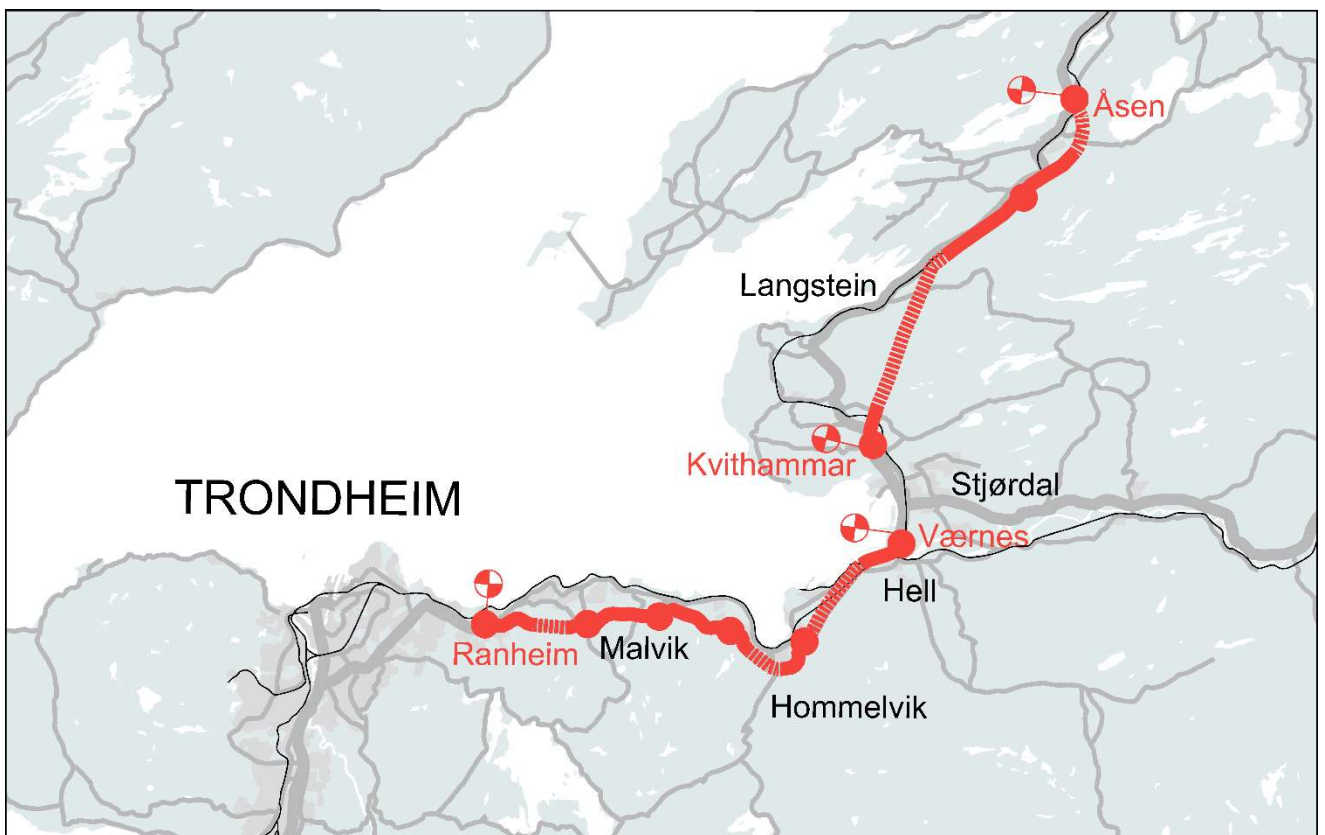


E6 Ranheim - Åsen



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
3. Bompengelopplegg og trafikkgrunnlag	5
3.1 Bompengelopplegg	5
3.2 Trafikkgrunnlag.....	9
4. Utbyggings- og finansieringsopplegg	10
4.1 Utbyggingsplan og kostnadsoverslag	10
4.2 Finansieringsanalyse.....	11
4.2.1 Finansieringsberegning med basisforutsetninger	11
4.2.2 Finansieringsberegning med pessimistiske forutsetninger.....	12
5. Bompengefinansiering av resterende strekning Trondheim – Steinkjer: E6 Åsen - Steinkjer	13
5.1 Planstatus	13
5.2 Tidligere bompengevurderinger.....	14
5.3 Mulig bompengelopplegg på strekningen E6 Åsen – Steinkjer (Mære).....	15
5.4 Bompengeberegninger	16
6. Fylkeskommunal garanti for bompengeprojektet E6 Ranheim - Åsen.....	17
7. Avtale.....	18
8. Anbefaling – forslag til vedtak.....	18
9. Videre prosess	20

1. Innledning

I dette saksgrunnlaget legges det frem grunnlag for lokal behandling og vedtak om delfinansiering med bompenger av strekningen E6 Ranheim – Åsen i Sør- og Nord-Trøndelag fylke. Strekningen går gjennom kommunene Trondheim, Malvik, Stjørdal og Levanger. Utbyggingen vil skje i regi av Nye Veier AS.

