



DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

# Prop. 119 S

(2018–2019)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

---

Finansiering og utbygging av E6 på  
strekningen Moelv – Øyer i kommunene  
Ringsaker, Gjøvik, Lillehammer og Øyer  
i Hedmark og Oppland



# Innhold

<b>1</b>	<b>Innledning .....</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>Utbyggings- og finansierings- opplegg .....</b>	<b>13</b>
<b>2</b>	<b>Nye Veier sin prioritering av prosjektet .....</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>Fylkeskommunal garanti .....</b>	<b>15</b>
<b>3</b>	<b>Dagens situasjon og omtale av utbyggingen .....</b>	<b>6</b>	<b>8</b>	<b>Samferdselsdepartementets vurdering .....</b>	<b>15</b>
3.1	Dagens situasjon .....	6			
3.2	Omtale av utbyggingsprosjektet ...	7	<b>9</b>	<b>Avtale .....</b>	<b>16</b>
<b>4</b>	<b>Lokalpolitisk behandling .....</b>	<b>9</b>		<b>Forslag til vedtak om finansiering og utbygging av E6 på strekningen Moelv – Øyer i kommunene Ringsaker, Gjøvik, Lillehammer og Øyer i Hedmark og Oppland .....</b>	<b>17</b>
<b>5</b>	<b>Bompengeopplegg med trafikkgrunnlag .....</b>	<b>11</b>			
5.1	Bompengeopplegg .....	11			
5.2	Trafikkgrunnlag .....	12			





DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

# Prop. 119 S

(2018–2019)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

## Finansiering og utbygging av E6 på strekningen Moelv – Øyer i kommunene Ringsaker, Gjøvik, Lillehammer og Øyer i Hedmark og Oppland

*Tilråding fra Samferdselsdepartementet 24. mai 2019,  
godkjent i statsråd samme dag.  
(Regjeringen Solberg)*

### 1 Innledning

Samferdselsdepartementet legger i denne proposisjonen fram forslag om finansiering og utbygging av E6 på strekningen Moelv – Øyer i kommunene Ringsaker, Gjøvik, Lillehammer og Øyer. Prosjektet omfatter utbygging av ca. 43 km firefelts vei med planlagt fartsgrense 110 km/t.

Prosjektet er en del av KVV/KS1 for E6 Kolo-moen – Lillehammer – Otta. Meld. St. 25 (2014–2015) På rett vei, Reformen i veisektoren 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.

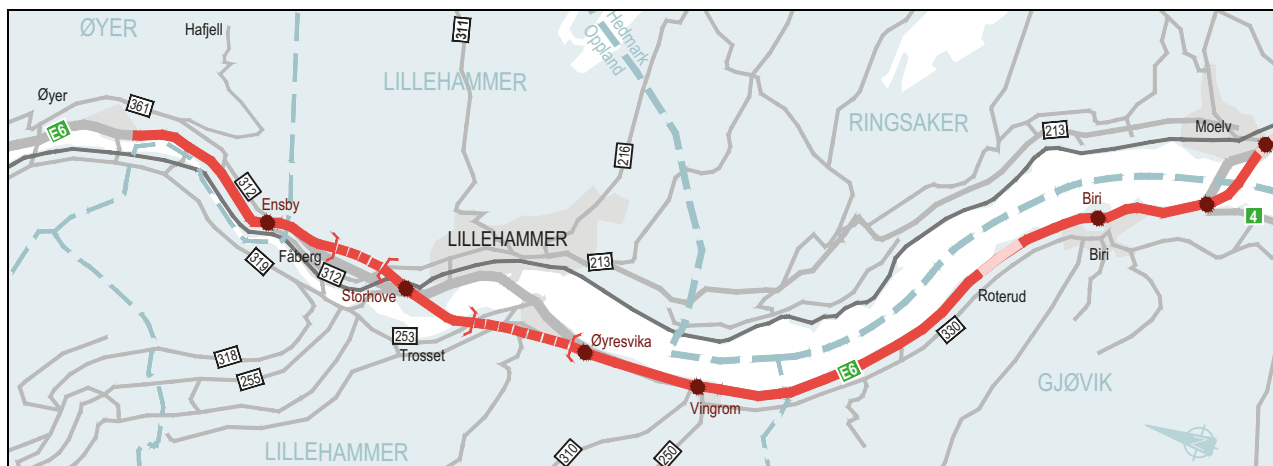
E6 Moelv – Øyer er en del av en større satsning på utvikling av hovedveien fra Oslo til Nord-Vestlandet. Satsingen støtter oppunder generell vekst og verdiskaping i en region med 240 000 innbyggere som lever av eksport og privat næringsliv. Prosjektet vil styrke Mjøsregionen som ett felles bo- og arbeidsmarked. Veistrekningen støtter videre oppunder utvikling av næringslivet i Gudbrandsdalen. Veistrekningen vil også ytterligere forsterke og videreutvikle E6 som

hovedferdselsåre mellom Øst-/Sørlandet og Trøndelag/Nord-Norge.

Utbyggingen vil skje i regi av Nye Veier AS. Meld. St. 25 (2014–2015) På rett vei, Reformen i veisektoren danner grunnlaget for Nye Veier AS sin prosjektportefølje og metodikk. Nye Veier AS skal prioritere prosjekter basert på samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Stortingsmeldingen legger til grunn at både statlige midler og bompenger skal benyttes til å finansiere utbyggingen.

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

Det foreligger lokalpolitisk tilslutning og Oppland fylkeskommune har vedtatt å stille garanti for bompengeselskapets låneopptak. Prosjektet planlegges bygget ut med første delåpning i 2023 og planlagt ferdigstilling innen utgangen av 2025.



