

SAK 19/20 VEGPAKKE HALLINGDAL

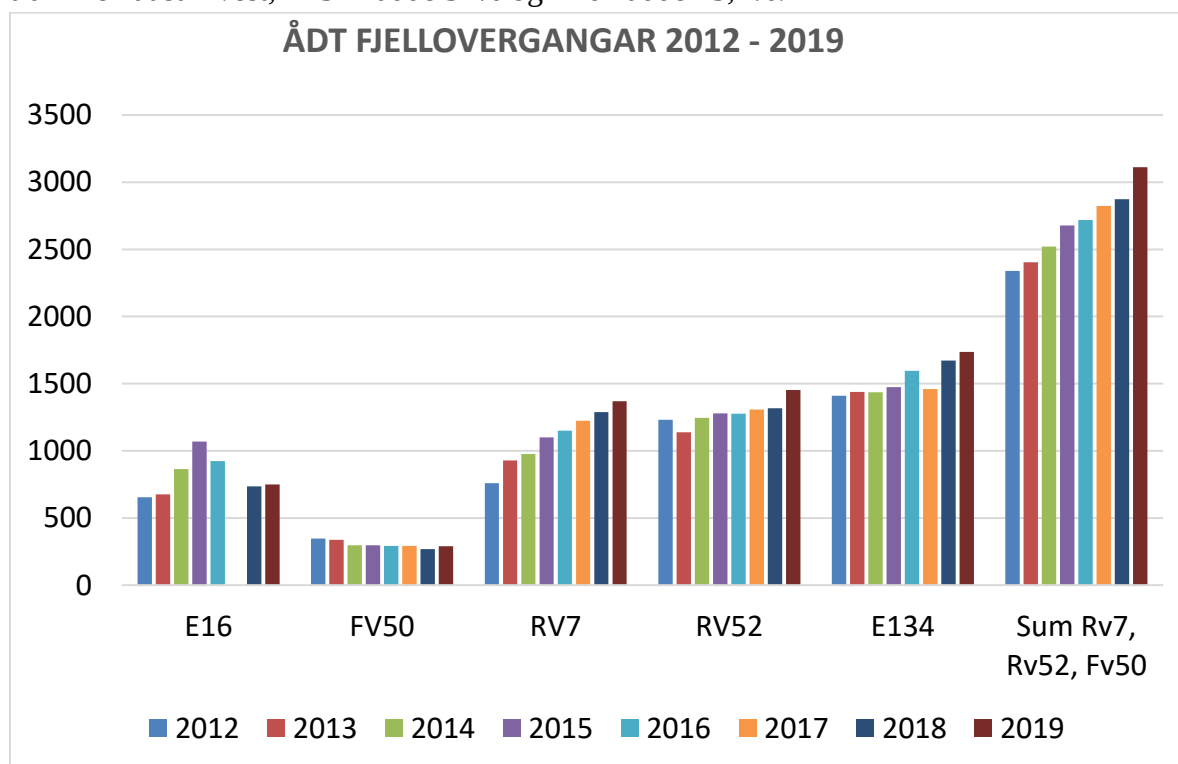
Saksopplysning

1. Innleiing

Rv7 er ein av hovudvegane i Norge og hovudvegsamband mellom Austlandet og Vestlandet saman med Rv52 (Gol – Borlaug), med to sentrale fjellovergangar. Rute (5b) har tilknytning til m.a. E16 med vidare samband til Oslo mot aust, og mot Bergensområdet i vest.



Vegane gjennom Hallingdal (Rv7, Rv52, Fv50) med utgangspunkt Rv7, hadde i 2019 55,6% av trafikken aust – vest, E134 hadde 31% og E16 hadde 13,4%.



I St.meld. St. 33 (2016 – 2017) Nasjonal transportplan 2018 – 2029 står det:

«Regjeringen vil prioritere E134 som en av hovedvegforbindelsene mellom Østlandet og Vestlandet. Som den andre hovedvegforbindelsen østvest legger regjeringen opp til en funksjonsdeling mellom rv 52 og rv 7. Rv 52 vil være hovedvegforbindelse for næringstrafikk mellom Østlandet og Vestlandet. Rv 7 vil være hovedvegforbindelse for reiseliv og persontrafikk.»

2. Vegpakke Hallingdal

2.1 Bakgrunn

Regionrådet for Hallingdal har i lang tid vore ein aktiv pådrivar for utvikling av vegsambanda som har tilknytning til Hallingdal. For å få realisert innkortinga Sokna – Ørgenvika på Rv7, var Regionrådet for Hallingdal og Buskerud fylkeskommune svært aktive partar. Det vart her etablert eit tre-part samarbeid mellom Statens vegvesen, Buskerud fylkeskommune og Regionrådet for Hallingdal, noko som synte seg å vera eit vellykka samarbeid.

I gjeldande NTP (2018 – 2029) vart ikkje Rv7 prioritert i nemneverdig grad, 300 mill. i perioden 2018 – 2021. I rutevis utgreiing til Statens vegvesen (2015) er det definert eit investeringsbehov på 9,1 mrd. på strekninga Hønefoss – Gol, fram mot 2050. Med ei investeringstakt på 300 mill. i kvar fire-års periode vil det ta over 100 år å realisere det som er dagens behov på deler av Rv7 (Hønefoss – Gol).

Regionrådet for Hallingdal ser det som svært positivt at Ramsrudhellingane og Sokna – Ørgenvika på Rv7 er ferdig utbygd. Men det vil vera halvgjort arbeid, dersom det no ikkje blir lagt til rette for ei vidare utvikling av Rv7 Hønefoss – Gol. Som det desidert mest trafikkerte aust-vest sambandet vil det i fyrste omgang vera rett å prioritere Ørgenvika – Gol, og då som eit prosjekt (Vegpakke Hallingdal). For å oppnå ein meir heilskapleg og høgare standard, bør lengre strekningar vurderast i samanheng, og utbetringane bør planleggast og utførast under eitt. Hallingdal har heile tida vore positive til å sjå på alternative løysingar for å få realisert viktige vegprosjekt. I samband med bygging av Sokna – Ørgenvika var det knappast ei stemme som var mot delvis bompengefinansiering.

2.2 Arbeid med Vegpakke Hallingdal

Regionrådet for Hallingdal tok våren 2017 initiativ for å få i gang eit meir konkret arbeid med Vegpakke Hallingdal, som er definert som strekninga Ørgenvika – Gol. Målet var m.a. å vurdere alternative finansierings- og utbyggingsløysingar for Vegpakke Hallingdal og gjera nødvendig avklaringar fram mot rullering av NTP. Buskerud fylkeskommune var positive til initiativet og det vart helde møte med Statens vegvesen **18.5.2017**. I møte med Statens vegvesen kom det fram at dei ikkje ville/kunne arbeide med Vegpakke Hallingdal, utan at det kom tydelegare politiske signal i samband med handsaminga av NTP 2018 – 2029.

I innstilling 16.8.2017 frå transport- og kommunikasjonskomiteen om Nasjonal transportplan 2018–2029 står det m.a.:

"Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, viser til at rv. 7 har fått en betydelig standardheving på noen strekninger, med ny vei vest for Hønefoss (Ramsrudhellingane), innkortinga Sokna–Ørgenvika og utbedring vest for Flå. Det gjenstår imidlertid flere partier med lav standard, som skaper store sprang i veistandard og som er ulykkesutsatte. Rv. 7 (Hønefoss–Gol) som det mest trafikkerte øst–vest-sambandet og vil, som en fremtidig hovedvei, trenge ytterligere utbedringer. For å oppnå en gjennomgående og høyere standard, vil lengre strekninger vurderes i sammenheng. Som første trinn er Ørgenvika–Gol (Vegpakke Hallingdal) prioritert, der det vil bli vurdert utbyggingsrekkefølge, alternative finansieringsløsninger og utbyggingsformer.»

«Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet vil vise til behovet for planleggingsmidler for rv. 7 på strekningen Ørgenvika– Gol. Denne strekningen har behov for opprusting Ørgenvika–Svenkerud og ny vei Svenkerud– Gol. Både rv. 7 Hardangervidda som er valgt som hovedveg for personbil/turisttrafikk øst–vest, samt rv. 52 Hemsedalsfjellet som er valgt som hovedveg for tungbiltrafikk, er avhengig av opprustning/nybygg på rv. 7 Ørgenvika–Gol.»

Med bakgrunn i tydelege politiske signal vart det helde nytt møte mellom Statens vegvesen, Buskerud fylkeskommune og Regionrådet for Hallingdal **27.9.2017**. Her vart det bestemt at det

skulle etablerast eit tre-part samarbeid mellom Statens vegvesen, Buskerud fylkeskommune og Regionrådet for Hallingdal, for å utarbeide nødvendig grunnlag, slik at Vegpakke Hallingdal kunne koma inn som tiltak i samband med NTP 2022 – 2033.

16.2.2018 (vedlegg 1) notat «stormøte» mellom Statens vegvesen, Buskerud fylkeskommune og Regionrådet for Hallingdal, her vart det bestemt mål, oppgåver og organisering for arbeidet med Vegpakke Hallingdal.

10.09.2018 (vedlegg 2), notat «stormøte»

11.1.2019 (vedlegg 3), notat «stormøte»

8.4.2019 (vedlegg 4), notat møte i prosjektgruppe

Som det går fram av møtenotat:

Arbeidet med vegpakke Hallingdal er forsinket fordi NTP arbeidet er forsinket. Det er viktig at disse prosessene henger sammen. Det er særlig trafikkberegninger som er viktig for bomberegningen. Disse er tenkt ferdig i juni/juli. Fremdriften på prosjektet er derfor forskjøvet, fra «før sommeren» til «over sommeren». Dette betyr at man tar sikte på å ferdigstille en rapport i løpet av september. Det er søkt om og innvilget fritak fra KVVU krav på strekningen. Rapporten som utarbeides er tenkt å tilfredsstille kravet til et mulighetsstudie som kreves i en formell bompengeprosess.

Og

«Stormøte som var berammet 23. april utsettes til etter sommeren. Rett over ferien samles styringsgruppa for å avklare tidspunkt for nytt stormøte. Dette er avhengig av hvordan det går med fremdriften på NTP arbeidet. Mest sannsynlig får vi det vi trenger i løpet av sommeren og kan ferdigstille en rapport ganske tidlig på høsten. Vi må drøfte på møte med styringsgruppa fremdriften på den lokalpolitiske behandlingen av rapporten, og finne et tidspunkt for et nytt stormøte i forhold til dette.»

5.11.2019, møte i prosjektgruppe

Til møte hadde prosjektgruppa fått oversendt utkast «Rv7 Hallingdal, Bompengefinansiering, mulighetsstudie». På møte var det semje om at det var vesentlege manglar ved utkastet som skulle bearbeidast og sendast ut å nytt i løpet av 14. dagar.

Det vart ikkje sendt ut nokon form for referat etter møte 5.11.2019.

Dagleg leiar følte etter kvart at Vegpakke Hallingdal hadde enda i ei bakevje og tok 7.2.2020 kontakt med Statens vegvesen Transport øst ved Fred Anton Mykland. 9.2.2020 sendte dagleg leiar slik epost til Mykland:

Syner til tlf. samtale 7.2.2020 vedr. Vegpakke Hallingdal.

Eg har etter beste evne prøvd å laga eit notat som beskriv bakgrunn, prosess og status.

Som eg sa er det her stor frustrasjon og der tolmodet til elles sindige hallingar nærmar seg ei smertegrense. Me har forståing for omorganiseringa i Statens vegvesen og at det kan vera overgangar som ikkje skjer heilt smertefritt. Men eg vil tru at når notat og vedlegg er lese vil det vera ei viss forståing for våre synspunkt.

Me ynskjer sit møte med det aller fyrste for å få klarheit i situasjonen og vidare arbeid.

Etter dette tok Statens vegvesen Transport øst med ein gong tak i problemstillinga, det vart gjennomført møter og utarbeida utkast til rapport som dagleg leiar har gjeve innspel til.

Vedlagt rapport Strategisk utredning Vegpakke Halling, april 2020 (vedlegg 5) er grunnlaget som skal drøftast på «stormøte», som er bestemt at skal vera 29.4.2020.

I møte vil det vera ein gjennomgang av rapport med mogelegheit for synspunkt/drøftingar. Det vil bli ei drøfting i forhold til langsiktig utvikling, rammer for bompengefinansiering, grunnlag for evt. Prinsippvedtak, vidare politisk handsaming og tilråding i forhold til strekninga Ørgenvika-Kittilsviken.

På møte deltek representantar frå Viken fylkeskommune, Regionrådet for Hallingdal og Statens vegvesen. Møte blir leia av fylkesråd Olav Skinnnes, Viken fylkeskommune.

Vurdering

Det er ikkje gjort nokon vidare vurdering av rapport og vidare handsaming av Vegpakke Hallingdal no. Det vil koma som eit resultat av møte 29.4.2020. Etter dagleg leiar sitt syn er det framleis ein del punkt som bør rettast opp eller endrast i rapport. Vedlegg 6, rapportutkast mars 2020 med kommentarar frå dagleg leiar, syner dette.

Sak 19/20 er fyrst og fremst ei førebuing til møte 29.4.

Hallingdal 20.4.2020

Knut Arne Gurigard

Dagleg leiar

- Vedlegg 1: 16.2.2018, notat «Stormøte» mellom Statens vegvesen, Buskerud fylkeskommune og Regionrådet for Hallingdal
- Vedlegg 2: 10.09.2018 notat «stormøte»
- Vedlegg 3: 11.1.2019 notat «stormøte»
- Vedlegg 4: 8.4.2019 notat møte i prosjektgruppe
- Vedlegg 5: Strategisk utredning Vegpakke Halling, april 2020
- Vedlegg 6: Rapportutkast mars 2020 med samandrag av kommentarar frå dagleg leiar

Referat

Møte om Vegpakke Hallingdal

Dato: 16.02.2018

Sted: Fylkeshuset

Til stede:

- Tor Egil Buøen, ordfører i Flå
- Tore Haraldset, ordfører i Nes
- Heidi Granli, ordfører i Gol
- Petter Rukke, ordfører i Hol
- Solveig Vestenfor, ordfører i Ål
- Knut Arne Gurigard, regionrådet for hallingdal
- Solveig Hovda, Strategistaben Statens vegvesen Region sør
- Rolf Helge Grønnaas, avd.direktør vegavdelingen i Buskerud, Statens vegvesen
- Roger Ryberg, fylkesordfører
- Erling Aass, samferdselsavdelingen fylkeskommunen
- Gro R. Solberg, fylkesdirektør samferdsel fylkeskommunen

Hensikten med møtet var å komme i gang med Vegpakke Hallingdal

Fylkesordfører ledet møtet og innledet med å vise til vedtak om Vegpakke Hallingdal i Hallingtinget som innspill til NTP 2018-2029. Videre om fylkeskommunens oppfølging av vedtaket i høring til NTP og transportkomiteens innstilling til Stortinget. Det er stor enighet på Stortinget at det må igangsettes planlegging av Vegpakke Hallingdal (rv.7 Ørgenvika – Gol)

Regionrådet v. Gurigard orienterte om regionrådets tanker om Vegpakke Hallingdal

Statens vegvesen var positive til å igangsette planarbeid, og følgende ble besluttet:

Mål

Det er et mål om å få prioritert vegpakke Hallingdal i NTP 2022-2033

Oppgave

Det settes i gang planarbeid/utredningsarbeid der blant annet følgende vurderes:

- Helhetlig plan/utredning.7 Ørgenvika – Gol
- Dele opp i delprosjekter
- Kostnadsberegning av delprosjekter
- Prioritering av delprosjekter

Vedlegg 1

- Bompengeutredning

Arbeidet starter umiddelbart.

