

E6 Ulsberg – Melhus



FORSLAG TIL DELFINANSIERING MED BOMPENGER

Saksgrunnlag for lokalpolitisk behandling
[Endelig versjon 24.04.2017]

Innhold

1. Innledning.....	3
2. Omtale av prosjektet.....	3
2.1 Dagens situasjon.....	3
2.2 Omtale av utbyggingsprosjektet	4
2.3 Planstatus	5
2.4 Tidligere lokalpolitisk behandling.....	5
3. Bompengelopplegg og trafikkgrunnlag	6
3.1 Bompengelopplegg	6
3.2 Trafikkgrunnlag.....	4
3.3 Vurdering av konsekvenser for tungbiltrafikk mellom Orkanger og Ulsberg.....	6
4. Utbyggings- og finansieringsopplegg	7
4.1 Utbyggingsplan og kostnadsoverslag	7
4.2 Finansieringsanalyse.....	7
4.2.1 Finansieringsberegning med basis forutsetninger	7
4.2.2 Finansieringsberegning med pessimistiske forutsetninger.....	9
5. Fylkeskommunal garanti	9
6. Avtale.....	9
7. Anbefaling – forslag til vedtak.....	10
8. Videre prosess	12

1. Innledning

I dette saksgrunnlaget legges det frem grunnlag for lokal behandling og vedtak om delfinansiering med bompenger av strekningen E6 Ulsberg – Melhus i Sør-Trøndelag fylke. Prosjektet strekker seg gjennom kommunene Rennebu, Midtre Gauldal og Melhus. Utbyggingen vil skje i regi av Nye Veier AS.

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 – Skjerdingsstad 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.

Meld. St. 25 (2014-2015) På rett vei, Reformen i vegsektoren danner grunnlaget for Nye Veier AS sin prosjektportefølje. Utbygging av ny E6 er et av prosjektene som ligger i oppstartsporteføljen. Stortingsmeldingen legger til grunn at både statlige midler og bompenger skal benyttes til å finansiere utbyggingen.

Formålet med dette saksframlegget er å danne grunnlag for kommunal/fylkeskommunal behandling og vedtak som sikrer tilslutning til delfinansiering av strekningen E6 Ulsberg – Melhus med bompenger. Før saken fremmes for Stortinget må det foreligge bindende lokalpolitiske vedtak i berørte kommuner og fylkeskommunen om en bompengordning for prosjektet. Det er videre en forutsetning at Trøndelag fylkeskommune stiller garanti for bompengeselskapets gjeld.

Statens vegvesen har ansvaret for utbygging av prosjektet E6 Vindåsliene – Korporalsbrua, og det foreligger lokalpolitisk tilslutning i alle berørte kommuner. Det gjenstår å fremme saken for Stortinget.

Endelig vedtak om bompengefinansiering og innretning på ordningen vil bli fattet av Stortinget.

2. Omtale av prosjektet

2.1 Dagens situasjon

E6 Ulsberg – Melhus starter ved Ulsberg i Rennebu kommune og ender ved Skjerdingsstad i Melhus kommune. Prosjektet strekker seg gjennom kommunene Rennebu, Midtre Gauldal og Melhus. Strekningen er ca. 71 km lang, og er en sammenhengende strekning bortsett fra strekningen Vindåsliene – Korporals bru i Midtre Gauldal som bygges ut av Statens vegvesen. Byggestart på denne ca. 6,5 km lange strekningen er planlagt høsten 2017.

Dagens E6 på strekningen Ulsberg – Skjerdingstad (Melhus) er en to-felts veg 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. Dette gir mange ulykker og til tider redusert framkommelighet. Eksisterende E6 har varierende standard, fra svært dårlig til ganske brukbar, med ujevn kurvatur, stigning og bredde samt et stort antall kryss og avkjørsler. Veggen fungerer i dag både som hovedveg og som lokalveg, og det ligger en hel del støyuutsatte boliger langs strekningen. Årsdøgntrafikken varierer fra ca. 11.000 ved Melhus til ca. 5.000 ved Ulsberg.

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

2.2 Omtale av utbyggingsprosjektet

E6 Ulsberg – Melhus er planlagt utbygd med to ulike standarder nord og sør for Støren. Fra Ulsberg til Støren er det planlagt 2-3 felts veg med fartsgrense 90 km/t. Fra Støren til Melhus er det planlagt fire-felts motorveg med fartsgrense 100 km/t. Det er planlagt planskilte kryss ved Ulsberg, Berkåk, Løklia, Støren, Hovin, Ler og Skjerdingstad. Antall kryss og kryssplassering vil bli vurdert i det videre arbeidet med prosjektet.

Reiselengden fra Ulsberg til Skjerdingstad vil bli redusert fra dagens ca. 71 km til 67 km, hvorav Nye Veier skal bygge ca. 61 km. Reisetiden på den samlede strekningen vil bli redusert med ca. 14 min.

Traséendringer for å redusere kostnad og kjørelengde vil bli vurdert i det videre arbeidet med prosjektet. For å øke samfunnsnyttene vil det i det videre arbeidet med prosjektet bli vurdert kurvaturendringer for å øke fartsgrensen til 110 km/t nord for Støren og 100/110 km/t sør for Støren.

