



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

St.prp. nr. 59

(2008–2009)

Om utbygging og finansiering av E6 Øyer (Granrudmoen) – Tretten i Øyer kommune i Oppland

*Tilråding fra Samferdselsdepartementet av 3. april 2009,
godkjent i statsråd samme dag.
(Regjeringen Stoltenberg II)*

1 Innledning

Ved behandlingen av St.meld. nr. 24 (2003–2004) Nasjonal transportplan 2006–2015 gikk flertallet på Stortinget inn for å øke rammen til stamveggruta E6 Oslo – Trondheim med sikte på å forsere utbyggingen av E6 i Oppland. På denne bakgrunn er det i Statens vegvesens handlingsprogram for perioden 2006–2009 lagt opp til anleggsstart på prosjektet Tingberg – Tretten, forutsatt tilslutning til delvis bompengefinansiering av prosjektet.

I denne proposisjonen legger Samferdselsdepartementet fram forslag om utbygging og finansiering av E6 på strekningen Øyer – Tingberg – Tretten. I forhold til det som ble lagt til grunn i handlingsprogrammet er prosjektet utvidet med utbedring og bygging av midtrekkverk på den om lag 3,5 km lange strekningen fra Øyer (Granrudmoen) til Tingberg.

Det er lagt opp til anleggsstart høsten 2009 og åpning for trafikk høsten 2012.

2 Omtale av utbyggingen

E6 mellom Oslo og Trondheim er en del av hovedforbindelsen nord – sør i landet. Deler av E6 inngår også i viktige forbindelser fra Vestlandet via rv 15 over Strynefjellet og E136 over Lesja til Østlandet

og videre til eksportmarkedene i Europa. Videre har E6 en viktig funksjon som regional og lokal forbindelse i Gudbrandsdalen.

Prosjektet har en lengde på om lag 13 km og utgjør første etappe i en utbygging av E6 nordover fra Lillehammer. Strekningen har dårlig kurvatur og tilfredsstillende ikke kravene til standard ut fra vegens funksjon og trafikkbelastning. Det mangler tilfredsstillende lokalvegnett og tilbud til gående og syklende. Tillatt fartsgrense er satt ned til 70 km/t på nær 50 pst. av strekningen. 9 personer ble drept og 66 personer skadd, av disse er 12 hardt skadd, i 44 trafikkulykker i perioden 1997–2006.

Eksisterende bru for rv 254 over Lågen på Tretten er fra 1896, og er en flaskehals for trafikk til og fra næringsvirksomheter på vestsida av elva og videre langs riksvegen. Den gamle brua medfører også store vedlikeholdskostnader. I forbindelse med planovergangen på Dovrebanen har det skjedd flere alvorlige ulykker.

Ny E6 fra Øyer til Rustberg vil i hovedsak følge eksisterende trasé fra sør, med breddeutvidelse mot øst. Videre går E6 i ny trasé i tunnel forbi Skarsmoen til Tretten. Ombygging av tilstøtende lokalvegnett inngår i prosjektet. I tillegg omfatter prosjektet tiltak på rv 254 med bygging av ny bru over Lågen og planskilt kryss med Dovrebanen.

E6 bygges som tofelts veg med midtrekkverk og forbikjøringsfelt. Den om lag 4 km lange tunne-

