



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 170 S

(2012–2013)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

Forlenget bompengeneinnkreving knyttet til prosjektet rv 23 Oslofjordforbindelsen i Akershus og Buskerud

*Tilråding fra Samferdselsdepartementet 31. mai 2013,
godkjent i statsråd samme dag.
(Regjeringen Stoltenberg II)*

1 Bakgrunn

Samferdselsdepartementet legger i denne proposisjonen fram forslag om å forlenge bompengeneinnkrevingen knyttet til prosjektet rv 23 Oslofjordforbindelsen i Akershus og Buskerud med inntil tre år. Det legges samtidig opp til automatisering av innkrevingen, samt endringer i takst- og rabattsystemet. Inntektene er i utgangspunktet forutsatt benyttet til å delfinansiere bygging av nytt tunnel-løp på rv 23 under Oslofjorden.

Dagens innkreving avsluttes etter planen i august 2013, når første byggetrinn av prosjektet er nedbetalt. I St.prp. nr. 87 (1995-96) om delvis bompengefinansiering av rv 23 Oslofjordforbindelsen, er det forutsatt at prosjektet skal bygges ut i to trinn i takt med trafikkutviklingen. På grunn av høyere trafikkøkning enn forutsatt etter åpningen i 2000, dårlig regularitet og nye sikkerhetskrav til tunneler, har Statens vegvesen igangsatt planlegging av andre byggetrinn med ny undersjøisk tunnel parallelt med den eksisterende. I løpet av den forlengede innkrevingsperioden på tre år tar Samferdselsdepartementet sikte på å legge fram for Stortinget et detaljert opplegg for gjennomføring og finansiering av andre byggetrinn, gitt at det skal bygges en ny tunnel.

Etter Samferdselsdepartementets vurdering bør bru som alternativ til tunnel for rv 23 Oslofjordforbindelsen utredes. Dette vil bli gjort som

en del av det pågående arbeidet med konseptvalgutredning (KVU) for kryssing av Oslofjorden. Parallelt med dette er Statens vegvesen bedt om å arbeide videre med opplegg for bygging og finansiering av en eventuell ny tunnel. Dersom det likevel ikke blir aktuelt med bygging av et nytt tunnel-løp, vil bompengeneinntektene bli benyttet til andre tiltak i området, i samråd med Akerhus og Buskerud fylkeskommuner. Det er lokalpolitisk tilslutning til et slikt opplegg.

2 Dagens situasjon

Rv 23 Oslofjordforbindelsen er en alternativ vegforbindelse utenom og sør for Oslo. Tunnelen har ett løp med tre kjørefelt i stigningene og to felt i bunnen. For å etablere rømningsveger er det forberedt tverrslag mot et framtidig parallelt løp hver 250. meter. Det er i dag kun en kort rømningsstunnel som er på Hurumsiden, fra 2 km nede i tunnelen og ut i dagen. Etter åpningen i 2000 har årsdøgntrafikken (ÅDT) økt fra om lag 3 900 til om lag 6 900 kjøretøy i 2012. Ved bortfall av bompengeneinnkreving vil trolig trafikken øke betydelig. Med dagens standard er ikke dette ønskelig.

Dagens forbindelse har utilfredsstillende regularitet. Av trafikksikkerhetsmessige grunner må tunnelen stenges for trafikk i begge retninger ved større hendelser. Dette gjør at det er hyppige

ikke-planlagte stengninger, noe som gir uforutsigbarhet og store ulemper for trafikantene, spesielt næringslivet. I perioden 2008-2010 var tunnelen stengt 435 ganger. Etter brann i et vogntog 23. juni 2011, var tunnelen stengt fram til 8. juli 2011. Fram til 29. juni 2012 var det restriksjoner for tunge kjøretøy. I denne perioden ble det etablert godt utstyrte evakueringsrom i de delvis utsprengte tverrslagene fra første byggetrinn, samt gjennomført en rekke andre tiltak for å øke sikkerheten.

Rv 23 er en del av det transeuropeiske vegnettet i Norge (TEN-T-vegnettet), og dagens standard er ikke i tråd med de sikkerhetskrav som gjelder for tunneler med lengde over 500 meter på dette vegnettet. Det er krav om at eksisterende tunneler skal oppgraderes innen 30. april 2019. De samme kravene er lagt inn i Tunnelsikkerhetsforskriften for vegtunneler på hele riksvegnettet som ble vedtatt av Samferdselsdepartementet 15. mai 2007.