Behov for kollektivtiltak ved kryss vil bli vurdert i samråd med fylkeskommunen. Det vil bli lagt vekt på ivaretagelse av ytre miljø, og det vil bli etablert betydelige støytak på strekningen. Det vil bli lagt spesielt vekt på fokus på Gaula som verna vassdrag, og på å minimalisere ulempene for landbruket.

Dagens E6 vil i framtidig situasjon i stor grad fungere som lokalveg og omkjøringsveg, og forutsettes omklassifisert til fylkesveg.

Nytteberegningene som er gjort for prosjektet viser at strekningen Ulsberg – Melhus har en netto nytte over kostnader på -0.63. I utviklingen av prosjektet vil det bli gjort tiltak for å søke å forbedre den samfunnsøkonomiske nytten. I dette inngår vurdering av tiltak for å redusere kostnader, og å heve fartsgrensen på strekningen for dermed å redusere reisetiden.

2.3 Planstatus

Det foreligger godkjente kommunedelplaner for hele strekningen gjennom de tre kommunene. Det er i tillegg utarbeidet 6 reguleringsplaner hvorav 4 av disse er godkjent. Det forventes vedtak på de to siste planstrekningene i løpet av 2017.

I forbindelse med arbeidet med å optimalisere traséen og øke fartsgrensen på strekningen vil det bli aktuelt å utarbeide større og mindre reguleringsendringer.

2.4 Tidligere lokalpolitisk behandling

Alle berørte kommuner og Sør-Trøndelag fylkeskommune har fattet prinsippvedtak om bompengefinansiering og oppfølgende vedtak basert på en foreløpig bompengeutredning med finansieringsopplegg og plassering av bomsnitt for E6 på strekningen Ulsberg – Melhus. Det vises i den sammenheng til bompengesøknaden fra Sør-Trøndelag fylkeskommune av 27.11.2014.

Sør-Trøndelag fylkeskommune har gjort slikt vedtak 27. februar 2013:

1. Sør-Trøndelag fylkeskommune gir sin tilslutning til foreliggende bompengesøknad knyttet til utbygging av E6 sør Oppland/Hedmark grense–Jaktøya på strekningen Storpynten–Skjerdingsstad i Sør-Trøndelag med en kostnadsramme på 7 mrd. kr. (2014-kroner eks. kompensasjon for merverdiavgift.)
2. Sør-Trøndelag fylkeskommune slutter seg til finansieringsopplegget basert på minst 50 % (inkl. dagens merverdiavgift på 9 %) statlig finansiering og maksimalt 50 % bompenginntekter og med innkreving parallelt med anleggets fremdrift, men vil allikevel påpeke at statens andel i anlegget bør økes.
3. Sør-Trøndelag fylkeskommune slutter seg til prinsippene for plassering av bomstasjonene, samt satsene ved den enkelte bomstasjon i tråd med bompengesøknaden/notat av 19. desember 2012 sine forutsetninger.
4. Sør-Trøndelag fylkeskommune forutsetter at anlegget bygges ut kontinuerlig med sikte på ferdigstilling i 2025.

Fylkestinget gjorde videre slikt vedtak 19. juni 2013:

1. Fylkestinget gir sin tilslutning til bompengesøknaden, datert 31. mai 2013, og viser for øvrig til vedtak datert 27. februar 2013.
2. Fylkestinget forutsetter at den løpende planlegging holder et tempo som ikke forsinker gjennomføringen i tråd med fremdriftsplanen i søknaden.
3. Fylkestinget gir sin tilslutning til at Sør-Trøndelag fylkeskommune stiller garanti ved selvskyldnerkausjon for låneopptaket i bompengeselskapet. Garantien tar utgangspunkt i et maksimalt låneopptak på 3600 mill. kr. (løpende priser). Garantitiden er maksimalt 20 år fra lånets oppstart.

4. Ved lavere inntekter eller økte kostnader enn forventet legges følgende prioriteringer til grunn:

a) Øke bompengerperioden med inntil 5 år.

b) Øke takstene med inntil 5 %.

c) Utsette anleggsstart på delprosjekt i henhold til vedtatt prioriteringsliste.

5. Fylkestinget gir sin tilslutning til at Trøndelag Bomveiselskap AS gis adgang til å innkreve bompenger på strekningen

6. Fylkesutvalget gis fullmakt til å foreta justeringer dersom det blir nødvendig.

Fylkesutvalget gjorde følgende vedtak 16.12.2014:

1. Sør-Trøndelag fylkeskommune vedtar å oversende bompengesøknad E6 Vindåsliene–Korporalsbrua med samlet finansieringsløsning for Ulsberg–Melhus (Skjerdingsstad) til videre behandling og godkjenning i Stortinget.

2. Når det gjelder bompengeneinnkreving vises det til bompengesøknaden hvor det forutsettes at det regionale bomvegselskapet, Trøndelag bomveiselskap AS, som er eid av Sør- og Nord-Trøndelag Fylkeskommuner blir gitt adgang til å innkreve bompenger på strekningen samordnet med andre bompengeprojekt selskapet administrerer for på den måten å redusere innkrevingskostnadene.

3. Sør-Trøndelag fylkeskommune forutsetter at maksimal bompengesats for hele strekningen er lik kr 180 som samlet gir en bompenginntekt på maksimalt 3,5 mrd. kr.

