



Finansiering av E18 Vestkorridoren

Grunnlag for lokalpolitiske prinsippvedtak om bompenger



1. Innledning

Nasjonal transportplan 2014-2023 ble behandlet i Stortinget 18. juni 2013. Her er det lagt opp til å starte utbyggingen av E18 Vestkorridoren gjennom prosjektet Lysaker – Ramstadsletta i løpet av perioden. Det legges til grunn at prosjektet finansieres med statlig bidrag, bompenger fra Oslopakke 3 og fra nye bomstasjoner.

I og med at prosjektet i NTP er forutsatt delvis bompengefinansiert gjennom en egen bompengordning er det nødvendig å få prinsipiell tilslutning til delvis bompengefinansiering fra lokale myndigheter for å gå videre med planlegging av en slik ordning.

I vedlagte notat legges det frem en prinsippskisse til et finansieringsopplegg for hele E18 Vestkorridoren, basert på statlige midler, bidrag fra Oslopakke 3 samt en egen bompengordning. Utredningen er ment som et grunnlag for lokale myndigheter til å fatte en prinsipiell beslutning om delvis bompengefinansiering kan legges til grunn for det videre arbeidet med prosjektet. Uten en prinsipiell tilslutning til delvis bompengefinansiering vil ikke det finansielle grunnlaget være tilstrekkelig avklart til at Statens vegvesen kan arbeide videre med planleggingen av prosjektet.

Det legges ikke til grunn noen anbefalt bompengeløsning eller takstnivå i utredningen. I det videre arbeidet og til slutt i den endelige bompengeutredningen vil det bli fremmet en egen sak til lokalpolitisk behandling der innkrevingsopplegg, takstnivå og bomstasjonsplasseringer er endelig anbefalt. Dette kan tidligst skje når reguleringsplan er vedtatt. På bakgrunn av endelig lokalpolitisk vedtak vil det bli utarbeidet en Stortingsproposisjon om finansieringen.

Statens vegvesen ber lokale myndigheter gi sin prinsipielle tilslutning til at det kan arbeides videre med delvis bompengefinansiering av E18 Vestkorridoren med utgangspunkt i vedlagte utredning.

Denne utredningen sendes til lokal behandling i Asker kommune, Bærum kommune, Oslo kommune og Akershus fylkeskommune.

2. Utbygging og finansiering

2.1 Kostnader

Det foreligger ikke et avklart plangrunnlag på hele strekningen Lysaker – Asker. Forslag til kommunedelplan på strekningen i Bærum har vært til offentlig ettersyn, mens forslag til kommunedelplan i Asker vil bli lagt ut høsten 2014. Utbyggingskostnadene er derfor svært usikre. I denne omgang er det lagt til grunn en kostnad på:

- 19,6 mrd kr for strekningen Lysaker – Slependen, basert på forslag til kommunedelplan.
- 5 mrd kr for strekningen Slependen – Hønsjordet, foreløpig estimat.
- 6,4 mrd kr for strekningen Hønsjordet – Drengsrud (Asker), basert på kostnadsberegning av foreløpig planutkast.

Totalt kostnadsanslag for strekningen Lysaker – Drengsrud ligger dermed på 31 mrd kr. På den første og siste strekningen antas usikkerheten i kostnadene å være $\pm 25\%$, på den andre $\pm 40\%$. For å ta hensyn til usikkerheten har vi i denne utredningen lagt til grunn en samlet kostnad på 40 mrd kr. Dette er fordelt som i tabell 1. I den videre planleggingen må det søkes å redusere kostnadene. Lavere kostnader vil redusere de nødvendige bomtakstene.

2.2 Statlige midler

Det er i handlingsprogrammet satt av statlige midler på til sammen 2250 mill. kr til prosjektet E18 Lysaker – Ramstadsletta i perioden 2014-2023. Med en samlet kostnad på 11,5 mrd for denne delstrekningen utgjør dette 19,6 % av prosjektkostnaden.

Det er lagt til grunn en statlig andel på 30 % av utbyggingskostnadene i basisalternativet. Dette utgjør til sammen 12 mrd kr i statlig bidrag til hele Vestkorridoren. De statlige midlene er i beregningen fordelt som i Handlingsprogrammet for perioden 2014-2017 og med det resterende fordelt likt pr år i perioden 2018-2031. Dette er vist i tabell 1. Den statlige andelen i basisalternativet er dermed over det nivået som ligger gjeldende NTP. Det er også gjort følsomhetsanalyser med lavere statlig andeler.

2.3 Bidrag fra Oslopakke 3 (O3)

I Revidert avtale fra 2012 ble det avtalt at E18 Vestkorridoren finansieres gjennom ca. 5,5 mrd kr (2014) fra Oslopakke 3, offentlige bidrag og gjennom bompenger fra egne bomsnitt på ny E18. Dette er lagt til grunn i beregningene som er gjennomført i denne utredningen.

En finansiell løsning for E18 Vestkorridoren er avhengig av et bomsnitt nær Lysaker. Dette kan best løses med ett tovegs Bærumssnitt. Alternativt må det opp et nytt tovegs bomsnitt på både E18 og lokalvegene relativt nært opp til det eksisterende Bærumssnittet, noe som vil gi to innkrevingsnitt svært tett på hverandre som begge skal finansiere den samme utbyggingen. Vi mener det vil være betydelig mer effektivt å slå sammen disse snittene til ett, men konkretiseringen av opplegget blir en del av den videre prosessen. Et tovegs Bærumssnitt med høyere takster kan gjennomføres innenfor Oslopakke 3. For finansieringen av Vestkorridoren må det da fastsettes et konkret årlig bidrag til finansieringen av Vestkorridoren.

Som følge av flere bomstasjoner i Vestkorridoren vil trafikken gjennom selve bompengeringen også påvirkes. Dette har en direkte effekt på inntektene for Oslopakke 3. Inntektene til Oslopakke 3 fra bomringen kan isolert bli redusert med i størrelsesorden 3 % som følge av trafikkreduksjonen. I beregningene som følger er det ikke lagt inn noen kompensasjon for dette. Dette må avklares av partene i Oslopakke 3 i tiden frem mot at et endelig finansieringsopplegg skal legges frem.

Denne utredningen er basert på tovegs Bærumssnitt og et samlet bidrag fra Oslopakke 3 på 5,5 mrd. I beregningene er dette håndtert ved at inntektene fra toveis Bærumssnitt (fra 2024) går direkte til E18 Vestkorridoren. Med en årlig inntekt på om lag 280 mill kroner i Bærumssnittet vil dette i perioden 2024-2032 isolert redusere det finansielle grunnlaget for Oslopakke 3 med ca 2,5 mrd. Dette beløpet er saldert mot det avtalte bidraget på 5,5 mrd fra Oslopakke 3 til E18 Vestkorridoren, slik at bidraget reduseres til ca 3 mrd. Dette gir en nøytral virkning for Oslopakke 3 i perioden 2024-2032 ved at redusert inntekt fra Bærumssnittet (2,5mrd) kompenseres med tilsvarende redusert direkte bidrag (2,5mrd) til finansieringen av Vestkorridoren.

2.4 Grunneierbidrag

I beregningene er det lagt til grunn at Vestkorridoren finansieres av statsmidler samt bompenger fra Oslopakke 3 og de nye bomsnittene. I større vegprosjekter er det vanlig å vurdere mulighetene for å oppnå grunneierbidrag som en delfinansiering av prosjektet. Grunneierbidrag til Vestkorridoren vil bidra til reduserte bomtakster i de nye bomsnittene. Det er ikke gjort noen vurdering av mulighetene for grunneierbidrag i våre beregninger, men dette bør Bærum kommune ta stilling til i det videre arbeidet med finansiering av Vestkorridoren.