Organisering

Det etableres en prosjektgruppe som ledes av Statens vegvesen. Regionrådet og Buskerud fylkeskommune deltar.

Det holdes jevnlig (2 pr. år) møter mellom Statens vegvesen, fylkeskommunen og kommunene i Hallingdal. Fylkeskommunen har ansvaret for disse møtene.



BUSKERUD
FYLKESKOMMUNE

Samferdselsavdelingen

Vår dato 10.09.2018
Vår referanse 2018/4703 - 2
Vår saksbehandler Gro Ryghseter Solberg, 32808724

Samferdselsavdelingen Gro Ryghseter Solberg
(referent)

Til stede:

Tore Haraldset, ordfører Nes
Heidi Granli, ordfører Gol
Petter Rukke, ordfører Hol
Oddvar Grøthe, ordfører Hemsedal
Svein, Eide, adm. Gol
Knut Arne Gurigard, regionrådet for Hallingdal
Rolf Helge Grønaas, avd.direktør vegavdelingen i Buskerud, Statens vegvesen
Solveig Hovda, Direktør for strategistaben i Region sør, Statens vegvesen
Mari Vårdal Nordhus, Statens vegvesen
Simen Haga, Statens vegvesen
Live Nyen, Statens vegvesen
Olav Skinnes, assisterende fylkesordfører, Buskerud fylkeskommune
Gro R. Solberg, Buskerud fylkeskommune

Referat fra møte om Vegpakke Hallingdal

Det er tre parallelle løp som pågår:

- Forberedende arbeid til NTP 2022-2033
- Reguleringsplanlegging for å få omsatt 300 mill.kr som er prioritert i NTP 2018-2021 til rv.7
- Forprosjekt Vegpakke Hallingdal

Forberedende arbeid til NTP 2022-2033

Statens vegvesen er i gang med utarbeidelse av riksvegutredninger. En av rutene er rute 5b, rv7/rv.52

Denne gangen vurderes ulike tiltaksnivå, blant annet utbyggingsstrategi lavere enn vegnormalstandard.

Framdriftsplanen for NTP er som følger:

- Utredninger/grunnlagsmateriale ferdig våren 2019
- Plandokumentet ferdig v. årsskiftet 2019/2020
- Høring vår 2020
- St.prop.

- St.behandling vår 2021

Det blir viktig at standardvalg og utbyggingsrekkefølge i riksvegutredningen for rv.7 samstemmer med standard og prioriteringer i forprosjektet for Vegpakke Hallingdal. Det er derfor behov for dialog med fylkeskommunen og regionrådet for Hallingdal underveis i arbeidet med riksvegutredningen. Vegvesenet er ansvarlig for dette.

Reguleringsplanlegging for å få omsatt 300 mill.kr som er prioritert i NTP 2018-2021 til rv.7

300 mill.kr avsatt til rv.7 i NTP 2018-2029 blir prioritert på strekningen fra Ørgenvika og nordover. Midlene er satt av fra 2020 og videre.

Vegvesenet har startet å videreføre planarbeidet som er gjort på strekningen Ørgenvika – Lindelien og starter nå reguleringsplanarbeid for Lindelien – Kittilsvik. Det legges 12,5 m bredde til grunn.

Reguleringsplanarbeid tar i snitt 1,5 år. Statens vegvesen tar initiativ til møte med Krødsherad og Flå for å vurdere bruk av midlene uten behov for reguleringsplan. Det er viktig at midlene kan omsettes i 2020 som forutsatt.

Forprosjekt Vegpakke Hallingdal

Vegpakke Hallingdal omfatter strekningen Ørgenvika – Gol på rv.7
Forutsatt finansiert med statlige midler og bompenger.

Vegvesenet forutsetter etterskuddsinnkreveing (etter hvert delprosjekt), og har gjort foreløpige beregninger med dobbel takst på tungbil. De foreløpige beregningene viser at bompengefinansieringen kan ligge mellom 1-2 mrd. kr i løpet av 15 år.

Framdriftsplanen for arbeidet med Vegpakke Hallingdal legges opp med mål om å få prosjektet med i NTP 2022-2033.

Følgende ble besluttet:

- Statens vegvesen utarbeider et forprosjekt for Vegpakke Hallingdal som kan benyttes som en mulighetsstudie. Vegstandarden forutsettes å planlegges til minimum 10,5 m bredde, fortrinnsvis 12,5 m bredde.
- Forprosjektet skal ferdigstilles våren 2019 slik at kommunene og fylkeskommunen kan fatte prinsippvedtak før sommeren 2019. (FT siste instans 20.juni)
- Vegvesenet etablerer en prosjektgruppe
- I tillegg etableres det en administrativ styringsgruppe der Gro R. Solberg fra fylkeskommunen og Knut Arne Gurigard deltar.
- Det holdes halvårlige møter som fylkeskommunen er ansvarlig for. Der deltar ordførerne i Hallingdal, adm.regionrådsleder, Statens vegvesen og Buskerud fylkeskommune.
- Neste møte i denne gruppa blir torsdag 20.desember 2018 i Flå.

Gro Ryghseter Solberg
fylkesdirektør for samferdsel

**Til stede**

Knut Arne Gurigard Torpomoen 27 3579 TORPO

Kopi (*=forfall)**Intern kopi**

Vår dato	11.02.2019
Vår referanse	2018/4703 - 3
Formål med møtet	
Møtested	Flå
Møtetid / dato	11.januar 2019

Til stede

Tore Haraldset, ordfører Nes
Heidi Granli, ordfører Gol
Petter Rukke, ordfører Hol
Oddvar Grøthe, ordfører Hemsedal
Tor Egil Buøen, ordfører Flå
Solveig Vestenfor, ordfører Ål
Knut Arne Gurigard, regionrådet for Hallingdal
Rolf Helge Grønaas, avd.direktør vegavdelingen i Buskerud, Statens vegvesen
Morten Ask, Statens vegvesen
Knut Erik Skogen, Statens vegvesen
Simen Haga, Statens vegvesen
Eva Preede, Statens vegvesen
Olav Skinnes, assisterende fylkesordfører, Buskerud fylkeskommune
Gro R. Solberg, Buskerud fylkeskommune (referent)

Referat fra møte om vegpakke Hallingdal 11.januar 2019

Orientering fra Statens vegvesen

Eva Preede orienterte om riksvegutredning, rute 5b som gjennomføres i forbindelse med nasjonal transportplan 2022-2033.

Samferdselsdepartementet overtar styringen for NTP. Det vil ikke bli gitt retningslinjer til Vegvesenet, men deloppdrag. Tar utgangspunkt i riksvegutredningene første periode (2020-2033). Hele «vegpakke Hallingdal-strekningen ligger inne i første periode i riksvegutredningen. Presentasjonen følger vedlagt.

VEDLEGG 3

Morten Ask orienterte om utredningen for Vegpakke Hallingdal og bompengevurderinger. Presentasjonen følger vedlagt.

Problemstillinger i presentasjonene ble drøftet.

Videre arbeid

- Neste stormøte er på Flå 23.april kl. 13.00
- Rapport sendes ut to uker før.
- Vegvesenet innkaller til styringsgruppemøte før rapporten slutføres
- Det søkes om fravik fra KVVU da det ikke dreier seg om konseptuelle valg



Statens vegvesen

Vedlegg 4

Referat

Dato: 08.04.2019
Tid: Fyll inn.
Referent: Morten Ask

Saksbehandler/telefon:
<Saksbehandlersnavn / tlf>
Vår dato: Velg dato.
Vår referanse:

Styringsgruppemøte vegpakke Hallingdal

Møte nr: Fyll inn.
Sted: Lynk
Møteleder: Rolf Helge Grønås
Til stede: Knut Arne Gurigard, Rolf Helge Grønås, Simen Haga Aastorp, Solveig Hovda, Morten Ask
Forfall: Gro Solberg
Kopi: Fyll inn.

	Ansvar / frist
Orientering om NTP Solveig orienterte kort om NTP prosessen. Det er departementet som styrer denne prosessen nå. Etatene har frist til 1. oktober på å gi sine innspill.	
Status vegpakke Hallingdal Arbeidet med vegpakke Hallingdal er forsinket fordi NTP arbeidet er forsinket. Det er viktig at disse prosessene henger sammen. Det er særlig trafikkberegninger som er viktig for bomberegningen. Disse er tenkt ferdig i juni/juli. Fremdriften på prosjektet er derfor forskjøvet, fra «før sommeren» til «over sommeren». Dette betyr at man tar sikte på å ferdigstille en rapport i løpet av september. Det er søkt om og innvilget fritak fra KVVU krav på strekningen. Rapporten som utarbeides er tenkt å tilfredsstille kravet til et mulighetsstudie som kreves i en formell bompengeprosess.	
Reguleringsplanen for Ørgenvika–Kittilsvik	

	Ansvar / frist
Arbeidet med de to reguleringsplanene er i rute. Strekingen frem til Lindelien gis prioritet. Det gjøres tilpasninger på vegstandard for å harmonisere mot økonomi og lokale forhold. Prosess videre Stormøte som var berammet 23. april utsettes til etter sommeren. Rett over ferien samles styringsgruppa for å avklare tidspunkt for nytt stormøte. Dette er avhengig av hvordan det går med fremdriften på NTP arbeidet. Mest sannsynlig får vi det vi trenger i løpet av sommeren og kan ferdigstille en rapport ganske tidlig på høsten. Vi må drøfte på møte med styringsgruppa fremdriften på den lokalpolitiske behandlingen av rapporten, og finne et tidspunkt for et nytt stormøte i forhold til dette.	



Strategisk utredning Vegpakke Hallingsdal



Forord

Et sikkert og effektivt stamvegnett er en forutsetning for at bosetting og næringsliv skal kunne fungere i Norge. Reduserte reisetider og transportkostnader, sammen med reduksjon i klimagassutslippene er viktig. Dette har også stor betydning for regional og lokal utvikling. Det er derfor naturlig at det oppstår et sterkt lokalt engasjement fra befolkning og næringsliv.

Regionrådet for Hallingdal og i sin tid Buskerud fylkeskommune, har løftet fram rv. 7 gjennom Hallingdal som en strekning det bør settes fokus på i det kommende arbeidet med NTP 2022–2033. Med bakgrunn i dette er det sett på muligheter for bomfinansering langs strekningen.

Denne mulighetsstudien er et resultat av arbeidet, gjennomført av Statens vegvesen, i samarbeid med Regionrådet for Hallingdal og Viken fylkeskommune.

Statens vegvesen Transport øst, april 2020.

Innhold

Forord	1
1 Innledning	3
2 Situasjonsbeskrivelse	4
2.1 Delstrekninger	6
2.2 Nasjonal transportplan 2018– 2029	7
2.3 Planstatus	8
3 Mål og behov	9
3.1 Trafikksikkerhet	9
3.2 Fremkommelighet	9
4 Utviklingsmuligheter	11
4.1 Generelt for hele strekningen	11
4.2 Delstrekningene	13
4.3 Kostnader	14
5 Trafikk og trafikkberegninger	16
5.1 Trafikk i dag	16
5.2 Bompengebelastning påvirker reisemønster	17
5.3 Trafikkgrunnlag	18
5.4 Trafikkgrunnlag med kun én bomstasjon på rv. 7 i Hallingdal, ved Gulsvik	19
5.5 Usikkerhet i beregningene	19
6 Finansiering med bompenger	21
6.1 Bomstasjonsplasseringer	21
6.2 Tre takstnivå er vurdert	22
6.3 Foreløpig estimat for hva den enkelte bilist må betale	23
6.4 Finansieringspotensiale med fire bomstasjoner	24
7 Drøfting og anbefaling for langsiktig utvikling	25
8 Grunnlag for evt. prinsippvedtak	27
8.1 Rammer for bompengefinansiering	27
8.2 Foreløpig estimat for hva den enkelte bilist må betale	28
8.3 Hva kan en bomstasjon mellom Ørgenvika og Kittilsviken finansiere?	30
8.4 Hvilke prosjekter kan dette finansiere	30
8.5 Videre politisk behandling	31
9 Anbefaling for rv. 7 Ørgenvika–Kittilsviken	34
9.1 Grunnlag for forpliktende lokalpolitiske vedtak om bompengefinansiering	34

1 Innledning

Denne strategiske utredningen er et initiativ fra Regionrådet for Hallingdal bestående av kommunene Hol, Ål, Hemsedal, Gol, Nesbyen, Flå og fylkeskommunen i 2018, med ønske om at Statens vegvesen utreder rv. 7 mellom Ørgenvika og Gol. Bakgrunnen for dette var å få kartlagt omfanget av prosjekter på strekningen, og muligheten for delvis eller full finansiering gjennom egenbetaling.

Flertallet i Transport- og kommunikasjonskomiteen ønsket i sin innstilling til NTP 2018–2029 at det ble utredet en «Vegpakke Hallingdal» for strekningen rv. 7 Ørgenvika – Gol.

Hensikten med utredningen er å få et grunnlag for å vurdere om det er realistisk å foreslå bompengefinansiering av tiltak på hele eller deler av strekningen Ørgenvika–Gol, og eventuelt hvordan dette kan skje. Dette vil være viktig innspill inn mot neste NTP. Det er et lokalt ønske å få forankret «Vegpakke Hallingdal» inn i NTP for 2022–2033.

I tillegg til den strategiske utredningen for hele strekningen, inneholder dette dokumentet en mer spesifikk mulighetsstudie som grunnlag for et eventuelt prinsippvedtak om bompengefinansiering på delstrekningen Ørgenvika–Kittilsviken (Gulsvik). Det er satt av noe statlige midler til denne strekningen i inneværende NTP.

Basert på det lokale initiativet fra Regionrådet for Hallingdal startet Statens vegvesen i 2019 arbeidet med utredningen.