3. Bompengelopplegg og trafikkgrunnlag

3.1 Bompengelopplegg

Bompengelopplegget i dette saksgrunnlaget bygger videre på det bompengelopplegget som er utredet tidligere og som vist til i kap. 2.4. Det betyr at det planlegges fem bomstasjoner på strekningen. I tillegg kommer bomstasjonen som er ved Fossum og som delfinansierer utbyggingen av E6 Vindåsliene – Korporalsbrua. Bomsnittene er planlagt som lukkede snitt, det vil si at det er planlagt bom på både ny og gammel E6. I den videre saksgangen vil det bli gjort en ytterligere faglig vurdering av behovet for bomsnittene på eksisterende E6. Eventuelle endringer i bompengelopplegget vil bli justert inn mot saksfremleggelse i Stortinget.

Slik planene foreligger vil dette bety følgende plasserte bomsnitt som vist i figur 1 under:

1. Storpynten

4. Røskaft

2. Garli

5. Skjerdingsstad

3. Håggå

Figur 1: Prinsipiell plassering av bomsnitt på ny E6



Nye Veier AS vil i de kontinuerlige porteføljeprioriteringene avgjøre tidspunkt og rekkefølge på utbyggingen. Det er i de finansielle beregningene lagt til grunn utbygging i årene 2022-2027 med start bompengeneinnkreving fra 2028 i alle bommene. I praksis vil det sannsynligvis være snakk om utbygging av delstrekninger som åpnes fortløpende for trafikk. Det betyr at

bompengene vil kunne starte noe før det som er forutsatt i beregningene, og at det dermed blir en trinnvis opp- og nedtrapping på den totale bompengebelastningen på strekningen. Det vil kunne legges til rette for et noe lavere takstnivå og eller kortere nedbetalingstid og dermed forbedret samfunnsøkonomisk lønnsomhet.

Det er lagt til grunn etterskuddsvis bompengene i 15 år i hvert bomsnitt, i perioden 2028-2042.

Tabell 1 under viser de ulike bommene på strekningen med tilhørende takster. Det er gjennomsnittstaksten som vil være det som skal legges til grunn ved fremtidige takstvedtak som gjennomføres av Statens vegvesen. Gjennomsnittstakst er her definert som gjennomsnittlig inntekt pr. passering. Dvs. det er det bilistene betaler i gjennomsnitt når en tar hensyn til effekten av rabatter, fritak og fordeling mellom tunge og lette kjøretøy.

Tabell 1: Oversikt over takster i de ulike bommene

Bomtakter		2017-kr	
Bom	Gjennomsnittstakst	Grunntaksttakstgruppe 1	Grunntaksttakstgruppe 2
1. E6 Storpynten	29	27	54
2. E6 Garli	28	27	54
3. E6 Håggå	41	43	86
4. E6 Røskaft	42	43	86
5. Skjerdingsstad	31	33	66

Takstnivået som foreslås er på nivå med det som er vedtatt i tidligere behandlinger i Sør-Trøndelag fylkeskommune. I vedtaket av 16.12.2014 som omtalt i kap. 2.4, sies det at maksimal bompengesats for hele strekningen skal være 180 kr. Omregnet til 2017-kr blir det 206 kr, inkludert bompengetaksten på Fossum. Maksimal belastning i foreslåtte bompengeproposisjon er 173 2017-kr uten rabatt, i tillegg til taksten på bommen på Vindåsliene – Korporalsbru. Med rabatt så betaler en lettbil 138 kr + bommen på Fossum. Bommen på Fossum er i lokalt saksgrunnlag lagt til grunn med en rabattert takst for lettbil på 31,5 kr.

Prop. 1S Tillegg 2 (2015-2016) legger føringer på hvilket takst- og rabattsystem fremtidige bompengeproposisjoner kan legge til grunn. I samsvar med dette legges det til grunn en rabatt på 20 pst. for kjøretøy i takstgruppe 1 (lette kjøretøy under 3500 kg og M1 kjøretøy) som er utstyrt med elektronisk brikke og gyldig avtale. Det gis ikke rabatt for takstgruppe 2 - tunge kjøretøy (tillatt totalvekt fra og med 3500 kg). Dette er på grunn av at det er obligatorisk brikke for tungbil.

Det legges opp til at tunge kjøretøy skal betale 2 ganger taksten av lette kjøretøy. Det er i tråd med de nasjonale føringene. I bompengesaken av 27.11.2014 ble det foreslått at tungbiler skulle betale 3-ganger lettbiltakst. Ved nå å kunne legges til grunn 2-gangen bidrar

en til at tungbiltrafikken på strekningen ikke betaler noe utover det som er vanlig. Det vil være positivt for en strekning som har en meget høy tungbilandel og som er en viktig transportåre for næringstransport, blant annet laksetransport.

Det har betydning for inntektene og dermed fastsetting av bomtakstene, hvor stor andel av trafikantene som vil benytte seg av rabattordningen. Det er i bompengeregningene antatt at 80 pst. av trafikantene vil betale med elektronisk brikke. Dette er basert på erfaringstall fra nærliggende bompengeprojekter. En høy andel brikkebrukere vil redusere inntektene noe, men samtidig gi reduserte driftskostnader.

