

Prop. 51 S

(2012–2013)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

Utbygging og finansiering av første utbyggingsetappe på E6 mellom Ringebru og Otta, strekningen Frya – Sjøa i Oppland

*Tilråding fra Samferdselsdepartementet 7. desember 2012,
godkjent i statsråd samme dag.
(Regjeringen Stoltenberg II)*

1 Innledning

Samferdselsdepartementet legger i denne proposisjonen fram forslag om utbygging og finansiering av E6 på strekningen Frya – Sjøa i kommunene Sør-Fron og Nord-Fron i Oppland. Dette er første etappe av den planlagte utbyggingen av E6 mellom Ringebru og Otta.

I St.meld. nr. 16 (2008-2009) Nasjonal transportplan 2010-2019 er det lagt til grunn statlige midler til å starte utbyggingen av E6 på strekningen Ringebru – Otta i første fireårsperiode. Prioriteringen er betinget av tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiering av utbyggingen. På grunn av plan- og finansieringssituasjonen legges det opp til en etappevis utbygging, der strekningen Frya – Sjøa bygges som første etappe. Oppland fylkeskommune og berørte kommuner har sluttet seg til at utbyggingen av E6 på strekningen Frya – Sjøa delfinansieres med bompenger.

Samferdselsdepartementet legger opp til at anleggsarbeidene på strekningen Frya – Sjøa kan starte tidlig i 2013 med ferdigstillelse ved årsskiftet 2016/2017.

2 Dagens situasjon og beskrivelse av utbyggingen

2.1 E6 Ringebru – Frya – Sjøa – Otta

E6 på strekningen mellom Ringebru og Otta er om lag 56 km lang. Strekningen starter ved Ringebru i Ringebru kommune, går nordover Gudbrandsdalen gjennom tettstedene Hundorp og Harpefoss i Sør-Fron kommune, videre i Nord-Fron kommune gjennom tettstedene Vinstra og Kvam, og ender i Otta i Sel kommune.

Strekningen Ringebru – Otta har ikke tilfredsstillende standard ut fra trafikkmengde og funksjon som riksveg mellom Øst- og Midt-/Vestlandet. Årsdøgntrafikken (ÅDT) på ulike tellepunkter på strekningen i 2010 varierte fra om lag 4 900 til om lag 6 300 kjøretøy. Tungtrafikkandelen er om lag 18 pst. Det er betydelig trafikkøkning i sommermånedene.

Dagens veg har ikke tilfredsstillende kurvatur og har en gjennomsnittlig veggbredde på om lag 8 m. Det er i tillegg ikke tilfredsstillende lokalveg, og det mangler tilbud til gående og syklende på store deler av strekningen. Mellom Ringebru og Otta går E6 i hovedsak parallelt med elva Gudbrandsdalslågen. Vegen går gjennom tettstedene Ringebru, Hundorp, Harpefoss, Vinstra og Kvam,

og dette gir store utfordringer knyttet til myke trafikanter samt miljøforhold i tettstedene. I tillegg er det spredt boligbebyggelse med avkjørsler direkte til E6 på store deler av strekningen. Mange av disse avkjørslene er uoversiktlige. E6 betjener både fjerntrafikk og lokaltrafikk, inklusive betydelig trafikk med landbruksmaskiner. Som følge av vegens standard og funksjon som lokalveg, er det nedsatt fartsgrense på lange strekninger. Deler av boligbebyggelsen på strekningen er støyuutsatt.

2.2 E6 Frya – Sjoa

Utbyggingsstrekningen Frya – Sjoa er om lag 34 km lang. Her har det skjedd 122 ulykker med personskade i perioden 2000–2011, 18 personer ble drept, 33 personer ble hardt skadet og 185 personer ble lettere skadet i disse ulykkene.

