

E6 Moelv - Øyer



FORSLAG TIL DELFINANSIERING MED BOMPENGER

Saksgrunnlag for lokalpolitisk behandling

[Nye Veier 16.10.2018]

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	6
3.1 Bompengelopplegg	6
3.2 Trafikkgrunnlag.....	9
4. Utbyggings- og finansieringsopplegg	11
4.1 Utbyggingsplan og kostnadsoverslag	11
4.2 Finansieringsanalyse.....	12
4.2.1 Finansieringsberegning med basisforutsetninger	12
4.2.2 Finansieringsberegning med pessimistiske forutsetninger.....	14
5. Fylkeskommunal garanti for bompengeprojektet E6 Moelv - Øyer	14
6. Avtale.....	15
7. Anbefaling – forslag til vedtak.....	15
8. Videre prosess	17
Vedlegg 1 - Kart som viser punkter på sidevegsnett.....	19
Vedlegg 2 - Takster og nedbetaling i ulike bompengeprojekter på E6 fra Gardermoen - Øyer.....	21

1. Innledning

I dette saksgrunnlaget legges det frem grunnlag for lokal behandling og vedtak om delfinansiering med bompenger av strekningen E6 Moelv – Øyer i Hedmark og Oppland fylke. Prosjektet strekker seg gjennom kommunene Ringsaker, Gjøvik, Lillehammer og Øyer. Utbyggingen vil skje i regi av Nye Veier AS.

Prosjektet er en del av KVV/KS1 for E6 Kolomoen – Lillehammer - Otta. Meld. St. 25 (2014-2015) På rett vei, Reformen i vegsektoren danner grunnlaget for Nye Veier AS sin prosjektportefølje. Utbygging av ny E6 fra Moelv til Ensby er et av prosjektene som ligger i oppstartsporteføljen. I tillegg har Stortinget i Prop. 87 S (2017-2018) vedtatt å utvide prosjektet til å omfatte strekningen videre nordover til Øyer. Stortingsmeldingen legger til grunn at både statlige midler og bompenger skal benyttes til å finansiere utbyggingen.

Utredningen som ligger til grunn for dette saksgrunnlaget har bygget på en målsetning om å sikre tilstrekkelig brukerfinansiering med så lite samfunnsøkonomisk tap som mulig. Samfunnsøkonomisk lønnsomhet har derfor ligget som et eksplisitt kriterie for utvelgelse av bompengelopplegget på strekningen. Bompengelopplegget som anbefales scorer best på samfunnsøkonomi og har lavest trafikkoverføring til sidevegsnettet.

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

Strekningen E6 Moelv-Øyer er prioritert for snarlig utbygging i selskapets porteføljeprioritering våren 2018.

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

2. Omtale av prosjektet

2.1 Dagens situasjon

E6 Moelv - Øyer starter ved krysset i Moelv i Ringsaker kommune og avsluttes ved starten av det ferdig utbygde prosjektet E6 Øyer – Tretten i Øyer kommune.

Strekningen Moelv - Øyer er ca. 44 km. Eksisterende Mjøsbru ble åpnet i 1985. Brua er 1420 meter lang med to kjørefelt over Mjøsa mellom Moelv og Biri. I 2015 etablerte Statens vegvesen midtrekkverk og en forbikjøringsstrekning for å hindre alvorlige trafikulykker på den 18 kilometer lange E6-strekningen mellom Biri og Vingrom. Forbikjøringsstrekningen skal inngå i en framtidig firefeltsvei.

På strekningen E6 Vingrom–Ensby, som går forbi Lillehammer og et par kilometer inn i Øyer kommune, foreligger ny kommunedelplan. Statens vegvesen har hatt ansvaret for

utarbeiding av kommunedelplanen. Nye Veier AS tok over den videre planleggingen og utbyggingen av ny E6 Vingrom-Ensby høsten 2018.

I perioden 2003-2006 var E6 Ensby-Øyer en del av et nasjonalt demonstrasjonsprosjekt, som var basert på visjonen om at ingen skal bli drept eller alvorlig skadd i trafikken. I nullvisjonsprosjektet bygde Statens vegvesen ut en fem kilometer lang strekning med midtrekkverk på E6 ved Hunderfossen i Øyer. 1,2 kilometer ble bygd som smal firefeltsvei med en bredde på 16 meter (vanlig bredde er 20 meter). Resten av strekningen, 3,8 kilometer, ble beholdt som tofeltsvei med 10 meters bredde, der det ble etablert havarilommer langs vegen og havariåpninger i midtrekkverket.

E6 Moelv - Øyer har en ÅDT som varierer mellom 13-18 000. Trafikkprognosene viser sterk trafikkøkning i årene som kommer, eksempelvis var det i 2017 seks pst. trafikkvekst på Ensby. Samtidig er strekningen Moelv – Øyer en flaskehals på E6 med strekninger som har bedre kapasitet og hastighet både lenger nord og lenger sør.

Dagens strekning på E6 er svært ulykkesbelastet. I perioden 2008-2018 har det vært 9 drepte, 4 meget hardt skadde og 10 alvorlig skadde. Det er satt opp midtrekkverk på deler av strekningen for å redusere ulykestallene, men dette har ført til dårlig fremkommelighet for nødetatene og øvrige trafikanter ved stopp/berging.

2.2 Omtale av utbyggingsprosjektet

E6 Moelv - Øyer er planlagt utbygd til fire-felts motorvei med skiltet hastighet på 110 km/t. Prosjektet innebærer ny firefeltskryssing over Mjøsa noe sør for dagens Mjøsbrua. Det legges til grunn at gående og syklende samt lokalvegtrafikk kan benytte dagens Mjøsbrua, som har en restlevetid på over 70 år med ny fremtidig trafikkmengde.

