



DET KONGELEGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

St.prp. nr. 87

(2006–2007)

Om utbygging og finansiering av E6 på strekningane Gardermoen (Hovinmoen) – Dal og Skaberud – Kolomoen i Akershus og Hedmark

*Tilråding frå Samferdsdeparterementet av 29. juni 2007,
godkjend i statsråd same dagen.
(Regjeringa Stoltenberg II)*

1 Innleiing

I St.meld. nr. 24 (2003–2004) Nasjonal transportplan 2006–2015 blir E6 Gardermoen – Kolomoen behandla som eitt prosjekt. Det var lenge brei semje om å sikre ei framdrift i planarbeidet som ville gjere det mogleg å leggje forslag til finansieringsopplegg for prosjektet fram som ei samla sak. Så langt i planprosessen er det kome fram store sprik i synet på aktuelle løysingar for E6 langs Mjøsa. Det ligg derfor ikkje føre tilstrekkelege avklaringar til at eit endeleg forslag til finansieringsopplegg for heile prosjektet kan leggjast fram for Stortinget no.

Samferdsdeparterementet har framleis kontinuerleg utbygging av E6 mellom Gardermoen og Kolomoen som mål. Samtidig vurderer departementet gevinstane for trafikktryggleiken og trafikkavviklinga som så store at utbygginga bør kome i gang så snart som mogleg. Finansieringsopplegget for E6 Gardermoen – Kolomoen blir derfor lagt fram for Stortinget i to omgangar.

I denne proposisjonen legg Samferdsdeparterementet fram forslag om utbygging og finansiering av E6 på strekningane Hovinmoen – Dal i Akershus og Skaberud – Kolomoen i Hedmark. I tillegg blir ei rekkje element knytt til den samla utbygginga av E6 mellom Gardermoen og Kolomoen lagt fram, mellom anna uvisse knytt til kostnadsverslaget for dei strekningane som står att og

for det samla prosjektet, forslag til bompengelopplegg for det samla prosjektet, inkl. trafikkvurderingar ved ulike takstnivå og konsekvensar av kostnadsauke. Det er lokalpolitisk tilslutning til det skisserte bompengelopplegget.

Samferdsdeparterementet vil kome 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.

Det er lagt opp til anleggsstart på strekningane Hovinmoen – Dal og Skaberud – Kolomoen ved årsskiftet 2007/2008, og begge strekningane er planlagt opna for trafikk i løpet av 2009.

2 Omtale av den samla utbygginga og første utbyggingsetappe

2.1 E6 Gardermoen – Kolomoen

Prosjektet E6 Gardermoen – Kolomoen har ei samla veglengde på om lag 66 km og går frå Hovinmoen ved Gardermoen i Ullensaker kommune i Akershus, gjennom Eidsvoll kommune til fylkesgrensa mellom Akershus og Hedmark og vidare til Kolomoen i Stange kommune i Hedmark. Prosjektet er vist i vedlagte kartskisse.

Eksisterande veg oppfyller standardkrava for tofelts motorveg i tidlegare vegnormalar, med unntak av ein 4 km lang strekning nord for Minnesund

Om utbygging og finansiering av E6 på strekningane
Gardermoen (Hovinmoen) – Dal og Skaberud – Kolomoen i Akershus og Hedmark

som manglar parallellveg. Det har vore stor trafikkauke på strekninga, både som følgje av etableringa av hovudflyplassen på Gardermoen og som følgje av aukande turisttrafikk til/frå Hedmark og Oppland. Årsdøgntrafikken (ÅDT) på E6 varierte i 2005 frå 22 400 køyretøy ved Hovinmoen til om lag 12 200 køyretøy langs Mjøsa og nordover til Kolomoen. Helge- og sommardøgntrafikken er vesentleg høgare på heile strekninga.

Det har vore mange og alvorlege trafikkulykker på strekninga. I perioden 1994–2006 var det 41 dødsulykker med 49 drepne personar. Om lag 80 pst. av ulykkene var møteulykker. Trafikkavviklingsproblema på strekninga er aukande. Problema med kø og forseinkingar er størst i samband med helgeutfart og der E6 går over frå fire til to felt nord for Gardermoen. Også i krysset mellom E6 og rv 3 ved Kolomoen er det tidvis trafikkavviklingsproblem.

Fylkesdelplan for transportkorridoren Gardermoen – Mjøsbyane blei godkjent av Miljøverndepartementet 19. mai 2004. Planen dekkjer både veg- og jernbane i korridoren. I fylkesdelplanen blir det tilrådd å utvide E6 mellom Gardermoen og Lillehammer til fire felt langs dagens trasé, med vekt på gode miljømessige løysingar ved passering av eksisterande busetnad og i høve til strandsona ved Mjøsa.

I St.meld. nr. 24 (2003–2004) er det lagt til grunn anleggsstart på prosjektet E6 Gardermoen – Kolomoen i siste del av perioden 2006–2009 under føresetnad av lokal tilslutning til delvis bompengefinansiering. Det er lagt til grunn eit kostnadsoverslag på 2 800 mill. 2004-kr for utbygging til firefelts veg langs eksisterande trasé. Vidare er det lagt til grunn at 50 pst. skal finansierast med bompengar. Det er derfor føresett ei statleg løyving på 1 400 mill. 2004-kr.

Prosjektet omfattar seks delstrekningar som har ulik plansituasjon:

– Hovinmoen – Dal	11 km
– Dal – Boksrud	8 km
– Boksrud – Minnesund	11 km
– Minnesund – Hedmark grense	13 km
– Akershus grense – Skaberud	11 km
– Skaberud – Kolomoen	12 km

For strekningane *Hovinmoen – Dal og Skaberud – Kolomoen* ligg det føre godkjente reguleringsplanar. Reguleringsplan for strekninga Hovinmoen – Dal blei godkjent av Ullensaker og Eidsvoll kommunar 8. mai 2006. Reguleringsplan for strekninga

Skaberud – Kolomoen blei godkjent av Stange kommune 19. april 2006.

Det pågår arbeid med reguleringsplanar for strekninga *Dal – Boksrud – Minnesund*. Godkjente reguleringsplanar er venta å liggje føre i løpet av 2007.

