



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 13 S

(2011–2012)

Proposisjon til Stortinget (forslag til Stortingsvedtak)

Fellesprosjektet E6-Dovrebanen, utbygging og finansiering – E6 Minnesund – Skaberud – Dovrebanen Langset – Kleverud

*Tilråding fra Samferdselsdepartementet 11. november 2011,
godkjent i statsråd samme dag
(Regjeringen Stoltenberg II)*

1 Innledning

E6 Gardermoen – Kolomoen i Akershus og Hedmark, en strekning på til sammen 65 km, omtales i St.meld. nr. 24 (2003-2004) Nasjonal transportplan 2006-2015. Første utbyggingsetappe av prosjektet, delstrekningene Gardermoen (Hovinmoen) – Dal og Skaberud – Kolomoen ble åpnet for trafikk i oktober 2009, som forutsatt i St.prp. nr. 87 (2006-2007). Anleggsarbeidene på andre utbyggingsetappe startet høsten 2009, jf. St.prp. nr. 82 (2008-2009). Strekningen Dal – Minnesund ble åpnet for trafikk i november 2011, mens Skaberudkrysset stod ferdig i november 2010.

Samferdselsdepartementet legger i denne proposisjonen fram forslag om utbygging og finansiering av E6 på den gjenstående strekningen Minnesund – Skaberud. I tillegg presenteres finansieringsopplegget for hele utbyggingen av E6 på strekningen Gardermoen – Kolomoen.

I St.meld. nr. 16 (2008-2009) Nasjonal transportplan 2010-2019 er det lagt til grunn samtidig

planlegging og utbygging av ny E6 og ny Dovrebane på strekningen Minnesund/Langset – Skaberud/Kleverud. Jernbaneverket og Statens vegvesen har organisert utbyggingen som et felles prosjekt, Fellesprosjektet E6-Dovrebanen, jf. Prop. 1 S (2010-2011), side 103 og side 136 og Prop. 1 S (2011-2012), side 97 og side 125. I denne proposisjonen blir det også redegjort for gjennomføringen av fellesprosjektet, herunder forslag til styrings- og kostnadsrammer.

Det er lagt opp til anleggsstart på E6-strekningen Minnesund – Skaberud våren 2012, og det er ventet at strekningen kan åpnes for trafikk høsten 2014. Gjennom Stortingets behandling av Prop. 1 S (2010-2011) er det bevilget midler til forberedende arbeider på jernbanen i 2011, for å muliggjøre anleggsstart på fellesprosjektet i 2012 og ferdigstilling av jernbanedelen i 2015. I Prop. 1 S (2011-2012) er det foreslått å avsette 514 mill. 2012- kr over jernbanebudsjettet til mulig byggestart i 2012.

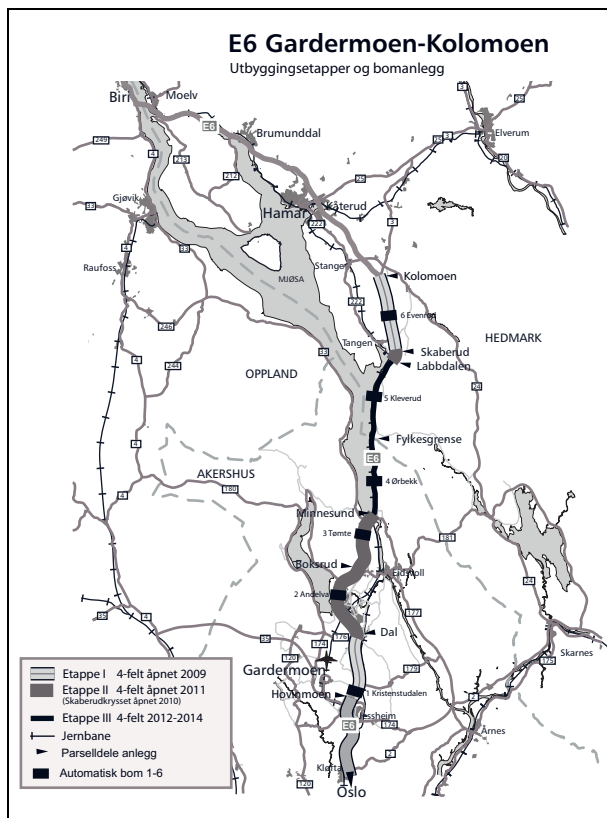
2 Nærmere om utbyggingen

2.1 E6 Gardermoen – Kolomoen

Hele vegprosjektet er på til sammen 65 km og er inndelt som følger, jf. figur 2.1:

- Hovinmoen – Dal (etappe 1)	10 km
- Dal – Boksrud (etappe 2)	11 km
- Boksrud – Minnesund (etappe 2)	8 km
- Minnesund – Hedmark grense (etappe 3)	11 km
- Akershus grense – Skaberud (etappe 3) inkl. Skaberudkrysset (2 km, etappe 2)	12 km
- Skaberud – Kolomoen (etappe 1)	13 km

Delstrekningene *Hovinmoen – Dal i Akershus* og *Skaberud – Kolomoen i Hedmark* ble åpnet for trafikk i oktober 2009. I Prop. 1 S (2010-2011), side 103-104, ble det varslet kostnadsøkninger på prosjektet. Prognosen for sluttkostnad er om lag 1 750 mill. kr, omregnet til 2011-prisnivå. Dette innebærer en økning på om lag 150 mill. kr i forhold til styringsrammen og om lag 70 mill. kr i forhold til kostnadsrammen i St.prp. nr. 82 (2008-2009).