På strekningen mellom Biri og Øyresvika i Lillehammer innebærer utbyggingen i stor grad utvikling av eksisterende veg samt bygging av ny E6 i en vestlig korridor forbi og utenom Lillehammer. Nye E6 passerer forbi Lillehammer i tunnel før kryssing av lågen inn mot Hovemoen og Storhove. Strekningen mellom Storhove og Øyer starter med en tunnel før en også her utvikler eksisterende veg frem til der Øyer-Tretten prosjektet starter rett sør for Øyer sentrum. Et tiltak med god effekt på samfunnsøkonomisk lønnsomhet i dette prosjektet vil være å øke hastigheten til 120 km/t. Dette vil bli utredet videre høsten 2018.

Reiselengden på strekningen blir omtrent den samme som i dag, men reisetiden ut fra skiltet hastighet reduseres med minst 9 minutter. Dette betyr en besparelse på ca. 27 % i forhold til faktisk reisetid i 2022.

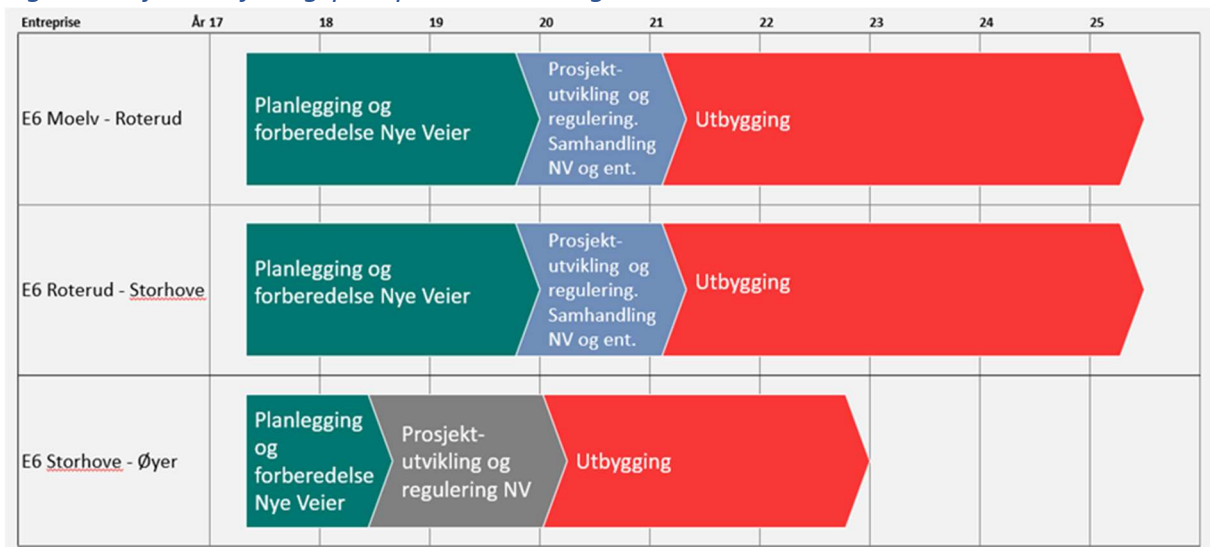
En stor forbedring, i tillegg til reisetidsbesparelsen, vil være forutsigbar fremkommelighet spesielt på strekningen Storhove-Mjøsbrua. Strekningen er i dag svært sårbar pga. midtrekkverket som er etablert som et strakstiltak. Etter åpning av firefeltsvei på strekningen vil regulariteten bli svært god. Strekningen preges bla. av helgeutfart med køsituasjoner, og dette blir fjernet i en utbygd situasjon. Spesielt som følge av at rundkjøring ved dagens Mjøsbru fjernes.

Ny vei vil bli en sikker vei iht. vegnormalene og det betyr svært få alvorlige ulykker jfr. dagens situasjon.

Prosjektet skal gjennomføres ved bruk av tre store kontrakter. Gjennomføringstidspunkt på kontraktene er planlagt slik at det blir en sekvensiell og kontinuerlig utbygging i utbyggingsområdet (Kolomoen til Øyer). Kontrahering og prekvalifisering vil skje allerede fra våren/sommeren 2019.

Figuren under viser prosjektene for E6 Innlandet slik de er planlagt lagt ut i tid.

Figur 1 – Gjennomføringsplan per delstrekning



Kost-nytteberegninger gjennomført i forbindelse med Selskapets porteføljeprioritering høsten 2017 viser at strekningen E6 Moelv – Øyer har en NN/B-brøk på -0.2. Prosjektet er prioritert for snarlig utbygging i selskapets gjeldende porteføljeprioritering.

2.3 Planstatus

Følgende relevante offentlig plangrunnlag foreligger:

Offentlig plangrunnlag	Dato
KVU E6 Kolomoen-Lillehammer	Publisert november 2007
KVU E6 Lillehammer-Otta	Publisert november 2007
KDP E6 Moelv – Biri	Vedtatt mai 2015
KDP E6 Biri – Vingrom	Vedtatt mai 2013
KDP E6 Vingrom – Ensby	Vedtatt juni 2018

Det foreligger ikke reguleringsplaner på strekningen for 4-felt E6 på strekningen, utover forbikjøringsstrekningen mellom Svennes og Roterud som er bygget. Nye Veier ønsker å bruke entreprenørkompetanse for å optimalisere prosjektets løsninger. Reguleringsplanene skal således ikke utarbeides før entreprenører er kontrahert. Dette er i tråd med beste internasjonale praksis for å sikre best mulig kvalitet i reguleringsplanene samt kostnad for

kontraktene. På den nordligste entreprisen Storhove-Øyer, vil vi også benytte entreprenørkompetansen, men her vil de starte på en mer overordnet reguleringsplan som gir optimaliseringsmulighet. Planlagt oppstart for reguleringsplanlegging for Storhove-Øyer er årsskifte2018/2019.

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.

Nye Veier er et utbyggingselskap med et samfunnsøkonomisk mandat. Det betyr at også bompengeloppleggene som Selskapet utreder og legger fram for politisk behandling skal utredes og vurderes opp mot samfunnsøkonomisk lønnsomhet. I denne sammenheng er det viktig at flest mulig bruker den nye veien, og at bompengelopplegget som vedtas i minst mulig grad gjør at trafikantene velger å ikke bruke den nye veien. Samtidig er Nye Veier AS et likviditetsstyrt selskap som er avhengig av en viss delfinansiering med bompenger. Disse to forholdene må sees i sammenheng.

