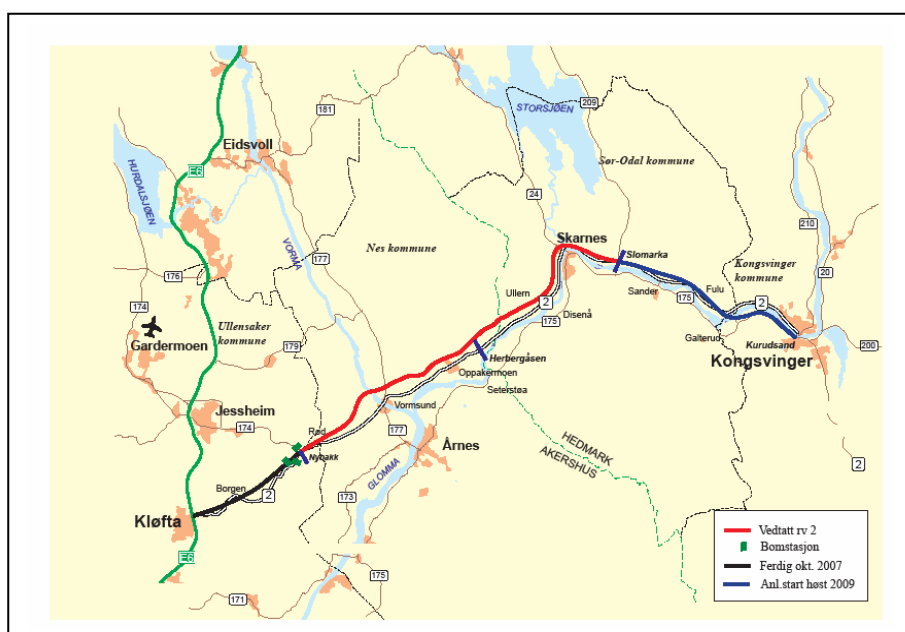




Statens vegvesen

Plan for videre finansiering av ny rv. 2 Kløfta - Kongsvinger



Til behandling i kommunene Ullensaker, Nes, Sør-Odal og Kongsvinger

Statens vegvesen Region øst
5. november 2008

Sammendrag

I denne planen blir kommuner og fylkeskommuner orientert om hvordan en kontinuerlig og rask utbygging av rv. 2 kan gjennomføres. Økonomien i et slikt opplegg vil i sterk grad avhenge av hvordan statens innsats ”porsjoneres”. Inntil Nasjonal transportplan 2010-2019 blir fremlagt, holder vi oss til etatenes foreløpige forslag fra januar 2008. Dette gir grunnlag for gjennomføring av etappen Slomarka - Kongsvinger tidlig i perioden, samt oppstart av en ny parsell mot slutten av 10 -årsperioden.

Det er lokalpolitisk satt mål om at prosjektet skal være ferdig bygget i løpet av 2015. Statens vegvesen har gjennomført en grov vurdering av hva dette vil bety av bompengetakster, når det forutsettes ulike statlige investeringsprofiler og ulike bompengeperioder. Nødvendig investering for det resterende av strekningen er anslått til ca. 5 mrd. kroner.

Beregningene viser at med tilstrekkelig statlig innsats i planperioden 2010-2019 vil dette kunne gjennomføres, eksempelvis med tre bomstasjoner og takster på ca. 30 og ca. 60 kroner for lett og tung bil i hver av stasjonene, og med 15 års innkrevningstid i hver av stasjonene. Dette gir en kostnad på ca. kr. 1,50 pr. km for lett bil uten rabatt. Forutsatt tilstrekkelige rammer i NTP 2010-2019 (som legges frem av regjeringen vinteren 2009), vil det være aktuelt å satse på en slik forsering av utbyggingen. Det vil være nødvendig med betydelig økning i forhold til transportetatens forslag til NTP 2010-2019

I denne omgang gjelder det imidlertid å sikre finansieringen av etappen Slomarka - Kongsvinger, i samsvar med hva som ble skissert i St.prp. nr. 47 (2003-2004) Om utbygging av rv. 2 Kløfta - Nybakk i Akershus. Tilslutning til et bompengeprogger for utbygging av hele rv. 2 Kløfta -. Kongsvinger ble gitt av kommunene og fylkeskommunene høsten 2002 og våren 2003.

Når parsellen Slomarka - Kongsvinger åpnes, foreslås det å opprette bomstasjoner på ny og gammel rv. 2 vest for SIVA og ved Øyset. Takstene settes til ca. 27 kroner og ca. 54 kroner for lett og tung bil uten rabatt, og det innføres ordning med inntil 50 % rabatt. I samsvar med gjeldende takstretningslinjer.

