



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 45 S

(2016–2017)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

Gjennomføring av rv 3/rv 25 Ommangsvollen – Grundset/Basthjørnet i Hedmark som OPS-prosjekt med delvis bompengefinansiering

*Tilråding fra Samferdselsdepartementet 16. desember 2016,
godkjent i statsråd samme dag.
(Regjeringen Solberg)*

1 Innledning

Samferdselsdepartementet legger i denne proposisjonen fram forslag om gjennomføring av prosjektet rv 3/rv 25 Ommangsvollen – Grundset/Basthjørnet i Løten og Elverum kommuner i Hedmark som OPS-prosjekt (offentlig-privat-samarbeid).

Rv 3 inngår i transportkorridoren mellom Oslo-området og Trøndelag. Sammen med E6 sør for Kolomoen og E6 nord for Ulsberg utgjør rv 3 korteste og raskeste vegforbindelse mellom Oslo og Trondheim. I tillegg ligger høyeste punkt på denne ruta om lag 300 m lavere enn høyeste punkt på E6 via Gudbrandsdalen. Dette fører til at svært mange av de lengste og tyngste kjøretøyene velger rv 3 framfor E6. Rv 25 på strekningen Hamar – Elverum inngår i hovedforbindelsen mellom Hedmarken/Hamar, Østerdalen og Trysil.

Prosjektet rv 3/rv 25 Ommangsvollen – Grundset/Basthjørnet er bl.a. omtalt i Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023, side 304 – 305, og Prop. 1 S (2016–2017), side 124. I Meld. St. 26 (2012–2013) legges det til grunn anleggsstart i første fireårsperiode (2014–2017) forutsatt at det blir tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiering av utbyggingen.

I Prop. 1 S (2014–2015) ble det varslet at Regjeringen vil be Statens vegvesen om å starte planlegging av tre prosjekter for gjennomføring som OPS-prosjekter. Rv 3/rv 25 Ommangsvollen – Grundset/Basthjørnet er ett av disse. I Meld. St. 25 (2014–2015) *På rett vei* har Regjeringen kommet med et overordnet rammeverk for OPS i transportsektoren. Denne proposisjonen er basert på dette rammeverket.

2 Omtale av utbyggingen

Dagens veg har tidvis framkommelighetsproblemer, randbebyggelse og mangelfullt tilbud til gående og syklende. Blanding av lokaltrafikk og fjerntrafikk utgjør en betydelig trafikksikkerhetsrisiko. Mellom Ånestad og Elverum er det ingen alternative offentlige veger. Dette fører til at strekningen er svært sårbar ved hendelser, særlig for utrykningskjøretøyer. Årsdøgnetrafikken på fellesstrekningen mellom rv 3 og rv 25 er om lag 14 000 kjøretøyer. På rv 3, dvs. i sørenden og nordenden av prosjektet, er trafikken vesentlig lavere, jf. kap. 4.

I perioden 2006–2015 var det i alt 128 ulykker med personskade på dagens veg. Totalt ble tre personer drept, 18 hardt skadd og 212 lettere skadd.

Prosjektet omfatter bygging av 26,6 km ny riksveg, herav 16,0 km firefelts veg og 10,6 km tofelts veg med midtrekkverk og forbikjøringsfelt. Fellesstrekningen for rv 3 og rv 25 mellom Tønset og Åkroken og rv 25 fra Åkroken til Basthjørnet bygges som firefelts veg. Rv 3 sør og nord for dette, dvs. strekningene Ommangsvollen – Tønset og Åkroken – Grundset bygges som tofelts veg med midtrekkverk og forbikjøringsfelt. Kryssene på rv 3/rv 25 bygges som planskilte kryss, med unntak av krysset ved Åkroken hvor det bygges rundkjøring. Rv 25 fra Åkroken til Basthjørnet utformes i tråd med prinsippene som gjelder for veg i bystrøk. Vegen får rundkjøringer og redusert fartsgrense.

Bygging av om lag 8 km gang- og sykkelveger inngår i prosjektet. Det vil bli bygd tre universelt utformede bussholdeplasser. Videre inngår bygging/omlegging av 34 km lokalveger. Omlegging av eksisterende vegnett i næringsområdene på Ånestad i Løten og på Grindalsmoen og Terningmoen i Elverum, samt utbygging av rv 25 ved Terningmoen, vil ikke inngå i OPS-kontrakten. Disse arbeidene vil bli gjennomført av Statens vegvesen etter en tradisjonell gjennomføringsmodell.

Det er besluttet å bygge ny kontroll- og trafikkstasjon på Ånestad i Løten. Stasjonen erstatter dagens kontrollstasjon på Husum. I tillegg samles all forvaltningskontroll av kjøretøyer på den nye kontrollstasjonen, en virksomhet som i dag foregår på Husum og i Elverum. Det legges opp til at bygging og drift av den nye kontroll- og trafikkstasjonen vil inngå i OPS-kontrakten.

Gvinstene ved prosjektet er bedre framkommelighet, trafikkikkerhet og samfunnsikkerhet, bedre bomiljø langs dagens veg og et sammenhengende tilbud for gående og syklende mellom Hamar og Elverum. Ny rv 3 legges utenom Elverum. Utbyggingen vil styrke Hamar og Elverum som felles bo- og arbeidsmarkedsregion.

Reguleringsplaner for vegprosjektet ble godkjent i 2012. Som følge av endringer i vegnormale og for å optimalisere prosjektet, er det foretatt noen mindre endringer i planene. Disse ble vedtatt i 2016. Samtidig er reguleringsplanen for rv 3 ved Grundset utvidet med om lag 1 km mot nord. Utvidelsen er foretatt for å få en hensiktsmessig lengde og avgrensning av prosjektet i driftsperioden. Det foreligger også vedtatt reguleringsplan for massedeponi i nærheten av veglinja.