Prosjektet omfatter bygging av E6 i ny trasé på nesten hele strekningen mellom Frya og Sjoa. Mellom Harpefoss og Kvam blir vegen lagt på vestsiden av Gudbrandsdalslågen. E6 vil med dette bli lagt utenom tettstedene Hundorp, Harpefoss, Vinstra og Kvam. Vegen vil bli bygd som tofelts veg med vegbredde 13,5 m og midtrekkverk. Det blir bygd forbikjøringsfelt på 32 pst. og 39 pst. av strekningen i henholdsvis sør- og nordgående retning. På strekninger med forbikjøringsfelt blir vegbredden 15,5 m. I tillegg vil det bli bygd fem planskilte kryss. Prosjektet vil videre omfatte to tunneler, Hundorptunnelen på 4,4 km under Hundorp, og Teigkampen tunnel på 3,7 km mellom Vinstra og Kvam. Tunnelene er planlagt med to løp. Det vil først bli bygd ett løp med forsterket midtoppmerking. Det andre løpet er forutsatt å stå ferdig på det tidspunktet årsdøgntrafikken gjennom tunnelen når 8 000 kjøretøy. Dette er i tråd med det opplegget for valg av tunnelstandard som ble lagt fram for Stortinget i forbindelse med Prop. 1 S (2010-2011), jf. side 79 i proposisjonen. Det legges opp til fartsgrense på 90 km/t, med unntak av i tunnelene hvor fartsgrensa vil bli 80 km/t. Dagens E6 vil bli gjort om til lokalveg.

Reguleringsplanene for strekningen Frya – Sjoa ble vedtatt av kommunene Sør-Fron, Nord-Fron og Sel i 2011.

Det er gjennomført ekstern kvalitetssikring av prosjektet (KS2). Kvalitetssikringen har omfattet gjennomgang av styringsunderlag/forutsetninger, kostnadsoverslag og bompengefinansiering inkl. trafikkgrunnlag. Den eksterne konsulentens kostnadsberegning viser en liten økning i forhold til kostnadsoverslaget til Statens vegvesen. Samferdselsepartementet legger til grunn en styrings-

ramme på 3 970 mill. 2011-kr og kostnadsramme på 4 200 mill. 2011-kr. Dette er i tråd med tilrådingen fra den eksterne konsulenten. Omregnet til 2012-kr blir styringsrammen 4 060 mill. kr og kostnadsrammen 4 300 mill. kr.

Netto nytte for prosjektet (NN) er beregnet til -2 100 mill. kr. Netto nytte over totale kostnader (NN/ K) er beregnet til -0,5.