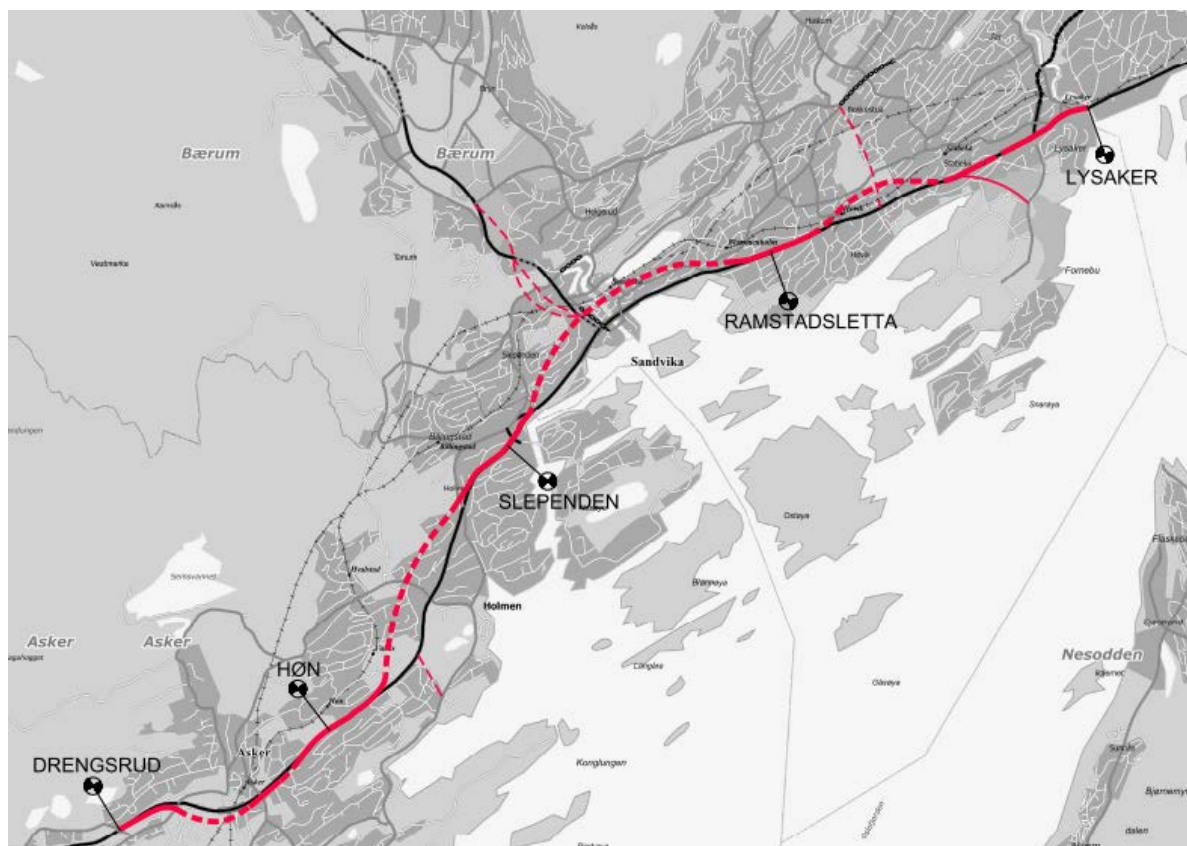
2.5 Utbyggingstakt

Det er i beregningene lagt til grunn at strekningen Lysaker – Drengsrud bygges ut i fire etapper som vist på kartet nedenfor.

Strekningen Lysaker – Ramstadsletta er prioritert i NTP som første etappe. Utbyggingsrekkefølgen for de øvrige etappene er ikke endelig avklart.

Ut fra dagens planstatus for prosjektet er det antatt anleggsstart på første etappe i 2017/2018. I beregningene som er omtalt i dette notatet er det lagt til grunn en forenklet forutsetning om at etappene vil bli utbygd suksessivt og delvis overlappende fra øst mot vest med følgende utbyggingstakt:

- | | |
|--------------------------------|-----------|
| 1. Lysaker – Ramstadsletta: | 2017-2023 |
| 2. Ramstadsletta – Slependsen: | 2022-2025 |
| 3. Slependsen – Hønsjordet: | 2024-2027 |
| 4. Hønsjordet – Drengsrud: | 2027-2030 |



Figur 1: Utbyggingsetapper

I det videre arbeidet vil utbyggingstakt og fremdrift bli avklart og konkretisert nærmere. Det er mulig både med en annen utbyggingsrekkefølge og at deler av etappene skjer enda mer parallelt. De beregnede bompengesatsene er relativt uavhengig av dette. Raskere eller annen fremdrift gir tilsvarende forskyvning av både kostnader og bompenger. Tabellen under gir en oppsummering av de finansielle forutsetningene.

Tabell 1: Investeringer og finansieringsgrunnlag

Investeringer	2014-2017	2018-2023	2024-2031	SUM
Strekning				
Lysaker - Ramstadsletta	1 100	12 800	600	14 500
Ramstadsletta - Slependsen		3 900	6 600	10 500
Slependsen - Hønsjordet			6 600	6 600
Hønsjordet - Drengsrud			8 400	8 400
SUM	1 100	16 700	22 200	40 000
Finansiering	2014-2017	2018-2023	2024-2031	SUM
Eget bompenggebidrag	550	10 310	14 140	25 000
Statlig bidrag	550	4 890	6 560	12 000
Bidrag fra Oslopakke 3		1 500	1 500	3 000
Andre bidrag				
SUM	1 100	16 700	22 200	40 000

2.6 Ansvar og risikofordeling ved kostnadsøkninger

Oslopakke 3 styres i dag etter prinsippet om porteføljestyring. En rekke prosjekt er prioritert. Disse har et svært ulikt plangrunnlag. Gjennomføringen av porteføljen er avhengig av hvordan inntektene utvikler seg og hvordan kostnadene ved enkeltprosjekt utvikler seg over tid. Med unntak av E18 Bjørvikaprojektet, så er det i dag slik at økte kostnader ved planlagte prosjekt må håndteres gjennom porteføljestyringen og rullering av handlingsprogrammet for Oslopakke 3.

For ordinære bompengeprojekt (og andre prosjekt) er det slik at Stortinget behandler prosjektet basert på en kostnadsramme og en styringsramme. For å kunne fastsette disse rammene må prosjektet dersom kostnadene er over 750 mill. kr, først ha vært gjenstand for ekstern kvalitetssikring (KS2).

Styringsrammen som også omtales som forventet kostnad, fastsettes slik at det er 50 prosent sannsynlighet for å overskride dette beløpet (P50). Det er styringsrammen som omtales i alle sentrale dokument, slik som proposisjoner, NTP og handlingsprogram. Kostnadsrammen fastsettes til den verdi som det er 85 prosent sannsynlighet for at kostnaden vil holde seg innenfor (P85). Kostnadsrammen vil normalt være rundt 10 prosent over styringsrammen.

På bakgrunn av fastsatt kostnads- og styringsramme og Stortingets tilslutning til et bompengeprogger avgrenses bompengeselskapets økonomiske risiko ved ordinære bompengeprojekt gjennom følgende føringer:

- Innenfor kostnadsrammen skal økte kostnader deles mellom Stat, bompengeselskapet og eventuelt andre bidragsytere ut fra deres andel av finansieringen.
- Alle kostnader ut over kostnadsrammen skal dekkes av tiltakshaver (stat/fylke)

Punktene ovenfor er innført for å begrense risikoen for ordinære bompengeprojekter. For bompengepakker vil ikke tiltakene som er prioritert ha samme kvalitet på kostnadene og det vil i tillegg være mulig å håndtere kostnadsøkningene gjennom porteføljestyringen.