Det er gjennomført ekstern kvalitetssikring (KS2) av prosjektstyringsunderlag, overslag for byggekostnader og kostnader for drift og vedlikehold, estimat på betalingsprofil til OPS-selskapet, trafikkgrunnlag og bompengeprogno. Utbyg-

gingskostnadene anslås til om lag 5 100 mill. 2016-kr, i tråd med Statens vegvesens tilråding. Av dette er om lag 4 200 mill. kr knyttet til OPS-kontrakten. KS2-konsulentene mener at anslaget for utbyggingskostnadene bør reduseres med om lag 300 mill. kr. For øvrig er det stor grad av enighet mellom KS2-konsulentene og Statens vegvesen om forutsetningene for gjennomføring av prosjektet.

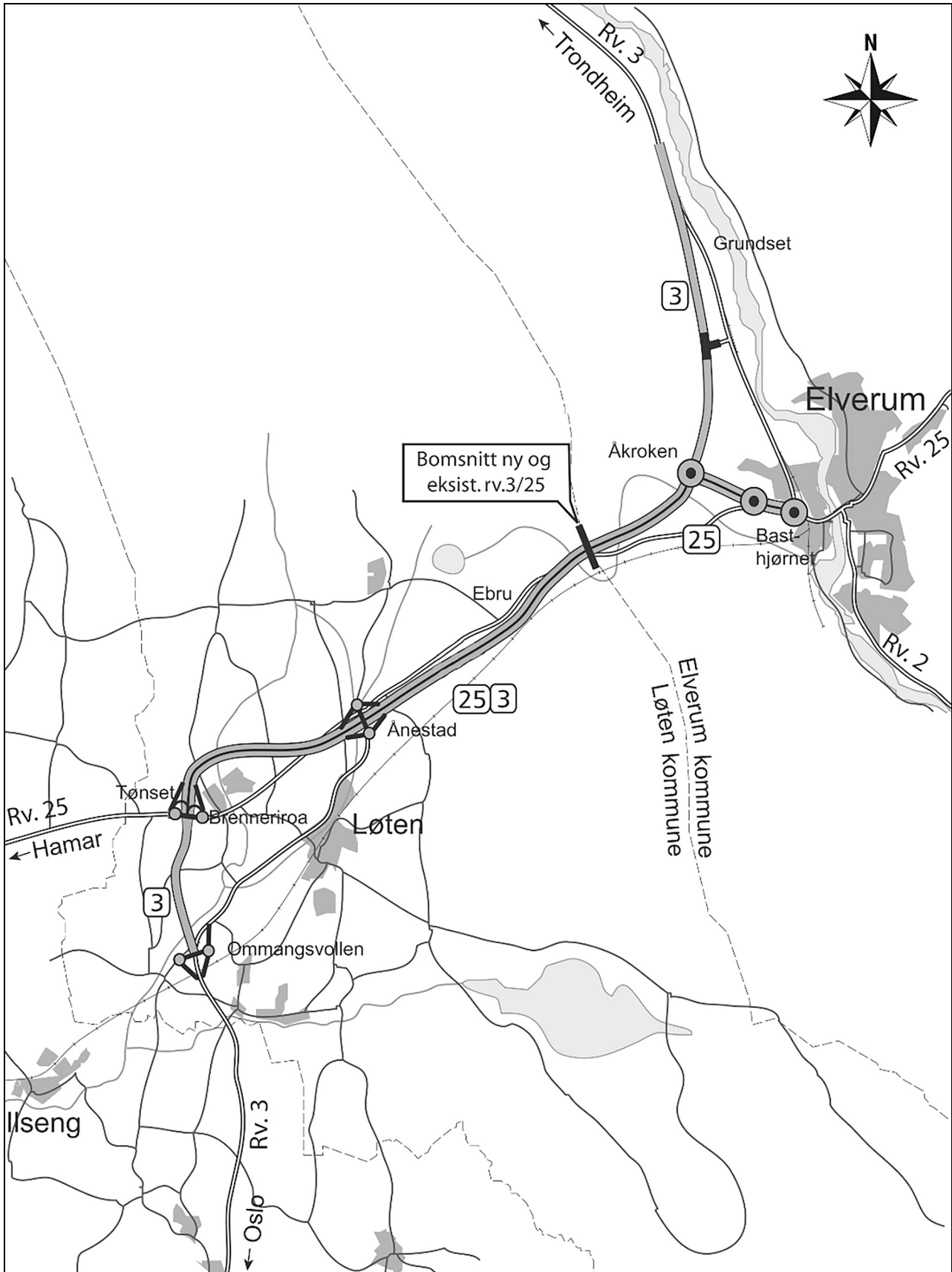
Prosjektets samfunnsøkonomiske netto nytte er beregnet til om lag 80 mill. kr. Netto nytte pr. budsjettkrone er beregnet til 0.

3 Lokalpolitisk behandling

Et forslag til opplegg for delvis bompengefinansiert utbygging av prosjektet rv 3/rv 25 Ommangsvollen – Grundset/Basthjørnet ble behandlet av lokale myndigheter i 2014. Vedtakene ble fattet ut fra at prosjektet skulle gjennomføres av Statens vegvesen som et tradisjonelt utbyggingsprosjekt.

