

Prop. 140 S

(2014–2015)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

Utbygging og finansiering av E16 på strekningen Bagn – Bjørgo i Oppland

*Tilråding fra Samferdselsdepartementet 12. juni 2015,
godkjent i statsråd samme dag.
(Regjeringen Solberg)*

1 Innledning

Samferdselsdepartementet legger i denne proposisjonen fram forslag om utbygging og finansiering av E16 på strekningen Bagn – Bjørgo i Oppland. Dette er andre etappe av utbyggingen av E16 mellom Fønhus og Bjørgo i Sør- og Nord-Aurdal kommuner.

I Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023 er det lagt til grunn statlige midler til å starte utbyggingen av E16 på strekningen Fønhus – Bagn – Bjørgo i første fireårsperiode, forutsatt tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiering av utbyggingen. På grunn av plansituasjonen ble det lagt opp til en etappevis utbygging. Første etappe, strekningen Fønhus – Bagn, inkl. skredsikring ved Bergsund, ble vedtatt av Stortinget i juni 2012, jf. Prop. 101 S (2011–2012) og Innst. 340 S (2011–2012). Strekningen ble åpnet for trafikk i desember 2014.

Det legges opp til anleggsstart på strekningen Bagn – Bjørgo våren 2016, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2020.

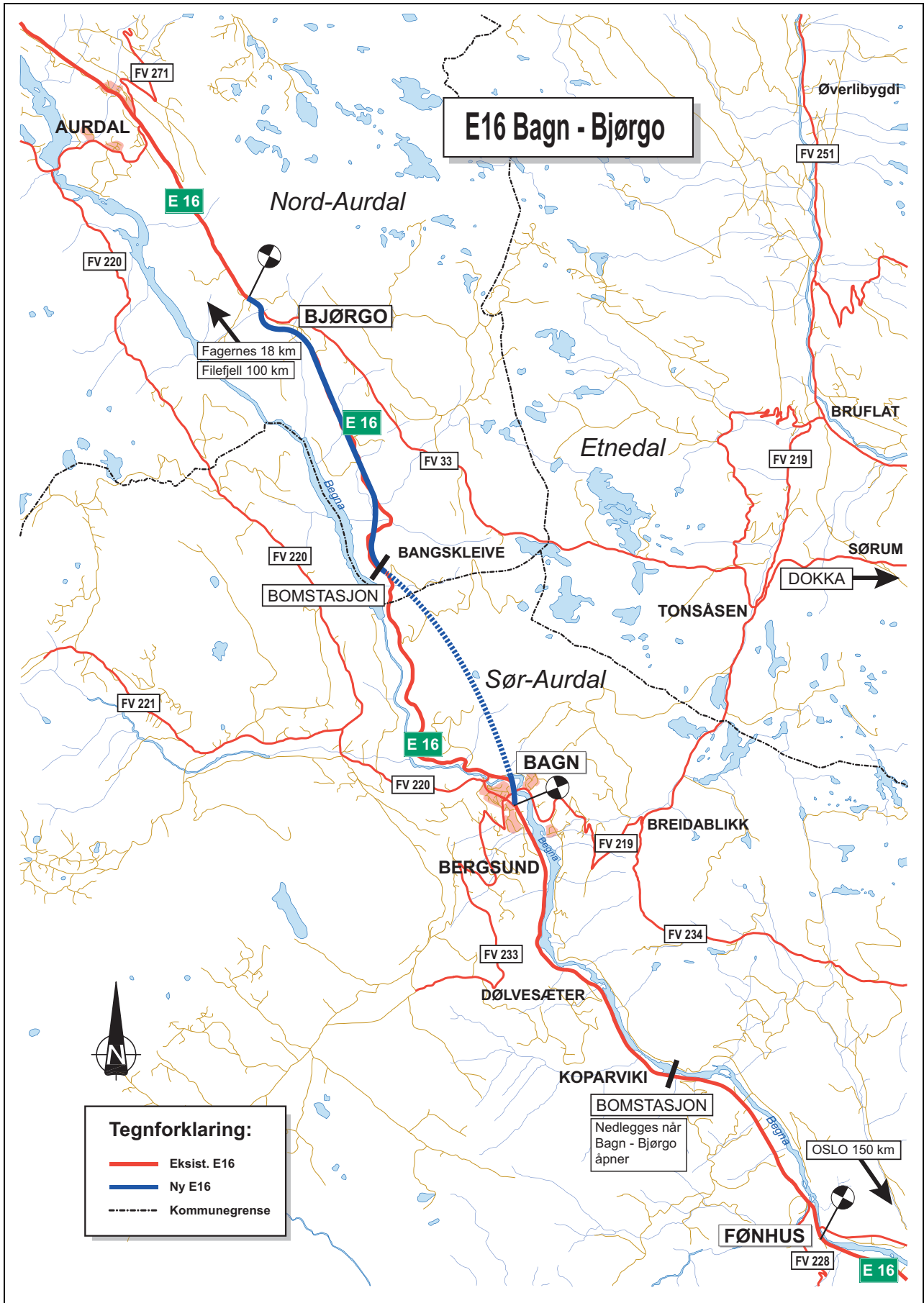
2 Dagens situasjon og beskrivelse av utbyggingen

