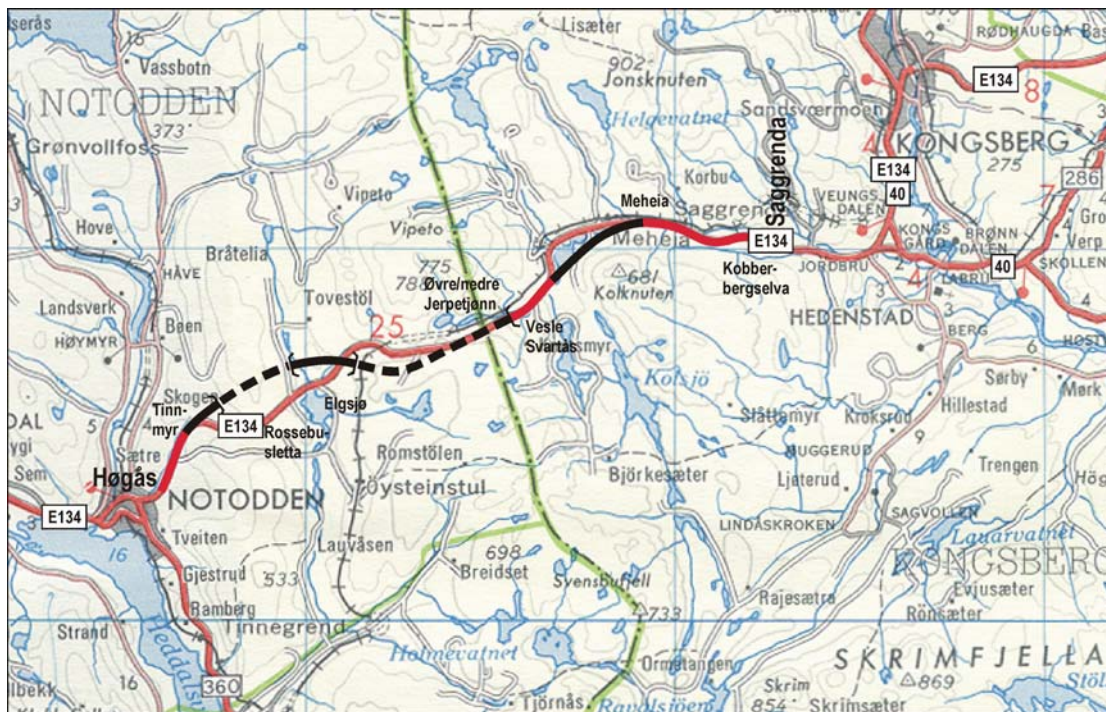


E134 Notodden - Kongsberg

Forbedret stamveg

Linjevalg og vurdering av bompengefinansiering



Oppdragets navn: E134 Notodden - Kongsberg
Forbedret stamveg

Dokumentets navn: Linjevalg og vurdering av bompengefinansiering

Stikkord: Stamveg, linjevalg, bompengefinansiering,
konsekvensutredning

Oppdragsgiver: Notodden Utvikling AS
Oppdragsgivers representant: Åsmund Groven

Scandiaconsult AS: Oppdragsleder: Knut Iver Skøien
Medarbeidere: Per L. Kjos
Aud Holtskog

0	2002-06-20	20		KIS	PLK	ERS
Revisjon nr.	Dato	Antall sider rapport (+ appendix)		Utarbeidet	Kontrollert	Godkjent

Signert rapport original finnes i arkivet til Scandiaconsult AS

Oppdragsnr.	Dokumentnr	Filnavn
212060A	2	\\sccdrm_s10\oppdrag\212060\linjeføring og bompenger\rapport e134.doc

FORORD

Denne rapporten er et bidrag i prosessen med å velge konsept for utbedring av E134 på strekningen mellom Kongsberg og Notodden. Rapporten inneholder en vurderinger av veglinjer på strekningen og vurderinger av bompengefinansiering. En eventuell utbygging kan sees i sammenheng med E134 gjennom eller forbi Kongsberg by.

Oppdragsgiver har vært Notodden Utvikling AS, med Åsmund Groven som kontaktperson.

Scandiaconsults oppdragsleder har vært Knut Iver Skøien, med Per L. Kjos og Aud Holtskog som oppdragsmedarbeidere.

Drammen, juni 2002
Scandiaconsult AS

Knut Iver Skøien

INNHOOLD

1. SAMMENDRAG	4
2. INNLEDNING	5
2.1 BAKGRUNN OG HENSIKT MED RAPPORTEN	5
2.2 SITUASJONSBESKRIVELSE	5
3. MÅL OG FORUTSETNINGER FOR VURDERINGENE I RAPPORTEN.....	7
3.1 GENERELT	7
3.2 VEGSTANDARD	8
4. NYE LØSNINGSFORSLAG FOR E134 NOTODDEN-KONGSBERG.....	9
4.1 ARBEIDSOPPLEGG OG METODE.....	9
4.2 NOTODDEN – KONGSBERG	10
4.2.1 Generelt	10
4.2.2 Parsell Kobberbergselva bru - Meheia	10
4.2.3 Parsell Meheia (forbi Bråtavann, Steingr.vannet og Buvannet)	11
4.2.4 Parsell Svartås/Svarttjern/ Telemark/Buskerud grense – Høgås	11
4.2.5 Nye ideer om gjennomføring av E134 i Notodden.....	12
5. KOSTNADEESTIMATER	13
6. BOMPENGEFINANSIERING	15
6.1 FORSLAG FRA STATENS VEGVESEN.....	18
7. KONKLUSJONER OG ANBEFALINGER	19
7.1 LINJEVALG.....	19
7.2 BOMPENGEFINANSIERING.....	19
7.3 STRATEGI FOR REALISERING AV NY E134.....	19