Prosjektet er en del av KVV/KS1 for E6 Trondheim - Steinkjer. I Meld. St. 26 (2012-2013) Nasjonal transportplan 2014-2023 legger Regjeringen vekt på å videreføre utbyggingen av en trafiksikker og effektiv E6 mellom Trondheim og Steinkjer. Dette vil bidra til å utvikle regionen til ett felles bo- og arbeidsmarked.

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 saksgrunnlaget er å danne grunnlag for kommunal/fylkeskommunal behandling og vedtak som sikrer tilslutning til delfinansiering av strekningen E6 Ranheim - Åsen med bompenger. Før saken fremmes for Stortinget må det foreligge bindende lokalpolitiske vedtak i berørte kommuner og fylkeskommunene om en bompengoordning for prosjektet. Det er videre en forutsetning at fylkeskommunene stiller garanti for bompengeselskapets gjeld.

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

2. Omtale av prosjektet

2.1 Dagens situasjon

E6 Ranheim – Åsen starter ved Ranheim i Trondheim kommune og ender like nord for Åsen i Levanger kommune. Strekningen Værnes – Kvithammer i Stjørdal kommune omfattes ikke av prosjektet da det ble bygget ny E6 her i perioden 2008 -2012.

Strekningen Ranheim – Værnes er 23 km lang, og er i dag avkjøreselsfri veg med fartsgrense 80 og 90 km/t. Det er tre to-felts tunneler med til sammen 7,2 km lengde og fartsgrense 80 km/t. I dagsonene mellom tunnelen er det to- og trefelts veg hovedsakelig med midtdeler og fartsgrense 90 km/t. Trafikkmengdene (ÅDT) på strekningen er ca. 18.000 ved Ranheim og ca. 14.000 ved Værnes.

I perioden 2007-2016 var det 10 ulykker med hardt skadde eller drepte. 4 personer ble drept og 6 ble hardt skadet i disse ulykkene.

Med økende trafikkmengder har utfordringene med stengt veg på grunn av ulike hendelser vært et tiltakende problem. Ved stenging blir trafikken ledet ned på fv. 950 gjennom tett

befolkede områder i Malvik, noe som fører til store utfordringer både i forhold til framkommelighet, trafiksikkerhet og miljø.

Strekningen E6 Kvithammer – Åsen er i dag ca. 23 km lang, og er i hovedsak en relativt smal to-felts veg med dårlig kurvatur og mye stigning. ÅDT er ca. 9000 kjt./døgn. Det er mange kryss og avkjørsler på strekningen, og fartsgrensen varierer mellom 50, 70 og 80 km/t. Strekningen mangler lokale omkjøringsmuligheter, og er derfor svært sårbar i forhold til samfunnssikkerhet. Eneste reelle omkjøringsmuligheter er via E14 til Sverige eller via Fosen med fergesamband. Begge disse gir svært lange omkjøringslengder og flere timer økt reisetid.

Strekningen er ulykkesbelastet, og i perioden 2007-2016 har det vært 12 ulykker med hardt skadde eller drepte. 2 personer ble drept og 11 ble hardt skadd i disse ulykkene.

2.2 Omtale av utbyggingsprosjektet

E6 Ranheim – Værnes er planlagt utbygd til fire-felts motorveg med to-løps tunneler. Eksisterende reguleringsplaner forutsetter en løsning med fartsgrense 90 km/t. For å øke samfunnsnyttien har Nye Veier under vurdering en løsning med fartsgrense på 110 km/t bortsett fra strekningene ved Ranheim og Værnes der fartsgrensen forutsettes redusert til 90 eller 100 km/t. I prinsippet legges det opp til en breddeutvidelse av dagens E6, men på deler av strekningen vil det bli behov for å bygge fire nye felt.

Det forutsettes at de eksisterende tunnelløpene oppgraderes, og benyttes til trafikk i én retning. Som i dag legges det opp til fulle kryss ved Leistad, Sveberg og Værnes. I tillegg kan det bli kryss med noe reduserte svingebevegelser ved Reppe, Reitan og Hommelvik. I forbindelse med videre utvikling av prosjektet vil utformingen av disse kryssene bli vurdert nærmere.

Reiselengden på strekningen blir den samme som i dag, men reisetiden ut fra skiltet hastighet reduseres fra ca. 16 minutter til ca. 12,5 minutter.

E6 Kvithammer – Åsen er planlagt utbygd til fire-felts motorveg med fartsgrense 110 km/t. Planskilte kryss vil bli etablert ved Kvithammer og Åsen, og behovet for ett eller to kryss ved Åsen vil bli vurdert i det videre planarbeidet. Ca. 50% av strekningen vil gå i tunnel der den lengste tunnelen under Forbordfjellet er ca. 7,5 km. Reiselengden reduseres fra ca. 23 km til ca. 19,5 km. Reisetiden ut fra skiltet hastighet vil bli redusert fra ca. 19,5 min til ca. 10,5 min. Dagens E6 vil i framtidig situasjon i stor grad fungere som lokalveg og omkjøringsveg.

Behov for kollektivtiltak ved kryss vil bli vurdert i samråd med de to fylkeskommunene. Det vil bli lagt vekt på ivaretagelse av ytre miljø, og det vil bli etablert betydelige støyttiltak spesielt på strekningen Ranheim – Værnes.

