



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 82 S

(2018–2019)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

Finansiering og utbygging av E6
på strekningen Ulsberg – Melhus
i kommunene Rennebu, Midtre Gauldal
og Melhus i Trøndelag

Innhold

1	Innledning	5	6	Utbyggings- og finansierings- opplegg	12
2	Nye Veier sin prioritering av prosjektet	6	7	Fylkeskommunal garanti	15
3	Dagens situasjon og omtale av utbyggingen	6	8	Samferdselsdepartementets vurdering	15
3.1	Dagens situasjon	6			
3.2	Omtale av utbyggingsprosjektet ...	7	9	Avtale	16
4	Lokalpolitisk behandling	8		Forslag til vedtak om finansiering og utbygging av E6 på strekningen Ulsberg – Melhus i kommunene Rennebu, Midtre Gauldal og Melhus i Trøndelag	17
5	Bompengelopplegg med trafikkgrunnlag	10			
5.1	Bompengelopplegg	10			
5.2	Trafikkgrunnlag	11			

Prop. 82 S

(2018–2019)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

Finansiering og utbygging av E6 på strekningen Ulsberg – Melhus i kommunene Rennebu, Midtre Gauldal og Melhus i Trøndelag

*Tilråding fra Samferdselsdepartementet 5. april 2019,
godkjent i statsråd samme dag.
(Regjeringen Solberg)*

1 Innledning

Samferdselsdepartementet legger i denne proposisjonen fram forslag om finansiering og utbygging av E6 på strekningen Ulsberg – Melhus sentrum i kommunene Rennebu, Midtre Gauldal og Melhus. Prosjektet omfatter utbygging av ca. 64 km hovedsakelig firefelts vei med fartsgrense 110 km/t på mesteparten av strekningen.

Prosjektet er en del av KVV/KS1 for E6 Oppland grense- Jaktøya og Rv 3 Hedmark grense – Ulsberg. I Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023 legger Regjeringen stor vekt på å utvikle E6 til en trafiksikker og effektiv transportåre på hele strekningen Oslo –Trondheim. I tillegg er det lagt vekt på at prosjektet Støren – Melhus sentrum bidrar til å utvikle det felles bo- og arbeidsmarkedet i Trondheimsregionen. Utbedring av strekningen Ulsberg – Berkåk – Løklia eliminerer en flaskehals for trafikken som kommer både fra E6 og rv 3, og øker trafiksikkerheten vesentlig. E6 Ulsberg–Melhus består av to parseller: E6 Ulsberg–Vindåsliene og E6 Korporalsbrua–Melhus sentrum.

Utbyggingen vil skje i regi av Nye Veier AS. Meld. St. 25 (2014–2015) På rett vei, Reformen i veisektoren danner grunnlaget for Nye Veier AS sin prosjektportefølje og metodikk. Nye Veier AS

skal prioritere prosjekter basert på samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Stortingsmeldingen legger til grunn at både statlige midler og bompenger skal benyttes til å finansiere utbyggingen.

Samferdselsdepartementet og Nye Veier AS inngikk 22. desember 2015 en rammeavtale som fastsetter selskapets oppstartsportefølje og legger de generelle rammene for selskapets framtidige oppgaver og finansieringen av disse. Rammeavtalen angir at det skal inngås en veiutbyggingsavtale mellom Samferdselsdepartementet og Nye Veier. Veiutbyggingsavtalen forplikter selskapet til å gjennomføre utbyggingen av strekningen E6 Ulsberg – Melhus for den pris og de øvrige vilkår som framgår av avtalen.

Statens vegvesen har ansvaret for utbygging av prosjektet E6 Vindåsliene – Korporalsbrua som omfatter bygging av 6,5 km ny to-/trefelts veg i Midtre-Gauldal kommune. Utbyggingen er planlagt ferdig i løpet av 2020.

Det foreligger lokalpolitisk tilslutning og Trøndelag fylkeskommune har vedtatt å stille garanti for bompengeselskapets låneopptak. Etter at de lokale vedtakene ble fattet har Nye Veier redusert de forventede utbyggingskostnadene. Dette medfører at en i denne proposisjonen reduserer bomtakstene sammenlignet med i de lokale vedtakene, samtidig som to sideveisbommer fjernes i



Figur 1.1 Oversiktskart E6 Ulsberg – Melhus sentrum

det endelige bompenggeopplegget. Trafikantene tar dermed del i den kostnadsbesparelsen som Nye Veier oppnår på strekningen. Utbyggingen planlegges bygget ut med første delåpning mot slutten av år 2020.

2 Nye Veier sin prioritering av prosjektet

Nye Veier AS har som oppgave å bygge ut deler av hovedveinettet raskere og mer kostnadseffektivt og dermed gi merverdi til samfunnet utover utbygging i tradisjonell forstand. Selskapet arbeider derfor helhetlig med prosjektene fra første stund, og bygger lengre sammenhengende strekninger. Dette gir raskere og mer kostnadseffektiv utbygging. Utbyggingsrekkefølgen velges ut fra beregninger av samfunnsøkonomisk lønnsomhet, herunder trafiksikkerhet og samfunnssikkerhet. Det tas videre hensyn til helhetlig utbygging,

prosjektene modenhet og tilleggsanalyser av netto ringvirkninger der det er relevant.

Prioritering basert på samfunnsøkonomisk lønnsomhet er nedfelt i selskapets vedtekter. Her heter det at: «Strekningene i selskapets samlede utbyggingsportefølje med høy samfunnsøkonomisk lønnsomhet prioriteres gjennomført foran de med lav/negativ samfunnsøkonomisk lønnsomhet».

Nye Veiers oppgave er å bidra til helhetlig og sammenhengende utbygging av trafiksikre riksveier, større kostnadseffektivitet, økt samfunnsøkonomisk lønnsomhet og styrking og utvidelse av bo- og arbeidsmarkedsregioner. Nye Veier har delt utbyggingsporteføljen i fire utbyggingsområder: E6 Trøndelag, E6 Innlandet, E18 Sør-Østlandet og E39 Sør-Vestlandet. Disse skal planlegges og bygges ut på maksimalt 20 år. Større effektivitet i gjennomføringen og lavere kostnader gjør at Nye Veier AS nå planlegger å kunne bygge ut mesteparten av prosjektporteføljen på 12–13 år.