For strekninga *Minnesund – Hedmark/Akershus grense – Skaberud* vart planprogrammet for kommunedelplanarbeidet fastsett av Samferdselsdepartementet i mai 2006. Statens vegvesen og Jernbaneverket samarbeider om felles kommunedelplanar for ny firefeltsveg E6 og ny jernbane med dobbeltspor på austsida av Mjøsa i Eidsvoll og Stange kommunar. Formålet med samarbeidet er å oppnå ei løysing der traséføringar og avbøtande tiltak knytt til arealbruk er samordna. Det er lagt opp til kommunestyrebehandling av kommunedelplanane i Eidsvoll og Stange kommunar i juni 2007.

Dersom det blir lokal semje om trasévalet, slik at reguleringsarbeidet kan starte i løpet av 2007, vil forslag til reguleringsplanar kunne liggje føre i løpet av 2008. Det er lagt opp til å utarbeide felles reguleringsplanar for E6 og jernbanen på strekninga Minnesund – Skaberud.

Eidsvoll og Stange kommunar ønskjer eit alternativ med større omfang av tunnelar enn i det alternative for ny E6 som Statens vegvesen går inn for, og det ligg føre motsegner til alle alternativa på to delstrekningar i Eidsvoll kommune. Det er derfor knytt stor uvisse til både traséval, kostnader og framdrift på planarbeidet.

Det er førebels lagt til grunn eit kostnadsoverslag på 4 700 mill. 2007-kr ved utbygging av E6 til firefelts veg på heile strekninga Gardermoen – Kolomoen. Dette er basert på godkjente reguleringsplanar for strekningane Hovinmoen – Dal og Skaberud – Kolomoen, forslag til reguleringsplanar for strekninga Dal – Boksrud – Minnesund og Statens vegvesen sitt forslag til val av trasé på strekninga Minnesund – Hedmark/Akershus grense – Skaberud. Kostnadsoverslaget er inkl. om lag 50 mill. kr til etablering av bomstasjonar og om lag 50 mill. kr til avbøtande tiltak på sidevegnettet i Ullensaker og Eidsvoll kommunar. Vidare inngår om lag 120 mill. kr til prosjektering og byggjeplanlegging av prosjektet. Meirkostnadene ved det alternative som Eidsvoll og Stange kommunar ønskjer langs Mjøsa, er førebels rekna til om lag 1 500 mill. kr.

Netto nytte (NN) for prosjektet er rekna til om lag 1,9 mrd. kr med 4,5 pst. kalkulasjonsrente og eit kostnadsoverslag på 4 700 mill. kr. Netto nytte pr. investert krone (NNK) er rekna til om lag 0,4.

2.2 E6 Hovinmoen – Dal og Skaberud – Kolomoen (første utbyggingsetappe)

Strekninga Hovinmoen – Dal er 11 km lang og ligg i Ullensaker og Eidsvoll kommunar i Akershus. Frå Hovinmoen og fram til Mogreina blir vegen utvida med to nye felt på vestsida av eksisterande veg. Vidare nordover skjer utvidinga på austsida av eksisterande veg. Samla vegbreidde på ny firefelts veg med midtrekkverk blir 26,5 m.

Strekninga Skaberud – Kolomoen er 12 km lang og ligg i Stange kommune i Hedmark. Utviding til firefelts veg vil skje parallelt med og i hovudsak på austsida av eksisterande veg. Frå Skaberud og fram til Skavabakken blir samla vegbreidde 20 m. Vidare nordover blir samla vegbreidde noko større som følgje av at avstanden mellom køyrebaneane blir tilpassa terrenget.

Det er gjennomført utvida ekstern kvalitetssikring av prosjektet. Den eksterne konsulentten peikar på at mellom anna marknadsmessige forhold gir auka risiko for kostnadsauke. Dette er lagt til grunn ved fastsetjinga av styrings- og kostnadsramma. Konsulentten peiker òg på utfordringar i anleggsfasen ved at det vil bli avvikla trafikk på E6 parallelt med utbygginga.

Samferdselsdepartementet legg til grunn ei styringsramme på 1 200 mill. 2006-kr og ei kostnadsramme på 1 260 mill. 2006-kr. Omrekna til 2007-kr blir styringsramma 1 230 mill. kr og kostnadsramma 1 290 mill. kr. Styrings- og kostnadsramme er i tråd med konsulentens tilråding. I kostnadene inngår 16 mill. kr til etablering av to automatiske bomstasjonar og 26 mill. kr til avbøtande tiltak på sidevegnettet i Ullensaker og Eidsvoll kommunar. Vidare inngår om lag 30 mill. kr til prosjektering og byggjeplanlegging av dei to strekningane.

Netto nytte (NN) for første utbyggingsetappe er rekna til om lag 1,9 mrd. kr med 4,5 pst. kalkulasjonsrente. Netto nytte pr. investert krone (NNK) er rekna til om lag 1,6.

3 Lokalpolitisk behandling

3.1 Prinsippvedtak

I 1999 blei det etablert eit samarbeidsprosjekt mellom Statens vegvesen i Akershus og Hedmark om utvikling av E6 frå Gardermoen til Moelv. Formålet med prosjektet var å utvikle ei firefeltsløyse for E6 og avklare om det var lokalpolitisk tilslutning til eit opplegg med delvis bompengefinansiering av utbygginga. Arbeidsdelinga mellom veg og bane skulle også avklarast.

Eit forslag til prinsipløysing for delvis bompengefinansiert utbygging av E6 mellom Gardermoen og Kolomoen blei behandla av kommunane og fylkeskommunane som soknar til prosjektet vinteren 2005/2006. Forslaget skisserte ei utbygging i perioden 2007–2011 til ein samla kostnad på 4 200 mill. 2006-kr. I tråd med føresetnadene i St.meld. nr. 24 (2003–2004) vart det lagt til grunn ei statleg løyving på 1 460 mill. 2006-kr. På grunn av kostnadsauken innebar dette at om lag 65 pst. av kostnadene vart føresett finansierte med bompengar. Det vart lagt til grunn etterskotsinnkrevjing av bompengar i seks automatiske bomstasjonar. Samla takst for lette køyretøy som køyrer heile strekninga, var rekna til 52 kr.