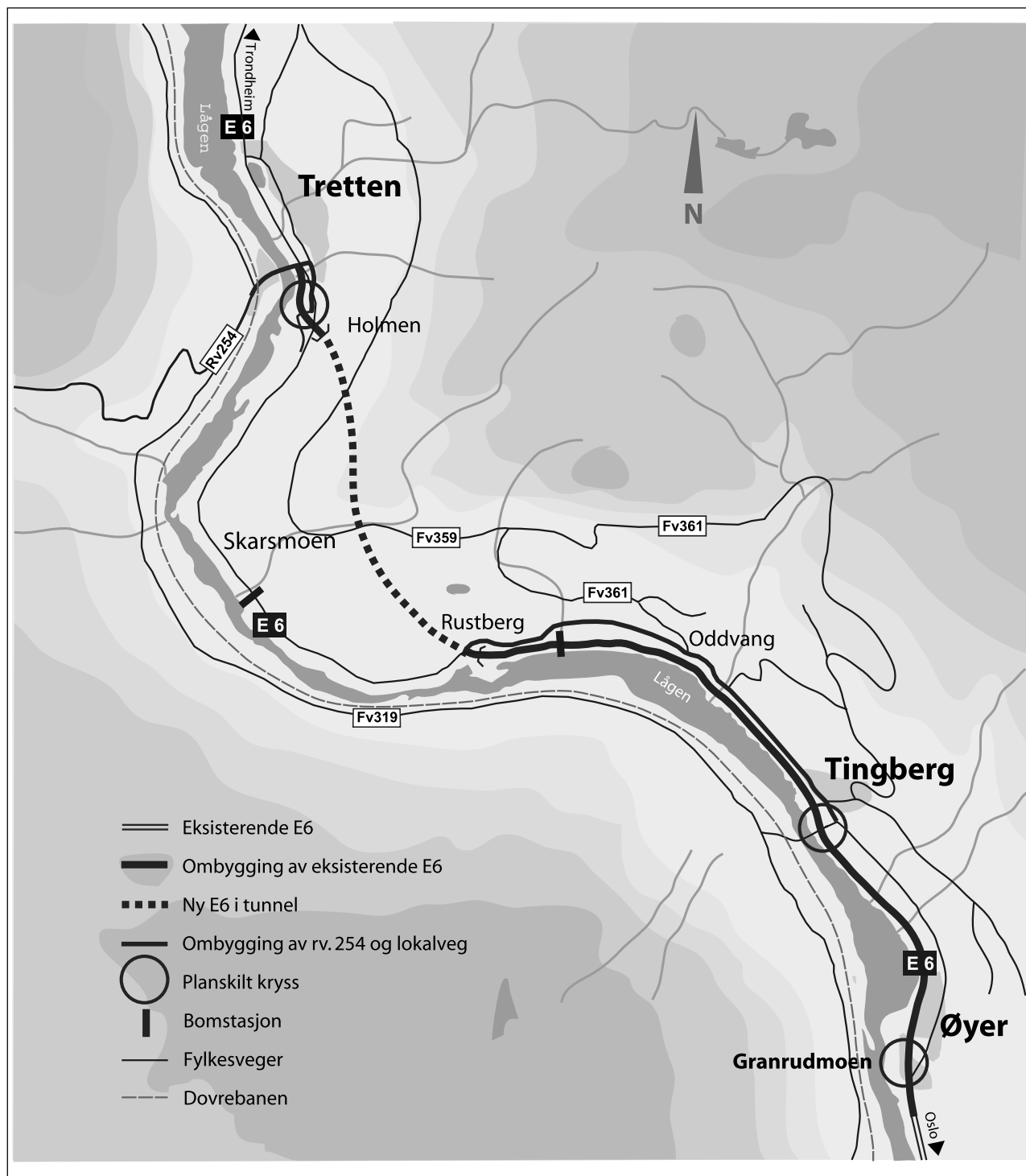
len bygges med ett løp og midtfelt. Vegprosjektet korter inn E6 med om lag 2 km.

Utbygging av parsellen Øyer – Tingberg gir en trafiksikker E6 fra Lillehammer til Tretten med sammenhengende lokalveg og gang- og sykkelveg på strekningen.

Øyer kommunestyre har godkjent reguleringsplan for rv 254 med ny bru og jernbaneundergang på Tretten 16. juni 2005, for E6 Tingberg – Tretten

30. august 2007 og for E6 Øyer (Granrudmoen) – Tingberg 18. oktober 2007.

Det er gjennomført utvidet ekstern kvalitetssikring av prosjektet. Den eksterne konsulentens kostnadsberegninger viser noen mindre avvik fra kostnadsberegningene utført av Statens vegvesen. Samferdselsdepartementet legger til grunn konsulentens forslag til styringsramme på 810 mill. 2007-kr og kostnadsramme på 880 mill. 2007-kr. Omregnet



Figur 2.1 Detalj kart Tingberg – Tretten

til 2009-nivå blir styringsramma 880 mill. kr og kostnadsramma 950 mill. kr.