Bompengelopplegget som er valgt er det opplegget som bidrar til at flest mulig bruker den nye veien. Antallet og plassering av bomstasjoner og takstnivåene i de ulike bomstasjonene er valgt slik at flest mulig bruker den nye veien og at sidevegsnettet avlastes mest mulig. Prinsippet er at de som har mest nytte av veien skal betale mer. De har størst betalingsvilje og er minst sensitive for bompenger. Det har vært utredet flere andre alternativer som har blitt rangert blant annet opp mot samfunnsøkonomisk lønnsomhet, og mot effektene på sidevegsnettet. Valgte bompengelopplegg i denne saken scorer best på samfunnsøkonomi og har minst overføring til sidevegsnettet.

Det legges til grunn betaling for nullutslippsbiler (el-og hydrogenbiler). Dette er i tråd med vedtak i Stortinget, jfr. Prop. 87 S (2017-2018). I tråd med Stortingets vedtak legges det til grunn en takst på nullutslippsbiler på 50 pst. av ordinær takst i takstgruppe 1. Nullutslippsbiler med brikke og gyldig abonnement får 20 pst. rabatt slik som øvrige biler i takstgruppe 1.

Slik planene foreligger vil dette bety følgende prinsipielt plasserte bomsnitt:

1. På ny E6 på/ved Mjøsbrua.
2. På ny E6 ved Biristranda
3. På ny E6 på strekningen mellom Vingnes og nytt kryss på Storhove.
4. På ny E6 mellom Ensby og Øyer.

Figur 2: Prinsipiell plassering av bomsnitt på ny E6 Moelv - Øyer



Det legges ikke opp til bruk av sidevegsbommer. Det er klare føringer fra Storting og Regjering på at bruken av sidevegsbommer kun er aktuelt som unntak for å realisere prosjekter. I dette prosjektet er trafikkavvisningen relativt liten og vurderingen er at det ikke er nødvendig med sidevegsbommer verken av trafikale eller finansielle grunner.

Nye Veier AS vil i de kontinuerlige porteføljeprioriteringene avgjøre tidspunkt og rekkefølge på utbyggingen. Det er i de finansielle beregningene lagt til grunn utbygging som vist i figur 1, utbygging i årene 2020-2025. Bompengerevningen vil starte i 2023 i bommen på Øyer sør og i 2025 i de tre andre bommene. Det er lagt til grunn bompengerevning i 15 år i hvert bomsnitt. I finansieringsberegningene er det lagt til grunn etterskuddsvis bompengerevning i perioden 2023-2039.

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 endelige takstvedtak.

Tabell 1: Oversikt over takster i de ulike bommene

Bomtakster	2018-kr		
	Gjennomsnittstakst	Grunntakst takstgruppe 1	Grunntakst takstgruppe 2
1. E6 Mjøsbrua - Nullutslippsbiler	18	17 9	43
2. E6 Biristranda - Nullutslippsbiler	49	45 23	113
3. E6 Lillehammer vest - Nullutslippsbiler	32	27 14	68
4. E6 Øyer sør - Nullutslippsbiler	27	25 13	63

Takstene er satt for å sikre at flest mulig velger å bruke den nye veien og for å sikre minst mulig avvisning til sidevegsnettet. Takstene er differensiert ut i fra hvor trafikken er mest påvirket av bompengereisningen. Der hvor det er mye lokaltrafikk og korte reiser er det valgt å ha en lavere takst, for eksempel for å passere bommen over ny Mjøsbru.

Ved å legge til grunn gjennomsnittstakstene som vist i tabell 1 så beregnes det at grunntakstene i takstgruppe 1 vil ligge mellom 17 – 45 kr i de ulike bommene, mens grunntakstene i takstgruppe 2 vil ligge mellom 43 – 113 kr. Med rabatt så vil det koste 91 kr for en lettbil å kjøre hele strekningen mellom Moelv og Øyer. Det gir en kilometertakst på vel 2,5 kr/km. For en nullutslippsbil (el- og hydrogenbil) vil det koste vel 59 kr, mens det for en tungbil vil koste 285 kr for å kjøre hele strekningen.

Prop. 1S Tillegg 2 (2015-2016) om Endring av Prop 1S (2015-2016) legger føringer på hvilket takst- og rabattsystem 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). Videre legges det opp til at tunge kjøretøy skal betale 2,5 ganger taksten av lette kjøretøy som noe høyere enn hovedregelen på 2-gangen. Bompengekostnaden vil være en mindre del av de totale transportkostnadene for tunge kjøretøy sammenlignet med lettbiler. Dette medfører at tungbiler er vesentlig mindre sensitive for bompengereisning enn lettbiler. Det er derfor i et samfunnsøkonomisk perspektiv ønskelig å sørge for en relativt lavere takst for personbiler gjennom en noe høyere takst for tungbiler. I tillegg vil tungtrafikken få en vesentlig mer forutsigbar framkommelighet spesielt på strekningen Moelv -Vingrom, køene i helgene og ved ferier vil fjernes, og den nye firefelts motorveien vil redusere drivstoffkostnadene.

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

Det er i finansieringsberegningene lagt til grunn 5 pst. nullutslippsbiler. Dette er noe høyere enn det som er dagens nivå. Samtidig må en forvente at andelen nullutslippsbiler øker i årene som kommer. Ved å legge til grunn en gjennomsnittstakst og benytte denne som utgangspunkt for fremtidige takstvedtak, fjernes usikkerhet knyttet til effekten av rabatter, fritak og utviklingen på kjøretøysammensetningen (fordeling nullutslippsbiler, bensin/diesel og tunge kjøretøy). 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, inkludert andelen nullutslippsbiler. Ved å bruke gjennomsnittstakst vil en kunne ta høyde for andel nullutslippsbiler på det aktuelle tidspunkt for takstfastsettelse. Det vises forøvrig til Prop 1 S

(2016-2017) for ytterligere informasjon om gjennomsnittstakst og prosess for takstfastsettelse i etterkant av stortingsproposisjon.