VEDLEGG

- Vedlegg 1: KU – Kongsberg. Alternative linjer
- Vedlegg 2: Trafikkmengder
- Vedlegg 3: Strekningen Saggrenda - Høgås
- Vedlegg 4: Nye idéer om gjennomføring av E134 i Notodden

1. SAMMENDRAG

Hensikten med denne rapporten er :

- å bidra til å illustrere hvordan vegforbindelsen mellom Notodden og Kongsberg kan realiseres med stamvegstandard.
- å bidra til at de aktuelle vegprosjektene på strekningen kan komme raskere til planlegging og utførelse.
- å presentere nye løsningsforslag og idéer for E134 i området Notodden-Kongsberg.

Notodden ligger geografisk sentralt for Midt- og Øst-Telemark, og er knutepunkt for flere transportlinjer. Bedre forbindelser mot Kongsberg og Drammens- og Osloområdet er viktig for Notoddens utvikling. Forbedring av E134 vil kunne få stor betydning for videre utvikling av et felles arbeidsmarked og næringssamarbeid mellom Notodden og Kongsberg.

Vurdering av mulige nye linjer for E134 mellom Notodden og Kongsberg tilsier at ingen helt nye linjer kan anbefales i forhold til tidligere vurderte forslag. Den største foreslåtte forbedringen i forhold til tidligere utredninger er en tunnel på 4200 m fra Elgsjø til Svarttjern, som vil redusere høydeforskjeller og gi bedre stigningsforhold. Det foreslås i tillegg tunnel på 2900 m fra Tinnmyr til Elgsjø og en tunnel på 1000 m fra Buskerud grense forbi Bråtavann.

Kostnadene for å forbedre E134 til stamvegstandard på strekningen fra Høgås til bru over Kobberbergselva er anslått til over en milliard kroner. Hvis standardkravene reduseres og utbedring av eksisterende veg velges i større grad, kan kostandene reduseres til drøyt halvparten. Kostnadsoverslagene er gitt med stor usikkerhet.

Mulighetene for bompengefinansiering er vurdert. Vurderingene er gjort med utgangspunkt i en statlig andel på 40%, mens bompenginntektene må dekke 60% av investeringskostnadene.

En bomstasjon mellom Notodden og Kongsberg vil muliggjøre en investering på 560 mill kr med innkrevingsperiode på 15 år og personbiltakst på 25 kr. Det er ikke realistisk å dekke investering på over en milliard med de gitte forutsetningene.

Det bør også vurderes å finansiere både utbyggingen av E134 gjennom Kongsberg og videre til Notodden ved hjelp av bompenger. Bommen må i så fall plasseres øst for Kongsberg. Kostnadsanslagene her er svært usikre, men vi har gått ut fra at utbyggingen i Kongsberg og utbedring (det rimeligste alternativet) mot Notodden til sammen kommer på 1,3 milliarder. Hvis bompengennekningen starter samme år som anleggsinvesteringene og foregår i 15 år, vil en personbiltakst på 25 kr dekke investeringene.

Scandiaconsult anbefaler at det settes i gang en planprosess med konsekvensutredning for å få utredet de samlede virkninger av utbygging av E134 mellom Notodden og Kongsberg.

2. INNLEDNING

2.1 *Bakgrunn og hensikt med rapporten*

Dette utredningsarbeidet går i første omgang ut på å skaffe grunnlag for å velge hvilket **konsept** en skal gå inn for med tanke på vegforbindelsen mellom Notodden og Kongsberg. Det er naturlig å tenke seg videreføring av utredningsarbeidet i en senere fase. I en slik fase kan valgte konsept videreføres, samfunnsmessige nyttevirkninger kan tydeliggjøres og strategier for raske beslutninger og gjennomføring kan vurderes og fastlegges.

Scandiaconsult AS har tidligere utført følgende arbeider med betydning for denne utredningen:
"E 134: Kongsberg-Notodden-Hjartdal-Seljord. Utbyggingsbehov. Finansiering." (Mars 2000)
"Bompengeutredning for E134/Rv 36 i Telemark" (November 2000)
"Nytte-kostnadsberegning for E 134 Kongsberg-Notodden." (Desember 2001).

Hensikten med denne rapporten er :

- å bidra til å illustrere hvordan vegforbindelsen mellom Notodden og Kongsberg kan realiseres med stamvegstandard.
- å bidra til at de aktuelle vegprosjektene på strekningen kan komme raskere til planlegging og utførelse.
- å presentere nye løsningsforslag og idéer for E134 i området Notodden-Kongsberg.

