

UTREDNING

Rv 4 – Vurdering av bompengerordningen

**Arbeidsgruppen
15. desember 2002**

Bakgrunn

St.prp. nr. 74 (2000-2001) ”Om delvis bompengefinansiert utbygging av deler av rv 4 i Oppland” la til grunn at utbyggingen skal skje parallelt med bompengeinnkrevingen og at et eventuelt låneopptak vil være av begrenset størrelse. Bompengeinnkrevingen for fase 1 startet 1. juli 2002. Fase 1 omfatter prosjektet Reinsvoll – Hunndalen med omlegging forbi Raufoss, og Lygna nord hvor det anlegges forbikjøringsfelt i en lengre stigning.

Trafikken gjennom bomstasjonen ligger så langt vesentlig under prognosene. I finansieringsplanen ble det forutsatt gjennomsnittlig 9100 biler i døgnet ut fra en forventet trafikkavvisning på 15%. De 5 første månedene har trafikken gjennom bommen ligget i underkant av 5000 biler i døgnet tilsvarende en avvisningseffekt på ca 50%.

Bakgrunnen for dette er innbitt lokal motstand mot bompengeinnkrevingen og en godt organisert aksjon for å få trafikantene til å benytte bomfrie omkjøringsveger. Alle er enige i at det er behov for ny riksveg 4 forbi Raufoss. Argumentene mot bompengeinnkrevingen er ulike:

- ”Varen” må leveres først. Derfor vil en ha etterskuddsinnkreving av bompenger fremfor forskudds- og parallellinkreving
- Bommen bør flyttes til Lygna slik at gjennomgangstrafikken i stedet for den lokale trafikken belastes med bompenger
- Generell motstand mot bompenger som finansieringsform
- Lokalvegnettet får ulemper med økt trafikk

En del trafikanter velger trolig omkjøringsvegene av hensyn til kostnadene ved kjøp av betalingskort i forhold til forsinkelsen på bare 3 til 5 minutter ved å velge omkjøringsveger.

Selv blant beboerne langs omkjøringsvegene, som har fått ulempene med økt trafikk, er det tilsynelatende stor støtte for å flytte eller fjerne bom. Et forslag fra Statens vegvesen om å innføre fartsgrense 40 km/t kombinert med en rekke fartshumper for å bedre trafikk-sikkerheten, møtte også stor lokal motstand. Kun noen få humper/opphøyde gangfelt er etablert hittil.

Investeringskostnadene for prosjektet riksveg 4 Reinsvoll – Hunndalen, Lygna nord og bomstasjon Breiskallen er beregnet til 344 mill kr (2002-nivå). Dette er en økning på 40 mill kr i forhold til kostnadsoverslaget i St.prp. nr. 74 (2000-2001). Kostnadsøkningen skyldes i hovedsak justeringer av prosjektet for å tilfredsstille nye vegutformingskrav med økt vekt på trafiksikkerhet, og stor prisøkning på en del prosesser.

Med økte anleggskostnader og vesentlig svikt i bompengeinntekter, er det ikke mulig å realisere prosjektet i tråd med de forutsetninger som er lagt til grunn mht finansiering og byggetid. Nødvendige endringer av bompengeordningen må forelegges og godkjennes av Stortinget.

Arbeidsgruppens mandat

Dersom Stortinget skal godkjenne endringer av bompengeordningen, må det foreligge en vurdering av aktuelle alternativer med konsekvenser og lokalpolitisk behandling i berørte kommuner og fylkeskommunen. På et møte i Samferdselsdepartementet 16. oktober 2002 anmodet statsråden om at det ble nedsatt en hurtigarbeidende arbeidsgruppe for å legge til

rette for en slik avklaring. I dialog mellom bompengeselskapet og Vegdirektoratet ble følgende mandat fastsatt:

Arbeidsgruppen skal vurdere og utrede alternative tiltak som skal bidra til å sikre den nødvendige finansiering av den planlagte utbygging på rv 4 fra Reinsvoll til Hunndalen, jf. St.prp. nr. 74 (2000-2001). Arbeidsgruppen må også ta hensyn til de miljømessige og trafikale/sikkerhetsmessige problemene som har oppstått på omkjøringsvegene. Det er ønskelig at arbeidsgruppen kan legge frem resultatet av sitt arbeid innen 15. desember 2002.

