

JEVNAKER KOMMUNE

SÆRUTSKRIFT

SAKSGANG:			
R.f.	Utvalg	Møtedato:	Utvalgsaksnr
	Eldrerådet	16.11.2012	31/12
	Kommunalt Råd for Funksjonshemmede	19.11.2012	34/12
	Formannskap	20.11.2012	59/12
	Kommunestyret	22.11.2012	98/12

Bompengefinansiering av E16 (tidl. Rv 35)

Saksbehandler: Hans Tollef Solberg

Arkiv: 121

Arkivsak: 12/1415

Dato:

Vedlegg:

Grunnlag for lokalpolitisk behandling om prinsipp om delvis bompengefinansiering av E16 (Tidl. Rv. 35) på strekningen Eggemoen – Jevnaker – Olum

Fakta/saksopplysninger:

16.12.2004 fattet kommunestyret i Jevnaker vedtak et enstemming vedtak om å starte arbeidet med bompengeutredning for rv 35 i forbindelse med uttalelse til Nasjonal transportplan 2006-2015.

Veglovens § 20 fastslår at bygging, utbedring og drift av riksveger er statens ansvar. I de senere årene har det imidlertid utviklet seg en praksis til at bompenger benyttes til delfinansiering av utbygging av riksveger. Bompenger har blitt et supplement til de ordinære bevilgningene. Adgangen til medfinansiering av riksvegene er også hjemlet i Vegloven. I henhold til § 27 i Vegloven skal inntektene fra bompenger komme de lokale innbyggerne til gode gjennom tiltak for å utvikle et mer helhetlig og samordnet transportsystem. Bruk av bompenger forutsetter lokalt initiativ, dvs at berørt(e) kommune(r) og fylkeskommune(r) må stå bak søknaden til Stortinget om å benytte bompengefinansiering.

Status

Planleggingen av ny E 16 (tidl rv 35) på strekningen Eggemoen – Olum har nå kommet så langt at det er grunnlag for å vurdere hvilket bompengekonsept som bør legges til grunn for finansieringen av prosjektet. For å få prinsipiell tilslutning til å arbeide videre med planlegging og finansiering, må det foreliggende opplegget behandles i berørte kommuner, og siden i de to berørte fylkeskommunene.

Gjennom prosessen med utarbeidelse av kommunedelplan for strekningen Jevnaker – Olum har det vist seg fornuftig å utvide prosjektstrekningen ca. 2 km sydover til å starte på Eggemoenplatået. Da oppnår man å lede gjennomgangstrafikken helt utenom Jevnaker

sentrum. Strekningen blir derfor delt i to, Olum – Kleggerud og Kleggerud – Eggemoen. Blant annet som følge av utvidelse av prosjektstrekningen har kostnadene økt betydelig i forhold til det som ble lagt til grunn i NTP 2010-2019. Kostnadsøkningen kan i hovedsak relateres til endelig valg av trasé på strekningen Eggemoen – Kleggerud som innebærer en ny bru over Randselva. Det siste kostnadsoverslaget, slik det fremgår av Transportetatens forslag til NTP 2014-2023, er på 1 900 mill 2012-kr. Usikkerheten i kostnadsoverslaget oppgis å være 25 %. Det er foreslått avsatt 80 millioner til tiltak i dagens veg som en del av vegpakken for ny veg.

Utbyggingsstrekningen Eggemoen – Olum er om lag 12 km lang og strekningen tenkes utbygget i én etappe. Utbyggingstrekningen ligger hovedsakelig i Oppland fylke og Jevnaker kommune, men første del av strekningen (ca. 1,5 km fra Eggemoen) ligger i Buskerud fylke og Ringerike kommune. Trafikksituasjonen på dagens E16 gjennom Jevnaker er ikke tilfredsstillende i forhold til trafikksikkerhet, framkommelighet og miljø for de som bor og ferdes langs vegen.

Det legges opp til en helt ny vegtrasé på hele strekningen, slik at eksisterende veg får status som lokalveg.

Videre prosess:

Dersom kommunene og fylkeskommunene slutter seg til at Statens vegvesen skal jobbe videre med opplegget for delvis bomfinansiering av E-16 Eggemoen – Kleggerud – Olum, blir videre saksgang som følger:

1. Når godkjente reguleringsplaner foreligger for hele prosjektet vil endelig forslag til bompengefinansiering legges fram for kommunene og fylkeskommunene til behandling.
2. Dersom en får tilslutning fra kommuner og fylkeskommuner, vil dette danne grunnlaget for en Stortingsproposisjon om bompengereving.
3. Siden kostnadsrammen ligger over 750 millioner kr må det gjennomføres ekstern kvalitetssikring (KS2) før proposisjonen blir fremmet for Stortinget.
4. Når Stortinget har godkjent Stortingsproposisjonen, kan anleggsarbeidene starte.

