

St.prp. nr. 31

(2008–2009)

Om utvidelse av bompengoordningen på E6 mellom Trondheim i Sør-Trøndelag fylke og Stjørdal i Nord-Trøndelag fylke

*Tilråding fra Samferdselsdepartementet av 12. desember 2008,
godkjent i statsråd samme dag.
(Regjeringen Stoltenberg II)*

1 Innledning

Samferdselsdepartementet fremmer i denne proposisjonen forslag om utbygging og finansiering av E6 parsellene Værnes – Kvithammar i Stjørdal kommune og Nidelv bru – Grillstad i Trondheim kommune. Parsellene var opprinnelig en del av den vedtatte utbyggingen av E6 Trondheim – Stjørdal.

Parsellene er forutsatt delfinansiert med bompenger gjennom utvidelse av eksisterende innkrevingsordning på E6 mellom Trondheim og Stjørdal. I tillegg er det lagt til grunn om lag 730 mill. kr i statlige midler i perioden 2010 – 2015.

Prosjektet er tidligere omtalt i blant annet St.meld. nr. 24 (2003 – 2004), St.prp. nr. 68 (2006-2007), St.prp. nr. 24 (2007-2008) og St.prp. nr. 45 (2007-2008).

2 Bakgrunn

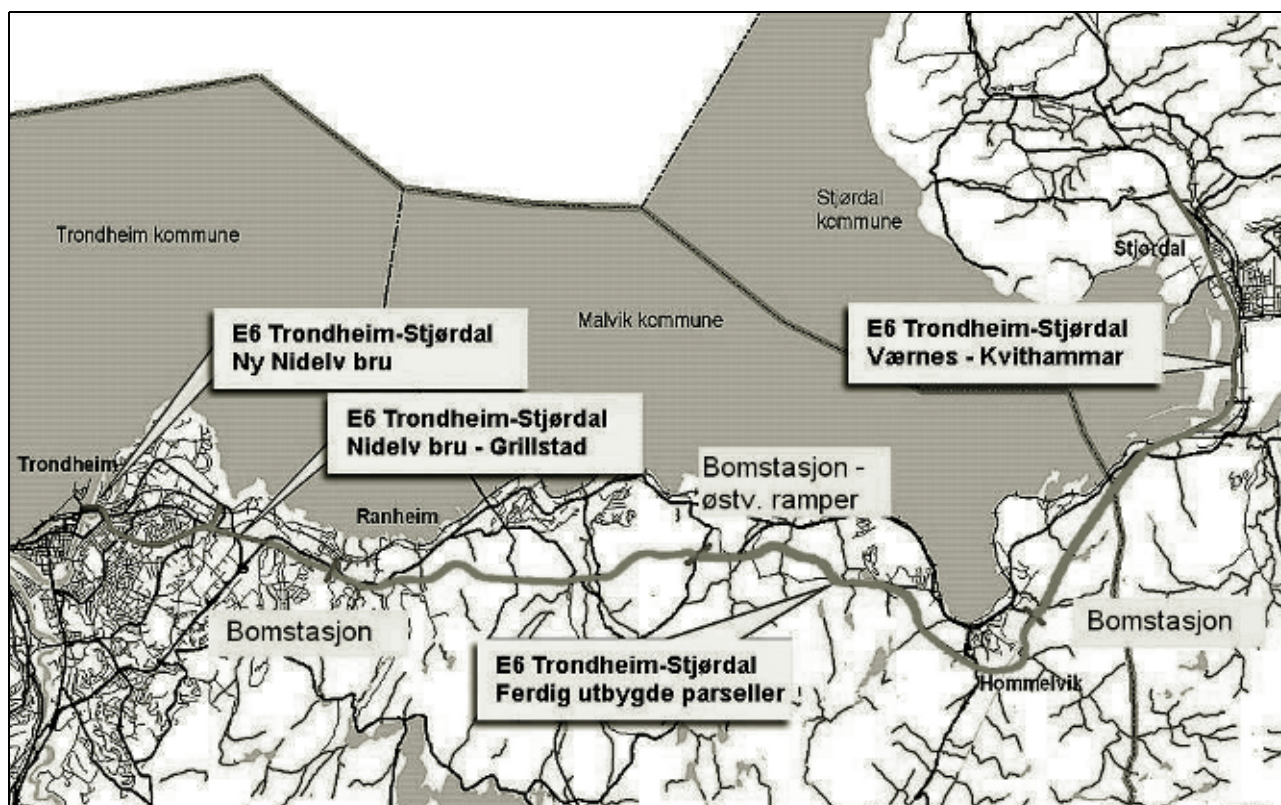
Ved behandlingen av St.prp. nr. 124 (1986 – 87) vedtok Stortinget å bygge ny E6 på strekningen Trondheim – Stjørdal. På grunn av svikt i bompenginntektene vedtok Stortinget i 1995 et nytt innkrevningssystem som ville øke inntektene og gjøre bompengeselskapet i stand til å håndtere gjelden,

jf. St.prp. nr. 42 (1994-95) og Innst. S. nr. 207 (1994 – 95). Som en del av opplegget ble utbygging av endeparsellene Nidelv bru – Grillstad og Værnes – Kvithammar tatt ut av bompengoordningen. Videre utbygging av disse skulle en komme tilbake til i forbindelse med kommende revisjoner av Norsk veg- og vegtrafikkplan/Nasjonal transportplan.

