



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 81 S

(2017–2018)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

Finansiering og utbygging av E6 på
strekningen Ranheim – Åsen i kommunene
Trondheim, Malvik, Stjørdal og Levanger
i Trøndelag

Innhold

1	Innledning	5	6	Utbyggings- og finansieringsopplegg	13
2	Nye Veier sin prioritering av prosjektet	6	7	Fylkeskommunal garanti	16
3	Dagens situasjon og omtale av utbyggingen	7	8	Samferdselsdepartementets vurdering	16
3.1	Dagens situasjon	7			
3.2	Omtale av utbyggingsprosjektet	7	9	Avtale	16
4	Lokalpolitisk behandling	9		Forslag til vedtak om finansiering og utbygging av E6 på strekningen Ranheim – Åsen i kommunene Trondheim, Malvik, Stjørdal og Levanger i Trøndelag	17
5	Bompengeopplegg med trafikkgrunnlag	11			
5.1	Bompengeopplegg	11			
5.2	Trafikkgrunnlag	12			



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 81 S

(2017–2018)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

Finansiering og utbygging av E6 på strekningen Ranheim – Åsen i kommunene Trondheim, Malvik, Stjørdal og Levanger i Trøndelag

*Tilråding fra Samferdselsdepartementet 10. april 2018,
godkjent i statsråd samme dag.
(Regjeringen Solberg)*

1 Innledning

Samferdselsdepartementet legger i denne proposisjonen fram forslag om finansiering og utbygging av E6 på strekningen Ranheim – Åsen i kommunene Trondheim, Malvik, Stjørdal og Levanger. Prosjektet omfatter utbygging av ca. 42 km firefelts veg med fartsgrense 110 km/t.

Prosjektet er en del av KVU/KS1 for E6 Trondheim – Steinkjer. I Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029* legger Regjeringen vekt på å videreføre utbyggingen av en trafikksikker og effektiv E6 mellom Trondheim og Steinkjer. Dette vil være et viktig bidrag til å utvikle regionen til ett felles bo- og arbeidsmarked. Prosjektet består av to delstrekninger. E6 Ranheim – Værnes er utbygging av firefelts motorveg med to-løps tunneler i stor grad som utvidelse av eksisterende trasé med fartsgrense 110 km/t. E6 Kvithammar – Åsen er planlagt utbygd til firefelts motorveg med to-løps tunneler med fartsgrense 110 km/t i ny trasé.

Utbyggingen vil skje i regi av Nye Veier AS. Meld. St. 25 (2014–2015) *På rett vei, Reformen i vegsektoren* danner grunnlaget for Nye Veier AS sin prosjektportefølje og metodikk. Nye Veier AS skal prioritere prosjekter basert på samfunnsøko-

nomisk lønnsomhet. Stortingsmeldingen legger til grunn at både statlige midler og bompenger skal benyttes til å finansiere utbyggingen.

Samferdselsdepartementet og Nye Veier AS inngikk 22. desember 2015 en rammeavtale som fastsetter selskapets oppstartsportefølje og legger de generelle rammene for selskapets framtidige oppgaver og finansieringen av disse. Rammeavtalen angir at det skal inngås en vegutbyggingsavtale mellom Samferdselsdepartementet og Nye Veier. Vegutbyggingsavtalen forplikter selskapet til å gjennomføre utbyggingen av strekningen E6 Ranheim – Åsen for den pris og øvrige vilkår som framgår av avtalen.

Bompengeinnkreving på E6 Trondheim – Stjørdal startet opprinnelig i 1988 etter behandlingen av St.prp. nr. 124 (1986–87). Ved behandlingen av St.prp. nr. 31 (2008–2009) vedtok Stortinget å forlenge og utvide innkrevingen fra 2009 til å gjelde endeparsellene Nidelv – Bru og Værnes – Kvithammar.

Det foreligger lokalpolitisk tilslutning og Trøndelag fylkeskommune har vedtatt å stille garanti for bompengeselskapets låneopptak. Denne proposisjonen omfatter strekningen fra Ranheim til Åsen og planlegges bygget ut med første delåpning i år 2021/2022.



Figur 1.1 Oversiktskart E6 Ranheim – Åsen

2 Nye Veier sin prioritering av prosjektet

Nye Veier AS har som oppgave å bygge ut deler av hovedvegnettet raskere og mer kostnadseffektivt og dermed gi merverdi til samfunnet utover utbygging i tradisjonell forstand. Selskapet arbeider derfor helhetlig med prosjektene fra første stund, og bygger lengre sammenhengende strekninger. Dette gir raskere og mer kostnadseffektiv utbygging. Utbyggingsrekkefølgen velges ut fra beregninger av samfunnsøkonomisk lønnsomhet, herunder trafiksikkerhet og samfunnsikkerhet. Det tas videre hensyn til helhetlig utbygging, prosjektenes modenhet og tilleggsanalyser av netto ringvirkninger der det er relevant.

Prioritering basert på samfunnsøkonomisk lønnsomhet er nedfelt i selskapets vedtekter. Sitat: «Strekningene i selskapets samlede utbyggingsportefølje med høy samfunnsøkonomisk lønnsomhet prioriteres gjennomført foran de med lav/negativ samfunnsøkonomisk lønnsomhet.»

Nye Veiers oppgave er å bidra til helhetlig og sammenhengende utbygging av trafiksikre riksveier, større kostnadseffektivitet, økt samfunnsøkonomisk lønnsomhet og styrking og utvidelse av bo- og arbeidsmarkedsregioner. Nye Veier har

delt utbyggingsporteføljen i fire utbyggingsområder: E6 Trøndelag, E6 Mjøsregionen, E18 Sør-Østlandet og E39 Sør-Vestlandet. Disse skal planlegges og bygges ut på maksimalt 20 år. Større effektivitet i gjennomføringen og prognoser for lavere kostnader gjør at Nye Veier AS nå planlegger å kunne bygge ut størstedelen av prosjektporteføljen på 12 år.

Nye Veier AS gjennomfører porteføljeprioriteringer to ganger årlig. Gjeldende porteføljeprioritering ble gjennomført desember 2017 og var Selskapets tredje prioritering. Denne prioriteringen baserer seg på Nye Veiers egne kostnadsanslag, utført etter et omfattende arbeid med å øke den samfunnsøkonomiske lønnsomheten i prosjektene. Ved siste porteføljeprioritering fastholder Selskapet sin prioritering av prosjektet E6 Ranheim – Åsen for utbygging. Prosjektet har forbedret den samfunnsøkonomiske lønnsomheten vesentlig etter at Selskapet overtok ansvaret for strekningen.

Stortinget har tidligere vedtatt bompengeproposisjon for delfinansiering med bompenger for følgende stekninger i Nye Veier AS sin portefølje: E18 Tvedestrand – Arendal, E18 Rugtvedt – Dørdal, E6 Kolomoen – Moelv og E39 Kristiansand vest – Lyngdal vest.

3 Dagens situasjon og omtale av utbyggingen

3.1 Dagens situasjon

Prosjektet E6 Ranheim – Åsen starter ved Ranheim i Trondheim kommune og ender like nord for Åsen i Levanger kommune. Strekningen Værnes – Kvithammar i Stjørdal kommune omfattes ikke av prosjektet da det ble bygget ny E6 her i perioden 2008–2012.