For finansieringen av E18 Vestkorridoren, legger vi til grunn at kostnadsansvaret håndteres som for et ordinært bompengeprojekt, slik at en økning ut over den fastsatte kostnadsrammen skal dekkes av tiltakshaver.

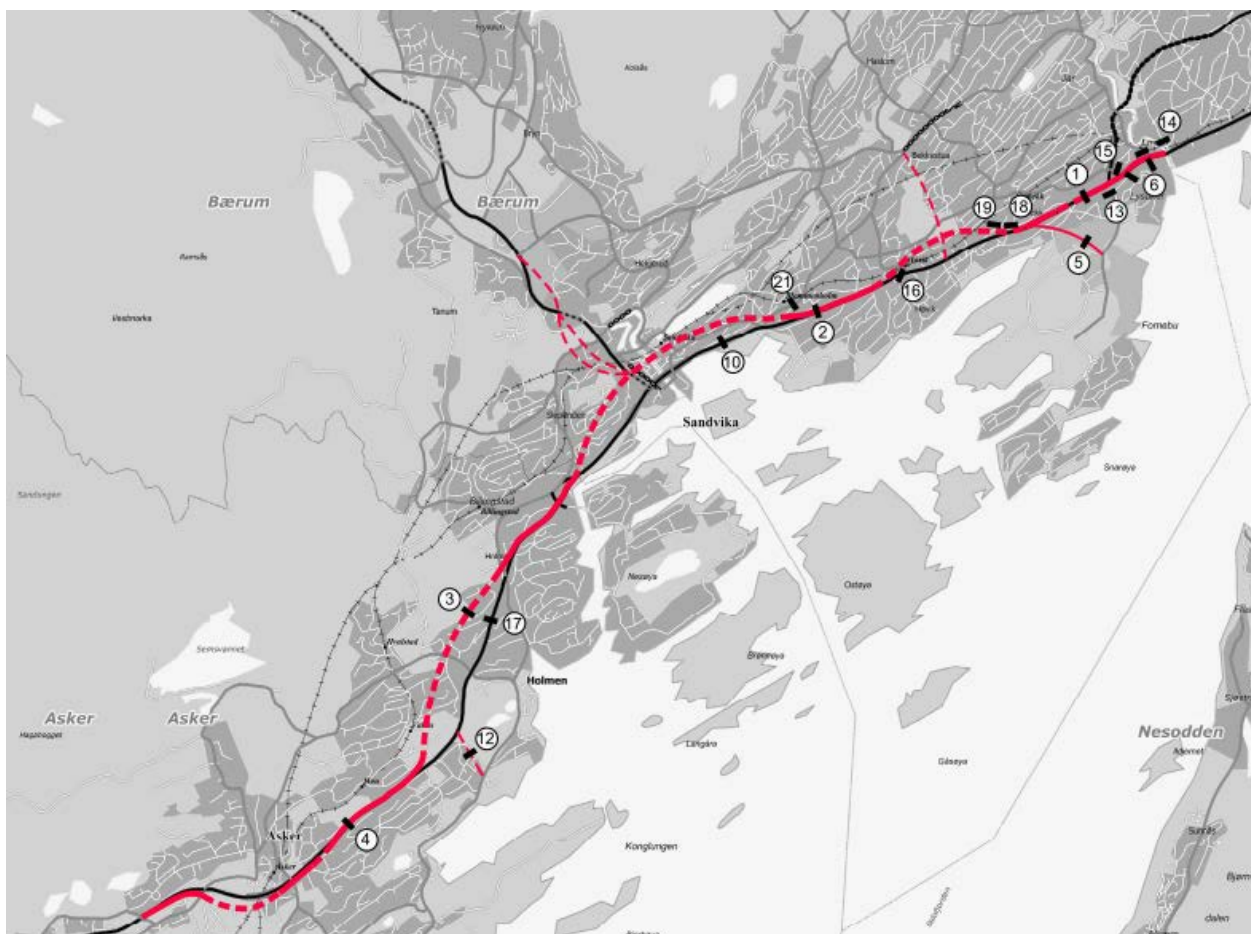
3. Bomkonsept – plassering av bomstasjoner

Ved utvikling av bomkonseptet er det lagt til grunn 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. Delstrekningene bygges ut fortløpende, og det plasseres ett eller flere innkrevingspunkt på hver delstrekning. Innkrevingen starter opp samtidig med at den nye vegstrekningen åpnes for trafikk, og innkrevingsperioden er like lang i alle punktene. Denne ordningen vil sikre stor grad av samsvar mellom betaling og nytte.

Dette tilsier at det plasseres en toveis bomstasjon (betaling i begge retninger) på hver av utbyggingsetappene av ny E18. For etappe 1 er dagens bomstasjoner i Bærumssnittet i prinsippet opprettholdt, men det forutsettes nå toveis betaling også i disse (der det ikke er snakk om ramper med énveistrafikk). Det medfører at det også plasseres et bomsnitt på ny atkomst til Fornebu.

Bomstasjoner bare på ny E18 vil medføre store muligheter for trafikklekkasje til parallelle veger og sideveger for å unngå bompengebetaling. Disse lekkasjemulighetene har blitt avdekket gjennom trafikkberegninger som indikerer hvor det vil oppstå lekkasje hvis man ikke gjør tiltak (plassering av bomstasjon, stenging av vegen e.l.) for å motvirke lekkasjen. Resultatet av disse vurderingene er at det anses nødvendig å plassere supplerende bomstasjoner på en rekke sideveger og parallelle veger (primært eksisterende/gamle E18) for å unngå uakseptabel lekkasje og uønskede konsekvenser for trafiksikkerhet, fremkommelighet og lokalmiljø i området.

Oversiktskartet i figur 2 viser de bomstasjonene som er vurdert som nødvendige i denne foreløpige analysen. Det er her totalt 20 bomstasjoner hvorav 17 er toveis og tre er plassert på ramper med énveistrafikk. I kartet fremgår det ikke at dagens bomsnitt på fv. 160 Bærumsveien og fv. 168 Griniveien også er forutsatt behandlet på samme måte som de øvrige (tovegsinnkrevning og lik takst). Vi understreker at dette er foreløpige vurderinger som vil konkretiseres i nært samarbeid med lokale myndigheter i det videre arbeidet.



Figur 2: Plassering av bomstasjoner i alternativ 2 (ikke fortløpende nummerering)

Bomsnitt 1-4 er de fire bomsnittene på hver utbyggingsetappe av ny E18.

Bomsnitt 5 er på ny atkomstveg til Fornebu.

Bomsnitt 7 og 8 er dagens bomstasjoner på henholdsvis fv. 160 Bærumsveien og fv. 168 Griniveien (synes ikke på kartet).

Bomsnitt 13 er dagens bomstasjoner på rv. 150 Granfosslinjen ved Lysaker.

Bomsnitt 6 ved Lysaker omfatter tre bomstasjoner på énveis ramper.

Bomsnitt 12 er plassert på ny forbindelse mellom Slemmestadveien og eksisterende E18 ved Syverstad.

Bomsnitt 10 og 17 er plasert på eksisterende E18 ved hhv. Lakseberget og Holmen/Nesbru.

De øvrige bomsnittene er plassert på sideveger nær E18 for å hindre trafikklekkasje til disse.