Det samlede prosjektet E16 Fønhus – Bagn – Bjørgo er nærmere omtalt i Prop. 101 S (2011–2012).

Dagens E16 fra Bagn til Bjørgo er om lag 11 km lang. Fra Bagn tettsted, som er kommunesenteret i Sør-Aurdal, fortsetter vegen opp Bagnskleivene til Bjørgo i Nord-Aurdal kommune. Her kommer fv 33 fra Dokka og Gjøvik/Lillehammer inn på E16 fra øst. Årsdøgntrafikken (ÅDT) i 2014 var om lag 2 200 kjøretøy med betydelig høyere trafikk i helger og store høytider. Tungtrafikkandelen er om lag 12 pst.

Strekningen har ikke tilfredsstillende standard ut fra trafikkmengde og funksjon som riksveg mellom Øst- og Vestlandet. Fra Bagn og nordover er det en strekning med bratt og svingete veg, noe som fører til vanskelige forhold spesielt for tungtrafikken vinterstid. Størstedelen av strekningen er smal, med en vegbredde på under 6 m og uten gul midtlinje. Deler av strekningen er skredutsatt. I perioden 2002–2014 har det vært 25 ulykker med personskaade. 6 personer ble alvorlig skadet og 40 personer ble lettere skadet i disse ulykkene.

Prosjektet omfatter dels omlegging og dels utbedring av eksisterende veg til tofelts veg med 8,5 m vegbredde. Fra nord for Bagn sentrum og opp til gården Klosbøle skal det bygges en 4,3 km lang tunnel. Derfra følges i hovedsak dagens trase med bygging/ombygging av flere kryss, en bru på om lag 150 m over Begna og flere mindre bruer og underganger. I tillegg kommer etablering av busslommer, omlegging av flere avkjørsler, bygging av skogsveger med tømmervelteplasser samt



Figur 2.1 Oversikt over planområdet

støytiltak. På avlastet veg vil det bli utført utbedringer i form av utskifting av rekkverk, skredsikring og grøfterensk. Der ny E16 går i tunnel, vil dagens veg være et tilbud for gående og syklende. Utbyggingen vil føre til en innkortning av E16 med om lag 1,2 km.

Reguleringsplanen for strekningen ble vedtatt av Sør-Aurdal og Nord-Aurdal kommuner 27. juni 2013.

Det er gjennomført ekstern kvalitetssikring (KS2) av prosjektstyringsunderlag, kostnadsoverslag og trafikkgrunnlag. Statens vegvesen foreslo opprinnelig en styringsramme på 1 355 mill. 2014-kr og en kostnadsramme på 1 500 mill. 2014-kr. Kvalitetssikrer anbefaler en styringsramme på 1 400 mill. 2014-kr og en kostnadsramme på 1 555 mill. 2014-kr. Statens vegvesen er enig i dette, og Samferdselsdepartementet slutter seg til Statens vegvesens vurderinger. Omregnet til 2015-kr blir styringsrammen 1 440 mill. kr og kostnadsrammen 1 600 mill. kr.