Ullensaker, Nes, Hamar, Eidsvoll, Stange, Ringsaker og Lillehammer kommunar slutta seg til det skisserte opplegget. Eidsvoll, Stange, Ringsaker og Lillehammer kommunar meinte likevel at staten skulle finansiere 50 pst. av utbyggingskostnadene. Nannestad og Løten kommunar gjekk ikkje inn for bompengefinansiering. Gjøvik kommune uttalte seg berre om konsekvensane for rv 4.

Hedmark fylkeskommune fatta følgjande vedtak i fylkestinget 13. desember 2005:

1. Fylkestinget viser til tidlegare vedtak av 18.–19.04.2005, sak 0017/05 om Nasjonal transportplan 2006–2015, handlingsprogram 2006–2009, hvor fylkestinget aksepterte en bompengandelen på 50 pst. for utbygging av fire felts E6 på strekningen Gardermoen – Kolomoen.
2. Fylkestinget har ingen innvendinger til et innkrevningssystem av bompenger med 6 antennepunkter forutsatt at innkreving starter på de enkelte parsellene etter at de er ferdig utbygd.
3. Fylkestinget forventer at staten vil øke sin andel i prosjektet slik at forholdet mellom statlig andel og bompenger opprettholdes i tråd med Nasjonal transportplan.

Oppland fylkeskommune fatta følgjande vedtak i fylkesutvalet 19. desember 2005:

1. Fylkestinget i Oppland aksepterer delvis bompengefinansiering som prinsipp for utbygging av E6 Gardermoen – Kolomoen med maksimalt 50 pst. bompengandelen uavhengig av kostnader og finansieringsløsninger.
2. Takstnivået på ca. 52 kr på hele strekningen er akseptabel så lenge innkrevingen starter etter at ny veg er ferdigstilt.
3. Innkreving med antennepunkter er en forbedring fra ordinære bomstasjoner, da det er en mer rettferdig ordning.

Akershus fylkeskommune fatta følgjande vedtak i fylkestinget 16. februar 2006:

1. E6 nord for Gardermoen til Kolomoen er i dag svært ulykkesbelastet og har i tillegg store miljø- og fremkommelighetsproblemer. Det er derfor nødvendig å få utbygd denne stamvegstrekingen. Akershus fylkeskommune går derfor inn for delfinansiering med bompenger i tillegg til statlig finansiering, og forutsetter at dette bidrar til en rask utbygging.
2. I vedtatte Nasjonal transportplan 2006–2015 har Stortinget lagt til grunn en 50:50 fordeling mellom bompenger og statens bidrag. Fylkestinget forventer at staten står fast på denne fordelingsnøkkelen selv om stamvegprosjektet blir mer kostbart ut i fra trafikksikkerhets- og miljømessige årsaker.
3. Fylkestinget har ingen innvendinger til et innkrevningssystem med antennepunkter som skissert i bompengeutredningen. Det forutsettes et fleksibelt system som tar hensyn til behov for rabattordninger og lokal trafikkregulering.
4. Akershus fylkesting ber om at det utredes tiltak som kan motvirke trafikklekkasje og økt belastning på det lokale veinettet.
5. Det forutsettes at trafikantene gis et alternativ til bompenger ved å
 - kunne parkere på «Park-and-Ride» parkeringsplasser, med overgang til raske tog- og bussforbindelser, at
 - reisetiden og prisen for kombinert bruk av parkering og kollektivtransport er både raskere og billigere enn videre kjøring inn til Oslo med tilhørende parkering.
6. Fylkestinget ber om at Statens vegvesen i forbindelse med utformingen av innkrevningssystemet har dialog med Datatilsynet slik at personvern hensyn ivaretas.

3.2 Vedtak om etappevis utbygging

Eit revidert forslag til opplegg for delvis bompengefinansiert utbygging av prosjektet E6 Gardermoen – Kolomoen vart sendt på høyring til Ullensaker, Eidsvoll og Stange kommunar og Akershus og Hedmark fylkeskommunar hausten 2006. Forslaget var basert på framlegging av saka for Stortinget i to omgangar. I saksframlegget var kostnadsoverslaget for alternativet med Statens vegvesen sitt forslag til val av trasé langs Mjøsa auka til 4 500 mill. 2006-kr. Meirkostnadene var føresette dekkja med bompengar, som etter dette ville utgjere om lag 67 pst. Det vart også gjort greie for eit alternativ der Eidsvoll og Stange kommunar sitt

ønskje om lengre tunnelar på strekinga Minnesund – Skaberud var lagt til grunn. Meirkostnadene ved ei slikt alternativ var føresette dekkja med bompengar.

Ullensaker, Eidsvoll og Stange kommunar sluttar seg til det skisserte bompengepellet. Det blir imidlertid føresett at den statlege ramma til prosjektet blir vurdert på nytt i samband med Nasjonal transportplan for perioden 2010–2019. Eidsvoll kommune går dessutan inn for at det på grunn av usikre kostnader for strekinga Minnesund – Skaberud blir gitt rom for noko lengre bompengeperiode enn 15 år, anslagsvis 20 år. Stange kommune legg til grunn at heilautomatiske bomstasjonar ikkje skal vere til hinder for eit pris-system som ivaretek behov for pendlarfrådrag/rabattering på lik linje med andre bompengeprojekt.