2.2 *Situasjonsbeskrivelse*

Notodden er et sentralt geografisk punkt for Midt- og Øst Telemark i forhold til kommunikasjonslinjer. Notodden er "navet" i transportlinjene! Mye må innom Notodden for å komme videre til f.eks. Kongsberg, Drammen, Oslo og Grenland. Notodden vil, bare med utgangspunkt i den geografiske beliggenheten, peke seg ut som et regionsenter. I tillegg finner vi en rekke regionale funksjoner i byen - bl.a. Høyskolen.

Ca 9 % av de yrkesaktive i Telemark (ca 5.300 personer) hadde i 1995 sitt arbeidssted utenfor fylket. Fra Midt- og Øst Telemark-regionen pendlet ca 870 mot kysten (Grenland og Vestfold), mens ca 900 personer pendlet mot Kongsberg, Drammen og Oslo. Lokalpendlingen mellom byene Kongsberg og Notodden har tatt seg opp i de siste årene.

E 134 er den viktigste forbindelsen mellom øvre og midtre del av Telemark og Buskerud og Osloområdet, samt at E134 er en viktig forbindelse mellom Østlandet og Vestlandet. E 134 har og vil få stor betydning for utviklingen av øvre og midtre deler av Telemark.

Samtidig er forbindelsen nordøstover til Kongsberg og Drammen meget viktig for utviklingen av næringslivets konkurransevne, som igjen påvirker bosettingsmønsteret. Med et effektivt transportnett mellom Notodden og Kongsberg, Drammen og Grenland vil arbeidspendlingen fungere bedre og et mer robust regionalt arbeidsmarked kan virkeliggjøres. Dette kan skape grunnlag for ytterligere befolkningsutvikling i Notodden.

Notodden og Kongsberg befinner seg i en utpekt samferdelskorridor på i Nasjonal transportplan 2002 - 2011 (korridor 5, Oslo –Bergen). Det skal utvikles et overordnet transportnett med tilhørende trafikale knutepunkt som til sammen dekker de viktigste transportrelasjoner innenlands. Notodden og Kongsberg er viktige trafikale knutepunkter i denne sammenhengen.

Notodden og Kongsberg kan sees i sammenheng med hensyn til regional utvikling. Utvikling i en av byene kan skape ringvirkninger i den andre bl.a. fordi avstanden er såpass liten og fordi det allerede i dag er en betydelig arbeidskraftutveksling.

Dette har gitt utgangspunkt for et konkret strategisk samarbeid mellom kommunene Notodden og Kongsberg om regional utvikling. Det er viktig å videreutvikle et samarbeide på tvers av fylkesgrensen. Utbedring av E134 mellom byene kan både være et mål for samarbeidet og bidra til å bringe det videre.

3. MÅL OG FORUTSETNINGER FOR VURDERINGENE I RAPPORTEN

3.1 Generelt

Generelle målformuleringer er gitt i utfordringsdokumentene for Telemark og Buskerud for gjeldende NTP 2002 - 2011:

Telemark:

Utfordringene i Telemark bærer preg av fylkets store mangfold, fra et relativt spredt bosettingsmønster i vest til en konsentrert industrivirksomhet og bosetting i Grenlandsområdet. E 134 er en av hovedårene for den landbaserte transporten.

I utfordringsdokumentet for Telemark er følgende utfordringer spesielt vektlagt:

- Knytte Grenland og Øst-Telemark nærmere til Oslofjordområdet, samtidig som man styrker kontakten til de øvrige regionene i fylket.
- Styrke næringslivets konkurranseevne.
- Opprettholde bosettingsmønsteret i fylket.
- Redusere miljøulempene knyttet til transport.
- Bedre trafikkikkerheten i byområdene.
- Sikre større helhet i transportkjeder gjennom å lette overgangen mellom de ulike transportformene, redusere terminalkostnadene og styrke samarbeidet mellom transportaktørene.

To satsningsområder for planperioden 2002 – 2011:

- **Bedre framføringstid på hovedårene bl.a. E 134.**
- Helhetlig transportstrategi for Grenland.

Buskerud:

De nasjonale transportkorridorene mot Sørlandet og Vestlandet går gjennom viktige deler av Buskerud fylke. Dette er medvirkende årsak til at fylket har 7,8 % av landets persontransport med bil, mot 5 % av befolkningen. Dessuten har fylket de to siste årene hatt landets høyeste antall trafikkdrepte.

I Drammen møtes tre stamvegruter, deriblant E 134, og tre av landets viktigste og sterkeste trafikkerte jernbanelinjer. Samtidig har byen en god havn. Til sammen gjør dette Drammen til et av landets viktigste transportknutepunkt.

I utfordringsdokumentet for Buskerud er følgende utfordringer spesielt vektlagt:

- Redusere næringslivets transportkostader.
- Begrense miljøulempene ved transport.
- Bedre trafikkikkerheten på vegene.

3.2 Vegstandard

Mål for stamvegstandarden defineres i tabellen nedenfor (kilde: Statens vegvesen: Revidert Stamvegstandard, MISA 01/02) :

Vegstandard i forhold til trafikkmengder:

	ÅDT ¹ < 1500	ÅDT 1500 – 5000	ÅDT 5000 – 10 000
Standard-klasse ²	H1	H1	H1
Vegtype	Avkjørsels-regulert veg	Avkjørsels-fri veg	Avkjørsels-fri veg
Vegbredde	8,5 ³ m	8,5 m	10,0 m
Dimensjonerende hastighet	80 km/t	90 km/t	100 km/t
Krysstype	Plankryss	Plankryss	Planskilt
Forbikjøringsmuligheter	1 pr 5 km	2 pr 5 km	3 pr 5 km
Maksimal stigning	8 %	6 %	6 %

¹ ÅDT – årsdøgntrafikk er gjennomsnittlig antall kjøretøyer som passerer et gitt punkt i løpet av et år.