Prosjektets samfunnsøkonomiske netto nytte er beregnet til -1 220 mill. kr. Netto nytte over totale kostnader er beregnet til - 1,08.

3 Lokalpolitisk behandling

Et forslag til utbygging og finansiering av prosjektet ble første gang behandlet av lokale myndigheter høsten 2013. Sør-Aurdal og Øystre Slidre kommuner sluttet seg til et opplegg med delvis bompengefinansiering, mens Nord-Aurdal og Vestre Slidre kommuner og Oppland fylkeskommune forutsatte statlig fullfinansiering av prosjektet. Med disse vedtakene var det ikke grunnlag for å gå videre med saken.

Et revidert bompengeopplegg med økt statlig bidrag ble lagt fram for lokalpolitisk behandling våren 2014. Følgende likelydende vedtak ble fattet i møter i Nord-Aurdal kommunestyre 24. april 2014 og Sør-Aurdal kommunestyre og Oppland fylkesting 29. april 2014:

1. Utbyggingen av E16 på strekningen Bagn – Bjørgo delfinansieres med bompenge. Innkrevingen skjer i begge retninger i en automatisk bomstasjon på ny og gammel E16 som plasseres ved Bagnskleive ved kommunegrensen mellom Sør-Aurdal og Nord-Aurdal kommuner.
2. Det legges til grunn at utbyggingen skjer i 2015–2018 med ferdigstilling sent i 2018.
3. Bompengereordningen baseres på et rabattsystem som innebærer at alle trafikanter som betaler med elektronisk brikke får 10 % rabatt.

4. Det fastsettes et månedstak på 40 passeringer og 10 % flat rabatt for alle lette kjøretøy med elektronisk brikke. I tråd med gjeldende retningslinjer for passeringstak skal månedstaket heves dersom det gir et inntektstap på mer enn 7 %. Tunge kjøretøy gis rabatt på 10 % rabatt ved bruk av elektronisk brikke.
5. Det legges til grunn at gjennomsnittstaksten pr passering ved åpning av Bagn – Bjørgo vil ligge i området 54–59 kr (2014). Dette tilsvarer en grunntakst for lett bil på 52–57 kr (2014). Tunge biler betaler tre ganger lettbiltakst fra 2019.
6. Dersom det viser seg at økonomien i prosjektet blir vesentlig gunstigere enn det som er lagt til grunn i Statens vegvesens finansieringsanalyse, forutsettes det at takstene ved oppstart av innkrevingen ved Bagnskleive kan settes lavere enn de som er beregnet i finansieringsanalysen. Dette forutsettes fremmet som egen sak i god tid før innkrevingen ved Bagnskleive skal begynne.
7. Bompengeperioden settes til 15 år fra åpning av strekningen Bagn – Bjørgo.
8. Det gis tilslutning til at anlegget på strekningen kan startes opp, basert på Statens vegvesens anbefalte finansieringsopplegg, så snart Stortingets tilslutning til den foreslåtte bompengereordningen foreligger.

Oppland fylkesting fattet i tillegg følgende vedtak om garanti:

9. Oppland fylkeskommune stiller garanti ved selvskyldnerkausjon for låneopptak i bompengeselskapet. Statens vegvesen vil komme tilbake til en beregning av maksimalt låneopptak som grunnlag for et garantivedtak når det er avklart hvilke forutsetninger som legges til grunn for utbyggingen og bompengereordningen.

Vestre Slidre, Øystre Slidre og Vang kommuner støtter det foreslåtte bompengereopplegget. Etnedal kommune har ikke uttalt seg til forslaget.