Figur 1.1 Oversiktskart E6 Moelv – Øyer

## 2 Nye Veier sin prioritering av prosjektet

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

Prioritering basert på samfunnsøkonomisk lønnsomhet er nedfelt i selskapets vedtekter. Her heter det at:

«Strekningene i selskapets samlede utbyggingsportefølje med høy samfunnsøkonomisk lønnsomhet prioriteres gjennomført foran de med lav/negativ samfunnsøkonomisk lønnsomhet».

Nye Veiers oppgave er å bidra til helhetlig og sammenhengende utbygging av trafiksikre riksveier, større kostnadseffektivitet, økt samfunnsøkonomisk lønnsomhet og styrking og utvidelse av bo- og arbeidsmarkedsregioner. Nye Veier har delt utbyggingsporteføljen i fire utbyggingsområder: E6 Trøndelag, E6 Innlandet, E18 Sør-Østlandet og E39 Sør-Vestlandet. Disse skal planlegges og bygges ut på maksimalt 20 år. Samferdselsdepartementet legger i Prop. 110 S (2018–2019) opp til at tre nye prosjekter overføres til Nye Veier sin utbyggingsportefølje. Disse er E6 Øyer – Otta,

E16 Kløfta – Kongsvinger og E6 Kvænangsfjellet. Disse vil inngå og bli prioritert på lik linje med øvrige prosjekter i Nye Veier sin utbyggingsportefølje. Dette vil sikre fortsatt god konkurranse mellom prosjektene. I tillegg legges det til grunn i Granavolden-plattformen at Nye Veier sin portefølje skal økes, både i antall prosjekter og i finansiering, i forbindelse med kommende Nasjonal transportplan.

Nye Veier AS gjennomfører porteføljeprioriteringer to ganger årlig. Siste porteføljeprioritering ble gjennomført desember 2018. Denne prioriteringen baserer seg på Nye Veiers egne kostnadsanslag og et omfattende arbeid med å øke den samfunnsøkonomiske lønnsomheten i prosjektene. Hele strekningen E6 Moelv – Øyer er nå prioritert for utbygging. Nye Veier AS legger opp til kontinuerlig utbygging i Innlandet. For å oppnå dette, trengs langsiktig og forutsigbar finansiering av prosjektene. Forutsigbar finansiering vil sikre at selskapet kan tilpasse seg nasjonal og regional kapasitet i entreprenørmarkedet og legge til rette for rasjonell framdrift i prosjektene.

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

## 3 Dagens situasjon og omtale av utbyggingen

### 3.1 Dagens situasjon

E6 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 trafikkuulykker 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 havarirommer langs veien og havariåpninger i midtrekkverket.

E6 Moelv – Øyer har en ÅDT som varierer mellom 13–18 000. Det har vært en sterk trafikkvekst de siste årene hvor det eksempelvis i 2017 var seks pst. trafikkvekst ved Ensby. Trafikkprognosene viser sterk trafikkøkning i årene som kommer.

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 ulykkestallene, men dette har ført til dårlig fremkommelighet for nødetatene og øvrige trafikanter ved stopp/berging. Dette er en sårbar situasjon. Ny E6 Moelv – Øyer vil øke samfunnssikkerheten og beredskapen i regionen.

### 3.2 Omtale av utbyggingsprosjektet

E6 Moelv – Øyer er planlagt utbygd til firefelts motorvei med skiltet hastighet på 110 km/t. Prosjektet innebærer ny firefeltskryssing over Mjøsa noe sør for dagens mjøsbru. Eksisterende mjøsbru har beregnet restlevetid på over 70 år. Eksisterende mjøsbru er godt egnet for bruk til lokaltrafikk, gående og syklende. Det forutsettes derfor at eksisterende mjøsbru beholdes og inngår som en del av veinettet med bl.a. viktig funksjon

som omkjøringsvei for ny mjøsbru i forbindelse med hendelser og planlagt vedlikehold og det gir en styrket samfunnssikkerhet. Planmessig vil dette bli fulgt opp i arbeidet med reguleringsplan for strekningen.

På strekningen mellom Biri og Øyresvika i Lillehammer innebærer utbyggingen i stor grad utvikling av eksisterende vei samt bygging av ny E6 i en vestlig korridor forbi og utenom bebyggelsen og bysentrum på 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 vei frem til der Øyer-Tretten prosjektet starter rett sør for Øyer sentrum.

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 pst. 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 i dag blant annet av stor helgeutfart med køsituasjoner, og dette blir fjernet i en utbygd situasjon. Spesielt som følge av fire felts vei med god kapasitet fra Øyer og en sammenhengende god motorveistandard til Oslo.

Prosjektet planlegges gjennomført ved bruk av tre store kontrakter:

1. Storhove – Øyer
2. Roterud – Storhove
3. Moelv – Roterud

Gjennomføringstidspunkt på kontraktene er planlagt slik at det blir en sekvensiell og kontinuerlig utbygging i utbyggingsområde Innlandet (Kolo-moen til Øyer).

Strekningen Moelv –Ensby har vedtatt kommunedelplan (KDP) med konsekvensutredning. Strekningen Ensby –Øyer har ikke vedtatt kommunedelplan, og vil reguleres sammen med øvrig strekning i prosjektet gjennom detaljreguleringsplaner. Veistrekningen utvikles med bakgrunn i følgende relevant offentlig plangrunnlag:

Det foreligger ikke reguleringsplaner 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 og minimere samfunnets ulemper ved utbygging av

Tabell 3.1 Oversikt over plangrunnlaget på strekningen

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

tiltaket. Det legges opp til at reguleringsplanene således utarbeides gjennom samhandling med entreprenører. Unntaket er det nordligste entreprisen, Storhove-Øyer, hvor det nå pågår reguleringsarbeid før entreprenør er kontrahert.