Figur 2.1 Gardermoen-Kolomoen – utbyggingsetapper og bomstasjoner

Delstrekningen *Dal – Minnesund i Akershus* ble åpnet for trafikk i november 2011. Skaberudkrysset i Hedmark som også inngår i andre utbyggingsetappe, stod ferdig i november 2010. Det er varslet kostnadsreduksjoner på prosjektet, foreløpig anslått til om lag 150 mill. kr i forhold til styringsrammen i St.prp. nr. 82 (2008-2009). Prognosen for sluttkostnad er om lag 2 300 mill. kr, omregnet til 2011-prisnivå.

Delstrekningen *Minnesund – Skaberud i Akershus* og *Hedmark* utgjør tredje utbyggingsetappe. Som det framgår av St.meld. nr. 16 (2008-2009), side 247, har det vært uenighet om trasévalget. Kommunene fattet vedtak om kommunedelplaner basert på et alternativ med større omfang av tunneler enn i det alternativet som Statens vegvesen gikk inn for. Miljøverndepartementets vedtak av 25. februar 2009 innebærer et kompromiss mellom kommunenes og Statens vegvesens utgangspunkter. Det er her bl.a. satt krav om avbøtende tiltak, bl.a. til god adkomst og opparbeidelse av strandsonen for allmennheten, samt god landskapstilpassing og støyskjerming. I kommunedelplanene er det lagt til grunn en løsning som forutsetter samtidig utbygging av veg og jernbane, bl.a. ved at Dovrebanen på enkelte strekninger må flyttes over i ny trasé for at ny E6 skal kunne bygges. Samtidig utbygging gjør det også mulig å utnytte et betydelig masseoverskudd fra E6 til oppfylling på Dovrebanen som på samme strekning har et betydelig masseunderskudd.

Reguleringsplaner ble godkjent i Eidsvoll og Stange kommuner i november 2010.

Det er lagt til grunn et samlet kostnadsoverslag på om lag 8 350 mill. 2011-kr ved utbygging av E6 til firefelts veg på hele strekningen E6 Gardermoen – Kolomoen. Dette er en økning på vel 850 mill. kr i forhold til det som ble lagt til grunn ved behandlingen av St.prp. nr. 82 (2008-2009). Kostnadsøkningen er i hovedsak knyttet til etappe 3 Minnesund – Skaberud, og skyldes bedre og mer detaljert kunnskap om prosjektet siden kostnadsoverslaget nå baserer seg på reguleringsplan og ikke kommunedelplan.

I kostnadsoverslaget er det inkludert om lag 55 mill. kr til etablering av seks automatiske bomstasjoner og om lag 75 mill. kr til avbøtende tiltak (trafiksikkerhetstiltak) på lokalvegnettet i Ullensaker, Eidsvoll og Stange kommuner siden bompengene forventes å gi noe økning av trafikken på dette vegnettet.

Netto nytte (NN) for hele prosjektet E6 Gardermoen – Kolomoen er beregnet til om lag – 950 mill. kr. Netto nytte over totale kostnader (NN/K) er beregnet til – 0,1.

2.2 Fellesprosjektet E6-Dovrebanen i Eidsvoll og Stange kommuner

Fellesprosjektet E6-Dovrebanen omfatter utbygging av E6 på den 21 km lange strekningen Minnesund – Skaberud til firefelts veg og utbygging av dobbeltsporet jernbane på den 17 km lange strekningen Langset – Kleverud.

På E6 skal det bygges tre toløpstunneler, på om lag 2,3 km, om lag 0,7 km og om lag 0,6 km. Det vil bli tre planskilte kryss: ett på Ørbekk, ett på Strandlykkja og ett på Hestnes. Bygging av sammenhengende lokalveg der dette mangler, inngår i prosjektet. Jernbanen får to tunneler på om lag 3,9 km og om lag 0,7 km. Det gamle jernbanesporet skal bygges om til gang- og sykkelveg i en lengde på 17 km og inngå i en sammenhengende sykkelveg rundt hele Mjøsa («Mjøstråkk»). Dette inngår i de avbøtende tiltakene for å gjøre Mjøsstranda mer tilgjengelig for allmennheten, sammen med bl.a. flere kryssinger av jernbane og opparbeidelse av strandsonen. Dovrebanen har ikke stasjoner på denne strekningen, men på Langset i Eidsvoll kommune vil en mulig framtidig stasjon bli forberedt gjennom utsprengning av stasjonsområdet. Det legges opp til at jernbanens andel av kostnadene skal dekket ved bevilgninger på kap. 1350 Jernbaneverket. I regjeringens budsjettforslag for 2012 er det foreslått å avsette 514 mill. 2012-kr over jernbanebudsjettet til mulig byggestart i 2012.