«Det settes i gang planarbeid/utredningsarbeid der blant annet følgende vurderes:

- *Helhetlig plan/utredning rv. 7 Ørgenvika – Gol*
- *Dele opp i delprosjekter*
- *Kostnadsberegning av delprosjekter*
- *Prioritering av delprosjekter*
- *Bompengeutredning*

Arbeidet starter umiddelbart.»

(Fra referat fra møte mellom Regionrådet for Hallingdal, Buskerud fylkeskommune og Statens vegvesen 16.02.2018)

Arbeidet er gjennomført av vegvesenet i samarbeid med Buskerud fylkeskommune (etter 1.januar 2020 Viken fylkeskommune), og kommunene i Hallingdal, representert gjennom Regionrådet for Hallingdal. Arbeidet er gjennomført parallelt med det forberedende arbeidet til NTP 2022–33.

Kommunene i Regionrådet for Hallingdal og Viken fylkeskommune skal behandle mulighetsstudien politisk. Dersom kommunene og fylkeskommunen fatter vedtak om videre utredning kan planleggingen fortsette.

2 Situasjonsbeskrivelse

Riksvegrute 5b

I Nasjonal transportplan deler riksvegnettet inn i riksvegruter. Riksvegrute 5b består av riksveg 7 på strekningen Hønefoss – Gol – Bu, og riksveg 52 fra Gol via Hemsedal til Borlaug. Riksvegruta starter i kryss med E16 like vest for Hønefoss. Riksveg 7-delen av ruta går opp Hallingdal via Hardangervidda og videre fram til Brimnes. Riksveg 13 på strekningen Brimnes – Bu ved Hardangerbrua inngår også i ruta. Riksveg 52-delen av ruta starter i kryss med riksveg 7 ved Gol ender i kryss med E16 ved Borlaug. Ruta går gjennom 2 fylker og 2 vegregioner. Ruta har tilknytninger til flere riksveger og fylkesveger.



Figur 1 kart over rute 5B

Rv. 7 gjennom Hallingdal og rv. 52 over Hemsedal utgjør et viktig vegsamband mellom Østlandet og Vestlandet, og regionalt og lokalt i Buskerud, med stort innslag av næringstransport. Riksvegene gir også forbindelse over to fjelloverganger, via rv. 7 over Hardangervidda og rv. 52 over Hemsedalsfjellet.

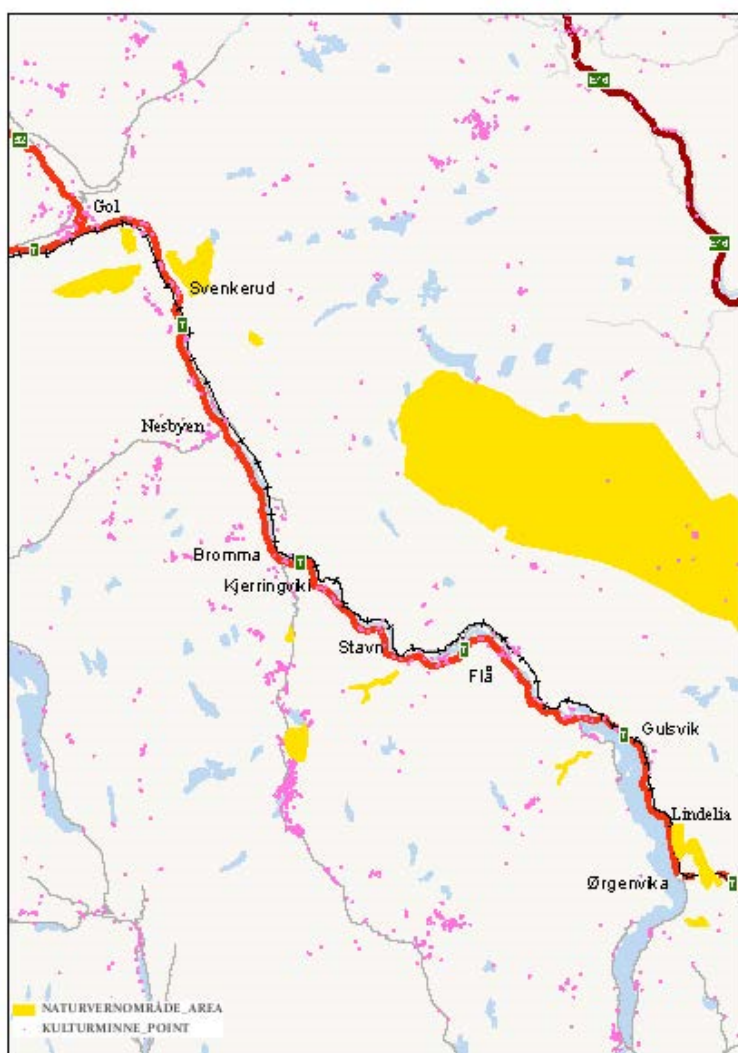
I helger og ferier er det stor andel fritidsreiser. Det er store hytteområder i mange av kommunene. Dette fører til at trafikken varierer mye både over året, og i løpet av uken.

Målinger viser blant annet at trafikkmengden ved rv. 7 i Flå er 70 % høyere på fredager og søndager enn på de øvrige ukedagene.

Regjeringen har besluttet at rv. 52 skal legges til rette for næringstransport, mens rv. 7 over Hardangervidda primært skal legge til rette for persontransport og reiseliv.

Prosjektområdet Ørgenvika – Gol Øst

Strekningen mellom Ørgenvika og Gol er 73 km lang. Prosjektområdet er definert fra Ørgenvika til Gol Øst. Her inngår lange delstrekninger som ikke oppfyller vegnormalstandard.



Figur 2 Kart strekningen Ørgenvika–Gol

På strekningen Ørgenvika – Gol er det beregnet en gjennomsnittshastighet på 73 km/t. Årsdøgntrafikken (ÅDT) i 2018 på strekningen mellom Ørgenvika og Bromma er 4 800 –

5 300 kjøretøy. I beregningene gjort i forbindelse med NTP 2022–2033 er trafikken beregnet til mellom 5200 og 6200 ÅDT i 2030.

På strekningen Bromma–Gol øker trafikken til ÅDT 7 100 kjøretøy. Årsaken til dette er mange lokale reiser i området. På strekningen er det en miljøgate i Flå på ca. 1 km med 2 rundkjøringer.

Deler av rv. 7 gjennom Hallingdal er utbedret til 8–10 meters bredde med forsterket midtoppmerking. På noen korte strekninger er også en del krappe svinger utbedret trafiksikkerhetsmessig med midtrekkverk. Det er bebyggelse i større eller mindre grad langs hele strekningen, og vegen fungerer i dag som en viktig lokalveg som binder sammen bo- og arbeidsmarkeder.

Det er ikke registrert særlig verdifulle kulturminner eller naturvernområder som påvirkes av vegutbedringene. Det er jordbruksarealer langs store deler av dagens veg som vil gå tapt. Prinsipielt foreslås det tiltak på og utvidelse langs dagens veg.

2.1 Delstrekninger

Vi har valgt å dele rv. 7 gjennom Hallingdal opp i delstrekninger. Oppdelingen som er foreslått er et utgangspunkt. Dette vil både kunne endres og deles opp i mindre delstrekninger i den videre planleggingen.

Ørgenvika - Gulsvik

Lengde 12 km.

Første del av strekningen går langs Krøderen. Den er preget av høye fjellskjæringer tett inntil vegen på innsiden og høye stup ned mot vannet på utsiden. Vegene har en dårlig sikkerhetsmessig standard. Strekningen har meget smal eller ingen grøft på innsiden og kun 1–2 m bredde mellom vegkanten og fjellet. Dette er meget ujevnt, med til dels store utstikkende partier. Vegene er bygget med 7 m bredde, hvorav 6,5 m asfaltert og 0,25 m skulder på hver side. Den har spredte avkjørsler og er delvis ulykkesbelastet. Det er registrert et skredpunkt med middels skredfaktor ved Kittilsviken. Strekningen har ingen tilrettelagte anlegg for syklende.

Det pågår reguleringsplanlegging av ny/utvidet trasé.

Gulsvik – Flå - Kjerringvika

Lengde 26,5 km.

Fra Gulsvik til sør for Flå sentrum har vegen i hovedsak ca. 7,5 meters bredde. Rv. 7 går gjennom tettstedet Flå, med miljøgate, rundkjøringer og nedsatt fartsgrense til 40 km/t. På strekningen Flå – Kjerringvika er vegstandarden høyere med bredere veg og med midtrekkverk i en del krappe og lange kurver. Det er registrert et skredpunkt med middels skredfaktor ved Botntjernet. Strekningen har litt over 1 km tilrettelagt anlegg for syklende.

Kjerringvika - Svenkerud

Lengde 24 km.

Generell vegbredde på strekningen er 7–9 meter. Første del av strekningen, mellom Kjerringvika og Bromma, er en ca. 3,5 km strekning som har vært preget av både trafikksikkerhetsutfordringer og utfordringer med ras i høye fjellskjæringer. Her er det bygd midtrekkverk i kurver. Videre mellom Bromma og Nesbyen er det på ny en rasutsatt strekning ved Beiakleiva som krever omfattende tiltak på lang sikt. Det er registrert et skredpunkt med middels skredfaktor ved Kjerringvika og et med høy skredfaktor ved Beiakleiva. Strekningen har litt over 5 km tilrettelagt anlegg for syklende.

Svenkerud – Gol øst

Lengde 8,5 km.

Store deler av strekningen Svenkerud–Gol har nedsatt fartsgrense til 70 og 60 km/t – og 40 km/t i Herad. Strekningen er preget av randbebyggelse, mange avkjørsler og lav vegstandard. Det mangler tilbud til gående og syklende på deler av strekningen, totalt er det 4,5 km som er tilrettelagt for syklende. Det er ingen skredpunkt mellom Svenkerud og Gol.

2.2 Nasjonal transportplan 2018- 2029

Nasjonal transportplan (NTP) for 2018–2029 ble lagt frem i juni 2017 (Meld St. 33 2016–2017). Den omtaler blant annet rv. 7 som en av flere hovedvegforbindelser mellom Østlandet og Vestlandet. Strekningen er nevnt flere steder i gjeldene NTP som en viktig stamveg, blant annet på side 43 i stortingsmeldingen:

Regjeringen vil prioritere E134 som en av hovedvegforbindelsene mellom Østlandet og Vestlandet. Som den andre hovedvegforbindelsen øst vest legger regjeringen opp til en funksjonsdeling mellom rv. 52 og rv. 7. Rv. 52 vil være hovedvegforbindelse for næringstrafikk mellom Østlandet og Vestlandet. Rv. 7 vil være hovedvegforbindelse for reiseliv og persontrafikk.

I NTP 2018–2029 er det prioritert 300 mill. kr i programområdemidler til strekningsvise utbedringer av rv. 7. Hensikten med slike utbedringsstrekninger er å oppnå tilfredsstillende standard over lengre strekninger. Det skal legges vekt på å vurdere flaskehalser i vegnettet sammen med effektiv ressursbruk på de aktuelle strekningene. Strekningene skal også sees i sammenheng med øvrige prosjekter og programområdetiltak. De ulike utbedringsstrekningene er forutsatt nærmere konkretisert i Statens vegvesens handlingsprogram 2018–2023 (2029).

I transport- og kommunikasjonskomiteen sin innstilling om NTP 2018–2029 skrives det;

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, viser til at rv. 7 har fått en betydelig standardheving på noen strekninger, med ny vei vest for Hønefoss (Ramsrudhellingane), innkortinga Sokna–Ørgenvika og utbedring vest for Flå. Det gjenstår imidlertid flere partier med lav

standard, som skaper store sprang i veistandard og som er ulykkesutsatte. Rv. 7 (Hønefoss–Gol) som det mest trafikkerte øst–vest–sambandet, vil som en fremtidig hovedvei trenge ytterligere utbedringer.

For å oppnå en gjennomgående og høyere standard, vil lengre strekninger vurderes i sammenheng. Som første trinn er Ørgenvika–Gol (Vegpakke Hallingdal) prioritert, der det vil bli vurdert utbyggingsrekkefølge, alternative finansieringsløsninger og utbyggingsformer.

Statens vegvesens handlingsprogram 2018-2023

I Statens vegvesens handlingsprogram er strategien for utbedringer langs rv. 7 å starte fra sør ved Ørgenvika. Det planlegges i første omgang å utbedre deler av strekningen Ørgenvika–Gulsvik, nærmere detaljert strekningen Ørgenvika– Kittilsviken, som er om lag ni km. Det legges opp til forsterkning og drenering, breddeutvidelse til ti meter med etablering av forsterket midtoppmerking og utbedring av sideterreng. Dette vil være en videreføring av samme standard som på utbedrede deler av strekningen Flå – Kjerringvika.

Handlingsprogrammet fordeler de 300 mill. kr med 150 mill. kr i 2020–2021 og 150 mill. kr i 2023. Prosjektet er ikke prioritert i forslag til statsbudsjett for 2020. Oppstart vil derfor tidligst være aktuelt i 2021, forutsatt at vedtatt reguleringsplan foreligger i tide.

2.3 Planstatus

Rv. 7 Hønefoss – Gol gjennom Hallingdal har fått innvilget fritak for krav om konseptvalgutredning (KVU), gitt 14. mars 2019. Siden det i hovedsak er snakk om utbedringer langs dagens trasé, vil det antakelig være hensiktsmessig å gå rett på reguleringsplan i stedet for først å utarbeide kommunedelplan. Dette må vurderes nærmere for den enkelte delstrekning. Det er naturlig å se på hva man kan få til innenfor bevilgningene gitt i dagens NTP, og på lengere sikt hva som kommer inn i NTP 2022–2033.

Føringene i Nasjonal transportplan 2018–2029 (jf. kapittel 2.2 foran) innebærer at Statens vegvesen ikke kan finansiere videre planlegging etter plan- og bygningsloven utover pågående planlegging for strekningen Ørgenvika – Kittilsviken. Eventuell videre planlegging må derfor avvende prioriteringene i NTP 2022–2033.

Rv. 7 Ørgenvika – Lindelien – Kittilsviken (Gulsvik)

Statens vegvesen arbeider for tiden med reguleringsplaner på strekningen rv. 7 Ørgenvika – Lindelien–Kittilsviken (rv.7 Ørgenvika – Lindelien og rv.7 Lindelien – Kittilsviken). Det forventes planvedtak i kommunene i 2020. Hvor stor del av tiltakene som kan bli realisert i første omgang, må tilpasses rammen på 300 mill. kr i NTP 2018–2029 og Statens vegvesens handlingsprogram. Foreløpige kostnadsestimat per nå tilsier at strekningen Ørgenvika–Lindelien koster 430 mill. kr pluss/minus 25 prosent. For å håndtere et masseoverskudd arbeides det også med en reguleringsplan for strekningen Lindelien – Kittilsviken. Denne er kostnadsberegnet til 600 mill. kr pluss/minus 25%.