Elverum, Løten og Trysil kommuner behandlet saken henholdsvis 27. august, 3. september og 9. september 2014, og det ble fattet følgende likelydende vedtak:

1. *Utbyggingen av rv. 3/25 på strekningen Ommangsvollen – Grundset/Basthjørnet delfinansieres med bompenger. Innkrevningen skjer i begge retninger i en automatisk bomstasjon på ny rv. 3/25 og en automatisk bomstasjon på eksisterende rv. 3/25 ved kommunegrensen mellom Løten og Elverum.*
2. *Det legges til grunn at utbyggingen skjer i 2016–2018 med ferdigstillelse sent i 2018.*
3. *Det forutsettes at bomtakstene ved åpning av ny rv. 3/25 Ommangsvollen –Grundset/Basthjørnet vil settes lavere enn (i 2014-kr):*
 - *60 kr for lett bil i bomstasjonen på ny rv. 3/25.*
 - *45 kr for lett bil i bomstasjonen på eksisterende rv. 3/25.*
 - *Tunge biler betaler to ganger lettbiltakst. Endringer i rammebetingelsene for bompengeprojekt, slik som en rentekompensasjonsordning, vil gi lavere takster.*
4. *Endelig takst- og rabattsystem skal legges frem for lokalpolitisk behandling i god tid før innkrevningen tar til.*
5. *Det legges til grunn at bompengeselskapet «Rv 3 og Rv 25 Hamar-Elverum AS» innlemmes i et av de fremtidige bompengeselskapene når disse er etablert.*
6. *Bompengeperioden settes til 15 år fra åpning av ny veg.*



Figur 2.1 Kart som viser prosjektet inkl. bomsnitt

7. Det gis tilslutning til at anlegget på strekningen kan startes opp, basert på Statens vegvesens anbefalte finansieringsopplegg, så snart Stortingets tilslutning til den foreslåtte bompengoordningen foreligger.

Trysil formannskap vil i tillegg presisere at statlige og regionale myndigheter skal arbeide for at de trafikale problemene gjennom Elverum løses.

Hamar kommune behandlet saken 24. september 2014 og fattet følgende vedtak:

Hamar formannskap er positiv til utbygging av RV. 3/25 Ommangsvollen – Grundset/Basthjørnet i tråd med fremlagt forslag, jfr også formannskapets vedtak i sak 37/2006.

Hamar formannskap mener at det beste alternativet er at det etableres bomstasjon på grensa mellom Løten og Elverum, jfr alternativ 1 i utredningen.

Hamar formannskap ønsker at en søker å sette bomavgiften lavest mulig slik at ikke bomavgiften virker hemmende for vekstkraften i midt-fylket.

Hedmark fylkesting behandlet saken 22. september 2014 og fattet følgende vedtak:

1. Utbygging av rv. 3/25 på strekningen Ommangsvollen – Grundset/Basthjørnet delfinansieres med bompenger. Innkrevingen skjer i begge retninger i en automatisk bomstasjon på ny rv. 3/25 og en automatisk bomstasjon på eksisterende rv. 3/25 ved kommunegrensen mellom Løten og Elverum.

2. Fylkestinget legger til grunn at utbyggingen skjer i 2016–2018 med ferdigstilling i 2018.

3. Fylkestinget forutsetter at bomtakstene ved åpning av ny rv. 3/25 Ommangsvollen – Grundset/Basthjørnet maksimalt vil bli (i 2014-kr):

- 60 kr for lett bil i bomstasjonen på ny rv. 3/25.
- 45 kr for lett bil i bomstasjonen på eksisterende rv. 3/25.

Tunge biler betaler to ganger lettbiltakst.

Endringer i rammebetingelsene for bompengeprojekt, som f.eks. gjennomføring av en rentekompensasjonsordning, vil gi lavere takster.

4. Endelig takst- og rabattsystem skal legges frem for lokalpolitisk behandling i god tid før innkrevingen tar til.

5. Fylkestinget legger til grunn at bompengeselskapet «Rv 3 og Rv 25 Hamar-Elverum AS» innlemmes i et av de fremtidige bompengeselskapene når disse blir etablert.

6. Bompengeperioden settes til 15 år fra åpning av ny veg.

7. Fylkestinget gir tilslutning til at anlegget på strekningen kan startes opp, basert på Statens vegvesens anbefalte finansieringsopplegg, så snart Stortingets tilslutning til den foreslåtte bompengoordningen foreligger.

8. Fylkestinget vedtar at Hedmark fylkeskommune stiller garanti ved selvskyldnerkausjon for maksimalt låneopptak for bompengeselskapet «Rv 3 og Rv 25 Hamar-Elverum AS» på tilsammen 3500 mill. kr (2014). Garantitiden er maksimalt 20 år fra oppstart bompengeneinnkreving ved åpning av strekningen Ommangsvollen – Grundset/Basthjørnet, inklusive maksimal innkrevingstid på 15 år og 5 års forlengelse av bompengeperioden i tilfelle sviktende økonomi. Det er et vilkår at garantien blir sikret 1. prioritet i retten til å kreve inn bompenger. Det tas forbehold om Stortingets samtykke til garantien.

9. Fylkestinget mener det er påkrevd med kontinuerlig utbygging av hele rv. 3/25 strekningen mellom Hamar og Elverum fordi Hamar- og Elverumområdet betraktes som en felles bo- og arbeidsregion. Fylkestinget mener derfor at en ved fastsettelsen av bompengenivået for strekningen Ommangsvollen-Grundset bør vurdere de fremtidige samlede bompengavgiftene for hele strekningen slik at nivået blir innenfor talegrensen.

Basert på nye forutsetninger om gjennomføring som OPS-prosjekt ble revidert saksgrunnlag utarbeidet av Statens vegvesen. Dette ble oversendt Hedmark fylkeskommune ved brev av 29. august 2016. I den forbindelse ble fylkeskommunen bedt om å vurdere om saken måtte behandles politisk i de to kommunene før saken ble lagt fram for politisk sluttbehandling i fylkeskommunen. Ut fra dette ble det holdt et møte mellom fylkeskommunen ved fylkesråden og de to kommunene ved ordførerne. Konklusjonen fra møtet var at ingen av kommunene la opp til ny realitetsbehandling av saken. Elverum formannskap tok saken til orientering i møte 9. september 2016. Løten formannskap tok saken til orientering i møte 5. oktober 2016.