Etter omleggingen av innkrevningssystemet ble inntjeningen i bompengeprojektet E6 Øst vesentlig høyere enn tidligere lagt til grunn. Dette medførte at det ble tatt initiativ til å utvide prosjektet slik at det også kunne omfatte endeparsellene. Ved behandlingen av St.prp. nr. 76 (2000 – 2001) samtykket Stortinget i å utvide prosjektet for bl.a. å finansiere fullføringen av nordre tunnellop i Grillstad tunnelen, jf. Innst. S. nr. 327 (2000 – 2001).

I St.meld. nr. 24 (2003 – 2004) Nasjonal transportplan 2006 – 2015, ble det vurdert som aktuelt å videreføre utbyggingen av parsellene Nidelv bru – Grillstad og Værnes – Kvithammar i siste seksårsperiode.

Ved behandlingen av St.prp. nr. 68 (2006-2007) samtykket Stortinget i å utvide eksisterende innkrevingsordning for å delfinansiere Ny Nidelv bru fra Brattøra til Nyhavna. Prosjektet vil binde parsellen Nidelv bru – Grillstad sammen med Nordre avlastningsvei (NAV).



Figur 2.1 Oversiktskart

Stortinget har også sluttet seg til forslaget om å finansiere nødvendig planlegging og grunnervervskostnader gjennom å utvide eksisterende innkrevingsordning, jf. St.prp. nr. 45 (2007-2008). Med disse tilleggene er eksisterende innkrevingsordning ventet å være nedbetalt rundt årsskiftet 2008/2009.

Det foreligger nå lokalpolitiske vedtak om å utvide innkrevingsordningen på E6 Trondheim – Stjørdal for å delfinansiere utbyggingen av parsellene Værnes – Kvithammar og Nidelv bru – Grillstad.

3 Omtale av utbyggingen

3.1 E6 Nidelv bru – Grillstad

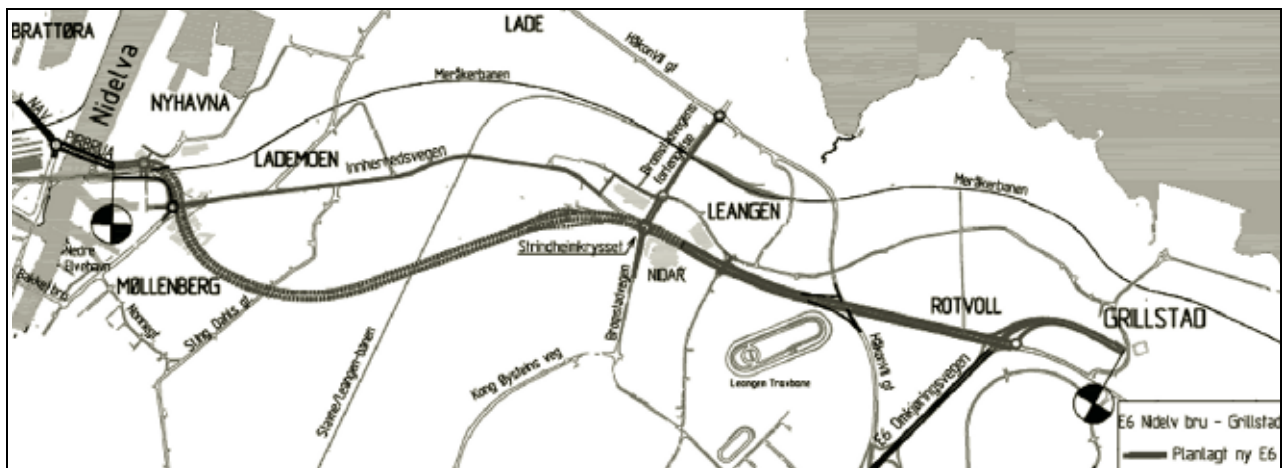
Utbyggingen omfatter bygging av om lag 4,5 km dels ny firefelts veg og dels utbedret veg fra Nyhavna ved Nidelv bru (Pirbrua) til Grillstad. Parsellen vil sammen med Omkjøringsveien, Nordre Avlastningsvei (NAV) og Osloveien (Marienborg – Sluppen) utgjøre ringveisystemet rundt Trondheim sentrum.

Parsellen starter på Nyhavna i tilknytning til prosjektet Ny Nidelv bru. Fra Nyhavna går parsellen fram til en rundkjøring ved jernbanen der par-

sellen fortsetter inn i en løsmassetunnel under Møllenberg og går deretter i fjelltunnel i to separate løp fram til Strindheimkrysset der Bromstadveien krysser E6. Strindheimkrysset bygges som et treplanskryss der E6 går i nederste plan i fjell. I plan 2 av krysset føres ramper og Bromstadveien, mens plan 3 er reservert kollektivtrafikk og myke trafikkante. Etter Strindheimkrysset går E6 over i en ny løsmassetunnel før veien går over i tre felt mot Rotvollkrysset og forbindelse til Omkjøringsveien og E6 mot Stjørdal.

Det skal også utføres en del arbeider i tilknytning til Bromstadveien. Blant annet skal Bromstadveien forlenges nordover og knyttes til Haakon VII's gate. Det vil også bli gjennomført en del tiltak på den avlastede Innherredsveien som vil være en fremtidig hovedferdselsåre for kollektivtrafikk.

