinansiering (evt. delfinansiering) til stede?

Transportbrukerens nytte av et prosjekt er først og fremst innsparing i tid og kjøretøykostnader samt bedre regularitet. Dette kommer til uttrykk i hovedplanens konsekvensanalysedel.

Finansieringsgrunnlaget for eventuell bompengeavgift er avhengig av trafikkgrunnlaget som også er en del av hovedplanen.

Hovedplanens innhold bør med andre ord kunne være grunnlag for en vurdering av ovennevnte to spørsmål.

3.2 Spesielle virkninger som følge av bompengefinansiering

En ny vegforbindelse vil som regel både ha positive og negative virkninger. Dette blir redegjort for i forbindelse med hovedplanlegging av vegprosjektet.

Det at et prosjekt blir framskyndet i tid ved bompengefinansiering, vil framskynde ovennevnte og andre virkninger tilsvarende til et tidligere tidspunkt enn det bruk av ordinære budsjettmidler skulle tilsi. Dette bør redegjøres for.

Etterhvert har de gjennomførte eller foreslåtte bompengeprojektene fått en mer komplisert natur. Eksempel på dette er Drammensbrua og Mjøsbruprosjektet, som først og fremst er kompliserte ved at det kan finnes alternative vegforbindelser der den "ikke betalingsvillige" del av trafikken overføres og belaster et mindre egnet vegnett gjennom f.eks. boligområder. Effekten kan bli at trafikantene på grunn av

bompengenes størrelse ikke får "råd" til å utnytte det nye og kvalitativt gode veganlegget i den grad man ville ha gjort uten bomavgift. Dette kan slå ulikt ut for forskjellige samfunnsgrupper.

Høye bomavgifter kan gi gunstig resultat for bompengeselskapet, men være kostbart for samfunnet og trafikantene. Lavere bomavgifter vil som regel redusere eventuell avvisning av trafikk, og derved gi lavere kjørekostnader og bedre samfunnsnytte totalt, men ofte lavere inntekter for bompengeselskapet. En avveining vil her være nødvendig for at bompengeselskapet skal være sikret tilstrekkelige inntekter uten at det går ut over den samfunnsmessige nytte av prosjektet.

Det kan være nødvendig å justere trafikkprognosene som følge av innføring av bomavgift, eventuelt vurdere tiltak for å motvirke trafikkavvisning.

3.3 Anleggskostnader

Kostnadsberegninger skal foretas i alle hovedplaner. Kravet til nøyaktighet bør være + 20-25% på dette planstadium. Kravet til detaljplan bør tilsvarende være + 10%. Vanligvis tar det opptil 5 år fra godkjent hovedplan til bygging kan starte. I de siste åra har man som regel hatt en prisstigning for veganlegg som er større enn den generelle inflasjon. Videre får man ofte under detaljplanarbeidet overraskelser i form av aksjoner og krav fra ulike interessegrupper som det må tas hensyn til. Videre kan planprosessen dra ut og kostnadene til planleggingen bli høye på grunn av kravene til medvirkning og høringsrunden av planforslagene. Ofte ser man derfor at kostnadsoverslagene fra tidligere planleggingsfaser er for optimistiske.

Et kostnadsoverslag gis vanligvis i faste priser, dvs. kostnadene i et bestemt års prisnivå. For bompengeprojektet må anleggsutgiftene beregnes og fordeles over byggeperioden. I kostnadsoverslaget må det derfor være innregnet antatt prisstigning slik at det ikke oppstår noe udekket gap mellom de faktiske utgifter og finansieringen den dag prosjektet står ferdig.

3.4 Beregning av bompengeprojektets økonomi

De privatøkonomiske beregninger som må foretas for å vise at bompengeinntektene er store nok til å dekke løpende driftskostnader, samt avdrag og renter på lån, er også viktige. De skal vise om hele, eller hvor stor del av anleggskostnadene som kan dekkes ved låneopptak, avdragsperiodens lengde, bompengesatsene etc. Dette kan gjøres på flere måter, men hovedhensikten skal være å vise de årlige bominntekter, driftskostnader og avdragsterminene med renteutgifter

på en slik måte at det går klart fram hvor lang bompengeperiode som er nødvendig for full nedbetaling av lånet. Denne bør normalt ikke strekke seg særlig over 15 år. 3 års avdragsfrihet etter at lånet er gitt og deretter nedbetaling over 14 år har vært vanlig ved partialobligasjonslån. For vanlige banklån må det forhandles om avdragstid og lånevilkår ellers.