Berørte kommuner og fylkeskommunene i Akershus og Hedmark inviteres til å gjøre vedtak i samsvar med dette, med henblikk på å legge frem en ny bompengeproposisjon for Stortinget våren 2009

1. Innledning

Denne planen gjelder videre finansiering av ny riksveg 2 Kløfta – Kongsvinger, med utgangspunkt i ønsket om en kontinuerlig utbygging av hele strekningen. Pr dato er hele strekningen på ca 60 km inndelt i 4 utbyggingsparseller, med slik foreslått utbyggingsrekkefølge:

1. Kløfta – Nybakk (Ullensaker), utbygget i 2004-2007
2. Slomarka – Kongsvinger (Sør-Odal og Kongsvinger), foreslås bygget 2009-2012
3. Nybakk – Hedmark grense (Nes)
4. Hedmark grense – Slomarka (Sør-Odal)

Utbygging av Kløfta – Nybakk ble godkjent av Stortinget gjennom behandlingen av St. prp. nr. 47 (2003-2004) Om utbygging av rv. 2 Kløfta – Nybakk i Akershus. Utbyggingsstandard er senere endret, og omtalt i St. prp. nr. 64 (2004-2005) og St. prp. nr. 1 (2005-2006). Parsellen er bygget som firefelts veg, med godkjent kostnadsoverslag (styringsramme) på 726 mill. kr (2008- prisenivå). Utbyggingskostnadene vil bli ca 10 mill. kr høyere, men fortsatt lavere enn kostnadsrammen godkjent av Stortinget.

Med utgangspunkt i ”Melding etter plan- og bygningslovens kap. VIIa om konsekvensutredning for planlegging og bygging av ny rv. 2 som firefelts veg” vinteren 2005, ble det våren 2007 utarbeidet en konsekvensvurdering av ulike vegstandarder for reststrekningen Nybakk - Kongsvinger. Etter lokal behandling av denne KU'en har Vegdirektoratet gått inn for at vegen bygges som 16,5 meter bred firefeltsveg, med planskilte kryss som standard kryssløsning.

Overgang til firefeltsløsning vil gi sikrere veg og større kapasitet, men også dyrere utbygging. Med utgangspunkt i foreløpig beregnet kostnad for parsellen Slomarka - Kongsvinger, vil kostnadene for strekningen Nybakk - Kongsvinger beløpe seg til ca. 5 milliarder kroner (2008-kroner).

2. Vedtatt finansieringsopplegg

De fire kommunene som sogner til prosjektet, samt fylkeskommunene i Hedmark og Akershus, gjorde høsten 2002 og vinteren 2003 vedtak om å delfinansiere utbygging av rv. 2 på strekningen Kløfta – Kongsvinger med inntil 60 % bompenger. Gjennom behandlingen av St. prp. nr 47 (2003- 2004) vedtok Stortinget finansieringsopplegg i samsvar med dette for parsellen Kløfta – Nybakk. Stortinget vedtok samtidig bomstasjonsplassering ved Nybakk, med et opplegg som ga avgiftsfritak for trafikanter på rv. 174 i 5 år etter vegåpning. Grunntakstene ble satt til 15 kr for lett bil (tillatt totalvekt t.o.m. 3500 kg) og 30 kr for tunge kjøretøy. Takstene er senere endret til 20/40 kroner. Innkreving av bompenger startet 1. november 2007, og det er ventet at bompengelånet vil være nedbetalt i 2016 - 2017.

I samme proposisjon ble det angitt at strekningen Fulu – Kurudsand (nå utvidet til Slomarka – Kongsvinger (Kurudsand)) skal bygges som neste etappe, med egen bomstasjon innenfor parsellen. Trafikanter som passerer begge bommer i løpet av en time skulle gis et avslag på kr 5,- på takstgrunnlaget. Vedtakene i 2003 innebar også at de ulike bomstasjonene skulle delfinansiere prosjekter i sitt fylke.

3. Videre utbygging og finansieringsmuligheter

I sist reviderte (oktober 2008) kostnadsoverslag for etappe 2 er utbyggingskostnadene beregnet til 1650 millioner 2008 kroner. - ca. 100 000 kr/m ny veg, tilsvarende ca. 5 mrd. kr for strekningen Nybakk - Kongsvinger.

Vinteren 2005 behandlet de fire kommunene og Akershus og Hedmark fylkeskommuner videre utbyggingsstrategi. Behandlingen ga enstemmig tilslutning til forslag om å gjennomføre en kontinuerlig utbygging av rv. 2 som firefelts veg. Statens vegvesen ble bedt om å utrede et finansieringsopplegg som kan sikre sammenhengende utbygging av resterende

deler av rv. 2 Kløfta – Kongsvinger. Utredningen var ment å skulle danne grunnlag for prioritering i NTP 2010-2019.

