

St.prp. nr. 82

(2008–2009)

Om utbygging og finansiering av E6 på strekninga Dal – Minnesund i Akershus og Skaberudkrysset i Hedmark

*Tilråding frå Samferdselsdepartementet av 29. mai 2009,
godkjend i statsråd same dagen.
(Regjeringa Stoltenberg II)*

1 Innleiing

Ved behandlinga av St.meld. nr. 24 (2003-2004) Nasjonal transportplan 2006-2015 slutta Stortinget seg til utbygging av vegprosjektet E6 Gardermoen – Kolomoen. Første utbyggingsetappe av prosjektet er under anlegg og er føresett opna for trafikk i oktober 2009, jf. St.prp. nr. 87 (2006-2007) Om utbygging og finansiering av E6 på strekningane Gardermoen (Hovinmoen) – Dal og Skaberud – Kolomoen i Akershus og Hedmark.

I St.prp. nr. 87 (2006-2007) vart det lagt til grunn at utbygginga av E6 Gardermoen – Kolomoen skulle delast i to etappar. I samband med behandlinga av St.prp. nr. 87 (2006-2007) ba fleirtalet i transport- og kommunikasjonskomiteen Regjeringa vurdere å komme tilbake til Stortinget med utbygging av strekninga Dal – Boksrud – Minnesund før endeleg opplegg for utbygging og finansiering av heile strekninga Gardermoen – Kolomoen er avklart.

Samferdselsdepartementet legg i denne proposisjonen fram forslag om utbygging og finansiering av E6 på strekninga Dal – Minnesund i Akershus og Skaberudkrysset i Hedmark. Prosjektet vil utgjere andre utbyggingsetappe av prosjektet E6 Gardermoen – Kolomoen. Det er lagt opp til anleggsstart hausten 2009 og opning for trafikk hausten 2011. Dersom vidare framdrift ikkje gjer det mogleg med

anleggsstart før ved årsskiftet 2009/2010, vil anlegget bli opna for trafikk hausten 2012.

Miljøverndepartementet vedtok 25. februar 2009 kommunedelplanar for strekninga Minnesund – Skaberud som vil utgjere den tredje og siste utbyggingsetappen av E6 frå Gardermoen til Kolomoen. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til endeleg finansiering av heile prosjektet E6 Gardermoen – Kolomoen og utbygging av den tredje etappen E6 Minnesund – Skaberud når det ligg føre tilstreккеlege avklaringar.

2 Omtale av den samla utbygginga og andre utbyggingsetappe

2.1 E6 Gardermoen - Kolomoen

Prosjektet er delt i seks delstrekningar på til saman 65 km. Det er gjort nokre mindre justeringar i inndelinga samanlikna med St.prp. nr. 87 (2006-2007):