² I høringsutgaven om standard på stamvegnettet er det angitt enkelte tettsteder hvor vegen kan integreres i det lokale hovedvegnett. I henhold til høringsuttalelser fra fylkene foreslås bl.a. Notodden.

³ Kan reduseres til 7,5 m ved kostbart terreng.

Vegstandarden definert ovenfor er utgangspunktet for kostnadsestimatene i kap 6.

4. Nye løsningsforslag for E134 Notodden-Kongsberg

4.1 Arbeidsopplegg og metode

Utgangspunkt for arbeidet er tidligere utførte utredninger og kart i målestokk 1:5000. Det er foretatt en kartstudie for å finne andre realistiske veglinjer – i tillegg til de som allerede er undersøkt i utredningen: ”E134: Kongsberg-Notodden-Hjartdal-Seljord. Utbyggingsbehov. Finansiering.” (Mars 2000).

Statens vegvesen Buskerud er for tiden igang med utarbeidelse av konsekvensutredning (KU) etter plan- og bygningsloven kap. VII-a for E134 gjennom eller forbi Kongsberg by. Meldingen ble ferdig i juni 2000 og har vært lagt ut til høring. Med utgangspunkt i meldingen og høringsuttalelsene er SVB nå i gang med å utvikle realistiske linjealternativer for konsekvensutredningen. Det tas sikte på å bruke høsten 2002 til en slik videre vurdering. KUen utarbeides deretter og legges ut til høring i oktober - november 2003. En kommunedelplan for E134 i Kongsberg kan vedtas på grunnlag av dette i april 2004. Det legges opp til at prosjektet innføres i handlingsprogrammet for NTP 2006 – 2009.

De alternativsøk som har vært foretatt til nå har vært fordelt på fire korridorer. Tre av disse foreslås videreført: Sentrumskorridoren, Gamlegrendsåsen nord og Grosvoldkorridoren med tilhørende traseer. Se kartskisse i vedlegg 1.

For å oppnå samordning mellom KU-arbeidet i Kongsberg og denne utredningen, har vi hatt møte med prosjektledelsen hos Statens vegvesen Buskerud, og blant annet bestemt et felles utgangspunkt. Dette er startpunkt for utredningen Notodden – Kongsberg og avslutningpunkt for KU for E134 i Kongsberg. Fellespunktet er bestemt til brua over Kobberbergselva.

Mot Notodden er Høgås endepunktet for vurderingen . Her starter et planlagt tunnelprosjekt som ender midt nede i Notodden. Alternativer for E134 gjennom Notodden er tidligere vurdert i forbindelse med kommuneplanarbeidet. Tunnelalternativet ble vedtatt i Notodden kommunestyre 25.01.1996. Stamvegutredningen av september 1999 inneholder dette prosjektet. Noen nye idéer om stamveggjennomføring i Notodden er likevel nevnt i denne rapporten.

Detaljeringsnivået i vurderingene nedenfor er definert slik:

- vurdering på kart i målestokk 1:5.000 og 1:10.000
- oversiktsbefaring
- nye eksempler på linjer
- alternative løsninger

Framstillingen i denne rapporten gjøres på kart i målestokk 1:50.000.

På grunn av begrensede rammer for denne rapporten, er det ikke utarbeidet lengdeprofil for vegalternativene.

4.2 Notodden – Kongsberg

Generelt

E134 Notodden - Kongsberg er en meget viktig strekning, som er sterkt trafikkert. Trafikkbildet er vist i vedlegg 2. Registrert ÅDT (2001) ligger på mellom 3.700 og 4.000 på vegen mellom Kongsberg og Notodden, utenfor byområdene. Framtidig økning estimeres til ca 2,2 % pr år. I løpet av en 10-års periode vil trafikken øke til mellom 4.600 og 5.200.

Når trafikken øker til over 5000 ÅDT, vil kravet til stamvegstandarden også øke til bl.a.

følgende:	vegbredder:	10 m
	dimensjonerende hastighet.:	100 km/t
	krysstype:	planskilt
	forbikjøringsmuligheter:	3 pr 5 km
	maksimal stigning:	6 %

Følgende **generelle vurderinger** er nødvendige å understreke:

- Vi har foretatt søk på kart utenfor eksisterende vegkorridor, for eventuelt å finne helt nye linjer som kunne gi transportmessige fordeler. Men **ingen helt nye realistiske linjer kan anbefales**. Hovedgrunnen til dette er bl.a. at topografien og geografien gjorde valg av andre linjer kostnadmessig umulige. Terrenget mellom Notodden og Kongsberg er i store trekk bygget opp med daler og åser på tvers av transportretningen. Forsering av et slikt landskap med stamvegstandard gjør det nødvendig med mange tunneler og bruer. Poenget må derfor være å finne en linje som er kortest mulig og som gir lavest mulige anleggskostnader. Vi kan derfor etter denne undersøkelsen slå fast at eksisterende vegkorridor i det alt vesentlig ligger optimalt i forhold til vegkommunikasjonen mellom Notodden og Kongsberg.
- Den viktigste endringen i forhold til tidligere vurderte linjer, er at den nye traseen vil gi et bedre stigningsmessig forløp - særlig fordi det er lagt inn en lengre tunnel i midten av parsellen mellom Notodden og Kongsberg.
- I forhold til tidligere utredninger vil denne rapporten også gi ajourførte kostnadstall (2001 - priser).
- Det **anbefales at det utarbeides en konsekvensutredning** for denne strekningen med bl.a. de herværende alternative linjer som vurderingsalternativer og med alternativ 0 som referansealternativ. Her må både de kvantifiserbare og de ikke kvantifiserbare konsekvenser vurderes.