Byggingen av løsmassetunnelen under Møllenberg vil by på betydelige anleggstekniske utfordringer. Grunnen består av løse masser og bløt kvikkleire og anleggsområdet vil være omkranset av bygårder. Bygårdene må fraflyttes i anleggsperioden og det kan bli nødvendig å midlertidig flytte en del av trehusbebyggelsen til en tomt i nærheten, samt rive og senere bygge opp igjen to murhus, herunder en kirke. Det er lagt opp til at Statens vegvesen i størst mulig grad erverver boligmassen som skal fraflyttes. Det er gitt tillatelse til å



Figur 3.1 Kart E6 Nidelv bru – Grillstad

finansiere erverv av boliger med bompenger, jf. omtale i St.prp. nr. 45 (2007-2008). Det legges til grunn at prosjektet dekker leieutgiftene i anleggsperioden for de som midlertidig må flytte ut av boligene sine.

Kompleksiteten i dette delprosjektet har gjort at Statens vegvesen ønsker å prøve ut den nye konkurranseformen «konkurransepreget dialog». Det er første gang en slik konkurranseform prøves ut og vil gi verdifulle erfaringer med alternative konkurranse- og avtaleformer mellom entreprenør og Statens vegvesen.

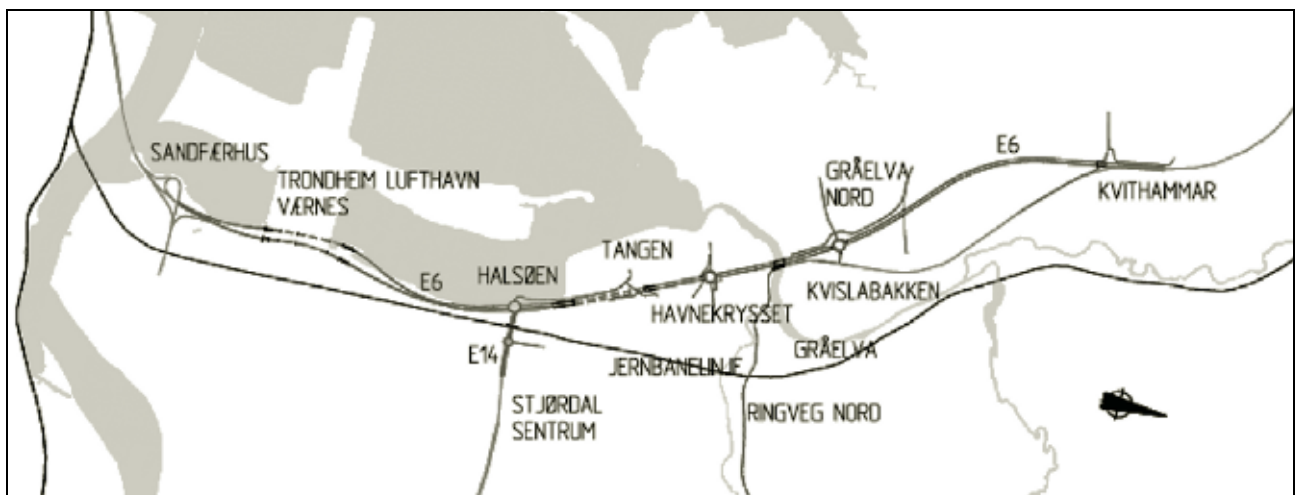
3.2 E6 Værnes – Kvithamar

Parsellen starter ved avkjøring til og fra flyplassen på Værnes (Sandfærhus) og går nordover under flyplassen, forbi Halsøen, over Tangen og på vestsida av bebyggelsen nord til Kvithamar. Vegen

bygges som firefelts veg og vil på deler av strekningen avvike både lokaltrafikk og fjernttrafikk.

Ny E6 vil gå under flyplassen i to separate tunneløp, der dagens eksisterende tofeltsløp bygges om for å betjene nordgående trafikk. For sørgående trafikk bygges det ny tofelts veg på vestsida av eksisterende veg og videre under takse- og landingsbanen på flyplassen gjennom en kulvert som det tidligere har vært lagt til rette for å bygge. På grunn av nye sikkerhetsbestemmelser for sideområdene til landingsbanen på flyplassen må kulvertene under takse- og landingsbanen forlenges.

Prosjektet fortsetter nordover fra Værnes langs strandsonen med ny rundkjøring ved Halsøenkrysset der E6 møter E14 som kommer østfra gjennom Stjørdal. Rundkjøringen og byggingen av ny veg i Halsøen er lagt så langt øst (inn mot land) som mulig av hensyn til miljøinteressene i området. E6 videre vil i hovedsak følge dagens trase over Tangen, men det er lagt opp til å bygge en 350



Figur 3.2 Kart E6 Værnes – Kvithamar

meter lang løsmassetunnel på strekningen for å redusere barriereeffekt av vegen. Etter løsmassetunnelen på Tangen kommer vegen opp i dagen sør for Havnekrysset. Havnekrysset gjøres om til en stor rundkjøring som knytter Havnevegen til E6. Inntil dette krysset bygges en planskilt kryssing for gående og syklende.

Parsellen fortsetter over Gråelva der det vil bli bygd ny bru omtrent på samme sted som den eksisterende bru ligger. Like nord for Gråelva vil det bli bygd en rundkjøring som knytter boligbebyggelsen på østsida av vegen og industriområdene på vestsida av vegen til E6.