Nytteberegningene som er gjort for prosjektet viser at strekningen Ranheim – Åsen har en NN/K-brøk på -0.32. 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 Ranheim – Værnes.

2.3 Planstatus

På strekningen Ranheim – Værnes foreligger det vedtatte reguleringsplaner for hele strekningen. Reguleringsplanene er utarbeidet med forutsetning om fartsgrense 90 km/t. Det vil bli aktuelt med reguleringsendringer her dersom fartsgrensen skal økes til 110 km/t.

På strekningen Kvithammer – Åsen foreligger det vedtatt kommunedelplan. Reguleringsplanarbeidet forutsettes gjennomført som en del av utbyggingsentreprisen.

3. Bompengelopplegg og trafikkgrunnlag

3.1 Bompengelopplegg

Ved utvikling av bompengelopplegget i dette prosjektet er det tatt utgangspunkt i de føringene som gis i NTP 2014-2023, Meld. St. 26 (2012-2013), om plassering av bomstasjoner. Disse angir at det ved sammenhengende utbygging over lengre avstander bør plasseres flere bomstasjoner på strekningen og at strekningen deles opp i mindre delstrekninger. Det plasseres ett eller flere innkrevingspunkt på hver delstrekning. Bomstasjonene på ny veg blir plassert direkte på det konkrete vegprosjektet som blir utbygd, og innkrevingen vil foregå etterskuddsvis. Det er således direkte sammenheng mellom de som får nytte av tiltaket og de som betaler.

På strekningen Ranheim – Værnes videreføres dagens innkrevingsopplegg med noen justeringer. Dagens innkrevingsopplegg har to bommer på E6, en ved Ranheim og en ved Hommelvik vest for Helltunnelen, og bom på ramper ved Leistad. Det nye bompengelopplegget flytter noe på plasseringen av bommene på Ranheim og Hommelvik, mens bom på ramper ved Leistad fjernes. Bommen ved Ranheim flyttes øst for Væretunnelen og inn i Malvik kommune. Bommen ved Hommelvik flyttes fra øst til vest for Helltunnelen og inn i Stjørdal kommune. Ingen av disse endringene vil få endret effekt for trafikkmengdene sammenlignet med dagens situasjon. Ved å endre noe på plasseringen av de to bommene på E6 får man en klarere sammenheng mellom nytte og betaling, og også en bedre sammenheng enn det er i dagens innkrevingsopplegg for bompengeprojektet E6 øst.

I dagens innkrevingsopplegg betaler vestgående E6-trafikk bompenger dersom de velger å ta av i Leistad-krysset. Denne bommen ble satt opp for å hindre at trafikken skulle velge å kjøre inn til Vikhammer og videre på gamle E6/Fv 950 og inn til Trondheim sentrum. I ettertid er det satt opp en bom på Fv 950 ved Være i forbindelse med Miljøpakken. Beregninger viser at ved å fjerne bommen på Leistad-rampen så vil det kun være små endringer i trafikkfordelingen. Det skyldes at en får ekstra kjørelengde og reisetid ved å benytte seg av enten Fv 941 Leistadvegen eller Fv 874 Markabygdvegen for å unngå å betale i bommen på E6 vest for Leistad-krysset. Ved å benytte Fv 941 eller Fv 874 betaler en i Miljøpakkens bom ved Være, og denne kostnaden kombinert med lengre reisetid, medfører at det ventes små endringer ved å fjerne bommen på Leistad-rampen. Lokaltrafikken i Malvik og Stjørdal vil

dermed kunne benytte ny E6 på de korte lokale turene i kommunen uten å betale bompenger.

For strekningen mellom Kvithammer og Åsen foreslås to bommer, én bom mellom hvert kryss. Slik det er planlagt nå så plasseres én bom på ny E6 sør for Forbordsfjelltunnelen og én bom på ny E6 mellom de to kryssene ved Åsen. Nye Veier AS vil vurdere behovet for to kryss ved Åsen i forbindelse med reguleringsplan-prosessen. Dersom et kryss fjernes skal bommen plasseres nord for eventuelt nytt kryss slik at det blir to bommer på strekningen mellom Kvithammer og Åsen.

Slik planene foreligger vil dette bety følgende prinsipielt plasserte bomsnitt:

1. På ny E6 ved Leistad - like øst for Væretunnelen
2. På ny E6 ved Hell - like øst for Helltunnelen
3. På ny E6 like sør for Forbordsfjelltunnelen
4. På ny E6 mellom kryssene nord og sør for Åsen – like sør før tunnel øst for Åsen sentrum

Figur 1: Prinsipiell plassering av bomsnitt på ny E6 Ranheim - Åsen



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 2019-2025 med start bompengeneinnkreving fra 2026 i alle bommene. I praksis vil det sannsynligvis være snakk om utbygging av delstrekninger som åpnes fortløpende for trafikk. Det betyr at bompengeneinnkrevingen 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 medføre et noe lavere takstnivå og/eller kortere nedbetalingstid og dermed forbedret samfunnsøkonomisk lønnsomhet.