Strekningen Ranheim – Værnes er 24 km lang med fartsgrense 80 og 90 km/t. Det er tre to-felts tunneler med til sammen 7,2 km lengde og fartsgrense 80 km/t. I dagsonene mellom tunnelen er det to- og trefelts veg hovedsakelig med midtdeler og fartsgrense 90 km/t. Trafikkmengdene basert på bompasseringer (ÅDT 2017) på strekningen er ca. 19.000 ved Ranheim og ca. 16.000 ved Hommelvik.

I perioden 2007–2017 var det 11 ulykker med hardt skadde eller drepte. Fem personer ble drept og seks ble hardt skadet i disse ulykkene.

Med økende trafikkmengder har utfordringene med stengt veg på grunn av ulike hendelser vært et tiltakende problem. Ved stenging blir trafikken ledet ned på fv. 950 gjennom tett befolkede områder i Malvik, noe som fører til store utfordringer for framkommelighet, trafikksikkerhet og miljø.

Strekningen E6 Kvithammar – Åsen er i dag ca. 23 km lang, og er i hovedsak en relativt smal to-felts veg med dårlig kurvatur og mye stigning. ÅDT er ca. 8.600. Det er mange kryss og avkjørsler på strekningen, og fartsgrensen varierer med innslag av 50, 70 og 80 km/t. Strekningen mangler lokale omkjøringsmuligheter, og er derfor svært sårbar i forhold til samfunnsikkerhet. Eneste reelle omkjøringsmuligheter er via E14 til Sverige eller via Fosen med fergesamband. Begge disse gir svært lange omkjøringslengder og flere timer økt reisetid.

Strekningen er ulykkesbelastet, og i perioden 2007–2017 har det vært 15 ulykker med hardt skadde eller drepte. Fire personer ble drept og 14 ble hardt skadd i disse ulykkene.

3.2 Omtale av utbyggingsprosjektet

Strekningen er behandlet i KVU/KS1 for transportløsning veg/bane Trondheim – Steinkjer (E6 nord). De prosjektutløsende behov er definert som behovet for å styrke en felles bo- og arbeidsmarkedsregion, behovet for å bøte på særlig sårbarhet i trafikksystemet knyttet til rasfare på

Langstein og behovet for økt kapasitet på bane og veg på strekningen Trondheim – Stjørdal. Standardvalgene som ble lagt til grunn var utbygging av firefelts veg mellom Ranheim og Værnes med fartsgrense 90 km/t og to- og trefelts veg med hastighet på 80/90 km/t på Kvithammer – Åsen. Nye Veier AS vurderer at en slik løsning vil kunne bygges ut med en forventet kostnad på i størrelsesorden 10,4 mrd. kr.

Etter at Nye Veier AS overtok prosjektet har Selskapet arbeidet med løsninger for å redusere kostnader og øke nytten i prosjektet. Ved å bygge med hastighet på 110 km/t på mesteparten av strekningen fra Ranheim til Åsen, og redusere kostnadene vesentlig, økes den samfunnsøkonomiske lønnsomheten i prosjektet. Kostnadsberegninger viser at det er mulig å bygge vegen med 110 km/t for en vesentlig lavere kostnad enn beregningene som ble gjennomført av Statens vegvesen før Nye Veier overtok prosjektet. Merkostnaden for å øke hastigheten til 110 km/t på store deler av strekningen er av Nye Veier anslått til 1 mrd. kr. Det er anslått av selskapet at dette øker trafikantnyttene med i størrelsesorden 6,5 mrd. kr. Anslagene for nytte og kostnad er ikke eksternt kvalitetssikret etter de siste optimaliseringstiltakene og legger ikke til grunn bompengefinansiering.

Reiselengden for de to delstrekningene vil bli redusert fra dagens ca. 47 km til ca. 42 km, en reduksjon på ca. 5 km som i all hovedsak kommer av ny trasé mellom Kvithammar og Åsen. Reisetiden er beregnet til å bli redusert fra dagens 18 minutter til 13 minutter for strekningen Ranheim–Værnes, og fra dagens 19 minutter til 10 minutter for strekningen Kvithammar–Åsen.

E6 Ranheim – Værnes er planlagt utbygd til firefelts motorveg med to-løps tunneler. For å øke samfunnsnyttene arbeider Nye Veier med omregulering av deler av strekningen for å kunne bygge og dimensjonere med fartsgrense på 110 km/t. Det kan være aktuelt med lavere hastighet på enkelte deler av strekningen. I prinsippet legges det opp til en breddeutvidelse av dagens E6, men på deler av strekningen vil det bli behov for å bygge fire nye felt.

E6 Kvithammar – Åsen er også planlagt regulert til firefelts motorveg med fartsgrense 110 km/t. Planskilte kryss vil bli etablert ved Kvithammar og Åsen. Behovet for ett eller to kryss og svingmuligheter i disse ved Åsen, vil bli vurdert i det videre planarbeidet. Omtrent halvparten av strekningen vil gå i tunnel der den lengste tunnelen under Forbordfjellet er ca. 7,5 km. Dagens E6

vil i framtidig situasjon i stor grad fungere som lokalveg og omkjøringsveg.

Vegutbyggingsavtalen mellom Samferdselsdepartementet og Nye Veier AS regulerer forøvrig omfanget av utbyggingsprosjektet.

Kvalitetssikrer har gjort en overordnet vurdering av Nye Veier AS' samfunnsøkonomiske analyse. Ifølge kvalitetssikrer viser beregningene til Nye Veier AS at det gir en betydelig nyttegevinst å gå fra 90 km/t til 110 km/t. Beregningene tyder også på at dette gir en samfunnsøkonomisk gevinst når det tas hensyn til kostnadene. Det er i beregningene ikke lagt til grunn bompengefinansiering. Kvalitetssikrer har ikke hatt grunnlag for å etterprøve beregningene og kvalitetssikre om alle relevante virkninger som kan prissettes er inkludert, men kvalitetssikrer konkluderer med at metodene som er benyttet er i tråd med god praksis for beregning av prissatte konsekvenser slik disse er definert i Statens vegvesens håndbok fra konsekvensanalyser.

Bompengeprojektet sin samfunnsøkonomiske netto nytte er av Nye Veier AS sin eksterne kvalitetssikrer beregnet til om lag 2,02 mrd. 2018-kr. Netto nytte pr. investert krone (anleggskostnad) er beregnet til 0,19. Uten bompenger er prosjektets samfunnsøkonomiske nettonytte beregnet til om lag 2,3 mrd. kr. Nettonytte pr. investert krone er tilsvarende beregnet til 0,22. I den videre utviklingen av prosjektet vil det bli gjort tiltak for å søke å forbedre den samfunnsøkonomiske nytten ytterligere. I dette inngår vurdering av tiltak for å optimalisere traseen på strekningen Kvithammar – Åsen og forenkle løsningen for rehabilitering av eksisterende tunneler på strekningen Ranheim – Værnes. I tillegg har Nye Veier gjennomført to uavhengige analyser av netto ringvirkninger for strekningen. Resultatene viser at strekningen E6 Ranheim – Åsen er blant de strekningene i Nye Veiers portefølje med høyest netto ringvirkninger. Virkningene er størst for delstrekningen Kvithammar–Åsen.

Beregninger av ringvirkninger knyttet til produktivitet og stordriftsfordeler, arbeidstilbud, areal og transport og ufullkommen konkurranse, er svært usikre anvendt på norske forhold. Studier basert på norske data viser eksempelvis ingen generell sammenheng mellom veiinvesteringer og produktivitet (NOU 2012: 16).