Hedmark fylkesting behandlet saken 24.–25. oktober 2016 og fattet følgende vedtak:

1. *Utbygging av rv 3/rv 25 på strekningen Ommangsvollen – Grundset/Basthjørnet del-finansieres med bompenger. Innkrevingen skjer i begge retninger i en automatisk bomstasjon på ny rv 3/rv 25 og en automatisk bomstasjon på eksisterende rv 3/ rv 25 ved kommunegrensen mellom Løten og Elverum i tråd med tidligere vedtak.*
2. *Hedmark fylkeskommune legger til grunn at bomtakstene ved åpning av ny rv 3/25 Ommangsvollen – Grundset/Basthjørnet vil bli (i 2016-kr):*
 - *44 kr for takstgruppe 1 (lett bil inkl. kjøretøy i kjøretøygruppe M1) i bomstasjonen på ny rv 3/rv 25.*
 - *33 kr for takstgruppe 1 (lette kjøretøy inkl. kjøretøy i kjøretøygruppe M1) i bomstasjonen på eksisterende rv 3/rv 25.*
 - *Takstgruppe 2 (tunge kjøretøy ekskl. kjøretøy i kjøretøygruppe M1) betaler det dobbelte av takstgruppe 1 i begge bomstasjonene, henholdsvis kr 88 og kr 66.*
3. *Kjøretøy i takstgruppe 1 gis 20 % rabatt ved bruk av brikke. Kjøretøy i takstgruppe 2 gis ingen rabatt ved bruk av brikke.*
4. *Det forutsettes et samlet bompengebidrag på 3 300 millioner 2016-kroner, fordelt på en utbetaling ved åpning av veg og deretter løpende utbetalinger fordelt over 20 år. Dette utgjør bompengeselskapets forpliktelser knyttet til utbyggingen.*
5. *Det legges til grunn at takster og kostnader prisjusteres med SSBs byggekostnadsindeks for veganlegg frem til åpning av vegen og med SSBs konsumprisindeks deretter.*
6. *Bompengeperioden settes til 20 år fra åpning av veg. Det forutsettes at bompengebidraget ikke blir større ved gjennomføring som OPS-prosjekt over 20 år, enn det ville ha blitt ved tradisjonell gjennomføring over 15 år.*
7. *Hedmark fylkeskommune gir tilslutning til at anlegget på strekningen kan startes opp, basert på Statens vegvesens anbefalte finansieringsopplegg, så snart Stortingets tilslutning til den foreslåtte bompengereordningen foreligger.*
8. *Hedmark fylkeskommune legger til grunn at bompengeselskapet innlemmes i et av de fremtidige bompengeselskapene når disse blir etablert.*
9. *Hedmark fylkeskommune garanterer ved selvskyldnerkausjon for et maksimalt låneopptak for bompengeselskapet, begrenset oppad til 1 210 mill. kroner for hele strekningen, med tillegg av 10 pst. av til enhver tid gjeldende hovedstol til dekning av eventuelle påløpte renter og omkostninger. Den samlede lånegarantien blir følgelig 1 330 mill. Garantiene gis med pant i bompengeselskapets rettighet til å innkreve bompenger. Garantiene gis under forutsetning av Kommunal- og moderniseringsdepartementets godkjenning,*
10. *Garantien gjelder fra første opptrekk på finansieringen i forbindelse med rekvisisjoner fra Statens vegvesen i byggeperioden og gjennom innkrevingsperioden på 20 år. Innkrevingsperioden kan i særskilte tilfeller forlenges med inntil fem år. I tillegg skal garantien gjelde inntil to år, jf. garantiforskriftens § 3.*
11. *Det forutsettes at eventuelle endringer i nytt avtaleregime for bompengesektoren, når dette trer i kraft, ikke gir Hedmark fylkeskommune større forpliktelser enn hva som inngås i henhold til denne avtalen.*
12. *Det forutsettes at tiltak på lokalvegnettet som ikke inngår i OPS-kontrakten, men som skal gjennomføres av Statens vegvesen etter tradisjonell gjennomføringsmodell, dekkes av statlige midler.*

4 Trafikkgrunnlag

Statens vegvesen har foretatt beregninger og vurderinger av trafikken etter bygging av ny veg og innføring av bompengeneinnkreving på prosjektet.

Det er gjennomført analyser med den regionale transportmodellen (RTM). For Hedmark og Oppland er det etablert en delområdemodell basert på dette modellverktøyet. Det er også gjennomført tilleggsanalyser basert på intervjuundersøkelser, trafikktegninger og erfaringstall. Beregningene er gjennomført med 2014 som referanseår.

Ved innføring av bompengeneinnkreving må det forventes en reduksjon i trafikken fordi noen trafikanter vil velge andre kjøreruter, utelate enkelte reiser eller velge andre reisemål. Lengre reiser er mindre prisfølsomme enn kortere reiser. Videre vil nivået på bompengetakstene ha betydning for omfanget av trafikkavvisning. I trafikkanalysene for dette prosjektet er det benyttet en prisfølsomhet som tilsvarer gjennomsnittet av norske bompengeprojekter.

I 2015 var årssdøgnetrafikken ved bomstasjonsnittet nær kommunegrensen mellom Løten og Elverum om lag 13 800 kjøretøyer. På rv 3 rett sør for prosjektet var årssdøgnetrafikken om lag 6 200 kjøretøyer. Statens vegvesen har to faste telle-

punkter for trafikken i området. Andelen tunge kjøretøyer er henholdsvis 14 pst. og 18 pst. På rv 3 i nordenden av prosjektet er årsgogntrafikken 4 000 – 5 000 kjøretøyer.

Når ny rv 3/rv 25 åpnes for trafikk, vil dagens veg fungere som parallell lokalveg. Det er lagt opp til bompengeneinnkreving også på dagens rv 3/rv 25.

I trafikkanalysene er prognosene for Hedmark i arbeidet med Nasjonal transportplan 2018–2029 benyttet. Det er ventet en årlig vekst på 1,7 pst. i perioden 2015–2018, 1,4 pst. i perioden 2019–2022, 1,3 pst. i perioden 2023–2028, 0,9 pst. i perioden 2029–2032 og 0,8 pst. i perioden 2033–2040.