Jernbaneverket og Statens vegvesen har inngått avtale om organisering, ansvars- og kostnadsdeling i hele byggefasen av fellesprosjektet, fra og med prosjektering til hele anlegget er ferdig og overlevert til drift. For jernbanen er fellesprosjektet første etappe i utbyggingen av nytt dobbeltspor mellom Eidsvoll og Hamar.

Det er gjennomført utvidet ekstern kvalitetssikring av prosjektet. I tillegg til å omfatte prosjektstyringsunderlag og kostnadsoverslag er kvalitetssikringen utvidet til å omfatte trafikkgrunnlag, bompengelopplegg og finansiering. Samferdselsdepartementet legger etter dette, i tråd med kvalitetssikrers anbefalinger, til grunn en styringsramme for Fellesprosjektet E6-Dovrebanen på 8 500 mill. 2011-kr og en kostnadsramme på 10 100 mill. 2011-kr. For utbyggingen av E6 på strekningen Minnesund – Skaberud er det lagt til grunn en styringsramme på 4 300 mill. 2011-kr og en kostnadsramme på 5 200 mill. 2011-kr. For utbygging av jernbanen på strekningen Langset – Kleverud er det lagt til grunn en styringsramme på 4 200 mill. 2011-kr og en kostnadsramme på 4 900 mill. 2011-kr. Samferdselsdepartementet leg-

ger til grunn at fellesprosjektet styres innenfor den felles styrings- og kostnadsrammen.

Netto nytte (NN) for tredje utbyggingsetappe av E6 er beregnet til om lag – 3 mrd. kr. Netto nytte over totale kostnader (NN/K) er beregnet til – 0,7.

Netto nåverdi pr. investert krone for utbyggingen av jernbanestrekningen er beregnet til – 0,8.

Kvalitetssikrer har påpekt at det kan oppstå utfordringer knyttet til styring av Fellesprosjektet E6 – Dovrebanen. Samferdselsdepartementet vil arbeide videre med å forbedre styringen av prosjektet for å begrense prosjektets usikkerhet.

3 Lokalpolitisk behandling av bompengelopplegget for E6

Opplegget for finansiering og utbygging av E6 på hele strekningen Gardermoen – Kolomoen har vært til lokalpolitisk behandling både i forbindelse med utbygging av etappe 1 og 2. Ullensaker, Eidsvoll og Stange kommuner, samt Akershus og Hedmark fylkeskommuner, har ved begge anledninger sluttet seg til opplegget med visse kommentarer. Blant annet var kommunene bekymret for trafikklekkasjen til lokalvegnettet. Både kommunene og fylkeskommunene ba om at Stortinget vurderte en økning av den statlige andelen til 50 pst. i forbindelse med behandlingen av Nasjonal transportplan 2010-2019. I St.meld. nr. 16 (2008-2009) Nasjonal transportplan 2010-2019 ble det for den videre planleggingen lagt opp til at den statlige rammen skulle økes med om lag 600 mill. kr. Staten dekker med dette deler av kostnadsøkningen på prosjektet. Den resterende delen av kostnadsøkningen, og opp til den nå fastsatte styringsrammen, finansieres med bompenger.

I sine uttalelser til opplegget for finansiering og utbygging av tredje etappe ønsker Eidsvoll og Stange kommuner fortsatt en statlig andel på 50 pst., og de ber om at dette vurderes i forbindelse med Nasjonal transportplan 2014-2023. De to kommunene gir likevel sin tilslutning til at anleggsarbeidene kan starte opp så snart Stortinget har gitt sin tilslutning til det foreslåtte bompengelopplegget. Stange kommune mener at innkrevningstiden kan økes ut over 15 år, slik at takstene for den enkelte bilist kan holdes på et akseptabelt nivå. Stange kommune ber videre om at det vurderes en ytterligere rabattordning, dvs. ut over 10 pst., for arbeidsreiser fra Hamar- og Lillehammerregionen. Ullensaker kommune ønsker prinsipielt å legge ned bomstasjonene på hele streknin-

gen Gardermoen – Kolomoen og at staten finansierer vegprosjektet i sin helhet.

Hedmark fylkeskommune behandlet saken i møte i fylkestinget 14. februar 2011 og fattet følgende vedtak:

1. Fylkestinget forutsetter at utbyggingen av E6 til firefelts veg på strekningen Gardermoen-Kolomoen fortsetter med fase 3 mellom Minnesund og Labbdalen N. Utbyggingen baseres, slik som tidligere vedtatt, på delvis bompengefinansiering.

Innkrevningen skjer i begge retninger i to automatiske bomstasjoner som plasseres henholdsvis ved Ørbekk og Kleverud.

Bompengereordningen baseres på et rabattsystem som innebærer at alle trafikanter som betaler med elektronisk brikke får 10 % rabatt.

Det legges til grunn at gjennomsnittstaksten for lett bil uten rabatt vil ligge i området 15-19 kr (2010) i bomstasjonen ved Ørbekk og i området 17-21 kr (2010) i bomstasjonen ved Kleverud. Tunge biler betaler dobbel takst.

Bompengeperioden settes til 15 år i hver bomstasjon.

2. Fylkestinget registrerer at framlagte finansieringsplan for E6 utbyggingen Minnesund-Labbdalen N har en statlig andel på 29 % og bompengandel på 71 %. Fylkestinget mener at finansieringsforslaget er sterkt urimelig og at det framstår som uakseptabelt at den vesentligste del av kostnadsøkningen siden utbyggingen av E6 startet i 2006 finansieres med bompenger.