Det er gjennomført kvalitetssikring av kostnadsoverslag. Den eksterne kvalitetssikringen er gjennomført høsten 2017 på vegne av Nye Veier AS. Nye Veier har kalkulert prosjektet til å ha en

forventet kostnad (P50) på 11 821 mill. kr i 2018 prisnivå. Kvalitetssikrer angir en forventet kostnad (P50) 11 457 mill. kr i 2018 prisnivå.

I tillegg til den ovennevnte kvalitetssikring av kostnadsoverslag har selskapet fått gjennomført eksterne kvalitetssikringer av finansiering, bompengordning og samfunnsøkonomi. Konklusjonen fra disse kvalitetssikringene er at finansieringen av prosjektet er robust. Kvalitetssikrer har påpekt at det er større usikkerhet knyttet til utbyggingskostnaden i prosjektet enn det som er vanlig på dette stadiet i vegprosjekter. Videre mener kvalitetssikrer at dersom Nye Veier AS skal oppnå en utbyggingskostnad ned mot kvalitetssikrers anslag for forventet kostnad (P50) på om lag 11,4 mrd. kroner (prisinivå 2018), er det nødvendig med stram styring av kostnadsutviklingen i de kommende planfasene og at selskapet lykkes med den planlagte gjennomføringsmodellen og kontraktstrategien.

I vegutbyggingsavtalen for prosjektet som er inngått mellom Samferdselsdepartementet og Nye Veier AS, med forbehold om Stortingets godkjenning av bompengefinansiering, har partene avtalt at utbyggingen skal gjennomføres innenfor en økonomisk ramme på 13 175 mill. 2018-kr. Det er i denne prisen tatt utgangspunkt i en forventet kostnad (P50) på 11 457 mill. 2018-kr og lagt til et risikopåslag på 15 pst.

Da Nye Veier AS overtok porteføljen var gjeldende anslag for strekningen på 12,7 mrd. 2018-kr. Til grunn for kostnadsanslaget lå reguleringsplaner basert på opprinnelig KVVU-beslutning med 90 km/t og 2–3 felt på Kvithammar – Åsen. I den lokale saksbehandlingen om bompengefinansiering ble det i saksgrunnlaget fra Nye Veier lagt til grunn et redusert kostnadsanslag etter at Selskapet hadde gjennomgått prosjektet og identifisert kostnadsbesparelser. Det ble derfor lagt til grunn en kostnadsbesparelse på 10 pst. og et revidert kostnadsanslag på 11,4 mrd. 2018-kr.

Ved å legge til grunn 110 km/t på strekningen og andre optimaliseringer av prosjektet forbedres den samfunnsøkonomiske netto nytten med vel 10 mrd. kr sammenlignet med da Selskapet overtok prosjektet fra Statens vegvesen. Dette er beregninger som ligger til grunn for porteføljeprioriteringen i Nye Veier, og som ikke legger til grunn bompengefinansiering. Gjennom det arbeidet Nye Veier har gjennomført med optimalisering har prosjektet gått fra å være samfunnsøkonomisk ulønnsomt til å bli et prosjekt er vurdert som samfunnsøkonomisk lønnsomt.

4 Lokalpolitisk behandling

Saksgrunnlag for lokalpolitisk behandling ble oversendt kommunene Trondheim, Malvik, Stjørdal og Levanger kommune for vedtak 24. april 2017. I tillegg ble saksgrunnlaget oversendt til orientering til kommunene Inderøy, Verdal, Steinkjer og Frosta ettersom saksgrunnlaget inneholdt noen overordnede bompengebetragtninger på strekningen E6 Åsen – Mære.

Alle kommunene sluttet seg til vedtaksforslagene i saksgrunnlaget fra Nye Veier som følger:

1. *Utbyggingen av E6 på strekningen Ranheim – Åsen delfinansieres med bompenger. Innkrevningen skjer i begge retninger i 4 automatiske bomstasjoner på ny E6. Ved eventuelle endringer i kryssløsninger skal prinsippene som lagt til grunn i dette saksgrunnlag være avgjørende for plassering av bomsnitt og takster.*
2. *Det legges til grunn 15 års etterskuddsvis innkreving i hver bom.*
3. *Bompengordningen baseres på et rabattsystem som innebærer at trafikanter i takstgruppe 1 som betaler med elektronisk brikke og gyldig abonnement får 20 pst rabatt. Trafikanter i takstgruppe 2 får ingen brikkerabatt.*
4. *Ved start på innkreving forutsettes det at gjennomsnittstakstene ikke overskrider (i 2017-kr) i de ulike bommene:*

Bomtakter	2017-kr		
Bom	Gjennom- snittstakst	Grunn- takst takst- gruppe 1	Grunn- takst takst- gruppe 2
1. E6 Leistad	34	39	78
2. E6 Hell	17	19	38
3. E6 Forbordsfjell-tunnelen	32	34	68
4. E6 Åsen	13	14	28

- *Tunge biler betaler 2 ganger lettbiltakst.*
 - *Bompengetakstene forutsettes justert i tråd med anleggsindeksen før innkreving og med KPI etter åpning.*
 - *Endelig takst- og rabattsystem skal legges fram for lokalpolitisk behandling i god tid før innkrevningen starter.*
5. *Dersom trafikken på sideveger langs strekningen viser seg å bli for stor, må det vurderes trafikkregulerende tiltak på disse vegene. Statens vegvesen vil i samarbeid med lokale myndigheter*

ha ansvaret for å vurdere trafikksituasjonen på avlastet vegnett.

6. *Det legges opp til betaling for lav- og nullutslippsbiler når nasjonale takstregler for dette er gjeldende. Bompengepellet vil da bli justert i takstvedtak etter avtale mellom Vegdirektoratet og Trøndelag fylkeskommune. Gjennomsnittstaksten skal være førende for takstvedtak.*
7. *Det er en forutsetning at bompengeselskapet Vegamot AS får ansvaret for prosjektet E6 Ranheim – Åsen.*

Det er gjort noen tillegg og endringer i de kommunale behandlingene som gjengis under:

Malvik kommune – tillegg til vedtaks punkt 3:

Malvik kommune forutsetter at rabattsystemet for bompengordningen tilpasses det som blir gjeldende etter Stortingets behandling av omlegging av takst- og rabattstruktur slik at innbyggerne sikres et forutsigbart bompengenivå.

Malvik kommune – nytt punkt 7:

Malvik kommune forutsetter at alle kryss, også kryss som eventuelt ikke bygges ferdig som fullverdige kryss i første omgang, planlegges og bygges på en slik måte at det med letthet er mulig å komplettere kryssene til fullverdige kryss, med nødvendige av- og påkjøringer, den dagen behovet melder seg.

Malvik kommune – nytt punkt 8:

Malvik kommune støtter intensjonen om delfinansiering av ny E6 med bompenger. I gjeldende transportplan [NTP 2014–2023] er det slått fast at det skal prioriteres statlige midler til å starte byggingen av ekstra tunneløp i Være-, Stavsjo-, og Helltunnelen. Malvik kommune mener dette forholdet ikke er tilstrekkelig vurdert i saksframlegget fra Nye Veier og ber om at dette vurderes i saksframlegg ved videre behandling av saken for Fylkestinget og Stortinget. Malvik kommune støtter intensjonen om delvis bompengefinansiering av strekningene mellom tunnelene, men mener primært satsene må tilpasses vegens lengde eks. tunnelene for å ivareta føringene i Nasjonal transportplan.