Bompengeprosjektets finansieringsevne beregnes ut fra kapitalbehov og årlige inntekter og utgifter.

Kapitalbehov

Kapitalbehovet vil bestå av:

- anleggskostnader, veg og bru inkl. grunnerverv
- byggekostnader for innkrevingsanlegget
- renter i byggetiden for byggelånet

Inntjeningsevne

Denne vil normalt være avhengig av en rekke faktorer:

- Antall år med bompengeinnkreving
- Årlige trafikkmengde i denne perioden
- Bompengesatsene. Der bru avløser ferjesamband har satsene ofte blitt satt til ferjetakst + 10 til 20%. Forskjellige satser for lette og tunge biler benyttes. Avgift for passasjerer i bilene har vært benyttet
- Prisjustering. Bompengesatsene kan være faste i hele bompengeperioden, justeres midt i perioden, eller hyppigere alt etter bompengeselskapets økonomi og inntjeningsevne
- Eventuelle rabattordninger eller frikort, klippekort, spesialmynter o.l. Det er også benyttet høyere takster i perioder med mye trafikk (i ferjesamband)

Utgifter

I tillegg til de faktorene som påvirker inntektsmulighetene vil følgende faktorer ha stor betydning:

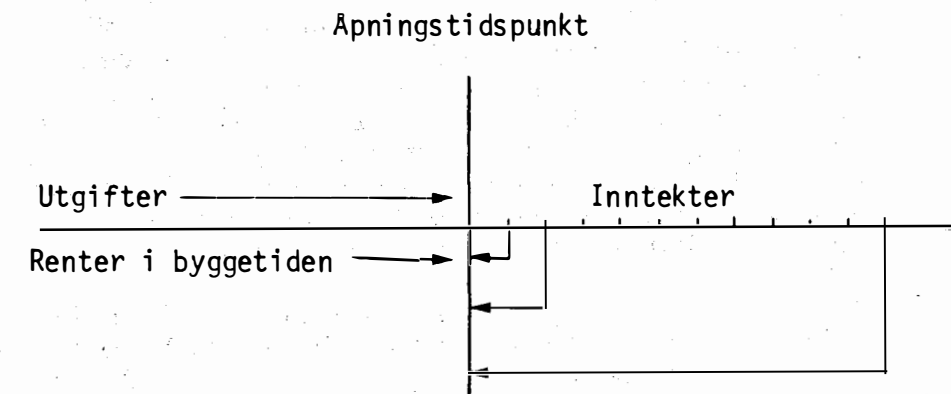
- Lånerente for de ulike lånetyper som kan være aktuelle. For partialobligasjonslån er den for øyeblikket (1982) ca. 14% p.a.
- Driftsutgifter for bomanlegget. Dette viser seg ofte å være en betydelig utgiftspost, spesielt hvis bomstasjonen må være bemannet hele døgnet

- Årlig økning av driftsutgiftene avhenger i vesentlig grad av den generelle lønnsutvikling

Vedlikehold av vegprosjektet blir dekket over den respektive vegholders vedlikeholdsbudsjett.

Beregning av bompengeprosjektets finansieringsevne

Beregningene går i hovedtrekk ut på at alle utgiftene og inntektene som påløper prosjektet før og i bompengeperioden, regnes om til samme år, vanligvis åpningsåret for anlegget. Nedenfor er det vist et skjematisk eksempel hvor alle utgiftene inklusive renter i byggetida summerer seg fram til åpningstidspunktet. Nettoinntektene etter åpningen blir for hvert år neddiskontert til åpningsåret. Dette vil si at nettoinntekten blir redusert med alle framtidige renteutgifter i hele bompengeperioden for å finne hvor stort bidrag bompengene kan gi når rentene på lån er betalt. Ved denne beregning brukes vanligvis partialobligasjonsrenten som neddiskonteringsfaktor.



3.5 Følsomhetsanalyse

Beregningene av prosjektets økonomi vil være basert på en rekke forutsetninger som helt eller delvis må være oppfylt for at prosjektet skal være økonomisk interessant som bompengeprosjekt.

Bompengeprosjektets økonomi påvirkes hvis forutsetningene hver for seg endres. Det vil være nyttig å vurdere hvor følsomt prosjektet er for de ulike forutsetninger som er gjort, f.eks. ved hjelp av en gitt prosentsetning.