Bompengereordningen vil være basert på AutoPASS-systemet. Utstyret (antennor, kamera etc.) blir plassert på portaler langs vegen. Det er derfor ikke forutsatt arealinngrep ut over det som er nødvendig for selve veganelegget og for plassering av stolper med kamera og annet utstyr, samt til parkeringsarealer for tilsyn med bomstasjonene. Konkret plassering av bommer på ny E6 vil bli endelig avklart i forbindelse med utarbeidelse av byggeplaner. Betaling av bomavgift skjer enten ved bruk av elektronisk brikke (AutoPASS), eller etterskuddsvis fakturering basert på videofotografering av bilens registreringsnummer

Forholdet til el-bil

I dagens nasjonale takstregler har lav- og nullutslippsbiler fritak for betaling av bompenger. I Regjeringens forslag til Nasjonalbudsjett for 2017 legges det opp til at lokale styresmakter kan bestemme hvorvidt disse skal betale bomavgift. Det skal videre etableres en nasjonal regel som sier at utslippsfrie biler skal ha halvparten av takstene til biler som ikke er nullutslippsbiler. Samferdselsdepartementet har i brev til Statens vegvesen bedt Vegdirektoratet om å sette i gang et arbeid som legger til rette for at det skal være teknisk mulig å ta i bruk miljødifferensierte takster gjennom AutoPASS brikken. Foreløpig er derfor innføring av bompengebetaling for nullutslippsbiler på planleggingsstadiet.

Tall fra Vegamot AS viser at det har vært en økende andel el-biler de siste årene. I 2015 var el-bil andelen som en andel av alle passeringer i bommene på dagens E6 øst-prosjekt i overkant av 5 pst. I 2016 var andelen på i overkant av 7 pst. Andelen el-biler er ventet å øke i årene som kommer. Dette medfører en risiko for fylkeskommunen som garantist for bompengelånet.

Innføring av miljødifferensierte takster på E6 Ulsberg - Melhus vil måtte bli håndtert gjennom takstvedtak som Statens vegvesen har ansvar for å gjennomføre og som Trøndelag fylkeskommune vil få til behandling. Bompengeproposisjonen som skal legges fram vil operere med en gjennomsnittstakst. Ved å bruke gjennomsnittstakst vil en kunne ta høyde for andel nullutslippsbiler på det aktuelle tidspunkt for takstfastsettelse. Nye Veier AS vil legge til rette for fremtidig bompengebetaling fra lav- og nullutslippsbiler i de konkrete vedtaksforslagene i dette saksframlegget.

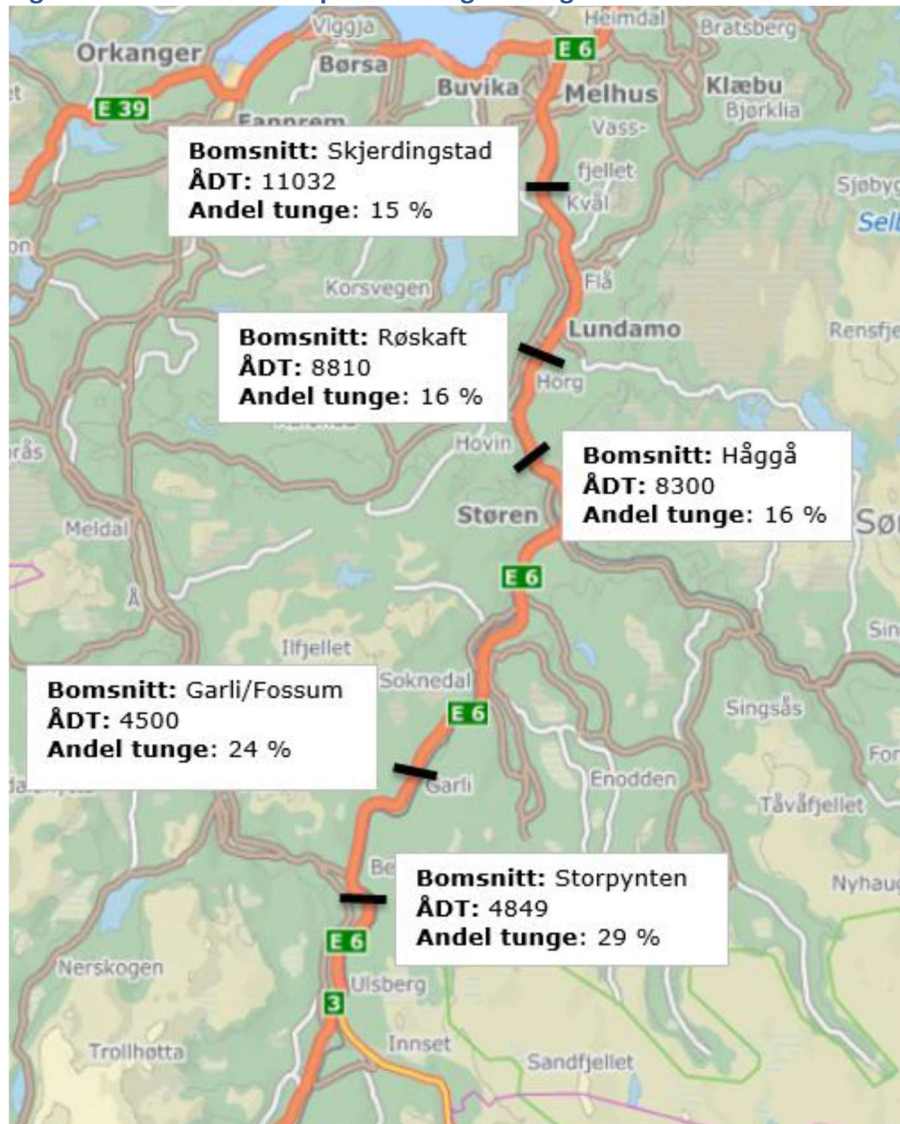
På kort sikt, og konkret i denne saken, er det i de finansielle beregningene lagt til grunn en relativt høy andel svinn i passeringene på grunn av høy og forventet økende el-bil vekst.