Arbeidsgruppens sammensetning:

| | |
|------------------------|--------------------------|
| 1 - Lars Aksnes, leder | Vegdirektoratet |
| 2 - Gudmund Nilsen | Vegdirektoratet |
| 3 - Kjell Seim | Statens vegvesen Oppland |
| 4 - Hans Seierstad | Oppland fylkeskommune |
| 5 - Stein Erik Thorud | Oppland fylkeskommune |
| 6 - Kåre Haugen | Gjøvik kommune |
| 7 - Nils Hesthagen | Gjøvik kommune |
| 8 - Stein Knutsen | Vestre Toten kommune |
| 9 - Hans Fossum | Vestre Toten kommune |

Forslag til løsning

Arbeidsgruppen har kommet frem til følgende forslag for bompengefinansiering av riksveg 4 fase 1:

- Låneopptak basert på fylkeskommunal garanti
- Raskest mulig utbygging av strekningen Reinsvoll-Hunndalen
- Etterskudds bompengeinnkreving på gammel og ny rv 4 med samme takstnivå som i 2002, justert for prisstigning fra 2001
- Bommen på riksveg 4 Breiskallen åpnes for gratis passering i byggeperioden
- Iverksettelse av nødvendige tiltak på fylkesveger og kommunale veger som sikrer at bomstasjonene ikke gir større trafikklekkasje enn 15% når innkrevingen starter opp igjen

Forbikjøringsfeltet Lygna nord – Einavoll, som ble startet opp i år, fullføres i 2003.

Parsellen Reinsvoll - Hunndalen bygges ut raskest mulig. Med byggestart sommeren 2003 bør den kunne åpnes for trafikk høsten 2005.

Bomstasjonen på ny riksveg 4 plasseres ved Grøndalen, ca. 600 meter sør for kommunegrensen. Her er det allerede regulert inn et tilleggsareal med tanke på fremtidig rasteplass. Detaljert utforming av de to bomstasjonene vil en komme tilbake til senere i prosessen.

Anleggskostnader revidert for en ekstra bomstasjon:

| | |
|--------------------------|-------------------------|
| • Bomstasjon Breiskallen | 17 mill kr |
| • Bomstasjon Grøndalen | 12 mill kr |
| • Lygna nord – Einavoll | 27 mill kr |
| • Reinsvoll – Hunndalen | <u>300 mill kr</u> |
| Sum | 356 mill kr (2002-nivå) |

Mindre ombygging av eksisterende bomstasjon på Breiskallen ligger inne i kostnadene for bomstasjonen på Grøndalen.

Finansiering

Utover statlige midler og bompenger som kreves inn frem til Stortinget vedtar den foreslåtte løsning, finansieres utbyggingen ved hjelp av låneopptak og etterskuddsinnkreving gjennom de to bomstasjonene.

Kostnadsfordeling mellom bompenger og statlige midler i henhold til forutsetninger i bompengeproposisjonen:

| | |
|---------------------|--------------|
| 53% bompenger | 189 mill. kr |
| 47% statlige midler | 167 mill. kr |
| Sum | 356 mill. kr |

Statlige midler (mill. 2002-kr) i henhold til Handlingsprogrammet for perioden 2002-2011:

| Prosjekt | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2002-2005 | 2006-2011 | 2002-2011 |
|-------------------|------|------|------|------|-----------|-----------|-----------|
| Omlegging Raufoss | 15 | 30 | 32 | 30 | 107 | 15 | 122 |
| Lygna Nord *) | 10 | 10 | | | 20 | | 20 |
| Sum fase 1 | 25 | 40 | 32 | 30 | 127 | 15 | 142 |

*) 10 (5+5) mill. kr er i hht handlingsprogrammet dekket over post 23 Drift og vedlikehold.