De mest interessante forutsetninger er i så måte:

- takstendringer f.eks. $\pm 10\%$ og ulike rabattordningers effekt
- trafikkprognosene, særlig engangsøkningens størrelse, (som jo kan utebli helt), og årlig trafikkvekst
- kostnadsutviklingen, særlig driftskostnadene for bomanlegget kan påvirke økonomien sterkt
- lånerenten ± 1

3.6 Finansieringsplan

Finansieringsplanen settes opp på bakgrunn av den utførte beregning av bompengeprojektets finansieringsevne. Selve finansieringen utføres på mange måter, enten som total bompengefinansiering eller blandet finansiering.

Total bompengefinansiering innebærer at inntektene av bompengene dekker alle utgifter til bygging, renteutgifter og drift av bomanlegget.

Blandet finansiering innebærer at bompengene bare dekker en del av anleggskostnadene. Da må den delen av finansieringen som ikke kan dekkes ved bompenger, skaffes på annen måte, enten ved ordinære bevilgninger, dvs. statsbevilgninger for riksveger og fylkesbevilgninger for fylkesveger, og/eller ved særbidrag fra kommuner, fylker eller andre. Det vanlige er at ordinære bevilgninger dekker den delen av kostnadene som ikke kan dekkes ved bompenger.

Det har hittil ikke vært godtatt at bompenger bare dekker rentene av lån som senere skal refunderes. Bompengeprojektet må være så godt at det også kan dekke noe av investeringene.

Dersom en ikke forutsetter forhåndsinnkreving, må det beløp som bompenger skal dekke, i første omgang skaffes ved lån for senere å tilbakebetales ved bompenger. Finansieringsplaner med blandet finansiering kan ha flere varianter:

- Bevilgninger gis i byggetida
- Bevilgninger gis etter byggetida, dvs. at bompengeselskapet forskotterer bevilgningene med lån som senere refunderes ved bevilgninger, men selskapet dekker renteutgiftene for lånet
- Bevilgningene gis både i byggetida og etter byggetida og da som refusjon på selskapets lån

Fordelen ved at selskapet forskotterer bevilgningene ved lån, er at bevilgningene da kan fordeles over flere år. Ulempen er at renteutgiftene ved slike lån skal dekkes ved bompenger som da følgelig kan bære en

tilsvarende mindre del av selve anleggskostnadene. I slike tilfeller bør en søke å få bevilgninger først og låneopptaket senest mulig i byggetiden for å spare renteutgifter. I perioder hvor den generelle prisstigning for anlegg er større enn lånerenten, vil imidlertid en forskottering totalt sett være lønnsom.

Finansieringsplanen bør vise om det blir et forbigående behov for likvide midler i starten av bompengeperioden utover det som bompengeordningen kan skaffe tilveie. Dette må i så fall dekkes ved kassakredittlån eller et likviditetslån.

4 FORMELL BEHANDLING

Den formelle planbehandling av bompengeprojekter er avhengig av hva slags klassifisering den nye vegforbindelsen får. Sjå kap. 2.2. I det videre vil vi kun ta for oss fylkeskommunale veger og riksveger i tilfeller der planlegging skjer etter veglovens forskrifter.

Formell behandling av fysiske planer og finansieringsopplegg må koordineres. En har forsøkt å illustrere dette skjematisk på fig. side 20.

4.1 Vanlig behandling av hovedplanen etter vegloven

Hovedplanbehandling og -godkjenning skjer på vanlig måte etter §§ 12 og 13 i de nye planforskriftene.

Før en hovedplan kan godkjennes skal planen

- ha vært lagt ut til offentlig ettersyn
- ha vært lagt fram til uttalelse for berørte offentlige organ
- ha vært lagt fram til uttalelse for kommunestyret med innkomne merknader og uttalelser samt vegsjefens kommentarer til disse

Dersom hovedplan for riksveg berører forhold av betydning for fylkeskommunen, skal planen legges fram for fylkesutvalget til orientering og eventuell uttalelse.

Vegdirektoratet og fylkesutvalget godkjenner hovedplan for henholdsvis riksveg og fylkesveg.