For sammenligningens skyld bruker vi, der det er mulig, den samme parsellinndelingen som brukes i utredningen "E134: Kongsberg-Notodden-Hjartdal-Seljord. Utbyggingsbehov. Finansiering." Se kartskisse i vedlegg 3.

Parsell Kobberbergselva bru - Meheia

Det må påregnes en ny bru over Kobberbergselva med en ny vegstandard, i tillegg til en liten bru lengere syd. Forbedring av denne strekningen foreslås i hovedsak lagt til eksisterende trasé.

Tilsammen er denne parsellen ca 3000 m lang.

Kostnaden er estimert til ca 90 mill kr.

Parsell Meheia (forbi Bråtavann, Steingr.vannet og Buvannet)

For denne parsellen er ny linje øst og syd for Bråtavannet, Steingrunnsvannet og Buvannet vurdert: Fra og med brua over Storelva og til innslaget i tunnel ved Svarttjern.

Fra brua over Storelva går det ca 600 m før en tunnel på ca 1000 m tar over. Deretter blir det ca 2600 m med ny veg, samt en bru på ca 200 m.

Kostnaden for denne parsellen er estimert til 165 mill kr.

Her må det tas forbehold mht kostnader. Det mangler registrering av grunnforhold etc for dette alternativet.

Parsell Svartås/Svarttjern/ Telemark/Buskerud grense – Høgås

På denne strekningen av E134 er det for mange trafikkulykker og opphopinger av biler. Her må det gjøres noe radikalt.

Følgende alternativer undersøkes derfor:

Alt. 1: Utbedring av eksisterende trasé med bl.a. forbikjøringsfelt både oppover og nedover.

Alt. 2: Ny trasé med tunneler.

Alt. 1.:

Følgende vurdering ligger til grunn for kostnadsberegningene:

- Nedre Jerpetjønn – Øvre Jerpetjønn:
Forbikjøringsfelt oppover, utrettinger etc i ca 1200 m
- Øvre Jerpetjønn – Elgsjø:
Forbikjøringsfelt oppover og nedover (4-felt) i ca 3600 m
- Forbi Elgsjø:
3-felts (forbikjøringsfelt oppover) ny veg i ca 600 m
Ny bru i ca 300 m
- Elgsjø – Rossebusletta:
Forbikjøringsfelt oppover i ca 1000 m
- Rossebusletta – Høgås:
Forbikjøringsfelt oppover og nedover (4-felt) i ca 3500 m

Kostnaden for parsellen er estimert til ca 310 mill kr. Dette gir utbedring av eksisterende veg, men **ikke stamvegstandard**.

Alt 2.:

Med utgangspunkt i **kravet til stamvegstandard** anbefales følgende traséalternativ:

Traseen er ca 10.800 m lang med følgende elementer:

- Lang tunnel (ca 4.200 m) fra Svarttjern til Elgsjø som gir mindre stigning og høydeforskjell.
- Veg i dagen forbi Elgsjø med 2 bruer og deler av vegen som 3-feltsveg
- Tunnel fra Elgsjø til Tinnmyr (ca 2.900 m)
- Veg i dagen fra Tinnmyr til Høgås (3-feltsveg)

For ny veg med stamvegstandard er kostnaden estimert til ca 820 mill kr.

4.3 Nye ideer om gjennomføring av E134 i Notodden

To muligheter er vurdert:

- Nedføring fra Tinnemyr med bruovergang ved Kåfjellåsen, tunnel gjennom eller veg rundt Tinneåsen/Vesleås, og nedføring til nåværende E134 ved Kleivane/Strupa. Dette betyr at adkomsten fra E134 til sentrumsområdene kommer fra nord.
- Stamveg E134 føres langs jernbanelinja ved Elgsjøen og gjennom eller rundt Lauvåsknollen og ned i Notodden fra syd.

Vi har ikke vurdert detaljene (bl.a. kostnadene) og heller ikke de byplanmessige konsekvensene av de ovennevnte linjene. Linjene er antydnet på kartskissen i vedlegg 4. Foreløpig er tunnelprosjektet fra Høgås til Vålådalen gjennom Notodden det mest gjennomtenkte.

5. KOSTNADSESTIMATER

Metoden som er valgt her er en kalkulasjonsmetode som har erfaringspriser (enhetspriser) som utgangspunkt for beregningene.

Anslått usikkerhet i beregningene ligger på +/- 50 %.

Vi har lagt til grunn full stamvegstandard mellom Saggrenda og Notodden i forbindelse med nye nødvendige prosjekter på enkelte strekninger.