Bompengeordningen 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 veganlegget 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 utbyggingen. Betaling av bomavgift skjer enten ved bruk av elektronisk brikke (AutoPASS), eller etterskuddsvis fakturering basert på videofotografering av bilens registreringsnummer.

3.2 Trafikkgrunnlag

Trafikkberegningene er gjennomført med transportmodellen DomHedOpp versjon 3.12.1. Transportmodellen, som dekker Hedmark og Oppland fylke og nordre del av Akershus, 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 på E6 er trafikktegninger for 2017.

Prognosen for vekst for lettbiler etter 2022 er laget på grunnlag av transportmodellberegningene. Dette gir grunnlaget for beregning av årlig vekst i denne perioden. Det er beregnet ca. 1 pst. trafikkvekst i alle bomstasjonene, som er en gjennomsnittsvekst basert på både lette og tunge kjøretøy. Den samme veksten er også lagt til grunn i finansieringsberegningene. Transportmodellen har lagt til grunn at eksisterende Mjøsbru er åpen for trafikk.

Ved innføring av bompenger vil det 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

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

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

Bomsnitt	2022 – uten bom	2022 – med bom	Avvisning (pst.)
E6 Mjøsbrua	18 596	14 440	-22 %
E6 Biristrand	14 572	11 806	-19 %
E6 Lillehammer vest	8 260	7 067	-14 %
E6 Øyer sør	9 996	8 198	-18 %
Total ÅDT	51 423	41 510	-19 %

Det har vært viktig for Nye Veier AS gjennom utredningen av bompenggeopplegget å sikre at flest mulig biler velger å bruke den nye veien. Det vil bidra til å øke den samfunnsøkonomiske lønnsomheten av veien.

Beregningene viser at en i en situasjon med utbygd firefeltsvei uten bompenggeinnkreving vil ha en trafikkmengde som varierer mellom 8.200 og 18.500 ÅDT. Generelt reduseres trafikkmengden jo lenger nord en kommer på strekningen. Det er en høy andel lange reiser og tunge kjøretøy på strekningen. Lange reiser er i transportmodellen definert som reiser over 70 km og varierer mellom 30 pst. og 65 pst. på strekningen. Det er færrest lange reiser rundt Mjøsbrua og flest lange reiser ved Lillehammer vest. Tunge kjøretøy varierer mellom 12-19 pst. på strekningen.

Ved innføring av bompenge viser beregningene generelt liten avvisning sammenlignet med andre prosjekter. Dette er positivt og betyr at mange vil velge å bruke den nye veien og at overføringen av trafikk til sidevegsnettene er relativt liten. Dette er bra for trafiksikkerheten for trafikantene og for lønnsomheten av veien. Det er beregnet en gjennomsnittlig avvisning gjennom bomstasjonene på 19 pst. For hele E6 prosjektet vil bompenggeinnkrevingen føre til 17 pst. mindre trafikk på hele strekningen sammenlignet med en situasjon med utbygd prosjekt men uten bompenggeinnkreving. Avvisningen er størst i bommen på Mjøsbrua hvor det beregnes 22 pst. avvisning. Dette er naturlig ettersom det her er flest korte reiser som er mer sensitive overfor bompenggeinnkrevingen og disse reisene vil kunne benytte eksisterende Mjøsbru. Avvisningen ved bommen ved Lillehammer vest beregnes til 14 pst. Her er andelen lange reiser så høy som 65 pst og andelen tunge kjøretøy beregnet til 19 pst.

Nye Veier har vært opptatt av å analysere trafikktviklingen på sidevegsnettene ved innføring av bompenge. Viktige veier på fylkesvegnettene har blitt identifisert og beregnet i transportmodellen. Effekten på sidevegsnettene (trafikkreduksjon og -økning) har vært et viktig delkriterie for utvelgelse av bompenggeopplegget. Bompenggeopplegget i dette saksframlegget er det opplegget som har minst trafikkoverføring til sidevegsnettene.

Tabell 3: Trafikktvikling på utvalgte punkter på sidevegsnettene

Punkt	Dagens trafikk framskrevet til 2022*	Ny E6 2022 uten bom	Ny E6 2022 med bom	Avvisning (pst.) med bom**
Rv. 4 sør for ny Mjøsbru	14 140	15 404	13 621	-12 %
Fv 330 ved ny E6, Vingrom S	673	684	1 012	48 %
Fv 331 v/ny E6 Vingrom N	95	7	7	5 %
Fv 213 ved fylkesgrensen	2 706	2 088	3 008	44 %
E6/fv 213 - Mesnadalsarmen	16 476	18 189	16 751	-8 %
Fv 312 sør for Swix	4 250	3 199	3 082	-4 %
Fv 312 nord for Swix	500	529	536	1 %
Fv 312 Hundervegen	2 053	2 151	3 045	42 %

Gamle Mjøsbru	16 728	354	1 626	360 %
Fv 330 Biri sør	1 212	845	1 750	107 %

Se vedlegg 1 som viser punktene på kart.

* Modellberegnete tall som viser trafikkmengde i 2022 uten utbygd E6

** Avvisning med bom sammenlignet med uten bom

Beregningene viser at noen punkter vil få en trafikkøkning som følge av bompengereinnkrevningen. Dette vurderes ikke som stor nok trafikkøkning til å forutsette trafikkreduserende tiltak eller sidevegsbommer. Erfaringer fra tilsvarende prosjekter tyder på at transportmodellen har en tendens til å beregne for høy trafikkavvisning til sidevegsnettet. Det er likevel grunn til å følge opp trafikkutviklingen på de alternative vegrutene etter at bompengereinnkrevningen er startet og eventuelt vurdere trafikkreduserende tiltak der dette er nødvendig. Dette sikres gjennom forslag til vedtakspunkter i kap. 7.