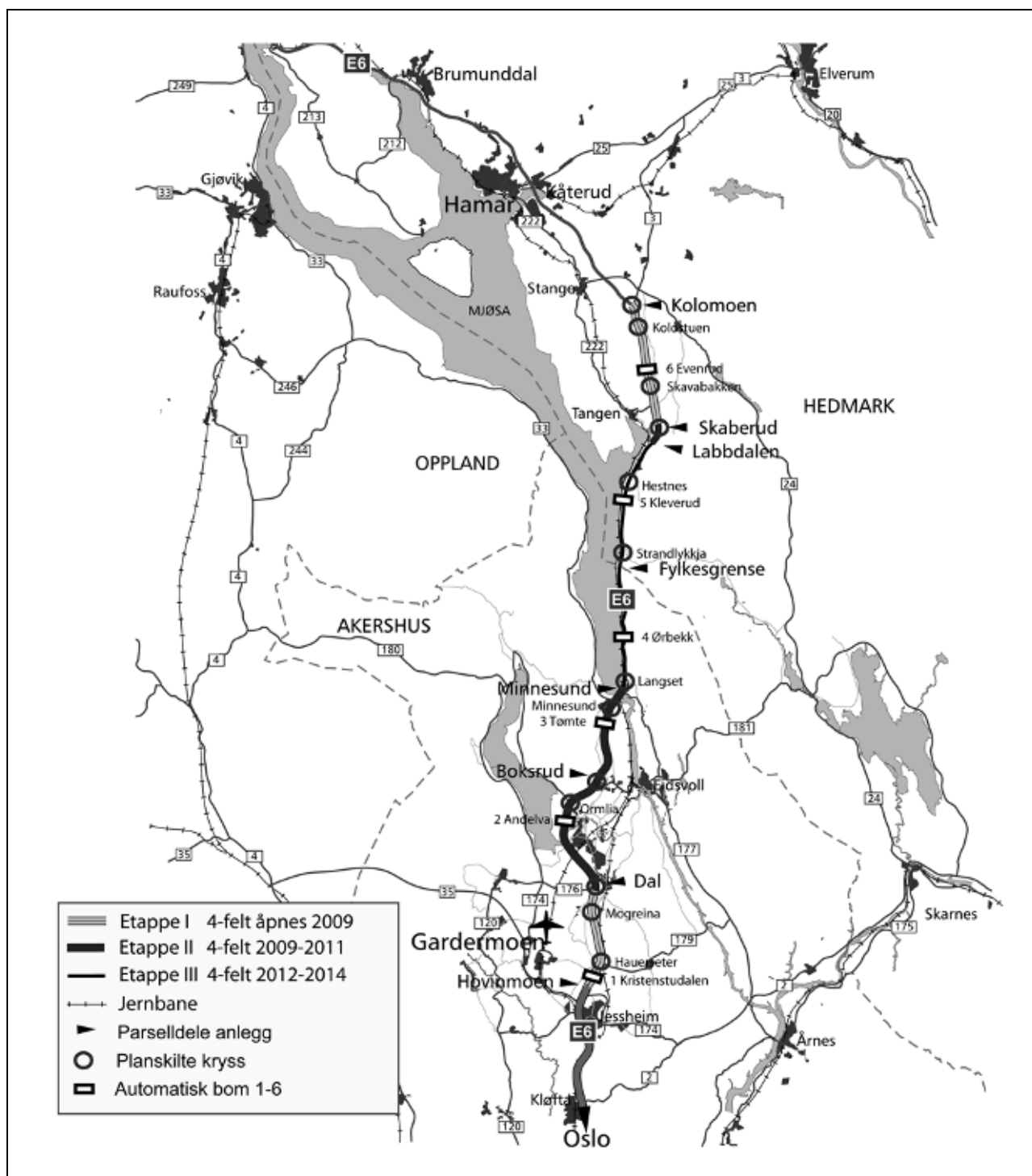
- Hovinmoen – Dal	10 km
- Dal – Boksrud	11 km
- Boksrud – Minnesund	8 km
- Minnesund – Hedmark grense	11 km
- Akershus grense – Skaberud, inkl. Labbdalen N – Skaberud (2 km)	12 km
- Skaberud – Kolomoen	13 km

Delstrekningane *Hovinmoen – Dal og Skaberud – Kolomoen* utgjør første utbyggingsetappe og er føresette opna for trafikk hausten 2009. Styringsramma er 1 310 mill. 2006-kr, jf. Samferdselsdepartementet sitt brev av 20. november 2007 til transport- og kommunikasjonskomiteen.

Delstrekningane *Dal – Boksrud og Boksrud – Minnesund* inngår i andre utbyggingsetappe. Regu-

leringsplanar vart godkjende av Eidsvoll kommune i august 2007. Skaberudkrysset (Labbdalen N – Skaberud) inngår også i andre utbyggingsetappe. Reguleringsplan vart godkjent av Stange kommune i september 2007.

Delstrekningane *Minnesund – Hedmark grense og Akershus grense – Skaberud (Labbdalen)* utgjør tredje utbyggingsetappe. Miljøverndepartementet



Figur 2.1 Gardermoen-Kolomoen – utbyggingsetappar og bomanlegg

sitt vedtak av kommunedelplanar for strekningane av 25. februar 2009 er lagt til grunn. Reguleringsplanarbeidet er starta opp i Eidsvoll og Stange kommunar.

Det er førebels lagt til grunn eit samla kostnadsoverslag på om lag 7 100 mill. kr ved utbygging av E6 til firefelts veg på heile strekninga E6 Gardermoen – Kolomoen.

Dette er ein auke på om lag 1,7 mrd. 2009-kr i høve til det som vart lagt til grunn ved behandlinga av St.prp. nr. 87 (2006-2007). Vedteken løysing på strekninga Minnesund – Skaberud har ført til ein meirkostnad på om lag 690 mill. kr samanlikna med det som vart lagt til grunn då saka var på lokal høyring hausten 2008. Årsaka til meirkostnaden er at E6 er føresett lagt i ein 2,3 km lang tunnel ved Morskogen og at det er stilt strengare krav til avbøtande tiltak for å ivareta omsynet til strandsona og landskapet. Resten av kostnadsauken skuldast i hovudsak ugunstig marknadsutvikling. I kostnadsoverslaget er inkludert om lag 54 mill. kr til etablering av seks automatiske bomstasjonar og 72 mill. kr til avbøtande tiltak i Ullensaker, Eidsvoll og Stange kommunar.

Netto nytte (NN) for heile prosjektet E6 Gardermoen – Kolomoen er rekna til om lag 3 mrd. kr. Netto nytte pr. investert krone (NN/K) er rekna til om lag 0,4.