Hedmark fylkeskommune fatta følgjande vedtak i fylkestinget 11.–13. desember 2006:

1. Utbyggingen av E6 til firefelts veg på strekingen Gardermoen – Kolomoen baseres på delvis bompengefinansiering med innkreving av bompenger i seks heilautomatiske bomstasjonar med plassering som angitt i notat av 24.10.2006 fra Statens vegvesen.
2. Det legges foreløpig til grunn en statlig investeringsramme for prosjektet som angitt i Nasjonal transportplan 2006–2015, dvs. 1 460 mill. kroner (2006-kroner). Fylkestinget registrerer at finansieringsplanen nå ligger på 33 pst. statlig andel i prosjektet. Fylkestinget vil komme tilbake til dette i forbindelse med Nasjonal transportplan 2010–2019 fordi gjeldende Nasjonal transportplan 2006–2015 legger til grunn en 50/50 deling mellom statlig andel og bompengandel.
3. Med foreliggende investeringskostnader, basert på Statens vegvesens basialternativ for linjevalget langs Mjøsa, og en foreløpig statlig investeringsandel på 1 460 mill. kroner (2006-kroner), blir gjennomsnittlig bomtakst på 9–10 kr pr. antennepunkt og 55–60 kr for å kjøre hele strekingen Gardermoen – Kolomoen for lette biler og det dobbelte for tunge biler.
4. Fylkestinget gir sin tilslutning til at anlegget på delstrekingene Hovinmoen – Dal og Skaberud – Kolomoen kan startes opp så snart Stortingets tilslutning til det foreslåtte opplegget foreligger. Fylkestinget vil komme tilbake til endelig behandling om hvordan vidare utbygging vil skje når tilstrekkelig planavklaring foreligger.
5. Fylkestinget vedtar at Hedmark fylkeskommune stiller fylkeskommunal garanti for et lån

på 550 mill. kroner (2006-kroner) som bompengeselskapet «E6 Gardermoen – Moelv AS» tar opp. Det forutsettes at Akershus fylkeskommune stiller tilsvarende garanti, slik at maksimalt låneopptak for bompengeselskapet blir 1 100 mill. kroner (2006-kroner).

Akershus fylkeskommune fatta følgjande vedtak i fylkestinget 15. februar 2007:

1. Utbyggingen av E6 til firefelts veg på strekningen Hovinmoen (Gardermoen) – Kolomoen baseres på delvis bompengefinansiering med innkreving av bompenger i seks helautomatiske bomstasjoner med plassering som angitt i notat av 24.10.2006 fra Statens vegvesen.
2. Det legges foreløpig til grunn en statlig investeringsramme for prosjektet som angitt i Nasjonal transportplan 2006–2015, dvs. 1 460 mill. kroner (2006-kroner). Fylkestinget registrerer at finansieringsplanen nå ligger på 33 pst. statlig andel i prosjektet. Fylkestinget vil komme tilbake til dette i forbindelse med Nasjonal transportplan 2010–2019 fordi gjeldende Nasjonal transportplan 2009–2015 legger til grunn en 50/50 deling mellom statlig andel og bompengandelen.
3. Med foreliggende investeringskostnader, basert på Statens vegvesens basialternativ for linjevalget langs Mjøsa, og en foreløpig statlig investeringsandel på 1 460 mill. kroner (2006-kroner), blir gjennomsnittlig bomtakst på 9–10 kroner pr. antennepunkt og 55–60 kroner for hele strekningen Hovinmoen-Kolomoen for lette biler og det dobbelte for tunge biler.
4. Fylkestinget gir sin tilslutning til at anlegget på delstrekningene Hovinmoen – Dal og Skaberud – Kolomoen kan startes opp så snart Stortingets tilslutning til det foreslåtte opplegget foreligger. Fylkestinget vil komme tilbake til endelig behandling om hvordan videre utbygging vil skje når tilstrekkelig planavklaring foreligger.
Man ber om forsert oppstart for strekningen Hovinmoen – Minnesund.
5. Akershus fylkeskommune forutsetter at mest mulig miljøvennlig trasévalg, slik at strandsonen bevares på grunn av den store usikkerheten som knytter seg til kostnadene på strekningen Minnesund – Skaberud, må det gis rom for en noe lengre periode for bompenginnkreving, anslagsvis 20 år. Med en slik utvidelse vil merkostnadene ved å bygge 4-felts motorveg som ivaretar miljøet og den samfunnsmessige nytten av verdifulle områder, knapt merkes av den enkelte bilist.

6. Allerede ved anleggsstart på strekningen Hovinmoen – Dal bør det iverksettes tiltak som kan motvirke trafikkulykker også i utbyggingsperioden.
7. Akershus fylkeskommune stiller fylkeskommunal garanti for lån på 550 mill. kroner (2006-kroner) for bompengeselskapet «E6 Gardermoen-Moelv AS». Det forutsettes at Hedmark fylkeskommune stiller tilsvarende garanti, slik at maksimalt låneopptak for bompengeselskapet blir 1 100 mill. kroner (2006-kroner).

Etter Samferdselsdepartementet si vurdering har Akershus og Hedmark fylkeskommunar med desse vedtaka slutta seg til eit opplegg med delvis bompengefinansiert utbygging av strekningane Hovinmoen – Dal og Skaberud – Kolomoen som første etappe av utbygginga av prosjektet E6 Gardermoen – Kolomoen innafor dei økonomiske rammane i Nasjonal transportplan 2006–2015.

4 Trafikkgrunnlag

Det er venta at bompengoordninga vil føre til overføring av trafikk frå E6 til alternative ruter. I tillegg er det rekna med at ein del trafikantar vil gå over til andre transportformer, i hovudsak buss og tog. Som grunnlag for å vurdere sannsynleg reduksjon av trafikkgrunnlaget gjennom bomstasjonane, er det gjennomført ein trafikkanalyse for det vegnettet som er rekna med å bli påverka av bompengoordninga. I tillegg til E6 og parallellvegnettet omfattar derfor analysen rv 4 og rv 33 vest for Mjøsa og rv 2 og rv 24 aust for Mjøsa.

I følgje trafikkanalysen vil ein firefelts E6 i liten grad påverke reisemiddelvala i transportkorridoren. Ei vurdering som vart utført for Statens vegvesen og Jernbaneverket i 2001, konkluderte også med at overføringspotensialet frå bil til tog er lite. Dette skuldast at toget berre dekkjer ein liten del av reiserelasjonane og at ein stor del av bilistane derfor ikkje har reelle alternativ til bil.