Det er i utgangspunktet ikke forutsatt bomsnitt på ny tverrforbindelse i tunnel mellom dagens E18 og Gjønnes/Bekkestua (Bærumsdiagonalen). Bakgrunnen for dette er at trafikkberegningene viser at plassering av et bomsnitt på Bærumsdiagonalen vil føre til betydelig lekkasje til sidevegnettet i Bærum, spesielt gamle Ringeriksvei, og lite trafikk på Bærumsdiagonalen. Dette er nærmere omtalt i kapittelet om trafikkgrunnlaget. I den påfølgende utredningsprosessen må det arbeides videre med denne problemstillingen for å finne en løsning som innebærer at de som benytter Bærumsdiagonalen også bidrar til finansieringen av denne uten at trafikken ledes over på lokalvegnettet.

I denne utredningen anbefales ikke noen konkret plassering av bomstasjoner eller innkrevingsopplegg. Det må i den videre prosessen arbeides videre med konkretisering av bompengelopplegget og plassering av bomstasjoner. Det er heller ikke opplagt at det bør være fire bomsnitt. Færre bomsnitt vil gi lavere innkrevingskostnader og må vurderes i det videre arbeidet. Vi mener likevel det skisserte opplegget illustrerer mulighetsrommet for et bompengelopplegg.

4. Trafikkgrunnlag – trafikkberegninger

Beregning av trafikale konsekvenser ved etablering av en bompengoordning er utført av Statens vegvesen Region øst med trafikkberegningsverktøyet RTM 23+.

Trafikkberegningene er utført med basis i en bomtakst på både 10 og 15 kr for lette biler hver veg i alle bomsnitt, inkludert Bærumssnittet. Trafikkberegningene er utført i trafikknivå 2030. I det etterfølgende omtales trafikkberegningene basert på bomtakst 15 kr som et eksempel.

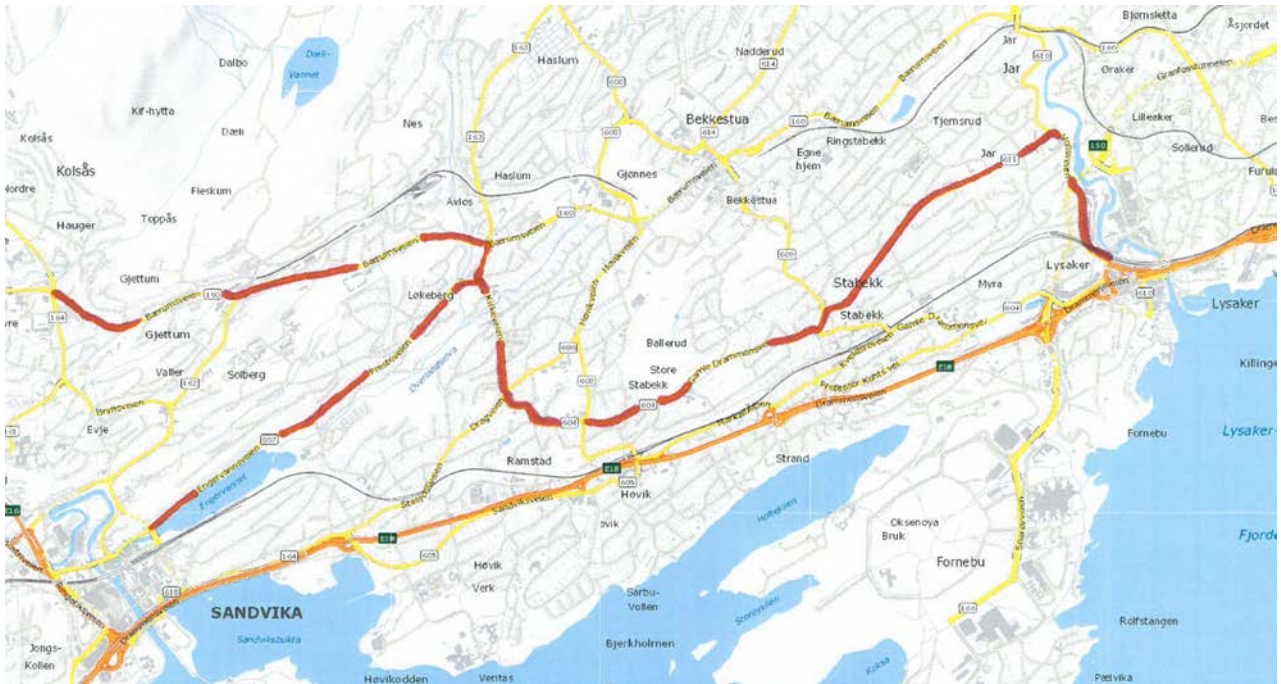
Regnet tilbake til 2024 som er antatt oppstartår for bompengenneinnkrevningen, vil det med bomtakst 15 kr være et trafikkgrunnlag for bompengenneinnkrevningen på til sammen 390.000 biler/døgn i de 20 bomsnittene, dersom de var i drift samtidig på dette tidspunktet.

Beregningene viser til dels betydelig avvisning på grunn av bompengene, opptil 40-50 % i enkelte snitt, men variasjonen er stor fra bomsnitt til bomsnitt. Gjennomsnittlig trafikkavvisning med bomtakst 15 kr er beregnet til 28 %. Avvisningen skyldes at noen trafikanter om mulig velger andre kjøreruter uten avgift, endrer reisemål, velger andre transportmiddel eller utelater reiser på grunn av bompengene. De fleste lekkasjemulighetene er avverget med de viste bomsnittene på kartet ovenfor, men det er fortsatt betydelig trafikklekkasje til noen kjøreruter. Veger med særlig økt trafikk («lekkasjeruter») er vist med røde markeringer på kartene nedenfor.