3.2 Trafikkgrunnlag

Beregningene er gjennomført med transportmodellen for region midt (RTM midt) i versjon 3.9.2. Transportmodellen dekker Trøndelagsfylkene og Møre og Romsdal og beregner persontransport basert på kodet transporttilbud og data om innbyggerantall og arbeidsplasser. Transportmodellens tall benyttes til å se hvordan trafikken i utbygd situasjon endres i forhold til beregnet trafikk i dagens situasjon. Bomstasjonen på Fossum (som delfinansierer E6 Vindåsliene – Korporalsbrua) er inkludert i trafikkberegningene for det samlede bompengepøplet.

Trafikkprognosene i bomsnittene er basert på reelle trafikktegninger i nærhet til bomsnittene. Figuren under gir en oversikt over trafikktegningene som er brukt i trafikkprognosene for de ulike bomsnittene og plasseringen av tellepunktene (sort strek). Trafikktallene er fra 2014.

Figur 2: Trafikkdata i tellepunkter lang Ulsberg – Melhus



Trafikksituasjonen langs E6 mellom Ulsberg og Melhus bærer preg av en høy tungbilandel og økende trafikk nordover på strekningen. Syd for Støren ligger tungbilandelen

på 24% og 29 % som utgjør ca. 1100-1400 tunge kjøretøy. ÅDT ligger her på 4500-5000 biler. Ved tettstedet Støren krysses E6 og Rv30. Nord for Støren øker totaltrafikken vesentlig med en ÅDT mellom 8000-11000 ÅDT. Tungebilandelen ligger her rundt 15-16 %.

Prognosen for vekst for lettbiler etter 2022 er laget på grunnlag av transportmodellberegningene. Dette gir grunnlaget for beregning av årlig vekst i denne perioden.

- 1,2 % pr år for bomsnittene Storpynten og Garli
- 1,1 % pr år for bomsnittene Håggå og Rødskaft
- 1 % pr år for bomsnittet ved Skjerdingstad

Årlig vekst er så benyttet til å framskrive beregnet ÅDT i 2022 til ÅDT i 2040.

Det er ellers antatt at tungtrafikken vil få en vekst tilsvarende den generelle vekst-prognosen for tungtrafikk i Trøndelagsfylkene ("NTP-prognosen").

Veksten i tungtrafikken som er lagt inn i prognosen er:

- 16 % vekst fra 2014 til og med 2022 (tilsvarende en årlig vekst på 1,8 %).
- 56 % vekst fra 2014 til og med 2040 (tilsvarende en årlig vekst på 1,7 %).

Trafikkbelastningen for E6 med og uten bompenger er vist i tabellen under.

Tabell 2: Beregnet trafikk for ny E6 med og uten bompenger i 2022, [kjt/døgn]

	2022 - uten bom	2022 - foreslått takst	Avisning
Bomsnitt	Total	Total	Pst.
SNITT Storpynten	6 192	5 901	-5 %
SNITT Garli	5 258	4 811	-9 %
SNITT Fossum	5 170	4 708	-9 %
SNITT Håggå	10 395	7 674	-26 %
SNITT Rødskaft	11 612	7 884	-32 %
SNITT Skjerdingstad	14 806	10 638	-28 %

Beregningstallene viser trafikkmengder totalt i de lukkede snittene. Det vil si at total ÅDT per bomsnitt er på både ny og gammel E6 til sammen.

Beregningsresultatene viser at utbygd E6 uten bomstasjoner leder mesteparten av trafikken som passerer snittene over på ny veg. Ved innføring av bommer ligger det kun igjen lokaltrafikk på eksisterende E6. Samlet avvisning er høyest i bomsnittene nord for Støren. Over bomsnitt Skjerdingstad faller trafikken over snittet med 28 % sammenliknet med utbygd uten bom. Avvisningsnivået er relativt likt for bomsnittene i Rødskaft og Håggå. Sør for Støren er avvisningen i bomsnittene vesentlig lavere og ligger rundt 5-10 %.

Erfaringer fra tilsvarende prosjekter tyder på at transportmodellen har en tendens til å beregne for høy trafikkavvisning. Det er likevel grunn til å følge opp trafikkutviklingen på de alternative vegrutene etter at bompengeneinnkrevingen er startet og eventuelt vurdere trafikkreduserende tiltak der dette er nødvendig.

Trafikkberegningene med RTM vurderes å gi et tilfredsstillende bilde av situasjonen før og etter bygging av ny E18, med og uten bompengeneinnkreving. Beregningsresultatene anbefales derfor lagt til grunn for finansieringsanalysen for nye E18.

3.3 Vurdering av konsekvenser for tungbiltrafikk mellom Orkanger og Ulsberg

Det er gjort en vurdering av hvordan ny E6 Ulsberg – Melhus med bompengeneinnkreving vil påvirke rutevalget for tungbiltrafikken mellom Orkanger og Ulsberg¹. Det ble vurdert om tungbiltrafikken i økende grad ville benytte Fv 700 fremfor E39 og ny E6. Vurderingen tok utgangspunkt i et takstnivå (788 kr for tungbil på hele strekningen) som ble utredet i en tidlig fase. Dette takstnivået er betydelig høyere enn det som foreslås i denne saken, og endringene vil derfor bli mindre enn det som beskrives under.