Nye Veier AS gjennomfører porteføljeprioriteringer to ganger årlig. Gjeldende porteføljeprioritering ble gjennomført desember 2018. Denne prioriteringen baserer seg på Nye Veiers egne kostnadsanslag og et omfattende arbeid med å øke den samfunnsøkonomiske lønnsomheten i prosjektene. I gjeldende porteføljeprioritering prioriteres hele strekningen E6 Ulsberg – Melhus sentrum for utbygging. E6 Kvål – Melhus sentrum er første delstrekning som skal bygges ut med byggestart i andre halvår 2019. Prosjektet E6 Ulsberg – Melhus sentrum har etter at selskapet overtok det forbedret den samfunnsøkonomiske lønnsomheten. Nye Veier AS planlegger med kontinuerlig utbygging i Trøndelag og ønsker å sikre seg en forutsigbar finansiering av prosjektene. Forutsigbar finansiering vil sikre at selskapet kan tilpasse seg nasjonal og regional kapasitet i entreprenørmarkedet og legge til rette for rasjonell framdrift i prosjektene.

Stortinget har tidligere vedtatt bompengeproposisjon for delfinansiering med bompenger for følgende stekninger i Nye Veier AS sin portefølje: E18 Tvedestrand – Arendal, E18 Rugtvedt – Dørdal, E6 Kolomoen – Moelv, E39 Kristiansand vest – Lyngdal vest og E6 Ranheim – Åsen.

3 Dagens situasjon og omtale av utbyggingen

3.1 Dagens situasjon

E6 Ulsberg – Melhus starter ved Ulsberg i Rennebu kommune og ender i Melhus sentrum i

Melhus kommune. Prosjektet strekker seg gjennom kommunene Rennebu, Midtre Gauldal og Melhus. Strekningen er ca. 68 km lang, og er en sammenhengende strekning bortsett fra strekningen Vindåsliene – Korporals bru i Midtre Gauldal som bygges ut av Statens vegvesen.

Dagens E6 på strekningen Ulsberg – Skjerdingsstad (Melhus) er en to-felts vei som går gjennom flere tettsteder og har lengre strekk med nedsatt fartsgrense. Strekningen har en høy andel tungtransport som frakter gods mellom Trøndelag og Østlandet. Eksisterende E6 har varierende standard, fra svært dårlig til brukbar, med ujevn kurvatur, stigning og bredde, samt et stort antall kryss og avkjørsler. Veien fungerer i dag både som hovedvei og som lokalvei og det ligger en hel del støyutsatte boliger langs strekningen. Strekningen har mange ulykker og til tider redusert framkommelighet. Årsdøgnetrafikken varierer i dag fra om lag 11 000 ved Melhus til om lag 5 000 ved Ulsberg.

Fartsgrensen varierer mellom 50, 60, 70 og 80 km/t. Forbi Støren er det en kortere strekning med fartsgrense 90 km/t.

3.2 Omtale av utbyggingsprosjektet

Strekningen E6 Ulsberg – Melhus er behandlet i KVV/KS1 E6 Oppland grense- Jaktøya og Rv 3 Hedmark grense – Ulsberg. Det ble her anbefalt sammenhengende utbygging av 2/3-felts motorvei med midtrekkverk sør for Støren og firefelts motorvei nord for Støren. Det skulle videre legges til grunn fartsgrense 90 km/t sør for Støren og 100 km/t nord for Støren.

Etter at Nye Veier AS overtok prosjektet har selskapet arbeidet med løsninger for å redusere kostnader og øke nytten i prosjektet. Ved å bygge med hastighet på 110 km/t på mesteparten av strekningen fra Ulsberg til Melhus sentrum, og redusere kostnadene vesentlig, økes den samfunnsøkonomiske lønnsomheten i prosjektet. Dette kan gjennomføres til en utbyggingskostnad som er betydelig lavere enn kostnadsanslaget som forelå da Nye Veier AS overtok ansvaret for strekningen. Samferdselsdepartementet har i brev av 2. mars 2018 lagt til grunn at Nye Veier tilpasser veistandarden på sine prosjekter i Trøndelag ut fra en helhetlig tilnærming med mål om vesentlig økt samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Ved å bygge ny 4-felts vei på hoveddelen av veistrekningen vil man lengre levetid for veien og økt nytte gjennom bedre trafiksikkerhet og framkommelighet. Gjennom den optimaliseringsprosessen prosjektet har gjennomgått etter at selskapet overtok prosjektet har,

basert på de måltall for kostnader som selskapet legger til grunn, netto-nytte over budsjett kroner gått fra -0,63 til -0,47. Anslagene for nytte og kostnad er ikke eksternt kvalitetssikret etter de siste optimaliseringstiltakene og legger ikke til grunn bompengefinansiering.

Ved behandlingen av statsbudsjettet for 2018 ble ansvaret for utbygging av strekningen Skjerdingsstad – Melhus sentrum lagt til Nye Veier AS. Opprinnelig var Nye Veier ansvarlig for prosjektet fra Ulsberg til Skjerdingsstad. Gjennom å se utbyggingen av Skjerdingsstad – Melhus S i sammenheng med selskapets utbygging av E6 videre sør- over utløses et potensial for betydelige gevinster.

Da Nye Veier overtok prosjektet forelå det 5 reguleringsplaner på strekningen. Nye Veier jobber med optimalisering av hele prosjektet og planlegger med å omregulere store deler av prosjektet for å legge til rette for økt samfunnsøkonomisk lønnsomhet.

Reiselengden for det samlede prosjektet vil bli redusert fra dagens om lag 68 km til om lag 64 km, en reduksjon på om lag 4 km. Reisetiden fra Ulsberg til Melhus sentrum vil bli redusert med om lag 20 minutter i forhold til dagens vei, en reduksjon på om lag 35 pst.

Utbyggingen omfatter komplett veianlegg som innebærer veibygging, bruer, tunneler, sideterreng, tilførselsveier, kryss, tilstøtende gang- og sykkelveier, tekniske installasjoner samt eventuelle nødvendige tiltak på side- og lokalveier. Dagens E6 vil i framtidig situasjon i stor grad fungere som lokalvei og omkjøringsvei og forutsettes omklassifisert til fylkesvei.

Veiutbyggingsavtalen mellom Samferdselsdepartementet og Nye Veier AS regulerer omfanget av utbyggingsprosjektet.

Veiprosjektet sin samfunnsøkonomiske netto nytte er beregnet til om lag -8,6 mrd. 2019-kr. Netto nytte pr. investert krone (anleggskostnad), basert på kostnadsnivå fastsatt i veiutbyggingsavtalen, er beregnet til -0,63. Uten bompenger er prosjektets samfunnsøkonomiske netto nytte beregnet til om lag -9 mrd. 2019-kr. Prosjektets samfunnsøkonomiske netto nytte er altså høyere med bompenger enn uten. Dette vil kunne forklares med at den reduserte trafikantnyttens som oppstår ved innføring av bompenger er lavere enn innsparte offentlige overføringer og reduserte skattekostnader.