3 Lokalpolitisk behandling

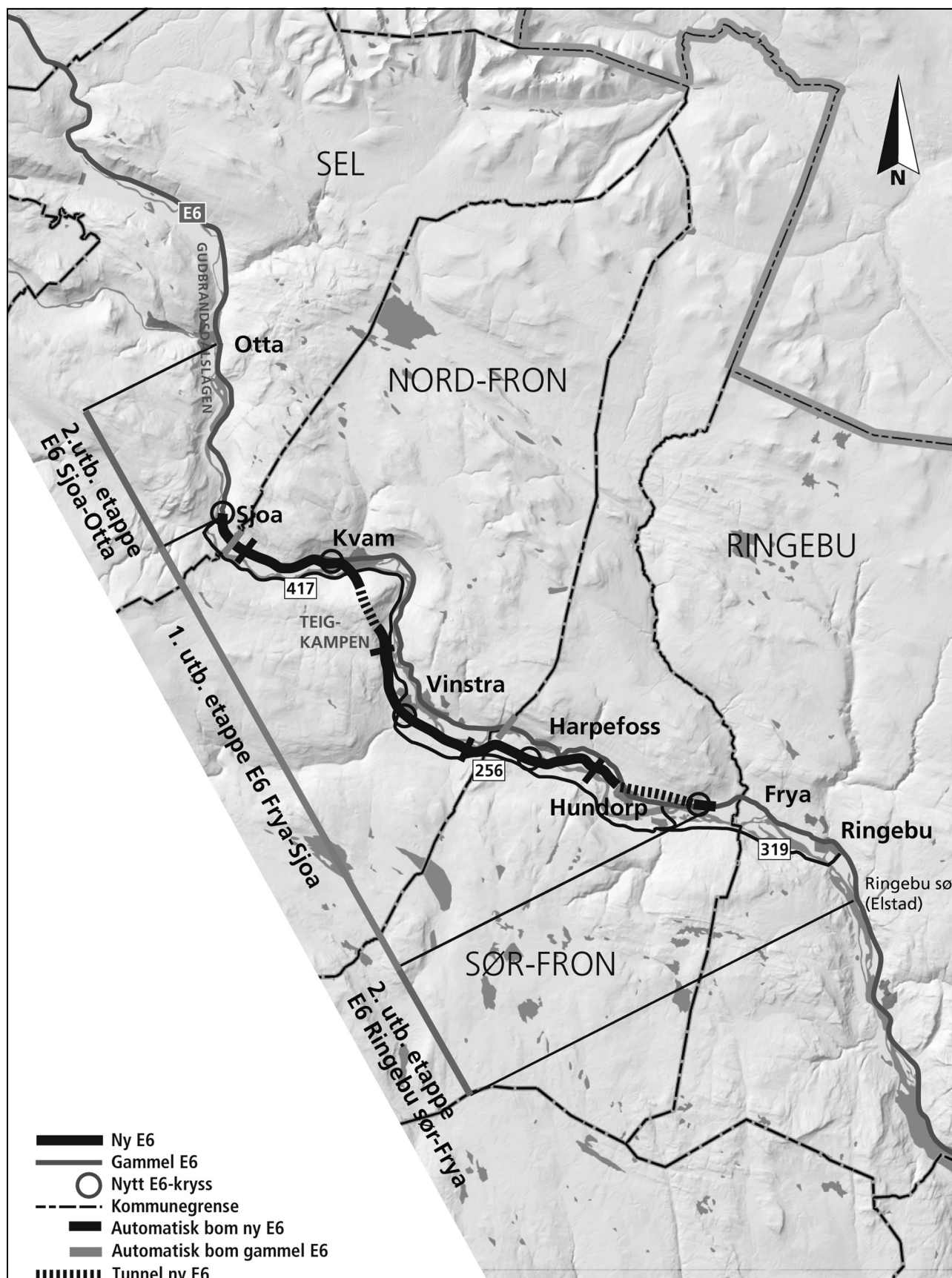
Kommunene Ringeby, Sør-Fron og Nord-Fron fattet likelydende vedtak den 21.6.2011, og Sel kommune den 20.6.2011: Vedtakene i Ringeby, Sel og Nord-Fron er på nynorsk, mens vedtaket fra Sør-Fron er på bokmål. Vedtaket er nedenfor gjengitt i nynorskversjonen:

Del 1

- 1.1 Utbygginga av E6 Ringeby – Otta, første utbyggingsetappe Frya – Sjoa, blir delfinansiert med bompengar. Innkrevinga skjer i begge retningar i fire automatiske bomstasjonar på ny E6 og i to bomstasjonar på eksisterande E6 ved kommunegrensa Sør-Fron/Nord-Fron og kommunegrensa Nord-Fron/Sel.
- 1.2 Bompengereordninga blir basert på eit rabattsystem som inneber at alle trafikantar som betaler med elektronisk brikke får 10 % rabatt.
- 1.3 Det blir lagt til grunn at samla takst for å passere alle fire bomstasjonane med lett bil på ny E6 vil liggje i området 100 – 115 kr (2011). Tunge bilar betaler dobbel takst. Bomtaksta i dei to bomstasjonane på eksisterande E6 blir sett til 75 % av taksta i nærliggjande bomstasjon på ny E6.
- 1.4 Bompengeperioden blir sett til 15 år i kvar bomstasjon.
- 1.5 Det blir gitt tilslutning til at anlegget på strekninga kan starte opp, basert på Statens vegvesens tilrådde finansieringsopplegg, så snart Stortinget har slutta seg til den foreslåtte bompengereordninga.
- 1.6 Bompengeselskapet blir gitt høve til å forskottere inntil 150 mill. kr til å førebu utbygging i Ringeby og Sel.

Del 2

2. [Ringeby/Sør-Fron/Nord-Fron/Sel] vil blant anna i samband med rullering av Nasjonal



Figur 2.1 Oversikt over planområdet

Transportplan 2014-2023 arbeide for at andre utbyggingsetappe Ringebru sør – Frya og Sjøa – Otta blir fullt ut statleg finansiert, slik at den lokale føresetnaden om bomavgift på ca. 100 kr for strekninga Ringebru sør – Otta blir imøtekome. Bomavgifta bør da bli likt fordelt pr km på seks bomstasjonar på ny E6, og med 75 % avgift på tre bomstasjonar på dagens E6.