4 Trafikkgrunnlag

Da prosjektet E16 Fønhus – Bagn ble åpnet for trafikk i desember 2014, startet innkrevingen av bompenge i en bomstasjon ved Koparvike. Som forutsatt i Prop. 101 S (2011–2012), legges det opp til at bomstasjonen flyttes til Bagnskleive ved kommunegrensen mellom Sør-Aurdal og Nord-Aurdal når strekningen Bagn – Bjørgo er ferdig-

stilt. I tillegg økes takstene når bomstasjonen flyttes.

Økte takster medfører økt trafikkavvisning. Det er derfor gjennomført nye trafikkberegninger. Trafikkanalysen fra Statens vegvesen er basert på bruk av Regional transportmodell (RTM). Beregninger viser at langdistansetrafikken i liten grad blir påvirket av endringene i bompengoopplegget, mens den regionale og lokale trafikken blir påvirket i større grad.

Ifølge trafikkberegningene vil en del av trafikken bli overført fra E16 til fv 220 på vestsiden av E16. Fv 220 har i dag en ÅDT på om lag 200 kjøretøy. Etter at bomstasjonen ved Bagnskleive blir satt i drift, er det beregnet at trafikken vil kunne øke til om lag 300–400 kjøretøy. For gjennomgangstrafikk mellom Bagn og Aurdal er det om lag 3 km lenger å kjøre fv 220. Fv 220 er dessuten svingete og har en vegbredde på om lag 4 m på størstedelen av strekningen. Det er derfor knyttet usikkerhet til beregningene.

Fv 33 og fv 219 øst for E16 er et annet alternativ for omkjøring. Fv 33 har i dag en ÅDT på om lag 2 100 kjøretøy og fv 219 en ÅDT på om lag 400 kjøretøy. Å kjøre fv 33 og fv 219 i stedet for E16 for gjennomgangstrafikk medfører en økt kjørelengde på om lag 10 km. Utførte trafikkberegninger tilsier at det vil bli små økninger på denne omkjøringsvegen når bomstasjonen settes i drift. Deler av omkjøringsvegen har brukbar standard og fartsgrense på mellom 50 og 80 km/t. Om lag 7 km av strekningen på fv 33 har til dels dårlig standard med varierende vegbredde og horisontalkurvatur. I handlingsprogram 2014–2017 for fylkesveger i Oppland er det lagt til grunn utbedring av strekningen i perioden 2018–2021, forutsatt tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiering.

Med de bompengetakstene som er lagt til grunn, er det regnet med en ÅDT på om lag 2 300 kjøretøy gjennom bomstasjonen ved Bagnskleive etter trafikkåpning. Uten bompengereking er

det regnet med en ÅDT på om lag 2 800 kjøretøy. Det er dermed regnet med at bompengerekingen vil føre til en trafikkavvisning på om lag 18 pst.

For den generelle trafikkutviklingen er prognosene som er utarbeidet for Oppland i forbindelse med Nasjonal transportplan 2014–2023, lagt til grunn. Det er regnet med en gjennomsnittlig årlig trafikkvekst på 1,1 pst. i 2012–2018, 1 pst. i 2019–2023, 1,1 pst. i 2024–2030 og deretter 0,9 pst.

5 Utbyggings- og finansieringsopplegg

Utbyggingen av E16 på strekningen Bagn – Bjørgo er forutsatt finansiert med statlige midler og bompenger. Forslag til finansieringsplan er vist i tabell 5.1.