I den videre utviklingen av prosjektet vil det bli gjort tiltak for å søke å forbedre den samfunnsøkonomiske nytten ytterligere. I dette inngår muligheten for enkelte traseendringer og fokus på å redusere bru- og tunnellengder, samt ytterligere

optimalisering av massebalanse i prosjektet. Alle større endringstiltak vurderes ut ifra et nytte-kostnads perspektiv med mål om å forbedre prosjektets samfunnsøkonomiske lønnsomhet.

Det er gjennomført kvalitetssikring av kostnadsoverslag. Den eksterne kvalitetssikringen er gjennomført november 2017 på vegne av Nye Veier AS. Nye Veier har kalkulert prosjektet til å ha en forventet kostnad (P50) på 15 414 mill. kr i 2019-prisnivå. Kvalitetssikrer angir en forventet kostnad (P50) 15 029 mill. kr i 2019-prisnivå. Ekstern kvalitetssikrer angir at kostnadene til hovedpostene i anslaget har en lavere kostnad, hvor blant annet kostnadene til tunnel og masseflytting er redusert. Videre har ekstern kvalitetssikrer pekt på effekten av Nye Veier sin gjennomføringsmodell som den usikkerhetsfaktoren som kan bidra mest til kostnadsreduksjon. Videre prosjektutvikling (plangrunnlag) vurderes som den enkeltfaktoren som i størst grad eksponerer prosjektet for kostnadsøkning.

I tillegg til den ovennevnte kvalitetssikring av kostnadsoverslag har selskapet fått gjennomført ekstern kvalitetssikring av finansiering, trafikkunderlag og samfunnsøkonomi. Konklusjonen fra disse kvalitetssikringene er at finansieringen av prosjektet er robust. Ekstern kvalitetssikrer angir at det er omtrent like sannsynlig at satser eller innkrevingsperiode må reduseres som at de må økes. Ekstern kvalitetssikrers vurderinger av forventet kostnadsnivå er lagt til grunn for arbeidet med veiutbyggingsavtale for prosjektet.

I veiutbyggingsavtalen for prosjektet som er inngått mellom Samferdselsdepartementet og Nye Veier AS, har partene avtalt at utbyggingen skal gjennomføres innenfor en økonomisk ramme (P85) på 17 147 mill. 2019-kr. Det er i denne prisen tatt utgangspunkt i en forventet kostnad (P50) på 15 029 mill. 2019-kr.

Da Nye Veier AS overtok porteføljen var gjeldende kostnadsvurdering, foretatt av Statens vegvesen, en forventet utbyggingskostnad på vel 16,5 mrd. 2019-kr. Dette var basert på vedtatt standardvalg i forbindelse med KVV/KS1. Dette anslaget ble lagt til grunn i den lokale saksbehandlingen av bompengesaken. I tillegg ble det lagt til vel 400 mill. kr for strekningen Skjerdingstad – Melhus sentrum slik at det totale kostnadsanslaget ble satt til 16,9 mrd. 2019-kr.

Gjennom veiutbyggingsavtalen mellom Samferdselsdepartementet og Nye Veier AS har den forventede kostnaden for prosjektet E6 Ulsberg – Melhus sentrum blitt redusert med 1,9 mrd. kr i forhold til det opprinnelige kostnadsanslaget fra Statens vegvesen. I tillegg til denne økonomiske

besparelsen legges det nå opp til en høyere standard med gjennomgående fire felt på hele strekningen og 110 km/t på mesteparten av strekningen. Selskapet har klare mål om å redusere utbyggingskostnaden ytterligere. En slik kostnadsreduksjon vil kunne komme trafikantene til gode gjennom lavere bompengetakster.

4 Lokalpolitisk behandling

Saksgrunnlag for lokalpolitisk behandling ble oversendt kommunene Rennebu, Midtre Gauldal og Melhus for vedtak 24. april 2017. I tillegg ble saken oversendt til orientering til Oppdal og Trondheim kommune.

Alle kommunene har sluttet seg til vedtaksforslagene i saksgrunnlaget fra Nye Veier som følger:

1. *Utbyggingen av E6 på strekningen Ulsberg-Melhus delfinansieres med bompenger. Innkrevingen skjer i begge retninger i 5 automatiske bomstasjoner på ny E6. Det forutsettes sidevegsbom ved hver bom på ny E6. Nye Veier AS vil gjøre en ytterligere faglig vurdering av behovet for sidevegsbom i forkant av framleggelsen av en stortingsproposisjon.*
2. *Det legges til grunn 15 års etterskuddsvis innkreving i hver bom.*
3. *Bompengeordningen baseres på et rabattsystem som innebærer at trafikanter i takstgruppe 1 som betaler med elektronisk brikke og gyldig abonnement får 20 pst rabatt. Trafikanter i takstgruppe 2 får ingen brikkerabatt.*
4. *Ved start på innkreving forutsettes det at gjennomsnittstakstene ikke overskrider (i 2017-kr) i de ulike bommene:*

Bomtakster	2017-kr		
	Gjennom snitts- takst	Grunn- takst gruppe 1	Grunn- takst gruppe 2
1. E6 Storpynten	29	27	54
2. E6 Garli	28	27	54
3. E6 Håggå	41	43	86
4. E6 Røskoft	42	43	86
5. Skjerdingstad	31	33	66

- *Tunge biler betaler 2 ganger lettbiltakst.*
 - *Bompengetakstene forutsettes justert i tråd med anleggsindeksen før innkreving og med KPI etter åpning.*
 - *Endelig takst- og rabattsystem skal legges fram for lokalpolitisk behandling i god tid før innkrevingen starter.*
5. *Dersom trafikken på sideveger langs strekningen viser seg å bli for stor, må det vurderes trafikkregulerende tiltak på disse vegene. Statens vegvesen vil i samarbeid med lokale myndigheter ha ansvaret for å vurdere trafikksituasjonen på avlastet vegnett.*
 6. *Det legges opp til betaling for lav- og nullutslippsbiler når nasjonale takstregler for dette er gjeldende. Bompengelopplegget vil da bli justert i takstvedtak etter avtale mellom Statens vegvesen og Trøndelag fylkeskommune. Gjennomsnittstaksten skal være førende for takstvedtak.*
 7. *Det er en forutsetning at bompengeselskapet Vegamot AS får ansvaret for prosjektet E6 Ulsberg – Melhus.*

Fellesnemda, på vegne av Trøndelag fylkeskommune, fattet vedtakspunktene nedenfor i sitt møte i fylkestinget 15. juni 2017. Vedtakspunkt 7 ble tatt inn som et tilleggspunkt.