Trondheim kommune – tillegg til vedtaks punkt 1:

Det forutsettes at dagens bompunkt på Ranheim overføres Miljøpakken når eksisterende E6 Øst er nedbetalt og at det åpnes for å videreføre en bom tilknyttet Miljøpakken omtrent ved dagens bompunkt på Ranheim også etter at ny E6 Øst er ferdig.

Trondheim kommune – tillegg til vedtaks punkt 3:

Trondheim kommune mener i tillegg at bompengordningen samkjøres med innkrevningen i

Miljøpakken og at det legges inn et tak på maksimalt antall passeringer som faktureres per måned. Dette vil primært skjerme nødvendig næringstrafikk og drosjetrafikk.

Trondheim kommune – endret vedtakspunkt 4:

Trondheim kommune viser til at det er estimert en årlig økning på 0,7% i personbiltrafikken. Dette er trafikkvekst som må tas med økt satsing på kollektivtrafikk for at Trondheim skal kunne oppfylle nullvekstmålet. Bompengesatsene må settes høyt nok til at det gir en reell avvisningseffekt og overføring til kollektivtrafikk. Et tak på maksimalt antall passeringer vil motvirke unødig stor belastning på nødvendig næringstrafikk.

Trondheim kommune – tillegg vedtakspunkt 5:

Kostnader ved slike tiltak må finansieres av E6 Ranheim – Åsen.

Trondheim kommune – nytt punkt 8:

Bystyret understreker at Bymiljøavtalens nullvekstmål må stå fast. Dersom statlige tiltak bidrar til å utfordre dette målet, må også staten ta ansvar for å gjennomføre tiltak. Bystyret ser behov for å følge opp trafikktutviklingen på de alternative vegrutene etter at bompengerevidringen er startet og eventuelt vurdere trafikkreduserende tiltak der dette er nødvendig. Bystyret vil ved revidering av bymiljøavtalen presisere statens ansvar for avbøtende tiltak.

Trondheim kommune – nytt punkt 9:

Bystyret mener etablering av foreslåtte bommer for E6 Øst vil vanskeliggjøre etablering av en Miljøpakkebom på Ranheim. Det forutsettes at dette ikke blir til hinder for etablering av egen bom på Ranheim.

I samsvar med vedtaksforslagene i saksgrunnlaget fra Nye Veier fattet Fellesnemda på vegne av Trøndelag fylkeskommune følgende vedtak i møte i fylkestinget 15. juni 2017:

1. Utbyggingen av E6 på strekningen Ranheim – Åsen delfinansieres med bompenger.
2. Innkrevingen skjer i begge retninger i 4 automatiske bomstasjoner på ny E6.

Ved eventuelle endringer i kryssløsninger skal prinsippene som lagt til grunn i dette saksgrunnlaget være avgjørende for plassering av bomsnitt og takster.

3. Det legges til grunn 15 års etterskuddsvis innkreving i hver bom.
4. Bompengerevidringen baseres på et rabattsystem som innebærer at trafikanter i takstgruppe 1 som betaler med elektronisk brikke og gyldig abonnement får 20 pst rabatt. Trafikanter i takstgruppe 2 får ingen brikkerabatt.

5. Ved start på innkreving forutsettes det at gjennomsnittstakstene ikke overskrider i de ulike bommene (2017 kr):

Bomtakter	2017-kr		
Bom	Gjennomsnittstakst	Grunntakstakstgruppe 1	Grunntakstakstgruppe 2
1. E6 Leistad	34	39	78
2. E6 Hell	17	19	38
3. E6 Forbordsfjell-tunnelen	32	34	68
4. E6 Åsen	13	14	28

- Tunge biler betaler 2 ganger lettbiltakst.
 - Bompengetakstene forutsettes justert i tråd med anleggsindeksen før innkreving og med KPI etter åpning.
 - Endelig takst- og rabattsystem skal legges fram for lokalpolitisk behandling i god tid før innkrevingen starter.
6. Dersom trafikken på sideveger langs strekningen viser seg å bli for stor, må det vurderes trafikkregulerende tiltak på disse vegene. Statens vegvesen vil i samarbeid med lokale myndigheter ha ansvaret for å vurdere trafikksituasjonen på avlastet vegnett.
 7. Det legges opp til betaling for lav- og nullutslippsbiler når nasjonale takstregler for dette er gjeldende. Bompengeprognosen vil da bli justert i takstvedtak etter avtale mellom Vegdirektoratet og Trøndelag fylkeskommune. Gjennomsnittstaksten skal være førende for takstvedtak.
 8. Det er en forutsetning at bompengeselskapet Vegamot AS får ansvaret for bompengerevidringen på prosjektet E6 Ranheim – Åsen.
 9. Under forutsetning av Kommunal- og moderniseringsdepartementets godkjenning, garanterer Trøndelag fylkeskommune ved selvskyldnerkaosjon for bompengeselskapets gjeld for vegprosjektet E6 Ranheim Åsen.
 10. Det samlede garantibeløpet begrenses oppad til 8 500 mill. kr med tillegg av 10 pst. av til enhver tid gjeldende hovedstol til dekning av eventuelle påløpte renter og omkostninger. Det samlede garantibeløpet blir følgelig 9 400 mill. kr. Til grunn for garantivedtaket legges en beregningsteknisk lånerente på 6,5 pst.
 11. Garantien gjelder fra første opptrekk på finansieringen i forbindelse med rekvisisjoner i byggeperioden i vegprosjektet, og gjennom innkre-

vingsperioden på 15 år. Innkrevingsperioden kan i særskilte tilfeller forlenges med inntil fem år. I tillegg skal garantien gjelde inntil to år, jf. garantiforskriftens § 3. Samlet garantitid blir, inkludert byggeperioden, på inntil 29 år fra første opptrekk på finansieringen i forbindelse med rekvisisjoner.

12. Garantistens utlegg kan dekkes gjennom en økning av realkostene med inntil 20 pst. og en forlengelse av bompengerperioden med inntil 5 år.
13. Garantien gjelder inntil bompengeselskapets gjeld for vegprosjektet E6 Ranheim – Åsen er nedbetalt og reduseres i takt med nedbetalingen av lånet.
14. Det forutsettes at garantien blir sikret 1. prioritett i retten til å kreve inn bompenger

Saksgrunnlaget som oversendt fra Nye Veier AS inneholdt noen overordnede betraktninger vedrørende bompengefinansiering av strekningen E6 Åsen – Mære. Kommunene Inderøy, Verdal, Steinkjer og Frosta har dermed også behandlet saken. Frosta vedtok å støtte Levanger kommunes vedtak som vist til overfor. Kommunestyrene i Inderøy, Verdal og Steinkjer har vedtatt liklydende vedtak som sier:

- Inderøy, Verdal og Steinkjer kommune uttrykker politisk vilje til delfinansiering med bompenger for å bedre transportløsningen på E6 mellom Trondheim og Steinkjer.
- Med de forutsetninger som er gjort i Nye Veier as sin rapport «Forslag til delfinansiering med bompenger – Saksgrunnlag for lokalpolitisk behandling» av 24.04.17 for E6-strekningen Ranheim – Åsen stiller Inderøy, Verdal og Steinkjer kommune seg positiv til at en bompengeproposisjon behandles i Stortinget som trinn 1 i en helhetlig utbygging av E6 Trondheim – Steinkjer.
- Inderøy, Verdal og Steinkjer kommune forutsetter at de samme prinsippene legges til grunn for delfinansiering med bompenger for utbyggingen av strekningen Åsen – Steinkjer slik at den samla belastningen for bilistene på strekningen Trondheim – Steinkjer ikke overstiger vel 2 kroner per kilometer (2017-kroner) for lettbil etter rabatt.