2.2 E6 Dal - Minnesund og Skaberudkrysset (andre utbyggingsetappe)

Strekninga Dal – Minnesund er 19 km lang og ligg i Eidsvoll kommune. Utbygginga omfattar utviding av eksisterande tofelts veg til firefelts veg. Utviding av Julsrud og Minnesund bruer (til saman 850 m) og nytt løp i Eidsvolltunnelen (1200 m) inngår i prosjektet. Vidare inngår 20 bruonstruksjonar, inklusive ny bru over Andelva, og nytt rasteplassanlegg ved Andelva.

Det er tatt ut massar mellom Labbdalen og Skaberud for å dekke masseunderskot på delstrekninga Skaberud – Kolomoen i første utbyggingsetappe. Utbygging av den 2 km lange parsellen Labbdalen N – Skaberud inngår no i andre utbyggingsetappe og omfattar utbygging av Skaberudkrysset og tilstøytande E6.

Det er gjennomført utvida ekstern kvalitetssikring av prosjektet. Denne tek utgangspunkt i Statens vegvesens kostnadsberekningar i 2007-kr. Den eksterne konsulenten foreslår ei styringsramme som er om lag 40 mill. kr høgare enn det Statens vegvesen opphavleg la til grunn. Årsaka er kostnadsauke knytta til meir nøyaktige masse-

utrekningar ved detaljprosjekteringa. Konsulenten foreslår ei kostnadsramme som er om lag 190 mill. kr høgare enn det Statens vegvesen opphavleg la til grunn. Årsaka er at konsulenten har vurdert at uvisse i kostnadsoverslaget er høgare enn det Statens vegvesen har lagt til grunn.

Vegdirektoratet har informert om at Langset bru (tidlegare E6-bru ved Minnesund) skal nyttast til omkjøringsveg i anleggsperioden. Det er behov for 15 mill. kr til forsterking av brua som følgje av stor trafikkauke. Samferdselsdepartementet meiner at det er viktig at endeleg styringsramme og kostnadsramme inneheld alle kostnadene ved prosjektet. Samferdselsdepartementet vil derfor auke styringsramma og kostnadsramma tilsvarande.

Samferdselsdepartementet legg etter dette til grunn ei styringsramme på 2 125 mill. 2007-kr og ei kostnadsramme på 2 305 mill. 2007-kr. Styrings- og kostnadsramma er i tråd med den eksterne konsulenten si tilråding med tillegg av bidraget til Langset bru som er tatt med etter at KS2 er gjennomført. Det har vore ein betydeleg vekst i prisane i anleggsmarknaden sidan etaten si kostnadsanslag i 2007. Det er vidare knytt uvisse til vidare prisvekst. Ved omrekning frå 2007-kr til 2009-kr har departementet derfor funne det rett å leggje til grunn noko høgare prisutvikling enn det konsulenten har gjort i sine vurderingar. SD legg etter dette til grunn ei styringsramme på 2 300 mill. 2009-kr og kostnadsramme på 2 490 mill. 2009-kr.

Kostnadene knytt til parsellen Labbdalen N – Skaberud utgjer om lag 130 mill. kr av styringsramma. I styringsramma inngår også 17 mill. kr til etablering av to automatiske bomstasjonar. Vidare inngår 44 mill. kr til avbøtande tiltak og trafikktryggleikstiltak i Stange og Eidsvoll kommunar.

Netto nytte (NN) for prosjektet (ekskl. Skaberudkrysset) er rekna til om lag 200 mill. kr Netto nytte pr. investert krone (NN/K) er rekna til om lag 0,1.

3 Lokalpolitisk behandling

Eit revidert forslag til opplegg for delvis bompengefinansiert utbygging av E6 Gardermoen – Kolomoen blei sendt på høyring til Ullensaker, Eidsvoll og Stange kommunar og Akershus og Hedmark fylkeskommunar hausten 2008.

Saksframlegget var basert på Statens vegvesens forslag til løysing langs Mjøsa og eit nytt kostnadsoverslag på til saman 5 710 mill. 2007-kr for utbygging av heile strekninga Gardermoen – Kolomoen. Kostnadsauken i høve til det som låg til

grunn for Stortingets behandling av St.prp. nr. 87 (2006-2007), var føresett dekket med bompengar. Fordeling mellom statlege midlar og bompengar var etter dette 26 og 74 pst. I saksframlegget var det også gjort greie for behovet for takstauke dersom Stange og Eidsvoll kommunar sine ønskje om lange tunnelar skulle bli tatt til følge.