Fylkestinget forventer at Stortinget øker statlig andel slik at det legges til grunn 50/50 deling mellom statlig andel og bompengandel slik opprinnelig finansieringsforslag forutsatte, særlig fordi en så høy bompengandel vil bli en sterk økonomisk belastning for næringslivet og pendlere, når den planlagte utbyggingen av E6 strekningene er ferdig.

3. Fylkestinget aksepterer imidlertid at en for fase 3 foreløpig legger til grunn en statlig andel på 1.250 mill. kroner (2010-kr) av samlede utbyggingskostnader på 4.100 mill. kroner (2010-kr) slik at en ikke risikerer at utbyggingen blir forsinket.
4. Fylkestinget vedtar at Hedmark fylkeskommune stiller garanti ved selvskyldnerkausjon for et maksimalt låneopptak for bomselskapet «E6 Gardermoen-Moelv AS» på til sammen 3.450 mill. kroner til hele prosjektet E6 Gardermoen – Kolomoen (inkludert 1.450 mill. kroner vedtatt i sak 63/06). Det forutsettes at Akershus fylkeskommune stiller tilsvarende garanti slik at mak-

simalt låneopptak blir 6.900 mill. kroner i 2011.

5. Fylkestinget gir uttrykk for bekymring for det totale garantiansvar fylkeskommunen etter hvert har knyttet til stamveiprosjekter. Det bør derfor vurderes andre modeller for garantistilleggelse ved framtidige prosjekter.

Akershus fylkeskommune behandlet saken i møte i fylkestinget 17. februar 2011 og fattet følgende vedtak:

1. Fylkestinget forutsetter at utbyggingen av E6 til firefelts veg på strekningen Gardermoen – Kolomoen fortsetter med fase 3 mellom Minnesund og Labbdalen N. Utbyggingen baseres, slik som tidligere vedtatt, på delvis bompengefinansiering.

Innkrevningen skjer i begge retninger i to automatiske bomstasjoner som plasseres henholdsvis ved Ørbekk og Kleverud.

Bompengereordningen baseres på rabattsystem som innebærer at alle trafikanter som betaler med elektronisk brikke får 10 % rabatt.

Det legges til grunn at gjennomsnittstaksten for lett bil uten rabatt vil ligge i området 15-19 kr (2010) i bomstasjonen ved Ørbekk og i området 17-21 kr (2010) i bomstasjonen ved Kleverud. Tunge biler betaler dobbel takst.

Bompengeperioden settes til 15 år i hver bomstasjon.

2. Fylkestinget registrerer at framlagte finansieringsplan for E6 utbyggingen Minnesund-Labbdalen N har en statlig andel på 29 % og bompengandel på 71 %. Fylkestinget mener at finansieringsforslaget er urimelig, fordi det innebærer at den alt vesentligste del av kostnadsøkningen siden utbyggingen av E6 startet i 2006 finansieres med bompenger.

Fylkestinget ber derfor på nytt om at Stortinget øker statlig andel slik at det legges til grunn 50/50 deling mellom statlig andel og bompengandel slik opprinnelig finansieringsforslag forutsatte, særlig fordi en så høy bompengandel vil bli en sterk økonomisk belastning for næringslivet når den planlagte utbyggingen av E6 strekningene er ferdig.

3. Fylkestinget aksepterer imidlertid at en for fase 3 foreløpig legger til grunn en statlig andel på 1.250 mill. kroner (2010-kr) av samlede utbyggingskostnader på 4.100 mill. kroner (2010-kr) slik at en ikke risikerer at utbyggingen blir forsinket.
4. Fylkestinget vedtar at Akershus fylkeskommune stiller garanti ved selvskyldnerkausjon for et

maksimalt låneopptak for bomselskapet «E6 Gardermoen-Moelv AS» på til sammen 3.450 mill. kroner til hele prosjektet E6 Gardermoen-Kolomoen (inkludert 1.450 mill. kroner vedtatt i sak 63/06). Det forutsettes at Hedmark fylkeskommune stiller tilsvarende garanti slik at maksimalt låneopptak blir 6.900 mill. kroner i 2011. Garantien gjelder i 15 år etter ferdigstillelse av prosjektet.

5. *Det vurderes å forlenge avdragstiden til 20 år for å redusere prisen pr passering.*
6. *Fylkestinget er svært bekymret for at den totale kostnaden ved å bruke E6 videre, blir en betydelig økonomisk belastning for brukerne og da spesielt for næringslivet.*
7. *Det frarådes at Vegdirektoratet kommer med anbefalinger på tidspunkt det er fornuftig å binde renten på lån til prosjektet.*
8. *Fylkestinget vil gi uttrykk for bekymring for den totale garantiansvar fylkeskommunen etter hvert har knyttet til stamvegsprosjekter. Det bør derfor vurderes andre modeller for garantistillelse ved framtidige prosjekter.*

4 Trafikkgrunnlag for E6

I St.prp. nr. 82 (2008-2009) er det gjort rede for utarbeidelse av trafikkprognoser for andre utbyggingsetappe og for hele prosjektet E6 Gardermoen – Kolomoen, jf. St.prp. nr. 87 (2006-2007). Statens vegvesen har utarbeidet et oppdatert trafikkgrunnlag for tredje utbyggingsetappe basert på oppdaterte data om trafikkmessige konsekvenser av de to bomstasjonene som er satt i drift. Regional transportmodell (RTM) er benyttet. Det er tatt utgangspunkt i årsdøgntrafikken (ÅDT) i 2010. Deretter er det regnet med en årlig trafikkvekst på

1,4 pst. i perioden 2011-2014, 1,1 pst. i perioden 2015-2020 og 0,9 pst. fra 2021. Dette er i samsvar med trafikkprognosene som ble utarbeidet i forbindelse med Nasjonal transportplan 2010-2019.