3 Mål og behov

Strekningen er relativt flat, med få stigninger. I forhold til transportkostnader er det derfor først og fremst reisetid og regularitet som er avgjørende. Det er vesentlig mer trafikk i forbindelse med utfartsdagene knyttet til helger og høytider, og trafikksikkerhet er fortsatt en utfordring, selv om mange av de verste punktene er utbedret.

3.1 Trafikksikkerhet

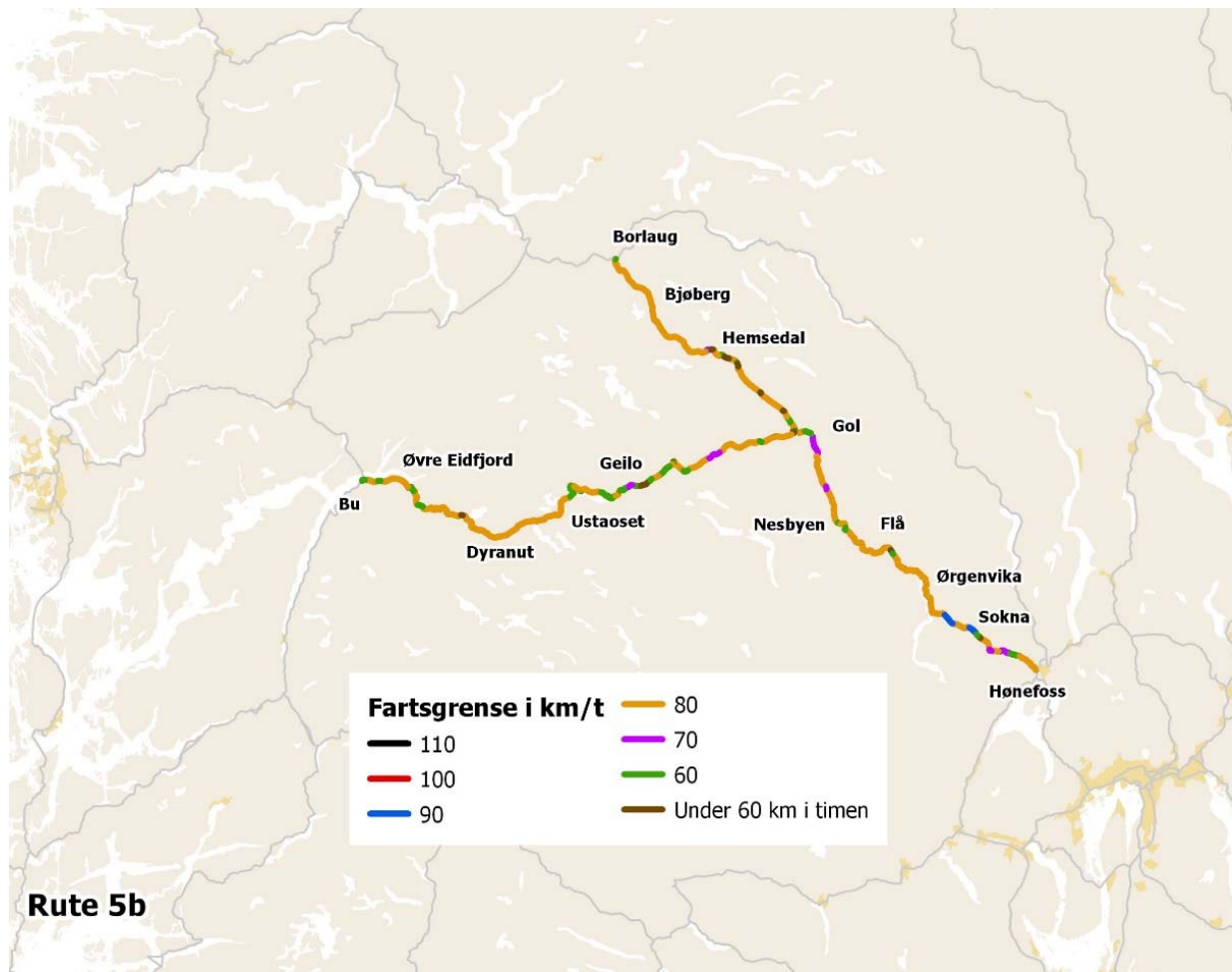
Fra 2003 til 2010 har det vært et fokus på holdningsskapende kampanjer, det er også gjort tiltak på særlig ulykkesbelastede strekninger, i tillegg til annen utvikling som har skjedd på området. En har sett en stor effekt av dette, ikke nødvendigvis i antall ulykker, men i antall ulykker med alvorlig skadegrad. I 1995–2003 var det 43 hardt skadde og 14 drepte på strekningen. I 2010–2018 er dette redusert til 17 hardt skadde og 10 drepte på strekningen.

3.2 Fremkommelighet

Dagens veg er en viktig transportåre mellom Østlandet og Vestlandet, både for turisme, nærings- og godstransport. Det er i dag redusert fremkommelighet på strekningen i helger og ferier. Det er ulike behov for ulike brukere av vegen. Det nasjonale behovet vil være en effektiv reiseveg med få avkjøringer og hindringer.

Det lokale behovet vil være avkjøringer til bebyggelse og effektiv veg til kommunesentrene. Høy vegstandard med midtrekkverk vil kunne være en fordel for det nasjonale behovet, mens det kan føre til ulemper for det lokale behovet. Ny veg med stor trafikk vil kunne føre til ulempe for bebyggelsen med blant annet støy og inngrep, samtidig som den vil bli mer trafikksikker og gi færre ulemper knyttet til redusert fremkommelighet og redusert reisetid.

Ved uforutsette hendelser som medfører stengt veg, er det få og lange omkjøringsveger.



Figur 3 Skiltet hastighet 2017

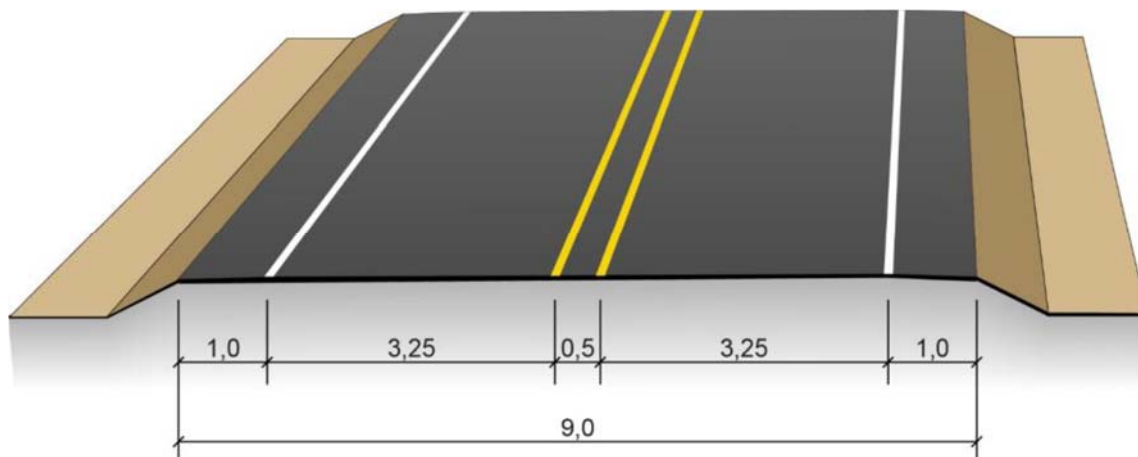
4 Utviklingsmuligheter

4.1 Generelt for hele strekningen

Statens vegvesens håndbok N100 Veg- og gateutforming definerer vegstandard ut fra trafikkmengder og vegens funksjon.

Vegnormalene definerer en standard som tilfredsstiller målene som er satt for utbygging av nye veger.

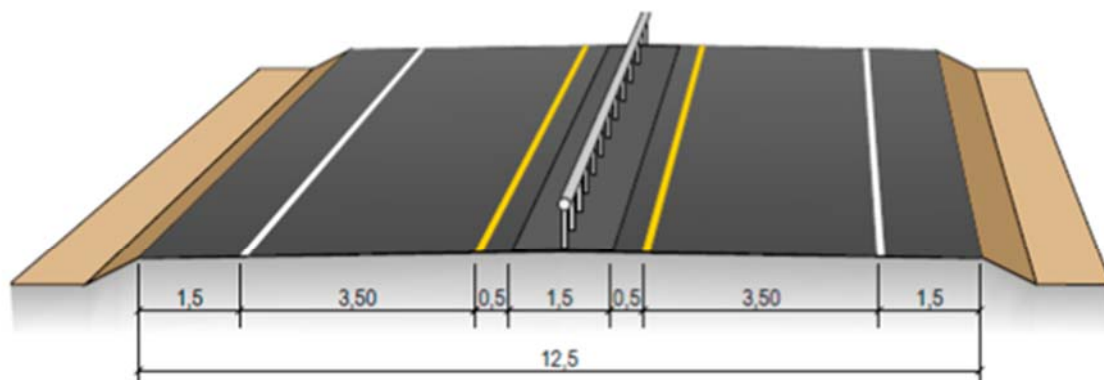
For nasjonale hovedveger med årsdøgntrafikk under 6 000 kjøretøy legges H1-standarden til grunn. Tverrsnittet er vist i figur 3. Denne har fartsgrense 80 km/t, er 9 meter bred og har et begrenset antall avkjørsler. Forsterket midtoppmerking og utbedret sideterreng/rekkverk bidrar til forbedring av trafikksikkerheten.



Figur 3 Tverrprofil H1. Fra vegnormalene N100

Trafikkmengden på strekningen Ørgenvika – Gol er i dag mellom 4800–5300 i ÅDT. Den er i 2030 beregnet til å være mellom 5200–6200. Strekningen har stor variasjon i trafikkmengde over året og over uka med svært høy trafikk i forbindelse med ferie og helger. Ut fra beregnet trafikkmengde på strekningen, bør H5 legges til grunn for en eventuell utbygging.

Ved full utbygging av nasjonale hovedveger som dimensjoneres for årsdøgntrafikk mellom 6 000 og 12 000 kjøretøy, gjelder H5-standarden. Denne har fartsgrense 90 km/t, er 12,5 meter bred, stedvis 15 meter for forbikjøringsfelt, har midtrekkverk og er avkjørselsfri. Dette er en svært trafikksikker løsning. Tverrsnittet for H5 er vist i figur 4. Denne vegstandarden gir utfordringer i forhold til kryss og avkjørsler, og også i forhold til «lokal» bruk av vegen, for gående, syklende og landbruksmaskiner. Det må bygges et relativt omfattende samlevegnett for å gi et tilbud til disse gruppene.



Figur C.2: Tverrprofil for H5, bredde 12,5 (mål i m)

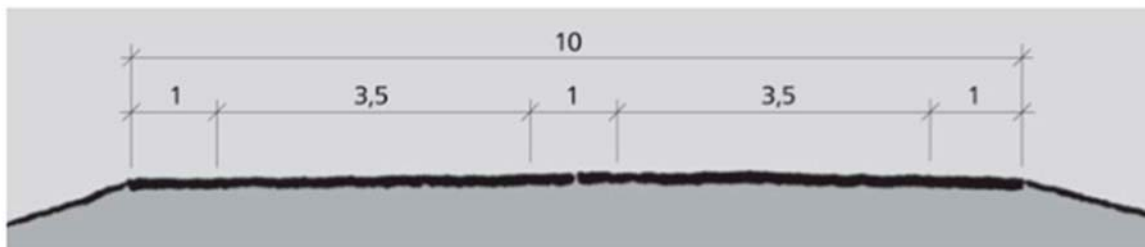
Figur 4 Tverrprofil H5. Fra vegnormalene N100

Det er svært krevende og kostbart å bygge H5-standard i dagens trase på strekningen bl.a. pga. nærhet til jernbane og Krøderen, mye randbebyggelse og mange avkjørsler. En slik standard vil øke nytten for de lange reisene, men redusere nytten for lokal trafikk, og gående og syklende.

Veg med H5 –standard har en stiv linjeføring, noe som vil kreve omfattende omlegginger av dagens vegtrase på en del strekninger. Langs riksvegen opp gjennom Hallingdal er det i dag mange enkeltavgjørelser fra hus og gårdsbruk. Vegstandarden medfører at det må bygges lokalveg på lange strekninger for å betjene disse eiendommene. Både stiv linjeføring og behovet for lokalveger vil føre til et omfattende arealinngrep. Et alternativ er å innløse en del hus lags vegen for å unngå arealbeslag og kostnader. Dette tiltaket vil ha som konsekvens at en del spredtbygde eiendommer innløses, noe som vil påvirke bosettingsmønsteret i Hallingdal.

Vegnormalene har også en standard for firefeltsveg H3. Innslagspunktet for å vurdere dette profilet ligger på 12.000 ÅDT. Et slikt profil vil gi store terrenginngrep og arealbeslag og vurderes å ikke være aktuelt på denne strekningen. I forhold til trafikkmengde og inntjeningspotensial for bompenger vil et slikt profil ha alt for høye kostnader.

I reguleringsplanarbeidet mellom Ørgenvika og Lindelien er det planlagt en variant av H1-standard, (kalt H1+) med utvidet vegbredde fra 9 til 10 meter.



Figur D.6: Tverrprofil U-H5, 10 m vegbredde (mål i m)

Figur 5 Tverrprofil H1+ (U-H5). Fra vegnormalene N100

En slik løsning vil ivareta behovet til gående og syklende bedre, samt øke den lokale nytten av vegen. Den vil også redusere behovet for å bygge sekundærvegnett, og minske arealbehov og terrenginngrep. Det gir også en markert reduksjon i kostnader. Det legges opp til forbikjøringsstrekninger der det ligger terrengmessig til rett for det. Strekningen har fått godkjent fraviksbehandling i vegdirektoratet for denne standarden.

4.2 Delstrekningene

Muligheter for utvikling på de ulike delstrekningene:

Ørgenvika – Gulsvik

Reguleringsarbeid pågår med reguleringsplaner for to delstrekninger. Det er Ørgenvika–Lindelien og Lindelien–Kittilsviken (Gulsvik).

Gulsvik – Flå

Det kan være aktuelt å fortsette videre fra Kittilsvik og nordover. Det er mange muligheter til å avslutte mot eksisterende veg, slik at utstrekningen kan tilpasses tilgjengelige midler. Utbedring til Flå gir sammenhengende god og sammenhengende vegstandard over en lengre strekning. Dagens rv. 7 fra Flå og nordover har relativt god vegstandard med 10-meters profil fram til Kjerringvika.