Ullensaker, Eidsvoll og Stange kommunar har slutta seg til det skisserte bompengelopplegget. Det blir likevel føresett at den statlege ramma til prosjektet blir vurdert på nytt i samband med Nasjonal transportplan 2010-2019. Eidsvoll og Ullensaker kommunar er redde for trafikklekkasje til lokalvegnettet. Eidsvoll kommune meiner at innkrevjingstida må kunne aukast ut over 15 år, slik at avgifta for den enkelte bilist kan haldast på eit akseptabelt nivå med dei lokale forslaga til løysing langs Mjøsa.

Hedmark fylkeskommune fatta følgjande vedtak i møte i fylkestinget 16. september 2008:

1. Fylkestinget slutter seg til Statens vegvesens vurdering om at utbygging av E6 til firefelts veg på strekninga Gardermoen – Kolomoen fortsetter med fase 2 Dal-Boksrud-Minnesund og Labbdalen-Skaberud. Utbygginga baseres, slik som tidligere vedtatt, på delvis bompengefinansiering med innkreving i 6 antennepunkter etter hvert som parsellene ferdigstilles.
2. Fylkestinget registrerer at framlagte finansieringsplan for E6 utbyggingen Gardermoen-Kolomoen nå har en statlig andel på 24 % og bompengandelen på 76 %.
Fylkestinget mener at finansieringsforslaget er urimelig fordi det innebærer at gjennomsnittlig bompengetakst øker fra 9-10 kroner til 13-14 kroner dersom Statens andel ikke økes i takt med forutsetningene i St.meld. nr. 24 (2003-2004) Nasjonal Transportplan 2006-2015.
Fylkestinget viser til vedtak 13.12.2006, sak 63/06, og ber derfor om at Stortinget i forbindelse med behandlinga av Nasjonal Transportplan 2010-2019 øker statlig andel slik at det legges til grunn 50/50 deling mellom statlig andel og bompengandelen.
3. Fylkestinget aksepterer imidlertid at en gjennom en tredje stortingsproposisjon får til behandling det endelige finansieringsopplegget og takstnivået når utbyggingsplanene langs Mjøsa er endelig godkjent.
4. Fylkestinget vedtar at Hedmark fylkeskommune stiller fylkeskommunal garanti for et låneopptak for bomselskapet «E6 Gardermoen-Moelv AS» på til sammen 1.450 mill. kroner for fase 1 og 2 (inkludert 550 mill. kroner vedtatt i sak 63/06). Det forutsettes at Akershus fylkeskommune stiller

tilsvarende garanti slik at maksimalt låneopptak blir 2.900 mill. kroner i 2011.

Akershus fylkeskommune fatta følgjande vedtak i fylkestinget 23. oktober 2008:

1. Fylkestinget slutter seg til Statens Vegvesens vurdering om at utbyggingen av E6 til firefelts veg på strekninga Gardermoen-Kolomoen fortsetter med fase 2 Dal-Boksrud-Minnesund og Labbdalen-Skaberud. Utbyggingen baseres, slik som tidligere vedtatt, på delvis bompengefinansiering med innkreving i 6 antennepunkter etter hvert som parsellene ferdigstilles.
2. Fylkestinget registrerer at framlagte finansieringsplan for E6 utbyggingen Gardermoen-Kolomoen nå har en statlig andel på 24 % og bompengandelen på 76 %.
Med bakgrunn i de økte bompengetakstene er fylkestinget bekymret for at trafikklekkasjen vil øke til det lokale veinettet med de negative konsekvenser det vil få for trafiksikkerhet og lokalmiljøene.
3. Fylkestinget aksepterer at en foreløpig legger til grunn en statlig andel på 1.500 mill. kroner av samlede utbyggingskostnader på 5.700 mill. kroner slik at en ikke risikerer at utbyggingen blir forsinket.
Fylkestinget forutsetter at en gjennom en tredje stortingsproposisjon får til behandling det endelige finansieringsopplegget og takstnivået når utbyggingsplanene langs Mjøsa er endelig godkjent.
4. Fylkestinget vedtar at Akershus fylkeskommune stiller fylkeskommunal garanti for et låneopptak for bompengeselskapet «E6 Gardermoen-Moelv AS» på til sammen 1.450 mill. kroner for fase 1 og 2 (inkludert 550 mill. kroner vedtatt i sak 05/07). Det forutsettes at Hedmark fylkeskommune stiller tilsvarende garanti slik at maksimalt låneopptak blir 2.900 mill. kroner i 2011.

Kommunal- og regionaldepartementet stiller seg positivt til å godkjenne fylkeskommunale vedtak om garanti etter at det ligg føre eit stortingsvedtak om bompengefinansiering.