Utbyggingen vil føre til trafikkoverføring fra sidevegnettet til ny E6. På den andre siden vil bompengeneinnkrevningen føre til trafikkoverføring fra E6 til andre vegruter, i hovedsak til rv 4 og andre veger i korridoren. Det arbeides med planer om delvis bompengefinansiering på rv 4 Gran – Jaren og på fv 33 Skreifjella – Totenvika. Dersom det blir tilslutning til bompengeprogger på disse stedene, vil det bli en trafikkavvisende effekt. Bilreiser som blir overført til buss og tog er i følge beregningene begrenset.

For Østlandsområdet har det vært mindre trafikkvekst i 2008 og 2009 enn det som var forutsatt i den generelle trafikkprognosen i St.prp. nr. 82 (2008-2009). Den oppdaterte prognosen er justert på denne bakgrunn.

Trafikkoverføring fra E6 til andre vegruter og til sidevegnettet som følge av bomstasjonen på strekningen Hovinmoen – Dal og anleggsarbeidene som har pågått nord for Dal, var på om lag 5 000 kjøretøyer pr. døgn i 2010, dvs. etter at de to første bomstasjonene åpnet. Dette er om lag 15 pst. mindre enn prognosen i St.prp. nr. 82 (2008-2009) der det var lagt til grunn en overføring på 6 000 kjøretøyer i 2010. Ved bomstasjonen på strekningen Skaberud – Kolomoen var trafikken i 2010 om lag som prognosen i St.prp. nr. 82 (2008-2009). Den oppdaterte prognosen for de to eksisterende bomstasjonene er justert ut fra registrert trafikk i 2010.

Tabell 4.1 viser beregnet årsdøgntrafikk i de seks bomstasjonene på E6, uten utbygging og med utbygging og bompenger i 2012 som er lagt til grunn som beregningsår i trafikkanalysen fra

Tabell 4.1 Forventet ÅDT gjennom bomstasjonssnittene i sammenligningsåret 2012 (med sum bompengetakst 100 kr for lette kjøretøyer). Trafikkanalyse fra Statens vegvesen.

Delstrekninger	Framskrevet situasjon uten utbygging og uten bompengeneinnkrevning (ÅDT)	
	Utbygd E6 med bompengeneinnkrevning (ÅDT)	Utbygd E6 med bompengeneinnkrevning (ÅDT)
Hovinmoen – Dal	24 800	19 600
Dal – Boksrud	16 200	14 500
Boksrud – Minnesund	14 600	13 700
Minnesund – Hedmark grense	13 400	12 100
Akershus grense – Skaberud	13 300	12 100
Skaberud – Kolomoen	13 400	12 500

Statens vegvesen. Trafikktallene med bompengene innkreving er beregnet på grunnlag av en samlet bompengetakst på 100 kr for lette kjøretøyer i de seks bomstasjonene.

I finansieringsanalysen er det lagt til grunn at trafikken blir redusert med ytterligere 6 pst. i forhold til tabell 4.1 pga. tidvis stans i innkrevings-systemet, manglende registreringer, tap av inntekter fra utenlandske kjøretøy med mer.

KS2-konsulentene konkluderer med vesentlig usikkerhet rundt mengden av lokal trafikk når hele anlegget står klart. Inkludert effekter for langdistansetrafikken indikerer kvalitetssikringen at samlet trafikkgrunnlag kan bli 5 pst. lavere enn antatt i trafikkanalysen fra Statens vegvesen ved en samlet bompengetakst på 100 kr. Videre indikerer kvalitetssikringen at trafikkgrunnlaget reduseres med til sammen 7 pst. ved en samlet bompengetakst på 110 kr. Reduksjonen fordeler seg på både lokal- og langdistansetrafikk, men er begrenset til lette kjøretøyer. Siden tunge kjøretøyer har dobbelt takst, påvirkes inntektsgrunnlaget mindre enn årsgjennsnittet. Konklusjonene fra den eksterne kvalitetssikringen er lagt til grunn i finansieringsanalysen, jf. kap. 5.

5 Finansieringsopplegg for utbygging av E6 på hele strekningen Gardermoen – Kolomoen

Det er tatt utgangspunkt i revidert prognose for sluttkostnad på om lag 8 350 mill. kr for utbygging av E6 til firefelts veg på hele strekningen Gardermoen – Kolomoen, jf. kap. 2.