På eksisterende Mjøsbru er det beregnet ca. 1600 i ÅDT med bompengereinnkreving mot ca. ÅDT på 350 hvis det ikke hadde vært bompenger. Det er hovedsakelig korte reiser og trafikk fra Biri-området som skal over Mjøsa, som også forklarer trafikkmengder på ca. 1750 ÅDT på Biri sør. Hvordan trafikkutviklingen faktisk blir er avhengig av hvordan ny vei koples til eksisterende Mjøsbru. Beregningene som vist i tabell 3 er vurdert som konservative i den betydning at en kan forvente mindre bruk av eksisterende E6. Beregningene viser videre at bompengereinnkrevningen gir en økning på Fv 312 på fylkesgrensa sammenlignet med en situasjon uten bompenger. Samtidig viser en framskriving av dagens trafikk på fv 312 til 2022 en relativt lik trafikkmengde som i en situasjon med ny E6 og bompengereinnkreving. Det er beregnet ca. 11 pst. økning i trafikken i en situasjon med utbygd E6 og bompengereinnkreving sammenlignet med en situasjon hvor dagens trafikk er framskrevet til 2022.

Trafikkberegningene med transportmodellen vurderes å gi et tilfredsstillende bilde av situasjonen etter bygging av ny E6, med og uten bompengereinnkreving. Beregningsresultatene anbefales derfor lagt til grunn for finansieringsanalysen for nye E6.

4. Utbyggings- og finansieringsopplegg

4.1 Utbyggingsplan og kostnadsoverslag

Hele strekningen er i finansieringsberegningene lagt inn som utbygd i løpet av en 5-års periode. Nye Veier vil gjennom sine kontinuerlige porteføljeprioriteringer komme frem til konkrete tidsperioder for utbygging.

Kostnadene til utbygging av strekningen E6 Moelv – Øyer er i St. Meld. 25 (2014-2015) På rett vei, Reformen i vegsektoren, beregnet til 15,7 mrd. kr (2018- kr). Gjennom arbeidet med kommunedelplanen som ble vedtatt i juni 2018, og gjennom Nye Veier sin optimalisering og kostnadsvurdering av prosjektet, har Selskapet funnet grunnlag for å redusere kostnadene. Gjeldende kostnadsoverslag for strekningen forutsettes dermed å være på 11 mrd. 2018-kr, noe som er over 30 pst. lavere enn anslaget i St. Meld. 25.

Det er gjennomført ekstern kvalitetssikring av kostnadsanslaget. 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 finansieringsandel. Det vil si at bompengeselskapet maksimalt skal bidra med 545 mill. 2018-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 lagt til grunn, 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 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.

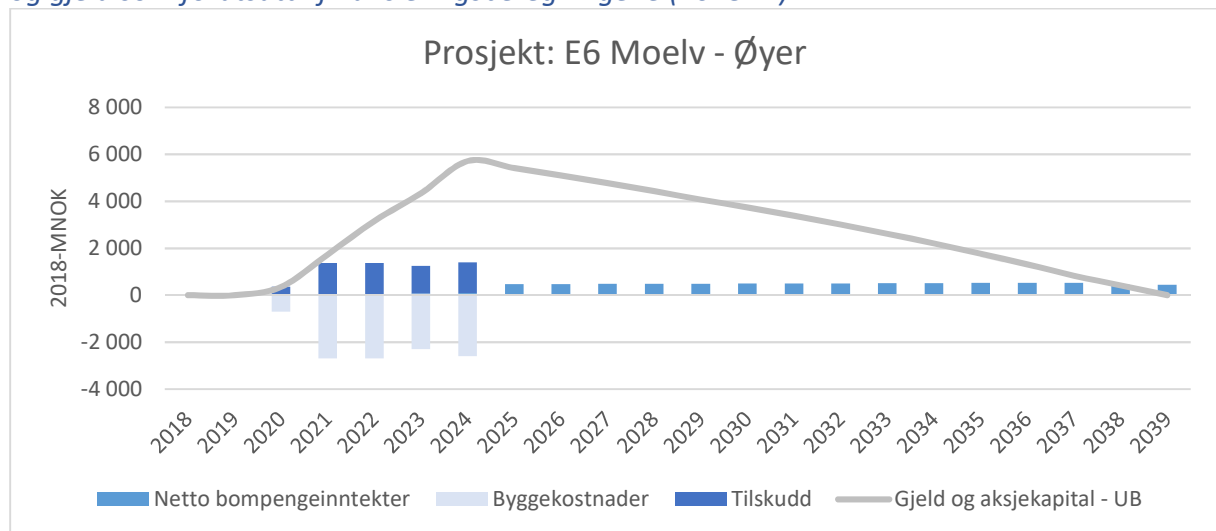
Følgende øvrige forutsetninger ligger til grunn for basisberegningene i det anbefalte konseptet:

- 15 års nedbetaling i hver bom.
- Takster som vist i tabell 1. Nullutslippsbiler legges til grunn med 50 pst. av ordinær takst.
- Tunge kjøretøy betaler 2,5 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 4-6 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 4 pst. av 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 11 mrd. 2018-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 7,8 mrd. 2018-kr. Dette skal dekke bidrag til utbygging, renter og driftskostnader. Bidraget til utbyggingen er på vel 5,4 mrd. 2018-kr. Bompenger vil dekke 50 pst. av forventet kostnad for prosjektet.