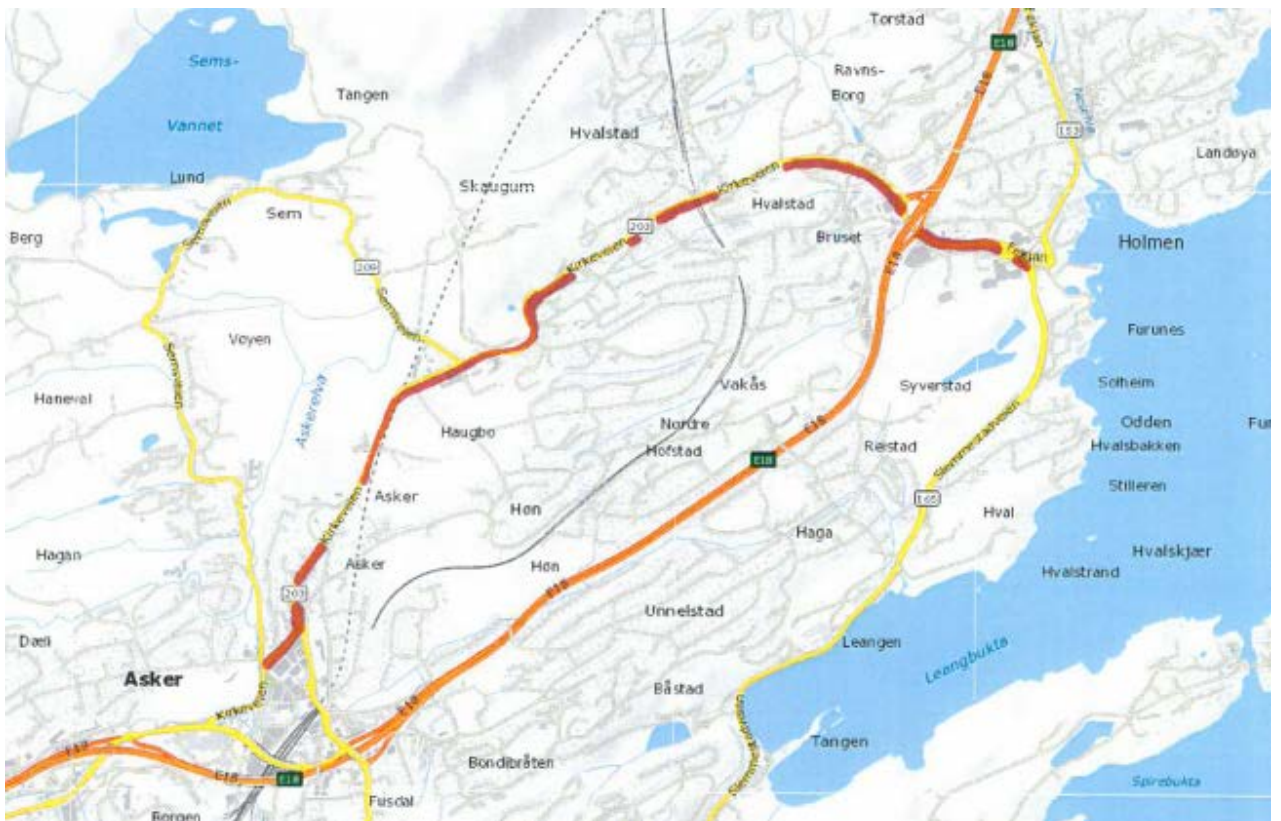
I Bærum er det primært Engervannsveien/Kirkeveien/Gamle Drammens vei/Storengveien/Vollsveien som får økt trafikk, opp mot 10.000 biler/døgn i vest og 3-4.000 biler/døgn i øst i følge beregningene. Gjennomkjørende trafikk langs denne ruta må fortsatt betale bompenger i en bomstasjon ved Lysaker, men de unngår å måtte betale i to bomstasjoner. Også Bærumssveien får en del økt trafikk, opp mot 5.000 biler/døgn ved Gjettum, men vesentlig mindre lenger øst.

For å eliminere eller begrense denne lekkasjen må det gjennomføres tiltak som gjør ruta mindre attraktiv, enten med en supplerende bomstasjon eller med fysiske tiltak (nedsatt hastighet, eventuell stenging e.l.). Vurderinger rundt dette og aktuelle virkemidler vil bli avklart i det videre arbeidet i samråd med lokale myndigheter.

I Asker er det fv. 203 Kirkeveien som får økt trafikk pga. trafikklekkasje, en mertrafikk som varierer fra ca.10.000 biler/døgn i vest til om lag 6.000 biler/døgn i øst i følge trafikkberegningene. Også her må gjennomkjørende trafikk betale i én bomstasjon (nr. 17, gamle E18 ved Holmen/Nesbru), men de unngår å måtte betale i bomsnitt 4 på nye E18 ved Hønsjordet. Tiltak for å unngå eller begrense lekkasjen blir som i Bærum.



Figur 3: Vegruter i Bærum som får økt trafikk på grunn av bompenger, markert med rød strek.



Figur 4: Vegruter i Asker som får økt trafikk på grunn av bompenger, markert med rød strek.

I finansieringsanalysen som er omtalt nedenfor er det foreløpig ikke forutsatt tiltak på de viste lekkasjerutene. Dvs. at det beregnede trafikkgrunnlaget i bomsnittene uten slike tiltak er lagt til grunn. Dersom det gjennomføres tiltak for å redusere lekkasjen vil dette medføre økt trafikkgrunnlag i bomsnittene og dermed reduserte bomtakster.

4.1 Trafikkutvikling

Siden 2004 har det vært bare en svak økning i registrert årsdøgntrafikk (ÅDT) på E18 ved Blommeholm. Ved Lysaker har det vært en liten reduksjon.

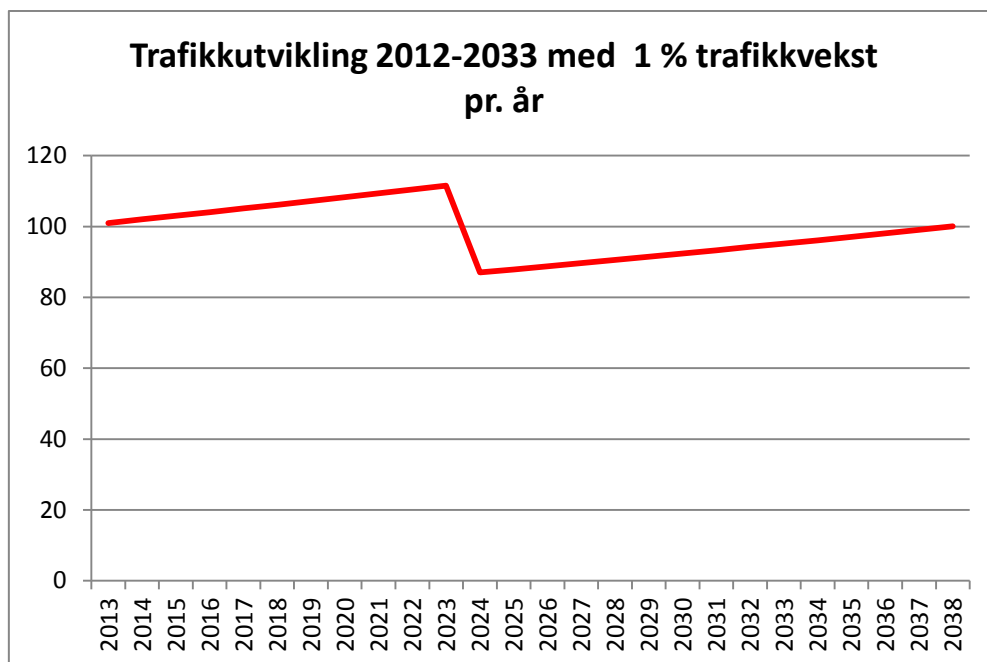
Trafikkprognosen for Akershus som er utarbeidet i forbindelse med NTP 2014-2023 tilsier en årlig trafikkvekst på ca. 1,5 % fra 2015, avtakende til ca. 1 % etter 2030.

I NTP ligger det en ambisjon om å begrense personbiltrafikken i byområdene. Utbygging av E18 og andre større vegprosjekt sammen med en sterk fremtidig befolkningsvekst i Osloregionen må antas å trekke i motsatt retning.

I denne omgang er det lagt til grunn en årlig trafikkvekst på ca 1 % i finansieringsanalysen. Dette er en underliggende trafikkvekst. Med bompengefinansiering av Vestkorridoren er det beregnet et betydelig bortfall av trafikk. Samlet sett vil trafikkmengdene som trafikkmodellen beregner med takst 15 kr i hvert av de fire snittene i Bærum og Asker, være til dels betydelig lavere enn med dagens bomsnitt og takster. Tabellen under viser forholdet mellom faktisk trafikk i 2012, modellert trafikk i 2010 og den beregnede trafikken i 2030 ved fire toveis bomsnitt med takst 15 kr på ny E18.