Dagens innkrevingsopplegg på E6 Øst er beregnet nedbetalt ved slutten av 2023 i henhold til opplysninger fra bompengeselskapet Vegamot AS. Utbygging på strekningen E6 Ranheim – Værnes må tilrettelegges slik at nedbetalingen av dagens bompengeprojekt får minimale konsekvenser. Den videre planleggingen av utbygging Ranheim – Værnes må også legge opp til at det ikke skal være opphold i bompengennekningen på strekningen. Dette vil hindre en økning i biltrafikken inn mot Trondheim. En motsatt situasjon vil kunne føre til at en ikke klarer nullvekstmålet i Bymiljøavtalen.

Det er lagt til grunn bompengennekning i 15 år i hvert bomsnitt. I finansieringsberegningene er det lagt til grunn etterskuddsvis bompengennekning i perioden 2026-2040.

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		
	Gjennomsnittstakst	Grunntaksttakstgruppe 1	Grunntaksttakstgruppe 2
1. E6 Leistad	34	39	78
2. E6 Hommelvik	17	19	38
3. E6 Forbordsfjelltunnelen	32	34	68
4. E6 Åsen	13	14	28

Takstnivået i alle bommene på ny E6 videreføres på samme nivå som idag. Samtidig fjernes bommen som idag er på avkjøringsrampe på Leistad. Med rabatt så vil det koste 85 kr for en lettbil å kjøre hele strekningen mellom Ranheim og Åsen. Det gir en kilometertakst på vel 2 kr/km. For en tungbil vil det koste 212 kr for å kjøre hele strekningen.

Som følge av at det ikke foreligger godkjent reguleringsplan for strekningen Kvithammer – Åsen er det en mulighet for at Nye Veier vil foreslå endring av kryssløsning ved Åsen. Dersom det skulle bli utfallet vil prinsippene som fremgår av dette saksgrunnlaget være styrende for plassering av bomsnitt og takst. Det betyr at det skal være to bomsnitt på strekningen Kvithammer – Åsen og gjennomsnittstaksten skal være lik som i tabell 1 over.

Prop 1S Tillegg 2 (2015-2016) om Endring av Prop 1S (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 tunge kjøretøy (tillatt totalvekt fra og med 3500 kg). Dette er på grunn av at det er obligatorisk brikke for tungbil. Videre legges det opp til at tunge kjøretøy skal betale 2 ganger taksten av lette kjøretøy, noe som er i tråd med hovedregelen og en videreføring av dagens nivå.

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 veglegget 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 betale 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 lav- og 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 fylkeskommunene som garantist for bompengelånet.

Innføring av miljødifferensierte takster på E6 Ranheim - Åsen 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 vedtakforslagene 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

Trafikkberegningene 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.

Utgangspunktet for analysen av trafikkgrunnlaget er trafikktegninger for 2014 på strekningen Ranheim – Værnes og tellinger i 2016 på strekningen Kvithammer – Åsen.

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

- 0,7% pr år for bomsnittene Ranheim – Værnes
- 0,8% pr år for bomsnittene Kvithammer – Værnes

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]

Bomsnitt	2022 – uten bom	2022 - dagens takst*	2022 – Foreslått takst	Avvisning (pst.)	
	Total ÅDT	Total ÅDT	Total ÅDT	Uten bom	Dagens
E6 Leistad (Væretunnel)	34908	20739	20427	-41 %	-2 %
E6 Hell	25099	17860	17457	-30 %	-2 %
E6 Forbordsfjelltunnelen	10914	10374	8764	-20 %	-16 %
E6 Åsen vest	9918	9529	8063	-19 %	-15 %
Total ÅDT	80840	58503	54712	-32 %	-6 %

* Ikke bom på Forbordsfjelltunnelen og Åsen vest i disse beregningene.

En økning i generaliserte kostnader, i dette tilfellet bompenger, vil generelt gi følgende endringer på trafikkbelastningen og trafikkmønsteret:

- Endret destinasjonsvalg på innkjøp, besøk og annet reiser
- Økning i bruk av kollektivtransport, gang, sykkel og bilpassasjer
- Bortfall av enkelte reiser

Beregningene viser at man for lette kjøretøy på strekningen Ranheim – Værnes vil få 300-400 færre biler i 2022 sammenlignet med framskrivning av dagens bompengeneinnkreving. De to bommene på strekningen Kvithammar – Åsen vil ved foreslåtte takstnivå ha trafikkmengder på hhv. 8 800 og 8 100 biler pr. døgn. Bommene på Leistad og Hell er beregnet til grovt sett å ha samme trafikkmengder som dagens trafikk i bommene på E6 Øst prosjektet. Avvisningen i det foreslåtte bompengeprogget har marginale endringer sammenlignet med dagens takstnivå ved bommene på Leistad og Hell. Beregningene viser en nedgang i trafikken over bommene på 2 pst. For bommene ved Forbordsfjelltunnelen og Åsen er det en avvisning på rundt 20 pst. sammenlignet med en situasjon uten bompengeneinnkreving.

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.

4. Utbyggings- og finansieringsopplegg

4.1 Utbyggingsplan og kostnadsoverslag

Hele strekningen er i finansieringsberegningene lagt inn som utbygd i løpet av en 7-års periode. Nye Veier vil gjennom sine kontinuerlige porteføljeprioriteringer komme frem til konkrete delstrekninger og tidsperiode for utbygging.