Statlige midler

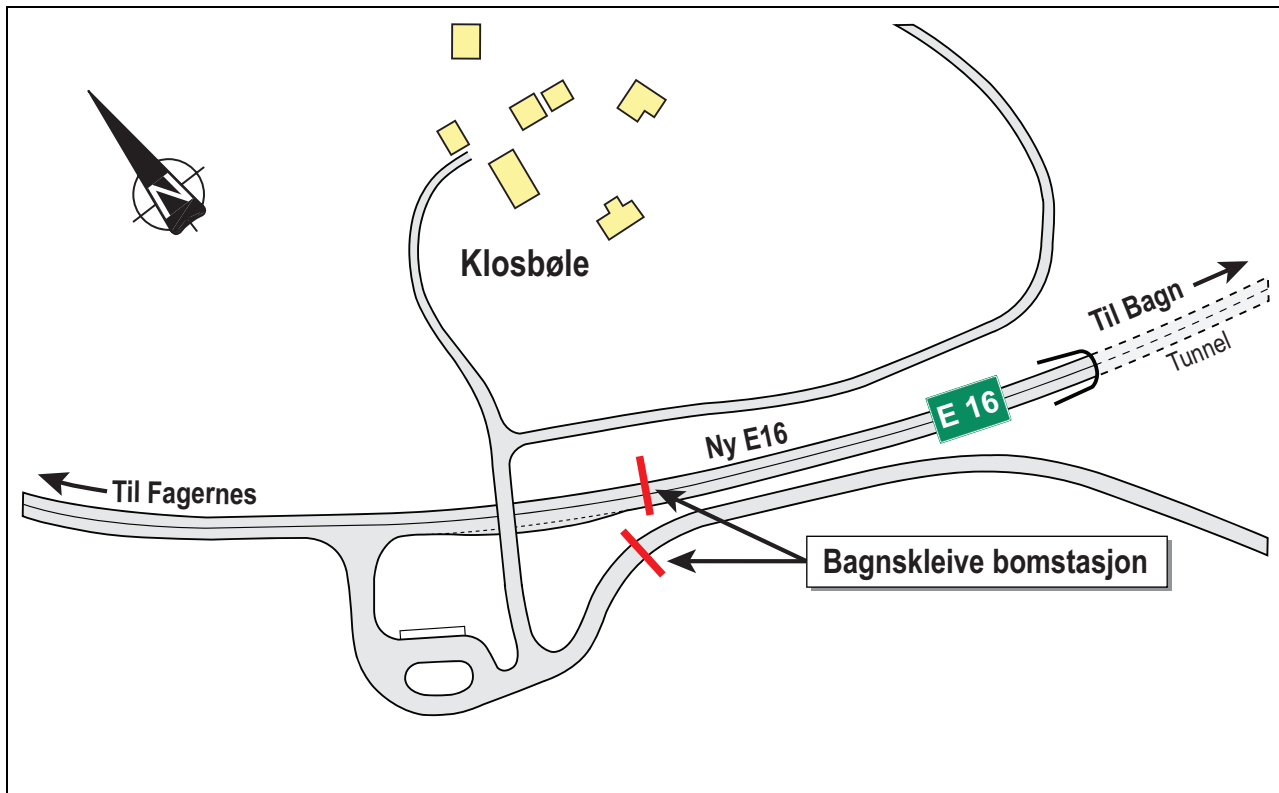
I Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023 er det lagt til grunn 880 mill. 2013-kr i statlige midler til prosjektet. Etter den første lokalpolitiske behandlingen høsten 2013 gjorde Samferdselsdepartementet er ny vurdering av prosjektet og gikk inn for å øke den statlige andelen med 120 mill. 2014-kr, til 1 020 mill. 2014-kr. Dette lå til grunn ved den lokalpolitiske behandlingen våren 2014.

Kostnadsoverslaget er økt med om lag 50 mill. kr siden den lokalpolitiske behandlingen. Samferdselsdepartementet går inn for at økningen dekkes med statlige midler og legger etter dette til grunn 1 100 mill. 2015-kr i statlige midler, fordelt med 370 mill. kr i perioden 2014–2017 og 730 mill. kr i perioden 2018–2023.

Så langt er det bevilget 91 mill. 2015-kr til prosjektet, fordelt med 41 mill. kr i 2014 og 50 mill. kr i 2015.