Ulike alternativer for bomløsninger:

Statens vegvesen har vurdert hele 9 ulike bomkonsepter. Knyttet til de fleste bomkonseptene er det gjort både trafikkberegninger og bomtakstberegninger. Forutsetningen har hele tiden vært at ca 66 % av totalkostnaden på ca 1,9 milliarder kr skal finansieres med bompenger. Dette har medført at Statens vegvesen vurderer kun konsept 1 og 2 som aktuelle.

Konsept 1 – To bomstasjoner som fanger trafikk både på ny og gammel E-16

Bomkonseptet innebærer toveis bominnkreving i to bomsnitt ved Eggemoen og Olum nord. Konseptet forutsetter omlegging av vegtraseen ved bomsnittene slik at man kan fange opp både gjennomgangstrafikk og trafikk til og fra Jevnaker. Det legges ikke til grunn bompengereving fra sidevegene i dette konseptet.

Konsept 2 – To bomstasjoner som fanger opp trafikk både på ny og gammel E-16 + bom på Fv 241 syd for nytt kryss.

Konsept 2 er identisk med konsept 1, men inneholder i tillegg bom på Fv 241 (Hadelandsveien). Dette for å unngå trafikklekkasje denne veien.

Staten Vegvesen sin anbefaling:

Statens Vegvesen anbefaler at det gis tilslutning til videre arbeid med bomkonsept 2. Dette begrunnes med konsept 2 er det eneste alternativet som gir høy nok bompenginntjening ved at en med dette valget vil fange opp all trafikk, både gjennomgangstrafikk og trafikk inn og ut av Jevnaker. Beregnet bompengegebyr vil med dette valget kunne få et akseptabelt nivå (20-30 kr).

Vurdering:

En realisering av ny E- 16 fra Eggemoen til Olum er svært viktig for Jevnakersamfunnet og det jobbes derfor aktivt med å få prosjektet inn i NTP 2014 – 2023, som skal vedtas i juni 2013.

Ønsket utvikling for Jevnaker kommune:

Jevnaker er inne i en god utvikling der en ser blant annet økt interesse for å bosette seg i kommunen. Nærhet til Osloregionen, marka, fjorden, kulturlandskap, aktivt idretts- og kulturliv og ikke minst gode tomter og nye leilighetsprosjekter, har trolig vært med på å øke interessen for bosetting. Disse kvalitetene vil trolig bli enda mer forsterket når ny vei er på plass. Ny vei og påfølgende avlastningsvei vil dessuten øke potensialet for utvikling av sentrum. Det vil derfor være viktig å drøfte hvilken påvirkning en «bomring» rundt Jevnaker, slik det foreslås i bomkonsept 2, vil få sett i forhold til den utvikling kommunen ønsker seg i årene framover.

Samfunnsmessige konsekvenser en «bomring»

Det er svært usikkert hvilke konsekvenser en «bomring» vil ha for ulik samfunnsutvikling, men det synes svært sannsynlig at sumvirkningen for Jevnakers utvikling vil bli negativ i et 20-25-årsperspektiv (planleggings- og utbyggingsperioden + 15 års nedbetalingstid).

Privatøkonomiske konsekvenser for innbyggerne

Et bomkonsept slik det foreslås av Statens vegvesen, vil stort sett berøre alle innbyggerne i Jevnaker økonomisk. De fleste som bor i kommunen reiser ut av kommunen på jobb. Mange driver også andre aktiviteter utenfor kommunen. Det foregår dessuten en utstrakt samhandling med Ringerike og Hadelandskommunene om ulike fritidsaktiviteter. Konseptet har konsekvens for stort sett all trafikk inn og ut av kommunen. Med f eks 30 kroner per passering vil ingen greie seg med mindre enn 60 kroner per dag, dersom en har ærend utenfor kommunen. De fleste familier har flere enn én bil. Årlige utgifter til bompenger vil derfor for mange dreie seg om et betydelig beløp.

Bosetting:

Bomkonsept 2 vil trolig få negative konsekvenser for interessen for hus, leiligheter og boligtomter i Jevnaker. I kommuneplanen er det et mål om 1% befolkningsvekst hvert år. Kommunen er inne i en positiv utvikling med hensyn til befolkningsvekst og kommer godt ut i konkurransen om tomter og boliger i Ringerike. «Bomring» rundt Jevnaker vil trolig redusere attraktiviteten til boligmarkedet for innbyggere fra andre steder. Jevnaker er relativt sterkt integrert i Ringerikes arbeidsmarked i og med at en stor av innbyggerne pendler til arbeid der. Jevnaker har også en viss utpendling til Hadeland, først og fremst til Gran. De daglige pendlerne vil i konsept 2 bli sterkt berørt, uansett hvor de bor i kommunen og vil

kanskje komme til å vurdere utflytting for å slippe de økte reisekostnadene bompengestasjonene vil medføre.