Med en bompengetakst for lette kjøretøyer på 55 kr i 2014-prisnivå er det lagt til grunn en årsgogntrafikk på 11 900 kjøretøyer i 2018 og 14 000 kjøretøyer i 2032. Med en takst på 30 kr i 2014-prisnivå er tilsvarende tall henholdsvis 13 000 kjøretøyer og 15 400 kjøretøyer. En bompengetakst for lette kjøretøyer på 55 kr gir en avvisning på 18 pst. i forhold til trafikken ved bomstasjonssnittet før utbygging, mens en bompengetakst på 30 kr gir en avvisning på 9 pst.

5 Bompengeloplegg

Plassering av bomstasjoner

Det er lagt opp til etterskuddsinnkreving av bompenger i ett bomsnitt ved kommunegrensen mellom Løten og Elverum (Ebru). Det vil bli plassert bomstasjoner både på ny og dagens rv 3/rv 25. Det er forutsatt innkreving i begge retninger.

Plasseringen av bomstasjonene innebærer at bare de som krysser kommunegrensen, betaler bompenger. Det er lagt til grunn at trafikantene som passerer bomstasjonen på dagens veg, betaler 75 pst. av taksten på ny rv 3/rv 25.

I Meld. St. 26 (2012–2013), side 93, er det presisert at det kun unntaksvis bør åpnes for å kreve inn bompenger på sidevegnettet. Uten bomstasjon på dagens veg vil innkrevingen på ny rv 3/rv 25 føre til så store trafikkoverføring til dagens veg at de planlagte gevinstene for trafikksikkerhet og miljø langs dagens veg ikke blir oppnådd. Samferdselsdepartementet viser til at det er lokalpolitisk tilslutning til opplegget med bompengeneinnkreving også på dagens veg og slutter seg til det foreslåtte opplegget.

Bompengeperiode og takstnivå

Ved fylkeskommunens behandling i 2014 ble det lagt til grunn 15 års bompengeperiode. Det er nå

valgt å legge til grunn 20 års bompengeperiode for å få samme lengde på bompengeperioden og OPS-kontrakten. Det er imidlertid lagt til grunn samme bompengebidrag som med 15 års bompengeperiode og ordinær gjennomføring. Dette gir lavere takster enn det som ble lagt til grunn ved den lokalpolitiske behandlingen i 2014.

Gjennom Stortingets behandling av Prop. 1 S Tillegg 2 (2015–2016) er det gitt nye retningslinjer for takst- og rabattsystemet og inndeling i takstgrupper. Takst- og rabattsystemet for dette prosjektet er i tråd med de nye retningslinjene.

For at prosjektet skal bli nedbetalt i løpet av 20 år er det beregnet at gjennomsnittlig inntekt pr. passering må være om lag 40 kr med de forutsetningene som ellers er lagt til grunn. Basert på dette legges det foreløpig til grunn følgende grunntakster uten rabatt (i 2016-prisnivå):

- 44 kr for takstgruppe 1 (lette kjøretøy inkl. kjøretøy i kjøretøygruppe M1) i bomstasjonen på ny rv 3/rv 25
- 33 kr for takstgruppe 1 (lette kjøretøy inkl. kjøretøy i kjøretøygruppe M1) i bomstasjonen på dagens rv 3/rv 25

Takstgruppe 2 (tunge kjøretøy ekskl. kjøretøy i kjøretøygruppe M1) betaler det dobbelte av takstgruppe 1 i begge bomstasjonene, henholdsvis 88 kr og 66 kr.

Kjøretøy i takstgruppe 1 gis 20 pst. rabatt ved bruk av brikke. Kjøretøy i takstgruppe 2 gis ingen rabatt ved bruk av brikke. Obligatorisk brikke for tunge kjøretøy og økt rabatt for lette kjøretøy vil påvirke brikkeandelen. I beregningene er det lagt til grunn 80 pst. brikkebruk for kjøretøy i takstgruppe 1 og 100 pst. for kjøretøy i takstgruppe 2.

Beregnet gjennomsnittstakst på om lag 40 kr vil bli benyttet som grunnlag for å justere takstene, jf. Prop. 1 S (2016–2017), side 76. Samferdselsdepartementet ber om fullmakt til å justere takstene slik at gjennomsnittstaksten blir som forutsatt.

Det er forutsatt at takstene blir justert i samsvar med prisutviklingen. Endelig forslag til takst- og rabattsystem vi bli lagt fram for fylkeskommunen og de to kommunene før trafikkåpning.

6 Gjennomføring som OPS-prosjekt

Gjennomføring av nye prosjekter med OPS-modellen

Tidligere er det gjennomført tre prøveprosjekter med OPS i Norge:

- E39 Klett – Bårdshaug i Sør-Trøndelag (åpnet for trafikk i 2005)
- E39 Lyngdal – Flekkefjord i Vest-Agder (åpnet for trafikk i 2006)
- E18 Grimstad – Kristiansand i Aust- og Vest-Agder (åpnet for trafikk i 2008/2009)

I Prop. 1 S (2014–2015) ble det varslet at Regjeringen vil be Statens vegvesen om å starte planlegging av tre prosjekter for gjennomføring som OPS-prosjekter. Rv 3/rv 25 Ommangsvollen – Grundset/Basthjørnet er ett av disse. I Meld. St. 25 (2014–2015) *På rett vei* har Regjeringen kommet med et overordnet rammeverk for OPS i transportsektoren.

Regjeringen mener at OPS kan være en hensiktsmessig organisering av utbygging, drift og vedlikehold av transportinfrastrukturen. Det innebærer at én privat kontraktspart (OPS-selskapet) får ansvar for gjennomføring av utbygging, drift og vedlikehold, og får betalt for dette i henhold til kontrakt med staten. Regjeringen ønsker å renndyrke OPS som en gjennomføringsstrategi og mener at det kan utløse innovasjon i utførelsen med nye tekniske løsninger og dermed gi mer veg for pengene. Regjeringen mener det også er en styrke ved OPS at man kan kontraktsfeste at kvaliteten på vegen er fast gjennom hele perioden som kontrakten varer. Regjeringen viser til at OPS som kontraktsform gir rom for, og insentiver til, at OPS-selskapet foretar valg i anleggsfasen som kan gi reduserte kostnader i driftsfasen.