1. *Utbyggingen av E6 på strekningen Ulsberg-Melhus delfinansieres med bompenger.*
2. *Innkrevingen skjer i begge retninger i 5 automatiske bomstasjoner på ny E6. Det forutsettes sidevegsbom ved hver bom på ny E6.*
3. *Nye Veier AS skal gjøre en ytterligere faglig vurdering av behovet for sidevegsbom i forkant av framleggelsen av en stortingsproposisjon.*
4. *Det legges til grunn 15 års etterskuddsvis innkreving i hver bom.*
5. *Bompengordningen baseres på et rabattsystem som innebærer at trafikanter i takstgruppe 1 som betaler med elektronisk brikke og gyldig abonnement får 20 pst rabatt. Trafikanter i takstgruppe 2 får ingen brikke-rabatt.*
6. *Ved start på innkreving forutsettes det at gjennomsnittstakstene ikke overskrider (i 2017-kr) i de ulike bommene:*

Bomtakster	2017-kr		
	Gjennom snitts- takst	Grunn- takst gruppe 1	Grunn- takst gruppe 2
Bom			
1. E6 Storpynten	29	27	54
2. E6 Garli	28	27	54
3. E6 Håggå	41	43	86
4. E6 Røskoft	42	43	86
5. Skjerdingsstad	31	33	66

- *Tunge biler betaler 2 ganger lettbiltakst.*
 - *Bompengetakstene forutsettes justert i tråd med anleggsindeksen før innkreving og med KPI etter åpning.*
 - *Endelig takst- og rabattsystem skal legges fram for lokalpolitisk behandling i god tid før innkrevingen starter.*
7. *Dersom det skulle bli behov for å innføre restriktive tiltak på sideveier for å unngå uønsket trafikkvekst, skal inntektene fra disse veiene gå til å finansiere tiltak på samme vei som bommen står.*
 8. *Dersom trafikken på sideveger langs strekningen viser seg å bli for stor, må det vurderes trafikkregulerende tiltak på disse vegene. Statens vegvesen vil i samarbeid med lokale myndigheter ha ansvaret for å vurdere trafikksituasjonen på avlastet vegnett.*
 9. *Det legges opp til betaling for lav- og nullutslippsbiler når nasjonale takstregler for dette er gjeldende. Bompengelopplegget vil da bli justert i takstvedtak etter avtale mellom Statens vegvesen og Trøndelag fylkeskommune. Gjennomsnittstaksten skal være førende for takstvedtak.*
 10. *Det er en forutsetning at det regionale bompengeselskapet Vegamot AS får ansvaret for bompengenneinnkrevingen på prosjektet E6 Ulsberg –Melhus og nødvendige låneopptak.*
 11. *Under forutsetning av Kommunal- og moderniseringsdepartementets godkjenning, garanterer Trøndelag fylkeskommune ved selvskyldnerkausjon for bompengeselskapets gjeld for vegprosjektet E6 Ulsberg –Melhus.*
 12. *Det samlede garantibeløpet (som tilsvarer bompengeselskapets maksimale gjeld beregnet ut fra pessimistiske forutsetninger) begrenses oppad til 8 600 mill. kr med tillegg av 10 pst. av til enhver tid gjeldende hoved-*

stol til dekning av eventuelle påløpte renter og omkostninger. Det samlede garantibeløpet blir følgelig 9450 mill. kr. Til grunn for garantivedtaket legges en beregningsteknisk lånerente på 6,5 pst.

13. *Garantien gjelder fra første opptrekk på finansieringen i forbindelse med rekvisisjoner i byggeperioden i vegprosjektet, og gjennom innkrevingsperioden på 15 år. Innkrevingsperioden kan i særskilte tilfeller forlenges med inntil fem år. I tillegg skal garantien gjelde inntil to år, jf. garantiforskriftens § 3. Samlet garantitid blir, inkludert byggeperioden, på inntil 29 år fra første opptrekk på finansieringen i forbindelse med rekvisisjoner.*
14. *Garantistens utlegg kan dekkes gjennom en økning av realtakstene med inntil 20 pst. og en forlengelse av bompengeperioden med inntil 5 år.*
15. *Garantien gjelder inntil bompengeselskapets gjeld for vegprosjektet E6 Ulsberg – Melhus er nedbetalt og reduseres i takt med nedbetalingen av lånet.*
16. *Det forutsettes at garantien blir sikret 1. prioritet i retten til å kreve inn bompenger.*

5 Bompengelopplegg med trafikkgrunnlag

5.1 Bompengelopplegg

Alle berørte kommuner og Trøndelag fylkeskommune har tidligere fattet prinsippvedtak om bompengefinansiering og gjort oppfølgende vedtak basert på en bompengeutredning på strekningen Ulsberg – Melhus. Det vises i den sammenheng til bompengesøknaden fra Sør-Trøndelag fylkeskommune av 27.11.2014. Bompengelopplegget i denne proposisjonen bygger videre på det bompengelopplegget som er utredet og behandlet lokalpolitisk i flere omganger, senest 15. juni 2017 som vist i kapittel 4.

I de lokale vedtakene ble det lagt til grunn lukkede bomsnitt, det vil si bomstasjon på både ny E6 og sideveisnettet. Takstene som ble vedtatt var like i bomstasjonene på ny E6 og på tilhørende bomstasjon på sidevei. Nye Veier AS har gjort en ny gjennomgang av behovet for bom på sideveisnettet etter de lokale vedtakene. Gjennomgangen viser at det ikke er trafikale eller finansielle forhold som tilsier at det bør være bom på sideveisnettet i de to bommene sør for Støren, ved Garli og Storpynten. Disse sideveisbommene foreslås dermed fjernet i det

endelige bompengelopplegget. Som kapittel 5.2 viser, er det derimot beregnet betydelig trafikkavvisning når det ikke er bom på sideveisnettet i de tre bommene nord for Støren, ved Håggå, Røskaft og Hofstad. Av trafikale, finansielle og samfunnsøkonomiske årsaker opprettholdes sideveisbommen ved nevnte 3 bomstasjoner nord for Støren.

Som vist til i kapittel 6 så har Nye Veier AS redusert utbyggingskostnadene med 11,5 pst. sammenlignet med forventet kostnad i de lokale vedtakene og anslaget fra Statens vegvesen. Denne kostnadsreduksjonen foreslås benyttet til å redusere bomtakstene med 10 pst. i de tre bomstasjonene nord for Støren på ny E6, samtidig som taksten i tilhørende bomstasjoner på sidevei reduseres til 75 pst. av taksten i bommene på ny E6.