Statlige midler

I perioden 2006-2009 ble det bevilget 137 mill. kr til utbyggingen, omregnet til 2011-prisnivå. I tråd med St.meld. nr. 16 (2008-2009) Nasjonal transportplan 2010-2019 og Statens vegvesens handlingsprogram er det lagt til grunn til sammen 2 320 mill. kr i statlige midler til den samlede utbyggingen i tiårsperioden, fordelt med 1 010 mill. kr i første fireårsperiode (2010-2013) og 1 310 mill. kr i siste seksårsperiode (2014-2019).

Bompengeprogram

Det vises til nærmere omtale av bompengeprogrammet i St.prp. nr. 87 (2006-2007), jf. St.prp. nr. 82 (2008-2009). Det er lagt opp til etterskuddsinnkreving av bompenger i seks automatiske bomstasjo-

ner. Det er ikke forutsatt bomstasjoner på sidevegnettet. Innkrevingen er forutsatt å starte etter hvert som delstrekningene blir åpnet for trafikk. Det er i finansieringsanalysen lagt opp til 15 års innkreving i hver bomstasjon:

- Hovinmoen – Dal:	2010-2024
- Dal – Boksrud:	2012-2026
- Boksrud – Minnesund:	2012-2026
- Minnesund – Hedmark grense:	2015-2029
- Akershus grense – Skaberud:	2015-2029
- Skaberud – Kolomoen:	2010-2024

I forhold til St.prp. nr. 82 (2008-2009) har det vært flere endringer i finansieringsforutsetningene:

- Økte utbyggingskostnader, jf. kap. 2. Det er lagt til grunn at de økte kostnadene dekkes med bompenger.
- Lavere andel tunge kjøretøyer enn det som er lagt til grunn tidligere.
- Høyere årlige innkrevingskostnader i bomstasjonene.
- Endringer i trafikkgrunnlaget ved at mer trafikk avvises når bompengetakstene øker.

Det er derfor nødvendig å øke takstene ut over det som er lagt til grunn i St.prp. nr. 82 (2008-2009). Det vesentlige av økningen skyldes økte utbyggingskostnader og større trafikkavvisning enn tidligere forventet. På bakgrunn av den lokale politiske behandlingen legger Samferdselsdepartementet til grunn at takstendringene skjer på følgende måte:

- Ved åpning av andre etappe høsten 2011 økes takstene med 1 kr for lette kjøretøyer i de to eksisterende bomstasjonene på delstrekningene Hovinmoen – Dal og Skaberud – Kolomoen til henholdsvis 14 kr og 17 kr. Dette er

Tabell 5.1 Nytt takstnivå for lette kjøretøyer

Delstrekninger	Takst (2011-kr)
Hovinmoen – Dal:	18
Dal – Boksrud:	18
Boksrud – Minnesund:	14
Minnesund – Hedmark grense:	19
Akershus grense – Skaberud:	20
Skaberud – Kolomoen:	22
Sum	111

kun en justering i tråd med konsumprisindeksen.

- Ved åpning av andre etappe høsten 2011 økes takstene i de to nye bomstasjonene på delstrekningen Dal – Minnesund med 1 kr for lette kjøretøyer i forhold til takstnivået i St.prp. nr. 82 (2008-2009). Dette innebærer at takstene blir 15 kr mellom Dal og Boksrud og 11 kr mellom Boksrud og Minnesund. Også dette er kun en justering i tråd med konsumprisindeksen.
- Ved åpning av tredje etappe høsten 2014 økes takstene i alle seks bomstasjonene for å ta høyde for endringer i utbyggingskostnader og andre forutsetninger slik at innkrevingsperioden begrenses til om lag 15 år i alle bomstasjoner. Foreløpig er det lagt til grunn at samlet takst på strekningen E6 Gardermoen – Kolomoen vil øke med om lag 25 kr for lette kjøretøyer i forhold til takstnivået i St.prp. nr. 82 (2008-2009).

Tabell 5.1 viser nytt forventet takstnivå for lette kjøretøyer fra åpningen av tredje etappe høsten 2014 basert på det reviderte kostnadsoverslaget for E6 Gardermoen – Kolomoen. Det er lagt til grunn at tunge kjøretøyer (totalvekt over 3 500 kg) skal betale dobbel takst.

Takstene vil føre til en samlet takst på om lag 111 kr (om lag 1,70 kr pr. km) for lette kjøretøyer og om lag 222 kr (om lag 3,40 kr pr. km) for tunge kjøretøyer som kjører hele strekningen etter åpningen av tredje etappe høsten 2014. Hele strekningen er på 65 km. De nye takstene er i ytterkant av det spennet for takster på 90 – 110 kr i 2010-prisnivå som ble lagt til grunn ved den lokalpolitiske behandlingen, jf. kap. 3.

For å stimulere til bruk av elektronisk brikke, er det lagt til grunn at dagens rabattordning som innebærer 10 pst. takstreduksjon ved bruk av brikke blir videreført. Det er ikke forutsatt rabatter ut over dette, jf. St.prp. nr. 87 (2006-2007). Det forutsettes at takstene blir regulert i samsvar med prisutviklingen. Videre er det forutsatt takstjusteringer i alle innkrevingspunktene ved evt. endrin-

ger i finansieringsforutsetningene for tredje utbyggingsetappe.