Styringsramma er fordelt med 777 mill. kr på E6, 94 mill. kr på rv 254 og 9 mill. kr til bygging av bomstasjoner.

Prosjektets netto nytte (NN) er beregnet til om lag 450 mill. kr med 4,5 pst kalkulasjonsrente. Netto nytte pr. investert krone (NN/K) er beregnet til om lag 0,6.

3 Lokalpolitisk behandling

Øyer kommune behandlet finansieringsopplegget for E6 Øyer – Tretten i møte i kommunestyret 26. januar 2006 og fattet følgende vedtak:

1. Øyer kommunestyre tilrår utbygging av E6 mellom Øyer og Tretten og rv. 254 med ny Tretten bru og jernbanekryssing i samsvar med vedtatte reguleringsplaner til en samlet kostnad på 675 mill. kroner.
2. Utbyggingen tilrås delfinansiert med bompenger i henhold til foreslåtte finansieringsplan i saksframlegget.
3. Øyer kommunestyre slutter seg til at det anlegges bomstasjon på E6 på egnet sted sør for tunnelåpningen, og på lokalvegen nord for Rustberg. Ved start innkreving i 2011 legges det til grunn en bompengetakst på 22 kr for lett bil og 44 kroner for tung bil (prisnivå 2006). Det forutsettes rabattordning i henhold til gjeldende takstforskrifter.
4. Øyer kommunestyre tilrår at Oppland fylkeskommune danner bompengeselskapet «E6 Øyer A/S» med formål å delfinansiere utbyggingen samt administrere en ordning med trafikanbetaling på E6. Kommunestyret anmoder om at Øyer kommune i vedtektene gis møte- og talerett i selskapets styrende organer.

Oppland fylkeskommune behandlet finansieringsopplegget i møte i fylkestinget 19. september 2006 og fattet følgende vedtak:

1. Fylkestinget tilrår utbygging av E6 mellom Øyer og Tretten og rv. 254 med ny Tretten bru og jernbanekryssing i samsvar med vedtatte reguleringsplaner til en samlet kostnad på 700 mill. kroner.
2. Utbyggingen tilrås delfinansiert med bompenger i henhold til foreslåtte finansieringsplan i saksframlegget.
3. Det anlegges bomstasjon på E6 mellom Tingberg og Rustberg og på lokalvegen i Skarsmoen. Innkrevingen baseres på automatiske bomstasjoner. Ved start innkreving i 2011 legges det til grunn en bompengetakst på 22 kr for lett bil og 44 kroner

for tung bil (prisnivå 2006). Det forutsettes rabattordning i henhold til gjeldende takstforskrifter.

4. Oppland fylkeskommune danner bompengeselskapet «E6 Øyer A/S» med formål å delfinansiere utbyggingen samt administrere en ordning med trafikanbetaling på E6. Aksjekapitalen i selskapet på kr 100.000 og stiftelseskostnadene på kr 15.000 bevilges fra rammeområdet Politisk virksomhet, tilleggsbevilgninger.
5. Fylkesordføreren gis fullmakt til å stifte/etablere selskapet og godkjenne vedtekter for dette i samsvar med forutsetningene.
6. Fylkestinget tilrår at ordningen med betinget refusjon slik som det er redegjort for i kap. 3 i saksframlegget, gjøres gjeldende i samsvar med statens retningslinjer. Dette betyr at den betingede refusjonen på 20 mill. kroner, som tas fra rammen for øvrige riksveger i Oppland, eventuelt kommer til utbetaling i perioden 2013–2017.

Under forutsetning av Kommunal- og regionaldepartementets godkjenning, garanterer Oppland fylkeskommune ved simpel kausjon for bompengeselskapets gjeld. Det samlede garantibeløpet (som tilsvarer selskapets maksimale gjeld beregnet ut fra pessimistiske forutsetninger) avgrenses til 750 mill. kroner.