Det er etter dette gjennomført flere vurderinger av hvordan bompengепotensialet kan økes. Blant annet er det gjort beregninger med økte takster, flere bomstasjoner, redusert rabattbruk, økt innkrevingsperiode etc. Ikke alle tiltak er like aktuelle. Eksempelvis er det etter gjeldende regler ikke aktuelt å fremme bompengeproposisjoner med mer enn 15 år som nedbetalingsperiode. Ekstra nedbetalingstid skal bare brukes for å ”redde” bompengе - ordninger hvor nedbetaling ikke går som forutsatt i vedtatt plan og proposisjon.

Nødvendig bompengеinntjening er også avhengig av bevilgningsnivå og hvilket tempo som velges for utbyggingen. Med ”kontinuerlig utbygging” ble det i utgangspunktet lagt til grunn at de ulike etappene skulle bygges uten opphold, og med tre års byggetid pr parsell. Ut fra situasjonen den gang ville det være mulig å fullføre utbyggingen i 2017. Mer konsentrert utbygging vil gi ytterligere behov for bompengеinntjening og tilhørende høyere takster, mens langsommere utbygging vil redusere behovet for bompenger, fordi trafikken er forventet å vokse samtidig som total lånegjeld da holdes lavere.

I de videre vurderinger er det lagt opp til at bompengene fortsatt skal finansiere inntil 60 % av utbyggingskostnadene. For å redusere bompengetakstene mest mulig er det vesentlig at staten bevilger ”sine” 40 % parallelt med bompengene, slik at Kongsvingervegen AS kan slippe å forskottere den statlige del av utbyggingskostnadene.

I og med at teknologiske nyvinninger nå har det gjort det mulig med automatiserte bomstasjoner, og kostnader til bygging og drift av bomstasjoner derav er redusert, synes det mest riktig å øke inntjeningen gjennom å etablere en ny bomstasjon i nærheten av fylkesgrensen når etappe 3 gjennom Nes er gjennomført, fremfor å øke takstene i de to etablerte stasjonene. Dette vil også være i tråd med en ønsket utvikling innenfor bompengefinansiering, der trafikantene i større grad skal betale for den vegstrekningen de kjører. Den foreslåtte ordningen med rabatt for alle som passerer flere bommer i løpet av en time bør derfor utgå.

Grove beregninger, som bygger på 15 års bompengeperiode for alle bommer, viser at taksten, med gitte forutsetninger, må settes til ca. 30 kroner i alle tre bommer for å nå det nye målet om ny rv. 2 innen 2015.

4. Finansiering av etappen Slomarka - Kongsvinger (Kurudsand)

4.1 Kostnader

Planleggingen av parsellen har trukket i langdrag, spesielt på grunn av lang behandlingstid for forslag til planprogram for konsekvensutredningen, og deretter registrering av kulturminner både i og utenfor det regulerte vegområdet. Reguleringsplanen er nå til sluttbehandling i kommunene, og det er utarbeidet kostnadsoverslag for parsellen med programmet Anslag-Kostnaden (foreløpig styringsramme) er angitt til 1650 mill. kr (2008 kr.) , og dette overslaget vil nå bli vurdert av en ekstern konsulent i en kvalitetssikringsprosess (KS2). Endelig styringsramme og kostnadsramme vil bli fastsatt etter at KS2 - prosessen er gjennomført.

Ved eventuelle kostnadsoverskridelser inntil 10 % kostnadsøkning skal bompengeselskapet Kongsvingervegen AS dekke 60 % av overskridelsene. Staten dekker de øvrige 40 %, samt alle ytterligere kostnadsøkninger.

Med oppstart i 2009 og statlige bevilgninger tilpasset fremdrift, vil en foreløpig investeringsplan eksempelvis kunne se slik ut:

År	2009	2010	2011	2012	2013	Sum
Stat	0	200	200	200	60	660
Bompenger	100	200	300	300	90	990
Sum	100	400	500	500	150	1650

Tabell 1: Foreløpig investeringsplan for bompengeprojektet Slomarka - Kongsvinger

Statens bidrag er større enn etatenes planramme på 500 mill. kr i NTP 2010-2019.

4.2 Bomstasjonsplassering

Det legges opp til å kreve inn bompenger både på ny og gammel rv. 2, samt på rv. 175. Enklest opplegg oppnås ved å legge "hovedbommen" der rv.175 krysser ny rv. 2 ved SIVA - anlegget. Bommen på dagens rv. 2 vil bli plassert ved Øyset.