Flå

Dagens miljøgate i Flå vurderes å fungere akseptabelt. Alternativet er en omkjøringsveg rundt eller under Flå sentrum. Det foreligger godkjent reguleringsplan for dette.

Flå-Kjerringvika

Dagens veg vurderes i hovedsak å ha akseptabel standard. Ved Kjerringvika er det et rasutsatt fjellparti og dårlige grunnforhold langs og i Hallingdalselva som krever tunnel. Kostnaden for

selve tunnelen er i størrelsesorden 300 mill. kr (grovt estimat). En slik tunnel vil gi et masseoverskudd som en bør vurderes brukt inn i tilstøtende strekninger.

Kjerringvika-Svenkerud

Strekningen har varierende kvalitet og trafiksikkerhetsutfordringer. Beiakleiva er et rasutsatt parti som krever tunnel. Kostnaden for selve tunnelen vurderes å være i størrelsesorden 200 mill. kr (grovt estimat). En slik tunnel vil gi et masseoverskudd som en bør vurderes brukt på tilstøtende strekninger.

4.3 Kostnader

I forbindelse med NTP-arbeidet ble det beregnet kostnader med ANSLAG-metodikken på et overordnet nivå. Kostnadene er basert på erfaringstall og løpemeterpriser. Summene inkluderer entreprenørkostnader, merverdiavgift og byggherrekostnader. Beløpene er gitt for 2019-prisnivå.

Kostnadene for utbygging av hele strekningen rv. 7 Ørgenvika – Gol øst til H5-standard er foreløpig beregnet til 10.000 mill. kr. Usikkerheten er pluss/minus 40 prosent.

En utbygging etter en utvidet H1-standard er beregnet til 7 100 mill. kr.

Tabell 1 Kostnader for delstrekninger fra NTP

Strekning	Kostnad (mill. 2019-kr)
Ørgenvika – Gulsvik	1 600
Gulsvik –Flå– Kjerringvika	1 900
Kjerringvika– Svenkerud	2 400
Svenkerud – Gol Øst	1 200
Totalt	7 100

Parallelt med arbeidet med kommende Nasjonal Transportplan er det blitt jobbet videre med reguleringsplanen for strekningen Ørgenvika–Lindelielien–Kittilsviken (Gulsvik). Denne skal ferdigstilles i løpet av våren 2020. I planarbeidet er det gjennomført en kostnadsberegning med programmet Anslag med usikkerhet +/-25%. Dette viser en kostnad på 1 000 mill. kr for denne strekningen med H1-standard. Dette er en vesentlig lavere kostnad enn det som ble estimert i NTP-prosessen hvor kostnaden var 1 600 mill. kr +/-45%.

Dette gir trolig grunn til å tro at kostnadene for de resterende strekningene også vil bli en del billigere ved valg av H1-standard.

I forbindelsen med forberedende arbeidet til NTP 2020–2033 ble det utredet kostnader for en utvikling av rv. 7 mellom Ørgenvika og Gol til H5-standard. Denne ble så gjenstand for en optimalisering hvor en så på konsekvensene av en H1-standard med 10 meters bredde.

Tabellen under viser kostnader og nytte for de to alternativene.

Tabell 2 Forslag til optimalisering av strekingen (Oppdrag 1 til NTP 2022–2030)

Lengde ny vei (OPT): 73 km, ÅDT 2030: 5200-6200 Planstatus: igangsatt RP på strekningen Ørgenvika-Lindelia			
	Før optimalisering	Endring	Etter optimalisering
Standard	H5		H1 10 m bredde
Netto nytte	-4 876 mill. kr		-4 548 mill. kr
Prosjektkostnad	10 000 mill. kr	-30%	7 023 mill. kr
NNB	-0,59		-0,79

Kostnadstallene over viser at det er behov for langt mer midler enn det som er tilgjengelig i dag. Ytterligere statlige midler må inn i NTP og årlige bevilgninger, dette er at langsiktig løp. Bompengefinansiering, helt eller delvis er et annet. Dette gir et langt tidsperspektiv på tiltakene. Rimelige tiltak er raskere å gjennomføre.

5 Trafikk og trafikkberegninger

5.1 Trafikk i dag

Trafikkgrunnlaget for bompengeneinnkrevingen er helt avgjørende for økonomien i prosjektet. Ved beregning av trafikkgrunnlaget tas det utgangspunkt i registrert ÅDT (årsdøgntrafikk) på dagens veg i de aktuelle bomsnittene. På strekingen er det store variasjoner i trafikkmengder over år og uke, dette kan ha betydning for valg av vegklasse, men ikke for finansieringsberegningene.

Bompengetakster vil ofte føre til en reduksjon i ÅDT gjennom bomsnittet. Trafikk som velger enten annen kjørerute, et annet fremkomstmiddel, en annen destinasjon eller velger å ikke ta turen kalles avvisning. Avvisningen er avhengig av om det er alternative ruter, andre nærliggende alternative destinasjoner f. eks velge matbutikken hvor en ikke trenger å passere bomsnittet eller mulighet for andre transportmidler som eks buss. Det er til en viss grad tatt høyde for avvisning i beregningene, men det må gjøres nye mer prosjektspesifikke beregninger for trafikk og inntekter gjennom bomsnittet før en endelig lokalpolitisk behandling.

Reiserute over fjellet

For reiser mellom for eksempel Oslo og Bergen vil bompenger på én fjellovergang kunne gi avvisning til andre veger. Dette vil i stor grad være til alternative ruter med omtrent lik kjørelengde, men med lavere bompengebelastning eller kortere reisetid. Rv. 7 Ørgenvika–Gol er i dag mye brukt. Både trafikk videre over rv. 52, og rv. 7 benytter denne strekningen. Tabellen viser at om lag ÅDT 3 500 kjøretøy kjører via Hallingdal og over fjellet. Det tilsvarer over halvparten av trafikken på fjellovergangene.

Tabell 3 ÅDT på de ulike fjellovergangene (2019)

Fjellovergang	Samlet ÅDT	Tunge
Rv. 7 Hardangervidda	1 400	280
Rv. 52 Hemsedal	1 450	410
Fv. 50 Hol–Aurland	300	30
Fv. 51 Golsfjellet	780	580
E16 Filefjell	850	190
E134 Haukeli	1 700	360
SUM	6 480	1 850

Trafikken over fjellet utgjør derfor en relativt betydelig andel av et mulig inntekstpotensial for bomstasjoner på rv. 7 gjennom Hallingdal. Skulle andre fjelloverganger bli mer attraktive, vil bompengeneinntektene kunne bli redusert i forhold til estimatene nedenfor. Tilsvarende vil redusert reisetid og bombelastinger på de andre strekingene kunne øke inntektene på rv. 7. Hva som skjer eller ikke skjer på andre korridorer utgjør derfor en relativt stor usikkerhetsfaktor i regnestykket.

5.2 Bompengebelastning påvirker reisemønster

Den totale bompengebelastningen for strekningen mellom Oslo og Gol har økt de siste årene. Osloområdet har fått flere bomstasjoner og økte takster. På strekningen rv. 7 Sokna-Ørgenvika startet bompengειnnkreving i 2014. Det vil komme flere nye vegprosjekter med bompengefinansiering mellom Oslo og Gol de nærmeste årene. Økt bompengebelastning kan gi økt avvisning til andre alternative reiseruter eller til alternative transportformer.

- E16 Bjørum – Skaret er vedtatt med en takst på 35 kroner (2015-prisnivå). Innkrevingen er planlagt startet i 2023, forventet innkrevingstid 15 år. Det er signalisert at det kan bli endringer av bompengeopplegget, men dette er foreløpig ikke vedtatt. Vedtatte takster er brukt i våre beregninger.
- E16 Skaret – Hønefoss er planlagt delfinansiert med bompenger. Finansiering er ikke vedtatt i Stortinget ennå.
- Det planlegges også ny delvis bompengefinansiert E18 mellom Oslo og Asker.

Nedenfor sammenliknes dagens situasjon for hovedvegforbindelsene for de alternative kjørerutene over fjellet.

- Rv.7 Hardangervidda: Lengde 463 km. Takst 235 kr / 640 kr
- Rv. 7 + rv. 52 Hemsedal: Lengde 477 km. Takst 45 kr / 95 kr
- E16: Lengde 465 km. Takst 81 kr / 155 kr
- E134 via Haukeli og Hardangerbrua¹: Lengde 474 km. Takst 235 kr / 640 kr

Lengden er oppgitt mellom sentrum av Oslo og Bergen, mens samlet bompengetakst er uten bypakkene i Osloområdet og Bergen. Takstene er oppgitt for takstgruppe 1 / takstgruppe 2 (lette/tunge). Kjøretøy i takstgruppe 1 kan oppnå 20 prosent rabatt på takstene, forutsatt brikke og gyldig avtale.

Takstene i de to bypakkene i Oslo og Bergen varierer betydelig avhengig av miljøkategori og tidspunkt på døgnet. De har envegsinnkreving, noe som innebærer at takstene er avhengig av kjøreretning. Sum takster er like for ett og samme type kjøretøy til samme tid, uavhengig av rutevalg over fjellet.

5.3 Trafikkgrunnlag

Det er kjørt modellberegninger med regional transportmodell (RTM versjon REGMOD_v4.1.2) for korte reiser under 70 km og med nasjonal modell (NTM6_versjonTNEXT_1.02) for lange reiser over 70 km. I bomberegningene er det tatt utgangspunkt i referanseår 2022 med en årlig trafikkvekst på 1,9%. Fra 2028 er det brukt 1,6% og fra 2040 1,1 %.

Beregningene legger til grunn bompenger på alle vegstrekninger hvor Stortinget har vedtatt bompengefinansierte prosjekter. Dette inkluderer opprinnelig vedtatt ordning for E16 Bjørum – Skaret, selv om det er signalisert at det kan bli endringer i bomtakster for denne. En annen, og vesentlig endring som kan komme, er delvis bompengefinansiert utbygging av strekningen E16 Skaret– Hønefoss. Eventuelle nye bompengevedtak for disse strekningene og andre vegruter kan påvirke trafikkgrunnlaget på rv. 7 gjennom Hallingdal. Slike endringer, og konsekvensene av disse, må vurderes grundigere i en endelig sak om bompengefinansiering.

Modellberegningene er gjort for fire samtidige bomsnitt på rv. 7 i Hallingdal. Det er beregnet for tre ulike takstnivå, gjennomsnittstakstene 20, 30 og 40 kroner i hver av de fire bomstasjonene.

Plasseringen av bomstasjonene forklares nærmere og vises i kart under kapittel 6.1 Bomstasjonsplasseringer (side 22).

Fire bomstasjoner gir stor samtidig bompengebelastning, og dermed større trafikkavvisning enn om utbygging og bompengefinansiering av de siste delstrekningene utsettes til de første er nedbetalt. En bompengeperiode varer normalt 15 år.

Det er også gjort beregninger med kun ett enkeltstående bomsnitt på strekningen, plassert i sør ved Gulsvik.

Trafikkbortfall med fire samtidige bomstasjoner på rv. 7 i Hallingdal

Analysene viser at det er de lange reisene som dominerer trafikkbildet.

Uten bompenger er sum årsdøgntrafikk gjennom de fire bomsnittene om lag 20 800 kjøretøy. Hvis hver av de fire bomstasjonene får gjennomsnittstaksten 20 kroner, er avvisning av trafikk gjennom bomstasjonene beregnet til om lag 8 prosent. Dette vurderes som relativt normalt. Avvisningen øker imidlertid kraftig dersom gjennomsnittstakstene øker til 30 eller 40 kroner i hver av bomstasjonene. Totaltrafikken gjennom bomstasjonene reduseres da med hhv. 17 eller 22 prosent. Trafikkreduksjon på i størrelsesorden 20 prosent vurderes som svært høy avvisning for et landevegsprosjekt.

Det er bortfall av lange turer som bidrar mest til denne store avvisningen. Med fire bomstasjoner, hver med 30 kroner i gjennomsnittstakst, avvises mer enn hver femte lange reise i og gjennom Hallingdal, og ved 40 kroner øker avvisningen til mer enn hver fjerde av de lange reisene. Dette innebærer at takstene har nådd et nivå der mange velger andre ruter over fjellet.

Godstransporten blir relativt mindre påvirket av de foreslåtte bomtakstene enn den øvrige trafikken. Med gjennomsnittstakst 20 kroner i fire bomstasjoner er avvisningen beregnet til 7 prosent for alle fire bomsnitt sett under ett. Avvisningen for godstrafikk øker videre til om lag 12 prosent i for alternativene med 30 kroner gjennomsnittstakst, men påvirkes deretter svært lite om takstnivået øker videre til 40 kroner. Beregningene tyder derfor på at de foreslåtte takstene ikke medfører unormalt store konsekvenser for antall godskjøretøy i og gjennom Hallingdal.

5.4 Trafikkgrunnlag med kun én bomstasjon på rv. 7 i Hallingdal, ved Gulsvik

Med kun én bomstasjon på rv. 7 i Hallingdal, blir totalbelastningen betydelig mindre. Vi har tatt utgangspunkt i at denne plasseres ved Gulsvik. Kapittel 8 omtaler finansieringsgrunnlaget med denne bomstasjonen.

Årsdøgntrafikken (ÅDT) ved Gulsvik er i dag om lag 4900 kjøretøy i 2018. Dersom det innføres en bomstasjon her og gjennomsnittstaksten settes til 20 kroner, reduseres ÅDT til om lag 4600 kjøretøy ifølge beregningene. Det tilsvarer en trafikkreduksjon (avvisning) på om lag 7 prosent. Velges gjennomsnittstakst 40 kroner, er avvisningen beregnet til 12 prosent i forhold til dagens nivå. Finansieringsberegningene må da legges til grunn at ÅDT reduseres til 4300 kjøretøy. Trafikkavvisningen er innenfor et normalt forventet nivå.

Mer detaljert, så viser beregningene at for korte reiser er avvisningen 11 prosent ved laveste takstnivå økende til 17 prosent ved høyeste takstnivå. Det er normalt at korte reiser kan påvirkes i denne størrelsesorden, og at avvisningen er tydelig påvirket av bomtakstene.

For lange reiser utgjør kostnadene i denne ene bomstasjonen en mindre andel av reisens totalkostnad. Lange reiser er derfor mindre følsomme for bompenger i en og samme bomstasjon, enn korte reiser. Beregningene viser at det laveste takstalternativet har om lag 7 prosent trafikkreduksjon, blant lange reiser forbi Gulsvik. Dette er også en tydelig avvisning, men ikke like stor som for korte reiser. Videre takstøkning opp mot høyeste takstnivå gir derimot kun om lag 2 prosentpoeng ekstra avvisning blant de lange reisene.