I forhold til reviderte anleggskostnader har handlingsprogrammet en underdekning på 25 mill. kr. Med endring av vegstatus til stamveg, skal investeringsmidler til riksveg 4 fra og med 2006 dekket over stamvegbudsjettet og således prioriteres av Vegdirektoratet.

For å kunne åpne ny rv 4 allerede i 2005, må trolig den statlige andelen dekket opp med et mindre ekstralån. Dette forventes innfridd tidlig i 2006.

Revidert finansieringsplan for rv 4 fase 1 (mill. 2002-kr) ekskl. rentekostnader:

| | 2002 - 2005 | 2006 | Sum |
|---------------------------|-------------|------|-----|
| Bompenger/lån | 189 + 34 | -34 | 189 |
| Statlige midler | 127 | 40 | 167 |
| Sum investeringskostnader | 350 | 6 | 356 |

Beregnet periode for innkreving av bompenger blir $1 + 7 \frac{1}{2} \text{ år} = 8 \frac{1}{2} \text{ år}$ under følgendeforutsetninger:

- Eksisterende bomstasjon rv 4 Breiskallen er i drift frem til ca 1.7.2003 og gjenåpner når ny riksveg 4 Reinsvoll – Hunndalen åpnes for trafikk (bommen tas ned når Stortinget har fattet vedtak om en ny bompengordning og i henhold til oppsigelsesavtaler med ulike innkrevingsaktører)
- Ny bomstasjon riksveg 4 Grøndalen er i drift fra 1.1.06 (senest)
- Trafikkavvisning på 50% frem til 1.7.2003 og 15% samlet etter åpning av ny rv 4. ÅDT 10700 kjt, hvorav 10% tunge, er regnet som basis

- Bompengesats 15 kr for lette og 30 kr for tunge kjøretøy
- Rabattordninger som i dag og gjennomsnittlig bompengesats kr 12,80 pr kjøretøy
- Lånerente 7% forutsatt fylkeskommunal lånegaranti

Under disse forutsetningene blir bommene stående frem til ca våren 2013. Uten fylkeskommunal lånegaranti vil innkrevingsperioden bli enda lengre.

Tiltak på lokalvegnettet

Arbeidsgruppen er bekymret for trafikksikkerheten og miljøbelastningen på lokalvegnettet når bomstasjoner medfører en betydelig overføring av trafikk fra riksveg 4. Ved å gå fra forskudds- til etterskuddsinnkreving, forventes det at det blir mer akseptabelt å betale bompenger. Trafikantene har fått en sikrere og raskere veg mellom Reinsvoll/Raufoss og Hunndalen og trafikklekkasjen til lokalvegnettet bør bli betydelig mindre enn i dag

Både for å skjerme lokalvegnettet og sikre at utbyggingen kan gjennomføres, er det nødvendig å være sikker på at trafikklekkasjen ikke blir for stor. Når arbeidsgruppen nå går inn for etterskuddsinnkreving, er det derfor en klar forutsetning at det kan settes inn sterke nok tiltak på lokalvegnettet til å sikre at ikke mer enn ca 15% velger å kjøre lokale veger fremfor ny eller gammel riksveg 4. Basis for beregning av avvisningseffekten er trafikken på riksveg 4 før bomstasjonen på ble etablert i 2002, ÅDT (gjennomsnittlig døgntrafikk) 10700. Denne reguleres for generell trafikkutvikling i fylket.

Tiltak listet opp etter økende effekt:

1. Skiltet gjennomkjøringsforbud på lokale veger
2. Innsnevring til 1 kjørefelt og skyttelregulering med lyssignaler av en strekning på fylkesveg 89. Gradvis tilstramming ved fastsettelse av rød- og grøntider
3. Fysisk stenging av lokale veger med mulighet for at lokale beboere kan passere.