5 Bompengelopplegg med trafikkgrunnlag

5.1 Bompengelopplegg

Ved utvikling av bompengelopplegget er det lagt til grunn de føringene som gis i NTP 2014–2023, Meld. St. 26 (2012–2013), om plassering av bomsta-

sjoner. Disse angir at det ved sammenhengende utbygging over lengre avstander bør plasseres flere bomstasjoner på strekningen og at strekningen deles opp i mindre delstrekninger. Det plasseres ett eller flere innkrevingspunkt på hver delstrekning. Bomstasjonene på ny veg blir plassert direkte på det konkrete vegprosjektet som blir utbygd, og innkrevingen vil foregå etterskuddsvis. Det er således direkte sammenheng mellom de som får nytte av tiltaket og de som betaler.

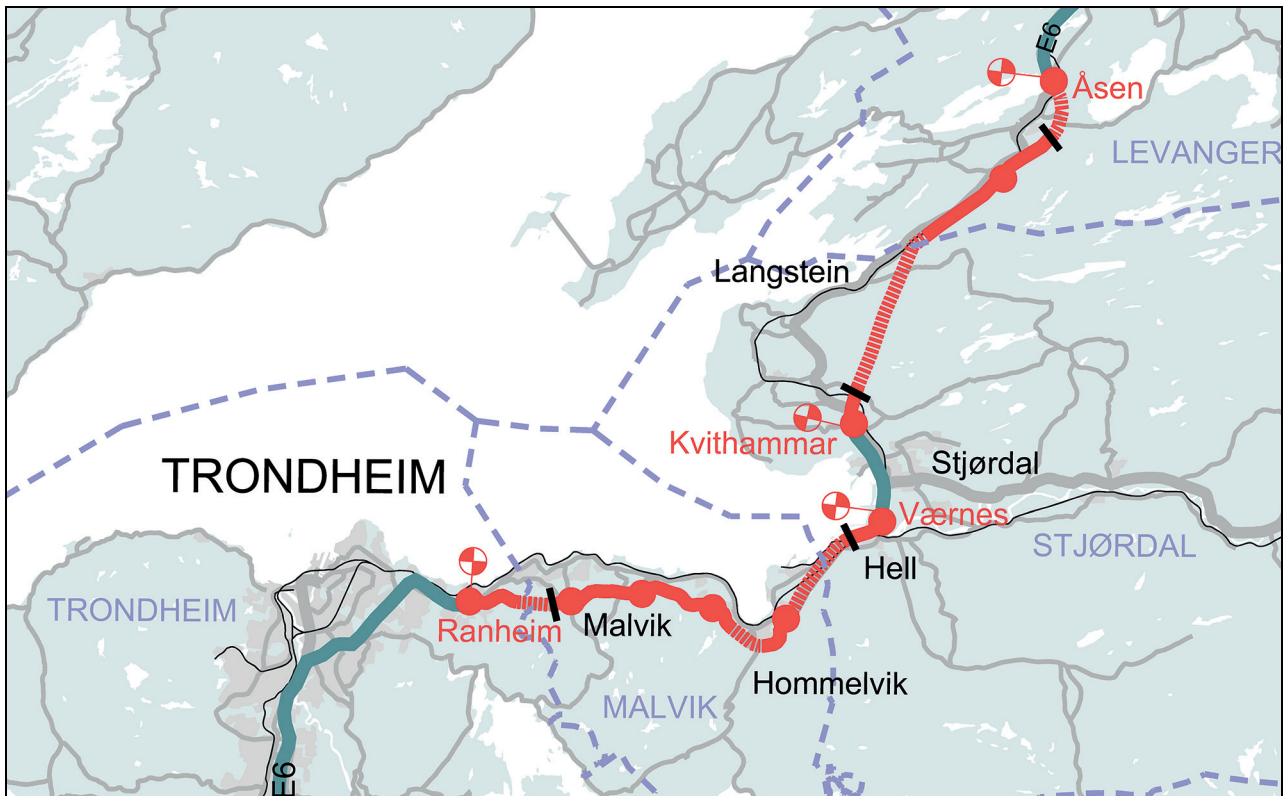
På strekningen Ranheim – Værnes videreføres dagens innkrevingsopplegg med noen justeringer. Dagens innkrevingsopplegg har to bommer på E6, en ved Ranheim og en ved Hommelvik vest for Helltunnelen, og i tillegg bom på rampe ved Leistad. Det nye bompengelopplegget flytter noe på plasseringen av bommene på Ranheim og Hommelvik, mens bom på rampe ved Leistad fjernes. Bommen ved Ranheim flyttes øst for Væretunnelen og inn i Malvik kommune. Bommen ved Hommelvik flyttes fra vest til øst for Helltunnelen og inn i Stjørdal kommune. Ingen av disse endringene vil få endret effekt for trafikkmengdene sammenlignet med dagens situasjon. Ved å endre noe på plasseringen av de to bommene på E6 får man en klar sammenheng mellom nytte og betaling.

Dagens bom på rampe ved Leistad ble satt opp for å hindre at trafikken valgte å kjøre gamle E6/Fv 950 og inn til Trondheim sentrum. I ettertid er det satt opp en bom på Fv 950 ved Være i forbindelse med Miljøpakken i Trondheim. Beregninger og vurderinger tilsier liten effekt av å fjerne bommen på Leistad-rampen. Ved å fjerne bommen vil lokaltrafikken i Malvik og Stjørdal dermed kunne benytte ny E6 på de korte lokale turene i kommunen uten å betale bompenger.

For strekningen mellom Kvithammar og Åsen settes det opp to bommer, én bom mellom hvert kryss. Det medfører at det plasseres én bom på ny E6 sør for Forbordsfjelltunnelen og én bom på ny E6 mellom de to kryssene ved Åsen. Nye Veier AS vil vurdere behovet for to kryss ved Åsen i forbindelse med reguleringsplan-prosessen. Dersom ett kryss fjernes vil prinsippene som fremgår av denne proposisjonen være styrende for plassering av bomsnitt og takst. Det betyr at det skal være to bomsnitt på strekningen Kvithammar – Åsen og gjennomsnittstaksten skal være lik som i tabell 6.3 under.

Slik planene foreligger vil dette bety følgende plasserte bomsnitt:

1. På ny E6 ved Leistad – like øst for Væretunnelen
2. På ny E6 ved Hell – like øst for Helltunnelen



Figur 5.1 Plassering av bomsnitt på ny E6 Ranheim – Åsen

3. På ny E6 like sør for Forbordsfjelltunnelen
4. På ny E6 mellom kryssene nord og sør for Åsen – like sør før tunnel øst for Åsen sentrum

Nye Veier AS vil i de kontinuerlige porteføljeprioriteringene avgjøre tidspunkt og rekkefølge på utbyggingen. Det er i de finansielle beregningene lagt til grunn utbygging i årene 2019–2024. Det er videre lagt til grunn start av bompengeneinnkreving i bomsnittet ved Leistad fra år 2024 og innkreving fra år 2025 i resterende tre bommer.