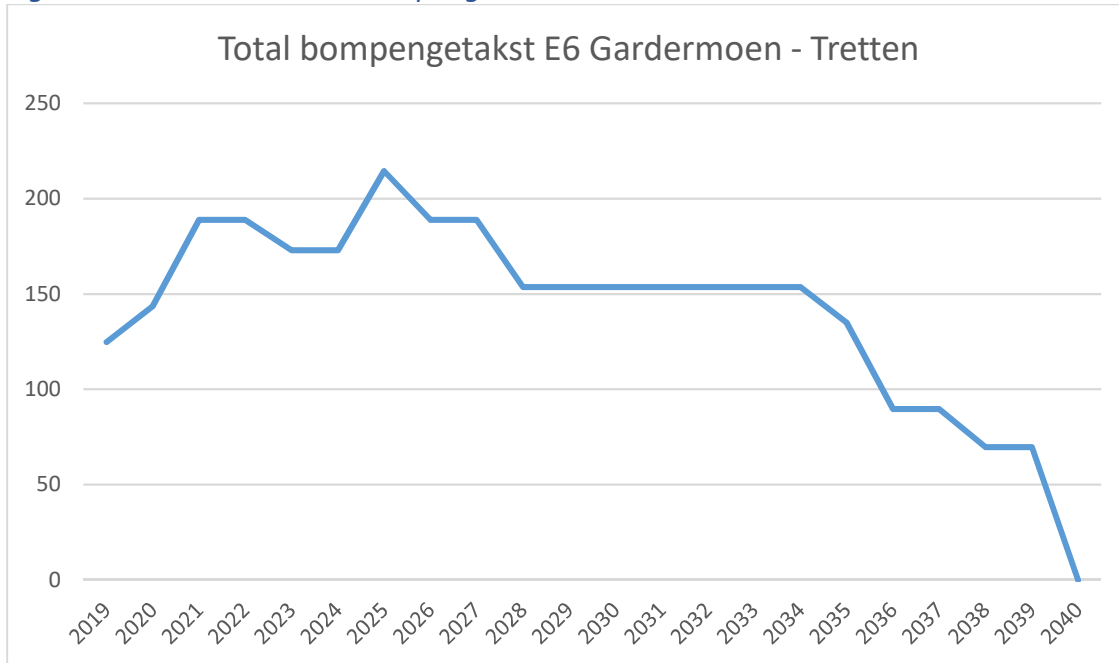
Figur 3: Oversikt over utvikling i bompengeneinntekter, byggekostnader, tilskudd fra Nye Veier og gjeld som forutsatt i finansieringsberegningene (2018-kr).



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, utbyggingskostnadene er lavere enn forutsatt og/eller dersom rentenivået er lavere enn forutsatt.

Det er gjort en sammenstilling av bompengeprojektene på strekningen E6 Gardermoen – Tretten. Dette for å vise hva den totale bompengetaksten vil være for å kjøre strekningen fra Gardermoen til Tretten (fire bompengeprojekter, inkludert bommen på Tingberg i Øyer). Det er viktig å presisere at det kan komme endringer på takstene og på nedbetalingsår som er lagt til grunn i denne sammenstillingen. Konkrete takster og nedbetalingsår som er lagt til grunn er vist i vedlegg 2. Sammenstillingen i figur 4 under viser hva det vil koste for en personbil med rabatt som kjører hele strekningen:

Figur 4: Oversikt over total bompengetakst E6 Gardermoen - Tretten



Figuren viser at den totale bomtaksten vil øke frem til 2025 hvor den vil være på 214 kr. Dette maksbeløpet vil kun være gjeldende i ett år. Etter hvert som prosjektene nedbetales reduseres den totale bompengebelastningen.

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.
- Trafikkveksten halveres fra 2023 fra 1 pst. i basis til 0,5 pst. trafikkvekst i hele innkrevingsperioden.

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 basialternativet. 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 for bompengeprojektet E6 Moelv - Øyer

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 7 500 mill. i løpende kroneverdi. Lånegjelda er beregnet å være på høyeste nivået i år 2024. Garantistene krever i tillegg at garantibeløpet tar høyde for ytterligere 10 pst. til å dekke omkostninger. Dette gir en beregnet garantiramme på om lag 8 300 mill. løpende kr.

Det forutsettes at Hedmark og Oppland fylkeskommune deler garantibeløpet mellom fylkeskommunene basert på hvor stor andel av prosjektet som ligger i det respektive fylke. Total lengde på prosjektet er lagt til grunn å være 44 km, hvor henholdsvis 3 pst. av prosjektlengden ligger i Hedmark fylke og 97 pst. ligger i Oppland fylke. Dette medfører at Hedmark fylkeskommune stiller garanti for et beløp på i underkant av 300 millioner kr, mens Oppland garanterer for vel 8 mrd. kr. Konkrete garantibeløp den enkelte fylkeskommune og forslag til vedtakspunkter er tatt inn i kap. 7.

Fylkeskommunale garantier skal godkjennes av Kommunal- og moderniseringsdepartementet.

6. Avtale

Etter at Stortinget har fattet vedtak om finansiering og utbygging av E6 på strekningen Moelv - Øyer vil det bli inngått avtale mellom Nye veier AS og Vegfinans AS i tråd med gjeldende avtaleregime og de forutsetningene som legges til grunn i proposisjonen. Det forutsettes at det opprettes et nytt prosjektselskap under Vegfinans AS, Vegfinans E6 Moelv – Øyer AS, som skal stå for bompengerekruteringen. Vedtakspunkter relatert til dette er inntatt i kap. 7.

7. Anbefaling – forslag til vedtak

Nye Veier anbefaler at det gis tilslutning til videre arbeid med en bompengereordning som beskrevet i dette notatet og som grunnlag for å fremme en stortingsproposisjon for prosjektet.

Bompengereordningen innebærer 4 bommer på ny E6 mellom Moelv og Øyer. Det foreslås et bompengereordning basert på at flest mulig skal ta i bruk den nye veien og samtidig sørge for minst mulige negative trafikale virkninger på sidevegsnettet. Bomstasjonene plasseres der hvor trafikken er minst påvirket av bompengereordningen, og takstene differensieres for å sikre minst mulig trafikkavvisning.

Lokalpolitisk behandling av saken gjennomføres ved framlegging til vedtak i kommunene Ringsaker, Gjøvik, Lillehammer og Øyer i november 2018. Saken er planlagt behandlet til slutt i felles fylkesting i Desember 2018 for Hedmark og Oppland fylkeskommune når kommunale vedtak foreligger.