4.2 Behandling av finansieringsopplegget

Vedtak i fylket/kommuner

I tillegg til vanlig plan- og budsjettbehandling i fylkets organer i forbindelse med utbyggingsprosjekter er det vanlig praksis å fremme finansieringsopp-

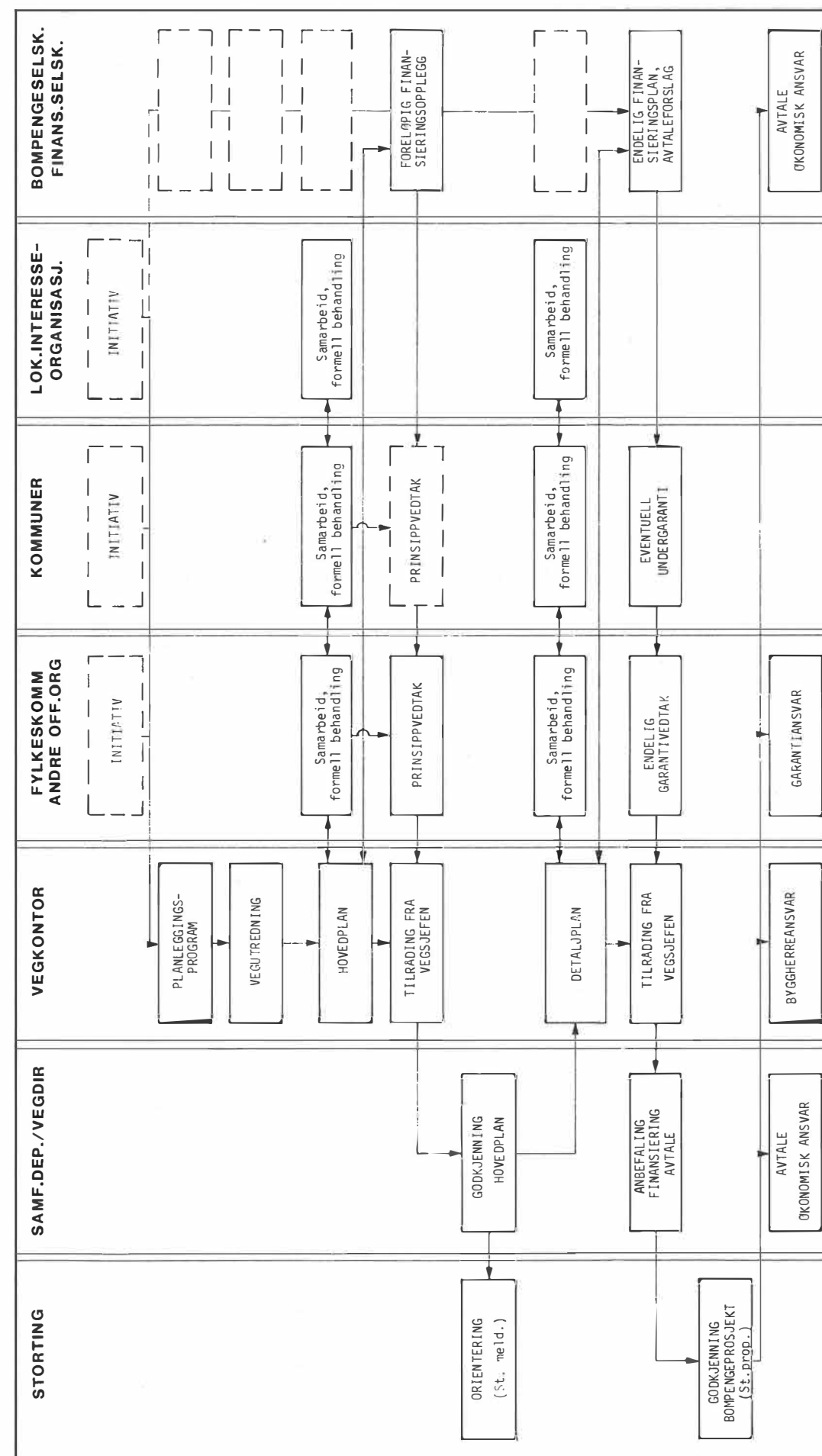
legget for et aktuelt bompengeprojekt for fylkeskommunen som egen sak og gjerne i to etapper.

Fylkeskommunen fatter vanligvis i første omgang prinsippvedtak om at prosjektet skal realiseres som bompengeprojekt, gir tilslutning til foreløpig finansieringsplan og tilsagn om fylkeskommunal lånegaranti. Fylkets behandling av et bompengeprojekt kan delvis skje i forbindelse med behandling av Norsk Vegplan. Primærkommunenes behandling av finansieringsopplegget kan i første omgang skje samtidig med hovedplanbehandlingen. Kommunene må fatte særskilt vedtak om bompengordningen.

Det kan etter nevnte prinsippvedtak være hensiktsmessig å orientere sentrale myndigheter og Stortinget om saken gjennom en stortingsmelding f.eks. i forbindelse med Norsk Vegplan.