Bompengeprojektet E6 Trondheim – Værnes er etter planen nedbetalt i 2024. Utbygging på strekningen E6 Ranheim – Værnes må tilrettelegges slik at nedbetalingen av dagens bompengeprojekt får minimale konsekvenser. Ved å legge opp til at bompengeneinnkrevingen i Leistad-bommen starter opp i starten av år 2024 sørger en for at det ikke blir opphold i bompengeneinnkrevingen på strekningen. Dette vil begrense en økning i biltrafikken på strekningen.

Bompengordningen vil være basert på AutoPASS-systemet. Utstyret (antennar, kamera etc.) blir plassert på portaler langs vegen. Det er derfor ikke forutsatt arealinnngrep ut over det som er nødvendig for selve vegplanleggingen og for plassering av stolper med kamera og annet utstyr, samt til parkeringsarealer for tilsyn med bomstasjonene.

Betaling av bomavgift skjer enten ved bruk av elektronisk brikke (AutoPASS), eller etterskuddsvis fakturering basert på videofotografering av bilens registreringsnummer.

5.2 Trafikkgrunnlag

Årsdøgntrafikken (ÅDT 2016) på E6 varierer fra vel 19.000 kjøretøy like øst for Trondheim til i overkant av 8.600 kjøretøy ved Vuddudalen sør for Åsen sentrum. Det er en forholdsvis høy andel tunge kjøretøy med ca. 17 pst. på strekningen Kvithammar – Åsen og ca. 12 pst. på Ranheim – Værnes.

Det er gjennomført trafikkberegninger ved hjelp av Regional transportmodell for region midt. Trafikkbelastningen for E6 med og uten bompenge er vist i tabell 5.1 under. Det er ÅDT 2016 som danner grunnlaget for beregningsanalysene. Trafikkvekst fra transportmodellen er lagt til grunn for trafikkutviklingen for lettbiler etter 2016. Det er lagt til grunn en årlig vekst for lette kjøretøy på mellom 0,7–0,8 pst i årene 2022 – 2040. Veksten for tungbil er lagt på samme nivå som i NTP-prognosene for Trøndelag.

Beregningene viser at forskjellen i trafikkmengder uten bompengeneinnkreving er stor for de to delstrekningene. Trafikkmengden på streknin-

Tabell 5.1 Beregnet trafikk for ny E6 med og uten bompenger i 2022 [kjt/døgn]

Bomsnitt	2022	2022	Trafikkavvisning
	Uten bom	Foreslått takst	(pst.)
	Total ÅDT	Total ÅDT	Trafikkavvisning
E6 Leistad	38 844	23 377	40 pst.
E6 Hell	26 666	19 100	28 pst.
E6 Forbordsfjelltunnelen	11 461	9 118	20 pst.
E6 Åsen	10 034	7 927	21 pst.
Total ÅDT	87 005	59 522	32 pst.

gen Ranheim – Værnes er på mellom ca. 27.000 og ca. 39.000 i henholdsvis Hell-bommen og Ranheim-bommen. På strekningen Kvithammar – Åsen er trafikkmengden mellom 10.000 – 11.000 i ÅDT i de to bommene.

Ved innføring av bompengene vil trafikkmengden reduseres. Det er beregnet en trafikkmengde i bommene på Hell og Ranheim på mellom 19.000 – 23.000 ÅDT, mens det er beregnet en ÅDT på mellom 8.000– 9.000 i bommene på Kvithammar – Åsen. Avvisningen er beregnet til mellom 20 og 40 pst. i de ulike bommene. Trafikken i bommen i Åsen er sensitiv overfor bompenger. For å begrense trafikkavvisningen har en valgt å halvere bompengetaksten i bommen i Åsen sammenlignet med det som er lokalt vedtatt. Dette vil bidra til at vesentlig flere vil velge å kjøre ny E6 og dermed øke den samfunnsøkonomiske lønnsomheten i prosjektet mens bompengene pågår. Ved fastsettelse av endelige takster vil det, gitt provenynøytralitet, foretas ytterligere vurderinger knyttet til avisningseffekter i de ulike bomsnittene.

Når det innføres bomavgift, må det forventes en reduksjon i trafikkgrunnet delvis fordi noen trafikanter, om mulig, vil velge andre kjøreruter, delvis fordi noen vil utelate enkelte reiser eller velge andre reisemål for å unngå å betale bompenger. Beregningene som er gjennomført i Regional transportmodell innebærer noe usikkerhet med tanke på hvor stor trafikkavvisningen blir og trafikkmengdene som overføres til sidevegsnett. Det er derfor grunn til å følge opp trafikkutviklingen på de alternative vegrutene etter at bompengene er startet og eventuelt vurdere trafikkreduserende tiltak der dette er nødvendig.

6 Utbyggings- og finansieringsopplegg

Finansieringsopplegget for E6 Ranheim – Åsen omfatter statlige midler over kapittel 1321 post 70 *Tilskudd utbyggingsselskapet for veg* samt bompenger. Bompengandelen utgjør 53,6 pst. Finansieringsplan er basert på forventet utbyggingskostnad og vist i tabell 6.1 nedenfor.

Statlige midler

Prosjektet gjennomføres i regi av Nye Veier AS og det forutsettes at det statlige bidraget bevilges over kapittel 1321 post 70 *Tilskudd utbyggingsselskapet for veg*.

Bompenger

Finansieringsopplegget bygger på 4 automatiske bomstasjoner på ny veg som vist i kapittel 5. Det er forutsatt bompengene i begge retninger. Det gis 20 pst. rabatt ved bruk av elektronisk brikke for kjøretøy i takstgruppe 1¹ og ingen

Tabell 6.1 Finansieringsplan for E6 Ranheim – Åsen

	Mill. 2018-kr	
	2019–2024	Sum
Nye Veier AS		
1321.70	5 316	5 316
Bompenger	6 141	6 141
Sum	11 457	11 457

¹ Takstgruppe 1: Kjøretøy med tillatt totalvekt til og med 3500 kg samt alle personbiler uavhengig av vekt i kjøretøykategori M1 i Autosys.

rabatt for kjøretøy i takstgruppe 2². Det forutsettes at takstene blir justert i forhold til prisutviklingen, og at det regionale bompengeselskapet Vegamot AS delfinansierer og håndterer trafikantbetalingen. For øvrig gjelder de til enhver tid gjeldende takstretningslinjer for bompengeprosjekter.

Det er lagt til grunn bompengeneinnkrevning i 15 år i hvert bomsnitt. I finansieringsberegningene er det lagt til grunn etterskuddsvis bompengeneinnkrevning i perioden 2024–2039.