Kostnadene til utbygging av strekningen Ranheim – Åsen er i St. Meld. 25 (2014-2015) På rett vei, Reformen i vegsektoren, beregnet til 9,3 mrd. (2017 kr). Da Nye Veier formelt overtok porteføljen var kostnadsanslaget oppjustert til 12,3 mrd 2017-kr basert på nye anslag fra Statens vegvesen.

Nye Veier har funnet grunnlag til å gå ned på dette kostnadsanslaget. Dette skyldes hovedsakelig at Nye Veier inngår totalentreprise med entreprenør og at denne typen kontraktsform erfaringsmessig gir besparelser. Gjeldende kostnadsoverslag for strekningen forutsettes dermed å være på 11,1 mrd. 2017-kr, som er 10 pst. lavere enn tidligere anslag. Dette kommer bilistene til gode i form av lavere bompengetakster.

Som vist i kap. 2.3 foreligger ikke godkjente reguleringsplaner på hele strekningen. Kostnadsoverslaget er derfor betinget med en viss usikkerhet. 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.

Det legges til grunn at eventuelle kostnadsøkninger opp til 10% skal dekkes av partene ut fra deres relative bidrag. Det vil si at bompengeselskapet maksimalt skal bidra med 558 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.

Dersom Nye Veier i dialog med lokale planmyndigheter klarer å finne løsninger som reduserer kostnadene, vil kostnadsreduksjonene kunne gi lavere bompengesatser.

4.2 Finansieringsanalyse

Det er gjennomført finansieringsberegninger for bompengeopplegget 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 basisforutsetninger

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 fylkeskommune 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.

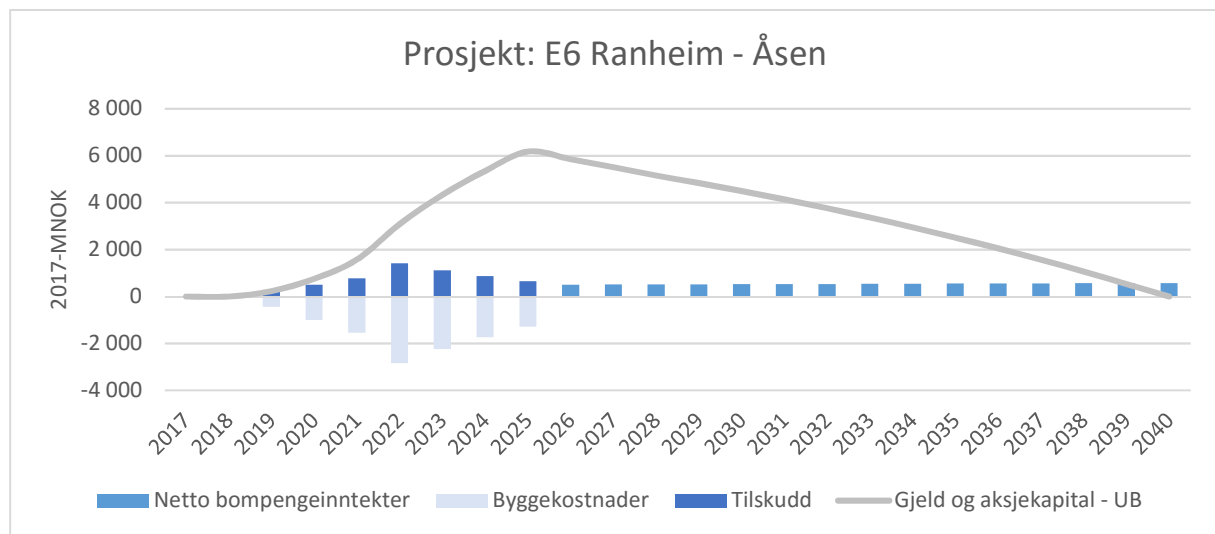
Følgende øvrige forutsetninger ligger til grunn for basisberegningene i det anbefalte konseptet:

- 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 noe ulikt i de forskjellige snittene pga. ulikt trafikknivå. Kostnadene settes fra 6 mill. kr til 4,5 mill. kr.
- 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 15 pst. av lettbilpasseringene har enten fritak for betaling eller bompengene ikke lar seg innkreve, mens det samme gjelder for 6 pst. av tungbilpasseringene.
- Beregnet trafikkgrunnlag og trafikkvekst i bomstasjonene som omtalt i kap. 3.2.
- Anleggskostnader på 11,1 mrd. 2017-kr.

Med disse forutsetningene er gjelden nedbetalt i løpet av 15 år etter at siste bom er igangsatt. Brutto bompengeneinntekter er forventet å utgjøre om lag 8,4 mrd. 2017-kr. Dette skal dekke bidrag til utbygging, renter og driftskostnader. Bidraget til utbyggingen er på vel 5,6 mrd. 2017-kr. Bompenger vil dekke 50 pst. av forventet kostnad for prosjektet.