3 Lokalpolitisk behandling

Forslaget om forlenget innkreving, samt endring av takst- og rabattsystemet, ble høsten 2012 sendt Akershus og Buskerud fylkeskommuner og kommunene Hurum, Frogn, Røyken, Lier og Nesodden til uttalelse.

Fylkestinget i Akershus gjorde 17. desember 2012 følgende vedtak:

1. Det gis tilslutning til å forlenge innkrevingen ved eksisterende bomstasjon ved Rv.23 Oslofjordtunnelen fram til en endelig bompengeutredning er ferdig behandlet.
 - a. Inntektene skal benyttes til å finansiere byggetrinn 2 av Oslofjordforbindelsen.
2. Forlengelsen av innkrevingen kan maksimalt pågå i 3 år før en ny bompengereordning er ferdig behandlet.
3. Det legges til grunn at videreføringen av innkrevingen skal gi om lag samme bompengereinntekt som i dagens system.
4. Implementeringen av Eurovignettdirektivet skjer under følgende premisser:
 - a. Grunntaksten settes slik at innkrevingen genererer om lag samme årlige inntekt.
 - b. Taksten for tyngre kjøretøy settes til tre ganger taksten for mindre kjøretøy.
 - c. Dette vil gi en grunntakst på 50 kr for lette kjøretøy og 150 kr for tyngre kjøretøy.

5. Det legges til grunn en samlet bompengereperiode på 15 år inkludert forhåndsinnkreving ved eksisterende bomstasjon fram til nytt bompengereopplegg er endelig vedtatt.
6. Det gis tilslutning til en omlegging til helautomatisk innkreving senest ved åpning av løp 2 i Oslofjordtunnelen, men tidligere dersom det er mulig.
7. En fremtidig utbygging og finansiering av byggetrinn 2 bør også omfatte en utbedring av tilførselsvegene til Frogn og Nesodden, samt bidra til delfinansiering av en «Ny Røykenvei» for å gi en trafikksikker og miljøtilpasset vegforbindelse mellom RV 23 og E18. En slik utbygging vil bidra til tilretteleggingen av et helhetlig regionalt vegsystem fra E6 i Akershus og til E18 i Drammen.
8. En broløsning bør også utredes nærmere i den forestående planprosess.

Fylkestinget i Buskerud gjorde 6. desember 2012 følgende vedtak:

1. Fylkeskommunen gir tilslutning til å forlenge bompengereinnkreving ved eksisterende bomstasjon på rv.23 Oslofjordtunnelen fram til endelig bompengereutredning er ferdig behandlet i Stortinget og i inntil 3 år.
2. Fylkeskommunen krever at planlegging på parsellen Linnes – E18 snarlig igangsettes og at endelig bompengereutredning (trinn 2) omfatter hele strekningen fra E18 i vest til E6 i øst.
3. Dersom trinn 2 ikke får tilslutning, krever fylkeskommunen at bruk av de innsamlede midlene blir gjenstand for politisk behandling i fylkeskommunen.

Alle berørte kommuner og fylkeskommuner slutter seg til forslaget om forlenget innkreving, omlegging av takst- og rabattsystemet og innføring av automatisk innkreving. Flere kommuner ber imidlertid om at eksisterende rabattordning for lette kjøretøy opprettholdes. For å forenkle innkrevingen legger Samferdselsdepartementet til grunn at rabattsatsene skal være lik for lette og tunge kjøretøy, slik det er besluttet innført på andre prosjekter.

Det er ønske om at andre byggetrinn skal omfatte et større vegnett enn kun andre trinn av Oslofjordforbindelsen, ved at rv 23 på hele strekningen mellom E6 i Akershus og E18 i Buskerud blir bygget ut. Det er også ønske om å utrede broløsning. Samferdselsdepartementet viser til at bru som alternativ til tunnel nå vurderes i arbeidet med konseptvalgutredning (KVU) for Oslofjord-

den, med tilhørende ekstern kvalitetssikring (KS1), og at omfanget av andre byggetrinn må avklares i den videre prosessen med KVVU/KS1.

4 Forlenget bompengeneinnkrevning og endringer i takst- og rabattsystemet

Bompengeselskapet hadde ved utgangen av 2012 en gjeld på 44 mill kr. Avvikling av bompengeneinnkrevningen skal normalt skje når selskapet har tilstrekkelig med midler til å nedbetale gjeld med påløpte renter, dekke avviklingskostnader inkludert istandsetting av område samt dekke tilbakebetaling av forskudd fra abonnentene. Dette ville etter planen medføre avvikling i august 2013. I denne proposisjonen fremmes forslag om å forlenge innkrevningen av bompenger i eksisterende bomstasjon på Måna i inntil 3 år.