Enhetsprisene som er brukt her, er erfaringstall fra gjennomførte prosjekter, bl.a. Rv 23 Oslofjordforbindelsen og E 134 Langebru – Torespæren. Tallene er 2001-priser.

Nr.	Parsell/ Prosjekt	Lengde (m)	Type utbedring Delstrekninger	Lengde (m)	Enhets- pris (kr)	Sum (mill kr)	
1	Kobberbergs -elva – Meheia	2.900	1 bru Ny veg	100 2.800	30.000	3,5 84,0	
	Delsum					87,5	
2	Meheia (forbi Bråtavann, Steingr.- vannet og Buvannet) til tunnelinnslag Telemark grense	4.400	1 tunnel Ny veg 1 bru	1.000 3.200 200	90.000 25.000	90,0 70,0 5,0	
	Delsum					165,0	

3	Buskerud grense – Høgås	10.200	Alt. 1: Utbedring Nedre Jerpetjønn – Øvre Jerpetjønn (forbikjøringsf. oppover + utretting)	1.200	20.000	24		
			Øvre Jerpetjønn-Elgsjø (4.felt, delvis utnyttelse av gml. veg)	3.600	30.000	108		
			Elgsjø: 3-felts ny veg: 600 m (12 mill) Bru: 300 m (40 mill) (alt: fjellskjæring nord for eks,veg: 1000 m a kr 50.000):				52	(50)
			Elgsjø – Rossebusletta (forbikjøringsf. oppover mot Notodden)	1.000	20.000	20		
			Rossebusletta – Høgås (4-felt, delvis utnyttelse av eksisterende veg)	3.500	30.000	105		
		9.600	Alt. 2: Ny trase					
			Tunnel Veg i dagen forbi Elgsjø (2 bruer + ny veg, 2 felt i 200 m, 3-felt i 1.800 m)	3.200	120.000	384,0		
			Tunnel: Elgsjø-Tinnmyr	2.000	30.000	60,0		
			Tinnmyr- Høgås (Ny 3-felts veg)	2.700	120.000	324,0		
				1.700	30.000	51,0		
	Delsum alt. 1				309,0			
	Delsum alt. 2				819,0			
	SUM		Kobberbergselva- Høgås			561,5	Eks. veg på 3.	
					1.071,5	Ny veg		

Konklusjon:

Totalt investeringsbehov for strekningen Notodden – Kongsberg er anslått til i overkant av 1 milliarder kr med stamvegstandard. Dersom standardkravet reduseres, kan E 134 opprustes for ca halvparten av kostnaden.

6. BOMPENGEFINANSIERING

Størrelsen på statlige bevilgninger til vegformål og statlige prioriteringer i stamveginvesteringer tilsier at en ny og/eller vesentlig utbedret E134 må utsettes i svært lang tid hvis dette skal være eneste finansieringskilde. Bompengefinansiering gir muligheter til å framskynde tiltak der det er lokal enighet om dette.

6.1 Bompengefinansiering - Meheia

Bakgrunnstall - forutsetninger

Trafikkmengden som passerer bomstasjonene er, sammen med bomavgiften, bestemmende for inntjeningen. For bomstasjonen på Meheia (grense Telemark/Buskerud) er det på grunnlag av tellinger tatt utgangspunkt i en gjennomsnittlig døgntrafikk på 3700 i 2001. Videre er det forutsatt en årlig vekst i trafikken på 2,2 %.

Når bompengebetaling introduseres vil noen (om mulig) velge andre reisemål, hvis det finnes alternative kjøreruter vil noen benytte disse, noen kan velge andre reisemidler enn bil, og noen bilturer kan bli kuttet ut. Når det gjelder plassering av bom på Meheia, finnes det få omkjøringsveier som reelt sett er aktuelle.

Vi tror derfor av svinnet i dette tilfellet blir relativt beskjedent, og det er derfor i disse beregningene anslått til ca. 2%.

Beregningene baserer seg videre på en nedbetalingstid og bompengeperiode på 15 år, en samlet investeringssum på ca. kr 560 millioner (2001 – kroner) over fire år, en årlig prisstigning på 2 % og en rentesats på 8 %. Anleggsarbeidet er forutsatt oppstartet i 2004 med bompengennevning fra 2006. Det er videre regnet med en bemanning tilsvarende 1 person døgnet rundt (4 – 5 årsverk).

Det er forutsatt en fordeling med 40 % fra statlige bidrag (stamvegmidler) og 60 % fra bompengefinansiering. De statlige bidragene er fordelt over 4 år fra 2008.

Beregningene

Det er gjort beregninger for to ulike takstalternativer:

	Alt.1	Alt.2
Personbiltakst	kr 15,-	kr 25,-

Taksten for større kjøretøyer vil da normalt være det dobbelte.

I beregningene er det tatt hensyn til reduserte inntekter som følge av rabattordninger o.l. (Erfaringsmessig tilsvarer reduksjonen ca.10% av inntektene).

Beregningene for alternativ 1 viser at taksten er for lav i forhold til den beregnede trafikkmengde. Ved utgangen av år 2020 vil prosjektet fortsatt ha en lånegjeld på ca kr 590 mill (løpende priser).