Næring/industri:

Kommunen ønsker å tilrettelegge for mer næring/industri i egen kommune, og har derfor satt i gang revisjon av reguleringsplan på Bergermoen for å tilrettelegge for byggeklare tomter. Det er også et klart mål i kommunplan om å tilrettelegge for næringsutvikling. Dersom eksisterende og nye næringsområder belastes med bompenger, vil dette trolig svekke områdenes attraktivitet og konkuranseevne.

Handel/turisme:

Det er et klart mål og strategi å styrke Nesbakken som kommunesenter. En viktig del av dette er å styrke handelsaktiviteten på Nesbakken. Storgata har utviklet seg til å bli ei attraktiv handlegate som følge av den estetiske opprustingen av gata, nybygg og nyetableringer. Handelsstanden på Jevnaker er i ferd med å befestes seg også overfor kunder som kommer utenfra, Bompenger vil trolig redusere rekruttering av kunder som ikke er bosatt i Jevnaker og derigjennom redusere interessen for å etablere ny handelsvirksomhet i Jevnaker. Handelslekkasje til Ringerike fra kommunens innbyggere kan imidlertid reduseres noe.

Hadeland Glassverk, med sine 550 000 årlige besøkende, må hensyntas slik at besøket ikke påvirkes negativt. Det samme gjelder Kistefos-museet, som i 2012 har hatt et rekordår.

Konsekvenser for stedets omdømme:

Bompenger er noe som engasjerer mange i lokalsamfunnet, som igjen lett kan skape en negativ synergi for utviklingen. En viktig drivkraft for en ønsket samfunnsutvikling er engasjement, stolthet, identitet og samhold. Store diskusjoner om bompenger i lokalsamfunnet vil lett kunne ødelegge for engasjementet for en god utvikling og gi Jevnaker et negativt stempel.

Prinsipper for valg av finansieringsmodell

I sin saksutredning har Statens Vegvesen forutsatt at ca 66 % av kostnaden til ny E-16 Eggemoen – Kleggerud – Olum skal finansieres med bompenger. Dette har gitt Statens Vegvesen lite spillerom med hensyn til valg av ulike bomkonsepter. For å få bomavgiften ned på et akseptabelt nivå, sett fra Vegvesenets side, har de anbefalt bomkonsept 2 som i praksis lager en «bomring» rundt Jevnaker.

Jevnaker kommune har som tidligere nevnt, allerede i 2004 vært positiv til en mulig bompengefinansiering av prosjektet. Dette er fortsatt utgangspunktet, men det må tas hensyn til at de beregnede prosjektkostnadene lå på et langt lavere nivå den gang.

Utbyggingskostnadene er som nevnt per dato beregnet til 1900 mill 2012-kroner, med en usikkerhet på 25 %. For hvert utviklingssteg i dette byggeprosjektet har kostnadene økt formidabelt. Staten har i dette prosjektet lagt seg på en finansieringsandel på 33 %. Når kostnadene hele tida har økt og statens *andel* holdes lik, har etterhvert *beløpet* som skal bompengefinansieres, blitt formidabelt, ikke minst sett i lys av trafikkmengden som skal betjene disse kostnadene og antall innbyggere innen «bompengesonen».

Jevnaker kommune vedtok ved sist behandling av parsellen Kleggerud – Eggemoen at den statlige andelen for hele utbyggingsprosjektet må minst dekke 60 % av utbyggingskostnadene.

Bakgrunnen for dette er å få til en realiserbar utbygging og en akseptabel fordeling av kostnadene mellom staten og lokalsamfunn og fordeling av kostnadene mellom gjennomgangstrafikken og lokaltrafikk.

I følge Statens vegvesens egne beregninger utgjør gjennomgangstrafikken 40-45 % på strekningen. Det er ingen tvil om at ny veg er sterkt ønsket og gir stor nytteverdi for Jevnakers innbyggere i form av mer trafiksikkerhet og mindre belastning i form av støy, trafikk og andre ulemper, samt investeringene i avlastet veg på 80 mill kroner. Mens en ny veg gir kortere reisetid og større trafiksikkerhet for gjennomgangstrafikken. Med Statens vegvesens bompengekonsept 2 synes en altfor stor andel av bompengefinansieringen å falle på lokaltrafikken, sett i forhold til nytteverdien.