Nye Veier AS har på bakgrunn av dette saksgrunnlaget følgende forslag til kommunale og fylkeskommunale vedtak:

1. Utbyggingen av E6 på strekningen Moelv – Øyer delfinansieres med bompenger. Innkrevingen skjer i begge retninger i 4 automatiske bomstasjoner på ny E6. Det legges til grunn 15 års etterskuddsvis innkreving i hver bom.
2. 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.
3. Ved start på innkreving forutsettes det at gjennomsnittstakstene ikke overskrider (i 2018-kr) i de ulike bommene:

Bomtakter		2018-kr	
Bom	Gjennomsnittstakst	Grunntaksttakstgruppe 1	Grunntaksttakstgruppe 2
1. E6 Mjøsbrua - Nullutslippsbiler	18	17 9	43
2. E6 Biristrand - Nullutslippsbiler	49	45 23	113
3. E6 Lillehammer vest - Nullutslippsbiler	32	27 14	68
4. E6 Øyer sør - Nullutslippsbiler	27	25 13	63

- Bompengetakstene forutsettes justert i tråd med anleggsindeksen før innkreving og med KPI etter åpning.
4. Dersom økonomien i prosjektet blir vesentlig gunstigere enn det som er lagt til grunn i finansieringsanalysen, forutsettes det at takstvedtak legger til grunn bl.a. samfunnsøkonomiske lønnsomhetsvurderinger. Endelig takst- og rabattsystem skal legges frem for lokalpolitisk behandling i god tid før innkrevingen tar til.
 5. Dersom trafikken på sideveger langs strekningen viser seg å bli for stor, skal det vurderes trafikkregulerende tiltak på disse veiene. Til grunn for trafikkgrunnlaget i bompengeprognet legges det til grunn at eksisterende Mjøsbru er åpen for trafikk. Nye Veier AS vil legge til grunn bruk av eksisterende Mjøsbru som en del av det samlede vegnett i en ferdig utbygget situasjon.

Vedtak kun til fylkeskommunal behandling:

6. Fylkestinget ber Vegfinans AS opprette prosjektselskapet «Vegfinans E6 Moelv – Øyer AS» for delfinansiering av utbygging av E6 mellom Moelv og Øyer.
7. Fylkestinget oppnevner som Oppland/Hedmark fylkeskommunes representant til styret i prosjektselskapet, med som personlig vararepresentant.
8. Hedmark og Oppland fylkeskommuner gir ansvarlige lån til Vegfinans AS på samlet kr 125 000. Hedmark fylkeskommunes andel av lånerammen utgjør 3.968 kr (3 %) og Oppland fylkeskommunes andel av lånerammen utgjør 121.032 kr (97 %). Det

samlede lånebeløpet skal benyttes av Vegfinans AS til innbetaling av aksjekapital i forbindelse med stiftelse av bompengeselskapet som et heleid datterselskap av Vegfinans AS.

Det kan beregnes rente på lånet med inntil 80 pst av Statistisk sentralbyrås konsumprisindeks, regnet fra utbetaling av lånet til måneden før prosjektselskapets vedtak om tilbakebetaling av aksjekapitalen eller oppløsning av selskapet, jf. Bompengereglens punkt 8 tredje ledd, jf. punkt 7 tredje setning.

9. Under forutsetning av Kommunal- og moderniseringsdepartementets godkjenning, garanterer Hedmark fylkeskommune og Oppland fylkeskommune ved selvskyldnerkausjoner for et maksimalt låneopptak for prosjektselskapet for delfinansiering av strekningen E6 Moelv - Øyer, begrenset oppad til samlet 7 521 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 8 274 mill. kr.

Garantiansvaret fordeles med 3 pst. på Hedmark fylkeskommune, og 97 pst. på Oppland fylkeskommune.

Det samlede garantibeløpet blir følgelig 263 mill. kr for Hedmark fylkeskommune og 8 011 mill. kr for Oppland fylkeskommune. Til grunn for garantivedtakene legges en beregningsteknisk lånerente på 6,5 %.

Garantistene har rett til å sikre garantiene med 1. prioritets pant i prosjektselskapets rettighet til å innkreve bompenger.

10. Garantiene 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 27 år fra første opptrekk på finansieringen i forbindelse med rekvisisjoner.

Garantiene gjelder inntil prosjektselskapets gjeld er nedbetalt og reduseres i takt med nedbetalingen av gjelden.