Snitt	Registrert ÅDT 2012	Modellert ÅDT 2010	Beregnet ÅDT 2030 RTM23+	Endring i ÅDT Modell
Lysaker	89 600	90 000	89 000	-1 000
Ramstadsletta	84 150	82 300	64 000	-18 300
Nesbru	74 450	76 400	53 500	-22 900
Hønsjordet	63 600	65 300	56 300	-9 000

For å illustrere hvordan trafikkutviklingen kan bli er det tatt utgangspunkt i registrert ÅDT i 2012 i vegvesenets tellepunkt på E18 ved Lysaker. Det var da en ÅDT på 89.600 biler/døgn. I følge trafikkmodellen vil man få en trafikkavvisning på 22 % på E18 ved Lysaker i 2024 hvis man da innfører bomkonseptet vist i figur 2 med en bomtakst på 15 kr for lett bil uten rabatt. Hvis ÅDT-tallet ved Lysaker i 2012 indekseres til 100 blir trafikkutvikling ved Lysaker som vist i figuren nedenfor dersom man legger en årlig trafikkvekst på 1 % til grunn.



Figur 5: Utvikling i ÅDT på E18 ved Lysaker basert på beregnet trafikk med bomtakst 15 kr og 1 % trafikkvekst pr. år

Den store momentane reduksjonen i ÅDT man får i 2024 gjør altså at man får omtrent samme ÅDT-nivå ved avslutning av innkrevingsperioden i 2034 som man hadde i 2012, selv med 1 % årlig trafikkvekst fra 2013 til 2034.

Beregnet avvising i de andre bomsnittene på E18 er høyere enn ved Lysaker. Beregnet ÅDT-nivå ved avslutning av bomperioden vil derfor være enda lavere i forhold til 2012-nivået i disse bomsnittene. Noe av den avviste trafikken finner vi igjen på sidevegnettet (avhengig av hvor sterke tiltak det iverksettes mot trafikklekkasje), men det store bildet av trafikkutviklingen vil likevel være som vist i figur 5.

El-biler og kollektivtransport i rute er fritatt for betaling. I beregningene er dette håndtert som en del av passeringene som ikke genererer inntekter (svinn). Dette er omtalt nedenfor.

5. Finansieringsanalyse

5.1 Forutsetninger for finansieringsanalysen

Lånerente

På dette stadiet i prosessen, før det er inngått renteavtaler med låneinstitusjoner, er man tradisjonelt pålagt å legge til grunn en lånerente på minimum 6,5 %. Bompengeselskapene opplever i dag betydelig lavere renter, ned mot 3 %. I basisalternativet har vi lagt til grunn 4% beregningsrente. Dette er ikke i tråd med dagens retningslinjer, men mer i tråd med det rentenivået bompengeselskapene i dag har. Med en årlig prisvekst på 2,5 %, innebærer dette en realrente på 1,5 %.

Vi har gjort følsomhetsvurderinger med beregningsrenter på 5% og 6,5%. Et rentenivå på 6,5% innebærer isolert et takstnivå om lag 50% over takstnivået med 4% rentenivå.

Driftskostnader for bomstasjoner

Det vil være stor variasjon i trafikkbelastningen i de ulike bomsnittene, fra over 90.000 i ÅDT på E18 ved Lysaker til en ÅDT på noen hundre i de minst trafikkerte bomsnittene. Det vil derfor være stor variasjon i driftskostnadene, selv om de ikke er direkte proporsjonale med trafikkgrunnet.

Det antas en årlig driftskostnad per bomsnitt som varierer fra ca. 3 til 10 mill. kr. Med alle bommene i drift er det lagt til grunn en samlet innkrevingskostnad på om lag 100 millioner kroner. En optimalisering av innkrevingsopplegget kan redusere dette noe.

Brikkeandel

Brikkeandelen i Oslo- og Bærumsringen (Fjellinjen AS) ligger i dag på om lag 88 %. Det er grunn til å forvente en høy brikkeandel i Vestkorridoren, ikke minst fordi de fleste trafikantene trolig vil ha brikke for betaling i Fjellinjens bomstasjoner. Obligatorisk brikke på tunge kjøretøy vil bidra ytterligere til dette. En høy brikkeandel medfører at en stor andel vil oppnå rabatt, og reduserer dermed inntektgrunnet. Høy brikkeandel vil samtidig ha en gunstig innvirkning på driftskostnadene for bompengordningen.

Det er i beregningene lagt til grunn at 90 % av passerende kjøretøy i Vestkorridoren vil ha brikke.

Betaling for tunge kjøretøy

I dagens innkrevingsordning for Oslopakke 3 betaler tunge kjøretøy tre ganger taksten for lette kjøretøy.

Vi har i beregningene for finansiering av E18 i Vestkorridoren lagt til grunn at tunge kjøretøy betaler dobbelt takst av lette kjøretøy. Dette er i tråd med takstretningslinjene for bompengeprojekt og det som er vanlig i tilsvarende prosjekt. Om tunge kjøretøy skulle betale tre ganger taksten av lette kjøretøy, vil taksten for lette kjøretøy kunne reduseres med rundt 5 %. Dette forholdet må vurderes i det videre arbeidet.

Gjennomsnittstakst per passering i bomstasjonene

Forventet gjennomsnittstakst per passering er lik summen av passeringsinntekter delt på antall passeringer. Gjennomsnittstaksten påvirkes av mange forhold; takstnivå, takst- og rabattordninger, fritaksordninger, «svinn» på grunn av uidentifiserte passeringer, andeler tunge og lette kjøretøy, mm. Forventet gjennomsnittstakst per passering, som i denne fasen benyttes som beregningsgrunnlag for forventede bompenginntekter, blir følgelig basert på visse forutsetninger som det er knyttet usikkerhet til.

Følgende forutsetninger er lagt til grunn:

- Andel tunge biler: 5 % av alle passeringer (som i Fjellinjen).
- Tunge biler betaler dobbel takst (se ovenfor).
- Flat rabatt ved bruk av brikke på 10 % (krav for å tilfredsstille EU-krav).
- Fritaksordninger og svinn for lette biler og tunge biler utgjør 12 % (lagt inn ca. 5 % sikkerhetsmargin ifht. dagens nivå i Fjellinjen, se under).

Det legges etter dette til grunn at gjennomsnittstaksten vil utgjøre ca. 85 % av taksten for lett bil.

Tap/avskrivninger på fordringer, «svinn» og tapte inntekter som følge av fritaksordninger (blant annet el-bil og kollektivtransport) ligger på om lag 7 %. Ved å legge til grunn 12 % tapte inntekter på grunn av fritaksordninger og «svinn», har vi dermed lagt inn en sikkerhetsmargin på 5 % for disse elementene i forhold til hva Fjellinjen i dag har.

Regnskapstall for 2012 fra Fjellinjen AS tilsier at gjennomsnittsinntekten per kjøretøy i 2012 lå på 74 % av grunntaksten for lett bil. I dette tallet inngår, i tillegg til «svinn» og fritaksordninger, tapte inntekter som følge av månedstak og timesregel på henholdsvis 5 % for lette kjøretøy og 13 % for tunge kjøretøy. Hos Fjellinjen var det videre henholdsvis 72 % for lette og 61 % av tunge kjøretøy som hadde 20 % rabatt. Dette utgjør et «tap» på henholdsvis 7 % og 6 % for lette og tunge kjøretøy i forhold til en rabatt på 10 %.

For denne typen prosjekt er det åpnet for å sette et maksimum for antall passeringer i et enkelt bompengesnitt det skal betales for (passeringstak). I retningslinjene for passeringstak er det lagt til grunn at nivået på et passeringstak skal justeres slik at det maksimalt gir 7 % tapte inntekter og ikke lavere enn 40 passeringer per snitt per måned. Vi har i beregningene ikke vurdert dette. Inntil videre kan det legges til grunn at et passeringstak maksimalt vil gi et behov for takstøkning på 7 %. Takst- og rabattsystemet vil være en del av den videre prosessen og blir behandlet som del av den endelige lokale behandlingen etter at reguleringsplan er vedtatt.