Etter fylkestingets behandling 19. september 2006 (sak 29/06) har det skjedd endringer i utbyggingsprosjektet. Planene for tunnelen er omarbeidet, jf. EU-direktiv om minimum sikkerhet i europeiske vegtunneler på TERN-vegnettet, og prosjektet er utvidet med ombygging av E6 på strekningen fra Øyer til Tingberg. Oppland fylkeskommune behandlet derfor finansieringsopplegget på nytt i møte i fylkestinget 24. juni 2008 og fattet følgende vedtak:

Fylkestinget viser til vedtak i sak 29/06 om «Bompegefinansiering av E6 Øyer – Tretten og rv. 254 på Tretten» og gir sin tilslutning til finansieringsopplegget slik det fremgår av saksframlegget.

4 Trafikkgrunnlag

Det er forventet at E6 mellom Øyer og Tretten i 2008 vil ha en gjennomsnittlig årsdøgntrafikk (ÅDT) på om lag 7100 kjøretøy i 2008. Tungtrafikandelen er på om lag 19 pst. Den gjennomsnittlige sommertrafikken (SDT) er mer enn 35 pst over ÅDT. Gjennomsnittlig årlig trafikkvekst de siste 10 årene har vært over 2 pst. Rv 254 har en ÅDT på om lag 1700 kjøretøy.

For den generelle trafikkutviklingen fra 2008 er

prognosene som ble utviklet for Oppland i forbindelse med Nasjonal transportplan 2010-2019 lagt til grunn, dvs. en trafikkvekst på 1,2 pst pr. år i perioden 2008-2010, 0,5 pst i 2010-2014, 0,8 pst i 2014-2020 og 1,1 pst i 2020-2030. ÅDT mellom Øyer og Tretten er i 2012 beregnet til om lag 7300 kjt/døgn.

Som grunnlag for å vurdere sannsynlig reduksjon av trafikkgrunnlaget etter innføring av bompenger, er det gjennomført en analyse for det vegnettet som kan bli påvirket av bompengereordningen. Analysen omfatter trafikk på E6 og parallellvegnettet mellom Øyer og Tretten. Beregningene viser en begrenset trafikkavvisning på vel 1 pst pga. endrede rutevalg. På bakgrunn av gjennomførte følsomhetsanalyser anbefaler Statens vegvesen å legge inn en ekstra trafikkavvisning på grunn av at noen trafikanter velger andre transportmidler eller andre reisemål.

Konsulenten for den eksterne kvalitetssikringen mener at trafikkgrunnlaget for bompengefinansiering er godt dokumentert og anbefaler at det i kalkyler for bompengeinntekter benyttes en avvisningseffekt på 8 pst i forhold til situasjonen uten bompenger. Det er etter dette lagt til grunn 8 pst redusert trafikkgrunnlag for basisalternativet.

Betalende ÅDT på E6 og parallellvegen (gammel E6) er i åpningsåret 2012 beregnet til om lag 6700 kjøretøy.

5 Utbyggings- og finansieringsplan

Det er lagt opp til anleggsstart for prosjektet E6 Øyer – Tretten høsten 2009 og åpning for trafikk høsten 2012. Utbyggingen er forutsatt finansiert med statlige midler og bompenger.

Statlige midler

Ved behandlingen av St.meld. nr. 24 (2003-2004) Nasjonal transportplan 2006-2015 gikk flertallet i Stortinget inn for å øke rammen til stamvegruta E6 Oslo – Trondheim med sikte på å forsere utbyggingen av E6 i Oppland. I Statens vegvesens handlingsprogram for investeringer på stamvegnettet i perioden 2006-2009 er det derfor lagt til grunn 50 mill. 2006-kr i statlige midler til E6 Tingberg – Tretten. Videre er det forutsatt 160 mill. 2006-kr til prosjektet i perioden 2010-2015. I tillegg er det lagt til grunn 32 mill. 2006-kr i perioden 2010-2015 innenfor rammen til øvrige riksveger i Oppland. Dette utgjør til sammen om lag 290 mill. kr i 2009-prisnivå.