4 Trafikkgrunnlag

Det blir vist til St.prp. nr. 87 (2006-2007) side 5-6, der det er gjort greie for utrekninga av trafikkprognosar og overføring av trafikk frå E6 til alternative ruter.

Statens vegvesen har utarbeidd eit oppdatert trafikkgrunnlag for prosjektet og nytta transport-

Tabell 4.1 Forventa ÅDT gjennom bomstasjonsnitta i samanlikningsåret 2010

Delstrekningar	Framskriven situasjon utan bompengeneinnkrevjing (ÅDT)	Utbygd E6 med bompengeneinnkrevjing (ÅDT)
Hovinmoen – Dal	24 100	18 100
Dal – Boksrud	15 700	14 600
Boksrud – Minnesund	14 200	13 700
Minnesund – Hedmark grense	13 000	12 300
Akershus grense – Skaberud	12 900	12 100
Skaberud – Kolomoen	13 000	12 300

modell for Region øst, utvikla i samband med arbeidet med Nasjonal transportplan 2010-2019. Det er teke utgangspunkt i årsdøgntrafikken (ÅDT) i 2007. Det er korrigert for faktisk trafikkutvikling i 2008. Deretter er det rekna med ein årleg trafikkvekst på 1,6 pst. fram til 2010 og vidare 1,4 pst. i perioden 2011-2014, 1,1 pst. i perioden 2015-2020 og 0,9 pst. frå 2021. Dette er i tråd med trafikkprognosar utvikla i samband med Nasjonal transportplan 2010-2019. Tabell 4.1 viser utrekna ÅDT ved dei seks bomstasjonane på E6 i 2010 utan utbygging og med utbygging og bompengar i 2010.

Utbygginga vil føre til trafikkoverføring frå sidevegnettet til ny E6. På den andre sida vil bompengeneinnkrevjinga føre til trafikkoverføring frå E6 til andre vegruter, i hovudsak til rv 4 og til riks- og fylkesvegar i korridoren. Bilreiser som blir overførte til buss og tog er i følge utrekningane under 1 pst. Ei undersøking utført av Jernbaneverket og Statens vegvesen i 2001 konkluderte også med at overføringspotensialet frå bil til tog er lite sidan toget i liten grad dekkar bilistane sine reisemål.

Trafikkoverføringa frå E6 til andre vegruter og til sidevegnettet etter at E6 er utbygd og bompengeneinnkrevjinga er starta, er rekna til om lag 6 000 kjøretøy pr. døgn (25 pst.) i sør ved Kristenstudaen. For delstrekningane lenger nord viser utrekningane vesentleg mindre trafikkoverføring, mellom 500 og 1 100 kjøretøy pr. døgn (4-7 pst.). Årsaka til at trafikkoverføringa er størst i sør er at det er betre kollektivtilbod, meir omfattande sidevegnett og betre omkjøringsalternativ i sør enn i nord. I finansieringsanalysen er det lagt til grunn at betalande ÅDT blir redusert med ytterlegare 5 pst. i høve til tabell 4.1, på grunn av mellombels driftstans i innkrevjingssystemet, manglande registreringar, tap av inntekter frå utanlandske kjøretøy m.m. Samferdselsdepartementet arbeider med å redusera dette mest mogleg.

Konsulenten har vurdert prognosen for trafikk på utbygd E6 til å vere for pessimistisk. Statens vegvesen er samd med konsulenten i at tungtrafik-

ken blir noko undervurdert på grunn av manglar i trafikkmodellen som er nytta og at avvising av tungtrafikk frå E6 i innkrevjingsperioden kan vere overvurdert. Det vert tilrådd at Statens vegvesen sitt trafikkgrunnlag likevel blir lagt til grunn. Dette vil bidra til at trafikkgrunnlaget er meir robust.

Samferdselsdepartementet føreset at Statens vegvesen utfører trafikkteilingar og i samarbeid med lokale styresmakter vurderer vidare tiltak på sidevegnettet for å redusere trafikklekkasjen og dempe uheldige verknader på grunn av auka trafikk på sidevegnettet.

5 Førebels finansieringsopplegg for utbygging av E6 for heile strekninga Gardermoen – Kolomoen

Det er teke utgangspunkt i eit revidert kostnads-overslag på om lag 7 100 mill. kr for utbygging av E6 til firefelts veg på heile strekninga Gardermoen – Kolomoen. Som omtalt i kap. 2.1 er overslaget basert på Stortinget si behandling av St.prp. nr. 87 (2006-2007) for første utbyggingsetappe, godkjente reguleringsplanar for andre utbyggingsetappe og Miljøverndepartementet sitt vedtak av kommunedelplanar for tredje utbyggingsetappe langs Mjøsa. Det reviderte kostnadsoverslaget er om lag 1,7 mrd. kr høgare enn overslaget (omrekna til 2009-prisnivå) som var lagt til grunn ved behandlinga av St.prp. nr. 87 (2007-2007).