Innkrevningstid

Standard innkrevningstid i norske bompengordninger er 15 år. I denne utredningen har vi lagt til grunn en nedbetalingstid på 20 år. Den store kostnaden i prosjektet og de lokale trafikale konsekvensene av et høyere takstnivå er bakgrunnen for valget av nedbetalingstid i basisalternativet. Vi har i tillegg gjennomført følsomhetsvurderinger med henholdsvis 15 og 25 års nedbetalingstid.

En nedbetalingstid på 25 år fremfor 20 år vil, med øvrige forutsetninger som i basisberegningen, gi en takst per snitt som er om lag 2 kroner lavere i hver retning. Finansierings- og innkrevingskostnader vil samtidig øke med ca 1,6 mrd samlet over bompengeperioden fra ca 8 mrd kroner til 9,6 mrd kroner. Det vil si at med ytterligere 5 års innkrevingsperiode, så vil ett års inntekt gå til å dekke finansierings- og innkrevingskostnadene. Dette vil ytterligere øke med enda lengre bompengeperiode. Med høyere rentesatser vil dette øke vesentlig.

En innkrevingsperiode på 15 år vil gi 5 kroner økt takstnivå i basisalternativet. Finansierings- og innkrevingskostnadene vil imidlertid bli vesentlig lavere, om lag 6,4 mrd kroner

5.2 Beregningsresultater

5.2.1 Basisalternativ, 20 års nedbetaling, 4 % beregningsrente og 30 % statlig andel

Med lånerente **4 %**, **20 års** innkreving i alle bomsnitt og en statlig andel på 30 % blir beregnet grunntakst for lett bil uten rabatt om lag:

- **11 kr** i hver bomstasjon.
- 44 kr i hver retning Lysaker – Asker i perioden med alle bomstasjoner i drift.

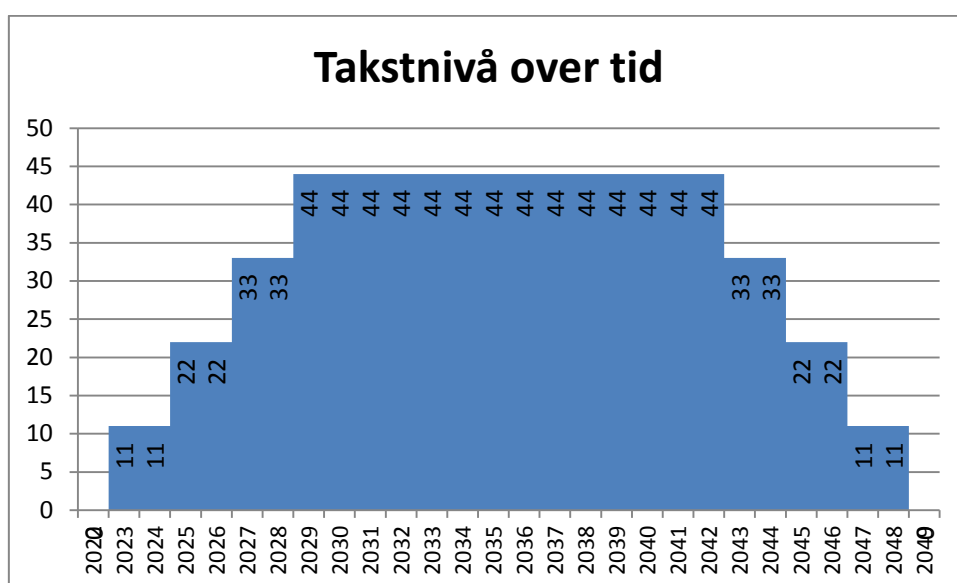
Dette forutsetter lik takst i alle bomsnitt og etterskuddsvis innkreving.

Tabellen under oppsummerer takstene for utvalgte strekninger.

Bomsnitt	Takst pr snitt en retning	Asker – Oslo T/R	Sandvika – Oslo T/R	Bekkestua– Oslo T/R	Asker – Sandvika T/R
Basis	11 kr	88 kr + 30kr	44 kr + 30 kr	22 kr + 30 kr	44 kr

Bompengene i bomringen i Oslo er synliggjort (+ 30 kr).

Strekningen er forutsatt utbygd etappevis. Med 20 års innkrevingsperiode i hvert bomsnitt og innkrevingsstart når den enkelte parsell er åpnet, vil takstene variere over tid. Med åpning av de enkelte parsellene med to års mellomrom vil den maksimale taksten inntreffe først når alle parsellene er ferdigstilt. Taksten vil da holde seg på dette nivået i 14 år før den trappes ned. Figuren under illustrerer dette for basisberegningen.



Figur 6: Takstnivå over tid i Basisalternativet

5.2.2 Følsomhetsanalyse

Det er stor usikkerhet i beregningsgrunnlaget. For å belyse dette er det gjort følsomhetsanalyser knyttet til de viktigste faktorene; lånerente, innkrevingsperiode og statlig bidrag.

Angitte takster gjelder for lett bil uten rabatt. Det er lagt til grunn at tunge biler (over 3,5 tonn) betaler to ganger lettbiltakst.

Varierende lånerente

I basisberegningen er det lagt til grunn en lånerent på 4 %. Tabellen under viser resultatet med henholdsvis 5 % og 6,5 % beregningsrente.

Bomsnitt	Takst pr snitt en retning	Asker – Oslo T/R	Sandvika – Oslo T/R	Bekkestua– Oslo T/R	Asker – Sandvika T/R
Basis, 4% beregningsrente	11 kr	88 kr + 30 kr	44 kr + 30 kr	22 kr + 30 kr	44 kr
5% beregningsrente	14 kr	112 kr + 30 kr	56 kr + 30 kr	28 kr + 30 kr	56 kr
6,5% beregningsrente	16 kr	128 kr + 30 kr	64 kr + 30 kr	32 kr + 30 kr	64 kr

Statlig bidrag

I basisberegningen er det lagt til grunn et statlig bidrag på 30 %. Tabellen under viser resultatet med henholdsvis 20 % og 25 % statlig bidrag.

Bomsnitt	Takst pr snitt en retning	Asker – Oslo T/R	Sandvika – Oslo T/R	Bekkestua– Oslo T/R	Asker – Sandvika T/R
Basis, 30 % statlig andel	11 kr	88 kr + 30 kr	44 kr + 30 kr	22 kr + 30 kr	44 kr
25 % statlig andel	12 kr	96 kr + 30 kr	48 kr + 30 kr	24 kr + 30 kr	48 kr
20 % statlig andel	14 kr	112 kr + 30 kr	56 kr + 30 kr	28 kr + 30 kr	56 kr

Bompengeperiode

I basisberegningen er det lagt til grunn en bompengeperiode på 20 år for hvert bomsnitt. Tabellen under viser resultatet med henholdsvis 15 og 25 års bompengeperiode.

Bomsnitt	Takst pr snitt en retning	Asker – Oslo T/R	Sandvika – Oslo T/R	Bekkestua– Oslo T/R	Asker – Sandvika T/R
Basis, 20 års bompengeperiode	11 kr	88 kr + 30 kr	44 kr + 30 kr	22 kr + 30 kr	44 kr
15 års bompengeperiode	16 kr	128 kr + 30 kr	64 kr + 30 kr	32 kr + 30 kr	64 kr
25 års bompengeperiode	9 kr	72 kr + 30 kr	36 kr + 30 kr	18 kr + 30 kr	36 kr

5.3 Oppsummering

Basisalternativet med etterskuddsinnkreving i fire bomsnitt over 20 år , med en beregningsrente på 4 % og et statlig bidrag på 12 mrd kr (30 %), gir en takst hver veg i de fire bomsnittene på 11 kr. Dette gir en samlet takst for hele korridoren på 44 kr i den perioden innkrevingen pågår i alle bomsnittene. I tillegg kommer prisen i dagens bomringen som i dag er på 30 kr.