Parsellen fortsetter videre nordover hvor ny veg bygges vest for bebyggelsen i Kvislabakken. Vikanvegen og fv. 38 ved Kvithammar vil krysse planskilt under E6. Det vil altså ikke bli etablert kryss med E6 på disse stedene.

Parsellen blir om lag 5 km lang. Strekningen mellom rundkjøringene som totalt er 1,6 km lang, vil få redusert fartsnivå og bli utformet etter prinsippene som gjelder for veg i bymessige strøk.

I eksisterende undergang mellom E14 og jernbanen i Halsøen har E14 høydebegrensninger. For å få tilstrekkelig fri høyde i undergangen samt god atkomst til sideområdene skal det gjøres tiltak på E14 fra krysset med E6 til forbi krysset med Innherredsvegen.

3.3 Kostnadsoverslag og nytte

Kostnadsoverslaget er kvalitetssikret av en ekstern konsulent i samsvar med prinsippene for styring av statlige investeringer. Kvalitetssikringen ble gjennomført høsten 2007 og våren 2008. Kvalitetssikringen har også omfattet trafikkgrunnlaget og de elementene i finansieringsplanen som er relatert til dette.

Kostnadsoverslaget for prosjektet er justert opp med om lag 28 pst. fra 2006 til 2008. Dette skyldes bl.a. forhold knyttet til prosjekteringen, endringer i mengder og enhetspriser. Spesielt har endret teknisk løsning for løsmassetunnelen på Møllenberg bidratt til endringer i kostnadsoverslaget, men også nye krav og forutsetninger for tunnelbygging, anleggsdrift og sikkerhetsbestemmelser for permanente konstruksjoner ved Trondheim lufthavn Værnes har bidratt til økningen.

Den eksterne konsulenten og Statens vegvesen er enige om en styringsramme for hele utbyggingen på 3 500 mill. 2008-kr. Kostnadsrammen er fastsatt til om lag 3 700 mill. 2008-kr.

Den samlede styringsrammen framkommer som følger:

Styringsramme for parsellen Værnes – Kvithammar:	750 mill. kr.
Styringsramme for parsellen Nidelv bru – Grillstad:	2 750 mill. kr.
Sum:	3 500 mill. kr.

Netto nytte for delparsellen Værnes – Kvithammar er - 480 mill. kr og netto nytte over kostnad (NNK) er - 0,6. Netto nytte for delparsellen Nidelv bru – Grillstad er - 1 140 mill. kr og netto nytte over kostnad (NNK) er - 0,4.

4 Lokalpolitisk behandling

Kommunene og fylkeskommunene som er berørt av tiltaket har behandlet saken i to omganger. Høsten 2006 ble det fattet likelydende vedtak (punktene 1 – 7) i bystyret i Trondheim kommune (vedtak 14.12.2006), kommunestyrene i Stjørdal (vedtak 14.12.2006) og Malvik kommuner (vedtak 18.12.2006), og i fylkestingene i Nord-Trøndelag (vedtak 7.12.2006) og Sør-Trøndelag fylkeskommuner (vedtak 12.12.2006):

- 1 NN kommune / fylkeskommune viser til søknad om bompengefinansiering av E6 øst Trondheim – Stjørdal; parsellene Nidelv bru – Grillstad og Værnes – Kvithammar datert 13.. november 2006. NN kommune / fylkeskommune rår til at søknaden blir imøtekommet.
- 2 NN kommune / fylkeskommune legger til grunn følgende finansieringsplan:

- Investeringskostnad	2.398 mill. kr (2006-kronenivå)
- Finansiering:	
i. Statlige midler	680 mill. kr (2006-kronenivå)
ii. Bompenger	1.718 mill. kr (2006-kronenivå)

- 3 Takster og rabattordninger framgår av søknaden. Takstnivået kan økes med inn til 5 % utover prisjustering etter at anlegget er ferdigbygd.
- 4 Ny bompengoordning starter opp umiddelbart og uten opphold på det tidspunkt gjelda i eksisterende bompengoordning på E6 øst Trondheim – Stjørdal er nedbetalt. Når nye investeringer i bompengeinnkrevingssystemet krever det eller det av andre hensyn er riktig å endre innkrevingssystem, kan omlegging av innkrevingssystema gjøres etter nærmere avtale mellom Statens vegvesen, berørte kommuner og Trøndelag Bomveiselskap AS.

- 5 Bompengeperioden er beregnet å vare fra og med 2008 til januar 2022.
- 6 Dersom kostnadene på prosjektet blir høyere enn forutsatt, skal overskridelsene dekkes i samsvar med gjeldende retningslinjer.
- 7 Nord-Trøndelag fylkeskommune stiller simpel garanti for lånebeløp begrenset oppad til 350 mill. kr. Dette tilsvarer det beløp Trøndelag Bomveiskap AS tar opp for bygging av parsellen Værnes – Kvithamar.

Sør-Trøndelag fylkeskommune og Trondheim kommune stiller simpel garanti for det lånebeløp som Trøndelag Bomveiskap AS må ta opp for å finansiere bygging av parsellen Nidelv bru – Grillstad. Garanti-beløpet er begrenset oppad til 1.100 mill kr. Og fordeles likt mellom garantistene.