Omlegging av Eidemsgata i Kongsvinger skal være en del av prosjektet, og dette "rettferdiggjør" bruken av bompenger på dagens rv. 2. Av samme grunn vil det bli brukt inntil 20 mill. kr til tiltak på rv. 175 Alle bomber vil være automatisert, med registrering via Autopass - brikke eller videofotografering.

4.3 Trafikkgrunnlag

Det er utarbeidet et trafikknnotat som dokumenterer trafikkgrunnlaget for bompengefinansieringen, og som er en del av grunnlagsdokumentene som er nødvendige for den eksterne kvalitetssikringen før Stortinget kan vedta en proposisjon om delvis bompengefinansiering.

Notatet beregner trafikk og - vekst før bompengeinnkreving, og analyserer mulige årsaker til trafikkbortfall som konsekvens av innføring av bompenger. Det er få alternative ruter i området, og det er derfor antatt at bare ca 5 % av trafikken i snittet vil falle bort når det innføres bompenger ultimo 2012. Total trafikk gjennom bomber på ny og gammel rv. 2 og rv. 175 er derfor anslått til 11000 ÅDT i 2012. Deretter er vekstfaktorene, i samsvar med NTPs grunnprognoser fra desember 2007 satt til:

- 2013-2014: 1,38 %
- 2014-2020: 1,15 %
- 2020-2040: 0,82 %

Til orientering har gjennomsnittlig trafikkvekst på rv. 2 ved Strøm i Sør-Odal vært vel 3 % pr. år i perioden 2000 -2007, varierende mellom 1,4 og 4,9 %.

4.4 Finansieringsanalyse

Bompengandelen settes som for Kløfta - Nybakk til 60 %. Bompengene skal brukes til vegutbygging og etablering av system for bompengeneinnkreving. Andre forutsetninger for analysen:

- årlig lånerente 6,5 %
- årlig prisstigning 2,5 %
- bompengeperiode 15 år
- trafikkvekst som forutsatt i utarbeidet trafikkanalyse
- årlige driftskostnader til bompengeneinnkreving 9 mill.kr
- gjennomsnittlig bompengeneinntekt pr kjøretøy er 90 % av grunntakst for lett bil

Det legges opp til å følge gjeldende takstretningslinjer, med elektronisk betaling. Det forutsettes følgende takster:

- | | |
|---|-----------|
| • lett kjøretøy (tillatt totalvekt tom 3500 kg) | 27 kroner |
| • tungt kjøretøy (tillatt totalvekt over 3500 kg) | 54 kroner |
| • motorsykkel og moped | 0 kroner |

Videre forutsettes standard rabattsystem, som i etappe 1, basert på bruk av AutoPASS- brikker:

- | | |
|-----------------------------------|-------------|
| • forhåndskjøp 50 passeringer | 30 % rabatt |
| • forhåndskjøp av 200 passeringer | 40 % rabatt |
| • forhåndskjøp av 400 passeringer | 50 % rabatt |

Med disse forutsetningene, og bompengeneinnkreving fra 1. januar 2013, er det beregnet at bompengeneordningen i løpet av 15 år vil gi ca 1000 mill. kroner til utbygging.

I tillegg til beregningene over, som er basert på nøkterne forutsetninger, er det vanlig å beregne et såkalt pessimistisk alternativ, vanligvis med 10 % kostnadsøkning, renteøkning og økt trafikkbortfall. For parsellen Slomarka - Kongsvinger er det slik at denne er en del av rv. 2- utbyggingen, hvor parsellen Kløfta - Nybakk er nedbetalt allerede etter 9 år. Det forutsettes derfor at inntekter fra bomstasjonen på Nybakk skal dekke eventuelle kostnadsoverskridelser eller inntektsreduksjoner for etappe 2. Betingelsen for dette er at fylkeskommunene gjør om tidligere vedtak om at inntekter fra de ulike bomstasjonene skal delfinansiere prosjekter i de respektive fylkene.

5. Behandling

Planen sendes først til behandling i de fire kommunene som sogner til utbyggingsstrekningen. Deretter legges saken frem for de to fylkeskommunene, før saken blir forberedt for behandling i Stortinget i form av en proposisjon.

Før proposisjon blir fremmet, må det foreligge godkjent reguleringsplan og tilleggs-KU, og utbyggingsprosjektet må ha vært gjennom ekstern kvalitetssikring.

I oversendelsesbrev til kommunene fremmes Statens vegvesens forslag til vedtak i finansieringssaken.