Veiutbyggingsavtalen mellom Samferdselsdepartementet og Nye Veier AS regulerer omfanget av utbyggingsprosjektet. Utbyggingen omfatter et funksjonelt og trafikksikkert veianlegg som inkluderer kjørebane med nødvendige grunnarbeider, bruer, tunneler, sideterreng, kryss, tekniske installasjoner samt eventuelle nødvendige veitiltak for å knytte ny hovedvei til eksisterende veinett.

Veiprojektets samfunnsøkonomiske netto nytte er beregnet til om lag -5,9 mrd. 2019-kr. Netto nytte pr. investert krone (anleggskostnad) er beregnet til -0,58. Uten bompenger er prosjektets samfunnsøkonomiske netto nytte beregnet til om lag -5,3 mrd. kr. I den videre utviklingen av prosjektet vil det bli sett på muligheter for å øke nytten ytterligere gjennom optimaliseringer av kryssløsninger og hastighet.

Det er gjennomført kvalitetssikring av kostnadsestimat. Den eksterne kvalitetssikringen er gjennomført juni 2018 og med en oppdatering i desember 2018 på vegne av Nye Veier AS. Nye Veier har kalkulert prosjektet til å ha en forventet kostnad på 11 021 mill. kr i 2019 prisnivå. Kvalitetssikrer angir en forventet kostnad på 11 389 mill. kr i 2019 prisnivå. Den største forskjellen mellom Nye Veier sitt estimat og den eksterne kvalitetssikring skyldes kostnadsposten konstruksjoner, hvor ekstern kvalitetssikrer mener at estimatet ikke tar tilstrekkelig høyde for utfordrende grunnforhold i Mjøsa. Denne usikkerheten har selskapet valgt å ta hensyn til gjennom et noe høyere forventet tillegg som er inkludert del av den foreslåtte kostnadsrammen.

I tillegg til den ovennevnte kvalitetssikring av kostnadsoverslag har selskapet fått gjennomført ekstern kvalitetssikring av finansieringsopplegg

og trafikkgrunnlag. Konklusjonen fra disse kvalitetssikringene er at finansieringen av prosjektet er robust. Ekstern kvalitetssikrer angir at det er omtrent like sannsynlig at satser eller innkrevingsperiode må reduseres som at de må økes.

I veiutbyggingsavtalen for prosjektet som er inngått mellom Samferdselsdepartementet og Nye Veier AS, har partene avtalt at utbyggingen skal gjennomføres innenfor en økonomisk ramme (P85) på 13 094 mill. 2019-kr. Det er i denne prisen tatt utgangspunkt i en forventet kostnad på 11 319 mill. 2019-kr.

Statens vegvesen laget i løpet av 2016 nye kostnadsoverslag for alle prosjektene i hele Nye Veiers portefølje. Dette kostnadsoverslaget (estimat 0) danner grunnlaget for måling av kostnadsutviklingen på Nye Veiers prosjekter. Det alternativet som i 2016 ble lagt til grunn for det samlede kostnadsoverslaget for porteføljen hadde en samlet kostnad på i underkant av 15 mrd. 2016-kr for strekningen. Statens vegvesen oversendte i desember 2018 sine siste kostnadsoverslag for delstrekningen E6 Vingrom-Ensby basert på vedtatt kommunedelplan. Kostnadsoverslaget angir et lavere kostnadsnivå enn det kostnadsnivået som ble lagt til grunn for Nye Veiers 0-estimat. Statens vegvesen og øvrige aktører som deltok i kommunedelplanprosessen har bidratt til kostnadsreduksjonene.

Nye Veier har parallelt og i etterkant av arbeidet med kommunedelplan jobbet med videre modning og optimalisering av prosjektet. Dette har ytterligere redusert estimatet i prosjektet til 11,319 mrd. 2019-kr. Dette inkluderer også strekningen Ensby – Øyer som ble tilført prosjektet april 2018. Gjennom en omfattende optimaliseringsprosess i 2017 og 2018 har Nye Veier klart å finne gode løsninger med samme eller bedre måloppnåelse innen både reduserte kostnader og økt nytte. Selskapet har redusert prognosen for sluttkostnad med 24 pst. fra de vedtatte kommunedelplanene, og 30 pst. lavere enn nullestimatene



for strekningen basert på et østlig alternativ forbi Lillehammer. Samtidig har selskapet klart å øke trafikantnyten ca. 800 millioner kr.

Gjennom veiutbyggingsavtalen mellom Samferdselsdepartementet og Nye Veier AS har den forventede kostnaden for prosjektet E6 Moelv – Øyer blitt redusert med vel 4,8 mrd. kr i forhold til Estimat 0 fra Statens vegvesen.

#### 4 Lokalpolitisk behandling

Saksgrunnlag for lokalpolitisk behandling ble oversendt kommunene Ringsaker, Gjøvik, Lillehammer og Øyer, samt Hedmark og Oppland fylkeskommune den 16. oktober 2018.