Basert på forutsetningene i denne proposisjonen er det beregnet at bompengene vil dekke om lag 5,85 mrd. kr av investeringskostnadene. I tillegg kommer om lag 3,5 mrd. kr til å dekke lånerenter og om lag 0,45 mrd. kr til å dekke innkrevingskostnader og kostnader ved drift av bompengeselskapet. Dette gir et samlet bompengebidrag på om lag 9,8 mrd. kr.

Forslag til finansieringsplan

Forslag til finansieringsplan for utbygging av E6 på hele strekningen Gardermoen – Kolomoen, basert på prognose for sluttkostnad på om lag 8 350 mill. kr og anleggsstart for tredje etappe våren 2012, er vist i tabell 5.2.

Følgende basisforutsetninger er ellers lagt til grunn:

- Trafikkgrunnlag i tråd med konklusjonene fra den eksterne kvalitetssikringen, jf. kap 4.
- Bompengeselskapets lånegjeld pr 31.12.2010: om lag 2 150 mill. kr.
- Lånerente: 6,5 pst.
- Årlig prisstigning: 2,5 pst.
- Årlige innkrevingskostnader når alle bomstasjonene er i drift: 30 mill. kr.
- Andel brikkebrukere: 65 pst.

Med disse basisforutsetningene er innkrevingsperioden beregnet til om lag 15 år i hver av bomstasjonene.

På vanlig måte vil realtakstene kunne økes med inntil 20 pst. og bompengeperioden forlenges med inntil 5 år dersom økonomien i prosjektet utvikler seg negativt.

Det er også regnet på en løsning med følgende alternative forutsetninger:

- Kostnadsøkning for tredje etappe opp til kostnadsrammen.
- Årlig trafikkvekst blir redusert til 0,5 pst.
- Ytterligere 5 pst. reduksjon i trafikken som følge av trafikklekkasje.

Tabell 5.2 Finansieringsplan for den samlede utbyggingen

	Mill 2011-kr			
	2006-2009	2010-2013	2014-2019	Sum
Statlige midler	180	1 010	1 310	2 500
Bompenger	1 550	3 530	770	5 850
Sum	1 730	4 540	2 080	8 350

- Bruken av brikke øker til 80 pst. (flere oppnår rabatt, men samtidig reduserte driftskostnader)
- Takstøkning på 20 pst. to år etter åpning av tredje etappe.

Med disse forutsetningene er det beregnet at innkrevingsperioden i hver bomstasjon må forlenges med om lag fire år.

6 Utbyggings- og finansieringsopplegg E6 på strekningen Minnesund – Skaberud (tredje utbyggingsetappe)

Det er lagt opp til anleggsstart på strekningen Minnesund – Skaberud våren 2012 med åpning for trafikk høsten 2014.

Forslaget til finansieringsplan for tredje etappe bygger på det reviderte finansieringsopplegget for utbygging av E6 på hele strekningen Gardermoen – Kolomoen. Bomstasjonene for tredje etappe er forutsatt plassert ved Ørbekk og Kleverud.

I tråd med St.meld. nr. 16 (2008-200) Nasjonal transportplan 2010-2019 blir det lagt til grunn 1 310 mill. kr i 2011-prisnivå i statlige midler til utbyggingen i perioden 2014-2019.

Forslag til finansieringsplan for tredje utbyggingsetappe er vist i tabell 6.1. Det er foreløpig lagt til grunn at bompengeselskapet forskutterer om lag 600 mill. kr av forutsatte statlige midler til prosjektet. Omfanget er imidlertid avhengig av størrelsen på de statlige rammene i årene framover. Forskutteringen forutsettes refundert i perioden 2014-2019.

Det er ventet et forbruk på om lag 900 mill. kr til utbyggingen av tredje etappe i 2012. Midlene forutsettes i sin helhet stilt til disposisjon av bompengeselskapet. Før 2012 er det gitt tillatelse til et bompengeuttak for tredje etappe på om lag 240 mill. kr.

Eventuelle kostnadsøkninger for tredje etappe skal dekkes slik at kostnadsøkning opp til kostnadsrammen skal finansieres med statlige midler og bompenger etter samme prosentvise fordeling som innenfor styringsrammen. Overskridelser ut over kostnadsrammen er statens ansvar og må følgelig finansieres med statlige midler.

7 Fylkeskommunal garanti

Akershus og Hedmark fylkeskommuner har fattet garantivedtak for et maksimalt bompengelån på til sammen 6 900 mill. kr i 2011, fordelt med 3 450 mill. kr på hver av garantistene. Garantiene stilles som selvskyldnerkausjon. Vedtakene inkluderer tidligere garantivedtak for første og andre utbyggingsetappe. Maksimal lånegjeld for den samlede utbyggingen er beregnet til om lag 6,2 mrd. kr. Garantiene dekker dermed 100 pst. av maksimal lånegjeld.

De fylkeskommunale garantiene skal godkjennes av Kommunal- og regionaldepartementet. Godkjenning vil skje etter at Stortinget har behandlet proposisjonen. Garantistens utlegg kan dekkes gjennom en økning av realkostene med inntil 20 pst. og en forlengelse av bompengeperioden med inntil 5 år jf. Prop. 1 S (2011-2012), side 68.