Godstransporten (generelt sett tunge kjøretøy) betaler dobbel takst. Disse er så godt som upåvirket av om det innføres bompenger så lenge det kun er den ene bomstasjonen og med laveste takstnivå. Beregningene viser at avvisningen er kun 1 prosent. Men allerede ved midtre takstnivå (som er basert på gjennomsnittstakst 30 kroner) er avvisningen økt til om lag 12 prosent. Avvisningen holder seg i samme størrelsesorden også om takstene øker videre til høyeste takstnivå.

5.5 Usikkerhet i beregningene

Vurderingene av bompengeinntekter er gjort på et svært overordnet nivå. Det vil bli gjort mer omfattende analyser og grundigere kvalitetssikring før det eventuelt blir lagt fram en

sak om bompengefinansiering til lokalpolitisk sluttbehandling og videre før eventuell oversendelse til Samferdselsdepartementet for behandling i Stortinget.

Det er usikkerhet knyttet til flere av forutsetningene som blir lagt til grunn i denne fasen. Forutsetningene kan også bli endret fram mot endelig sluttbehandling. De største utslagene kan komme ved endring i statlige føringer, endringer i prognoser og endring i beregninger for kjøremønster både lokalt og for rutevalg mellom gjennomfartsveger.

Endring av kjøremønster over fjellovergangene kan ha betydelig innvirkning på inntekspotensialet for eventuell bompengefinansiering gjennom Hallingdal. En omfattende utbygging på sikt av E134 mellom Drammen og Haugesund vil redusere trafikken på rv. 7 betraktelig. Dette bildet forsterkes ytterligere med en eventuell ny arm/forkortet vegforbindelse til Bergen. Fremtidig mulige tiltak som ny bro over Sognefjorden på rv. 5, fergefri E39 og større endringer i tilbudet på Bergensbanen vil også til en viss grad kunne påvirke trafikkmengde i prosjektområdet og trafikanter valg av fjellovergang og transportmiddel.

6 Finansiering med bompenger

6.1 Bomstasjonsplasseringer

Nytteprinsippet og plassering av bomstasjoner

Et viktig prinsipp for bompengeneinnkreving er at det skal være sammenheng mellom betaling og nytte. Det innebærer at de som betaler bompenger skal ha nytte av vegprosjektet bompengene finansierer. Likeledes må de som har nytte av prosjektet, være med på å betale. Betydningen av nytteprinsippet er understreket i alle de fire siste Stortingsmeldingene om Nasjonal transportplan. Kravet gjelder både geografisk og tidsmessig. Det tidsmessige kravet innebærer at innkreving først skal starte etter at veganlegget er åpnet for trafikk. For ordens skyld: Det stilles ikke samme direkte krav om sammenheng mellom nytte og betaling når det gjelder bomringer rundt byer.

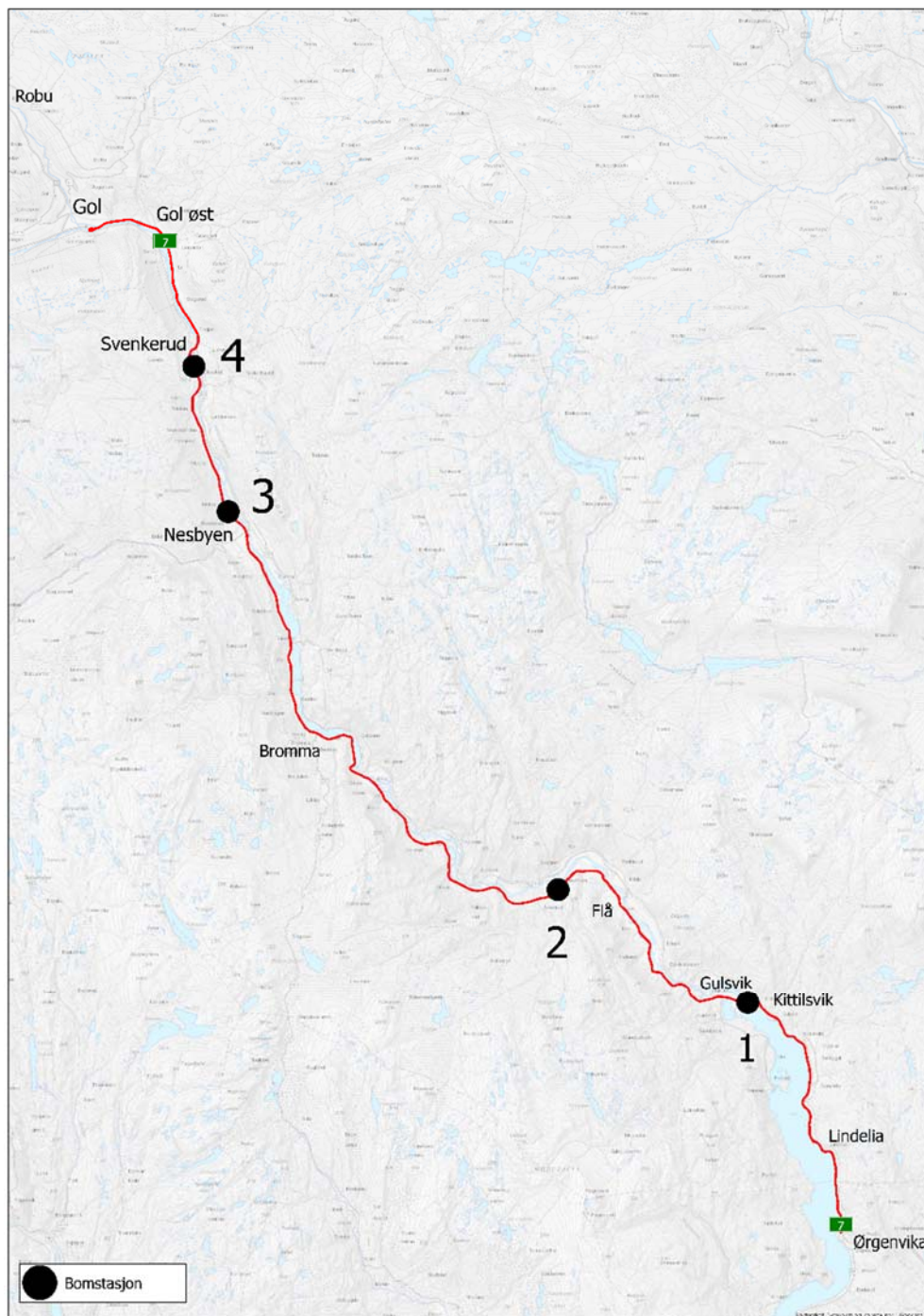
Bomstasjoner bør plasseres slik at lokalsamfunn ikke deles i unødig grad. Videre tilstrebes det å unngå uønskede trafikale virkninger, blant annet bør ikke bomstasjonen medføre økt trafikk på lokalveger. Ved planlegging av plassering og utforming av bomstasjonen skal det også legges vesentlig vekt på trafikksikkerhet.

Forslag til plassering av bomstasjonene

Nedenfor har vi vurdert mulighetene for plassering av bomstasjoner på inntil fire delstrekninger (jf. kart):

1. **Gulsvik**
2. **Flå**
3. **Nesbyen**
4. **Svenkerud**

Det legges til grunn innkreving i begge kjøreretninger. De enkelte bomstasjonene settes i drift når veganlegget den skal finansiere blir åpnet for trafikk.



Figur 4 Tenkt plassering av bomstasjoner, som utgangspunkt for beregninger i mulighetsstudie.

6.2 Tre takstnivå er vurdert

Vi har valgt å beregne for tre alternative gjennomsnittstakster: 20, 30 og 40 kroner (2020-prisnivå). Gjennomsnittstaksten forutsettes indeksregulert.

Gjennomsnittstaksten er den gjennomsnittlige inntekten per passering når det tas hensyn til rabatter, fritak og fordelingen av kjøretøy på takstgruppene. Stortinget fastlegger gjennomsnittstaksten ved behandling av en bompengesak. Grunntakstene tilpasses denne.

Det understrekes at beregningene er på et overordnet og foreløpig nivå. På dette stadiet vil det være stor usikkerhet knyttet til finansieringsberegninger.

6.3 Foreløpig estimat for hva den enkelte bilist må betale

Grunntaksten er prisen som trafikantene betaler i bomstasjonene før eventuelle rabatter.

Taksretningslinjene definerer to takstgrupper:

- Takstgruppe 1 omfatter lette kjøretøy til og med 3,5 tonn, samt alle biler uavhengig av vekt i kjøretøykategorien M1 (det vil si de fleste campingbiler og enkelte store personbiler med totalvekt over 3500 kilo, forutsatt brikke knyttet til gyldig avtale).
- Takstgruppe 2 gjelder øvrige tunge kjøretøy.

Det legges til grunn at takstgruppe 2 betaler dobbelt takst av takstgruppe 1. Rabatt- og fritaksordninger bidrar til reduserte inntekter per passeringer. Grunntakstene må derfor settes høyere enn gjennomsnittstaksten.

Tabell 4 nedenfor viser at vil koste til sammen om lag 90 kroner for takstgruppe 1 (personbil) å kjøre gjennom alle fire bomstasjonene når gjennomsnittstakstene velges til 20 kr i hver av bomstasjonene (første tallkolonne). Prisen blir om lag 180 kr hvis gjennomsnittstakstene vedtas til 40 kroner (siste kolonne). Kjøretøy med brikke og gyldig avtale får 20 prosent rabatt på disse prisene. Nullutslippskjøretøy i takstgruppe 1 får ytterligere halv pris forutsatt brikke og avtale.

For kjøretøy i takstgruppe 2 er prisen det dobbelte. For takstgruppe 2 er brikke obligatorisk, og disse får ikke rabatt.

Alle takster er gitt i 2020-prisnivå og forutsettes indeksregulert.

Tabell 4 ESTIMAT for SUM av GRUNNTAKSTER gjennom alle 4 bomstasjonene (2020-pris).

Gjennomsnittstakst i bomstasjonene:	Fire bomstasjoner, hver med gjennomsnittstakst 20 kr	Fire bomstasjoner, hver med gjennomsnittstakst 30 kr	Fire bomstasjoner, hver med gjennomsnittstakst 40 kr
Kjøretøy i takstgruppe 1...	må betale tilsammen om lag 90 kr	må betale tilsammen om lag 135 kr	må betale tilsammen om lag 180 kr
Kjøretøy i takstgruppe 2...	må betale tilsammen om lag 180 kr	må betale tilsammen om lag 270 kr	må betale tilsammen om lag 360 kr

6.4 Finansieringspotensiale med fire bomstasjoner

Bomstasjoner etableres først idet den tilhørende vegstrekningen åpner. Det er ikke grunnlag for å foreslå en detaljert plan for inn- og utfasing av de enkelte bomstasjoner gjennom ulike perioder nå. Med utgangspunkt i de lokalpolitiske intensjonene, har vi beregningsteknisk lagt til grunn en relativt rask utbygging der innkrevingen i de fire bomstasjonene i stor grad overlapper hverandre i tid. Dette innebærer en høy samtidig bompengebelastning. Det medfører mer trafikkavvisning sammenliknet med om utbyggingen strekkes ut over lengre tid, slik at den eller de første bomstasjonene er nedbetalt før den/de neste strekningene bygges.

Tabellen viser grove anslag på finansieringspotensialet i de fire bomsnittene, avhengig av hvilket takstnivå som velges. Velges f.eks. gjennomsnittstakst 20 kroner i alle de fire bomstasjonene, vil disse kunne finansiere utbygging for om lag 1,6 mrd. kr, mens gjennomsnittstakst 40 kroner i alle bomstasjonene vil kunne finansiere om lag 2,9 mrd. kr.

Det er som nevnt stor usikkerhet i beregningene til mulighetsstudien. Ulike ytre forhold kan medføre at potensialet kan bli merkbart mindre enn vist. Beregningene tar hensyn til at bompengeselskapet også skal finansiere rentekostnader og sine egne driftskostnader utenom det det bidrar til selve tiltakene.

Tabell 5 Estimert for netto inntekter i bomstasjonene avhengig av valgt gjennomsnittstakst (mill. 2020-kr). NB: Det er betydelig usikkerhet knyttet til beregninger på dette stadiet.

Valgt gjennomsnittstakst i hver bomstasjon:	20 kr	30 kr	40 kr
Bomstasjon på delstrekning:			
Ørgenvika – Gulsvik, finansierer om lag:	380 mill. kr	540 mill. kr	700 mill. kr
Gulsvik –Kjerringvika, finansierer om lag:	340 mill. kr	450 mill. kr	570 mill. kr
Kjerringvika – Svenkerud, finansierer om lag:	470 mill. kr	650 mill. kr	840 mill. kr
Svenkerud – Gol øst, finansierer om lag:	440 mill. kr	630 mill. kr	810 mill. kr
Rv. 7 Ørgenvika – Gol øst Fire bomstasjoner finansierer om lag:	1,6 mrd. kr	2,3 mrd. kr	2,9 mrd. kr

Til mulighetsstudien har vi valgt å regne med lik gjennomsnittstakst i alle bomstasjonene, enten 20, 30 eller 40 kroner. Dersom det i fremtiden skulle bli aktuelt å jobbe videre med en bompengesak for disse strekningene, vil det bli gjort separate vurderinger av takstnivå for hver enkelt av de fire bomstasjonene, blant annet ut fra lengden og utbyggingskostnadene på delstrekningene hver bomstasjon skal finansiere. I det videre arbeidet vil det også være nødvendig å vurdere andre plasseringer enn det som er vist.

7 Drøfting og anbefaling for langsiktig utvikling

En utbygging som i hovedsak baserer seg på en utbygging fra Ørgenvika og nordover virker mest aktuell. Utbyggingen bør ha fokus på en standard som løser de mest prekære utfordringene i forhold til trafiksikkerhet, rasutsatte strekninger og flaskehalser. Uansett hvordan dette løses, vil det gå en del år før hele strekningen er utbedret. Det er en fordel å unngå for mange standardsprang. For å sikre mest mulig veg for pengene bør man i tillegg også se på massebalanse og hvordan en kan utnytte overskuddsmasser best mulig.

Det er store usikkerheter i fremtidens trafikkutvikling. Dagens beregninger er de beste antagelser vi har, ut fra dagens kunnskap. Dersom forutsetninger endrer seg, vil dette kunne ha stor betydning på trafikkutviklingen. Lengre tidsperspektiv gir større usikkerhet. For de lange reisene vil rutas totale transportkostnader sammenlignet med de konkurrerende rutene, ha betydning for trafikkutviklingen. Utvikling og vekst i Hallingdal vil påvirke de lokale og regionale reisene. Beregningene må derfor oppdateres i forkant av at nye vedtak skal fattes.