Med eit takstnivå på 9 kr for lette køyretøy og 18 kr for tunge køyretøy i kvar bomstasjon er det rekna med at trafikkreduksjonen som følgje av overføring av trafikk til alternative ruter og andre transportformer, vil variere mellom 4 og 12 pst. Av dette utgjer overføringa til kollektive transportmiddel 1,2–1,6 pst. Med eit takstnivå på 13 kr for lette køyretøy og 26 kr for tunge køyretøy i kvar bomstasjon er det rekna med at reduksjonen vil variere mellom 7 og 19 pst. Av dette utgjer overføringa til kollektive transportmiddel 1,7–2,3 pst. Trafikkreduksjonen er vesentleg større i sør enn i nord,

Tabell 4.1 Forventa betalande ÅDT gjennom bomstasjonssnitta ved ulike takstnivå for lette og tunge kjøretøy i samanlikningsåret 2010.

Delstrekning	ÅDT 2010		
	Utan bompeng- innkrevjing	Takstnivå 60/120 kr	Takstnivå 90/180 kr
Hovinmoen – Dal	23 400	19 200	17 300
Dal – Boksrud	15 700	13 200	12 400
Boksrud – Minnesund	14 500	13 100	12 500
Minnesund – Hedmark grense	12 700	11 600	10 900
Akershus grense – Skaberud	12 400	11 300	10 900
Skaberud – Kolomoen	12 600	11 500	11 000

både på grunn av meir omfattande sidevegnett og betre kollektivtrafikktilbod. Når det gjeld forventa betalande ÅDT, er det i tillegg lagt til grunn 5 pst. reduksjon som ein ekstra tryggleik på grunn av endra reisevanar, mellombels driftsstans i innkrevjingssystemet, manglande registrering, tap av inntekter frå utanlandske kjøretøy m.m.

For den generelle trafikkutviklinga er prognosane som vart utvikla for Akershus og Hedmark i samband med Nasjonal transportplan 2006–2015, lagt til grunn. Dette inneber at det er lagt til grunn ein gjennomsnittleg årleg trafikkvekst på i underkant av 1 pst.

Konsulenten for den utvida eksterne kvalitets-sikringa har vurdert trafikkprognosane som nøkterne. På grunn av høgare takstar som følgje av auka kostnadsoverslag etter at trafikkanalysen vart gjennomført, har Statens vegvesen lagt inn 1–2 pst. større reduksjon i nokre av bomstasjonssnitta enn i trafikkanalysen. Tabell 4.1 viser forventa betalande ÅDT gjennom bomstasjonane i samanlikningsåret 2010 ved ulike takstnivå, jf. kap. 5, samanlikna med ein situasjon utan bompenginnkrevjing.

Eit bompengepplegg med fleire automatiske bomstasjonar over ei lengre strekning og utan bomstasjonar på parallellvegnettet er ikkje utprøvd tidlegare. Mellom anna er det knytt ein del tekniske utfordringar til opplegget for registrering av kjøretøy. Dette inneber ein viss risiko for manglande registrering og inntektssvinn. Statens vegvesen går derfor inn for at opplegget blir vurdert undervegs med sikte på å innføre justeringar/tiltak dersom dette skulle vise seg nødvendig.

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

Det er teke utgangspunkt i eit kostnadsoverslag på 4 700 mill. 2007-kr for utbygging av E6 til firefelts veg på heile strekninga Gardermoen – Kolomoen. Som omtalt i kap. 2.1, er overslaget basert på godkjente reguleringsplanar for strekningane Hovinmoen – Dal og Skaberud – Kolomoen, forslag til reguleringsplanar for strekninga Dal – Boksrud – Minnesund og Statens vegvesen sitt forslag til val av trasé på strekninga Minnesund – Hedmark/Akershus grense – Skaberud. Dette er ein auke på om lag 100 mill. kr i høve til det som låg til grunn i forslaget til bompengepplegg som var på lokal høyring hausten 2006, jf. kap. 3.2.

Statlege midlar

I tråd med St.meld. nr. 24 (2003–2004) er det lagt til grunn 1 500 mill. 2007-kr i statlege midlar til utbygginga, fordelt med 150 mill. kr i perioden 2006–2009 og 1 350 mill. kr i perioden 2010–2013. Den statlege ramma til prosjektet er føresett å stå fast. Dette medfører at eventuell kostnadsauke, dersom det blir valt dyrare løysingar på delar av strekninga, må finansierast med bompengar.

Med eit samla kostnadsoverslag på 4 700 mill. kr vil dei statlege midlane utgjere om lag 32 pst. Dersom løysinga som Eidsvoll og Stange kommunar ønskjer langs Mjøsa blir lagt til grunn, vil dei statlege midlane utgjere om lag 24 pst.

Bompengepplegg

I finansieringsopplegget for E6 Gardermoen – Kolomoen er det føresett etablering av automatiske bomstasjonar på kvar av dei seks delstrekning-

Tabell 5.1 Takstnivå for lette køyretøy ved ulike investeringskostnader.

Delstrekning	Takstar – lette køyretøy		2007-kr
	Anleggskostnad 4 700 mill. kr	Anleggskostnad 6 200 mill. kr	
Hovinmoen – Dal	9,2		14,3
Dal – Boksrud	10,2		14,3
Boksrud – Minnesund	9,2		13,3
Minnesund – Hedmark grense	9,2		13,3
Akershus grense – Skaberud	10,2		16,4
Skaberud – Kolomoen	11,2		17,4
Sum	59,2		89,0

gane, jf. vedlagte kartskisse. Dette vil føre til at trafikantar som berre nyttar delar av strekninga, vil betale lågare takst enn trafikantar som nyttar heile strekninga. Eit slik opplegg vil gi betre samanheng mellom nytte og betaling enn det som fram til i dag har vore vanleg ved bompengefinansiering av lengre utbyggingsstrekningar. Det er ikkje føresett bompengeinnkrevjing på parallelle vegar.

Utstyret (antennar, kamera m.m.) blir plassert på portalar over og stolpar langs vegen. Det er derfor ikkje føresett vesentlege arealinngrep ut over det som er nødvendig til sjølve veganlegget. Bomstasjonane er baserte på AutoPASS-systemet og vil ha tilsvarende teknologiske løysingar som eksisterande bomstasjonar i Bergen og Tønsberg. Betaling av bompengar vil skje ved bruk av elektronisk brikke eller ved etterskotsvis fakturering basert på videofotografering av bilen sitt registreringsnummer.