Stjørdal kommune fattet i tillegg et pkt 8 med følgende ordlyd:

- 8 Stjørdal kommune krever at Havnekrysset av ny E6 forseres utbygd til permanent løsning gjennom forskuttering, eller annen finansiering av prosjektet, senest i løpet av 2008.

Nord – Trøndelag fylkeskommune fattet i tillegg et pkt 8 med følgende ordlyd:

- 8 For å avhjelpe problemer med trafikkavviklingen på E6 i Stjørdal er det aktuelt med fylkeskommunalt bidrag til forskuttering av tiltak.

På grunn av at prosjektkostnadene har økt betydelig ble kommunene og fylkeskommunene bedt om å vurdere om forutsetningene som lå til grunn for den lokalpolitiske behandlingen i 2006 hadde endret seg vesentlig. Kommunene behandlet saken på nytt i møter i kommunestyret den 8.9.2008 (Malvik kommune), 11.9.2008 (Stjørdal kommune) og i bystyret i Trondheim kommune den 25.9.2008 og sluttet seg til forslaget om

- å dekke de økte prosjektkostnadene med bompengemidler,
- å øke bompengeperioden fra i overkant av 14 år til i overkant av 15 år,
- at det ved en eventuell inntektsvikt i gjennomføringen av prosjektet kan vurderes nye betalingsstrukturer.

Kommunene vedtok i tillegg en uttalelse der de peker på at den statlige andelen i prosjektet må økes mer enn konsumprisindeksen. Kostnadsøkningen i entreprenørmarkedet har vært betydelig de senere år, og en del av kostnadsøkningene kan knyttes til nye statlige krav, blant annet om tunnelsikring.

Nord-Trøndelag og Sør-Trøndelag fylkeskommuner sluttet seg til endringene i opplegget gjennom vedtak i fylkestinget i Nord-Trøndelag den 2.10.2008 og i fylkestinget i Sør-Trøndelag den 30.09.2008.

Sør-Trøndelag fylkeskommune fattet den 30.09.08 følgende vedtak:

1. Fylkestinget i gir sin tilslutning til at prosjektet gjennomføres som tidligere forutsatt og med de nye kostnadsrammene.
2. Fylkestinget gir også tilslutning til at de økte kostnadene dekkes med bompengemidler, men vil likevel påpeke at statens andel bør økes med den relative andelen som i det opprinnelige kostnadsoverslaget slik at det reflekterer kostnadsøkningen i entreprenørmarkedet og kostnadsøkning i tilknytning til økte statlige krav, blant annet tunnelsikring
3. Det forutsettes at den relative fordelingen av økt garantium blir som tidligere, forutsatt en godkjenning av Stortinget. Det stilles simpel garanti på inntil 1,65 mrd kr fra Trondheim kommune/Sør-Trøndelag fylkeskommune og 550 mill kr for Nord Trøndelag fylkeskommune. Garantiansvaret utløper i 2028, og nedtrappes i takt med nedbetalingen av angjeldende lån.
4. Fylkestinget aksepterer en økning i bompengeperioden fra i overkant 14 år til i overkant 15 år. Fylkesutvalget vil vise til Fylkestingets forutsetninger om at trafikkveksten i Trondheimsregionen i større grad skal tas med økt kapasitet på jernbanen og kollektive transportmidler, og vil derfor kunne akseptere at bompengeperioden kan utvides noe dersom trafikkveksten på veien blir mindre enn forutsatt.
5. Ved en eventuell inntektssvikt i gjennomføringen av prosjektet skal det vurderes nye betalingsstrukturer eller nye betalingsstrukturer»

Fylkestinget i Nord-Trøndelag fattet i plenum 2.10.08 følgende vedtak:

1. Fylkestinget i Nord-Trøndelag gir sin tilslutning til at prosjektet gjennomføres som tidligere forutsatt og med de nye kostnadsrammene.
2. Fylkestinget i Nord-Trøndelag gir også tilslutning til at de økte kostnadene dekkes med bompengemidler, men vil likevel påpeke at statens andel bør økes med den relative andelen som i det opprinnelige kostnadsoverslaget slik at det reflekterer kostnadsøkningen i entreprenørmarkedet og kostnadsøkning i tilknytning til økte statlige krav, blant annet tunnelsikring

3. Det forutsettes at den relative fordelingen av økt garantisum blir som tidligere, forutsatt en godkjenning av Stortinget. Det stilles simpel garanti på inntil 1,65 mrd kr fra Trondheim kommune/Sør-Trøndelag fylkeskommune og 550 mill kr for Nord-Trøndelag fylkeskommune. Garantiansvaret utløper i 2028, og nedtrappes i takt med nedbetalingen av angjeldende lån.
4. Fylkestinget i Nord-Trøndelag aksepterer at bompengeperioden kan utvides fra i overkant 14 år til i overkant 15 år.
5. Ved en eventuell inntektssvikt i gjennomføringen av prosjektet skal det vurderes nye betalingsnitt eller en ny betalingsstruktur»

5 Trafikkgrunnlag

Trafikken på E6 mellom Trondheim og Stjørdal har i gjennomsnitt økt med 4,4 pst. per år de 10 siste årene. I de siste 3 år har gjennomsnittlig vekst vært 6,2 pst.