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

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. Bompengereordningen 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:
  - 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 trafikk-

*regulerende tiltak på disse veiene. Til grunn for trafikkgrunnlaget i bompengepplet 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.*

Ringsaker kommune hadde i tillegg noen merknad til vedtakene som gjengis her:

*Takstene for tungtransporten, samt avbøtende tiltak for lokalsamfunnet synes rimelig at blir vurdert nærmere før Stortinget ferdigbehandler saken.*

Øyer kommune vedtok følgende tilleggspunkter i sin behandling:

6. Ordføreren gis fullmakt til å forhandle med Nye Veier A/S om plasseringen av bom sør for Ensbykrysset.
7. Overstiger trafikken på Hundervegen målt ved Øyer ungdomsskole 25 % over dagens trafikk må det iverksettes trafikkikkerhetstiltak.
8. Øyer kommunestyre ønsker 2 tellepunkter på lokalvegen. Et punkt før og et punkt etter avkjøring fra fv. 312 til Sørbygdsvegen.

Hedmark og Oppland fylkesting gjorde like-lydende vedtak i sine fylkesting henholdsvis 10. og 11. desember 2018. Kun Oppland fylkeskommune vedtok punktene 10–13 som omhandler garantistillelse:

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. Bompengereordningen baseres på et rabattsystem som innebærer at trafikanter i takstgruppe 1 som betaler med elektronisk brikke og gyldig abonnement får 20 prosent rabatt. Trafikanter i takstgruppe 2 får ingen rabatt.

Bomtakter	2018-kr			
	Gjennomsnittstakst	Grunntakst takstgruppe 1	Nullutslipp m/rabatt	Grunntakst takstgruppe 2
E6 Mjøsbrua	18	17	7	43
E6 Vingrom sør	49	45	18	113
E6 Lillehammer vest	32	27	11	68
E6 Øyer	27	25	10	63

Bomtakter		2018-kr				
Bom	Gjennomsnittstakst	Grunntakstakstgruppe 1	Grunntakstakstgruppe 1 m/rabatt	Nullutslippsbiler m/rabatt	Grunntakstakstgruppe 2	
Mjøsbrua	18	17	14	7	43	
Vingrom sør	49	45	36	18	113	
Lillehammer vest	32	27	22	11	68	
Øyer sentrum	27	25	20	10	63	

3. Ved start på innkreving forutsettes det at gjennomsnittstakstene ikke overskrider (i 2018-kroner) i de ulike bommene:
  - Bompengetakstene forutsettes justert i tråd med anleggsindeksen før innkreving og med konsumprisindeks 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 viser seg å bli større enn anslaget til Nye Veier, skal det vurderes trafikkregulerende tiltak på disse vegene. Vegeier definerer hvilke trafikkregulerende tiltak utbygger må iverksette.
6. I bompengeprognet er eksisterende Mjøsbru åpen for trafikk. Nye Veier AS vil bruke eksisterende Mjøsbru som en del av det samlede vegnett i en ferdig utbygget situasjon. Fylkestinget forutsetter at staten påtar seg fremtidig drift- og vedlikehold av eksisterende Mjøsbru med tilhørende tilførselsveier i hele den resterende levetiden. Brua vil ha en viktig omkjøringsfunksjon ved vedlikehold av ny bru og vil således ha en riksveifunksjon.
7. Fylkestinget forutsetter at en eventuell økning av fartsgrense fra 110 km/t til 120 km/t ikke medfører økt bompengbelastning. Fylkestinget forutsetter også at forurensning i form av støy, klimagassutslipp og lokale utslipp, samt omdisponering av dyrket mark, tillegges avgjørende vekt når økning av fartsgrense skal avgjøres.
8. Fylkestinget forutsetter at myke trafikanter ivaretas på en god og trafikksikker måte i anleggsperioden, også ved bruk av fylkesvegnettet som omkjøringsveg.
9. Fylkestinget ber Vegfinans AS opprette prosjektselskapet «Vegfinans E6 Moelv – Øyer AS» for delfinansiering av utbygging av E6 mellom Moelv og Øyer. Oppland fylkeskommune gir et ansvarlig lån til Vegfinans AS på kr 125 000. Lånebeløpet skal benyttes av Vegfinans AS til innbetaling av aksjekapital i forbindelse med stiftelse av prosjektselskapet som et heleid datterselskap av Vegfinans AS. Det kan beregnes rente på lånet med inntil 80 % av Statistisk sentralbyrås konsumprisindeks, regnet fra utbetaling av lånet til måneden før prosjektselskapets vedtak om tilbakebetaling av aksjekapitalen eller oppløsning av selskapet, jf. Bompengesavtalens punkt 8 tredje ledd, jf. punkt 7 tredje setning. Både Hedmark og Oppland fylkeskommuner skal gis rett til styrerepresentasjon i prosjektselskapet.
10. Under forutsetning av Kommunal- og moderniseringsdepartementets godkjenning, garanterer Oppland fylkeskommune ved selvskyldnerkaosjon for et maksimalt låneopptak for prosjektselskapet for delfinansiering av strekningen E6 Moelv – Øyer, begrenset oppad til 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. Til grunn for garanti-vedtaket legges en beregningsteknisk lånerente på 6,5 %. Garantisten har rett til å sikre garantien med 1. prioritets pant i prosjektselskapets rettighet til å innkreve bompenger.
11. 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 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.

12. 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 % ut over prisstigningen, og forlenge innkrevingsperioden med inntil 5 år.
13. Det forutsettes at Hedmark fylkeskommune gjør tilsvarende vedtak som i punktene 1 til 8 og første avsnitt i punkt 9.

## 5 Bompenggeopplegg med trafikkgrunnlag

### 5.1 Bompenggeopplegg

Ved utvikling av bompenggeopplegget i dette prosjektet er det tatt utgangspunkt i overordnede føringer 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 vei blir plassert direkte på den konkrete veistrekningen som blir utbygd, og innkrevingen vil foregå etterskuddsvis. Det er således direkte sammenheng mellom de som får nytte av tiltaket og de som betaler. Det legges ikke opp til bruk av sideveisbom i dette prosjektet.

