

E6 MOELV - ØYER - BOMPENGEFINANSIERING

Vedlegg:

Saksgrunnlag for lokalpolitisk behandling, Nye veier 16.10.2018
Korrigert kart – Vedlegg 1 – side 2

Andre saksdokumenter (ikke vedlagt):

Ingen

Sammendrag:

Nye veier anbefaler at Øyer kommune gir tilslutning til videre arbeid med bompengoordningen som er beskrevet i vedlagt saksgrunnlag og som grunnlag for å fremme en stortingsproposisjon for prosjektet.

Bompengeprogget innebærer 4 bommer, hvorav en mellom Ensby og Øyer sentrum, og et opplegg som baserer seg på at flest mulig skal ta i bruk den nye vegen og samtidig sørge for minst mulig negative trafikale virkninger på sidevegsnettet.

Saksutredning:

I forbindelse med utbygging og delfinansiering av E6 Moelv – Øyer er det behov for en lokal behandling og vedtak om delfinansiering med bompenger av strekningen E6 Moelv – Øyer. Utbyggingen skal skje i regi av Nye Veier.

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

Utredningen som ligger vedlagt i saken bygger på en målsetning om å sikre tilstrekkelig brukerfinansiering med så lite samfunnsøkonomisk tap som mulig. Samfunnsøkonomisk lønnsomhet har i følge Nye Veier derfor ligget som et eksplisitt kriterie for utvelgelse av bompengeprogget på strekningen. Bompengeprogget som anbefales scorer best på samfunnsøkonomi og har lavest trafikkoverføring til sidevegsnettet.

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

garanti for bompengeselskapets gjeld. Endelig vedtak om bompengefinansiering og innretning på ordningen vil bli fattet av Stortinget.

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

Beskrivelse av dagens situasjon

E6 Moelv- Øyer starter ved krysset i Moelv og avsluttes ved starten av det ferdige utbygde prosjektet E6 Øyer – Tretten. Strekningen er på ca. 44 km. I Øyer inngår et par km av E6-strekningen fra kommunegrensa i den nylige vedtatte kommunedelplanen for E6 Vingrom-Ensby. E6 Moelv-Øyer har en ÅDT som varierer mellom 13-18 000 og trafikkprognosene viser en sterk økning i årene som kommer.

Utbyggingsprosjektet

E6 Moelv-Øyer er planlagt utbygd til fire-felts motorveg med skiltet hastighet på 110 km/t. Strekningen mellom Storhove og Øyer starter med tunnel før en utvikler eksisterende veg på den siste strekningen.

Et tiltak med god effekt på samfunnsøkonomisk lønnsomhet i dette prosjektet vil være å øke hastigheten til 120 km/t for hele strekningen. Dette skal utredes videre høsten 2018. Reiselengden på strekningen blir den samme som i dag, men reisetiden vil reduseres med 9 minutter ut fra skiltet hastighet.

Prosjektet skal gjennomføres som 3 delprosjekter. 1) E6 Moelv-Roterud. 2) E6 Roterud-Storhove. 3) Storhove-Øyer. På bakgrunn av kost-nytteberegninger hos Nye Veier er prosjektet prioritert for snarlig utbygging. Planlagt oppstart for reguleringsplanlegging for Storhove-Øyer er årsskifte 2018/2019.

Bompengeopplegg

Bompengeopplegget med plassering av bommer har tatt utgangspunkt i føringene fra NTP 2014-2023, Meld St. 26 (2012-2013). Disse angir at det ved sammenhengende utbygging over lengre avstander bør plasseres flere bomstasjoner på strekninger og at strekningene deles opp i mindre delstrekninger. Bomstasjonene på ny veg skal plasseres direkte på det konkrete vegprosjektet som blir utbygd og innkrevningen skal foregå etterskuddsvis, slik at det er direkte sammenheng mellom de som får nytte av tiltaket og de som betaler.

Bompengeopplegget som er valgt er det opplegget som gjør at flest mulig bruker den nye vegen.

Forslaget legger opp til disse 4 bompasseringene:

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



Prinsipp plassering av bomstasjoner på nye E6 Moelv - Øyer

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

Oversikt over takster i de ulike bommene. Dette er gjennomsnittstakster som vil være det som skal legges til grunn ved fremtidig endelige takstvedtak. Takstene er satt for at flest mulig skal velge den nye vegen. Der det er mye lokaltrafikk og korte reiser er det valgt å ha lavere takst. Det legges opp til 20 % rabatt på kjøretøy i takstgruppe 1 ved bruk av elektronisk brikke og gyldig avtale. Konkret plassering av bommer på ny E6 blir endelig avklart i forbindelse med utbygging.