Regjeringen prioriterer rask ferdigstillelse av prosjekter og betalingsmekanismer som fremmer dette. Prinsippet med ikke å betale noe før vegen er åpen og i bruk er derfor beholdt fra den tidligere modellen. I tillegg er det viktig for regjeringen å bygge inn mekanismer som sikrer at OPS-selskapet har de rette insentivene til å levere prosjektet i henhold til kontrakt i hele kontraktsperioden og at modellen reduserer de samlede finansieringskostnadene knyttet til OPS-selskapets lånefinansiering av utbyggingskostnadene. Det skal derfor legges opp til at en større del av investeringskostnadene utbetales tidlig i kontraktsperioden. Internasjonalt blir dette kalt «milepælsutbetaling». Denne reduserer de årlige vederlagene etter trafikkåpning.

Regjeringen har i Meld. St. 25 (2014–2015) lagt opp til at milepælsbetalingen skal utgjøre en stor del av investeringskostnaden. Størrelsen på milepælsutbetalingen og dermed også det årlige vederlaget må for øvrig tilpasses prosjektets særegenheter. Regjeringen ser at det kan være hensiktsmessig å få prøvd ut ulike modeller for mile-

pælsbetaling. Det er derfor i dette prosjektet lagt opp til noe lavere milepælsbetaling enn det som følger direkte av Meld. St. 25 (2014–2015).

Milepælsutbetalingen ved trafikkåpning vil redusere OPS-selskapets lånekostnader, men den vil også redusere OPS-selskapets muligheter for inntekter gjennom avkastning på egenkapitalen og muligheter til å påta seg den risikoen staten overfører gjennom kontrakten. For staten er det viktig at størrelsen på milepælsutbetalingen fastsettes slik at staten fortsatt vil ha tilstrekkelige økonomiske sanksjoner gjennom driftsperioden og at kontrakten likevel framstår som attraktiv for et tilstrekkelig antall gode tilbydere.

I OPS-kontrakten overføres ansvar og risiko til OPS-selskapet, som på sin side får stor frihet til å løse oppgavene. Regjeringen legger opp til at risikooverføringen i hovedsak blir som i de foregående prosjektene. Dette innebærer at OPS-selskapet i utgangspunktet vil ta størstedelen av risikoen knyttet til utbyggingskostnader, tidspunkt for ferdigstillelse, drifts- og vedlikeholdskostnader og finansieringskostnader, mens staten fortsatt vil ta risikoen for inflasjon i driftskostnadene, endringer i vegstandard og egne planendringer m.m.

Rv 3/rv 25 Ommangsvollen – Grundset/Basthjørnet som OPS-prosjekt

Det er gjennomført en individuell vurdering av prosjektet, og dets særegenheter er gjennomgått. Ut fra dette legger Regjeringen til grunn en milepælsutbetaling ved trafikkåpning som vil bli om lag 50 pst. av byggekostnaden. Det er videre lagt til grunn at merverdiavgift for hele byggekostnaden utbetales ved trafikkåpning. Størrelsen på milepælsutbetalingen er begrunnet ut fra hensynet til at OPS-selskapet skal ha tilstrekkelige økonomiske interesser til å levere kvalitet gjennom hele driftsperioden, at staten skal ha tilstrekkelige økonomiske sanksjoner til å styre kontrakten gjennom hele driftsperioden og tiltrekke seg et tilstrekkelig antall gode tilbydere. Betalings-elementene fra tidligere OPS-prosjekter videreføres i hovedsak. Oppsummert legges det opp til at betalingen for prosjektet skjer gjennom tre elementer:

- Milepælsutbetaling når prosjektet åpnes for trafikk, inkl. betaling av merverdiavgift for byggekostnadene
- Løpende utbetaling gjennom kontraktsperioden som betaling for tilgjengelighet
- Løpende utbetaling gjennom kontraktsperioden som betaling for driftsstandard

Driftsperiodens lengde foreslås satt til 20 år mot 25 år i de tidligere OPS-prosjektene. Etter Regjeringens vurdering vil målene med OPS-gjennomføring bli ivaretatt også med en driftsperiode på 20 år. Sammenlignet med en del andre prosjekter er dette et prosjekt som teknisk sett er relativt enkelt. Videre mener Regjeringen at det bør høstes erfaringer med 20 års driftsperiode. Driftsperioden vil da samsvare med foreslått bompengeperiode, noe som gir budsjettmessige fordeler. Regjeringen vil ikke gå inn for en lengre bompengeperiode enn 20 år.