For å vurdere den framtidige trafikkveksten på strekningen er det utarbeidet en særskilt trafikk-analyse av strekningen. I analysen vurderes den historiske trafikkutviklingen opp mot Statistisk sentralbyrås prognoser for befolkningsvekst i området, kommunale arealplaner for bolig- og næringsutvikling, Avinors planer for utvidelse av Værnes flyplass, Jernbaneverkets utredninger knyttet til utvikling av Trønderbanen, samt vurderinger av mulige trender for transport.

Dette gjenspeiler at regionen har hatt en betydelig vekst og at det er grunnlag for å forvente en noe høyere trafikkvekst på E6 mellom Trondheim og Stjørdal enn det som er lagt til grunn i fylkesprognosene for Sør-Trøndelag for perioden 2010 – 2020. For perioden 2021 – 2030 er de fylkesvise prognosene i transportetatens forslag til NTP 2010 – 2019 lagt til grunn.

Trafikkberegningene har vært underlagt ekstern kvalitetssikring. Den eksterne kvalitetssikreren gikk inn for at den anbefalte trafikkprognosen fra Statens vegvesen ble lagt til grunn for bompengeregningene. Anbefalt prognose hadde en vekst i 2008 på 6 pst. Dette var begrunnet i gjennomsnittlig vekst de 3 siste år, og at trafikkveksten de 6 første månedene av 2008 lå på om lag 6,5 pst. Trafikken i juli og august i 2008 har imidlertid vært lavere enn trafikken i samme periode i fjor. Dette innebærer at den samlede trafikkveksten fra januar til og med august i 2008 har vært 4,5 pst. Statens vegvesen mener at det derfor vil være riktig å redusere anslaget for trafikkvekst i 2008 i forhold til det

som var anbefalingen som var oversendt til ekstern kvalitetssikrer. Prognosen for trafikkutviklingen på strekningen som grunnlag for bompengeregningene vil dermed være:

2008:	4,5 pst.
2009:	2,0 pst.
2010:	3,5 pst.
2011 – 2020:	2,3 pst.
2021 – 2030:	0,9 pst.

Bakgrunnen for at det er forventet en nedgang i trafikken i 2009 er at det er forutsatt en takstendring i bomstasjonene fra 1.1.2009, jf. omtale av takstsystemet i kap. 6.

Basistrafikken i bompengeregningene er satt til 31 680 kjøretøy i døgnet. Dette tilsvarer den samlede trafikken gjennom alle bomstasjonene på strekningen i 2007 korrigert for opphør av innkrevingen i en retning på Leistad. Årsdøgntrafikken (ÅDT) i 2007 på strekningen varierte fra i overkant av 15 000 kjøretøy i Væretunnelen til om lag 13 500 kjøretøy i Helltunnelen.

6 Utbyggings- og finansieringsopplegg

Det er lagt opp til at utbyggingen av parsellene skal skje parallelt. Byggetiden for prosjektet er anslått til i overkant av 4 år. Parsellene kan med disse forutsetningene åpnes for trafikk i 2013.

Anleggsarbeidene på parsellen Nidelv bru – Grillstad er planlagt startet opp i 2009 med vegsystem og rundkjøring på Nyhavna. Det vil også bli startet opp forberedende arbeider i tilknytning til Strindheimkrysset. Det er lagt til grunn at anleggsarbeidet i 2009 finansieres med bompenger.

Anleggsarbeidene på parsellen Værnes – Kvithamar er startet opp gjennom at byggingen av Havnekrysset er igangsatt. Samferdselsdepartementet har gitt tillatelse til at byggingen av Havnekrysset gjennomføres i 2008 med forskotterte midler fra Stjørdal kommune i samarbeid med Stjørdal næringsforum og Nord-Trøndelag fylkeskommune. Forskotterte midler er forutsatt tilbakebetalt med bompenger i 2009, eventuelt med statlige midler i perioden 2010 – 2013 hvis eksisterende bompengereordning ikke utvides.

6.1 Statlige midler

I tråd med transportetatens forslag til Nasjonal transportplan for 2010 – 2019, er det lagt til grunn

520 mill. 2007-kr til parsellen Nidelv bru – Grillstad og 150 mill. 2007-kr til parsellen Værnes – Kvithammar. Omregnet til 2008-kroner utgjør dette til sammen om lag 730 mill. kr. I transportetatens forslag til NTP er parsellen Nidelv bru – Grillstad en del av korridor 6, stamvegrute E6 Oslo – Trondheim, og parsellen Værnes – Kvithammar er en del av korridor 7, stamvegrute E6 Trondheim – Fauske.

6.2 Bompenggeordningen

Det er lagt opp til at eksisterende bompenggeordning mellom Trondheim og Stjørdal i hovedsak videreføres. I dag er det bomstasjoner på Ranheim, Hommelvik og på av- og påkjøringsrampene på Leistad. Innkrevingsordningen er basert på elektronisk innkreving med AutoPass, myntautomater og manuell innkreving.

Eksisterende bomstasjoner foreslås benyttet i det nye opplegget. Tilstanden på bomstasjonene og det tekniske utstyret er slik at det i løpet av innkrevingsperioden vil være behov for oppdateringer og nyinvesteringer. I den forbindelse vil det være aktuelt å vurdere en automatisk innkrevingsløsning. Innkrevingsordningen vil da bli vurdert på nytt, jf. pkt 4 i kommunenes og fylkeskommunenes vedtak fra høsten 2006.