Før finansieringsopplegget kan innarbeides i en stortingsproposisjon og avtalesfestes må fylkeskommunen fatte forpliktende vedtak med hensyn til finansieringsopplegg og garantiansvar. Det er forutsetningen at kostnadsoverslagene i denne fase bygger på detaljplan.

Når primærkommuner er involvert i garantiordningene, må også disse fatte forpliktende vedtak i saken.



Ovenstående figur viser i grove trekk hvordan formell planbehandling og behandling av finansieringsordning kan koordineres for bompengeprojekter.

5 FINANSIERING

Det foreligger flere muligheter for finansiering.

5.1 Lånemarkedet i dag

Den lånefinansierte delen av et bompengeprojekt på offentlig veg kan finansieres på to måter:

- innenlandske partialobligasjoner
- ordinære innenlandske lån i private banker

Det har hittil ikke vært tillatt å oppta utenlandske lån eller at statsbankene gir lån til slike prosjekter.

Arlige innenlandske partialobligasjoner til vegformål har i de senere år ligget på 30-55 mill kr.

De ordinære innenlandske banklån har til nå vært relativt lett å få innvilget i forbindelse med mindre prosjekter. Dette har imidlertid vært mer problematisk med større prosjekter. Her spiller den generelle situasjon på lånemarkedet inn.

5.2 Partialobligasjonslån

Nedenfor er gitt en oversikt over det samlede forbruk av partialobligasjonslån for bompengeprojekter i Norge de siste 12 år.

År	Lån i mill kroner til vegformål	
	Løpende priser	1981-priser
1971	30	78
1972	15	36
1973	15	36
1974	58	120
1975	71,5	130
1976	59	94
1977	70	100
1978	14,5	19
1979	23	29
1980	31	35
1981	0	0
1982	55	(55) 1982-pris

(Ved omregning til 1981-priser er brukt Vegdirektoratets prisindeks for anlegg).

I tillegg har det i 1978 og 1979 blitt gitt partialobligasjonslån med henholdsvis 15 og 14 mill kroner til utbygging av helårs øvingsbaner. Partialobligasjonslån innvilges vanligvis bare for lånebeløp på minst 10 mill kroner.

Toppårene 1974-75 har sammenheng med enkeltprosjekter som Drammensbrua, Kvalsund bru og Vesterålsbruene.

Rentesatsene for partialobligasjonslån har hittil vært lavere enn for vanlige banklån. I 1982 har det vært lagt ut partialobligasjonslån til en rente på 13 3/4%.

Volumet for slike partialobligasjonsmidler bestemmes i sterk grad av mere overordnede kredittpolitiske vurderinger. Partialobligasjonslån til offentlige vegger kommer i dag inn under Kommunaldepartementets ramme for slike lån til den kommunale sektor.

Den 10. juni 1982 har Finansdepartementet delegert til Kommunaldepartementet å gi samtykke til lån som går innen den kommunale sektor, bl.a. lån til bompengeselskaper. Lån til bompengeselskapene kommer inn under denne sektor fordi en alltid forlanger at lånene skal garanteres av fylker eller kommuner.

5.3 Vanlige innenlandske banklån

Ordinære lån i banker eller andre kredittinstitusjoner er en mulighet. Lån fra banker er det mest vanlige ved mindre kapitalkrevende prosjekter, mens det ved store prosjekter i de senere år har vært vanlig med partialobligasjonslån. Banklån gis av en bank eller banker innenfor bankenes utlånsrammer. Det kan i hvert lånetilfelle avtales renter, avdragsmåter og avdragstid. Lånebetingelsene vil variere, men de vil ventelig bli hardere enn for partialobligasjonslån.

5.4 Finansieringssvikt

I begynnelsen av en bompengerperiode når avdrags- og rentebelastninger er størst, kan det oppstå midlertidige behov for likviditetslån eller kassakredittlån til å dekke avdrag og renter på partialobligasjonslånet. Det bør derfor avtales med vedkommende bank som legger ut lånet, at banken også om nødvendig yter likviditetslån eller kassakredittlån i avdragstiden. Dette ville på forhånd kunne forutses ved oppstilling av en likviditetsplan for hele bompengerperioden.