Finansieringsplan

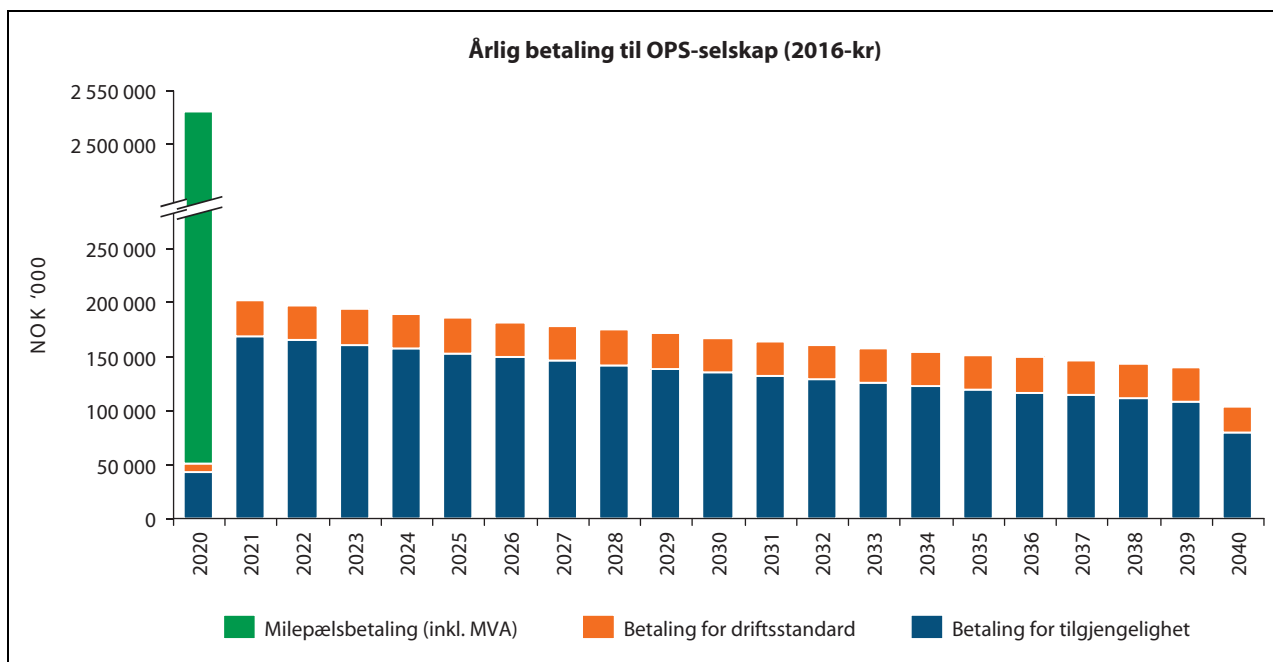
Det er utarbeidet et estimat på forventet betaling til OPS-selskapet i form av en finansiell modell. Denne er basert på anslag for OPS-selskapets byggekostnader, beregnede drifts- og vedlikeholdskostnader, administrative kostnader og finansielle kostnader i henhold til dagens prosjektfinansieringsmarked. Den finansielle modellen er også basert på en fastrente over hele kontraktperioden. Regjeringen foreslår at spørsmålet om valg av fast eller flytende rente eller en kombinasjon av disse avgjøres som en del av anskaffelsesprosessen.

Etter gjeldende retningslinjer for bompengeprojekter kan ikke bompenger benyttes til drift og vedlikehold av vegnettet. Det forutsettes derfor at den delen av vederlaget til OPS-selskapet som er betaling for driftsstandard, i sin helhet dekkes med statlige midler.

Det vil være mest gunstig for bompengeselskapets gjeldsbelastning og renteutgifter at så mye som mulig av milepælsutbetalingen dekkes med statlige midler og at bompengene i hovedsak går til løpende å betale det årlige vederlaget for tilgjengelighet. Den delen av det årlige vederlaget som er knyttet til tilgjengelighet, er et fast beløp i nominelle (løpende) kroner og vil ikke bli justert for prisstigning i avtaleperioden. Det legges til grunn at bompengene i tillegg dekker deler av milepælsutbetalingen.

Ved beregningen av bompengebidraget er det lagt til grunn at det årlige beløpet som bompengeselskapet skal bidra med i driftsperioden, vil ligge på i størrelsesorden 180 – 200 mill. kr. I tillegg kommer et bidrag til milepælsutbetalingen, anslått til 400 – 500 mill. kr i 2016-prisnivå. Samlet vil bompengebidraget til prosjektet utgjøre om lag 3,3 mrd. kr i 2016-prisnivå. Det legges til grunn at dette beløpet prisjusteres med Statistisk Sentralbyrås byggekostnadsindeks for veganlegg fram til trafikkåpning og deretter med konsumprisindeksen. Dette beløpet utgjør bompengeselskapets samlede forpliktelse. I tillegg kommer kostnader til innkreving og drift av bompengeselskapet, samt renter på bompengelån.

Ved gjennomføring som OPS-prosjekt vil rentebelastningen for bompengeselskapet bli vesentlig mindre enn ved ordinær gjennomføring. Årsaken til dette er at bompengeselskapet i liten grad skal ta opp lån sammenlignet med ordinær gjennomføring. Bompengebidraget til utbyggingen



Figur 6.1 Årlige utbetalinger til OPS-selskapet

blir derfor større ved gjennomføring som OPS-prosjekt enn ved ordinær gjennomføring, forutsatt samme takster.

Brutto bompengeinntekter er beregnet til om lag 3,9 mrd. 2016-kr der om lag 3,3 mrd. kr er forutsatt benyttet til å dekke deler av investeringskostnadene, om lag 450 mill. kr til å dekke renter på bompengelån og om lag 160 mill. kr til å dekke innkrevingskostnader og kostnader til drift av bompengeselskapet.

I Meld. St. 25 (2014–2015) har Regjeringen lagt til grunn at bevilgningene til OPS-prosjekter over statsbudsjettet, knyttet til investeringen, skal skje i utbyggingsperioden. Disse midlene skal settes på en ikke rentebærende konto i Norges Bank inntil utbetaling gjennomføres.

Statlige midler til milepælsutbetalingen er estimert til 2 000 – 2 100 mill. kr. Det legges opp til at midlene må bevilges i årene 2018, 2019, 2020 og evt. 2021. Regjeringen vil komme tilbake til dette i de årlige budsjettproposisjonene. Midlene forutsettes bevilget over post 29.

En del tiltak på og omlegging av lokalvegnettet forutsettes å ikke inngå i OPS-kontrakten, jf. kap. 2. Disse arbeidene vil bli gjennomført av Statens vegvesen etter en tradisjonell gjennomføringsmodell. Statens vegvesen vil også ha kostnader til prosjektorganisasjon og grunnerverv. KS2-konsulenten legger til grunn at Statens vegvesens kostnader vil utgjøre om lag 800 mill. kr. Statens vegvesen legger til grunn at disse kostnadene vil bli om lag 900 mill. kr.

Skal framdriften holdes, er det nødvendig med forberedende arbeider og forberedelser til anleggsstart i 2017. Det er lagt til grunn at bompengeselskapet stiller til disposisjon om lag 200 mill. kroner til dette formålet i 2017.