Nye Veier er et utbyggingssselskap med et samfunnsøkonomisk mandat. Det betyr at også bompenggeoppleggene som selskapet utreder og legger fram for lokalpolitisk behandling skal utredes og vurderes opp mot samfunnsøkonomisk lønnsomhet. I denne sammenheng er det viktig at flest mulig bruker den nye veien, og at bompenggeopplegget som vedtas i minst mulig

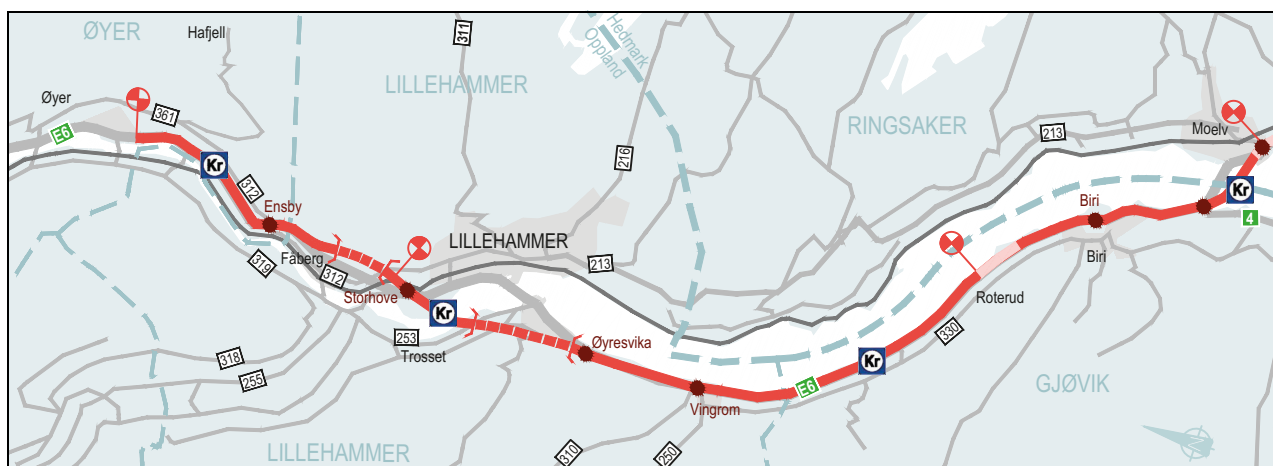
grad gjør at trafikantene velger å ikke bruke den nye veien.

Bompenggeopplegget, som er faglig anbefalt fra Nye Veier og som det foreligger lokalpolitisk tilslutning til, 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 sideveisnettene 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 andre alternativer som har blitt rangert, blant annet opp mot samfunnsøkonomisk lønnsomhet og mot effektene på sideveisnettene. Valgte bompenggeopplegg i denne saken scorer best på samfunnsøkonomi og har minst overføring til sideveisnettene.

Slik planene foreligger vil dette bety følgende prinsipielt plasserte bomsnitt, jfr. figur 5.1:

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.

Nye Veiers arbeid med å ytterligere optimalisere nytten og redusere kostnadene vil kunne medføre endret trase og/eller kryssløsninger. På den bakgrunn vil prinsippene som fremgår av denne proposisjonen være styrende for plassering av bomsnitt og takst. Det medfører at det skal være fire bomsnitt på strekningen Moelv – Øyer og gjennomsnittstaksten skal være lik som i tabell 6.2 under. I forbindelse med optimaliseringsarbeidet som pågår på strekningen Stovhove – Øyer ser man på alternative kryssplasseringer i Øyer kommune. I det videre optimaliseringsarbeidet legges



Figur 5.1 Plassering av bomsnitt på ny E6 Moelv – Øyer

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

Bom	2022 – uten bom	2022 – med bom	Total avvisning
	Total ÅDT	Total ÅDT	Pst.
E6 Mjøsbrua	18 600	14 400	22 %
E6 Vingrom sør	14 600	11 600	20 %
E6 Lillehammer vest	8 300	7 000	15 %
E6 Øyer	9 800	8000	18 %

det til grunn at bommen i Øyer kommune blir liggende på strekningen der den er plassert i dette bompengeprogget, altså ved Ensby.

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

- E6 Storhove – Øyer: 2020–2023. Start innkreving i 2023.
- E6 Moelv – Roterud: 2021–2025. Innkrevingsstart på strekningen i 2025.

Bompengordningen vil være basert på AutoPASS-systemet. Utstyret (antenn, kamera etc.) blir plassert på portaler langs veien. Det er derfor ikke forutsatt arealinngrep ut over det som er nødvendig for selve veianlegget og for plassering av stolper med kamera og annet utstyr, samt til parkeringsarealer for tilsyn med bomstasjonene. Betaling av bomavgift skjer enten ved bruk av elektronisk brikke (AutoPASS), eller etterskuddsvis fakturering basert på videofotografering av bilens registreringsnummer.

## 5.2 Trafikkgrunnlag

Trafikkmengden på strekningen (ÅDT 2016) er størst på Mjøsbrua og på Lillehammer bru. Her er årstdøgntrafikken om lag 15 000 biler pr. døgn. På strekningen Mjøsbrua – Lillehammer bru varierer trafikken fra i underkant av 12 000 biler pr. døgn mellom Biri og Vingrom, til ca. 13 000 biler pr. døgn sør for Biri og ved Vingnes. På strekningen nord for Lillehammer (Storhove, kryss med rv. 255) og til Øyer, er trafikkmengden i overkant av 10 000 biler pr. døgn. Tungbilandelen er omlag 15 pst. på hele strekningen.