Tabell 5.1 Finansieringsplan for E16 Bagn – Bjørgo

	Mill. 2015-kr		
	2014–2017	2018–2023	Sum
Statlige midler	370	730	1 100
Bompenger	340	0	340
Sum	710	730	1 440



Figur 5.1 Plassering av bomstasjoner

Bompenger og bompengeopplegg

Når strekningen E16 Bagn – Bjørgo åpnes for trafikk, legges det opp til å etablere automatiske bomstasjoner på ny E16 og eksisterende E16 ved Bangskleive, nær kommunegrensa mellom Sør-Aurdal og Nord-Aurdal, jf. figur 5.1. Det er forutsatt innkreving i begge retninger. Samtidig avsluttes eksisterende innkreving i bomstasjonen ved Koparvike, på strekningen Fønhus – Bagn. Dette er i tråd med det som er lagt til grunn i Prop. 101 S (2011–2012). Inntektene fra de nye bomstasjonene skal finansiere forutsatt bompengbidrag til prosjektet Bagn – Bjørgo samt resterende gjeld knyttet til prosjektet Fønhus – Bagn.

For lette kjøretøy med elektronisk brikke legges det til grunn 10 pst. rabatt og et månedlig passeringstak på 40 passeringer. Tunge kjøretøy betaler tredobbel takst i forhold til lette kjøretøy, og får 10 pst. rabatt ved bruk av elektronisk brikke. For øvrig gjelder de til enhver tid gjeldende takstretninglinjer for bompengeprojekter.

Dagens grunntakster i bomstasjonen ved Koparvike er 34 kr for lette kjøretøy og 68 kr for tunge kjøretøy. For at prosjektet Bagn – Bjørgo, inkl. resterende gjeld knyttet til prosjektet Fønhus – Bagn, skal bli nedbetalt i løpet av 15 år, må gjennomsnittlig inntekt per passering være om lag

60 kr med de forutsetningene som ellers er lagt til grunn. Det gir følgende grunntakster uten rabatt i 2015-prisnivå:

- Lette kjøretøy (totalvekt t.o.m. 3 500 kg): 56 kr
- Tunge kjøretøy (totalvekt over 3 500 kg): 168 kr

Det forutsettes at takstene reguleres i samsvar med prisstigningen.

Andre forutsetninger for finansieringsplanen

Eventuelle kostnadsøkninger utover prisstigning skal dekkes i samsvar med gjeldende retningslinjer for bompengeprojekter. Dette innebærer at kostnadsøkning opp til kostnadsrammen skal dekkes med statlige midler og bompenger etter samme prosentvise fordeling som innenfor styringsrammen. Eventuelle overskridelser utover kostnadsrammen er statens ansvar og dekkes med statlige midler.

Eventuelle kostnadsreduksjoner på inntil 10 pst. fordeles mellom staten og bompengeselskapet i forhold til partenes andel av finansieringen innenfor styringsrammen. Eventuelle reduksjoner på mer enn 10 pst. tilfaller staten.

Dersom økonomien i prosjektet blir svakere enn forutsatt, kan bompengeselskapet etter avtale med Vegdirektoratet øke realtakstene med inntil

20 pst. og forlenge innkrevingsperioden med inn-til 5 år.

Trafikkforutsetningene framgår av kap. 4. Følgende basisforutsetninger er ellers lagt til grunn for finansieringsanalysen:

- Lånerente: 6,5 pst. på lån som ikke allerede er bundet til lavere rente, og faktisk lånerente på lån som det er inngått renteavtale for
- Årlig prisstigning: 2,5 pst.
- Årlige innkrevingskostnader: 4,5 mill. kr
- Andel som bruker brikke: 70 pst.
- Forventet inntektstap på grunn av passerings-tak: 2 pst.

Med disse forutsetningene er innkrevingsperioden beregnet til om lag 15 år.

Brutto bompenginntekter er beregnet til om lag 980 mill. kr, fordelt med 340 mill. kr til å dekke deler av investeringskostnadene knyttet til prosjektet Bagn – Bjørge, om lag 170 mill. kr til å dekke resterende gjeld knyttet til prosjektet Fønhus – Bagn, om lag 395 mill. kr til å dekke finansieringskostnader og om lag 75 mill. kr til å dekke innkrevingskostnader og kostnader til drift av bompengeselskapet.