Det legges ikke opp til bruk av sidevegsbommer. Det er klare føringer fra Storting og Regjering at bruken av sidevegsbommer kun er aktuelt som unntak for å realisere prosjekter. Det er ikke vurdert at dette er nødvendig i dette prosjektet.

Trafikkgrunnlag

Prognosen for vekst for lettbiler etter 2022 er laget på grunnlag av transportmodellberegninger. Dette er basert på transporttilbud, innbyggertall og arbeidsplasser. Ved innføring av bompenger vil det gi endringer på trafikkbelastningen og trafikkmønstre: 1) Endret destinasjonsvalg på innkjøp, besøk og andre reiser. 2) Økning i bruk av kollektivtransport, gang, sykkel og bilpassasjer. 3) Bortfall av enkelte reiser.

Trafikkbelastningen for E6 med og uten bompenger og tilhørende avvisning(annet vegvalg:)
- E6 Øyer sør har en avvisning/reduksjon på -18 %. Dvs. at ÅDT reduseres fra 9996 til 8198 i 2022. (totalt -19 % avvisning for hele strekningen Moelv-Øyer)

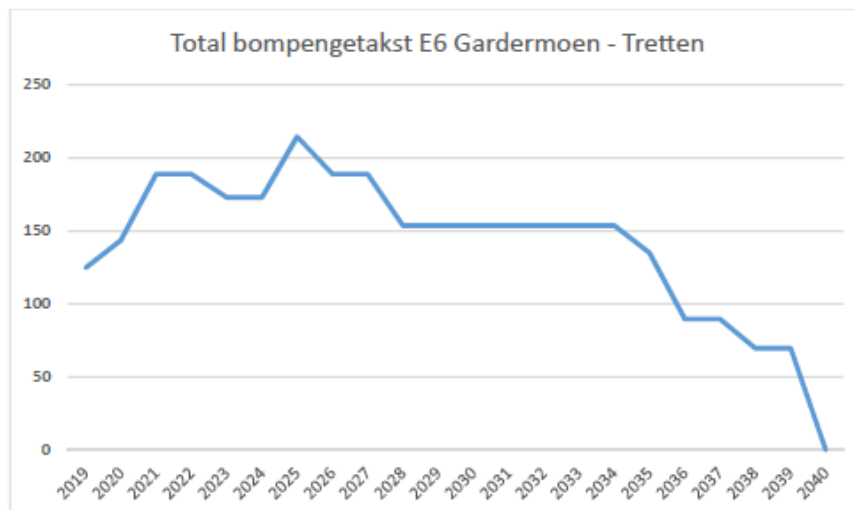
Ved innføring av bommer viser beregningen generelt liten avvisning sammenlignet med andre prosjekter. Dette er bra for trafikksikkerheten, for trafikantene og for lønnsomheten av veien.

Nye veier har også beregnet trafikkutviklingen på sidevegsnettet med og uten bom. For fv. 312 Hundervegen viser beregningene at trafikken vil øke med 42 %, fra ÅDT 2152 til ÅDT 3045. Det er vurdert at trafikkøkningen ikke er så stor at det forutsetter trafikkreduserende tiltak eller sidevegsbommer, men det skal likevel følge opp trafikkutviklingene på de alternative vegrutene etter at bompengerevisjonen er startet og det skal eventuelt vurderes trafikkreduserende tiltak der dette er nødvendig.

Utbyggingsplan og kostnadsoverslag

Hele strekningen er i finansieringsberegningen lagt inn som utbygd i løpet av en 5 års periode. Kostnadene for strekningen Moelv-Øyer er beregnet til 15,7 mrd. kr i Meld. St. 25 (2014-2015). Gjennom Nye veiers optimalisering og kostnadsvurdering av prosjektet har de sett at de kan redusere kostnadene med 30 %, dvs. ned til 11 mrd. kr. for prosjektet. I prosjektet legges det til grunn av eventuelle kostnadsøkninger opp til 10 % skal dekkes av partene, ut fra en finansieringsandel. Bompengeselskapet skal da maksimalt bidra med 545 mill. kr.

I forbindelse med finansieringsberegningen er det lagt blant annet lagt inn en forutsetning om 15 års nedbetaling på hver bom. Bompenger vil dekke 50 % av forventet kostnad for prosjektet. Nedbetaling av gjeldsforpliktelsene vil kunne gå raskere dersom trafikkgrunnet viser seg å være større enn beregnet.