Slik planene foreligger vil dette bety følgende plasserte bomsnitt:

1. På ny E6 ved Storpynten
2. På ny E6 ved Garli
3. På ny og nåværende E6 ved Håggå
4. På ny og nåværende E6 Røskaft
5. På ny E6 og på fv. 740 ved Hofstad

I tillegg kommer bomstasjonen som planlegges satt opp på Fossum og som skal delfinansiere den pågående utbyggingen av E6 Vindåsliene – Korporsbrua, jf. Prop. 124 S (2016–2017), hvor Statens vegvesen er byggherre.

Nye Veier sitt arbeid med å ytterligere optimalisere nytten og redusere kostnadene vil kunne medføre endret trase og/eller kryssløsninger. På den bakgrunn vil prinsippene som fremgår av denne proposisjonen være styrende for plassering av bomsnitt og takst. Det medfører at det skal være fem bomsnitt på strekningen Ulsberg – Melhus og gjennomsnittstaksten skal være lik som i tabell 6.2 under.

Nye Veier AS vil i de kontinuerlige porteføljeprioriteringene avgjøre tidspunkt og rekkefølge på utbyggingen. Det er i de finansielle beregningene så langt lagt til grunn utbygging på følgende delstrekninger med tilhørende oppstart av bompengenneiinnkrevingen:

- Kvål – Melhus S: 2019–2020. Start innkreving i bom på Hofstad i 2021
- Ulsberg – Vindåsliene: 2020–2022. Start innkreving i bom Garli og Storpynten i 2023
- Gyllan – Kvål: 2022–2026. Start innkreving i bom Røskaft i 2027
- Korporsbrua – Gyllan: 2027–2030. Start innkreving bom Håggå i 2031

Bompengoordningen vil være basert på AutoPASS-systemet. Utstyret (antennar, kamera etc.)



Figur 5.1 Plassering av bomsnitt på ny E6 Ulsberg – Melhus

blir plassert på portaler langs veien. Det er derfor ikke forutsatt arealinngrep ut over det som er nødvendig for selve veianlegget og for plassering av

stolper med kamera og annet utstyr, samt til parkeringsarealer for tilsyn med bomstasjonene. Betaling av bomavgift skjer enten ved bruk av elektronisk brikke (AutoPASS), eller etterskuddsvis fakturering basert på videofotografering av bilens registreringsnummer.

5.2 Trafikkgrunnlag

Årsdøgntrafikken (ÅDT 2016) på E6 mellom Ulsberg og Melhus bærer preg av en høy tungbilandel og økende trafikk nordover på strekningen. Sør for Støren ligger tungbilandelen på om lag 25 pst, noe som utgjør om lag 1 100–1 400 tunge kjøretøy. ÅDT ligger her på 4 500–5 000 biler. Nord for Støren øker totaltrafikken vesentlig med en ÅDT på mellom 8 500–11 000 ÅDT. Tungbilandelen ligger her rundt 15 pst.

Det er gjennomført trafikkberegninger ved hjelp av Regional transportmodell for region midt.

Beregnet trafikk for ny E6 med og uten bompenger er vist i tabell 5.2 under. Trafikkvekst fra transportmodellen er lagt til grunn for trafikkutviklingen etter 2016. Det er beregnet en årlig vekst for totaltrafikken på mellom 1–1,2 pst i årene 2022–2040.

Beregningsresultatene for ny E6 viser økende trafikkmengder jo nærmere en kommer til Trondheim. Sør for Støren ligger trafikkmengdene uten bom på 5 500–6 500 i ÅDT. Nord for Støren er trafikkmengdene vesentlig høyere, fra 11 200–16 500 ÅDT. Tungbilandelen sør for Støren ligger på om lag 20. pst uten bompenger, og om lag 13 pst. nord for Støren. Ved innføring av bompengeneinnkreving faller trafikken med 12–20 pst. sør for Støren og med 27–32 pst. i bommene nord for Støren. Den

Tabell 5.1 Beregnet trafikk ny E6 med og uten bompenger i 2022 [kjt/døgn]

Bom	2022 – uten bom	2022 – med bom	Total avvisning
	Total ÅDT	Total ÅDT	Pst.
Storpynten	6 450	5 200	-20 %
Garli	5 450	4 800	-12 %
Bom E6 Håggå	9 850	7 050	-29 %
Bom nåværende E6 Håggå	1 350	1 000	-25 %
Bom E6 Røskift	11 450	8 100	-29 %
Bom nåværende E6 Røskift	1 400	700	-50 %
Bom E6 Hofstad	16 350	11 200	-32 %
Bom fv 740 v/Hofstad	100	800	595 %

Tabell 5.2 Avvisning (kun lette kjøretøy) uten tre sidevegsbommer

Bom	Avvisning på ny E6 – uten sidevegsbom	Andel av lette kjøretøy som velger sideveg (pst.)
E6 Håggå	46 %	43 %
E6 Røskaft	49 %	46 %
E6 Hofstad	66 %	60 %

Basert på trafikkmengder med takster som i lokale vedtak.

økte beregnede trafikken på fv. 740 v/Hofstad ved innføring av bompenger, både på ny E6 og fv. 740, indikerer at sideveinettet vurderes av trafikantene å være et reelt alternativ.

Det er gjennomført trafikkberegninger uten sideveisbommer også på de tre nordligste bommene. Resultatene, som presentert i tabell 5.2 viser at det vil være en svært høy avvisning for lette kjøretøy i de tre bomsnittene nord for Støren. Ut fra trafikksikkerhets- og samfunnsøkonomiske hensyn er det viktig å få mest mulig av trafikken til å ta i bruk den nye veien.

Trafikkprognosen uten sideveisbommer viser at sideveiene ved de tre nordligste bomsnittene vil få en betydelig trafikkvekst dersom det ikke blir bommer på disse sideveiene. Dersom en fjerner de tre sideveisbommene nord for Støren beregnes det at mellom 43–60 pst. av alle lette kjøretøy vil velge å kjøre sidevei og ikke på ny E6. Med sideveisbommer ved Håggå, Røskaft og Hofstad unngår man stor lekkasje av trafikk til sideveiene i denne delen av prosjektområdet. På disse sideveiene vil det da i prinsippet kun være trafikk hvor sidevegen er en naturlig del av kjøreruten til aktuelt reisemål.