Undersøkelsen av foreliggende trafikkdata viste at ca. 200 tunge kjøretøy bruker Fv 700 pr. døgn i dag, og at beregnet reisetid for tunge kjøretøy via Fv 700 i dag kun er et minutt raskere enn eksisterende E6. På ruten via E6 var det fram til 31.01.2017 bompenger på E39. Når bompengeneinnkrevingen på E39 nå er avsluttet kan dette bidra til at mer trafikk vil velge E6 i perioden før E6 og tilhørende bomstasjoner settes i drift.

Vurderingen sier at dersom bomtaksten på ny E6 blir så høy som 788 kr er det derimot naturlig å forvente at mer av tungtrafikken vil velge Fv 700 igjen. Dette betyr at tungtrafikken på Fv 700 fortsatt vil være der etter bompengeneinnkrevingen på E6 starter, og at det muligens kan bli noen flere tunge som kommer i tillegg. Det antas uansett at det vil oppleves små endringer, maksimalt noen hundre kjøretøy. Dette begrunnes med at E39 vest for Orkanger i dag har 663 tunge kjøretøy, og at en majoritet av disse har reisemål lokalt (Orkanger og omegn) eller regionalt (Trondheimsområdet).

På denne bakgrunn vurderes det ikke som aktuelt i denne omgang å gjøre vedtak om innføring av restriktive tiltak Fv 700. 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 sidevegnettet.

¹ Vurdering gjennomført av COWI på vegne av Nye Veier AS.

4. Utbyggings- og finansieringsopplegg

4.1 Utbyggingsplan og kostnadsoverslag

Hele strekningen er i finansieringsberegningene lagt inn som utbygd i løpet av en 6-års periode. Nye Veier vil gjennom sine kontinuerlige porteføljeprioriteringer komme frem til konkrete delstrekninger og tidsperiode for utbygging.

Gjeldende kostnadsoverslag for strekningen er på 15,9 mrd. 2017-kr. Kostnaden er basert på anslagsmetoden og gjennomført av Statens vegvesen. Kostnadsanslaget inkluderer også 400 mill. kr for strekningen fra Skjerdingsstad til Melhus. Det er uklart om Nye Veier eller Statens vegvesen vil få byggherreansvaret for denne strekningen. Det vil bli avklart på et senere tidspunkt.

Det vil i forkant av utarbeidelse av stortingsproposisjon bli gjennomført kvalitetssikring av kostnadsoverslaget. Det legges til grunn at Samferdselsdepartementet og Nye Veier inngår en vegutbyggingsavtale for strekningen før saken fremmes for Stortinget. Gjennom vegutbyggingsavtalen vil Nye Veier AS forplikte seg til å gjennomføre utbyggingen for en avtalt pris. Dersom Nye Veier i dialog med lokale planmyndigheter klarer å finne løsninger som reduserer kostnadene, vil kostnadsreduksjonene kunne gi lavere bompengesatser.

Som normalt legges det opp til at eventuelle kostnadsøkninger opp til 10% skal dekkes av partene ut fra deres relative bidrag. Det vil si at bompengeselskapet maksimalt skal bidra med 536 mill. 2017-kr til dekning av kostnadsøkninger. Eventuelle overskridelser utover dette forutsettes å være Nye Veier AS sitt ansvar. Dersom kostnadene for utbyggingen blir lavere enn forutsatt, legges det til grunn at en besparelse på inntil 10 pst. fordeles mellom Nye Veier og selskapet i forhold til partenes andel av finansieringen. Kostnadsbesparelse ut over dette tilfaller Nye Veier AS.

Dersom økonomien i prosjektet blir svakere enn regnet med, kan bompengeselskapet etter avtale med Vegdirektoratet øke gjennomsnittstakstene med inntil 20 pst. ut over prisstigningen og/eller forlenge innkrevingsperioden med inntil 5 år. Det forutsettes videre at takstene justeres i tråd med anleggsindeksen før innkreving og med KPI etter åpning.

4.2 Finansieringsanalyse

Det er gjennomført finansieringsberegninger for bomkonseptet med basisforutsetninger og en pessimistisk følsomhetsanalyse. Følsomhetsanalyser gjennomføres for å se hvor følsomt prosjektet er for endringer i en del av forutsetningene. Det må tas hensyn til at bompengeselskapets økonomi skal kunne tåle en dårligere utvikling i viktige faktorer enn det som er forutsatt å være mest sannsynlig.