Oppland fylkesting behandlet saken i møte den 30.06.2011 og fattet følgende vedtak:

1. Utbyggingen av E6 Ringebru – Otta, første utbyggingsetappe Frya – Sjøa delfinansieres med bompenger. I tillegg kommer 150 mill. kr i bompenger til videre planlegging, prosjektering og grunnverv for andre utbyggingsetappe. Innkrevingen skjer i begge retninger i fire automatiske bomstasjoner på ny E6 og i to bomstasjoner på eksisterende E6 ved henholdsvis kommunegrensen Sør-Fron/Nord-Fron og kommunegrensen Nord-Fron/Sel.
2. Bompengereordningen baseres på et rabattsystem som innebærer at alle trafikanter som betaler med elektronisk brikke får 10 pst rabatt.
3. Det legges til grunn at samlet takst for alle fire bomstasjoner på E6 vil ligge i området 110-115 kr (2011-kr) for lett bil. Tunge biler betaler dobbel takst. Bomtaksten i de to bomstasjonene på eksisterende E6 settes til 75 pst. av nærliggende bomstasjon på ny E6.
4. Bompengeperioden settes til 15 år i hver bomstasjon.
5. Det gis tilslutning til at anlegget på strekningen kan startes opp, basert på Statens vegvesens anbefalte finansieringsopplegg, så snart Stortingets tilslutning til den foreslåtte bompengereordningen foreligger.
6. Oppland fylkeskommune stiller garanti ved selvskyldnerkausjon for låneopptaket i bompengeselskapet. Garantien tar utgangspunkt i et maksimalt låneopptak på 3 000 mill. kr (2011-kr). Garantitiden er maksimalt 20 år fra bompengeneinnkreving, inklusive maksimal innkrevingstid på 15 år og 5 års forlengelse av bompengeperioden i tilfelle sviktende økonomi. Det er et vilkår at garantien blir sikret 1.prioritet i retten til å kreve inn bompenger. Det tas forbehold om Stortingets samtykke til garantien.
7. Før bompengeavtalen mellom Vegdirektoratet og bompengeselskapet underskrives, skal det dokumenteres at det foreligger en bindende avtale om lavere rente enn 6,5 pst. for en periode på 10-15 år.

8. Oppland fylkeskommune vil i forbindelse med utarbeidelsen av NTP 2014-2023 arbeide for at andre utbyggingsetappe, Ringebru – Frya og Sjøa – Otta, blir fullt ut finansiert med statlige midler. Dette er nødvendig for at den lokale forutsetningen om en samlet bomavgift på ca. kr 100 for hele strekningen Ringebru – Otta skal bli imøtekomet.

4 Trafikkgrunnlag

Trafikkanalysen fra Statens vegvesen er basert på bruk av Regional transportmodell (RTM) og med tilleggsvurderinger basert på trafikktegninger, framskrivninger og elastisitetsberegninger. Lange reiser over 100 km beregnes i nasjonal transportmodell.

Når det etableres bompengeneinnkreving på ny E6, vil en del trafikanter, særlig lokaltrafikk mellom tettstedene på strekningen, kunne velge andre kjøreruter for å unngå å betale bompenger. Med ny E6 ferdig bygd vil eksisterende E6 bli liggende igjen som en sammenhengende lokalveg på hele strekningen Frya – Sjøa og vil derfor kunne være en alternativ kjørerute. For å begrense trafikklekkasjen til eksisterende E6 vil det bli satt opp to bomstasjoner på eksisterende E6 på kommunegrensene mellom Sør- og Nord-Fron og mellom Nord-Fron og Sel. I tillegg vil fartsgrensa bli redusert på store deler av dagens E6. Det vil også bli gjennomført andre tiltak for å tilpasse vegen til den nye funksjonen med blant annet miljøtilpasset gjennomkjøring i tettstedene. Dagens E6 vil bli omklassifisert til fylkesveg.