Styringsramma for prosjektet er på 880 mill. kr omregnet til 2009-prisnivå. I forslaget til finansieringsplan er det lagt til grunn 423 mill. kr i statlige

midler, fordelt med 385 mill. kr innenfor stamvegrammen og 38 mill. kr fra den fylkesfordelte rammen til øvrige riksveger i Oppland. I St.meld. nr. 16 (2008-2009) Nasjonal transportplan 2010-2019 er det lagt opp til at det i første fireårsperiode skal bevilges statlige midler i tråd med denne finansieringsplanen. Det legges til grunn at rv 254 omklassifiseres til fylkesveg når forvaltningsreformen trer i kraft fra 2010. Dette innebærer at fylkeskommunen blir ansvarlig for å bevilge forutsatte offentlige midler til denne delen av prosjektet, inkl. forutsatt andel av en evt. kostnadsøkning.

Bomstasjonsplassering og bompengeopplegg

I tråd med godkjente reguleringsplaner er det lagt opp til å etablere bomstasjoner på ny E6 mellom Tingberg og Rustberg og på framtidig fylkesveg gjennom Skarsmoen (eksisterende E6). Det er lagt til grunn etterskuddsinnkreving i automatiske, ubemannede stasjoner. Bomstasjonene settes i drift når anlegget åpnes for trafikk.

Bomstasjonene er basert på Autopass-systemet og vil ha tilsvarende teknologiske løsninger som eksisterende bomstasjoner i Oslo, Bergen og Tønsberg. Betaling av bompenger vil skje gjennom bruk av elektronisk brikke eller ved etterskuddsvis fakturering basert på videofotografering av bilens registreringsnummer. Av personvern hensyn legges det opp til mulighet til å kunne betale ved nærliggende bensinstasjoner som har avtale med bomselskapet. Det vises til St.meld. nr. 16 (2008-2009) Nasjonal transportplan 2010-2019 hvor det varsles et interdepartementalt arbeid om anonymitet i helautomatiske bomstasjoner, jf. St.prp. nr. 40 (2007-2008). Samferdselsdepartementet tar sikte på at konklusjonene foreligger ved årsskiftet 2009/2010.

Lokale vedtak legger til grunn gjeldende takstretningslinjer og rabattordning for bompengereordningen. Følgende takster er lagt til grunn (2009-prisnivå):

- 23,70 kr for lette kjøretøy (tillatt totalvekt t.o.m. 3 500 kg)
- 47,40 kr for tunge kjøretøy (tillatt totalvekt f.o.m. 3 501 kg)

Vegdirektoratet foreslår å innføre takst- og rabattsystem i tråd med lokale vedtak. Det tas imidlertid forbehold om at implementering av nytt EU-direktiv 2006/38/EF i Norge, vil kunne få innvirkning på rabattsystemet for tunge kjøretøy.

Det er forutsatt at takstene blir justert i samsvar med prisutviklingen. Ved åpningen i 2012 vil takstene bli regnet om til 2012-prisnivå.

Dersom økonomien i prosjektet blir svakere

enn forutsatt, kan bompengeselskapet etter avtale med Vegdirektoratet øke takstene med inntil 20 pst og forlenge innkrevingsperioden med inntil 5 år.

Bompengebidraget er til sammen beregnet å utgjøre 828 mill. kr, fordelt med 457 mill. kr til investeringer, 290 mill. kr til lånerenter og 81 mill. kr i innkrevingskostnader.

Forslag til finansieringsplan

Det er bevilget 50 mill. kr til prosjektet innenfor stamvegramma for 2009, jf. St.prp. nr. 1 (2008-2009). I tillegg er det forutsatt at bompengeselskapet stiller til disposisjon 40 mill. kr i 2009. Finansieringsplanen er vist i tabell 5.1.