I perioden 2008 – 2013 var det moderat til liten trafikkvekst med en gjennomsnittlig årlig vekst på litt over 1 pst. Etter 2013 har det vært vesentlig

sterkere vekst. I 2018 er trafikken både på Mjøsbrua og ved Øyer grense om lag 20 pst. høyere enn i 2008. Dette på grunn av sterk trafikkvekst etter 2013 med en gjennomsnittlig årlig vekst på rundt 3 pst. både på Mjøsbrua og ved Øyer grense. Ved Biri sør har veksten vært litt lavere, ca. 12 pst. siden 2008, og nesten 7 pst. siden 2013. Det gir en årlig gjennomsnittsvækst på 1,3 pst. i perioden 2013 – 2018.

Det er gjennomført trafikkberegninger med transportmodellen DOM HedOpp. Transportmodellen dekker fylkene Hedmark, Oppland og nordre del av Akershus og beregner persontransport basert på transporttilbud (vei- og kollektivtilbud) og data om innbyggerantall og arbeidsplasser (sonedata) i 2016 og 2022. Det er beregnet en årlig vekst for totaltrafikken på vel 1 pst. i årene 2022–2040.

Beregningsresultatene for ny E6 viser trafikkmengder mellom ÅDT 8 300 og ÅDT 18 600 i en situasjon med utbygd E6 og uten bompengeneinnkreving. Størst er trafikken over ny Mjøsbru og så reduseres trafikken jo lenger nord en kommer på strekningen. Ved innføring av bompengeneinnkreving faller trafikken med 15–20 pst. i alle bommene. Størst er trafikkavvisningen i bommene ved Mjøsbrua og ved Vingrom på vel 20 pst. Her er innslaget av korte reiser størst og det gir seg utslag i noe høyere avvisning enn i de to andre bommene. Trafikkavvisningen i dette bompengeprogget er vesentlig lavere enn det som ble beregnet på strekningen E6 Kolomoen – Moelv, ref. Prop. 131 S (2015–2016).

Når det innføres bompengebetaling, må det forventes en reduksjon i trafikkgrunnlaget dels fordi noen trafikanter, om mulig, vil velge andre kjøreruter, dels fordi noen vil utelate enkelte reiser eller velge andre reisemål for å unngå å betale bompenger. Beregningene som er gjennomført innebærer noe usikkerhet med tanke på hvor stor trafikkavvisningen blir og trafikkmengdene som overføres til sideveisnett. Det er derfor grunn til

å følge opp trafikktutviklingen på de alternative veirutene etter at bompenggeinnkrevningen er startet og eventuelt vurdere trafikkkreduserende tiltak der dette er nødvendig.

## 6 Utbyggings- og finansieringsopplegg

Finansieringsopplegget for E6 Moelv – Øyer omfatter statlige midler over kapittel 1321 post 70 *Tilskudd til Nye Veier AS* samt bompenger. Bompengandelen utgjør 48,5 pst. Finansieringsplan er basert på forventet utbyggingskostnad og vist i tabell 6.1 nedenfor.

### Statlige midler

Prosjektet gjennomføres i regi av Nye Veier AS og det forutsettes at det statlige bidraget bevilges over kapittel 1321 post 70 *Tilskudd til Nye Veier AS*.

### Bompenger

Finansieringsopplegget bygger på fire automatiske bomstasjoner på ny E6 som vist i kapittel 5.1. Det er forutsatt bompenggeinnkreving i begge retninger. Det gis 20 pst. rabatt ved bruk av elektro-

Tabell 6.1 Finansieringsplan for E6 Moelv – Øyer

	Mill. 2019-kr	
	2020–2025	Sum
Nye Veier AS		
1321.70	5 829	5 829
Bompenger	5 490	5 490
Sum	11 319	11 319

Tabell 6.2 Oversikt over beregnede gjennomsnittstakster og grunntakster:

Bomsnitt	Gjennomsnittstakst	2019-kr		
		Grunntakst takstgruppe 1	Grunntakst nullutslippskjøretøy i takstgruppe 1	Grunntakst takstgruppe 2
1. Mjøsbru	19	17,5	7	44
2. Vingrom sør	50	46	19	116
3. Lillehammer vest	33	28	11	69
4. Øyer	28	26	10	64

nisk brikke for kjøretøy i takstgruppe 1<sup>1</sup> og ingen rabatt for kjøretøy i takstgruppe 2<sup>2</sup>. Det forutsettes at takstene blir justert i forhold til prisutviklingen, og at det regionale bompengeselskapet Vegfinans AS delfinansierer og håndterer trafikantbetalingen. For øvrig gjelder de til enhver tid gjeldende takstretningslinjer for bompengeprojekter.

Det er lagt til grunn bompenggeinnkreving i 15 år i hvert bomsnitt. I finansieringsberegningene er det lagt til grunn etterskuddsvis bompenggeinnkreving i perioden 2023–2039.

For at prosjektet E6 Moelv – Øyer skal være nedbetalt i løpet av innkrevingsperioden er det beregnet at gjennomsnittlig inntekt per passering i de ulike bommene må være mellom 19–50 kr som vist i tabell 6.2 nedenfor. Basert på dette legges det foreløpig til grunn følgende grunntakster som angitt i tabell 6.2 (2019-prisnivå).