Andre muligheter å løse problemet på er å:

- heve bomtakstene noe (trafikkavvisning må vurderes)
- forlenge bomperioden

- få bevilgninger til prosjektet fra offentlige budsjetter

5.5 Eventuelt overskudd

En bompengerordning skal normalt ikke gi bompengeselskapet noe overskudd. Hvis så skulle skje finnes det tre muligheter:

- Bompengetakstene kan reduseres
- Nedbetalingen av lånene kan framskyndes
- Overskuddet kan benyttes til andre tilknyttede utbyggingsprosjekter i samme distrikt (For større beløp bør dette legges fram for Stortinget)

6 FINANSIERINGSSELSKAP

6.1 Organisering av bompengerinnkreving på offentlig veg

For å skaffe tilveie lånekapitalen, innkreve bompenger og tilbakebetale lånene må det opprettes et bompengeselskap. Bompengeselskapet må betraktes som et rent finansieringsselskap som også står for administrasjonen av bompengerordningen. Bompengeselskapene kan organiseres som aksjeselskap eller andelslag. I enkelte tilfeller har fylker eller kommuner gått inn som finansieringsselskap istedenfor vanlig bompengeselskap og påtatt seg de samme plikter som et selskap ville hatt.

Veganlegget tilhører fra første stund vegholder, dvs. riksvegmyndighetene ved riksveg, fylkestinget for fylkesveg og kommunestyret for kommunal veg. Som regel pleier vegmyndighetene å planlegge, bygge og ha vedlikeholdsmessig drift av veganlegget.

6.2 Vedtekter

Selskapets vedtekter som skal vedtas av partene i selskapet, kan bl.a. ha følgende innhold:

Selskapets formål er å sikre gjennomføringen av prosjektet ved å tilføre prosjektet optimal lånekapital og evt. annet tilskudd som forrentes og amortiseres ved oppkreving av bompenger, samt å administrere denne ordningen.

Selskapskapitalen er som regel beskjedne (10 000 kr - 1 mill kr).

6.3 Avtale

Ved alle bompengerordninger som gjelder riksveger, blir det inngått avtale mellom bompengeselskapet og staten v/Samferdselsdepartementet. Avtalen inneholder bestemmelser som regulerer forholdet mellom partene og som i hovedsak går ut på presisering av forpliktelser og at bompengeselskapet får tillatelse til å oppkreve bompenger. Avtalen bør inneholde bestemmelser om hvordan finansieringen skal dekkes dersom kostnadsoverslaget overskrides. Standardopplegget for en slik avtale er tatt inn i Stortingsmelding nr. 107 (1972-73) på side 82. Revidert standardutkast til avtale er vedlagt som bilag 3.

7 FORELEGG FOR STORTINGET

En kan med henvisning til Stortingsmelding nr. 107 (1972-73) oppsummere 4 hovedvilkår som må være oppfylt før et bompengerprosjekt kan fremmes for Stortinget:

- 1 Det må foreligge tilslutning i vedkommende distrikt til at det skal oppkreves bompenger.
- 2 Det må foreligge tilslutning fra fylket om at anlegget fremmes ved bompenger og også tilslutning til eventuelle nødvendige statsbevilgninger i og etter byggetiden. Bevilgninger etter byggetiden skal da være til refusjon av lån som ikke kan dekkes av bompengene.
- 3 Det må foreligge en realistisk finansieringsplan basert på prognoser som kan aksepteres.
- 4 Det må foreligge garanti for lån i tilfelle av at prognosene mot formodning skulle svikte.

Alle bompengerordninger på offentlig veg må forelegges Stortinget til vedtak etter veglovens § 27. Først når Stortinget har truffet sitt vedtak og gitt samtykke til bompengeroppkreving, foreligger det hjemmel for å oppkreve bompenger. Stortinget gir samtidig departementet fullmakt til å inngå avtale med finansierings-selskapet og til å fastsette nærmere regler for bompengerordningen.