Rundkjøringen mellom dagens rv 3 og rv 25 ved Basthjørnet ble bygd av Elverum kommune i 2010. Hoveddelen av utbyggingen, i underkant av 20 mill. kr; er forskottet av kommunen og skal refunderes med bompenger før 2020. I tillegg har bompengeselskapet forskottet om lag 20 mill. kr til planlegging av prosjektet. Dette skal også dekkes med bompenger.

Trafikkforutsetningene framgår av kap. 4.

Følgende basisforutsetninger er ellers lagt til grunn for finansieringsplanen:

- Trafikkgrunnlag: 12 200 kjøretøyer (ÅDT) i antatt åpningsår 2020/2021
- Lånerente: 5,5 pst. de 10 første årene og deretter 6,5 pst.
- Årlig prisstigning: 2,5 pst.
- Årlige innkrevingskostnader: om lag 8 mill. kr

- Andel som bruker brikke: 80 pst. I takstgruppe 1 og 100 pst. I takstgruppe 2.

Med disse forutsetningene er bompengeperioden beregnet til 20 år.

Bompengeselskapet vil ha inntektsrisikoen for bompengeinntektene. Dersom økonomien til bompengeselskapet blir dårligere enn regnet med, kan bompengeselskapet etter avtale med Vegdirektoratet øke gjennomsnittstaksten med inntil 20 pst. og forlenge innkrevingsperioden med inntil 5 år.

Det er regnet på et optimistisk alternativ med følgende forutsetninger:

- Avvisningseffekten av bompenger reduseres fra 18 pst. til 10 pst.
- Lånerenten reduseres til 3,5 pst.

For øvrig er de samme forutsetningene som i basisalternativet lagt til grunn. Med disse forutsetningene er innkrevingsperioden beregnet til om lag 15 år, dvs. en reduksjon på om lag 5 år. Alternativt kan taksten for takstgruppe 1 reduseres med 5 kr til 39 kr på ny veg og 29 kr på dagens veg, mens taksten for takstgruppe 2 kan reduseres med 10 kr til 78 kr på ny veg og 58 kr på dagens veg.

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

- Årlig trafikkvekst reduseres til 0,5 pst. etter trafikkåpning.
- ÅDT i åpningsåret reduseres med ytterligere 5 pst.
- Beregningsteknisk rente økes fra 5,5 pst. til 6,5 pst. de 10 første årene.
- Takstøkning på 20 pst. utover prisstigningen etter to år.

Med disse forutsetningene er det beregnet at innkrevingsperioden må forlenges med om lag to år til om lag 22 år. Dette viser at prosjektet er robust for endringer i forutsetningene.

7 Fylkeskommunal garanti

Gjennom vedtak i fylkestinget 24.–25. oktober 2016 har Hedmark fylkeskommune stilt selvskyldnergaranti for et maksimalt bompengelån på 1,33 mrd. kr, jf. kap. 3. Garantien må godkjennes av Kommunal- og moderniseringsdepartementet.

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

8 Samferdselsdepartementets vurdering

Samferdselsdepartementet viser til at rv 3 inngår i transportkorridoren mellom Oslo-området og Trøndelag. Svært mange av kjøretøyene som frakter gods, velger rv 3 framfor E6. Videre inngår rv 25 på strekningen Hamar – Elverum i hovedforbindelsen mellom Hedmarken/Hamar, Østerdalen og Trysil. Gevinstene ved prosjektet er bedre framkommelighet, trafiksikkerhet og samfunnsikkerhet, bedre bomiljø langs dagens veg og et sammenhengende tilbud for gående og syklende mellom Hamar og Elverum. Ny rv 3 legges utenom Elverum. Utbyggingen vil også styrke Hamar og Elverum som felles bo- og arbeidsmarkedsregion.

Samferdselsdepartementet legger opp til at prosjektet rv 3/rv 25 Ommangsvollen – Grundset/Basthjørnet gjennomføres som det første prosjektet basert på rammeverket for OPS i Meld. St. 25 (2014–2015) *På rett vei*. Departementet ser at det kan være hensiktsmessig å få prøvd ut ulike modeller for milepælsbetaling. Det er derfor i dette prosjektet lagt opp til noe lavere milepælsbetaling enn det som følger direkte av Meld. St. 25

(2014–2015). Endelig fordeling av risiko mellom OPS-selskapet og staten vurderes i det videre arbeidet med prosjektet.

9 Avtale

Etter at Stortinget har fattet vedtak om utbygging og finansiering av rv 3/rv 25 Ommangsvollen – Grundset/Basthjørnet i Hedmark, vil det bli inngått avtale mellom Statens vegvesen Vegdirektoratet og bompengeselskapet i tråd med 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 gjennomføring av rv 3/rv 25 Ommangsvollen – Grundset/Basthjørnet i Hedmark som OPS-prosjekt med delvis bompengefinansiering.

Vi **HARALD**, Norges Konge,

stadfester:

Stortinget blir bedt om å gjøre vedtak om gjennomføring av rv 3/rv 25 Ommangsvollen – Grundset/Basthjørnet i Hedmark som OPS-prosjekt med delvis bompengefinansiering i samsvar med et vedlagt forslag.

Forslag

til vedtak om gjennomføring av rv 3/rv 25
Ommangsvollen – Grundset/Basthjørnet i Hedmark
som OPS-prosjekt med delvis bompengefinansiering

I

Stortinget samtykker i at bompengeselskapet får tillatelse til å ta opp lån og kreve inn bompenger til delvis bompengefinansiering av rv 3/rv 25 Ommangsvollen – Grundset/Basthjørnet i Hedmark. Vilkårene framgår av denne proposisjonen.

II

Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsette nærmere regler for finansieringsordningen.

III

Samferdselsdepartementet får fullmakt til å justere takstene slik at gjennomsnittstaksten blir som forutsatt i denne proposisjonen.

IV

Rv 3/rv 25 Ommangsvollen – Grundset/Basthjørnet i Hedmark blir gjennomført som OPS-prosjekt.