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

De lokalpolitiske vedtakene ga tilslutning til at nullutslippsbiler skal betale bompenger, og følger dermed opp Stortingets vedtak i Prop. 87 S (2017–2018) om at el- og hydrogenbiler skal betale bompenger. I stortingsvedtaket legges det i utgangspunktet til grunn takst for nullutslippskjøretøy i

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

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

takstgruppe 1 på 50 prosent av takst etter brikkerabatt, og i takstgruppe 2 på 0 prosent. Nullutslippskjøretøy må ha elektronisk brikke og gyldig abonnement får å oppnå redusert takst og rabatt. Takststrukturen i bompengelopplegget på strekningen E6 Moelv – Øyer legger til grunn en takst for nullutslippsbiler på 50 pst. av takst etter brikkerabatt i tråd med stortingets vedtak.

Med rabatt vil en lettbil betale 94 kr for å kjøre hele strekningen. Det gir en kilometertakst på 2,2 kr/km. Tunge kjøretøy betaler 2,5 ganger taksten av lette kjøretøy. Nullutslippskjøretøy i takstgruppe 1 vil betale 47 kr for å kjøre hele strekningen.

Som vist til i kap. 5.1 legger Nye Veier AS opp til sekvensiell utbygging av delstrekninger hvor en eller flere bommer igangsettes når delstrekningen er ferdig utbygd. Inntektene som bommene generer vil betjene den felles gjelden som bompengeselskapet har for å finansiere den helhetlige utbyggingen.

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

#### *Andre forutsetninger for finansieringsplanen*

Eventuelle kostnadsøkninger over forventet kostnad (P50) ut over prisstigning skal dekkes med statlige midler innenfor rammen til Nye Veier AS og bompenger etter samme prosentvise fordeling som innenfor prosjektets avtalte kostnad. Eventuelle overskridelser ut over 10 pst. er Nye Veier AS sitt ansvar. Bompengeselskapet og Nye Veier vil dele eventuelle besparelser med samme fordeling som lagt til grunn i finansieringen av forventet kostnad. Bompengeselskapet vil altså være med på 48,5 pst. av hele besparelsen. Dette er i tråd med Granavolden-plattformen

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

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

- Lånerente: 5,5 pst. de første ti årene, deretter 6,5. pst. resten av innkrevingsperioden
- Tunge kjøretøy betaler 2,5 ganger lettbiltakst

- Årlig prisvekst på 2,5 pst. Dette gjelder anleggskostnader, driftskostnader og bomtakster
- Årlige innkrevingskostnader settes basert på antall passeringer, mellom 4–6 mill. kr i hver bom.
- Andel som bruker brikke: 80 pst.

Med disse forutsetningene er innkrevingsperioden beregnet til om lag 15 år i hver bom. Brutto bompenginntekter er beregnet til om lag 7 800 mill. 2019-kr der 5 490 mill. 2019-kr er forutsatt benyttet til å dekke deler av investeringskostnadene. Resterende inntekter etter bidraget til investeringskostnader går til inndekning av finansieringskostnader og innkrevingskostnader.

Det er regnet på et optimistisk alternativ med følgende forutsetninger:

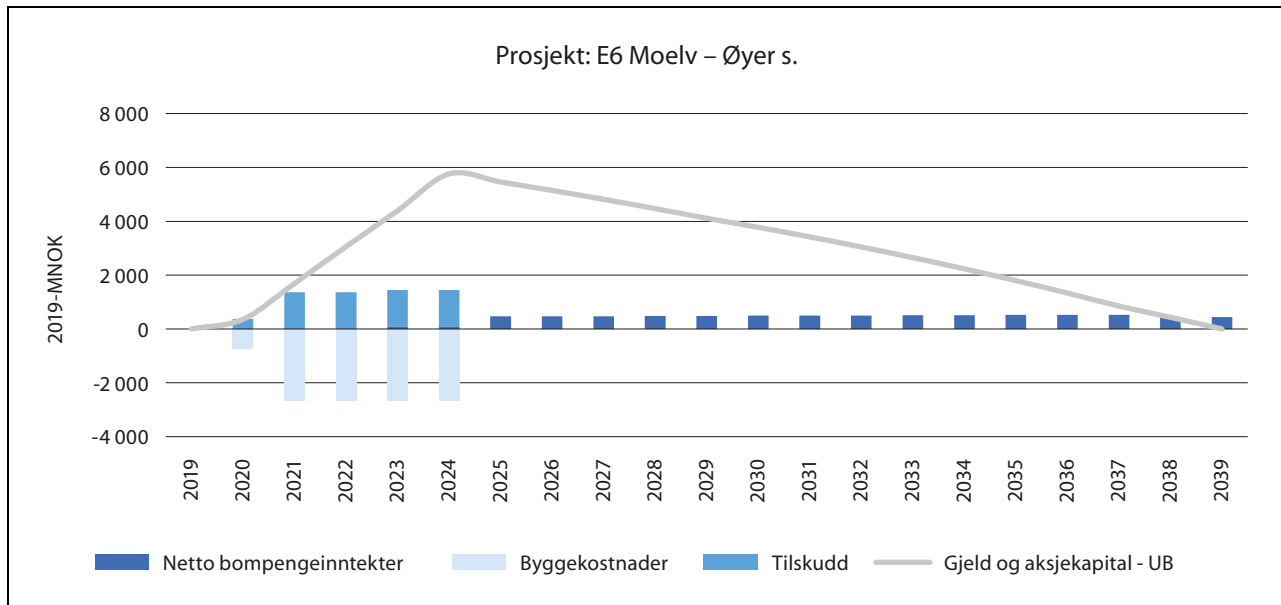
- 5 pst. høyere ÅDT i åpningsåret
- Lånerenten reduseres med 1 pst. poeng til 4,5 pst. de første 10 årene og deretter 5,5 pst. resten av innkrevingsperioden.
- Forøvrig er de samme forutsetningene som i basisalternativet lagt til grunn.