Figur 2: Oversikt over utvikling i bompengeneinntekter, 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 alternativ 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. Bompengefinansiering av resterende strekning Trondheim – Steinkjer: E6 Åsen - Steinkjer

Det er et lokalt og regionalt ønske at hele strekningen Trondheim – Steinkjer (Mære) sees samlet med tanke på bompengefinansieringen av ny E6. Formelt sett er strekningen fra Åsen til Steinkjer en del av Statens vegvesens portefølje. Statens vegvesen har vært positive til at dette saksgrunnlaget har i seg noen overordnede betraktninger når det gjelder det samlede bompengeopplegget.

Det vil i det videre bli omtalt et mulig bompengeopplegg for strekningen, og hva det potensielt vil kunne koste å kjøre hele strekningen Trondheim -Steinkjer. Dette er ment å skulle illustrere en mulig tilnærming til et samlet bompengeopplegg. Det vil på et senere tidspunkt måtte gjennomføres en lokalpolitisk prosess hvor en vedtar det konkrete bompenge- og finansieringsopplegget for strekningen E6 Åsen – Steinkjer (Mære). Slik sett så er denne saken og senere Stortingets tilslutning til et bompengeopplegg for strekningen E6 Ranheim – Åsen tiltenkt som første trinn i utbyggingen av E6 Trondheim - Steinkjer, mens E6 Åsen – Steinkjer vil være trinn 2. Trinn 2 om delfinansiering av E6 Åsen – Steinkjer vil måtte behandles i Stortinget som en egen sak på et senere tidspunkt.

5.1 Planstatus

I konseptvalgutredningen for veg og bane Trondheim – Steinkjer beskrives behov for økt trafiksikkerhet, kapasitet og fremkommelighet på strekningen. I september 2012 besluttet regjeringen at videre planlegging skal legge til grunn konsept 1: moderniserings-konseptet.

Det er igangsatt utarbeidelse av kommunedelplan med konsekvensutredning for strekningen E6 Åsen nord – Mære. Planprogram ble utarbeidet våren 2016 og er vedtatt i alle berørte kommuner. Vegen går gjennom kommunene Levanger, Verdal, Inderøy og Steinkjer. Ny E6 planlegges blant annet ut fra følgende føringer:

- Vegen skal ha vertikal- og horisontalkurvatur som muliggjør en fartsgrense på 110 km/t
- Avstanden mellom kryss bør være større enn 3 km
- Kryssene skal være planskilt
- Alle tunneler som er lengre enn 500 m skal ha to tunnellop

Det pågår nå konsekvensutredning av optimaliserte aktuelle traséer, og det er tatt sikte på en faglig anbefaling av en trasé før sommeren 2017. Utarbeidelse av forslag til kommunedelplan starter høsten 2017, og det er forventet vedtak av kommunedelplan for

strekningen E6 Mule – Mære medio 2018. Vedtatt kommunedelplan for strekningen E6 Åsen N – Mule forventes ultimo 2019.

Figur 3: Eksisterende E6-trase (kilde: Statens vegvesen)



5.2 Tidligere bompengevurderinger

Konseptvalgutredningen Veg og bane Trondheim – Steinkjer la til grunn delvis bompengefinansiering. Det er i den sammenheng vedtatt prinsippvedtak i kommunene i Nord-Trøndelag og i Nord-Trøndelag fylkeskommune.

Det er gjennomført bompengeberegninger i forstudien «Forstudie Åsen – Steinkjer, E6 og jernbane» (Norconsult 2014) som ble utført etter bestilling fra berørte kommuner og fylkeskommuner. Beregningene omfatter hele strekningen fra Trondheim til Steinkjer. I forstudien er det gjennomført beregninger av en rekke ulike alternativer med variasjon i bompengesatser, antall innkrevingspunkter og ulik fordeling av investeringene mellom statlige midler og bompenger. Det er ikke gjennomført beregninger for alternativer med mindre enn 50 % statlig finansierungsandel.

Beregningene i forstudien omfatter en investering mellom Trondheim og Steinkjer på 16 800 mill. kr og en investeringsperiode på 10 år. I alternativene er det ikke forutsatt bompengeinnkreving på ferdigbygde parseller (E6 Værnes – Kvithammar, E6 Vist – Steinkjer). I forstudien varierer samlet bompengekostnad på strekningen E6 Trondheim – Steinkjer for lette biler fra kr. 168,- til kr. 266,- på hele strekningen, og kostnad per km varierer fra 1,4 kr/km til 2,2 kr/km.

I plangrunnlaget til NTP 2018 – 2029 er det foreslått en bompengefinansiering av strekningen E6 Åsen – Steinkjer. Av en samlet kostnad på 7 100 mill. kr er det forutsatt 5 300 mill. kr i bompenge, det vil si en statlig andel på om lag 25 %. Dette tilsvarer en kostnad per km på om lag kr 2,50.

5.3 Mulig bompengeopplegg på strekningen E6 Åsen – Steinkjer (Mære)

Det er tatt utgangspunkt i de føringene som ligger i NTP for finansiering av sammenhengende lengre strekninger. Det betyr i hovedsak å legge til grunn en eller flere bomstasjoner på delstrekningene for å sikre sammenheng mellom nytte og betaling. Ett mulig opplegg i en slik sammenheng er én bom mellom hvert kryss med en lik kilometertakst for hele strekningen. Dette opplegget gir en sterk sammenheng mellom nytte og betaling og en grad av rettferdighet ettersom en betaler for den strekningen en faktisk kjører. Det er videre naturlig å legge til grunn de nasjonale føringene for takst og rabattstruktur. Det medfører 20 pst. rabatt for lettbiler med brikke og gyldig brikke og ingen rabatt for tungbil. Betalingsforholdet mellom lett og tung legges på samme nivå som foreslått for E6 Ranheim – Åsen, altså 2-gangen for tungbil.