BILAG 1

Igangværende bompengerprosjekter pr. oktober 1982

Bompenger Igangværende prosjekter	Bom- penge- periode	Anleggs- utgifter Mill kr	Bom- penge- andel Mill kr	Takst for personbil Kr	ÅDT		
					1980	1981	% endring
BUSKERUD							
1. El8 gjennom Drammen	1975-85	260	153	5,00	14042	14976	6,7
VESTFOLD							
2. Ny Vrengen bru	1979-83	25,1	16,1	10,00	2342	2583	10,3
TELEMARK OG HORDALAND							
3. Haukelivegen	1968-90	55	55	20,0	733	767	4,6
ROGALAND							
4. Mekjarvik ferjeleie (oppkr. på ferje)	1976-85	30,5	30,5	15,00	752	745	± 0,9
HORDALAND							
5. Sotra bru - Øygardsvegen	1971-85	88,4	52,6	12,00 tur/retur	3847	4172	8,4
6. Salhus - Flatøybruene (oppkr. på ferje)	1969-			2,00	2939	2997	2,0
7. Granvin - Vallavik (oppkr. på ferje)	1977-	130-140	51,1	4,00 6,00	1007 (1/6-31/8)	985	± 2,2
8. Lukksund bru (oppkr. på ferje)	1980-94	37,7	14,0	3,00	717	690	± 3,8
9. Selbjørn bru (oppkr. på ferje)	1980-84	17,0	1,3	3,00	178	207	16,3
10. Arnanipatunnelen	1980-94	34,7	15,0	4,00	-	2799	-
SOGN OG FJORDANE							
11. Måløybrua	1973-89	29,5	8,2	6,00	1098	1179	7,4
12. Vik - Voss (oppkr. på ferje)	1982-97	17,1	10,0	3,00	-	-	-
MØRE OG ROMSDAL							
13. Herøybruene inkl. bru til Runde	1975-95	99,8	27,0	20,00	820	857	4,5
14. Aure - Aursnes (oppkr. på ferje)	1976-82	6,0	6,0	2,00	913	891	± 2,4
15. Gravanoen (oppkr. på ferje)	1979-84	10,9	1,9	7,00	134	127	± 5,2
				+ renter av lån på 8 mill.kr			
NORDLAND							
16. Gimsøystraumen bru	1981-96	73,0	13,4	30,00 tur/retur	-	-	-
			+ renter av lån på 20 mill.kr				
Vesterålsbruene		139,4	39,0				
17. Andøybrua	1974-91			8,00	290	304	4,8
18. Sortlandsbrua	1975-91			8,00	1186	1305	10,0
19. Hadselbrua	1978-91			8,00	969	1047	8,1
20. E6 veg rundt Leirfjorden (oppkr. på ferje)	1982-			6,00	-	-	-
TROMS							
21. Undersøkelser i Maursundet (oppkr. på ferje)	1981-91	2,5	2,0	4,50	106	108	1,9
FINNMARK							
22. Kvalsundbrua	1977-92	72,5	12,3	10,00	603	630	2,8

IV PLANNIVÅ

§ 5 Generelt

1. Vegplanlegging etter disse forskrifter er delt i hovedplan, detaljplan og byggeplan. Som grunnlag for disse planer kan det være aktuelt med egne vegutredninger.
2. Planer og vegutredninger etter denne paragrafs nr. 1, jfr. § 4.1 inngår som del av plangrunnlaget ved oppsetting av en langtidsplan for utbygging av riks- og fylkesvegnettet. Langtidsplanen skal igjen danne grunnlag for videre planlegging med sikte på gjennomføring av de enkelte tiltak.

§ 6 Vegutredning

1. Som grunnlag for oversiktsplanlegging kan vegsjefen i nødvendig utstrekning utarbeide en vegutredning. Vegutredningen skal omfatte en vurdering av behovet for utbygging av vegnettet i området og drøfte de aktuelle vegutbyggingstiltak og deres konsekvenser.
Foruten en analyse av et områdes behov med hensyn til veg- og transportmessig standard, kan vegutredningen inneholde analyser av spesielle veg- og trafikktekniske spørsmål.
2. Under utarbeiding av vegutredning skal vegsjefen samarbeide med planleggingsmyndighetene i fylkeskommunen og berørte kommuner samt andre offentlige organ som kan ha interesser å ivareta i området.
3. Når vegsjefen fremmer en vegutredning som grunnlag for videre planlegging, legger han den fram til uttalelse for berørte kommuner og statlige myndigheter. Vegutredning som i hovedsak gjelder riksvegspørsmål, forelegges til uttalelse for fylkeskommunen før den forelegges Vegdirektoratet, som kan gi nærmere retningslinjer for behandling av den. Vegutredning som i hovedsak gjelder fylkesvegspørsmål, forelegges fylkeskommunen som kan gi nærmere retningslinjer for behandling av den.
4. Vegdirektoratet kan gi alminnelige bestemmelser om vegutredning for riksveg og fylkesveg.

§ 7 Hovedplan

1. En hovedplan er en oversiktsplan som viser hovedtrekkene i de aktuelle vegutbyggingstiltak med begrunnet forslag til valg av alternativ og standard for utbyggingen. I planen inngår analyser av konsekvensene av de ulike alternativ, og kostnadsoverslag. Hovedplan skal vise nødvendige tilknytninger til omkringliggende vegnett og gi forslag til klassifisering av vegnettet.