Med disse forutsetningene beregnes innkrevingsperioden til å bli redusert med om lag 2,5 år. Alternativt kan takstene reduseres med ca. 12 pst. Dette vil bety at taksten for takstgruppe 1 reduseres fra totalt om lag 117 kr for hele strekningen på ny E6 til om lag 103 kr og taksten for takstgruppe 2 reduseres fra om lag 293 kr til om lag 259 kr dersom 15 års innkreving opprettholdes. Taksten for nullutslippskjøretøy i takstgruppe 1 vil med optimistiske forutsetninger få redusert taksten for å kjøre hele strekningen fra 47 kr til 41 kr.

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

- Bompengeselskapet dekker sin andel av en kostnadsøkning på 10 pst.
- 6,5 pst. rente i hele innkrevingsperioden.
- Årlig trafikkvekst blir redusert til 0,5 pst. trafikkvekst fra 2023 i alle snitt ut bompengeperioden.

Med disse forutsetningene beregnes innkrevingsperioden til å bli forlenget til om lag 19,5 år, det vil si en økning på 4,5 år utover basisalternativet. Dette viser at prosjektet er robust i forhold til ugunstige endringer i forutsetningene. I tillegg vil bompengeselskapet etter avtale med Vegdirektoratet ha en mulighet til å øke gjennomsnittstakstene med inntil 20 pst. utover prisstigning i løpet av innkrevingsperioden.



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

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

## 7 Fylkeskommunal garanti

Som det framgår av kapittel 4, har Oppland fylkeskommune fattet vedtak om å stille garanti ved selvskyldnerkausjon for bompengeselskapets låneopptak. Kommunal- og moderniseringsdepartementet har forhåndsvurdert at fylkeskommunens garanti kan godkjennes. Den fylkeskommunale garantien må endelig godkjennes av Kommunal- og moderniseringsdepartementet etter at Stortinget har behandlet saken.

Garantistens utlegg kan dekkes gjennom en økning av gjennomsnittstakstene med inntil 20 pst. og en forlengelse av bompengeperioden med inntil 5 år.

## 8 Samferdselsdepartementets vurdering

Utbygging av E6 Moelv – Øyer vil bidra til en trafiksikker og effektiv transportåre mellom Oslo og Trondheim. Prosjektet vil videre bidra positivt til å styrke Innlandet som ett felles bo- og

arbeidsmarked. Hedmark og Oppland fylkeskommuner og kommunene Ringsaker, Gjøvik, Lillehammer og Øyer har sluttet seg til at strekningen E6 Moelv – Øyer delfinansieres med bompenger.

Nye Veier har som oppgave å bygge veier mer kostnadseffektivt, sammenhengende og raskere. I Selskapets arbeid med prosjektet har fokus vært på å optimalisere den samfunnsøkonomiske lønnsomheten i prosjektet. Det har vært jobbet godt med å redusere kostnadene i prosjektet, både gjennom arbeidet med kommunedelplanen Vingrom – Lillehammer og gjennom det optimaliseringsarbeidet som Nye Veier har gjennomført. Det forutsettes betydelige kostnadsreduksjoner sammenlignet med anslaget for prosjektet da Nye Veier overtok prosjektet.

Samferdselsdepartementet viser til det tydelige samfunnsøkonomiske mandatet som Nye Veier har. Selskapet skal optimalisere sine prosjekter basert på samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Bompengeprogget som legges til grunn i denne saken bygger på de samme prinsippene for å sikre seg at flest mulig trafikanter vil velge å ta i bruk den nye veien.

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

pengebetalning for nullutslippsbiler i tråd med Stortingets vedtak i Prop. 87 S (2017–2018).

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

mellom Nye Veier AS som oppdragsgiver og bompengeselskapet som regulerer rekvirering av bompengemidlene fra bompengeselskapet til Nye Veier AS, jf. forutsetningene som er lagt til grunn i denne proposisjonen.

## 9 Avtale

---

Etter at Stortinget har fattet vedtak om utbygging og finansiering av E6 Moelv – Øyer i Hedmark og Oppland, vil det bli inngått avtale mellom staten og bompengeselskapet. Denne avtalen vil gi bompengeselskapet rett til å kreve inn bompenger og ta opp lån, samt ivareta statens interesser overfor bompengeselskapet i tråd med gjeldende avtaleverk. Videre vil det bli inngått finansieringsavtale

Samferdselsdepartementet

t i l r å r :

At Deres Majestet godkjenner og skriver under et framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om finansiering og utbygging av E6 på strekningen Moelv – Øyer i kommunene Ringsaker, Gjøvik, Lillehammer og Øyer i Hedmark og Oppland.

---

Vi **HARALD**, Norges Konge,

s t a d f e s t e r :

Stortinget blir bedt om å gjøre vedtak om finansiering og utbygging av E6 på strekningen Moelv – Øyer i kommunene Ringsaker, Gjøvik, Lillehammer og Øyer i Hedmark og Oppland i samsvar med et vedlagt forslag.

---



## Forslag

### til vedtak om finansiering og utbygging av E6 på strekningen Moelv – Øyer i kommunene Ringsaker, Gjøvik, Lillehammer og Øyer i Hedmark og Oppland

#### I

1. Stortinget samtykker i at bompengeselskapet får tillatelse til å ta opp lån og kreve inn bompenger til delvis bompengefinansiering av utbyggingen av E6 på strekningen Moelv – Øyer i Hedmark og Oppland. Vilkårene fremgår i denne proposisjonen.
2. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsette nærmere regler for finansieringsordningen. Denne fullmakten kan Samferdselsdepartementet delegere til Vegdirektoratet og Nye Veier AS.