Statlege midlar

I tråd med St.meld. nr. 16 (2008-2009) Nasjonal transportplan 2010-2019 er det lagt til grunn til saman 2 350 mill. kr i statlege midlar til den samla utbygginga inklusive 300 mill. kr til første utbyggingsetappe. Dette utgjer ein auke i statlege midlar på til saman 660 mill. kr, omrekna til 2009-prisnivå,

i høve til det som var lagt til grunn i St.prp. nr. 87 (2006-2007). Med eit samla kostnadsoverslag på 7 100 mill. kr vil dei statlege midlane utgjere om lag 33 pst. av utbyggingskostnaden for heile prosjektet E6 Gardermoen – Kolomoen.

Bompengeopplegg

Det blir vist til utgreiing om bompengeopplegget i St.prp. nr. 87 (2006-2007).

Det er lagt opp til etterskotsinnkrevjing av bompenge i seks automatiske bomstasjonar. Det er ikkje føresett bomstasjonar på sidevegnettet. Innkrevjinga er føresett å starte etter kvart som delstrekningane blir opna for trafikk. Det er lagt opp til 15 års innkrevjing i kvar bomstasjon. I finansieringsanalysen er det førebels lagt til grunn følgjande innkrevjingsperiodar:

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

Seinare planavklaring enn tidlegare føresett og samordning av utbygginga av E6-prosjektet og jernbaneprosjektet vil føre til noko utsett anleggsstart og lengre byggetid for tredje utbyggingsetappe langs Mjøsa enn tidlegare lagt til grunn. Samtidig utbygging av veg og jernbane betyr ei innsparing på om lag 400 mill. kr. Bompengeinnkrevjing i ein eller fleire bomstasjonar vil pågå i perioden 2010-2029, til saman om lag 19 år.

Tabell 5.1 viser forventta takstnivå for lette kjøretøy basert på det reviderte kostnadsoverslaget for E6 Gardermoen – Kolomoen og statlege midlar til utbygginga som føresett i St.meld. nr. 16 (2008-2009). Det er lagt til grunn at tunge kjøretøy (totalvekt over 3 500 kg) skal betale dobbel takst.

Takstane vil føre til ein samla takst på om lag 82 kr (1,26 kr pr. km) for lette kjøretøy og om lag 164 kr (2,52 kr pr. km) for tunge kjøretøy som køyrer heile strekninga. Dei nye takstane er på same nivå som takstane som låg til grunn for fylkestinga si behandling av saka, jf. kap. 3 i denne proposisjonen.

Tabell 5.1 Takstnivå for lette kjøretøy

Delstrekningar	Takst (2009-kr)
Hovinmoen – Dal	13
Dal – Boksrud	14
Boksrud – Minnesund	10
Minnesund – Hedmark grense	14
Akershus gr. – Skaberud	15
Skaberud – Kolomoen	16
Sum	82

For å stimulere til bruk av elektronisk brikke, er det lagt til grunn ei rabattordning som inneber 10 pst. takstreduksjon ved bruk av brikke. Det er ikkje føresett rabattar ut over dette, jf. St.prp. nr. 87 (2006-2007). Det er føresett at takstane blir regulerte i samsvar med prisutviklinga.

Basert på føresetnadene i denne proposisjonen er det rekna med at bompengeinnkrevjinga vil gi eit samla finansieringsbidrag på om lag 8,2 mrd. kr fordelt med 4,8 mrd. kr til å dekke delar av investeringskostnadene og 3,4 mrd. kr til å dekke renter. I tillegg kjem 380 mill. kr til å dekke innkrevjingskostnader og kostnader ved drift av bompengeselskapet.

Førebels forslag til finansieringsplan

Ein førebels finansieringsplan for utbygging av E6 på heile strekninga Gardermoen – Kolomoen, basert på samla investeringskostnader på 7 100 mill. kr og anleggsstart for andre etappe hausten 2009, er vist i tabell 5.2.

Følgjande basisføresetnader er lagt til grunn for finansieringsanalysen:

- Trafikkgrunnlaget går fram av kap. 4.
- Takst- og rabattsystem går fram av kap. 5.
- Lånerente: 6,5 pst.
- Årleg prisstigning: 2,5 pst.
- Årlege innkrevjingskostnader: 25 mill. kr.
- Bruk av brikke: 65 pst.

I St.prp. nr. 87 (2006-2007) var det lagt til grunn at 60 pst. av kjøretøya vil bruke brikke. Erfaringar frå

Tabell 5.2 Førebels finansieringsplan for den samla utbygginga.