Det vil som en prøveordning være gratis å passere bomstasjonen på Leistad i Malvik kommune i retning Stjørdal. Bakgrunnen for dette er kommunens ønske om å redusere trafikkbelastningen på Vulluvegen som er en kommunal veg. Ved å avvikle bomstasjonen vil det bli gratis å benytte motorvegen mellom Leistad og Hommelvik for trafikanter som kommer inn på motorvegen fra Leistad fra vest. Innbyggerne i Malvik kan da trafikkere på E6 internt i kommunen mellom ytre Malvik og Sveberg/Hommelvik uten å betale bompenger. Gratisrampen på Leistad (østgående trafikk) og avkjøringa som alt finnes i Reitan-krysset mot Storsand (vestgående trafikk) gir denne ønskede løsningen. Dersom endringen medfører uønsket gjennomgangstrafikk av betydning på fv. 950 vil ordningen måtte vurderes på nytt.

Trøndelag Bomveiskap AS ble etablert i 1983 med formål å kreve inn bompenger som delfinansiering av ny E6 mellom Trondheim og Stjørdal. Selskapet er ansvarlig for dagens innkreving av bompenger på bomstasjonene på Ranheim, Leistad og Hommelvik som del av E6 øst. Trøndelag Bomveiskap AS vil ha ansvar for innkreving av bompenger etter nytt bompenggeopplegg.

6.3 Takster og rabattordninger

Takstene på bomstasjonene i Hommelvik og Leistad ble sist prisjustert i 1995, mens takstene på bomstasjonen på Ranheim ble justert i 2001. Takstgrunnlaget baseres på eksisterende takster som er inflasjonsjustert og avrundet til nærmeste runde enhetstakst. Dette er i tråd med føringer i takstretningslinjene som åpner for å fastsette takster som reduserer bruken av mange mynter. Dette er spesielt viktig ved bruk av myntautomater. Siden takstene ikke justeres hvert år er målsettingen at takstene over tid skal øke i takt med prisstigningen. Rabatter og fritaksordninger er forutsatt å være i samsvar med takstretningslinjene.

Dette gir følgende enhetstakster i 2009. Dagens takster står i parentes:

Gjennomgående trafikk	Ranheim	Hommelvik/Leistad
Liten bil (til og med 3500 kg)	30 kr (25 kr)	15 kr (10 kr)
Stor bil (fra og med 3501 kg)	60 kr (50 kr)	30 kr (20 kr)

Gjennomsnittlig takst hvor forventet bruk av rabattordninger er inkludert, er i 2008 beregnet til 15,80 kr. I bompengeberegningene er denne taksten lagt til grunn. Når anlegget er ferdigbygd er det forutsatt at takstnivået kan økes med inntil 5 pst. ut over prisjustering.

6.4 Forslag til finansieringsplan

Investeringskostnaden er nå beregnet til 3 500 mill. kr (2008-kronenivå). Av dette det lagt til grunn om lag 730 mill. kr i statlige midler og 2 770 mill. kr i bompenger. Stortinget har tidligere gitt tillatelse til å bruke om lag 110 mill. 2008-kr fra eksisterende bompenggeordning for å finansiere grunnerverv og planlegging/prosjektering mv. Finansieringsbehovet i den utvidete ordningen vil dermed bli 3 390 mill. kr hvorav 2 660 mill. kr er forutsatt innkrevd i bompenger.

Bompenggeandelen er om lag 80 pst.

Trafikkforutsetningene framgår av kap. 5. Følgende basisforutsetninger er ellers lagt til grunn i finansieringsanalysen:

- Lånerente: 6,5 pst.
- Årlige innkrevingskostnader: 11 mill. kr.
- Gjennomsnittlig bompengetakst (2008 kr): 15,80 kr.
- Årlig prisstigning: 2,5 pst. per år.
- Engangsøkning av takstene når anlegget åpner: 5 pst. ut over prisstigning.

Tabell 6.1 Forslag til finansieringsplan

					Mill. 2008-kroner
	Finansiert før 2009	2009	2010-2013	2014-2019	Sum
Stat			600	130	730
Bompenger	110	420	2 180	60	2 770
Sum	110	420	2 780	190	3 500

Med disse forutsetningene vil bompengelånet være nedbetalt rundt årsskiftet 2023/2024 etter om lag 15 års innkreving.

Lånerente på 6,5 pst. forutsetter at det før anleggsstart foreligger dokumentasjon fra en låneinstitusjon om lån innenfor denne renten i en periode på 10 år.

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

- Kostnadene ved prosjektet øker til kostnadsrammen og om lag 80 pst. av kostnadsøkningen dekkes med bompenger,
- lånerenten øker med 1 prosentpoeng til 7,5 pst. per år,
- den årlige trafikkveksten etter 2009 blir på 1 pst.

Med disse forutsetningene vil prosjektet være nedbetalt høsten 2028 etter 19 år og 8 mnd. nedbetalingstid. Hvis man i en slik situasjon øker takstene med 20 pst. fra 2013, vil nedbetalingstiden bli 15 år og 10 mnd. Prosjektet vurderes derfor som robust i forhold til endringer i forutsetningene

En eventuell kostnadsoverskridelse i anleggsperioden skal dekkes i samsvar med gjeldende retningslinjer for bompengeprojekt. Dette vil si at en kostnadsoverskridelse på inntil kostnadsrammen dekkes av bompengeselskapet og staten i forhold til partenes andel av finansieringen. Kostnadsoverskridelser ut over kostnadsrammen er statens ansvar og dekkes av riksvegmidler. Ved kostnadsbesparelse benyttes samme prinsipp for fordeling mellom bompengeselskapet og staten som ved kostnadsøkning.