I tillegg vil det vurderes kontinuerlig behov for fartsdempende tiltak for å ivareta trafikksikkerheten.

Det vil ikke ble etablert flere stasjoner for bompenginnkreving enn de to tidligere nevnte på gammel og ny riksveg 4. Fylkesveg 111 Vestre Toten veg vil bli opprettholdt som gjennomfartsåre.

Andre tiltak

I den videre prosess vil det bli vurdert om det kan etableres avbetalingsordninger ved kjøp av abonnement slik at engangsutlegg for å oppnå rabattsatser minskes.

Bedring av kollektivtilbudet mellom Raufoss og Gjøvik vil også bli vurdert.

Alternative løsninger for utbygging av rv 4 fase 1

1. Økt statlig finansiering

Bevilgningene til vegsektoren har gått nedover de senere år. I Oppland har investeringsmidlene til riksveger ikke vært så lave siden ca 1960. I Handlingsprogrammet for 2002-2005 er største delen av investeringsmidlene allerede planlagt brukt på riksveg 4. Utover dette brukes midler i hovedsak til gang- og sykkelveger, mindre trafikksikkerhetstiltak og til støytiltak for å oppfylle forurensningsloven. Det er ikke rom for omprioriteringer før 2006.

Stamvegstatus gjør det nødvendigvis ikke lettere å få større statlig tildeling de første periodene. Etter de to første årene i inneværende transportplanperiode, er det på landsbasis allerede et etterslep på 1,3 mrd kr i forhold til Handlingsprogrammet. Det blir derfor en vanskelig prioritering mellom stamvegrutene og internt på den enkelte rute i tiden fremover.

Alternativet med økt statlig finansiering anses ikke realistisk.

2. Flytting av bomstasjon

Arbeidsgruppen har vurdert flytting av bomstasjon til Lygna. Med låneopptak og rask utbygging av riksveg 4 Reinsvoll – Hunndalen, blir innkrevingsperioden vel 30 år forutsatt samme bompengesatser som på Breiskallen (15,-/30,- kr). Det anses ikke aktuelt med høyere satser av hensyn til avvisningseffekten og ulempen for lokal pendlertrafikk.

Med forhåndsinnkreving på Lygna for å unngå lån med store renteutgifter, må utbyggingen av rv Reinsvoll – Hunndalen utsettes til ca 2014. Innkrevingsperioden vil da bli 15 til 16 år, og en må leve med en ulykkesutsatt veg og miljølemper frem til ca 2016.

Plassering av bom på Lygna må vurderes i forhold til fase 2 av rv 4 prosjektet, utbygging av Roa – Jaren. Enten må Lygna bommen finansiere begge prosjekter eller det må gis rabatt for de som passerer mer enn én bomstasjon innenfor et gitt tidsrom. Dette vil i praksis medføre innkrevingsperioder på godt over 30 år. Stortinget har generelt stilt krav om maks 15 år for bompenginnkrevingen.

Plassering av bom på Lygna bryter med prinsippet om at det skal være en klar sammenheng mellom det å ha nytte av prosjektet som finansieres med bompenger og betaling av bompenger.

Bomstasjon på Lygna er således fullstendig urealistisk og vil ta vekk grunnlaget for gjennomføring av fase 2 på riksveg 4, bl.a. ny veg Roa – Jaren.

Bomstasjon litt syd for Reinsvoll er også vurdert. Omkjøringsmulighetene vil her være så store at alternativet anses uaktuelt dersom ikke parallellvegnettet også skal få bomstasjoner. Inntektsgrunnlaget er uansett betydelig lavere enn bomstasjon mellom Raufoss og Hunndalen.

Flytting av bomstasjon gjør det ikke mulig å gjennomføre bompengefinansiert utbygging av riksveg 4

3. Endringer i takstsystem og betalingsordninger

I dag anvendes et nasjonalt takst- og rabattsystem. Nivået på bompengesatsene anses å være i samsvar med sammenlignbare prosjekter i andre fylker og det som er nødvendige for å kunne finansiere utbyggingen av riksveg 4 fase 1.