Fylkesvegene på vestsiden av Gudbrandsdalslågen vil kunne være aktuelle omkjøringsveger for trafikanter som vil unngå å betale bompenger. Dette gjelder primært fv 319 mellom Ringebru og Hundorp, fv 256 mellom Hundorp og Vinstra og fv 417 mellom Vinstra og Sjøa. Standarden på disse fylkesvegene er betydelig dårligere enn på dagens E6 og ikke tilpasset vesentlig mer trafikk enn de har i dag. Fartsgrensene varierer fra 50 til 70 km/t. Samferdselsdepartementet forutsetter at Statens vegvesen gjennomfører trafikktegninger og vurderer trafikkutviklingen på sidevegnettet jevnlig. Dersom trafikkbelastningen blir større enn det som anses som forsvarlig, vil tiltak for å motvirke dette kunne bli vurdert.

For fjerntrafikk mellom Trøndelag og Oslo/Østlandet er rv 3 via Østerdalen en alternativ kjørerute til E6 gjennom Gudbrandsdalen. Trafikken mellom disse regionene utgjør imidlertid en mindre del av totaltrafikken, slik at effekten totalt sett vil være begrenset.

Tabell 4.1 Beregnet ÅDT gjennom bomstasjonene ved innkrevingsstart i 2016.

Bomstasjon	ÅDT gjennom bomstasjonene	
	Uten bomtakst	Med bomtakst
Frya - Harpefoss	6 430	5 300
Harpefoss - Vinstra	6 750	5 700
Vinstra - Kvam	7 630	5 900
Kvam - Sjoa	6 840	6 400
Eksisterende E6 Sør-Fron/ Nord-Fron	740	770
Eksisterende E6 Nord-Fron/Sel	230	340

Det er gjennomført flere trafikkanalyser for å beregne ÅDT og trafikkmønsteret til trafikantene på utbyggingsstrekningen. 64 pst. av trafikantene som passerer Frya passerer også Sjoa. Dette innebærer at 36 pst. av trafikken mellom Frya og Sjoa er trafikk som starter/slutter på strekningen. Det er denne lokaltrafikken som kan benytte seg av de alternative vegene til ny E6, som eksisterende E6 og fylkesvegene.

Tabell 4.1 viser forventet ÅDT gjennom bomstasjonssnittene i 2016 med de bompengetakstene som er lagt til grunn i denne proposisjonen, sammenlignet med forventet ÅDT uten bompengennektering. Det er regnet ut at bompengennektingen vil medføre en trafikkavvisning på mellom 7 og 23 pst. i de ulike bomstasjonssnittene.

For den generelle trafikkutviklingen er prognosene som er utarbeidet for Oppland i forbindelse med arbeidet med Nasjonal transportplan 2014-2023, lagt til grunn. Det er regnet med en gjennomsnittlig årlig trafikkvekst på 1,1 pst. i 2010-2018, 1 pst. i 2019-2023, 1,1 pst. i 2024-2030 og deretter 0,9 pst.

Ekstern kvalitetssikrer mener at trafikkvekst og årsdøgntrafikk bør overvåkes fram mot åpningen av prosjektet som grunnlag for å fastsette bompengetakstene med større sikkerhet. Statens vegvesen vil følge opp dette.

5 Utbyggings- og finansieringsopplegg

Utbyggingen av E6 på strekningen Frya – Sjoa er forutsatt finansiert med statlige midler og bompenger.

Statlige midler

I St.meld. nr. 16 (2008-2009) Nasjonal transportplan 2010-2019 er det lagt til grunn 1 450 mill. 2009-kr til utbygging av hele strekningen Ringeby – Otta. I Statens vegvesens handlingsprogram for perioden 2010-2013 (2019) er det på grunn av kostnadsøkninger lagt til grunn en statlig ramme på 1 600 mill. 2010-kr. Videre planprosesser for de ulike delstrekningene har ført til ytterligere kostnadsøkninger. For å sikre oppstart på prosjektet samtidig som bompengetakstene holdes på et akseptabelt nivå, foreslås derfor en etappevis utbygging der det legges til grunn 1 600 mill. kr i statlige midler til prosjektets første utbyggingsetappe, strekningen Frya – Sjoa. Omregnet til 2012-prisnivå er dette 1 730 mill. kr. Beløpet er inkl. 20 mill. kr som ble bevilget i 2011.