Alternativ 2 gir så godt som fullfinansiering innenfor bompengerperioden. Beregningene viser at anleggsprosjektet i år 2020 vil ha en restgjeld på ca kroner 30 mill (løpende priser).

Alternative beregninger

Et alternativ er å igangsette bompengeneinnkrevningen samtidig med anleggsstart, dvs. i år 2004. Innkrevningen vil i så fall avsluttes i 2018. Beregningene viser i så fall følgende:

For alternativ 1 er taksten fortsatt for lav, men lånegjelden ved utgangen av år 2018 er da redusert til kr 460 millioner. Dersom statstilskuddet i tillegg blir utbetalt fra år 2006 i stedet for fra år 2008, går samlet lånegjeld ved utgangen av år 2018 ned til kr 390 millioner. Alle beløp er også her i løpende priser.

Alternativ 2 gir ved oppstart av bompengeneinnkreving i år 2004, fullfinansiering i år 2017.

Konklusjon

En bomstasjon ved Meheia (grense Telemark/Buskerud) i en 15-årsperiode fra år 2006, må ha en bompengetakst på kr 25,- for personbiler (tilsvarende kr 50,- for tyngre kjøretøyer) for at en utbygging på kr 560 millioner skal kunne finansieres. Ved oppstart av bompengeneordningen i 2004 og med statsfinansiering fra 2006, kan muligens taksten redusert til ca kr 23-24.

I dette tilfellet er svignet allerede på et beskjedent nivå, så tiltak for å redusere dette videre er lite aktuelt. En raskere utbetaling av midlene fra staten vil ha en viss effekt, men denne blir likevel så begrenset at anbefalte bomtakster vil komme ut på omtrent det samme beløp som i beregningene ovenfor.

Vi vil dessuten påpeke at beregningene er gjort ut fra svært usikre forutsetninger. Før endelig beslutning treffes, bør flere alternativer vurderes og utredes

6.2 Bompengefinansiering – bom øst for Kongsberg

Bakgrunnstall - forutsetninger

Trafikkmengden som passerer bomstasjonene er, sammen med bomavgiften, bestemmende for inntjeningen. For bomstasjonen ved Kongsberg er det på grunnlag av tellinger tatt utgangspunkt i gjennomsnittlig døgntrafikk over Damåsen, som var på 7900 i 2001. Videre er det forutsatt en årlig vekst i trafikken på 2,2 %.

Eventuell plassering av en bom på E134 øst for Kongsberg er ikke fastlagt, men nesten uansett hvor plasseringen blir, vil omkjøring være en mulighet. Vi vil derfor få et visst svinn i trafikkmengde. Dette er i disse beregningene anslått til ca. 7%. Hvor realistisk dette tallet er, avhenger blant annet av hvor bommen kan plasseres og utformingen av vegsystemet.

Beregningene baserer seg videre på en nedbetalingstid og bompengerperiode på 15 år, en samlet investeringssum på 1.300 millioner 2001-kroner (omfatter utbygging gjennom Kongsberg med ca. kr 750 mill. og utbygging av veien over Meheia til Notodden med ca. 550 mill.), en årlig prisstigning på 2% og en rentesats på 8%. Anleggsarbeidet er forutsatt gjennomført i løpet av 6 år med oppstart i 2004, og med bompengeneinnkreving fra 2006.

De statlige bidragene er fordelt over 4 år fra 2008, og utgjør 40% av investeringene.

Beregningene

Det er gjort beregninger for to ulike takstalternativer:

	Alt.1	Alt.2
Personbiltakst	kr 15,-	kr 25,-

Taksten for større kjøretøyer vil da normalt være det dobbelte, mens rabattordninger o.l. gjør at gjennomsnittlig inntekt pr. kjøretøy blir 90% av personbiltakst..

Beregningene for alternativ 1 viser at taksten er for lav i forhold til den beregnede trafikkmengde. Ved utgangen av år 2020 vil prosjektet fortsatt ha en lånegjeld på ca kr 1240 mill (løpende priser).

Alternativ 2 gir en restgjeld på kr 120 millioner i år 2020 (løpende priser).

Alternative beregninger

Et alternativ er å igangsette bompengeneinnkrevningen samtidig med anleggsstart, dvs. i år 2004. Innkrevningen vil i så fall avsluttes i 2018. Beregningene viser følgende:

For alternativ 1 er taksten fortsatt for lav, men lånegjelden ved utgangen av år 2018 er da redusert til kr 960 millioner.

Alternativ 2 gir ved oppstart av bompengeneinnkreving i år 2004 fullfinansiering, i det gjelden er nedbetalt allerede ved utgangen av år 2017.

Kostnadsanslaget for Kongsbergveien er foreløpig forholdsvis grovt (kostnadene er anslått av med Statens vegvesen Buskerud, og bygger på løpemeterpriser for aktuelle alternativer). Det kan være en mulighet for at beløpet blir noe mindre, antydningvis ned mot 500 mill. 2001-kroner. Dersom investeringsbeløpet for Kongsberg settes til kr 500 mill, reduseres lånegjelden i alt.1 ved utgangen av år 2018 til kr 580 millioner. Dersom statstilskuddet i tillegg blir utbetalt fra år 2006 i stedet for fra år 2008, og hvis en så i tillegg utsetter anleggsstart til år 2005, vil lånegjelden ved

utgangen av 2018 for dette alternativet være ca kr 275 mill. Alle beløp er også her i løpende priser.