For at prosjektet E6 Ranheim – Åsen skal være nedbetalt i løpet av innkrevingsperioden er det beregnet at gjennomsnittlig inntekt per passering i de ulike bommene må være mellom 12–33 kr som vist i tabell 6.2 nedenfor. Basert på dette legges det foreløpig til grunn følgende grunntakster uten rabatt i takstgruppe 1 og takstgruppe 2 (2017-prisnivå):

Tabell 6.2 Oversikt over beregnede gjennomsnittstakster og grunntakster:

Bomsnitt	2017-kr		
	Gjennomsnittstakst	Grunntakst gruppe 1	Grunntakst gruppe 2
1 Leistad	34	40	80
2 Hell	18	20	40
3 Forbordsfjell-tunnelen	32	35	70
4 Åsen	7	7	14

I tråd med forutsetningene i Prop. 1 S (2016–2017) vil beregnet gjennomsnittstakst bli benyttet som grunnlag for justering av takstene. Før start på innkrevning vil gjennomsnittstaksten bli vurdert ut fra kjente faktorer som låneopptak, lånerente og utbyggingskostnad. Forslag til justeringer av takstene som følge av dette forutsetter tilslutning fra fylkeskommunen som garantist. Ved vurdering av eventuelle takstjusteringer underveis i innkrevingsperioden skal samfunnsøkonomiske effekter vektlegges.

Takstnivået i bommene på strekningen Ranheim – Værnes videreføres på omtrent samme nivå som i dagens E6 Øst prosjekt. Samtidig fjer-

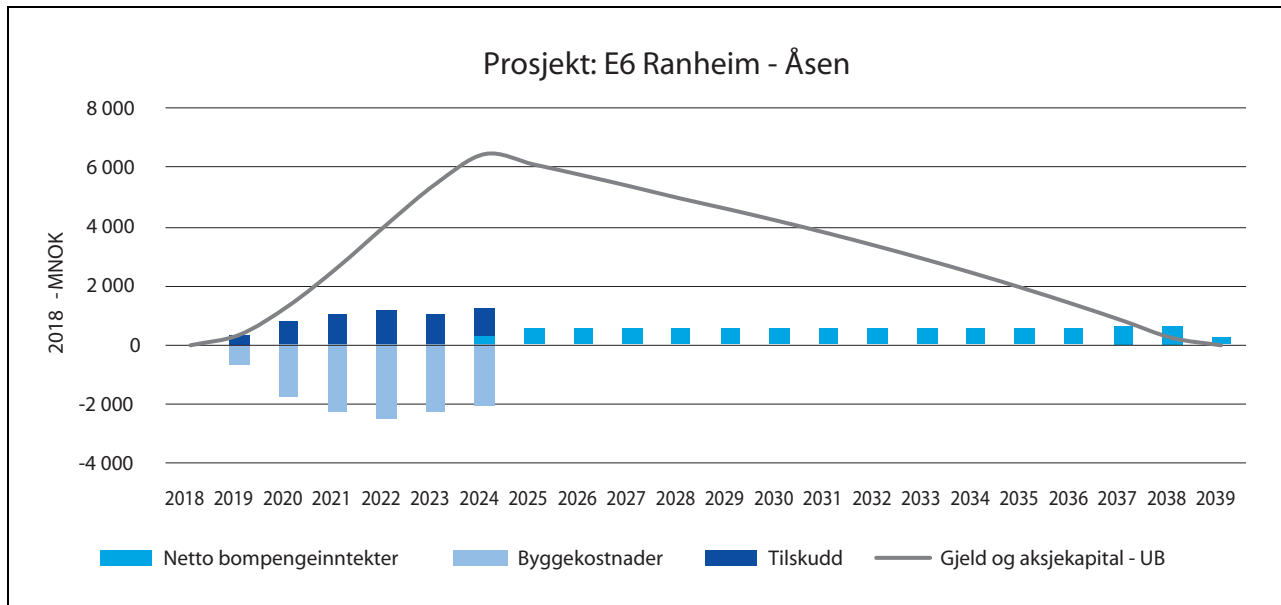
nes bommen som i dag er på avkjøringsrampe på Leistad. Med rabatt så vil det koste 82 kr for en lettbil å kjøre hele strekningen mellom Ranheim og Åsen. Det gir en kilometertakst på vel 1,9 kr/km. Tunge kjøretøy vil betale 2 ganger taksten av lettbil. Dette er i samsvar med hva som er gjeldende i dagens bompengeprojekt på strekningen og i tråd med føringene i gjeldende takst- og rabattstruktur.

Som angitt i kapittel tre har Nye Veier AS funnet grunnlag for å redusere forventet utbyggingskostnad med 10 pst. fra kostnadsoverslaget utarbeidet av Statens vegvesen. Som en konsekvens av Selskapets arbeid med optimalisering av prosjektet etter de lokale vedtakene, så har en i denne proposisjonen endret noe på utbyggingsperioden og starttidspunktet for bompengeneinnkrevningen. I tillegg legges det nå opp til utbygging med 110 km/t på mesteparten av strekningen Ranheim – Værnes mens det lå 90 km/t til grunn for de lokale vedtakene. Som et resultat av disse endringene, og for å begrense trafikkavvisningen i Åsen, blir taksten i bommen ved Åsen halvert til 7 kr og bompengandelen blir 53,6 pst. Ved å redusere bompengetaksten i Åsen så nærmest halveres trafikkavvisningen forbi Åsen sentrum. Flere bilister vil velge å kjøre ny E6 og sidevegsnett vil bli avlastet i større grad. Dette vil bidra til å forbedre den samfunnsøkonomiske lønnsomheten i bompengeprojektet.

Trondheim kommune forutsatte i sitt vedtak ved behandling av bompengesaken 30. mai 2017, at dagens bompunkt på Ranheim overføres Miljøpakken når eksisterende E6 Øst er nedbetalt. Det åpnes videre opp for å videreføre en bom tilknyttet Miljøpakken omtrent ved dagens bompunkt på Ranheim også etter at ny E6 er ferdig. Ved en eventuell videreføring av bommen på E6 som en del av Miljøpakke Trondheim, må konsekvensene for E6 Ranheim – Åsen prosjektet vurderes. Spesielt viktig i denne sammenheng er å vurdere konsekvenser for Trøndelag fylkeskommune som garantist for bompengelånet. Departementet vil komme tilbake til eventuelle endringer når prosjektet er nedbetalt, etter planen ved årsskiftet 2023/2024.

I tråd med lokalpolitiske vedtak legges det opp til betaling for nullutslipp- og lavutslippsbiler når nasjonale takstretningslinjer for dette er gjeldende. Det forutsettes at takstene blir justert av Statens vegvesen i takstvedtak så snart nye takstretningslinjer er gjeldende. Videre legges det til grunn at det kan innføres trafikkregulerende tiltak på sidevegsnett dersom trafikken viser seg å bli uakseptabelt høy. Primært gjelder det hastig-

² Takstgruppe 2: Kjøretøy med tillatt totalvekt fra og med 3501 kg med unntak av personbiler som er registrert i kjøretøykategori M1 i Autosys.



Figur 6.1 Oversikt over utvikling i bompengeneinntekter, byggekostnader, tilskudd fra Nye Veier og gjeld som forutsatt i finansieringsberegningene (2018-kr)

hetsreduserende tiltak, men kan også innebære bompengeneinnkreving. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til hvilke tiltak som er aktuelle å gjennomføre dersom det blir uønsket trafikkøkning på lokalvegnettet.

Andre forutsetninger for finansieringsplanen

Eventuelle kostnadsøkninger over forventet kostnad (P50) ut over prisstigning skal dekkes med statlige midler innenfor rammen til Nye Veier AS og bompenge etter samme prosentvise fordeling som innenfor prosjektets forventede kostnad. Kostnadsreduksjoner fordeles på samme måte. Eventuelle overskridelser ut over 10 pst. er Nye Veier AS sitt ansvar. Eventuelle kostnadsbesparelser ut over 10 pst. tilfaller Nye Veier AS.