Videreføring av E6-utbyggingen på de gjenstående strekningene Ringeby – Frya og Sjoa – Otta må vurderes i forbindelse med arbeidet med Nasjonal transportplan 2014-2023.

Bompengelopplegg

Det legges opp til å etablere fire bomstasjoner på ny E6 mellom Frya og Sjoa, og to bomstasjoner på eksisterende E6:

- På ny E6 mellom Frya og Harpefoss
- På ny E6 mellom Harpefoss og Vinstra
- På ny E6 mellom Vinstra og Kvam
- På ny E6 mellom Kvam og Sjoa
- På eksisterende E6 på kommunegrensa mellom Sør-Fron og Nord-Fron
- På eksisterende E6 på kommunegrensa mellom Nord-Fron og Sel

Det er lagt til grunn etterskuddsvis innkreving i begge kjøreretninger i alle de seks automatiske bomstasjonene. På ny E6 er det forutsatt lik takst pr. km for alle delstrekningene. Taksten i bomstasjonene på eksisterende E6 forutsettes satt til 75 pst. av taksten i nærmeste bomstasjon på ny E6.

Tabell 5.1 Bompengetakster for lette kjøretøy

Bomstasjon	2012-kr Takst
Ny E6 Frya - Harpefoss	36
Ny E6 Harpefoss - Vinstra	23
Ny E6 Vinstra - Kvam	32
Ny E6 Kvam - Sjoa	15
Eksisterende E6 grense Sør-Fron/ Nord-Fron	17
Eksisterende E6 grense Nord-Fron/Sel	11

Det legges til grunn 10 pst. rabatt for alle kjøretøy med elektronisk brikke og ingen rabatter utover dette. For øvrig legges gjeldende takstretninglinjer for bompengeprosjekter til grunn. På ny E6 er det regnet med en gjennomsnittlig inntekt pr. passering på om lag kr 27,50 pr. bomstasjon.

Tabell 5.1 viser forventet takstnivå for lette kjøretøy (totalvekt tom. 3 500 kg) uten rabatt. Det er lagt til grunn at tunge kjøretøy (totalvekt over 3 500 kg) skal betale dobbel takst.

Takstene vil føre til en samlet takst på 106 kr (om lag 3,10 kr pr. km) for lette kjøretøy som kjører ny E6 på hele strekningen Frya – Sjoa. For tunge kjøretøy blir samlet takst 212 kr (om lag 6,20 kr pr. km).

Det forutsettes at takstene blir justert i samsvar med prisstigningen.

Det foreslåtte innkrevingsopplegget og de forutsetninger som ligger til grunn, gir samlet bompengeinntekter på om lag 4 260 mill. kr. Disse midlene er fordelt med 2 330 mill. kr til å dekke deler av investeringskostnadene, om lag 1 680 mill. kr til å dekke finansieringskostnader og om lag 250 mill. kr til å dekke innkrevingskostnader og kostnader til drift av bompengegesellschaften.

Når andre etappe, strekningene Ringeby – Frya og Sjoa – Otta, åpnes for trafikk, er det lagt til grunn at det skal etableres en bomstasjon på hver av disse strekningene. I tillegg forutsettes det etablert en bomstasjon til på eksisterende E6 på kommunegrensa mellom Ringeby og Sør-Fron. Nødvendig bompengetakst for å nedbetale bompengegesellschaftens lån for hele strekningen E6 Ringeby – Otta vil da bli slik at det blir lik kilometer-takst utjevnet på de seks bomstasjonene på ny E6. De tre bomstasjonene på eksisterende E6 vil ha takst som er 75 pst. av taksten på nærmeste bomstasjon på ny E6.

Tabell 5.2 Finansieringsplan eks. kompensasjon for merverdiavgift for E6 Frya – Sjoa.