Ved et investeringsbeløp for Kongsberg på kr 500 mill, vil det også være mulig å operere med en takst på for eksempel kr 20,-. I et slikt tilfelle vil det ved oppstart av bompengeneinnkreving i 2006, være en restgjeld på kr 475 mill. ved utgangen av år 2020, mens en alternativt ved bompengeneinnkreving fra 2004 vil få en restgjeld på ca kr 60 mill. Dersom statstilskuddet også utbetales fra 2006, er prosjektet fullfinansiert ved utgangen av 2017.

Konklusjon

En ordning med bomplassering øst for Kongsberg i en 15-årsperiode fra år 2006, som skal finansiere både utbygging i Kongsberg og vegen mot Notodden med investering på kr 1,3 milliarder, vil bare gi fullfinansiering dersom bompengetaksten settes til kr 25, og innkrevingen startes opp samtidig med utbyggingen (2004).

Dersom investeringsbeløpet for Kongsbergdelen kan reduseres til kr 500 millioner, slik at samlet investering blir ca. 1,1 milliarder og en kan få statstilskudd fra 2006, vil en takst på kr 20 med innkrevsstart samtidig med anleggsstart gi fullfinansiering.

Dersom en ved valg av plasseringsalternativ og utforming av vegsystem kan redusere svinnet noe, gir dette muligheter for en noe lavere takst. På den annen side kan svinnet bli høyere hvis en ikke finner gode løsninger på dette.

Vi vil påpeke at beregningene er gjort ut fra svært usikre forutsetninger. Før endelig beslutning treffes, bør flere alternativer vurderes og utredes.

6.3 Forslag fra Statens vegvesen

Statens vegvesen, Telemark vegkontor har i brev av 13.05.2002 bedt berørte kommuner, organisasjoner med interesser i vegspørsmål, Telemark reiselivsråd og LO Telemark om synspunkter på bompengefinansiering av investeringer på E134 og Rv 36. Det er i vegvesenets forslag til "Telemarkspakke" lagt opp til investeringer på 2100 mill. kr i perioden 2006 til 2012. Med en statlig andel på i underkant av 60% vil fem toveis bomstasjoner med takst på minst kr 25 for personbil med kunne dekke det resterende behovet. Innkrevsperiode er forutsatt å starte i 2006 og vare til 2012 – 2020 avhengig av trafikkmengde.

Forslaget opererer med en bomstasjon på E134 ved Buskerud grense. På strekningen Buskerud grense til Høgås er det imidlertid kun foreslått investeringer på 50 mill kr.

7. KONKLUSJONER OG ANBEFALINGER

7.1 Linjevalg

Totalt investeringsbehov for strekningen Notodden – Kongsberg er anslått til i overkant av 1 milliard kr for stamvegstandard (se kap 6). Traseen er en dyr løsning, men de positive konsekvensene kan også være vesentlige: Økt kjørekomfort, lavere kjørekostnader, færre trafikkulykker, samfunnsmessige virkninger etc. For å kunne vurdere fordelene ved en slik linje, anbefales det at det lages en konsekvensutredning.

Det er også vurdert et alternativ som følger nåværende trasé i større grad, og som er kostnadsberegnet til kr 560 mill.

7.2 Bompengefinansiering

Det er regnet på to konsepter for bompengefinansiering:

- Bom på Meheia, som skal dekke investeringene i ny veg mellom Notodden og Kongsberg
- Bom øst for Kongsberg, som skal dekke investeringer i ny E134 fra Notodden og gjennom Kongsberg til Damåsen.

Det regnes med en statlig andel på 40% og maksimal varighet på innkrevingsperioden på 15 år. For begge konseptene gjelder det at en er avhengig av bompengesatser på ca. 25 kr for personbil for å dekke investeringene. Ingen av bompengekonseptene vil kunne dekke det dyreste alternativet for ny veg mellom Notodden og Kongsberg, mens det er realistisk å få dekket utbedringsalternativet.

7.3 Strategi for realisering av ny E134

Stamvegtiltak finansieres rutevis, og er altså i prinsippet uavhengige av de fylkesvise fordelingene av vegmidler. For at prosjektet skal prioriteres, er det derfor viktig å få gjennomslag hos samferdselsmyndighetene på sentralt nivå. Dette fordrer igjen at det er enighet om prioriteringen på regionalt nivå. Her ligger det en utfordring i å få et oppslutning om et prosjekt som ligger i "periferien" av to fylker og regioner. Denne utfordringen kan møtes ved at interessentene går inn for å skape et høyt oppmerksomhetsnivå omkring prosjektet hos viktige beslutningstakere, og gjerne ved å bruke felles arenaer for regionene.

Prosjektet bør sees i sammenheng med utbedringer på resten av strekningen Kongsberg – Seljord. Det er mulig at samfunnsmessige virkninger kan være et godt argument for å prioritere strekningen Notodden – Kongsberg framfor andre strekninger på E134.

Finansiering via bompenger er aktuelt for en rekke vegprosjekter. Det er viktig å oppnå avstemming mot andre slike prosjekter, slik at det ikke oppstår konflikter som fører til forsinkelser. På samme måte er det vesentlig å ha lokalpolitisk forankring.

VEDLEGG