Valg av vegstandard er i stor grad avhengig av trafikk, det har også stor betydning for kostnader. Forventet fremtidig ÅDT på strekningen tilsier H5-standard, med møtefri veg, dette gjelder særlig strekningen Bromma–Gol. H5-standard har midtrekkverk, det vil kreve et parallelt vegnett for å håndtere lokaltrafikk fra bebyggelse langs veien samt gående og syklende. Dette er svært kostnadskrevende. Et alternativ er å innløse en del hus lags vegen for å unngå arealbeslag og kostnader. Dette tiltaket vil ha som konsekvens at en del spredtbygde eiendommer innløses, noe som vil påvirke bosettingsmønsteret i Hallingdal.

Velges en H1+ standard oppnås god framkommelighet, akseptabel trafiksikkerhet samt en vesentlig lavere kostnad.

Det er ikke behov for å bestemme hvilken vegstandard som velges før en skal igangsette en eventuell reguleringsplan. Dette valget kan derfor med fordel tas i reguleringsplanprosessen.

På strekningen Ørgenvika–Kittilsviken hvor det pågår reguleringsplanlegging, er det innvilget fravik på et utvidet H1 profil. Et slikt profil gir tilnærmet like bra nytte for de lange reisene, vesentlig bedre nytte for de korte reisene og en vesentlig lavere kostnad. Siden det ikke er fysisk midtdeler vil effekten på møteulykker bli noe dårligere enn H5.

I forbindelse med NTP-prosessen ble det gjennomført en kostnadsestimering av henholdsvis H5-standard og H1-standard på hele strekningen Ørgenvika–Gol.

Kostnadene for H5-standard var 10 000 mill. kr, for H1 7 100 mill. kr, se kapittel 4.3 side 14 og 15.

Kostnadsberegningen for reguleringsplanen for Ørgenvika–Gulsvik viser en betydelig kostnadsreduksjon fra 1 600 mill. kr til 1 000 mill. kr. Det er derfor grunn til å tro at det er

et potensial for kostnadsreduksjon også på de øvrige strekningene for standard H1. Vi tror ikke på en tilsvarende reduksjon for H5.

I forhold til finansieringen ser vi at det er et stort gap mellom bompengepotensialet og utbyggingskostnadene. Statlige bidrag vil derfor være avgjørende for utbyggingshastigheten. Her må man avvente NTP 2022–2033. Både midler til strekningsvise utbedringer og midler til rassikring kan være aktuelle.

Det anbefales på kort sikt å jobbe for å få til bompengefinansiering på prosjektet Ørgenvika–Gulsvik, med målsetting om å fullfinansiere strekningen. På lengre sikt bør det jobbes med å skaffe omtale og finansiering i NTP 2022–2033 for å fullføre hele strekningen Ørgenvika – Gol. Det bør legges vekt på stor fleksibilitet i utbyggingen, slik at en raskt kan tilpasse omfanget til tilgjengelige midler.

Rv. 7 Ørgenvika-Kittilsviken

8 Grunnlag for evt. prinsippvedtak

Dette avsnittet er ment som et mulig grunnlag for et lokalpolitisk prinsippvedtak for å gå videre med en sak for å kunne fatte endelige lokalpolitiske vedtak på bompengefinansiering på strekningen Rv. 7 Ørgenvika-Kittilsviken.

Et bompengeprosjekt må være sikret fullfinansiering før det kan legges fram for Stortinget. Det innebærer at vi kan ikke ta høyde for mer statlige midler enn det som allerede er lagt inn i NTP (Nasjonal transportplan) og Statens vegvesens handlingsprogram. Bompengebidraget sikres gjennom bindende lokalpolitiske vedtak om finansieringen med tilhørende lokale garantier for lånebehovet i bompengeselskapet.

Ved et positivt prinsippvedtak innenfor statlige føringer, vil Statens vegvesen kunne sette i gang å utarbeide et faglig grunnlag som underlag til et mulig forpliktende lokalpolitisk vedtak på bompengefinansiering. Et slikt vedtak kan først fattes etter at det foreligger vedtatt reguleringsplan med kostnadsoverslag innenfor de kravene som gjelder for maksimal usikkerhet.

Ut fra de føringene som er gitt i Statens vegvesens handlingsprogram, er det det i første omgang aktuelt å vurdere fra sør med strekningen rv. 7 Ørgenvika – Kittilsviken.

8.1 Rammer for bompengefinansiering

Hjemmel for innkreving og bruk av bompenger på offentlig veg er gitt i veglovens paragraf 27.

Stortinget og Samferdselsdepartementet har gitt føringer for bompengefinansiering:

Det skal være lokalpolitisk tilslutning til bompengeprosjekter som fremmes for behandling i Stortinget. Det stilles krav til finansieringsanalyser, og til plangrunnlag og kostnadsoverslag for prosjektet som skal finansieres.

Som hovedregel skal det ikke planlegges med en lengre bompengeperiode enn 15 år.

Etterskuddsinnkreving er hovedregelen ved ordinære bompengeprosjekter. Betaling av bompenger skjer enten ved hjelp av en elektronisk brikke montert i bilen (AutoPass-abonnement), eller ved at bilens registreringsnummer fotograferes og det sendes faktura til bileieren for antall registrerte passeringer over en viss periode.

Dersom et prosjekt skal finansieres helt eller delvis med bompenger, må det være fullfinansiert for å legges fram for Stortinget.

Statens vegvesen kan derfor ikke legge fram bompengesaker til lokalpolitisk sluttbehandling dersom det legges til grunn forventinger eller forutsetninger om statlige midler utover de beløp regjeringen har prioritert gjennom Nasjonal transportplan.

Det kreves godkjent detaljreguleringsplan med kvalitetssikret kostnadsoverslag innenfor relativt strenge krav til nøyaktighet (pluss/minus 10 prosent usikkerhet) før saken legges fram til lokalpolitisk sluttbehandling.

8.2 Foreløpig estimat for hva den enkelte bilist må betale

Gjennomsnittstaksten er gjennomsnittlig inntekt per passering når det tas hensyn til effekten av rabatter, fritak og fordeling av kjøretøy på takstgruppe 1 og takstgruppe 2. Gjennomsnittstaksten legges til grunn ved beregning av grunntakster.

Grunntaksten er prisen som trafikantene betaler i bomstasjonene før eventuelle rabatter.

Grunntaksten for takstgruppe 2 skal normalt være to ganger grunntaksten i takstgruppe 1. Dersom tunge kjøretøy har særlig nytte av tiltakene, kan det bli godkjent et høyere forholdstall, f.eks. tredobbel takst. Statens vegvesen tar her utgangspunkt i at dobbel takst er det realistiske for rv. 7 i Hallingdal.

Kjøretøy i takstgruppe 1 oppnår 20 prosent rabatt på grunntaksten når de har brikke og gyldig avtale. Nullutslippskjøretøy skal minimum ha ytterligere 50 prosent rabatt etter gjeldende takstretningslinjer.

Brikke er obligatorisk for takstgruppe 2, og det gis ikke rabatter i denne takstgruppen. Nullutslippskjøretøy i denne takstgruppen skal normalt ha 100 prosent rabatt, dvs. gratis passering.

Det kan innføres passeringstak for takstgruppe 1. Det er en rabattordning som setter et tak for antall passeringer per kjøretøy som det skal betales for per kalendermåned. Taket skal som hovedregel ikke settes lavere enn 60 passeringer per kalendermåned.

Alle rabatter forutsetter brikke og gyldig avtale.

Estimat for grunntakster for en mulig bomstasjon mellom Ørgenvika og Kittilsviken

Gjennomsnittstaksten blir den styrende taksten dersom fordelingen av andel kjøretøy mellom de ulike takst- og rabattgruppene endrer seg.

Tabellen nedenfor viser et estimat for hva gjennomsnittstakstene antas å tilsvare i grunntakster ved de gitte forutsetningene for denne delstrekningen. Estimater er på et svært overordnet nivå.

Tabell 6 Estimert for grunntakster for å oppnå ønsket gjennomsnittstakst (2020-prisnivå)

Gjennomsnittstakst: Takstgruppe	20 kr	30 kr	40 kr
Takstgruppe 1 (grunntakst)	Må betale ca. 22 kr	Må betale ca. 33 kr	Må betale ca. 44 kr
Takstgruppe 2 (grunntakst)	Må betale ca. 44 kr	Må betale ca. 66 kr	Må betale ca. 88 kr

Kolonnen for 20 kroner i gjennomsnittstakst viser at grunntaksten for takstgruppe 1 (personbiler) i bomstasjonen antas å bli om lag 22 kroner i denne bomstasjonen. Dersom finansieringsbehovet tilsier at gjennomsnittstaksten må settes til 40 kroner (siste kolonne), øker estimert grunntakst for takstgruppe 1 til 44 kroner. Midtre tallkolonne viser et takstalternativ mellom disse to. Grunntaksten for takstgruppe 2 er dobbelt av grunntaksten for takstgruppe 1.

Kjøretøy i takstgruppe 1 får 20 prosent rabatt på disse prisene. Nullutslippskjøretøy i takstgruppe 1 får ytterligere halv pris av det igjen.

Det er knyttet relativt stor usikkerhet til anslagene for sammenheng mellom gjennomsnittstakst og grunntakst. Dersom andelen gratispasseringer (f.eks. dersom det innføres passeringstak) eller dersom rabatterte passeringer (f.eks. nullutslippskjøretøy) blir høyere enn estimert, må grunntakstene økes for å kompensere for inntektstapet. Det er lagt til grunn i størrelsesorden 15 prosent nullutslippskjøretøy og at grovt estimert fem prosent er gratispasseringer som buss i rute og lignende fritak, evt. passeringstak, og avskrevne passeringer. Når andelen nullutslippskjøretøy blir større enn 15 prosent, må grunntakstene økes for å kompensere for inntektstapet. Takstene skal i tillegg indeksreguleres.

Eksempel på hva bilistene må betale i en bomstasjon mellom Ørgenvika og Kittilsviken
Dersom man går videre med en gjennomsnittstakst på 20 kroner, kan grunntaksten grunntakst for takstgruppe 1 bli fastlagt til i størrelsesorden 22 kroner i en periode. Dette innebærer at de ulike trafikantgruppene må betale:

- Kjøretøy i takstgruppe 1 uten avtale betaler grunntaksten kr 22.
- Kjøretøy i takstgruppe 1 med brikke og gyldig avtale får 20 prosent rabatt og betaler kr 17,60.
- Nullutslippskjøretøy med brikke og gyldig avtale får ytterligere 50 prosent rabatt og betaler kr 8,80.
- Kjøretøy i takstgruppe 2 betaler grunntakst i sin takstgruppe, kr 44.
- Nullutslippskjøretøy i takstgruppe 2 passerer gratis.

Dersom det blir innført et passeringstak på 60 passeringer for takstgruppe 1, innebærer dette eksemplet at disse maksimalt betaler 1056 kroner per bomstasjon per kalendermåned

(dvs. for 60 passeringer á kr 17,60). Nullutslippskjøretøy i takstgruppe 1 betaler halvparten av dette. Rabattordningen forutsetter brikke og gyldig avtale.

Noen beregningsforutsetninger

Beregningene for forventede bompenginntekter skal være nøkterne og robuste.

Finansdepartementet har fastsatt beregningsteknisk lånerente til 5,5 prosent de første ti årene etter første låneopptak og deretter 6,5 prosent. Samferdselsdepartementet stiller videre krav om godt beslutningsgrunnlag før det er aktuelt å fremme en bompengesak for Stortinget.

Innkrevingskostnadene er estimert til 2 mill. kr årlig for hver bomstasjon.

8.3 Hva kan en bomstasjon mellom Ørgenvika og Kittilsviken finansiere?

Tabellen nedenfor viser forventet finansieringspotensiale for en bomstasjon mellom Ørgenvika og Kittilsviken.

Det er stor usikkerhet i beregningene. Tallene gir en indikasjon. Potensialet er neppe særlig større enn vist, men kan bli merkbart redusert dersom trafikkavvisningen blir større enn antatt. Dersom det blir aktuelt å gå videre med en bompengesak til endelig lokalpolitisk behandling, vil Statens vegvesen måtte gjøre langt grundigere beregninger av inntekspotensialet.

Tabell 7 Indikasjon på hva en bomstasjon i Gulsvik kan finansiere sammen med tilgjengelige statlige midler, avhengig av takstnivå. 2020-prisnivå

Gjennomsnittstakst: Foreløpig ESTIMAT	20 kr	30 kr	40 kr
En bomstasjon mellom Ørgenvika og Kittilsviken finansiere:	380 mill. kr	540 mill. kr	700 mill. kr
Statlige midler (NTP)	320 mill. kr	320 mill. kr	320 mill. kr
Maksimalt mulig å finansiere	Ca. 700 mill. kr	Ca. 850 mill. kr	Ca. 1 000 mill. kr

Beregningene tar utgangspunkt dels i at denne bomstasjonen står alene, uten andre bomstasjoner på rv. 7 i Hallingdal, dels at trafikkgrunnlaget etter en stund kan bli noe redusert dersom det også kommer ytterligere flere bomstasjoner i Hallingdal.

8.4 Hvilke prosjekter kan dette finansiere

Stortinget har gjennom prioriteringene i Nasjonal transportplan åpnet opp for at det kan disponeres 300 mill. 2017-kr til strekningsvise utbedringer på rv. 7. Indeksregulert dagens

prisnivå tilsvarer dette om lag 320 mill. 2020-kr. Bruken av disse midlene er nærmere konkretisert i Statens vegvesen handlingsprogram 2018–2023, som legger til grunn at de statlige midlene benyttes til å utbedre deler av strekningen Ørgenvika – Kittilsviken.

Statlige midler kan etter lokalt initiativ eventuelt suppleres med bompenger.

Forventet kostnad for strekningen Ørgenvika – Lindelien 430 mill. kr, mens Lindelien – Kittilsviken koster om lag 600 mill. kr (2020-prisnivå).

Det det foreløpige kostnadsestimatet for hele strekningen mellom Ørgenvika og Kittilsviken er dermed om lag 1 000 mill. kr. De foreløpige beregningene i Tabell 7 side 30 viser at for å finansiere hele strekningen må gjennomsnittstaksten bli om lag 40 kroner. Usikkerheten er angitt til pluss 25 prosent / minus 15 prosent.

25 prosent kostnadsøkning innebærer at sluttkostnaden kan bli 1 250 mill. kr. Nødvendig gjennomsnittstakst må da settes langt over 40 kr, antakelig rundt 60 kr. Dette er neppe realistisk å gå videre med så høye takster.