	Mill. 2012-kr		
	2010-2013	2014-2019	Sum
Statlige midler	20	1 710	1 730
Bompenger	730	1 600	2 330
Sum	750	3 310	4 060

Finansieringsplan

Finansieringsplanen for strekningen E6 Frya – Sjoa er vist i tabell 5.2. Finansieringsplanen gir en statlig andel på 42,6 pst. og en bompengeandel på 57,4 pst. Det er lagt til grunn at bompengegesellschaften forskutterer deler av utbyggingskostnadene. Størrelsen på forskutteringen vil bli nærmere avklart gjennom arbeidet med Nasjonal transportplan 2014-2023 og påfølgende handlingsprogram.

I tråd med lokalpolitiske vedtak er det i tillegg lagt til grunn at bompengegesellschaften stiller til disposisjon om lag 150 mill. kr til planlegging, prosjektering og grunnerverv av de gjenstående strekningene Ringeby – Frya og Sjoa – Otta.

Samferdselsdepartementet har gitt tillatelse til at bompengegesellschaften E6 Oppland AS forskutterer inntil 42 mill. kr til planlegging, prosjektering og grunnerverv på prosjektet E6 Ringeby – Otta. Midlene, inkl. renter, forutsettes tilbakebetalt i 2013. I 2011 er det i tillegg benyttet om lag 40 mill. kr. Disse midlene ble stilt til rådighet gjennom midlertidig omdisponering av statlige midler innenfor Statens vegvesens fullmakter. I løpet av 2012 forventes et forbruk på om lag 180 mill. kr, i all hovedsak til planlegging, prosjektering og grunnerverv. I 2013 forventes et forbruk på om lag 470 mill. kr. Det forutsettes derfor at bompengegesellschaften stiller til disposisjon til sammen om lag 730 mill. kr til prosjektet Frya – Sjoa i 2012 og 2013. I tillegg er det forventet at bompengegesellschaften stiller til disposisjon 20 mill. kr til planlegging/prosjektering og grunnerverv av gjenværende strekninger i 2013.

I Prop. 1 S (2012-2013) har Regjeringen lagt til grunn at fritaket i merverdiavgiftsloven for omsetning av tjenester som gjelder offentlig veg, skal oppheves fra 1. januar 2013. Regjeringen har lagt til grunn at opphevingen av vegfritaket ikke skal forandre bompengeinnbetalingene fra trafikantene. Økningen i kostnadsoverslag som resultat av denne endringen, er derfor forutsatt finansiert med statlige midler. Etter oppheving av vegfrita-

Tabell 5.3 Finansieringsplan inkl. kompensasjon for merverdiavgift for E6 Frya – Sjøa.

	Mill. 2012-kr		
	2010-2013	2014-2019	Sum
Statlige midler	20	2 310	2 330
Bompenger	730	1 600	2 330
Sum	750	3 910	4 660

ket er styringsrammen for E6 Frya – Sjøa foreløpig vurdert til om lag 4 660 mill. 2012-kr og kostnadsrammen til om lag 4 900 mill. 2012-kr. Finansieringsplanen, inkl. kompensasjon for merverdiavgift, er vist i tabell 5.3.

Eventuelle kostnadsøkninger utover prisstigningen skal dekkes i samsvar med gjeldende retningslinjer for bompengeprojekter. Kostnadsøkning (ekskl. økt merverdiavgift) opp til kostnadsrammen skal dekkes med statlige midler og bompenger. Deling av kostnadsøkningen mellom statlige midler og bompenger er etter samme prosentvis fordeling som innenfor styringsrammen eksklusiv økt merverdiavgift. Eventuelle overskridelser utover kostnadsrammen samt den økte merverdiavgiften er staten sitt ansvar og dekkes med statlige midler. Dersom kostnadene for utbyggingen blir lavere enn forutsatt, skal en besparelse på inntil 10 pst. fordeles mellom staten og selskapet i forhold til partenes andel av finansieringen. Kostnadsbesparelse på mer enn 10 pst. tilfaller staten.

Dersom økonomien i prosjektet blir svakere enn regnet med, kan bompengeselskapet etter avtale med Vegdirektoratet øke takstene med inntil 20 pst. ut over prisstigningen og/eller forlenge innkrevingsperioden med inntil 5 år.