Rabattordningene må også stå i samsvar med inntjeningsbehovet. Hvis en vesentlig større andel av trafikantene enn forventet oppnår høyeste rabatt, kan konsekvensen være at grunntaksten må heves.

Endringer i takst- og rabattsystem er lite aktuelt og kan heller ikke sikre finansieringen av riksveg 4 utbyggingen.

Konsekvenser for fase 2 av riksveg 4 prosjektet – ny veg på Hadeland

Etterskuddsinnkreving av bompenger på ny og gammel rv 4 nord for Raufoss vil ikke være til hinder for gjennomføring av bompengefinansiert utbygging på Hadeland. Prosjektene kan gjennomføres uavhengig av hverandre selv om det innebærer at gjennomgangstrafikken i en periode må passere to bommer på riksveg 4 dersom Handlingsprogrammet for fase 2 legges til grunn.

Erfaringene fra bompeneinnkrevingen på Breiskallen gjør det aktuelt å vurdere låneopptak og etterskuddsinnkreving også på Hadeland. Betaling av lånerente og en betydelig lengre innkrevingsperiode medfører at trafikantene må bidra med mye mer bompenger enn ved parallellinnkreving. På den annen side sikrer det anleggstart i 2006/2007, rask utbygging og en kortere periode med bommer samtidig på Hadeland og ved Raufoss.

Videre prosess

Utredningen legges frem for Samferdselsdepartementet og behandles deretter lokalt i berørte kommuner og fylkeskommunen vinteren 2003. Høringsuttalelsene sendes Statens vegvesen som forbereder saken for Samferdselsdepartementet.

For å øke mulighetene for behandling i Stortinget før sommeren, må saken sendes over til Departementet innen 1. april. Den må da være behandlet av fylkestinget.

Anbudsprosess kjøres parallelt slik at byggekontrakt kan underskrives straks det nødvendige Stortingsvedtak foreligger. Det er håp om at byggearbeidene for riksveg 4 Reinsvoll – Hunndalen da kan starte opp ca 1. juli 2003.

Arbeidsgruppen anbefaler at kommunene og fylkeskommunen fatter følgende vedtak:

Kommunen/fylkeskommunen gir sin tilslutning til følgende løsning for gjennomføring av utbygging av riksveg 4 Reinsvoll – Hunndalen:

- *Låneopptak basert på fylkeskommunal garanti*
- *Raskest mulig utbygging av strekningen Reinsvoll – Hunndalen*
- *Etterskudds bompeneinnkreving på gammel og ny riksveg 4 med samme takstnivå som i 2002, justert for prisstigning fra 2001*

- *Bommen på riksveg 4 Breiskallen åpnes for gratis passering i byggeperioden*
- *Iverksettelse av nødvendige tiltak på lokalt vegnett som sikrer at bomstasjonene ikke gir større trafikklekkasje enn 15% når innkrevingen starter opp igjen*

Kommunen tar ansvar for å gjennomføre tiltak som Statens vegvesen finner nødvendig å foreslå i overensstemmelse med arbeidsgruppens utredning.

Dersom det ikke er lokal tilslutning til å gjennomføre de nødvendige tiltak på lokalt vegnett, kan arbeidsgruppen ikke gå god for finansieringsplanen. Arbeidsgruppen finner ingen andre realistiske løsninger til å gjennomføre utbyggingen av ny riksveg 4 mellom Reinsvoll og Hundedalen. Uten tilslutning til hele forslaget, bør prosjektet skrinlegges inntil videre. I så fall må bomstasjonen på Breiskallen være i drift i ca 2 år for at allerede påløpte kostnader kan dekkes.

.....
Lars Aksnes

.....
Gudmund Nilsen

.....
Hans Seierstad

.....
Stein Erik Thorud

.....
Kåre Haugen

.....
Nils Hesthagen

.....
Stein Knutsen

.....
Hans Fossum

.....
Kjell Seim