Trafikkavvisningen ved denne løsningen blir relativt begrenset (samlet trafikkavvisning ca. 20 %), men på enkelte lokalveger må det gjøres tiltak for å begrense/hindre omkjøring.

Basisberegningen avviker fra det som er normalt i bompengeprosjekter, både med en lavere beregningsrente og en lengre nedbetalingstid. Det statlige bidraget er også vesentlig større enn det som ligger som statlig bidrag på første etappe, Lysaker – Ramstadsletta i NTP.

Bomsnitt	Takst pr snitt en retning	Asker – Oslo T/R	Sandvika – Oslo T/R	Bekkestua– Oslo T/R	Asker – Sandvika T/R
Basisberegning	11 kr	88 kr+ 30 kr	44 kr+ 30 kr	22 kr+ 30 kr	44 kr
5% beregningsrente	14 kr	112 kr+ 30 kr	56 kr+ 30 kr	28 kr+ 30 kr	56 kr
6,5% beregningsrente	16 kr	128 kr + 30 kr	64 kr+ 30 kr	32 kr+ 30 kr	64 kr
25 % statlig andel	12 kr	96 kr+ 30 kr	48 kr+ 30 kr	24 kr+ 30 kr	48 kr
20 % statlig andel	14 kr	112 kr+ 30 kr	56 kr+ 30 kr	28 kr+ 30 kr	56 kr
15 års bompengeperiode	16 kr	128 kr+ 30 kr	64 kr+ 30 kr	32 kr+ 30 kr	64 kr
25 års bompengeperiode	9 kr	72 kr+ 30 kr	36 kr+ 30 kr	18 kr+ 30 kr	36 kr

Det er i denne omgang bare gjort beregninger som forutsetter lik takst i alle bomsnitt. Det vil være aktuelt å vurdere andre takstordninger i det videre arbeidet, f.eks. lik takst per km på ulike parseller av ny E18, økende takstnivå i retning Oslo eller lavere takst på sideveger. Dette vil bli vurdert på et senere tidspunkt og bli behandlet i forbindelse med de endelige vedtakene for finansieringen av enkeltparsellene.

6. Videre prosess

I NTP 2014-2023 som ble behandlet av Stortinget 18. juni 2013, er prosjektet E18 Lysaker - Ramstadsletta forutsatt delvis bompengefinansiert gjennom en egen bompengeordning. Det er derfor nødvendig å få prinsipiell tilslutning fra berørte kommuner og fylkeskommuner for å gå videre med planlegging av en bompengeordning. Dette notatet er et utgangspunkt for å fremme en sak for lokalpolitisk behandling om prinsipiell tilslutning til delvis bompengefinansiering av hele strekningen Lysaker – Drengsrud.

Når det er gitt slik prinsipiell tilslutning og det foreligger vedtatte kommunedelplaner, vil det bli utarbeidet reguleringsplaner for delstrekningene og et endelig bompengeopplegg for hele strekningen. Et endelig bompengeopplegg vil omfatte konkret plassering av bomstasjoner, nivå på bomtakster, behov for garantier for låneopptak mm.

Det må foreligge bindende lokalpolitiske vedtak som gir tilslutning til et konkret bompengeopplegg før saken kan sendes via Vegdirektoratet til Samferdselsdepartementet for ekstern kvalitetssikring (KS2) og før det utarbeides stortingsproposisjon om utbyggings- og finansieringsopplegget. Det må også foreligge godkjent reguleringsplan for minst en delstrekning.

I og med at strekningene vil bli utbygd etappevis vil det være aktuelt å fremme saken for Stortinget i flere omganger, etter hvert som det foreligger godkjente reguleringsplaner for delstrekningene.

Prosessen vil da bli som følger:

Etappe 1 Lysaker – Ramstadsletta:

- Et konkret forslag til bompengeopplegg utarbeides parallelt med reguleringsplan for første delstrekning Lysaker – Ramstadsletta.
Når det foreligger godkjent reguleringsplan med kvalitetssikret kostnadsoverslag for delstrekningen ferdigstilles bompengeutredningen der bomtakstene på hele strekningen er beregnet ut fra foreliggende kostnadsoverslag på alle delstrekninger på det tidspunktet.
- Bompengeutredningen går til lokalpolitisk behandling i kommuner og fylkeskommuner som fatter endelig bompengevedtak.
- Dersom det blir lokalpolitisk tilslutning til finansieringsopplegget fremmes saken for Stortinget etter forutgående behandling i Vegdirektoratet og Samferdselsdepartementet. Forslaget vil bli gjenstand for ekstern kvalitetssikring KS2 som en del av prosessen frem mot en Stortingsproposisjon.
- Stortinget vedtar et utbyggings- og finansieringsopplegg for delstrekningen Lysaker – Ramstadsletta samt et bompengeopplegg for den samlede strekningen Lysaker – Drengsrud.
- Det antas at stortingsbehandling av første etappe tidligst kan skje i 2017.
-

	2013	2014									2015									2016									2017									2018								
	9	1	2	3	4	5	6	7	8	9	1	2	3	4	5	6	7	8	9	1	2	3	4	5	6	7	8	9	1	2	3	4	5	6	7	8	9	1	2	3	4	5	6	7	8	9
KDP		X																																												
Prinsippvedtak bompenger		x	X																																											
Reguleringsplan																																														
Endelig bompengevedtak																																														
KS2																																														
Bompengeproposisjon																																														
Byggeplanlegging																																														
Grunnerverv																																														
Bygging																																														

Etterfølgende etapper:

- Etter hvert som det foreligger godkjente reguleringsplaner med kostnadsoverslag for de neste etappene, samt eventuelt nye forutsetninger om statlige bevilgninger til totalprosjektet, revideres det samlede bompengelopplegget. Det innebærer at bomtakstene kan bli endret. Hvis det ikke blir store endringer i bompengelopplegget (takstene) vil det ikke være nødvendig med ny lokalpolitisk behandling av dette.
- Forslag til utbyggings- og finansieringsopplegg for neste etappe samt et revidert bompengelopplegg for den samlede strekningen fremmes for Stortinget som beskrevet ovenfor.
- Hvor mange ganger det er aktuelt å fremme saken for Stortinget (i hvor mange etapper) er avhengig av fremdriften av reguleringsplanarbeidet på delstrekningene og hvordan etappene deles inn.

7. Forslag til vedtak

Denne utredningen er ment som et grunnlag for å be lokale myndigheter om en prinsipiell tilslutning til at delvis bompengefinansiering kan legges til grunn for det videre arbeidet med prosjektet. Uten en slik tilslutning vil ikke det finansielle grunnlaget være tilstrekkelig avklart til at Statens vegvesen kan arbeide videre med planleggingen av prosjektet. Det er i NTP forutsatt tilslutning til et bompengelopplegg for finansieringen av etappe 1, Lysaker – Ramstadsletta.

Vi ber lokale myndigheter gi sin prinsipielle tilslutning til at det kan arbeides videre med delvis bompengefinansiering av E18 Vestkorridoren med utgangspunkt i denne utredningen.

Denne utredningen sendes til lokal behandling i Asker kommune, Bærum kommune, Oslo kommune og Akershus fylkeskommune.



Statens vegvesen
Region øst
Strategi-, veg og transportavdelingen

Tlf: (+47 915) 02030
firmapost-ost@vegvesen.no

vegvesen.no

Trygt fram sammen