Andre forutsetninger for finansieringsplanen

Følgende basisforutsetninger er ellers lagt til grunn for finansieringsanalysen:

- Lånerente 6,5 pst.
- Innskuddsrente 2 pst.
- Årlig prisstigning 2,5 pst.
- Årlige innkrevingskostnader 18 mill. kr
- 65 pst. andel brikkebrukere.

Med disse forutsetningene er innkrevingsperioden beregnet til om lag 14 år.

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

- Lånerenta øker til 8 pst.
- Kostnadsøkning opp til kostnadsrammen
- Årlig trafikkvekst reduseres til 0,5 pst.
- ÅDT i åpningsåret reduseres med ytterligere 5 pst.
- Takstøkning på 20 pst. utover prisstigningen etter to år

Med disse forutsetningene beregnes innkrevingsperioden til å bli om lag 17,5 år, det vil si en økning på om lag 3,5 år ut over basisalternativet.

6 Fylkeskommunal garanti

Som det framgår av kapittel 3, har Oppland fylkeskommune i møte i fylkestinget den 30.06.2011 fattet vedtak om fylkeskommunal garanti for bompengeselskapets gjeld avgrenset til 3 000 mill. 2011-kr. Maksimal gjeld er i det pessimistiske alternativet beregnet til om lag 2 950 mill. 2012-kr. Lånegjelda vil være på det nivået ved utgangen av 2016.

Den fylkeskommunale garantien er forhåndsgodkjent av Kommunal- og regionaldepartementet, men blir ikke endelig godkjent før Stortinget har gjort vedtak i saken. Garantistens utlegg kan dekkes gjennom en økning av realtakstene med inntil 20 pst. og en forlengelse av bompengeperioden med inntil 5 år.

7 Samferdselsdepartementets vurdering

E6 gjennom Gudbrandsdalen er en del av transportkorridoren mellom Oslo og Trondheim. Vegen er ei viktig rute for trafikk mellom Oslo/Østlandet og Nord-Vestlandet, Midt-Norge og Nord-Norge, og i det området hvor vegen går. Vegen har dårlig standard i forhold til trafikkmengden, noe som fører til stor belastning for nærmiljøet og mange trafikkulykker.

Samferdselsdepartementet har merket seg at Oppland fylkeskommune og berørte kommuner har sluttet seg til at strekningen E6 Ringeby – Otta skal bygges ut, og at strekningen Frya – Sjøa skal bygges ut som første etappe og delvis bompengefinansieres. Når første etappe åpnes for trafikk, blir det satt opp fire bomstasjoner på den nye strekningen av E6. I tillegg vil det bli satt opp to bomstasjoner på eksisterende E6. Departementet legger til grunn 10 pst. rabatt til alle kjøretøy med brikke og ingen rabatter utover dette.

Departementet har merket seg at Oppland fylkeskommune stiller garanti ved selvskyldnerkaushon for låneopptak i bompengeselskapet.

Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til opplegg for videre utbygging og finansiering av E6 på strekningen Ringeby – Frya og Sjøa – Otta når det foreligger tilstrekkelige avklaringer.

i Oppland, vil det bli inngått avtale mellom Vegdirektoratet og bompengeselskapet i tråd med gjeldende standardavtale og de forutsetningene som er lagt til grunn i denne proposisjonen.

Samferdselsdepartementet

t i l r å r :

8 **Avtale**

Etter at Stortinget har fattet vedtak om utbygging og finansiering av første utbyggingsetappe på E6 mellom Ringeby og Otta, strekningen Frya – Sjøa

At Deres Majestet godkjenner og skriver under et framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om utbygging og finansiering av første utbyggingsetappe på E6 mellom Ringeby og Otta, strekningen Frya – Sjøa 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 første utbyggingsetappe på E6 mellom Ringeby og Otta, strekningen Frya – Sjøa i Oppland, i samsvar med et vedlagt forslag.

Forslag

**til vedtak om utbygging og finansiering av første
utbyggingsetappe på E6 mellom Ringebu og Otta,
strekningen Frya – Sjoa i Oppland**

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 Frya – Sjoa i Oppland. Vilåårene fremgår av denne proposisjonen.
2. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsette nærmere regler for finansieringsordningen.

=====