Det er ikke minst et spørsmål om hva innbyggerne får igjen av fordeler gjennom investering i avlastet veg (utgjør under 5 % av totalkostnadene) og om noen mindre opprustning av fv 241 er nok til å oppfylle lovens krav om nytteverdi for de berørte. Statens andel bør også av denne grunn øke, for å få en akseptabel belastning, *både* for lokalsamfunnet og for gjennomgangstrafikken.

Det er derfor all grunn til å opprettholde kravet om minimum 60 % statlig finansieringsandel.

Oppsummering:

Jevnaker kommune har lenge arbeidet for ny vei og mener gjennomføring en av denne er svært viktig for lokalsamfunnet. Ny vei vil være viktig for Jevnaker og regionen i et fremtidig utviklingsperspektiv. Ny vei er dessuten en viktig del av stamveinettet og har derfor også stor nasjonal betydning. Ny vei vil gi Jevnaker et bedre grunnlag til å utvikle sentrum og vil ha stor betydning for miljø og trafiksikkerhet.

Men skal bompengefinansiering være en akseptabel finansieringsmåte, må nytten av prosjektet være større enn ulempene det påfører lokalsamfunnet. Vegvesenet har i sine modeller mange beregninger av konsekvensene (positive og negative) av ny veg, men ingen beregning/drøfting av hvordan bompenger påvirker lokalsamfunnet og hvordan de forskjellige konseptene påvirker lokalsamfunnets utvikling. Dette må hensyntas i valg av finansieringsmodell og bompengekonsept.

Jevnaker kommune har tidligere vært positivt innstilt til bruk av bompengefinansiering av ny veg og bør fortsatt se på det som et mulig bidrag til realisering av prosjektet. En positiv innstilling betinges imidlertid av at statens andel av prosjektet økes til minst 60 %. En slik andel vil åpne for et akseptabelt bompengekonsept for Jevnakers innbyggere og Jevnakers videre utvikling.

Rådmannen kan ikke anbefale at det arbeides videre med Statens vegvesens bompengekonsept 1 eller 2. På det nåværende tidspunkt vil ikke rådmannen gå videre inn i vurderingen av hvilket av de øvrige utredede bompengekonseptene som vil være mest aktuelt. Dette må vurderes når statens andel er endelig fastlagt.

Rådmannens forslag til vedtak:

Jevnaker kommune er enig i at utbyggingen av E16-parsellen Eggemoen – Jevnaker – Olum kan delfinansieres ved hjelp av bompenger.

Jevnaker kommune forutsetter at statlig finansieringsandel minst utgjør 60 % av de totale utbyggingskostnadene og vil ta stilling til valg av bompengekonsept når statens andel er endelig fastlagt. Bompengekonsept 1 og 2 anses som uaktuelle.

Behandling i Eldrerådet - 16.11.2012:

Vedtak i Eldrerådet - 16.11.2012:

For at saken skal realiseres anbefaler eldrerådet at kommunestyret fatter slikt vedtak:

Jevnaker kommune er enig i at utbyggingen av E16-parsellen Eggemoen – Jevnaker – Olum kan delfinansieres ved hjelp av bompenger.

Eldrerådet anser det nødvendig å anbefale bompengekonsept 2.

Jevnaker kommune vil jobbe videre med at statlig finansieringsandel utgjør minst 60 % av de totale utbyggingskostnadene.

Behandling i Kommunalt Råd for Funksjonshemmede - 19.11.2012:

Vedtak i Kommunalt Råd for Funksjonshemmede - 19.11.2012:

Jevnaker kommune er enig i at utbyggingen av E16-parsellen Eggemoen – Jevnaker – Olum kan delfinansieres ved hjelp av bompenger.

Jevnaker kommune forutsetter at statlig finansieringsandel minst utgjør 60 % av de totale utbyggingskostnadene og vil ta stilling til valg av bompengekonsept når statens andel er endelig fastlagt. Bompengekonsept 1 og 2 anses som uaktuelle.

Behandling i Formannskap - 20.11.2012:

Vedtak i Formannskap - 20.11.2012:

Flg. forslag ble vedtatt med 5 st mot 1 st.

1. Jevnaker kommunestyre gir sin prinsipielle tilslutning til at ny E 16 Eggemoen – Olum kan delfinansieres med bompenger.
2. Kommunestyret legger til grunn at den statlige andel bør økes til 60% av kostnadene.
3. Det vises til at reguleringsplan med tilhørende kostnadsoverslag er under utarbeidelse, og vil bli fremmet for behandling senere.

4. Med henvisning til ovenstående finner ikke kommunestyret på det nåværende grunnlag å kunne ta stilling til valg av bomløsning, takst- og rabattordning mv.
Den foreslåtte løsningen er ikke akseptabel for Jevnaker kommune

Utskriften er rett.

Går til kommunestyret.

Mvh

May-Britt M. Johnsen
Formannskapssekretær