4.2.1 Finansieringsberegning med basis forutsetninger

Det er et førende prinsipp at bompengeregninger skal være basert på nøkterne og robuste forutsetninger. Totaliteten på finansieringsforutsetningene skal sikre at det ikke tas unødig risiko på vegne av fylkeskommunen som garantist for bompengelånet. Nivået på den beregningstekniske renten har stor betydning for nivået på bompengetakster, men har ikke betydning for reelle lånekostnader. Samferdselsdepartementet har i Prop. 1S (2016-2017)

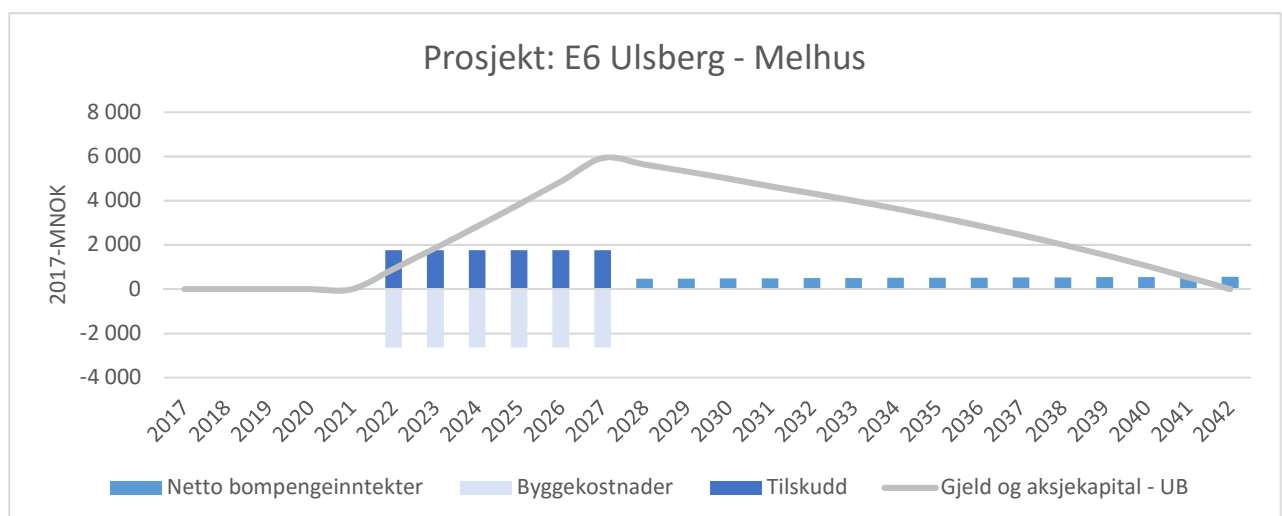
kommet med nye rutiner for håndtering av usikkerhet i bompengeproposisjoner. Her fremgår det at det skal legges til grunn en beregningsteknisk rente på 5,5 pst de første 10 årene og 6,5 pst de resterende årene for å ta høyde for usikkerhet om renteutvikling, trafikkprognoser og utbyggingskostnader. For øvrig er det også lagt til grunn 2,5 pst. prisstigning som gir en realrente på mellom 3 og 4 pst.

Følgende øvrige forutsetninger ligger til grunn for basisberegningene i det anbefalte konseptet:

- 15 års nedbetaling i hver bom.
- Takster som vist i tabell 1.
- Tunge kjøretøy betaler 2 ganger lettbiltakst.
- 20 pst. rabatt for biler i takstgruppe 1, ingen rabatt for tunge kjøretøy.
- Årlig prisvekst 2,5 pst. Dette gjelder for anleggskostnader, driftskostnader og bomtakster.
- Årlige innkrevingskostnader/driftskostnader settes til 7 mill. 2017-kr i 5 bommer.
- Lånerente på 5,5 pst. de første 10 årene, deretter 6,5 pst. ut innkrevingsperioden.
- Innskuddsrente på 1,5 pst. de første 10 årene, 2,5 pst. de resterende årene.
- Det antas at 13 pst. av lettbil-passeringene og 5 pst. av tungbil-passeringene har enten fritak for betaling eller bompengene ikke lar seg innkreve.
- Beregnet trafikkgrunnlag og trafikkvekst i bomstasjonene som omtalt i kap. 3.2.
- Anleggskostnader på 15,9 mrd. 2017-kr.

Med disse forutsetningene er gjelden nedbetalt i løpet av 15 år etter at siste bom er igangsatt. Brutto bompengeinntekter er forventet å utgjøre om lag 8,2 mrd. 2017-kr. Dette skal dekke bidrag til utbygging, renter og driftskostnader. Bidraget til utbyggingen er på vel 5,4 mrd. 2017-kr. Bompenger vil dekke 34 pst. av forventet kostnad for prosjektet.

Figur 3: Oversikt over utvikling i bompengeinntekter, byggekostnader, tilskudd fra Nye Veier og gjeld som forutsatt i finansieringsberegningene (2017-kr).



Bomstasjonene som settes opp vil være solidariske med hverandre i den betydning at gjelden sees i sammenheng for hele prosjektet. Nedbetaling av gjeldsforpliktelsene vil kunne gå raskere dersom trafikkgrunnlaget viser seg å være større enn beregnet og/eller dersom rentenivået er lavere enn forutsatt.

4.2.2 Finansieringsberegning med pessimistiske forutsetninger

Det er knyttet usikkerhet til forutsetningene som er lagt til grunn. Det er derfor utført en beregning basert på følgende pessimistiske forutsetninger:

- Bompengeselskapets dekker sin andel av en kostnadsøkning på 10 pst.
- 6,5 pst. rente i hele innkrevingsperioden.
- ÅDT i åpningsåret reduseres med 5 pst.

Med disse forutsetningene beregnes innkrevningstiden til å bli forlenget til om lag 19,5 år, det vil si en økning på 4,5 år utover basisalternativet. Dette viser at prosjektet er relativt 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.