Nye Veier har mottatt grunnlag fra Statens vegvesen for å kunne være i stand til å gjøre beregninger på strekningen E6 Åsen – Steinkjer. Dette grunnlaget inneholder trafikk tall som kan legges til grunn, i tillegg til lengder og kostnader. Det er lagt til grunn 4-felts veg etter dagens standard, altså 110 km/t og bredde på 20 m. På kostnadssiden legges det til grunn et anslag på 14,5 mrd. 2017-kr.

Prosjektet er oppgitt til å være 44,6 km langt og tungbil andelen varierer idag fra 12 pst til 18 pst. Det er lagt til grunn utbygging over 6 år, i perioden 2026-2031, med påfølgende start av bompengeinnkrevingen. Der er lagt til grunn 15 års innkreving i hver bom, og bompengeinnkreving i perioden 2032-2046. Dette er vurdert til å være konservativt og robust ettersom det i praksis sannsynligvis blir utbygging basert på delstrekninger og dermed trinnvis opp- og nedtrapping av bompengeinnkrevingen.

For trafikkmengder er det lagt til grunn beregninger som er gjennomført i regi av Statens vegvesen i regional transportmodell (RTM). Disse er gjennomført med basisår 2014 og gjennomført uten bompenge. Disse beregningene viser at trafikkmengden i 2014 varierer fra 7 500 i ÅDT ved Røra til 15 400 i ÅDT ved Mule. Bompenge medfører at noen bilister velger å endre reisemål, velger andre reisemiddel eller velger å ikke gjennomføre reisen. Det har ikke vært mulig å gjennomføre nye trafikkberegninger gitt status på planprosessen i Statens vegvesen og framdriften på dette saksgrunnlaget. Det må derfor legges til grunn en antagelse om trafikkavvisning på trafikkberegningene som er gjennomført.

Den mest omfattende studien av norske bompengeelastisiteter ble gjort av Odeck og Bråthen (2008)¹ som studerte effekten på trafikken etter innføring eller fjerning av bompenge i 20 norske vegprosjekter. De fant at de beregnede elastisitetene varierte fra -

¹ Odeck, J. og Bråthen, S. 2008. Travel demand elasticities and user attitudes: A case study of Norwegian toll projects. Transportation Research Part A, 42 (1), pp. 77-94.

0,03 til -2,26 med et gjennomsnitt på om lag -0,5. Det vil si at en økning i de generaliserte kostnadene på 10 prosent som følge av økning i bompengetaksten fører til en reduksjon i trafikken på fem prosent eller mindre.

På denne bakgrunn er det i basisberegningene som er gjennomført for E6 Åsen - Steinkjer lagt til grunn en elasticitet på -0,5. Det gir en trafikkavvisning på i gjennomsnitt ca. 6 pst. I tillegg er det gjennomført bompengeberegninger med en alternativ elasticitet etter en mer skjønsmessig vurdering hvor avvisningen er lagt på 15 pst. avvisning. Følgende trafikkmengder er dermed lagt til grunn i de ulike bommene:

Tabell 3: Antatt trafikkmengder som er lagt til grunn (kjt/døgn)

Bom	ÅDT 2014	Antatt avvisning 2014 - 6 pst.	Antatt avvisning 2014 - 15 pst.
1	8700	8167	7395
2	9800	9255	8330
3	11300	10608	9605
4	8600	8111	7310
5	15400	14476	13090
6	11550	10691	9818
7	10200	9371	8670
8	7500	6914	6375
9	7500	7284	6375
Total ÅDT	90550	84877	76968

Det er antatt en årlig trafikkvekst på 0,8 pst for alle bommene, som er et gjennomsnitt av veksten basert på trafikkberegninger fram til 2050.

5.4 Bompengeberegninger

I det traséalternativet som Statens vegvesen har valgt å oversende for E6 Åsen – Steinkjer er det planlagt åtte kryss. Det medfører at det legges til grunn ni bomstasjoner på strekningen, og at takstene vektet basert på lengde mellom hvert kryss. Takst per kilometer legges på samme nivå som i det foreslåtte opplegget for E6 Ranheim – Åsen som er 2,5 kr/km før rabatt. Det gir følgende fullpristakster for lettbiler og tungbiler.

Tabell 4: Takstnivå som lagt til grunn i de finansielle beregningene

	Km	Takstgruppe 1	Takstgruppe 2
Bom 1	5	12	25
Bom 2	4	11	22
Bom 3	5	12	25
Bom 4	5	11	23
Bom 5	5	12	24
Bom 6	6	15	30
Bom 7	7	16	33
Bom 8	6	16	31

Bom 9	2	6	12
Totalt	44,6	112	223

Det er lagt til grunn at 80 pst. av lettbilene har brikke og gyldig abonnement og dermed får 20 pst. rabatt. For en bilist som kjører strekningen Åsen – Steinkjer vil turen koste vel 90 kr etter rabatt. Kostnaden for å kjøre hele strekningen Trondheim – Steinkjer vil koste 174 kr med rabatt. Tungbiler vil betale 223 kr for strekningen Åsen – Steinkjer mens hele strekningen Trondheim – Steinkjer vil koste 435 kr.