Eventuelle kostnadsoverskridelser ut over prisstigning skal dekkes i samsvar med gjeldende retningslinjer for bompengeprosjekter. Dette medfører at for E6-delen av prosjektet dekkes kostnadsøkninger opp til kostnadsramma med samme andel bompenger og statlige midler som innenfor styringsramma for E6-delen av prosjektet. Tilsvarende skal kostnadsøkninger på rv 254-delen av prosjektet dekkes med samme andel bompenger og fylkeskommunale midler som innenfor styringsramma. Overskridelser ut over kostnadsramma dekkes i sin helhet med statlige midler for E6-delen og fylkeskommunale midler for rv 254-delen av prosjektet.

Andre forutsetninger for finansieringsplanen

Trafikkforutsetningene går fram av kap. 4, og forutsatt takst- og rabattsystem går fram av kap. 5. Følgende basisforutsetninger er ellers lagt til grunn for finansieringsanalysen:

- Lånerente 6,5 pst
- Innskuddsrente 2,5 pst
- Årlig prisstigning 2,5 pst fra 2009
- Årlige innkrevingskostnader 6,0 mill. kr (to bomstasjoner)

- 8 pst trafikkreduksjon
- 25 pst inntektsbortfall pga. rabattordningene

Lånerente på 6,5 pst forutsetter at det før anleggsstart foreligger dokumentasjon fra en låneinstitusjon om lån innenfor denne renta i en periode på 10-15 år. Med disse basisforutsetningene er innkrevingsperioden beregnet til om lag 13½ år.

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

- Anleggskostnad økt til kostnadsrammen
- Halvert generell trafikkvekst
- Doblet trafikkreduksjon
- 20 pst takstøkning etter to år i henhold til regelverket i slike situasjoner

Med disse forutsetninger er innkrevingsperioden beregnet til om lag 15 år, dvs. en økning på om lag 1½ år ift. basisalternativet. Dette viser at prosjektet er robust i forhold til endringer i forutsetningene.

6 Fylkeskommunal garanti og betinget refusjon

Som det går fram av pkt. 3, har Oppland fylkeskommune i møte i fylkestinget 19. september 2006 fattet vedtak om fylkeskommunal garanti for selskapets gjeld begrenset til 750 mill. kr. Maksimal gjeld er i det pessimistiske alternativet beregnet til om lag 600 mill. kr og godt innenfor vedtatt garantibeløp.

Fylkeskommunen går inn for at ordningen med betinget refusjon gjøres gjeldende i samsvar med statens retningslinjer, og at betinget refusjon kan benyttes for dette prosjektet. En beregning med pessimistiske forutsetninger viser at prosjektet i verste fall lar seg nedbetale ved å øke innkrevingsperioden med 1½ år. I henhold til retningslinjene for betinget refusjon er det først aktuelt å gå inn med midler etter at innkrevingsperioden er økt med 5 år. Vilkåret for betinget refusjon er derfor ik-

Tabell 5.1 Forslag til finansieringsplan

	2006-2009		2010-2013		Sum		Mill. 2009-kr
	Offentlige midler	Bompenger	Offentlige midler	Bompenger	Offentlige midler	Bompenger	Sum
E6-delen	50	40	335	352	385	392	777
Rv 254-delen			38	56	38	56	94
Bomstasjoner				9		9	9
Sum	50	40	373	417	423	457	880

ke til stede og Vegdirektoratet anbefaler derfor at det ikke legges opp til betinget refusjon.

Den fylkeskommunale garantien må godkjennes av Kommunal- og regionaldepartementet. Garantien vil først komme til utbetaling dersom gjelda ikke blir mulig å håndtere etter at takstene er økt med inntil 20 pst. og bompengeperioden er forlenget med inntil 5 år.

7 Samferdselsdepartementets vurdering

Utbygging av E6 Øyer – Tretten med tilstøtende vegnett vil føre til bedret framkommelighet og trygvere forhold på strekningen for alle trafikantgrupper, på en vegstrekning som fram til nå har vært sterkt ulykkesbelastet.