5. Fylkeskommunal garanti

Det er forutsatt at det stilles fylkeskommunal selvskyldnergaranti for bompengeprojektets gjeld. Garantistens utlegg kan dekkes gjennom en økning av realtakstene med inntil 20 pst. og en forlengelse av bompengeperioden med inntil 5 år.

Lånegarantien må ta høyde for ugunstig utvikling i forutsetningene for bompengefinansieringen. Dvs. at en beregning av maksimal lånegjeld vil være basert på pessimistiske forutsetninger om trafikkutvikling, kostnadsutvikling mv.

Som omtalt i kapittel 4.2.2, er det utført en finansieringsanalyse for anbefalt bompengeprogger som er basert på pessimistiske forutsetninger. Maksimal lånegjeld er da beregnet til om lag 8 600 mill. i løpende kroneverdi. Lånegjelda vil være på det nivået i år 2027. Garantistene krever i tillegg at garantibeløpet tar høyde for ytterligere 10 pst. til å dekke omkostninger. Dette gir en beregnet garantiramme på om lag 9 450 mill. løpende kr.

Fylkeskommunale garantier skal godkjennes av Kommunal- og moderniseringsdepartementet.

6. Avtale

Etter at Stortinget har fattet vedtak om finansiering og utbygging av E6 på strekningen Ulsberg – Melhus vil det bli inngått avtale mellom Nye veier AS og Vegamot AS i tråd med gjeldende avtaleregime og de forutsetningene som legges til grunn i proposisjonen.

7. Anbefaling – forslag til vedtak

Nye Veier anbefaler at det gis tilslutning til videre arbeid med en bompengoordning som beskrevet i dette notatet. Bompengelopplegget innebærer fem bommer på ny E6 på strekningen mellom Ulsberg og Melhus. Dette er med bompengeinncrevning med lukkede bomsnitt. I det videre arbeidet inn mot en stortingsproposisjon vil det gjøres ytterligere behovsvurderinger av bommene på eksisterende E6/sidevegsnett.

Det er positivt at et samlet bompeng- og finansieringsopplegg for hele strekningen kan gjennomføres med det takstnivået som tidligere er vedtatt. Samtidig sikres det at tungbiler ikke betaler mer enn 2-gangen av lettbiltakst slik at en legger til rette for at tungbil og næringstransport skal velge å kjøre ny E6 når den er ferdig.

Trafikkberegninger er generelt betinget med usikkerhet og Nye Veier vil derfor legge opp til i vedtaksform at Statens vegvesen følger nøye med på hva som faktisk skjer med trafikkbelastningen på disse vegene når ny E6 med bompengeinncrevning står ferdig. Dersom trafikkøkningen skulle bli uakseptabelt høy, kan det være aktuelt å vurdere tiltak for å begrense trafikklekkasjen.

Lokalpolitisk behandling av saken gjennomføres ved framlegging til vedtak i kommunene Rennebu, Midtre Gauldal og Melhus. Bompengesøknaden oversendes til orientering til Oppdal og Trondheim kommune. Saken behandles i Sør-Trøndelag fylkesting og Fellesnemda når kommunale vedtak foreligger.

Nye Veier AS har på bakgrunn av dette notatet og anbefalingen ovenfor utarbeidet følgende forslag til kommunale og fylkeskommunale vedtak:

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. 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 brikkerabatt.

4. Ved start på innkreving forutsettes det at gjennomsnittstakstene ikke overskrider (i 2017-kr) i de ulike bommene:

Bomtakter	2017-kr		
Bom	Gjennomsnittstakst	Grunntakstakstgruppe 1	Grunntakstakstgruppe 2
1. E6 Storpynten	29	27	54
2. E6 Garli	28	27	54
3. E6 Håggå	41	43	86
4. E6 Røskaft	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.

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. Bompengeprogget 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.

Gjelder bare fylkeskommunen:

8. Under forutsetning av Kommunal- og moderniseringsdepartementets godkjenning, garanterer Trøndelag fylkeskommune ved selvskyldnerkausjon for bompengeselskapets gjeld. 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 hovedstol til dekning av eventuelle påløpte renter og omkostninger. Det samlede garantibeløpet blir følgelig 9 450 mill. kr. Til grunn for garantivedtaket legges en beregningsteknisk lånerente på 6,5 pst.

9. Garantien gjelder fra første opptrekk på finansieringen i forbindelse med rekvisisjoner i byggeperioden, 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 28 år fra første opptrekk på finansieringen i forbindelse med rekvisisjoner.

Garantistens utlegg kan dekkes gjennom en økning av realkostene med inntil 20 pst. og en forlengelse av bompengeperioden med inntil 5 år. Garantien gjelder inntil bompengeselskapets gjeld er nedbetalt og reduseres i takt med nedbetalingen av lånet. Det forutsettes at garantien blir sikret 1. prioritet i retten til å kreve inn bompenger.

8. Videre prosess

Nye Veier vil i etterkant av lokale vedtak inngå utbyggingsavtale med Samferdselsdepartementet for strekningen E6 Ulsberg - Melhus. Denne avtalen vil angi en kvalitetssikret forventet kostnad og endelig vederlag for Nye Veier AS. I utbyggingsavtalen vil det videre angis hvor stor andel av forventet kostnad som skal finansieres med bompenger. Deretter vil Samferdselsdepartementet legge fram en stortingsproposisjon for bompengefinansiering av ny E6.