Det er lagt til grunn etterskotsinnkrevjing av bompengar, og 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:	2013–2027
– Akershus grense – Skaberud:	2012–2026
– Skaberud – Kolomoen:	2010–2024

Dette inneber bompengeinnkrevjing i ein eller fleire bomstasjonar i perioden 2010–2027, til saman 18 år.

Det er føresett lik takst pr. km på alle delstrekningane. Vidare er det lagt til grunn at tunge køy-

retøy (totalvekt over 3 500 kg) skal betale dobbel takst. 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.

Tabell 5.1 viser forventa takstnivå for lette køyretøy. Alternativet basert på Statens vegvesen sitt forslag til val av trasé langs Mjøsa er venta å føre til ein samla takst på om lag 60 kr for lette køyretøy (0,9 kr/km) og om lag 120 kr for tunge køyretøy (1,8 kr/km) som køyrer heile strekninga Gardermoen – Kolomoen i den perioden det er innkrevjing i alle bomstasjonane. Med den løysinga som Eidsvoll og Stange kommunar ønskjer langs Mjøsa, er samla takst rekna til om lag 90 kr for lette køyretøy (1,4 kr/km) og om lag 180 kr for tunge køyretøy (2,7 kr/km) som køyrer heile strekninga.

Det er føresett at takstane blir regulerte i samsvar med prisutviklinga. Dersom økonomien i prosjektet blir svakare enn føresett, er det lagt til grunn at bompengeselskapet etter avtale med Vegdirektoratet kan auke takstane med inntil 20 pst. og forlenge innkrevjingsperioden med inntil 5 år.

Førebels forslag til finansieringsplan

Ein førebels finansieringsplan for utbygging av E6 på heile strekninga Gardermoen – Kolomoen, basert på samla investeringskostnader på 4 700 mill. kr, er vist i tabell 5.2.

Trafikkføresetnadene går fram av kap. 4. Følgjande basisføresetnader er elles lagt til grunn for finansieringsanalysen:

- Lånerente: 6,5 pst.
- Årleg prisstigning: 2 pst.
- Årlege innkrevjingskostnader: 22 mill. kr
- Bruk av brikke: 60 pst.

Tabell 5.2 Førebels finansieringsplan for den samla utbygginga.

	Mill. 2007-kr		
	2006–2009	2010–2013	Sum
Statlege midlar	150	1 350	1 500
Bompengar	1 000	2 200	3 200
Sum	1 150	3 550	4 700

Med desse basisføresetnadene er innkrevjingsperioden rekna til om lag 15 år i kvar av bomstasjonane. Bompengar vil òg dekkje renteutgifter på til saman om lag 1 580 mill. kr og kostnader til drift av bomstasjonar på til saman om lag 280 mill. kr. Det er også rekna på eit alternativ med følgjande pessimistiske føresetnader:

- Kostnadsauke på 10 pst.
- Årleg trafikkvekst blir redusert til 0,5 pst.
- ÅDT i opningsåret blir redusert med ytterlegare 5 pst.
- Bruken av brikke aukar til 80 pst.
- Taktsauke på 20 pst. etter to år.

Med desse føresetnadene er innkrevjingsperioden i kvar bomstasjon rekna til mellom 17 og 18 år. Dette viser at prosjektet i utgangspunktet er robust i høve til endringar i føresetnadene.

Dersom det alternativet som Eidsvoll og Stange kommunar ønskjer på strekninga Minnesund – Skaberud blir lagt til grunn, er det som omtalt i kap. 2.1 førebels rekna med at kostnadene vil auke med om lag 1 500 mill. kr. Med trafikkføresetnader som vist i tabell 4.1 og bompengetakstar som vist i tabell 5.1, er innkrevjingsperioden rekna til om lag 15 år i kvar av bomstasjonane også for dette alternativet. Som omtalt i kap. 4 blir trafikkooverføringa til andre ruter stor med så høge takstar som dette alternativet vil krevje. Følgjeleg er det knytt større uvisse til føresetnadene som er lagt til grunn i reknestykket for det trasévalet som Eidsvoll og Stange kommunar ønskjer. Det er derfor ikkje rekna på eit alternativ med pessimistiske føresetnader for dette trasévalet.

6 Utbyggings- og finansieringsopplegg for E6 på strekningane Hovinmoen – Dal og Skaberud – Kolomoen (første utbyggingsetappe)

Det er lagt opp til anleggsstart på strekningane Hovinmoen – Dal og Skaberud – Kolomoen ved årsskiftet 2007/2008, og begge strekningane er planlagt opna for trafikk i løpet av 2009. For å sikre rasjonell utbygging kan det bli aktuelt å ta ut masse på dei mellomliggjande strekningane.

Forslaget til finansieringsopplegg for dei to strekningane byggjer på det førebels finansieringsopplegget for utbygging av E6 på heile strekninga Gardermoen – Kolomoen. Bomstasjonen på strekninga Hovinmoen – Dal er føresett plassert ved Hauer seter, medan bomstasjonen på strekninga Skaberud – Kolomoen er føresett plassert nord for Tangen.

Dersom det blir lagt til grunn eit kostnadsoverslag på 4 700 mill. kr for den samla utbygginga, vil styringsramma for strekningane Hovinmoen – Dal og Skaberud – Kolomoen utgjere om lag 26 pst. av overslaget. Dette tilsvarar om lag 400 mill. kr av føresette statlege midlar til den samla utbygginga. Samferdselsdepartementet legg etter dette til grunn 400 mill. kr i statlege midlar til første utbyggingsetappe. I tråd med St.meld. nr. 24 (2003–2004) er det føresett 150 mill. kr i perioden 2006–2009.

Det er lagt til grunn at bompengeselskapet forskotter delar av utbyggingskostnadene. Dersom det ikkje blir tilslutning til vidare utbygging av E6 vil desse midlane bli refundert i perioden 2010–2013. Dette vil leggje til rette for ein mest mogleg kontinuerleg og effektiv utbygging. Dersom det blir tilslutning til utbygging av dei attståande strekningane, vil dei statlege midlane i staden gå til finansiering av denne utbygginga.