7 Fylkeskommunale/kommunale garantier

Nord-Trøndelag fylkeskommune, Sør-Trøndelag fylkeskommune og Trondheim kommune har vedtatt å stille simpel garantier for det lånebeløp som Trøndelag Bomveiselskap AS tar opp for bygging

av parsellene Værnes – Kvithammar og Nidelv bru – Grillstad, jf. pkt. 7 i de lokale vedtakene.

I forbindelse med at saken ble underlagt ny lokalpolitisk behandling ble også garantibeløpets størrelse behandlet på nytt. Trondheim kommune og Sør-Trøndelag fylkeskommune vedtok at de sammen stiller simpel garanti for det låneopptak Trøndelag Bomveiselskap AS må ta opp for å finansiere parsellen Nidelv bru – Grillstad. Garantibeløpet er begrenset oppad til 1 650 mill. kr som fordeles likt mellom garantistene.

Nord-Trøndelag fylkeskommune vedtok å stille simpel garanti på inntil 550 mill. kr for det låneopptak Trøndelag bompengeselskap AS må ta opp for å finansiere parsellen Værnes – Kvithammar. Garantiansvaret utløper i 2028 og nedtrappes i takt med nedbetalingen av lånet.

De fylkeskommunale garantiene må godkjennes av Kommunal- og regionaldepartementet. Den kommunale garantien må godkjennes av fylkesmannen.

Garantiene vil først komme til utbetaling etter at realtakstene er økt med 20 pst. og innkrevingsperioden er forlenget med inntil 5 år.

8 Samferdselsdepartementets vurdering

E6 parsellene Værnes – Kvithammar i Stjørdal kommune og Nidelv bru – Grillstad i Trondheim kommune var opprinnelig en del av den vedtatte utbyggingen av E6 Trondheim – Stjørdal. Disse endeparsellene ble tatt ut av innkrevingsordningen i 1995 som en del av det reviderte opplegget som skulle gjøre bompengeselskapet i stand til å betjene gjelden. Det ble da forutsatt at man skulle komme tilbake til utbyggingen av endeparsellene senere.

Det er nå lokalpolitisk tilslutning til å videreføre bompengennekrevningen på prosjektet E6 Trondheim – Stjørdal for å bygge endeparsellene Nidelv bru – Grillstad i Trondheim kommune og Værnes

– Kvithammar i Stjørdal kommune. Byggingen av disse parsellene vil ferdigstille utbyggingen av E6 Trondheim – Stjørdal.

E6 fra Trondheim til Stjørdal er en sentral del av hovedvegnettet i Trondheimsregionen. Aksen Trondheim – Stjørdal er i tillegg et område i vekst, og dette gjenspeiler seg i trafikkprognosene som viser at høy trafikkvekst de nærmeste årene. Det er derfor viktig å få sluttført arbeidet med utbyggingen av E6 mellom Trondheim og Stjørdal. Departementet støtter derfor kommunenes og fylkeskommunens forslag om å utvide innkrevingsordningen for å finansiere slutføringen av det opprinnelige E6 øst prosjektet.

Departementet har merket seg uttalelsen fra kommunene om at statens andel av finansieringen bør økes slik at staten tar sin forholdsmessige del av kostnadsøkningene. Departementet har i denne saken forutsatt en statlig finansiering i tråd med det som er lagt til grunn i Nasjonal transportplan for perioden 2006 – 2015.

Departementet har merket seg at finansieringsopplegget virker robust og at det er stor lokal enighet om utbyggingen og finansieringen av prosjektene. Departementet tilrår at det gis tillatelse til å delfinansiere utbyggingen av parsellene Værnes –

Kvithammar og Nidelv bru – Grillstad med bompenger i tråd med vilkårene i denne proposisjonen.

9 **Avtale**

Etter at Stortinget har gjort vedtak om utvidelse av innkrevingsordningen på E6 mellom Trondheim og Stjørdal for å finansiere parsellene Nidelv bru – Grillstad i Sør-Trøndelag og Værnes – Kvithammar i Nord-Trøndelag, vil det bli inngått en ny bompenggeavtale mellom Samferdselsdepartementet og bompengeselskapet i tråd med gjeldende standardavtale og de forutsetninger 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 utvidelse av bompengeinnkrevingen på E6 mellom Trondheim i Sør-Trøndelag fylke og Stjørdal i Nord-Trøndelag fylke.

Vi HARALD, Norges Konge,

stadfester:

Stortinget blir bedt om å gjøre vedtak om utvidelse av bompengeinnkrevingen på E6 mellom Trondheim i Sør-Trøndelag fylke og Stjørdal i Nord-Trøndelag fylke i samsvar med framlagt forslag.

Forslag
til vedtak om utvidelse av bompengeinnkrevningen på
E6 mellom Trondheim i Sør-Trøndelag fylke og Stjørdal
i Nord-Trøndelag fylke

I

Stortinget samtykker i at bompengeselskapet får tillatelse til å ta opp lån og kreve inn bompenger til bygging av E6 Nidelv bru - Grillstad og E6 Værnes - Kvithammar. Vilåårene framgår av denne proposisjonen.

II

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