	Mill. 2009-kr			
	2006-2009	2010-2013	2014-2019	Sum
Statlege midlar	130	970	1 250	2 350
Bompenge	1 630	3 470	-350	4 750
Sum	1 760	4 440	900	7 100

E6 i Østfold og E18 i Vestfold tilseier at det bør legast til grunn at 65 pst. av kjøretøya vil bruke brikke.

Med desse basisføresetnadene er innkrevjingsperioden rekna til om lag 15 år i kvar av bomstasjonane. Det er også rekna på ei løysing med følgjande pessimistiske føresetnader:

- Kostnadsauke på 10 pst.
- Årleg trafikkvekst blir redusert til 0,5 pst.
- Ytterlegare 5 pst. reduksjon i betalande ÅDT i alle bomstasjonane som følgje av trafikklekasje.
- Bruken av brikke aukar til 80 pst.
- Takstauke på 20 pst. etter to år.

Med desse føresetnadene er innkrevjingsperioden i kvar bomstasjon rekna til mellom 19 og 20 år. Dette viser at prosjektet let seg nedbetale på mindre enn 20 år med dei føresetnadene som er lagt til grunn.

6 Utbygging og finansieringsopplegg for E6 på strekninga Dal – Minnesund og Skaberudkrysset (andre utbyggingsetappe)

Det er lagt opp til anleggsstart på strekninga Dal – Minnesund og Skaberudkrysset hausten 2009 og opning for trafikk hausten 2011. Dersom vidare framdrift ikkje gjer det mogleg med anleggsstart før ved årsskiftet 2009/2010, vil anlegget bli opna for trafikk hausten 2012.

Forslaget til finansieringsopplegg for andre utbyggingsetappe bygger på det reviderte finansieringsopplegget for utbygging av E6 på heile strekninga Gardermoen – Kolomoen. Bomstasjonen på delstrekninga Dal – Boksrud er føresett plassert ved Andelva, medan bomstasjonen på del-

strekninga Boksrud – Minnesund er føresett plassert ved Tømte.

I tråd med St.meld. nr. 16 (2008-2009) Nasjonal transportplan 2010-2019 blir det lagt til grunn 800 mill. kr i statlege midlar til utbygginga i perioden 2010-2013.

I St.prp. nr. 87 (2006-2007) vart det lagt til grunn at bompengeselskapet skulle stille til disposisjon om lag 90 mill. 2007-kr til planlegging og prosjektering av dei attståande strekningane mellom Dal og Skaberud. Av dette er om lag 45 mill. 2009-kr nytta på strekninga Dal – Minnesund. I tillegg er det venta eit forbruk på om lag 155 mill. kr på prosjektet i 2009. Midlane er føresette stilt til disposisjon av bompengeselskapet. Forslag til finansieringsplan for andre utbyggingsetappe er vist i tabell 6.1. Det er lagt til grunn at bompengeselskapet forskotterer delar av utbyggingskostnadene.

Det er rekna med at bompengeselskapet vil stille til disposisjon inntil 170 mill. kr til planlegging, prosjektering, byggeplanlegging og grunnerverv på strekninga Minnesund – Skaberud (tredje utbyggingsetappe). Dette kjem i tillegg til om lag 60 mill. kr som bompengeselskapet alt har stilt til disposisjon til planlegging og prosjektering på denne strekninga, jf. St.prp. nr. 87 (2006-2007).

Eventuelle kostnadsoverskridingar for andre etappe skal dekkast slik at kostnadsauke opp til kostnadsramma skal finansierast med statlege midlar og bompengar etter same prosentvise fordeling som innafor styringsramma. Overskridingar ut over kostnadsramma er staten sitt ansvar og må følgjeleg finansierast med statlege midlar.

Basert på føresetnadene i denne proposisjonen er det rekna med at bompengennkrevjinga vil gi eit samla finansieringsbidrag til første og andre utbyggingsetappe på om lag 4,4 mrd. kr, fordelt med 2,8 mrd. kr til å dekke delar av investeringskostnadene og om lag 1,6 mrd. kr til å dekke renter. I tillegg kjem 220 mill. kr til å dekke innkrevjingskostnader og kostnader ved drift av bompengeselskapet.