Når det innføres bomavgift, må det forventes en reduksjon i trafikkgrunnlaget dels fordi noen trafikanter, om mulig, vil velge andre kjøreruter, dels fordi noen vil utelate enkelte reiser eller velge andre reisemål for å unngå å betale bompenger. Beregningene som er gjennomført innebærer noe usikkerhet med tanke på hvor stor trafikkavvisningen blir og trafikkmengdene som overføres til sideveisnettet. Det er derfor grunn til å følge opp trafikkutviklingen på de alternative veirutene etter at bompengene innkrevingen er startet og eventuelt vurdere trafikkreduserende tiltak der dette er nødvendig.

Tilskudd til Nye Veier AS samt bompenger. Bompengandelen utgjør 37,8 pst. Finansieringsplan er basert på forventet utbyggingskostnad og vist i tabell 6.1 nedenfor.

Statlige midler

Prosjektet gjennomføres i regi av Nye Veier AS og det forutsettes at det statlige bidraget bevilges over kapittel 1321 post 70 Tilskudd til Nye Veier AS. Utbyggingsprosjektet vil bli gjennomført innenfor rammene som vedtas av Stortinget knyttet til statlige forpliktelser for fremtidige budsjettår utover gitt bevilgning på kapittel 1321 post 70 Tilskudd til Nye Veier AS.

Bompenger

Finansieringsopplegget bygger på fem automatiske bomstasjoner på ny E6 og tre bommer på sidevegsnettet som vist i kapittel 5.1. Det er forutsatt bompengeneinnkreving i begge retninger. Det gis 20 pst. rabatt ved bruk av gyldig brikkeavtale for kjøretøy i takstgruppe 1¹ og ingen rabatt for kjøretøy i takstgruppe 2². Det forutsettes at

Tabell 6.1 Finansieringsplan for E6 Ulsberg – Melhus

	Mill. 2018-kr	
	2019–2030	Sum
Nye Veier AS		
1321.70	9 348	9 348
Bompenger	5 681	5 681
Sum	15 029	15 029

¹ Takstgruppe 1: Kjøretøy med tillatt totalvekt til og med 3500 kg samt alle personbiler uavhengig av vekt i kjøretøykategori M1 i Autosys.

² Takstgruppe 1: Kjøretøy med tillatt totalvekt fra og med 3501 kg med unntak av personbiler som er registrert i kjøretøykategori M1 i Autosys.

6 Utbyggings- og finansieringsopplegg

Finansieringsopplegget for E6 Ulsberg – Melhus omfatter statlige midler over kapittel 1321 post 70

Tabell 6.2 Oversikt over beregnede gjennomsnittstakster og grunntakster:

Bomsnitt	2019-kr		
	Gjennomsnittstakst	Grunntaksttakstgruppe 1	Grunntaksttakstgruppe 2
1. Storpynten	31	29	58
2. Garli	30	29	58
3. Håggå	41	41	82
4. Håggå sideveg	24	31	62
5. Røskaft	40	41	82
6. Røskaft sideveg	24	31	62
7. Hofstad	30	32	64
8. Hofstad sideveg	19	24	47

takstene blir justert i forhold til prisutviklingen, og at det regionale bompengeselskapet Vegamot AS delfinansierer og håndterer trafikantbetalingen. For øvrig gjelder de til enhver tid gjeldende takstretningslinjer for bompengeprosjekter.

Det er lagt til grunn bompengeinnkreving i 15 år i hvert bomsnitt. I finansieringsberegningene er det lagt til grunn etterskuddsvis bompengeinnkreving i perioden 2021–2045.

For at prosjektet E6 Ulsberg – Melhus sentrum skal være nedbetalt i løpet av innkrevingsperioden er det beregnet at gjennomsnittlig inntekt per passering i de ulike bommene må være mellom 19–41 kr som vist i tabell 6.2.

Gjennomsnittstaksten vil bli benyttet som grunnlag for justering av takstene. Før start på innkreving vil gjennomsnittstaksten bli vurdert ut fra kjente faktorer som låneopptak, lånerente og utbyggingskostnad. Forslag til justeringer av takstene som følge av dette forutsetter tilslutning fra fylkeskommunen som garantist. Ved vurdering av eventuelle takstjusteringer underveis i innkrevingsperioden skal samfunnsøkonomiske effekter av endret takst vektlegges.

De lokalpolitiske vedtakene på E6 Ulsberg – Melhus ga tilslutning til at nullutslippsbiler skal betale bompenger når det er vedtatt nasjonale takstregler, jfr. Fellesnemdas vedtakspunkt 9. Stortinget vedtok i Prop. 87 S (2017–2018) at el- og hydrogenbiler skal betale bompenger. Her legges det i utgangspunktet til grunn takst for nullutslippskjøretøy i takstgruppe 1 på 50 prosent av takst etter brikkerabatt, og i takstgruppe 2 på 0 prosent, dersom det ikke er fattet lokalpolitiske vedtak om noe annet innenfor gjeldende rammer. Nullutslipps-

kjøretøy må ha elektronisk brikke og gyldig abonnement får å oppnå redusert takst og rabatt.

Ved å legge til grunn gjennomsnittstakstene i tabell 6.2 kan takster for nullutslippskjøretøy bli som skissert i tabell 6.3.

Bompengetakstene og herunder konkrete takster for nullutslippsbiler vil bli justert i takstvedtak av Statens vegvesen. Det legges til grunn at saken legges frem for fylkeskommunal behandling i forkant av endelige takstvedtak. Gjennomsnittstaksten skal være førende for takstvedtak.

Som vist til i kap. 5.1 legger Nye Veier AS opp til sekvensiell utbygging av delstrekninger hvor en eller flere bommer igangsettes når delstrekningen

Tabell 6.3 skisserte takster for nullutslippsbiler i de ulike bommene

Bomsnitt	Skissert grunntakst for nullutslippsbiler i takstgruppe 1	Skissert grunntakst for nullutslippsbiler i takstgruppe 2
1. Storpynten	14,5	0
2. Garli	14,5	0
3. Håggå	20,5	0
4. Håggå sideveg	15,5	0
5. Røskaft	20,5	0
6. Røskaft sideveg	15,5	0
7. Hofstad	16	0
8. Hofstad sideveg	12	0

er ferdig utbygd. Inntektene som bommene generer vil betjene den felles gjelden som bompengeselskapet har for å finansiere den helhetlige utbyggingen. I denne proposisjonen legger selskapet opp til at utbygging av første delstrekning, Kvål – Melhus sentrum, finansieres med bompenger. Utbygging av resterende delstrekninger vil være finansiert med en fordeling av stat og bom slik at bompengandelen totalt for hele strekningen vil bli 37,8 pst.