Følgende forutsetninger ligger til grunn for de finansielle beregningene som er gjennomført for E6 Åsen – Steinkjer:

- 15 års nedbetaling i hver bom.
- Takster som vist i tabell 4.
- 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 noe ulikt i de forskjellige snittene pga. ulikt trafikknivå. Kostnadene settes fra 5,5 mill. kr til 4,5 mill. kr.
- 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 7 pst. passeringene har enten fritak for betaling eller bompengene ikke lar seg innkreve.
- Beregnet trafikkgrunnlag og trafikkvekst i bomstasjonene som i tabell 3.
- Anleggskostnader på 14,5 mrd. 2017-kr.

Med disse forutsetningene er gjelden nedbetalt etter 15 år etter at vegen åpnes. I situasjonen hvor en legger til grunn en teoretisk avvisning på 6 pst. gir det brutto bompenginntekter på vel 6,6 mrd. 2017-kr. Dette skal dekke bidrag til utbygging, renter og driftskostnader. Bidraget til utbygging er på vel 4,15 mrd. 2017-kr, og bompenger er dermed beregnet til å dekke 29 pst. av forventet kostnad for prosjektet.

I situasjonen hvor en legger til grunn en mer skjønnsbasert avvisning på 15 pst, og alt annet likt i beregningene, gir det brutto bompenginntekter på like i underkant av 6 mrd. 2017-kr. Bidraget til utbygging i dette tilfellet er på vel 3,7 mrd. 2017-kr. Bompengandelen er beregnet til å dekke 26 pst. av forventet kostnad.

6. Fylkeskommunal garanti for bompengeprojektet E6 Ranheim - Åsen

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 bomkonsept som er basert på pessimistiske forutsetninger. Maksimal lånegjeld er da beregnet til om lag 8 500 mill. i løpende kroneverdi. Lånegjelda vil være på det nivået i år 2025. Garantistene krever i tillegg at garantibeløpet tar høyde for ytterligere 10 pst. til å dekke omkostninger. Dette gir en beregnet garantiramme på om lag 9 400 mill. løpende kr.

Fylkeskommunale garantier skal godkjennes av Kommunal- og moderniseringsdepartementet.

7. Avtale

Etter at Stortinget har fattet vedtak om finansiering og utbygging av E6 på strekningen Ranheim – Åsen 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.

8. Anbefaling – forslag til vedtak

Nye Veier anbefaler at det gis tilslutning til videre arbeid med en bompengeordning som beskrevet i dette notatet. Det legges opp til vedtak om et konkret bompenge- og finansieringsopplegg for strekningen E6 Ranheim - Åsen. Konkret opplegg for resterende strekning til Steinkjer; E6 Åsen – Steinkjer (Mære), vil måtte utarbeide og legges fram for lokalpolitisk behandling på et senere tidspunkt.

Bompengelopplegget innebærer 4 bommer på ny E6 mellom Ranheim og Åsen. Det foreslås noen justeringer av plasseringen av bommene på strekningen Ranheim – Værnes for å styrke sammenhengen mellom nytte og betaling. Samtidig foreslås bommen på rampe ved Leistad fjernet, noe vil sørge for at lokaltrafikken i spesielt Malvik kan bruke E6 uten å betale bompenge. Takstnivået videreføres fra dagens nivå i bompengeprojektet E6 Øst, et nivå som legges til grunn for hele strekningen til Åsen. 2-gangen for tungtrafikk beholdes.

Lokalpolitisk behandling av saken gjennomføres ved framlegging til vedtak i kommunene Trondheim, Malvik, Stjørdal og Levanger. Bompengesøknaden oversendes til orientering/høring til Inderøy, Verdal, Steinkjer og Frosta kommune. Saken behandles i Sør- og Nord-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 Ranheim – Åsen delfinansieres med bompenger. Innkrevingen skjer i begge retninger i 4 automatiske bomstasjoner på ny E6. Ved eventuelle endringer i kryssløsninger skal prinsippene som lagt til grunn i dette saksgrunnlag være avgjørende for plassering av bomsnitt og takster.

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	Grunntakst takstgruppe 1	Grunntakst takstgruppe 2
1. E6 Leistad	34	39	78
2. E6 Hell	17	19	38
3. E6 Forbordsfjelltunnelen	32	34	68
4. E6 Åsen	13	14	28

- 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 Vegdirektoratet og Trøndelag fylkeskommune. Gjennomsnittstaksten skal være førende for takstvedtak.

7. Det er en forutsetning at bompengeselskapet Vegamot AS får ansvaret for prosjektet E6 Ranheim - Åsen.

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 8 500 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 9 400 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 29 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.

9. Videre prosess

Nye Veier vil i etterkant av lokale vedtak inngå utbyggingsavtale med Samferdselsdepartementet for strekningen E6 Ranheim - Åsen. 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.