8 Samferdselsdepartementets vurdering

Utbyggingen av veg og jernbane blir samordnet på strekningen langs Mjøsa gjennom Fellesprosjektet E6-Dovrebanen. Det legges opp til at prosjektet i størst mulig grad skal styres som ett felles prosjekt. Samferdselsdepartementet legger til grunn at dette innebærer innsparinger og videre reduserer ulempene for innbyggere og trafikanter langs denne strekningen i anleggsperioden.

Samferdselsdepartementet viser til St.prp. nr. 87 (2006-2007) med orientering om prosjektet E6

Tabell 6.1 Finansieringsplan for tredje utbyggingsetappe

	mill. 2011-kr			
	2006-2009	2010-2013	2014-2019	Sum
Statlige midler	0	0	1 310	1 310
Bompenger	80	2 140	770	2 990
Sum	80	2 140	2 080	4 300

Gardermoen – Kolomoen og utbygging og finansiering av delstrekningene Gardermoen (Hovinmoen) – Dal i Akershus og Skaberud – Kolomoen i Hedmark som er første etappe av prosjektet. Gjennom St.prp. nr. 82 (2008-2009) ble det gitt en oppdatert redegjørelse for prosjektet Gardermoen – Kolomoen, og finansieringsopplegget for delstrekningene Dal – Minnesund i Akershus og Skaberudkrysset i Hedmark, som er andre etappe av prosjektet, ble lagt fram for Stortinget.

Akershus og Hedmark fylkeskommuner har i februar 2011 sluttet seg til forslaget om videre utbygging og delvis bompengefinansiering av E6 på strekningen Minnesund – Skaberud i Akershus og Hedmark. Samferdselsdepartementet legger til grunn at det er lokalpolitisk tilslutning til delvis bompengefinansiering selv om Ullensaker kommune prinsipielt ønsker å legge ned bomstasjonene på hele strekningen Gardermoen – Kolomoen og at staten finansierer vegprosjektet i sin helhet. Akershus fylkeskommune har bedt om at det vurderes å forlenge innkrevingsperioden til 20 år for å redusere prisen pr. passering. Samferdselsdepartementet legger til grunn at 15 års bompengeperiode opprettholdes. Dersom økonomien i prosjektet utvikler seg negativt, vil realkostene kunne økes med inntil 20 pst. og bompengeperioden forlenges med inntil 5 år, dvs. til inntil 20 års bompengeperiode.

Samferdselsdepartementet viser til at finansieringsplanene i bompengeproposisjonene skal være robuste og nøkterne. Det er bompengeselskapenes oppgave å påse at vilkårene for bompengelån er best mulig til enhver tid. Utgangspunktet

for lånerente i bompengeproposisjoner har i en årrekke vært at det skal legges til grunn en gjennomsnittlig lånerente på 8 pst. (flytende rente). I mange bompengeproposisjoner de siste årene har det likevel vært lagt til grunn en lånerente på 6,5 pst. med krav om dokumentasjon fra en låneinstitusjon for dette rentenivået i 10-15 år før bompengeaftalen underskrives, evt. før anleggsstart. Akershus fylkeskommune har i sitt vedtak tatt opp spørsmålet om rentebinding. Departementet vil vurdere nærmere hvordan lånerenten bør behandles i bompengeproposisjoner.

9 Avtale

Dersom Stortinget fatter vedtak om utbygging og finansiering av E6 på strekningen Minnesund – Skaberud i Akershus og Hedmark, vil det bli inngått avtale mellom Vegdirektoratet og bompengeselskapet i tråd med gjeldende standardavtale og de forutsetningene som er lagt til grunn i denne proposisjonen.

Samferdselsdepartementet

tilrår:

At Deres Majestet godkjenner og skriver under et framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om fellesprosjektet E6-Dovrebanen, utbygging og finansiering – E6 Minnesund – Skaberud, – Dovrebanen Langset – Kleverud, i samsvar med et vedlagt forslag.

Vi **HARALD**, Norges Konge,

st ad f e s t e r :

Stortinget blir bedt om å gjøre vedtak om fellesprosjektet E6-Dovrebanen, utbygging og finansiering – E6 Minnesund – Skaberud – Dovrebanen, Langset – Kleverud, i samsvar med et vedlagt forslag.

Forslag

**til vedtak om fellesprosjektet E6 – Dovrebanen,
utbygging og finansiering
– E6 Minnesund – Skaberud
– Dovrebanen, Langset – Kleverud**

I

1. Stortinget samtykker i at bompengeselskapet får tillatelse til å kreve inn bompenger til delvis bompengefinansiering av utbyggingen av E6 på strekningen Minnesund – Skaberud i Akershus og Hedmark. Vilkaarene framgaar av denne proposisjonen.
2. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngaa avtale med bompengeselskapet og fastsette naermere regler for finansieringsordningen.
3. Samferdselsdepartementet kan gjennomfoere Fellesprosjektet E6 – Dovrebanen som omtalt i denne proposisjonen innefor en samlet kostnadsramme pa 10 100 mill. kr, fordelt med 5 200 mill. kr pa Kap. 1320 Statens vegvesen og 4 900 mill. kr pa Kap.1350 Jernbaneverket.

=====