Finansieringsplanen for første utbyggingsetappe er vist i tabell 6.1. I tillegg er det rekna med at bompengeselskapet vil stille til disposisjon om lag 90 mill. kr. til prosjektering og byggjeplanlegging av dei attståande strekningane mellom Dal og Skaberud.

Bompengeselskapet har tidlegare forskottert 20 mill. kr til prosjektering og byggjeplanlegging av dei strekningane som inngår i første utbyggingsetappe. I 2007 er det venta eit forbruk på om lag 40 mill. kr til vidare prosjektering og byggjeplanlegging samt førebuande arbeid. I tillegg er det venta eit forbruk på om lag 30 mill. kr til prosjektering og byggjeplanlegging av dei attståande

Tabell 6.1 Finansieringsplan for første utbyggingsetappe.

	Mill. 2007-kr		
	2006–2009	2010–2013	Sum
Statlege midlar	150	250	400
Bompengar	1 000	- 170	830
Sum	1 150	80	1 230

strekningane. Midlane er føresette stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

Eventuelle kostnadsoverskridingar skal dekkast slik at kostnadsauke opp til kostnadsramma 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.

Trafikkføresetnadene går fram av kap. 4, og føresetta takst- og rabattsystem går fram av kap. 5. Følgjande basisføresetnader er elles lagt til grunn for finansieringsanalysen:

- Lånerente: 6,5 pst.
- Årleg prisstigning: 2 pst.
- Årlege innkrevjingskostnader: 10 mill. kr
- Bruk av brikke: 60 pst.

Med desse føresetnadene er innkrevjingsperioden rekna til om lag 10 år dersom utbygginga blir avgrensa til strekningane Hovinmoen – Dal og Skaberud – Kolomoen. Bompengar vil òg dekkje renteutgiftar på til saman om lag 300 mill. kr og kostnader til drift av bomstasjonar på til saman om lag 100 mill. kr. Lånerente på 6,5 pst. føreset at det før anleggsstart ligg føre dokumentasjon frå ein låneinstitusjon om lån innafor denne renta i ein periode på 10–15 år.

Det er også rekna på eit alternativ med pessimistiske føresetnader som i kap. 5. Med desse føresetnadene er innkrevjingsperioden rekna til vel 13 år utan at takstane blir auka ut over vanleg prisstigning. Dette viser at første utbyggingsetappe er robust i høve til endringar i føresetnadene.

7 Fylkeskommunal garanti

Som det går fram av kap. 3.2, har Hedmark og Akershus fylkeskommunar fatta vedtak om fylkeskommunale garantiar for eit bompengelån på inntil 1 100 mill. kr til første utbyggingsetappe, fordelt

med 550 mill. kr på kvar av garantistane. Dei fylkeskommunale garantiane skal godkjennast av Kommunal- og regionaldepartementet. Garantien vil først kome til utbetaling dersom gjelda ikkje blir mogleg å handtere etter at realkostane er auka med inntil 20 pst. og bompengeperioden er forlengta med inntil 5 år.

8 Samferdselsdepartementet si vurdering

E6 mellom Gardermoen og Kolomoen er prega av mange og alvorlege ulykker. Samferdselsdepartementet ser det derfor som viktig å komme i gang med utbygginga til firefelts veg så snart som mogleg. I første omgang er det derfor lagt opp til å byggje ut E6 på strekningane Hovinmoen – Dal og Skaberud – Kolomoen, der plansituasjonen er avklart.

Det er lokalpolitisk tilslutning til opplegget med delvis bompengefinansiert utbygging av strekningane Hovinmoen – Dal og Skaberud – Kolomoen som første etappe av utbygginga av prosjektet E6 Gardermoen – Kolomoen innafor dei økonomiske rammene i Nasjonal transportplan 2006–2015. Samstundes blir det føresett at den statlege ramma til prosjektet blir vurdert på nytt i samband med Nasjonal transportplan for perioden 2010–2019. Samferdselsdepartementet legg til grunn at prosjektet E6 Gardermoen – Kolomoen skal finansierast innafor den statlege ramma som vart fastsett gjennom Stortinget si behandling av St.meld. nr. 24 (2003–2004) Nasjonal transportplan 2006–2015. Resten av utbyggingskostnadene er føresett finansierte med bompengar.

Samferdselsdepartementet vil kome 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.

Innkrevjinga av bompengar er basert på eit opplegg med fleire automatiske bomstasjonar over ei lengre strekning og utan bomstasjonar på parallellvegnettet. Eit slikt opplegg vil gi betre samheng mellom nytte og betaling enn det som har vore vanleg ved bompengefinansiering av lengre utbyggingsstrekningar. Opplegget vil føre til at lokale trafikantar som berre køyrer delar av strekningen, vil betale lågare takstar enn trafikantar som køyrer heile strekningen. Men innkrevjingsopplegget er ikkje utprøvd tidlegare. Samferdselsdepartementet er derfor samd i at opplegget må vurderast undervegs, med sikte på å innføre justeringar/tiltak dersom dette skulle vise seg nødvendig.

Om utbygging og finansiering av E6 på strekningane
Gardermoen (Hovinmoen) – Dal og Skaberud – Kolomoen i Akershus og Hedmark

Det er ein føresetnad at bompengeselskapet har ein renteavtale som minimum sikrar eit rentenivå i tråd med det som er lagt til grunn i finansieringsplanen for første utbyggingsetappe. Samferdselsdepartementet føreset at dokumentasjon for avtale om rentenivået blir sendt Vegdirektoratet før bompengeavtalen blir underskriven.

Samferdselsdepartementet har merka seg at Akershus fylkeskommune føreset at det blir etablert eit opplegg med «park-and-ride» samordna med kollektivtransport. Departementet stiller seg positiv til tiltak for samordning av kollektivtransport på veg og bane, og føreset at Statens vegvesen samarbeider med lokale planstyresmakter om slike tiltak i den vidare planlegginga.