Det er også regnet på et alternativ med følgende pessimistiske forutsetninger:

- Kostnadsøkning opp til kostnadsrammen
- Årlig trafikkvekst reduseres til 0,5 pst. etter innkrevingsstart
- ÅDT i åpningsåret reduseres med ytterligere 5 pst.
- Takstøkning på 20 pst. utover prisstigningen etter to år.

Med disse forutsetningene beregnes innkrevingsperioden til å bli om lag 15,5 år, dvs. en økning på om lag 0,5 år i forhold til basisalternativet.

Videre er det regnet på et alternativ med følgende optimistiske forutsetninger:

- Lånerente 5 pst.
- 5 pst. høyere ÅDT i åpningsåret.

Med disse forutsetningene er innkrevingsperioden beregnet til om lag 12,5 år, dvs. en reduksjon på om lag 2,5 år i forhold til basisalternativet.

Effekten av omorganisering av bompengesektoren

Som omtalt i Prop. 97 S (2013–2014), legger regjeringen opp til en omorganisering av bompengesektoren fra dagens mange bompengeselskaper til et fåtall selskaper. I tillegg vil regjeringen innføre en rentekompensasjonsordning for bompengelån. Det legges opp til at rentekompensasjonen skal komme bilistene til gode i form av lavere takstnivå eller kortere innkrevingsperiode. Det er en forutsetning for rentekompensasjonen at prosjektene legges inn i et av de nye bompengeselskapene så snart disse er etablert.

Bompengepplet i denne proposisjonen er basert på en forutsetning om 6,5 pst. lånerente på lån som ikke allerede er bundet til lavere rente, og faktisk lånerente på lån som det er inngått renteavtale for. Dette er i tråd med de lokalpolitiske vedtakene. Gjennom Prop. 119 S (2013–2014) er det åpnet for at den beregningstekniske renten i en overgangsperiode kan settes lavere, i intervallet mellom 6,5 pst. og renten på 10-års statsobligasjonslån. Det er en forutsetning at det er lokal tilslutning til dette og at den fylkeskommunale garantien opprettholdes. Det er videre en forutsetning at lokale myndigheter forplikter seg til å legge prosjektet inn i et av de nye bompengeselskapene når disse er etablert. Departementet ber Stortinget om fullmakt til at det kan fastsettes takster i tråd med ovennevnte forutsatt lokalpolitisk tilslutning.

Når rentekompensasjonsordningen er på plass, vil det bli laget en revidert finansieringsplan der rentekompensasjonen inngår.

Tabell 5.2 viser kalkulerte bompengetakster, finansieringskostnader og innkrevingskostnader ved 6,5 pst. lånerente på nye lån sammenlignet med en lånerente på 3,0 pst.

Tabell 5.2 Takstnivå ved ulike renteforutsetninger

		2015-kr
Lånerente (nye lån)	6,5 pst.	3,0 pst.
Takst – lette kjøretøy	56 kr	42 kr
Finansieringskostnader	395 mill. kr	220 mill. kr
Innkrevings- og driftskostnader	75 mill. kr	75 mill. kr

Dersom effekten av rente på 3,0 pst. i stedet benyttes til å redusere innkrevingsperioden, er det beregnet at denne kan reduseres med om lag 3 år.

6 Fylkeskommunal garanti

I sitt vedtak 29. april 2014 har fylkestinget lagt til grunn at Oppland fylkeskommune stiller garanti ved selvskyldnerkausjon for bompengeselskapets låneopptak. Det er imidlertid forutsatt at Statens vegvesen skal komme tilbake til beregningen av maksimalt låneopptak som grunnlag for endelig garantivedtak når det er avklart hvilke forutsetninger som legges til grunn for utbyggingen og bompengoordningen.