Utbygging av parsellen Øyer – Tingberg gir en trafikkssikker E6 fra Lillehammer til Tretten med sammenhengende lokalveg og gang- og sykkelveg på strekningen. I tillegg til betydelige reduksjoner i ulykkene medfører også prosjektet en innkorting av E6 med 2 km. og dermed store tidsbesparelser for trafikantene. Disse effektene, ulykkesreduksjoner og tidsbesparelser, medfører at prosjektets netto nytte (NN) er høy, om lag 450 mill. kr med 4,5 pst kalkulasjonsrente. Netto nytte pr. investert krone (NN/K) er beregnet til om lag 0,6.

Det er gjennomført utvidet ekstern kvalitetssikring av prosjektet (KS2). Statens vegvesen foreslår en styringsramme på 800 mill. 2007-kr og en kostnadsramme på 860 mill. 2007-kr. Den eksterne konsulentens kostnadsberegninger er på om lag samme nivå. Departementet legger til grunn en styringsramme på 810 mill. 2007-kr og en kostnadsramme på 880 mill. 2007-kr i samsvar med konsulentens forslag. Omregnet til 2009-nivå blir styringsramma 880 mill. kr og kostnadsramma 950 mill. kr.

Samferdselsdepartementet legger fram forslag til utbyggings- og finansieringsplan for prosjektet, jf. denne proposisjonens kap. 5. Prosjektet framstår etter departementets vurdering som et robust prosjekt og er forutsatt nedbetalt godt innenfor 15 års innkrevingsperiode.

Rv 254 inngår i Vegdirektoratets forslag til fram-

tidig fylkeskommunalt vegnett som en del av forvaltningsreformen. Forvaltningsreformen vil føre til at Oppland fylkeskommune blir ansvarlig for å bevilge forutsatte offentlige midler til denne delen av prosjektet, inklusive forutsatt andel av en eventuell kostnadsøkning.

Eventuelle kostnadsoverskridelser ut over prisstigning på E6-delen og på rv 254-delen skal dekkes i samsvar med gjeldende retningslinjer for bompengeprojekter som beskrevet i kap. 5.

Samferdselsdepartementet slutter seg til det lokale forslaget til bompengeordning og legger vekt på at det er stor lokal enighet om å prioritere prosjektet og å delfinansiere utbyggingen med bompenger.

Samferdselsdepartementet legger til grunn at vilkårene for betinget refusjon ikke lenger er til stede og forutsetter at fylkeskommunen slutter seg til anbefalingen om at det ikke legges opp til betinget refusjon. Det er en forutsetning at bompengeselskapet inngår bindende avtale om en lavere rente enn 6,5 pst for en periode på 10-15 år. Samferdselsdepartementet forutsetter at dokumentasjon for avtale om rentenivået blir sendt Vegdirektoratet før bompengeavtalen blir underskrevet.

8 Avtale

Etter at Stortinget har fattet vedtak om utbygging og finansiering av prosjektet E6 Øyer – Tretten, vil det bli inngått avtale mellom Vegdirektoratet og bompengeselskapet i tråd med gjeldende standardavtale og de forutsetningene som er lagt til grunn for denne proposisjonen.

Samferdselsdepartementet

tilrår:

At Deres Majestet godkjenner og skriver under et framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om utbygging og finansiering av E6 Øyer (Granrudmoen) – Tretten i Øyer kommune i Oppland.

Vi HARALD, Norges Konge,

s t a d f e s t e r :

Stortinget blir bedt om å gjøre vedtak om utbygging og finansiering av E6 Øyer (Granrudmoen) – Tretten i Øyer kommune i Oppland i samsvar med et vedlagt forslag.

Forslag

til vedtak om utbygging og finansiering av E6 Øyer (Granrudmoen) – Tretten i Øyer kommune i Oppland

I

Stortinget samtykker i at bompengeselskapet får tillatelse til å ta opp lån og kreve inn bompenger til delvis bompengefinansiering av utbyggingen etter vilkårene i denne proposisjonen.

II

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



Trykk: A/S O. Fredr. Anesen, April 2009