I selskapets arbeid med optimalisering av prosjektet etter de lokale vedtakene så har en i denne proposisjonen endret noe på utbyggingsperioden og starttidspunktet for bompengeneinnkrevingen. Samtidig er forventet kostnad redusert med vel 1,8 mrd. kr. Disse endringene medfører at en kan redusere takstene sammenliknet med takstene i de lokalpolitiske vedtakene. Takstene i de tre nordligste bommene på ny E6 reduseres med 10 prosent, samtidig som takstene i de tre sideveisbommene settes til 75 pst. av taksten på ny vei. I tillegg til dette fjernes to sideveisbommer. Sammenliknet med det som ble lokalpolitisk vedtatt er bompengebelastningen på sideveisnettet med dette forslaget halvert.

Med rabatt så vil en bil i takstgruppe 1 betale 137 kr for å kjøre hele strekningen som bygges ut av Nye Veier AS. Det gir en kilometertakst på 2,1 kr/km. Basert på utbyggingen av de ulike delstrekningene vil det være en gradvis opp og nedtrapping av den maksimale bompengebelastningen for å kjøre hele strekningen. Det er lagt til grunn i beregningene at den maksimale bompengebelastningen vil være gjeldende i fem år. Tunge kjøretøy betaler 2 ganger taksten av lette kjøretøy noe som er i tråd med nasjonale føringer. I de første lokalpolitiske behandlingene av finansieringsopplegget på strekningen ble det lagt til grunn at tungbiler skulle betale 3 ganger lettbiltakst. Å nå legge til grunn dobbelt takst vil være positivt for en strekning som har en meget høy tungbilandel og som er en viktig transportåre for næringstransport, blant annet laksetransport.

Av Granavolden-plattformen framgår følgende punkt: «regjeringen vil fortsette reduksjonen av takster i eksisterende bomprosjekter gjennom å doble bevilgningene til tilskuddsordningen for redusert bompengebelastning». Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til en eventuell innføring av en slik ordning og hvorvidt det påvirker dette konkrete prosjektet.

Andre forutsetninger for finansieringsplanen

Eventuelle kostnadsøkninger over forventet kostnad (P50) ut over prisstigning skal dekkes med

statlige midler innenfor rammen til Nye Veier AS og bompenger etter samme prosentvise fordeling som innenfor prosjektets avtalte kostnad. Eventuelle overskridelser ut over 10 pst. er Nye Veier AS sitt ansvar. I tråd med Granavolden-plattformen legger Samferdselsdepartementet til grunn at besparelser sammenliknet med forventet kostnad fordeles mellom statlige midler og bompenger etter samme prosentvise fordeling.

Dersom økonomien i prosjektet blir svakere enn forutsatt, kan bompengeselskapet etter avtale med Vegdirektoratet øke realtakstene med inntil 20 pst. og forlenge innkrevingsperioden med inntil 5 år.

Trafikkforutsetningene fremgår av kapittel 5.2. Følgende basisforutsetninger er for øvrig lagt til grunn for finansieringsberegningene:

- Lånerente: 5,5 pst. de første ti årene, deretter 6,5. pst. resten av innkrevingsperioden
- Tunge kjøretøy betaler to ganger lettbiltakst
- Årlig prisvekst på 2,5 pst. Dette gjelder anleggskostnader, driftskostnader og bomtakster
- Årlige innkrevingskostnader settes basert på antall passeringer, mellom 0,5–5,5 mill. kr i hver bom.
- Andel som bruker brikke: 80 pst.

Med disse forutsetningene er innkrevingsperioden beregnet til om lag 15 år i hver bom. Brutto bompenginntekter er beregnet til om lag 8 000 mill. 2019-kr der om lag 5 681 mill. 2019-kr er forutsatt benyttet til å dekke deler av investeringskostnadene. Resterende inntekter etter bidraget til investeringskostnader går til inndekning av finansieringskostnader og innkrevingskostnader.

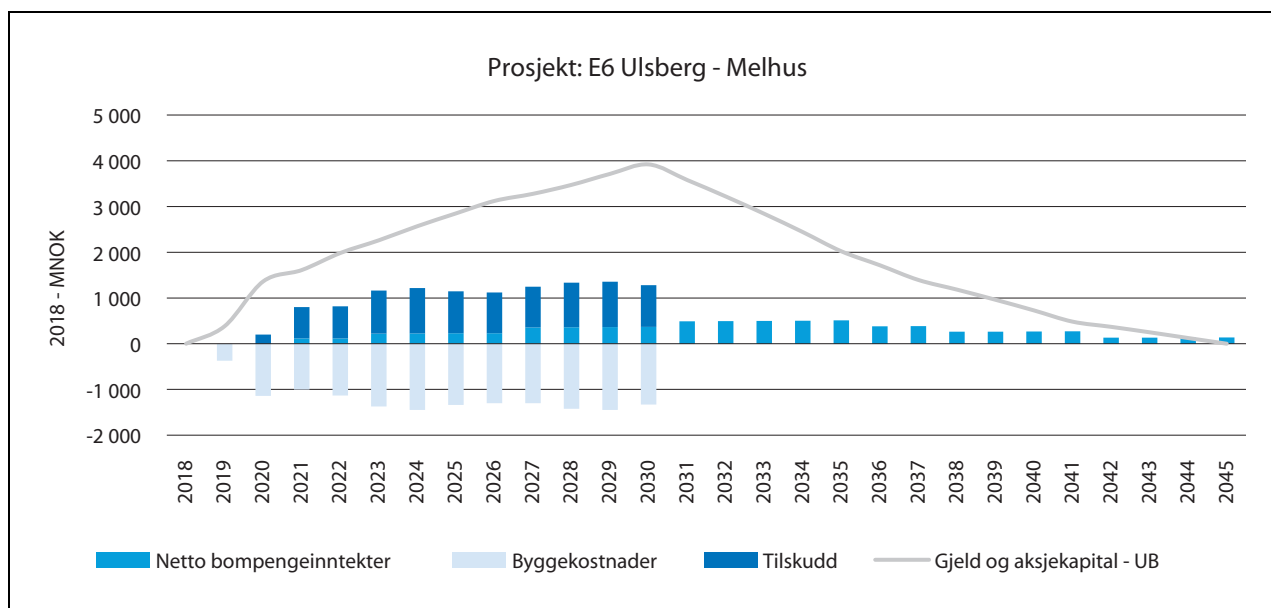
Det er regnet på et optimistisk alternativ med følgende forutsetninger:

- 5 pst. høyere ÅDT i åpningsåret
- Lånerenten reduseres med 1 pst. til 4,5 pst. de første 10 årene og deretter 5,5 pst. resten av innkrevingsperioden.
- Forøvrig er de samme forutsetningene som i basisalternativet lagt til grunn.