Basert på forutsetningene i denne proposisjonen er maksimal lånegjeld beregnet til om lag 805 mill. 2015-kr. Samferdselsdepartementet forutsetter at Oppland fylkeskommune fatter endelig garantivedtak i tråd med forutsetningene i denne proposisjonen. Garantien må godkjennes av Kommunal- og moderniseringsdepartementet før anleggsstart.

Garantistens utlegg kan dekkes gjennom en økning av realkostene med inntil 20 pst. og en forlengelse av bompengeperioden med inntil 5 år.

7 Samferdselsdepartementets vurdering

Samferdselsdepartementet viser til Prop. 101 S (2011–2012) for omtale av prosjektet E16 Fønhus – Bagn – Bjørgo og utbygging og finansiering av strekningen Fønhus – Bagn som utgjør første etappe av utbyggingen.

Oppland fylkeskommune og berørte kommuner har sluttet seg til forslaget om videre utbygging og delvis bompengefinansiering av strek-

ningen Bagn – Bjørgo. Det er lokalpolitisk enighet om at bomstasjonen ved Koparvike på strekningen Fønhus – Bagn, flyttes til Bangskleive på strekningen Bagn – Bjørgo når denne strekningen åpnes for trafikk, etter planen i 2020. Inntektene fra denne bomstasjonen skal finansiere forutsatt bompengedrag knyttet til prosjektet Bagn – Bjørgo, samt resterende gjeld knyttet til prosjektet Fønhus – Bagn. Samferdselsdepartementet slutter seg til et slikt opplegg.

Samferdselsdepartementet forutsetter at Oppland fylkeskommune fatter endelig garantivedtak i tråd med forutsetningene i denne proposisjonen. Garantien må godkjennes av Kommunal- og moderniseringsdepartementet før anleggsstart.

Bompengeproposisjonen i denne proposisjonen er basert på en forutsetning om 6,5 pst. lånerente på lån som ikke allerede er bundet til lavere rente, og faktisk lånerente på lån som det allerede er inngått renteavtale for. Som omtalt i Prop. 97 S (2013–2014), legger regjeringen opp til en omorganisering av bompengesektoren fra dagens mange bompengeselskaper til et fåtall selskaper. I tillegg vil regjeringen innføre en rentekompensasjonsordning for bompengelån. Det legges opp til at rentekompensasjonen skal komme bilistene til gode i form av lavere takstnivå eller kortere innkrevingsperiode. Det er en forutsetning for rentekompensasjonen at prosjektene legges inn i et av de nye bompengeselskapene så snart disse er etablert.

8 Avtale

Etter at Stortinget har fattet vedtak om utbygging og finansiering av E16 på strekningen Bagn – Bjørgo i Oppland, vil det bli inngått avtale mellom Vegdirektoratet og bompengeselskapet i tråd med gjeldende standardavtale og de forutsetningene som er lagt til grunn i denne proposisjonen.

Samferdselsdepartementet

tilrår:

At Deres majestet godkjenner og skriver under et framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om utbygging og finansiering av E16 på strekningen Bagn – Bjørge i Oppland.

VI HARALD, Norges Konge,

stadfester:

Stortinget blir bedt om å gjøre vedtak om utbygging og finansiering av E16 på strekningen Bagn – Bjørge i Oppland i samsvar med et vedlagt forslag.

Forslag

til vedtak om utbygging og finansiering av E16 på strekningen Bagn – Bjørge i Oppland

I

1. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å gjennomføre prosjektet E16 Bagn – Bjørge innenfor en kostnadsramme på 1 600 mill. kr.
2. Stortinget samtykker i at bompengeselskapet får tillatelse til å ta opp lån og kreve inn bompenger til delvis bompengefinansiering av utbyggingen av E16 på strekningen Bagn – Bjørge i Oppland. Vilkårene framgår i denne proposisjonen.
3. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsette nærmere regler for finansieringsordningen.
4. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å fastsette takster basert på lavere beregnings-teknisk rente, gitt lokalpolitisk tilslutning og i tråd med føringene i denne proposisjonen.