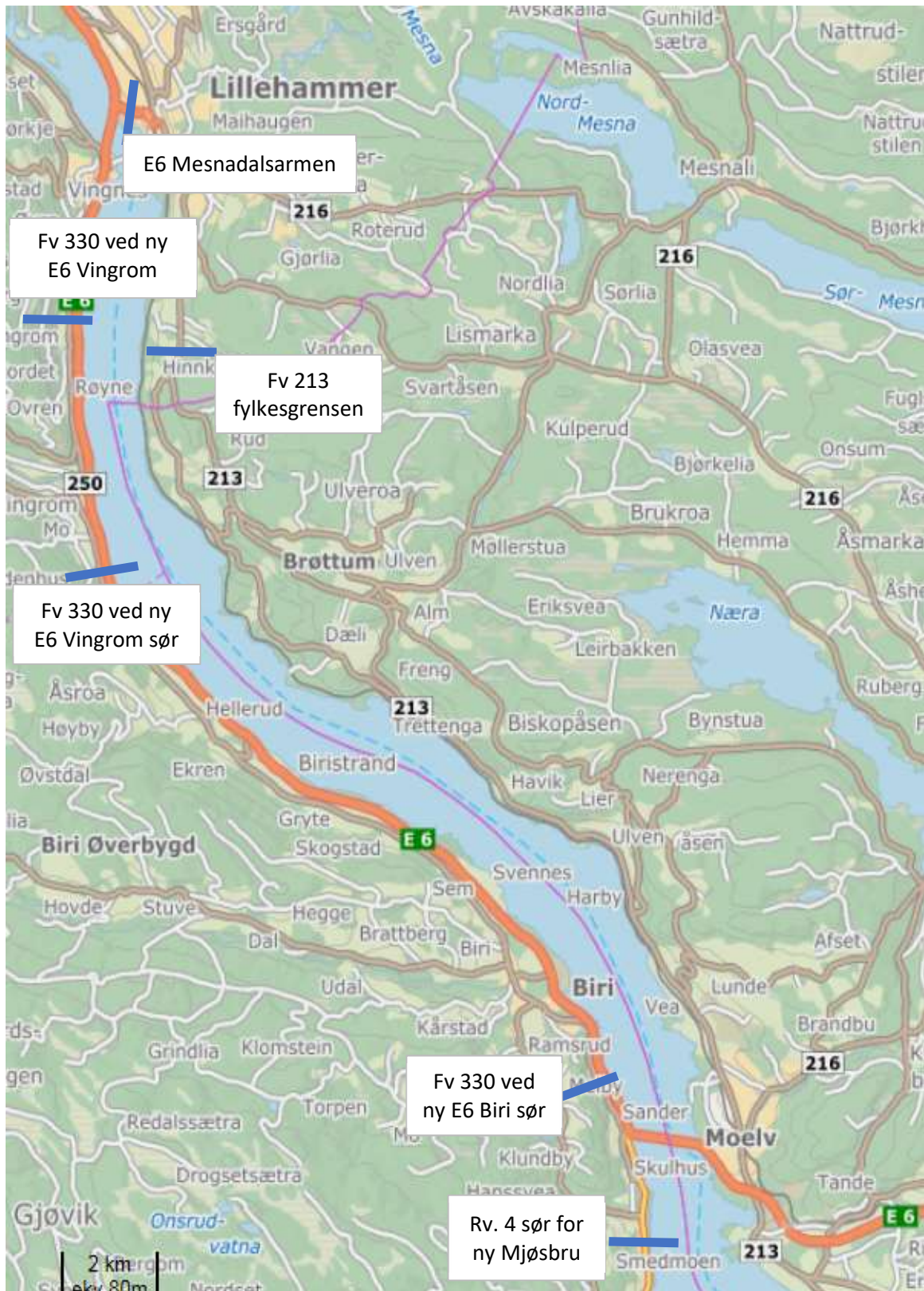
11. Garantien gis under forutsetning av at dersom økonomien i prosjektet blir svakere enn forventet, kan prosjektselskapet etter avtale med Vegdirektoratet øke gjennomsnittstaksten med inntil 20 pst ut over prisstigningen, og en forlengelse av bompengereperioden med inntil 5 år.

8. Videre prosess

Nye Veier vil i etterkant av lokale vedtak inngå vegutbyggingsavtale med Samferdselsdepartementet for strekningen E6 Moelv - Øyer. Denne avtalen vil angi en endelig forventet kostnad og vederlag for Nye Veier AS. I utbyggingsavtalen vil det videre angis hvor stor andel av forventet kostnad som skal finansieres med bompenger. Deretter vil

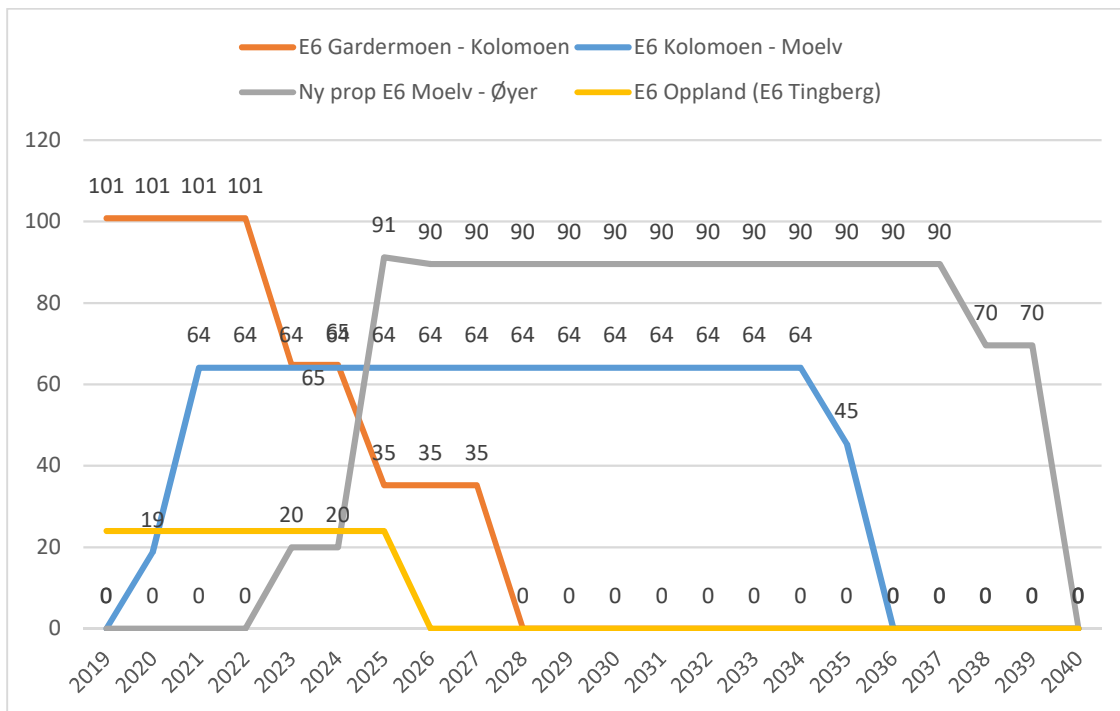
Samferdselsdepartementet legge fram en stortingsproposisjon for bompengefinansiering av ny E6 Moelv - Øyer.

Vedlegg 1 - Kart som viser punkter på sidevegsnettet





Vedlegg 2 - Takster og nedbetaling i ulike bompengeprosjekter på E6 fra Gardermoen - Øyer



- 1) Lagt til grunn 10 pst. reduksjon av takstene på E6 Kolomoen – Moelv. Det er Statens vegvesen som endelig vedtar takstene i forkant av trafikkpåsetting.
- 2) Det er lagt til grunn at bommen på E6 Tingberg fjernes tidlig 2025. Dette er basert på estimater fra Vegfinans. Dette er ikke endelig besluttet.