Med disse forutsetningene beregnes innkrevingsperioden til å bli redusert med om lag 6 år. Alternativt kan taksten for takstgruppe 1 reduseres fra om lag 172 kr for hele strekningen på ny E6 til om lag 151 kr og taksten for takstgruppe 2 reduseres fra om lag 344 kr til om lag 303 kr dersom 15 års innkreving opprettholdes.

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

- Bompengeselskapet dekker sin andel av en kostnadsøkning på 10 pst.



Figur 6.1 Oversikt over utvikling i bompengeneinntekter, byggekostnader, tilskudd fra Nye Veier og gjeld som forutsatt i finansieringsberegningene

- 6,5 pst. rente i hele innkrevingsperioden.
- Årlig trafikkvekst blir redusert til 0,5 pst. trafikkvekst fra 2023 i alle snitt ut bompengeperioden.

Med disse forutsetningene beregnes innkrevingsperioden til å bli forlenget til om lag 17 år, det vil si en økning på 2 år utover basisalternativet. Dette viser at prosjektet er robust i forhold til ugunstige endringer i forutsetningene. I tillegg vil bompengeselskapet etter avtale med Vegdirektoratet ha en mulighet til å øke takstene med inntil 20 pst. utover prisstigning i løpet av innkrevingsperioden.

Vegdirektoratet har foretatt en kvalitetssikring av det foreslåtte bompengeprogget. Direktoratets vurdering, under gitte forutsetninger om inngangsdata for trafikk og kostnader, er at beregningene synes å være riktige og at bompengeprogget vurderes som robust.

7 Fylkeskommunal garanti

Som det framgår av kapittel 4, har Trøndelag fylkeskommune fattet vedtak om å stille garanti ved selvskyldnerkausjon for bompengeselskapets låneopptak. Den fylkeskommunale garantien må godkjennes av Kommunal- og moderniseringsdepartementet før anleggsstart.

Garantistens utlegg kan dekkes gjennom en økning av realtakstene med inntil 20 pst. og en

forlengelse av bompengeperioden med inntil 5 år.

8 Samferdselsdepartementets vurdering

Utbygging av E6 Ulsberg – Melhus sentrum vil bidra til en trafikkssikker og effektiv transportåre mellom Oslo og Trondheim. Prosjektet vil videre bidra positivt til å styrke Trøndelag som ett felles bo- og arbeidsmarked. Trøndelag fylkeskommune og kommunene Rennebu, Midtre Gauldal og Melhus har sluttet seg til at strekningen E6 Ulsberg – Melhus sentrum delfinansieres med bompenger.

Nye Veier har som oppgave å bygge veier mer kostnadseffektivt, sammenhengende og raske. I Selskapets arbeid med prosjektet har fokus vært på å optimalisere den samfunnsøkonomiske lønnsomheten i prosjektet. Det planlegges nå å bygge ut mesteparten av strekningen med fire felt og hastighet på 110 km/t. Det vil forbedre den samfunnsøkonomiske lønnsomheten i prosjektet og kan samtidig gjøres til en lavere kostnad enn det som var anslaget da Nye Veier overtok prosjektet.

Samferdselsdepartementet viser til at det som hovedregel ikke skal etableres bomsnitt på sideveier/avlastet veinett, jf. Nasjonal Transportplan 2014–2023. I den sammenheng er det positivt at sideveisbommene ved de to bomstasjonene i sør fjernes, og at taksten i sideveisbommene er bety-

delig redusert sammenlignet med hva som ble lokalpolitisk vedtatt. Ved de tre andre bommene er det betydelig mer lokal trafikk som er bundet til dagens E6 på grunn av at denne er adkomstvei til boliger eller annen randbebyggelse langs dagens E6. Samtidig er ikke reisetidsbesparelsen like stor på ny vei nord for Støren som den er sør for Støren. På grunn av disse forholdene er det beregnet en betydelig trafikkavvisning i de tre bommene nord for Støren dersom en ikke har bom på sidevei. Lokale myndigheter har sluttet seg til det foreslåtte bompengedeppelegget som inkluderte fem sideveisbommer.

I tråd med etablert praksis, skal forutsetningene for innkrevingsopplegget være nøkterne og gi en robust finansieringsplan. Denne proposisjonen tilfredsstiller den nye takst- og rabattstrukturen som fastlagt i Prop. 1 S Tillegg nr. 2 (2015–2016) og det rentenivået som er presisert i Prop. 1 S (2016–2017)

På denne bakgrunn slutter Samferdselsdepartementet seg til bompengedeppelegget slik det fremgår av denne proposisjonen.

9 **Avtale**

Etter at Stortinget har fattet vedtak om utbygging og finansiering av E6 Ulsberg – Melhus sentrum i Trøndelag, vil det bli inngått avtale mellom staten og bompengeselskapet. Denne avtalen vil gi bompengeselskapet rett til å kreve inn bompenger og ta opp lån, samt ivareta statens interesser overfor bompengeselskapet i tråd med gjeldende avtaleverk. Videre vil det bli inngått finansieringsavtale mellom Nye Veier AS som oppdragsgiver og bompengeselskapet som regulerer rekvirering av bompengemidlene fra bompengeselskapet til Nye Veier AS, jf. forutsetningene som er lagt til grunn i denne proposisjonen.

Samferdselsdepartementet

t i l r å r :

At Deres Majestet godkjenner og skriver under et framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om finansiering og utbygging av E6 på strekningen Ulsberg – Melhus i kommunene Rennebu, Midtre Gauldal og Melhus i Trøndelag.

Vi HARALD, Norges Konge,

s t a d f e s t e r :

Stortinget blir bedt om å gjøre vedtak om finansiering og utbygging av E6 på strekningen Ulsberg – Melhus i kommunene Rennebu, Midtre Gauldal og Melhus i Trøndelag i samsvar med et vedlagt forslag.

Forslag

**til vedtak om finansiering og utbygging av E6
på strekningen Ulsberg – Melhus i kommunene Rennebu,
Midtre Gauldal og Melhus i Trøndelag**

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 Ulsberg – Melhus i Trøndelag. Vilåårene fremgår i denne proposisjonen.
2. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsette nærmere regler for finansieringsordningen. Denne fullmakten kan Samferdselsdepartementet delegere til Vegdirektoratet og Nye Veier AS.