Dersom økonomien i prosjektet blir svakere enn forutsatt, kan bompengeselskapet etter avtale med Vegdirektoratet øke realkostene med inntil 20 pst. og forlenge innkrevingsperioden med inntil 5 år.

Trafikkforutsetningene fremgår av kapittel 5. Følgende basisforutsetninger er for øvrig lagt til grunn for finansieringsberegningene:

- Lånerente: 5,5 pst. de første ti årene, deretter 6,5 pst. resten av innkrevingsperioden
- Tunge kjøretøy betaler to ganger lettbiltakst
- Årlig prisvekst på 2,5 pst. Dette gjelder anleggskostnader, driftskostnader og bomtakster

- Årlige innkrevingskostnader baseres på trafikkmengde i bommene, og settes til mellom 4,5–6 mill. kr
- Andel som bruker brikke: 80 pst.

Med disse forutsetningene er innkrevingsperioden beregnet til 15 år i hver bom. Brutto bompengeneinntekter er beregnet til om lag 8 800 mill. 2018-kr der om lag 6 100 mill. kr er forutsatt benyttet til å dekke deler av investeringskostnadene. Resterende inntekter etter bidraget til investeringskostnader går til inndekning av finansieringskostnader og innkrevingskostnader.

Det er regnet på et optimistisk alternativ med følgende forutsetninger:

- 5 pst. høyere ÅDT i åpningsåret
- Lånerenten reduseres med 1 prosentpoeng til 4,5 pst. de første 10 årene og deretter 5,5 pst. resten av innkrevingsperioden.
- Forøvrig er de samme forutsetningene som i basisalternativet lagt til grunn.

Med disse forutsetningene beregnes innkrevingsperioden til å bli redusert med om lag 3 år. Alternativt kan taksten for takstgruppe 1 reduseres fra 102 kr for hele strekningen til om lag 88 kr og taksten for takstgruppe 2 reduseres fra om lag 204 kr til om lag 176 kr dersom 15 års innkreving opprettholdes.

Det er også regnet på et pessimistisk alternativ med følgende forutsetninger:

- Bompengeselskapet dekker sin andel av en kostnadsøkning på 10 pst.

- 6,5 pst. rente i hele innkrevingsperioden.
- Årlig trafikkvekst blir redusert til 0,5 pst. trafikkvekst fra 2023 i alle snitt ut bompengerperioden.

Med disse forutsetningene beregnes innkrevings-tiden til å bli forlenget til om lag 18,5 år, det vil si en økning på 3,5 år utover basisalternativet. Dette viser at prosjektet er relativt robust i forhold til ugunstige endringer i forutsetningene. I tillegg vil bompengeselskapet etter avtale med Vegdirektoratet ha en mulighet til å øke takstene med inntil 20 pst. utover prisstigning i løpet av innkrevingsperioden.

Vegdirektoratet har foretatt en kvalitetssikring av det foreslåtte bompengeprogget. Direktoratets vurdering, under gitte forutsetninger om inngangsdata for trafikk og kostnader, er at beregningene synes å være riktige og at bompengeprogget vurderes som robust.

7 Fylkeskommunal garanti

Som det framgår av kapittel 4 har Trøndelag fylkeskommune fattet vedtak om å stille garanti ved selvskyldnerkausjon for bompengeselskapets låneopptak. Den fylkeskommunale garantien må godkjennes av Kommunal- og moderniseringsdepartementet før anleggsstart.

Garantistens utlegg kan dekkes gjennom en økning av realtakstene med inntil 20 pst. og en forlengelse av bompengerperioden med inntil 5 år, jf. omtale under kap. 6.

8 Samferdselsdepartementets vurdering

Utbygging av E6 på strekningen Ranheim – Åsen vil bidra til å utvikle Trøndelagsregionen til ett felles bo- og arbeidsmarked. Prosjektet vil sikre en trafikk sikker og effektiv firefelts motorvei og gi en mer forutsigbar fremkommelighet. Trøndelag fylkeskommune og kommunene Trondheim, Malvik, Stjørdal og Levanger har sluttet seg til at

strekningen E6 Ranheim – Åsen skal delfinansieres med bompenger.

Nye Veier AS har som oppgave å bygge veger mer kostnadseffektivt, sammenhengende og raske. I Selskapets arbeid med prosjektet har fokus vært på å optimalisere den samfunnsøkonomiske lønnsomheten i prosjektet. Dette oppnås ved å redusere reisetiden og redusere kostnadene. Gjennom dette arbeidet har prosjektet gått fra å være vurdert som samfunnsøkonomisk ulønnsomt til å bli vurdert som lønnsomt. En utbygging til firefelts motorveg er nå mulig å få til med en lavere kostnad enn det som var anslaget når Nye Veier AS overtok prosjektet.

Samferdselsdepartementet viser til at det som hovedregel ikke skal etableres bomsnitt på sideveger/avlastet vegnett, jf. Nasjonal Transportplan 2014–2023. I den sammenheng er det positivt at den bommen som ble satt opp av trafikkregulerende hensyn på rampen ved Leistad foreslås fjernet i denne proposisjonen.

I tråd med etablert praksis skal forutsetningene for innkrevingsopplegget være nøkterne og gi en robust finansieringsplan. Denne proposisjonen tilfredsstiller den nye takst- og rabattstrukturen som fastlagt i Prop. 1 S Tillegg nr. 2 (2015–2016) og det rentenivået som er presisert i Prop. 1 S (2016–2017)

9 Avtale

Etter at Stortinget har fattet vedtak om utbygging og finansiering av E6 Ranheim – Åsen i Trøndelag, vil det bli inngått avtale mellom staten og bompengeselskapet. Denne avtalen vil gi bompengeselskapet rett til å kreve inn bompenger og ta opp lån, samt ivareta statens interesser overfor bompengeselskapet i tråd med gjeldende avtaleverk. Videre vil det bli inngått finansieringsavtale mellom Nye Veier AS som oppdragsgiver og bompengeselskapet som regulerer rekvirering av bompengemidlene fra bompengeselskapet til Nye Veier AS, jf. 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 finansiering og utbygging av E6 på strekningen Ranheim – Åsen i kommunene Trondheim, Malvik, Stjørdal og Levanger i Trøndelag.

Vi HARALD, Norges Konge,

s t a d f e s t e r :

Stortinget blir bedt om å gjøre vedtak om finansiering og utbygging av E6 på strekningen Ranheim – Åsen i kommunene Trondheim, Malvik, Stjørdal og Levanger i Trøndelag i samsvar med et vedlagt forslag.

Forslag

til vedtak om finansiering og utbygging av E6 på strekningen Ranheim – Åsen i kommunene Trondheim, Malvik, Stjørdal og Levanger i Trøndelag

- I
1. Stortinget samtykker i at bompengeselskapet får tillatelse til å ta opp lån og kreve inn bompenger til delvis bompengefinansiering av utbyggingen av E6 på strekningen Ranheim – Åsen i Trøndelag. Vilkårene fremgår i denne proposisjonen.
2. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsette nærmere regler for finansieringsordningen. Denne fullmakten kan Samferdselsdepartementet delegere til Vegdirektoratet og Nye Veier AS.