Tabell 6.1 Finansieringsplan for andre utbyggingsetappe

	Mill. 2009-kr		
	2006-2009	2010-2013	Sum
Statlege midlar	0	800	800
Bompengar	200	1 300	1 500
Sum	200	2 100	2 300

7 Fylkeskommunal garanti

Akershus og Hedmark fylkeskommunar har fatta garantivedtak for eit bompengelån på til saman 2 900 mill. kr, fordelt med 1 450 mill. kr i på kvar av garantistane. Vedtaka inkluderer tidlegare garantivedtak for første utbyggingsetappe. Maksimal lånegjeld for første og andre utbyggingsetappe er rekna til om lag 3,5 mrd. kr. Garantiane dekker såleis om lag 80 pst. av maksimal lånegjeld. Dei fylkeskommunale garantiane skal godkjennast av Kommunal- og regionaldepartementet. Sakgodkjenning vil skje etter at Stortinget har handsama proposisjonen. Garantien vil først kome til utbetaling dersom gjelda ikkje blir mogeleg å handtere etter at realtakstane er auka med inntil 20 pst. og bompengeperioden i kvar bomstasjon er forlenga med inntil 5 år.

8 Samferdselsdepartementets vurdering

Samferdselsdepartementet viser til St.prp. nr. 87 (2006-2007) med orientering om prosjektet E6 Gardermoen – Kolomoen og utbygging og finansiering av strekningane Hovinmoen – Dal i Akershus og Skaberud – Kolomoen i Hedmark som utgjør første etappe av prosjektet.

Akershus og Hedmark fylkeskommunar har hausten 2008 slutta seg til forslaget om vidare utbygging og delvis bompengefinansiering av strekninga Dal – Minnesund i Akershus og Skaberudkrysset i Hedmark.

Kommunedelplanane for E6 langs Mjøsa er no godkjente. Ved at det er lagt inn ein 2,3 km tunnel ved Morskogen og det er stilt strengare krav til tiltak som betre ivaretek omsynet til strandsona, er kostnadsoverslaget for denne strekninga auka med om lag 690 mill. kr. Meirkostnaden er i hovudsak føresett finansiert med statlege midlar, jf. at dei statlege midlane er auka med 660 mill. kr i høve til

det som var lagt til grunn i St.prp. nr. 87 (2006-2007). Akershus og Hedmark fylkeskommunar sine ønskje om at ein større del av prosjektkostnadene blir finansierte med statlege midlar er dermed følgt opp. Dei statlege midlane er med dette auka frå 26 pst. i forslaget som var på lokal høyring hausten 2008, til 33 pst.

Utbygging av veg og jernbane blir samordna på strekninga langs Mjøsa. Samtidig utbygging av veg og bane betyr ei innsparing på om lag 400 mill. kr og reduserer ulempene for busette og trafikantar langs denne strekninga i anleggsperioden

Det er ein føresetnad at bompengeselskapet inngår bindande avtale om ei lågare rente enn 6,5 pst. for ein periode på 10-15 år. Samferdselsdepartementet føreset at dokumentasjon for avtale om rentenivået blir sendt Vegdirektoratet før bompengeavtalen blir underskriven. På vanleg måte vil realtakstane kunne aukast med inntil 20 pst. og bompengeperioden med inntil 5 år dersom økonomien i prosjektet utviklar seg negativt.

Samferdselsdepartementet vil oppmode til størst mogleg grad å arbeide for å redusere driftskostnadane ved bompengeanlegga, m.a. ved å legge opp til auka brikkebruk.

Samferdselsdepartementet vil komme attende til Stortinget med endeleg opplegg for utbygging og finansiering av dei attståande strekningane på E6 mellom Gardermoen og Kolomoen så snart det ligg føre tilstrekkelege avklaringar.

9 Avtale

Etter at Stortinget har fatta vedtak om utbygging og finansiering av E6 på strekninga Dal – Minnesund i Akershus og Skaberudkrysset i Hedmark, vil det bli inngått avtale mellom Vegdirektoratet og bompengeselskapet i tråd med gjeldande standardavtale og dei føresetnadene som er lagt til grunn i denne proposisjonen.

Samferdselsdepartementet

t i l r å r :

At Dykkar Majestet godkjenner og skriv under
eit framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om
utbygging og finansiering av E6 på strekninga Dal
– Minnesund i Akershus og Skaberudkrysset i
Hedmark.

Vi HARALD, Noregs Konge,

s t a d f e s t e r :

Stortinget blir bedt om å gjere vedtak om utbygging og finansiering av E6 på strekninga Dal – Minnesund i Akershus og Skaberudkrysset i Hedmark i samsvar med eit vedlagt forslag.

Forslag

til vedtak om utbygging og finansiering av E6 på strekninga Dal – Minnesund i Akershus og Skaberudkrysset i Hedmark

I

Stortinget samtykker i at bompengeselskapet får løyve til å ta opp lån og krevje inn bompengar til delvis bompengefinansiering av utbygginga av E6 på strekninga Dal – Minnesund i Akershus og Skaberudkrysset i Hedmark etter vilkåra i denne proposisjonen.

II

Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsetje nærare reglar for finansieringsordninga.