Total bompengetakst for E6 Gardemoen–Tretten vil øke frem til 2025 hvor den vil være på 214 kr. Dette maksbeløpet vil kun være gjeldene i ett år. Etter hvert som prosjektene nedbetales reduseres den totale bompengebelastningen.

Fylkeskommunal garanti for bompengeprojektet

Det forutsetter at det stilles fylkeskommunalt selvskyldnergaranti for bompengeprojektets gjeld. Garantistens utlegg kan dekkes gjennom en økning av realkostene med inntil 20 % og en forlengelse av bompengeperioden med 5 år.

Avtale om bompengeneinnkreving

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

Anbefaling

Nye Veier anbefaler at det gis tilslutning til videre arbeid med bompengeneordningen som er beskrevet i vedlagt saksgrunnlag og som grunnlag for å fremme en stortingsproposisjon for prosjektet.

Bompengeneopplegget innebærer 4 bommer og at opplegg som baserer seg på at flest mulig skal ta i bruk den nye veggen og samtidig sørge for minst mulig negative trafikale virkninger på sidevegsnett. Takstene differensieres for å sikre mest mulig trafikkavvisning.

Vurdering:

Plassering av bom i Øyer kommune

Rådmannen har vurdert den prinsipielle plassering av bom mellom Ensby og Øyer sentrum. I forbindelse med at mange kjører av ved Ensby for å komme til hytteområdene sør for Hafjell alpintenter, samt gjester til alpintenteret er rådmannen redd for at det skal bli ytterligere avkjøringer på Ensby. Dette gjelder for de som er bosatt på Øyer sogn, samt de som skal til Øyer sentrum og til hytteområdene nord for Hafjell alpintenter. De vil trolig velge denne avkjøringen for å slippe bompengebetalingen i Øyer. Dette vil skape økt trafikk forbi Øyer ungdomsskole og Solvang barneskole, samt unødvendig gjennomkjøring gjennom Øyer sentrum. På side 10 i saksgrunnlaget er det beregnet at fv.312 Hundervegen vil få en trafikkøkning på 42 %, uten at det er legges opp til trafikkreduserende tiltak eller sidevegsbom. I forslaget til vedtakspunkt 5 legges det opp til at det senere skal vurderes tiltak dersom trafikken blir for stor. På denne aktuelle strekningen mangler det g/s-veg, noe som utfordrer trafiksikkerheten på strekningen.

Rådmannen hadde ønsket at Nye veier hadde vurdert en plassering mellom kommunegrensa og krysset på Ensby for å sikre at ikke trafikkbelastningen på lokalvegen øker evt. at det legges opp til trafikkreduserende tiltak. Dette vil kanskje også føre til at flere med Øyer/Hafjell som endestinasjon vil passere bommen på strekningen i Øyer, og at trafikker vil fordele seg mer naturlig på vegnettet.

Konsekvensen av å ikke vedta forslaget

Bompengeneinnkrevingen er en stor del av finansieringen av utbyggingen av fire-felt veg mellom Moelv og Øyer. Konsekvensen hvis Kommunestyret i Øyer ikke gir tilslutning til det videre arbeidet med bompengeneordningen er at hele prosjektet fra Moelv til Øyer kan stoppe opp, eller at det blir flere år forsinket.

Rådmannens forslag til innstilling:

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. Bompenggeordningen baseres på et rabattsystem som innebærer at trafikanter i takstgruppe 1 som betaler med elektronisk brikke og gyldig abonnement får 20 pst. rabatt. Trafikanter i takstgruppe 2 får ingen brikkerabatt.
3. Ved start på innkreving forutsettes det at gjennomsnittstakstene ikke overskrider (i 2018-kr) i de ulike bommene:

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

- Bompengetakstene forutsettes justert i tråd med anleggsindeksen før innkreving og med KPI etter åpning.

4. Dersom økonomien i prosjektet blir vesentlig gunstigere enn det som er lagt til grunn i finansieringsanalysen, forutsettes det at takstvedtak legger til grunn bl.a. samfunnsøkonomiske lønnsomhetsvurderinger. Endelig takst- og rabattsystem skal legges frem for lokalpolitisk behandling i god tid før innkrevingen tar til.
5. Dersom trafikken på sideveger langs strekningen viser seg å bli for stor, skal det vurderes trafikkregulerende tiltak på disse veiene. Til grunn for trafikkgrunlaget i bompengeprogget 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.

Ådne Bakke
Rådmann

Bente Moringen