2. Foreligger det en aktuell vegutredning skal hovedplanen bygge på den. Dersom slik utredning ikke foreligger, skal nødvendig utredning foretas som en del av hovedplanleggingen.

§ 8 Detaljplan

1. En detaljplan skal vise utforming og beliggenhet av et vegprosjekt, og inneholde de regulerende bestemmelser som er nødvendige for anlegg og drift av vegen.

Planen skal vise de areal med eventuelle anlegg som må erverves for gjennomføring av prosjektet. Videre skal detaljplan vise rådighetsinnskrenkninger. Den skal framstilles slik at de berørte kan bli kjent med planens innhold og få forståelsen av hvordan forholdene vil bli ved planens gjennomføring. Detaljplan skal gi grunnlag for utarbeiding av skjønnsforutsetninger.

Detaljplan skal inneholde kostnadsoverslag.

2. Detaljplan skal utarbeides på grunnlag av hovedplan eller kommunal oversiktsplan, jfr. § 4.1. Unntak fra denne regel er mindre tiltak som
 - utbedring av eksisterende veg hvor det vesentlig medgår grunn til grøfter og breddeutvidelser
 - ombygging av krappe kurver og uoversiktlige partier samt mindre vegomlegginger i forbindelse med ombygging og utviding av bruer o. l.
 - bygging av gang- og sykkelveger, fortau, endring eller fastlegging av avkjørselsforhold o. l.
 dersom disse tiltak ikke er en del av et større hele som det sett under ett bør utarbeides hovedplan for. Vegdirektoratet og fylkesutvalget kan for henholdsvis riksveg og fylkesveg unnta andre utbyggingstiltak enn de som er nevnt ovenfor.
3. Vegdirektoratet og fylkesutvalget kan pålegge vegsjefen å utarbeide hovedplan for henholdsvis riksveg og fylkesveg.

§ 9 Byggeplaner

1. Byggeplaner er de tekniske tegninger og beskrivelser som er nødvendige for å gjennomføre et veganlegg. Byggeplaner må ikke være i strid med godkjent detaljplan eller stadfestet reguleringsplan.
2. Vegsjefen utarbeider byggeplaner for riksveg og fylkesveg, dersom ikke annet er bestemt av Vegdirektoratet.

BILAG 3

Standardutkast til avtale mellom Samferdselsdepartementet og _____ (bompengeselskap).

1. _____ (anlegget) opptas som riksveganlegg.
2. Anlegget inklusive eiendomsutgifter finansieres (helt eller delvis) med et beløp på _____ mill kr som skaffes tilveie av _____ (bompengeselskapet). Midlene stilles til rådighet for vegsjefen i _____ i samsvar med framdriften av anlegget. Dersom kostnadsoverslaget overskrides, tas det opp forhandlinger om dekning av kostnadsoverskridelsen. (Bompengeselskapet kan også pålegges å dekke overskridelsen eller så langt prosjektets økonomi gjør dette mulig med bompenger.) Resten av finansieringen dekkes innen _____ fylkes rammmer av riksvegbevilgningene.
3. _____ (bompengeselskapet) dekker renter i byggetida, egne administrasjonsutgifter og utgifter til innkreving av bompenger. Disse utgiftene holdes utenfor anleggskostnadene.
4. Statens vegvesen er byggherre, forestår prosjektering, sørger for byggeledelse og kontroll av anleggsdriften samt regnskaps- og kasserertjeneste i anleggstida.
5. Anlegget overtas til vedlikehold som riksveg fra det tidspunkt det er godkjent ferdig av Statens vegvesen i henhold til vedtatte planer.
6. Renter og avdrag på lån som _____ (bompengeselskapet) pådrar seg i tilknytning til anlegget, innløsning av aksjekapital (andelskapital) samt egne administrasjons- og driftsutgifter, tillates dekket ved innkreving av bompenger som godkjennes av Samferdselsdepartementet i henhold til veglovens §27. _____ (bompengeselskapet) administrerer og dekker utgiftene til oppkreving av bompenger.
7. _____ (bompengeselskapet) plikter å sende regnskap og oppgaver gjennom vegsjefen i _____ til Vegdirektoratet for godkjenning i samsvar med direktoratets nærmere bestemmelser. _____ (bompengeselskapet) forutsettes undergitt de revisjons- og regnskapsforskrifter som gjelder for aksjeselskaper.