Stange kommune legg til grunn at heilautomatiske bomstasjonar ikkje skal vere til hinder for eit prissystem som tek omsyn til behov for pendlarfrådrag/rabattar på lik linje med andre bompengeprojekt. Samferdselsdepartementet viser til at Akershus og Hedmark fylkeskommunar og Ullensaker og Eidsvoll kommunar har slutta seg til eit rabattsystem som er avgrensa til 10 pst. takstreduksjon ved bruk av brikke. Samferdselsdepartementet føreset derfor at dette blir lagt til grunn i det vidare arbeidet med innkrevjingsopplegget.

På grunn av usikre kostnader for strekninga Minnesund – Skaberud går Akershus fylkeskommune og Eidsvoll kommune inn for at det blir gitt rom for noko lengre bompengeperiode enn 15 år, anslagsvis 20 år. Samferdselsdepartementet viser til at bakgrunnen for å avgrense lengda på innkrev-

jingsperioden er omsynet til trafikantane og at uvisse knytt til ulike føresetnader for finansieringsvurderingane aukar framover i tid. I basisalternativet bør det derfor som hovudregel leggast til grunn ein innkrevjingsperiode på maksimum 15 år i kvar bomstasjon. Departementet vil komme tilbake til dette i samband med det endelege opplegget for utbygging og finansiering av E6 på heile strekninga Gardermoen – Kolomoen.

9 Avtale

Etter at Stortinget har fatta vedtak om utbygging og finansiering av E6 på strekningane Hovinmoen – Dal og Skaberud – Kolomoen, 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 strekningane Hovinmoen – Dal og Skaberud – Kolomoen i Akershus og 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 strekningane Hovinmoen – Dal og Skaberud – Kolomoen i Akershus og Hedmark i samsvar med eit vedlagt forslag.

Forslag

til vedtak om utbygging og finansiering av E6 på strekningane Gardermoen (Hovinmoen) – Dal og Skaberud – Kolomoen i Akershus og Hedmark

I

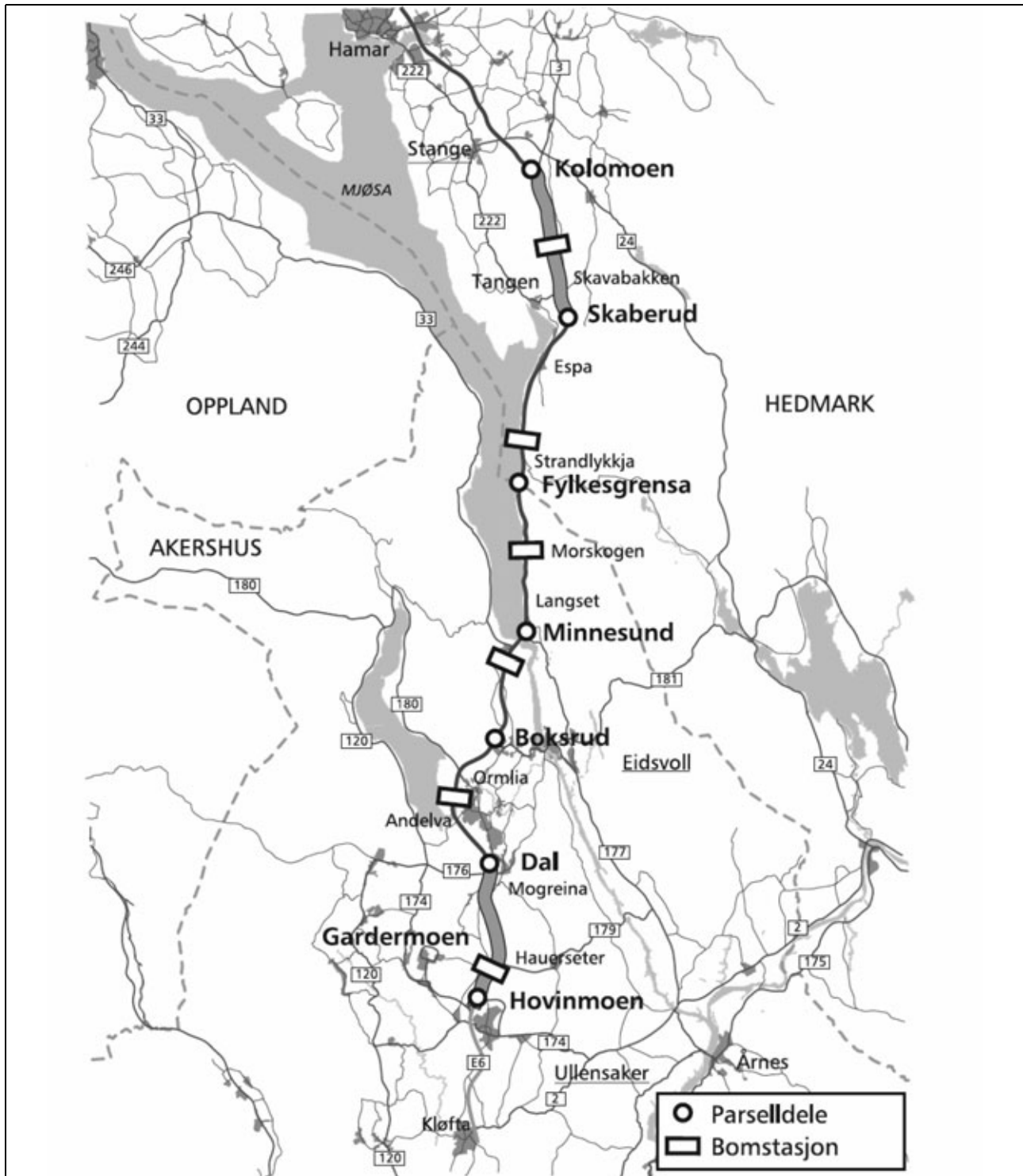
Stortinget samtykker i at bompengeselskapet får løyve til å ta opp lån og krevje inn bompengar til delvis bompengefinansiering av utbygginga E6 på strekningane Hovinmoen – Dal og Skaberud – Kolomoen etter vilkåra i denne proposisjonen.

II

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

Vedlegg 1

Oversiktskart



Figur 1.1 E6 Gardermoen – Kolomoen