Det legges opp til omlegging til automatisk innkrevning fra høsten 2013. For å forenkle innkrevningen foreslås det en flat rabatt på 10 pst. for begge vektclasser når det benyttes brikke, og ingen rabatt utover dette. Dette er samme praksis som er vedtatt for flere nye bompengeprojekter de seneste årene, jf. også omtale av takst- og rabattsystem i Meld. St. 26 (2012-2013) Nasjonal transportplan 2014-2023. Takstene er i dag kr 60 for lette kjøretøy og kr 130 for tunge kjøretøy. For å oppnå om lag samme inntektsgrunnlag som tidligere, legges det til grunn følgende takster:

- lette kjøretøy (tillatt totalvekt tom. 3 500 kg): 50 kr
- tunge kjøretøy (tillatt totalvekt over 3 500 kg): 150 kr

Det er lagt til grunn at takstene reguleres i samsvar med konsumprisindeksen, og at de årlige brutto bompengeinntektene blir på 140-150 mill kr. Fratrullet driftskostnader er netto bompenger beregnet til om lag 130 mill kr pr. år. Midlene forutsettes benyttet til å delfinansiere byggingen av et nytt tunneløp på rv 23 under Oslofjorden.

Endelig opplegg for bygging og finansiering av nytt tunneløp under Oslofjorden forutsettes lagt fram for Stortinget når tilstrekkelige avklaringer

foreligger. For å begrense innkrevningen av bompenger er det lagt til grunn at dette avklares i løpet av en treårsperiode. Dette innebærer at dersom et opplegg for bygging og finansiering av andre byggetrinn ikke er behandlet av Stortinget innen tre år etter at første byggetrinn er nedbetalt, skal innkrevningen avsluttes. Innbetalte bompenger forutsettes benyttet til andre tiltak i området, i samråd med Akershus og Buskerud fylkeskommuner.

5 Samferdselsdepartementets vurdering

Samferdselsdepartementet viser til at det i St.prp. nr. 87 (1995-96) om delvis bompengefinansiering av rv 23 Oslofjordforbindelsen, er forutsatt at Oslofjordforbindelsen skal bygges ut i to trinn i takt med trafikkutviklingen. Statens vegvesen har igangsatt planlegging av andre byggetrinn med ny undersjøisk tunnel parallelt med den eksisterende. Dette på bakgrunn av trafikkøkningen som har vært etter åpningen i 2000, dårlig regularitet i dagens ettløpstunnel og nye sikkerhetskrav til tunneler.

Departementet legger vekt på at det er lokalpolitisk tilslutning til å videreføre innkrevningen i dagens bomstasjon i inntil 3 år, i påvente av at utbyggingen av andre byggetrinn kan legges frem for Stortinget. Det er videre tilslutning til endringer i takstsystemet. Departementet vil i løpet av denne treårsperioden eventuelt legge fram et opplegg for å bygge og finansiere andre byggetrinn. Dersom dette ikke skjer, vil innkrevningen bli avsluttet, og bompengeinntektene vil bli benyttet til andre tiltak i området.

6 Avtale

Etter at Stortinget har fattet vedtak om forlenget bompengeneinnkrevning knyttet til prosjektet rv 23 Oslofjordforbindelsen, vil det bli inngått tilleggsavtale mellom Statens vegvesen Vegdirektoratet og bompengeselskapet i tråd med de forutsetningene som er lagt til grunn i denne proposisjonen.

Samferdselsdepartementet

t i l r å r :

At Deres Majestet godkjenner og skriver under et framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om forlenget bompengeneinnkreving knyttet til prosjektet rv 23 Oslofjordforbindelsen i Akershus og Buskerud.

Vi HARALD, Norges Konge,

s t a d f e s t e r :

Stortinget blir bedt om å gjøre vedtak om forlenget bompengeneinnkreving knyttet til prosjektet rv 23 Oslofjordforbindelsen i Akershus og Buskerud i samsvar med et vedlagt forslag.

Forslag

til vedtak om forlenget bompengeneinnkreving knyttet til prosjektet rv 23 Oslofjordforbindelsen i Akershus og Buskerud

1. Stortinget samtykker i at bompengeselskapet får tillatelse til å forlenge bompengeneinnkrevingen knyttet til prosjektet rv 23 Oslofjordforbindelsen i Akershus og Buskerud. Vilkårene framgår av denne proposisjonen.
 2. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå tilleggsavtale med bompengeselskapet og fastsette nærmere regler for finansieringsordningen.
-
-