15 prosent kostnadsreduksjon innebærer at det også er realistisk at sluttkostnaden kan komme ned mot 850 mill. kr, som forventes å innebære en gjennomsnittstakst i størrelsesorden 30 kroner.

Kostnadsusikkerheten bør i stor grad håndteres ved at man i det videre arbeidet legger til grunn fleksibilitet i prosjektomfang, fram til det foreligger mer nøyaktige kostnadsoverslag på reguleringsplannivå.

8.5 Videre politisk behandling

Prinsippvedtak for delvis bompengefinansiering av tiltak på strekningen Ørgenvika - Kittilsviken

Dersom det er aktuelt å gå videre med bompengefinansiering, må det fattes prinsippvedtak. Vedtaket må gi rammer på hva man ønsker planlagt og utredet i arbeidet fram til lokalpolitisk sluttbehandling i en bompengesak. Det må være samsvar mellom realistisk finansieringspotensiale, realistiske takster, og kostnadene til tiltaket. Prinsippvedtaket må gi et tilstrekkelig handlingsrom til å takle usikkerheten fram mot endelig sak. Det må være innenfor gjeldende regler og føringer for bompengesaker.

Vedtak av reguleringsplan

Det kan som nevnt ikke fattes endelige lokalpolitiske vedtak i bompengesaken før det foreligger betydelig sikrere kostnadstall og beregninger for takstnivå.

Dette innebærer at det må foreligge vedtatt reguleringsplan med tilhørende godkjent kostnadsanslag før en bompengesak kan legges fram til endelig lokalpolitisk behandling. Dette plangrunnlaget skal være så detaljert at usikkerheten i kostnadsoverslaget maksimalt er pluss/minus ti prosent.

Statens vegvesens midler til planlegging skal normalt prioriteres til prosjekter som er prioritert i Nasjonal transportplan og Statens vegvesens handlingsprogram for riksveier. For strekninger som ikke har slik prioritering, vil det som oftest være nødvendig med lokal forskuttering av planleggingsmidler til utredning og utarbeidelse av reguleringsplan. En slik forskuttering må være forhåndsgodkjent av Vegdirektoratet for å kunne få refundert dette fra eventuelle framtidige bompenger. En slik godkjenning forutsetter også at de lokale myndighetene som er pådriver for bompengesaken (fylkeskommunen og/eller kommunen) påtar seg risikoen dersom Stortinget ikke vedtar bompengefinansiering av prosjektene.

[Faglig grunnlag. Lokalpolitisk sluttbehandling av bompengesak](#)

Det er Statens vegvesen som eventuelt utarbeider et faglig grunnlag for lokalpolitisk sluttbehandling av bompengesaker på riksveg. Dette gjøres med utgangspunkt i prinsippvedtaket om bompengefinansiering og vedtatt reguleringsplan med tilhørende godkjent kostnadsoverslag. Finansieringsberegningene i det faglige grunnlaget vil være basert på grundigere trafikkanalyser og gjeldende lovverk, retningslinjer og føringer fra Stortinget og Samferdselsdepartementet.

[Fylkeskommunen garanterer for bompengeselskapets låneopptak](#)

Selv om det stilles strenge krav til utredningene og plangrunnlaget som skal ligge til grunn for Stortingsbehandlingen, vil det også etter dette gjenstå flere usikkerheter både for endelige prosjektkostnader og for fremtidig utvikling i bompengeinntekter. Det må derfor legges til grunn at fylkeskommunen stiller garanti for låneopptak i bompengeselskapet.

Bompengeprojektet er beregnet med en nedbetalingstid på 15 år. Innkreving starter etter at prosjektene åpnes for trafikk, noe som innebærer at det kan gå nærmere 20 år fra prosjekt blir vedtatt til det er nedbetalt. Det lange tidsperspektivet innebærer at det kan være betydelig usikkerhet knyttet til trafikktutviklingen og dermed inntektene. Planlagte endringer i vegnettet kan svekke økonomien for bompengeselskapet, og dermed øke risikoen for garantisten. Innkrevingsperioden kan også forlenges med ytterligere fem år hvis bompengeselskapet innenfor de vedtatte rammene ikke klarer å innfri sine forpliktelser. Det er også mulig å øke takstene med inntil 20% ut over indeksregulering. Er det fortsatt gjeld og forpliktelser i bompengeselskapet, må garantisten innfri dette.

[Saksgang videre fram til Stortingsbehandling](#)

Lokalpolitiske sluttvedtak på en bompengesak sendes Statens vegvesen.

Dersom det fattes endelige lokalpolitiske vedtak på bompengeordningen, vil det i første omgang bli grundig kvalitetssikret i Statens vegvesen. Deretter ekspederer Vegdirektoratet saken videre til Samferdselsdepartementet.

Departementet vurderer om det er grunnlag for å legge fram en sak om finansiering for Stortinget. Er kostnadsoverslaget over 1 000 mill. kr, skal det gjennomføres ekstern

kvalitetssikring (KS2) av prosjektet med finanseringsberegninger før det kan legges fram for Stortinget.

Med utgangspunkt i de lokalpolitiske vedtakene, fastsetter Stortinget blant annet gjennomsnittstakst, forholdstallet mellom de enkelte takstene og om det eventuelt skal være passeringstak. Takst- og rabattordninger skal følge gjeldende takstretningslinjer.

Mulig framdrift for en mulig bompengesak

Tiden som trengs til reguleringsplaner og deretter lokalpolitiske sluttvedtak på bompengesaken, styres lokalt og av Statens vegvesens muligheter for å utarbeide det nødvendige plangrunnlaget og utredninger.

Etter lokalpolitiske vedtak vil det gjerne kunne gå omlag ett år til bompengesaken eventuelt blir behandlet av Stortinget. Dersom det foreligger lokalpolitisk sluttvedtak på bompengefinansiering våren 2021, vil stortingsbehandling tidligst kunne komme mot slutten av år 2021.

9 Anbefaling for rv. 7 Ørgenvika-Kittilsviken

9.1 Grunnlag for forpliktende lokalpolitiske vedtak om bompengefinansiering

Dersom kommunene og fylkeskommunen ønsker at det skal legges fram en sak til forpliktende lokalpolitiske vedtak om bompengefinansiering, må det i første omgang fattes et prinsippvedtak om dette. Prinsippvedtaket er en politisk anmodning til Statens vegvesen for å gå videre for å lage et faglig grunnlag for lokalpolitisk sluttbehandling. Det må angi hvilken delstrekning / prosjekt som skal finansieres, og ta utgangspunkt i et realistisk takstnivå for bompenger. Eventuelle statlige midler må være forankret i Nasjonal transportplan og Statens vegvesens handlingsprogram.

Med bakgrunn i resultatene fra mulighetsstudien vurderer Statens vegvesen at det mest aktuelle er å gå videre med bompengefinansiering for strekningen rv. 7 Ørgenvika – Lindelien – Kittilsviken.

Dersom prinsippvedtaket omfatter prosjekter eller delstrekninger hvor Statens vegvesen ikke har midler til reguleringsplanlegging, vil det være nødvendig med lokal forskuttering av planleggingsmidler, jf. kap.8.5.



Statens vegvesen
Pb. 1010 Nordre Ål
2605 Lillehammer

Tlf: (+47)22073000
firmapost@vegvesen.no

vegvesen.no

Trygt fram sammen



Strategisk utredning Vegpakke Hallingdal



Forord

Et sikkert og effektivt stamvegnett er en forutsetning for at bosetting og næringsliv skal kunne fungere i Norge. Reduserte reisetider og transportkostnader, sammen med reduksjon i klimagassutslippene er viktig. Dette har også stor betydning for regional og lokal utvikling. Det er derfor naturlig at det oppstår et sterkt lokalt engasjement fra befolkning og næringsliv.



Regionrådet for Hallingdal har løftet fram rv. 7 gjennom Hallingdal som en strekning det bør settes fokus på i det kommende arbeidet med NTP 2022–2033. Med bakgrunn i dette er det sett på muligheter for bomfinansering langs strekningen.

Denne mulighetsstudien er et resultat av arbeidet, gjennomført av Statens vegvesen, i samarbeid med Regionrådet for Hallingdal og Viken fylkeskommune.

Innhold

Forord	1
1 Innledning	3
2 Situasjonsbeskrivelse	4
2.1 Delstrekninger	6
2.2 Nasjonal transportplan 2018– 2029	7
2.3 Planstatus	8
3 Mål og behov	10
3.1 Trafikksikkerhet	10
3.2 Fremkommelighet	10
4 Utviklingsmuligheter	12
4.1 Generelt for hele strekningen	12
4.2 Delstrekningene	13
4.3 Kostnader	14
5 Trafikk og trafikkberegninger	16
5.1 Trafikk i dag	16
5.2 Bompengebelastning påvirker reisemønster	17
5.3 Trafikkgrunnlag	18
5.4 Trafikkgrunnlag med kun én bomstasjon på rv. 7 i Hallingdal, ved Gulsvik	19
5.5 Usikkerhet i beregningene	19
6 Finansiering med bompenger	21
6.1 Bomstasjonsplasseringer	21
6.2 Tre takstnivå er vurdert	22
6.3 Foreløpig estimat for hva den enkelte bilist må betale	23
6.4 Finansieringspotensiale med fire bomstasjoner	24
7 Drøfting og anbefaling for langsiktig utvikling	25
8 Grunnlag for evt. prinsippvedtak	27
8.1 Rammer for bompengefinansiering	27
8.2 Foreløpig estimat for hva den enkelte bilist må betale	28
8.3 Hva kan en bomstasjon mellom Ørgenvika og Kittilsviken finansiere?	30
8.4 Hvilke prosjekter kan dette finansiere	30
8.5 Videre politisk behandling	31
9 Anbefaling for rv. 7 Ørgenvika–Kittilsviken	34
9.1 Grunnlag for forpliktende lokalpolitiske vedtak om bompengefinansiering	34

1 Innledning

Denne strategiske utredningen er et initiativ fra Regionrådet for Hallingdal bestående av kommunene Hol, Ål, Hemsedal, Gol, Nes og Flå i 2018, med ønske om at Statens vegvesen utreder rv. 7 mellom Ørgenvika og Gol. Bakgrunnen for dette var å få kartlagt omfanget av prosjekter på strekningen, og muligheten for delvis eller full finansiering gjennom egenbetaling.

Flertallet i Transport- og kommunikasjonskomiteen ønsket i sin innstilling til NTP 2018–2029 at det ble utredet en «Vegpakke Hallingdal» for strekningen rv. 7 Ørgenvika – Gol.

Hensikten med utredningen er å få et grunnlag for å vurdere om det er realistisk å foreslå bompengefinansiering av tiltak på hele eller deler av strekningen Ørgenvika–Gol, og eventuelt hvordan dette kan skje. Dette vil være viktig innspill inn mot neste NTP. Det er et lokalt ønske å få forankret en «Vegpakke Hallingdal» inn i NTP for 2022–2033.

I tillegg til den strategiske utredningen for hele strekningen, inneholder dette dokumentet en mer spesifikk mulighetsstudie som grunnlag for et eventuelt prinsippvedtak om bompengefinansiering på delstrekningen Ørgenvika–Kittilsviken (Gulsvik). Det er satt av noe statlige midler til denne strekningen i inneværende NTP.

Basert på det lokale initiativet fra Regionrådet for Hallingdal startet Statens vegvesen i 2019 arbeidet med utredningen.

«Det settes i gang planarbeid/utredningsarbeid der blant annet følgende vurderes:

- *Helhetlig plan/utredning rv. 7 Ørgenvika – Gol*
- *Dele opp i delprosjekter*
- *Kostnadsberegning av delprosjekter*
- *Prioritering av delprosjekter*
- *Bompengeutredning*

Arbeidet starter umiddelbart.»

(Fra referat fra møte mellom Regionrådet for Hallingdal, Buskerud fylkeskommune og Statens vegvesen 16.02.2018)

Arbeidet er gjennomført av vegvesenet i samarbeid med Buskerud fylkeskommune (etter 1.januar 2020 Viken fylkeskommune), og kommunene i Hallingdal, representert gjennom Regionrådet for Hallingdal. Arbeidet er gjennomført parallelt med det forberedende arbeidet til NTP 2022–33.

Kommunene i Regionrådet for Hallingdal og Viken fylkeskommune skal behandle mulighetsstudien politisk. Dersom kommunene og fylkeskommunen fatter vedtak om videre utredning kan planleggingen fortsette.

2 Situasjonsbeskrivelse

Riksvegrute 5b

I Nasjonal transportplan deler riksvegnettet inn i riksvegruter. Riksvegrute 5b består av riksveg 7 på strekningen Hønefoss – Gol – Bu, og riksveg 52 fra Gol via Hemsedal til Borlaug. Riksvegruta starter i kryss med E16 like vest for Hønefoss. Riksveg 7-delen av ruta går opp Hallingdal via Hardangervidda og videre fram til Brimnes. Riksveg 13 på strekningen Brimnes – Bu ved Hardangerbrua inngår også i ruta. Riksveg 52-delen av ruta starter i kryss med riksveg 7 ved Gol ender i kryss med E16 ved Borlaug. Ruta går gjennom 3 fylker og 2 vegregioner. Ruta har tilknytninger til flere riksveger og fylkesveger.



Figur 1 kart over rute 5B

Rv. 7 gjennom Hallingdal og rv. 52 over Hemsedal utgjør et viktig vegsamband mellom Østlandet og Vestlandet, og regionalt og lokalt i Buskerud, med stort innslag av næringstransport. Riksvegene gir også forbindelse over to fjelloverganger, via rv. 7 over Hardangervidda og rv. 52 over Hemsedalsfjellet.

I helger og ferier er det stor andel fritidsreiser  et er store hytteområder i mange av kommunene. Dette fører til at trafikken varierer mye både over året, og i løpet av uken.

Målinger viser blant annet at trafikkmengden ved rv. 7 i Flå er 70 % høyere på fredager og søndager enn på de øvrige ukedagene.

Regjeringen har besluttet at rv. 52 skal legges til rette for næringstransport, mens rv. 7 over Hardangervidda primært skal legges til rette for persontransport og reiseliv.

Prosjektområdet Ørgenvika – Gol Øst

Strekningen mellom Ørgenvika og Gol er 73 km lang. Prosjektområdet er definert fra Ørgenvika til Gol Øst. Her inngår lange delstrekninger som ikke oppfyller vegnormalstandard. 



Figur 2 Kart strekningen Ørgenvika–Gol

På strekningen Ørgenvika – Gol er det beregnet en gjennomsnittshastighet på 73 km/t. Årsdøgntrafikken (ÅDT) i 2018 på strekningen mellom Ørgenvika og Bromma er 4 800 – 5 300 kjøretøy. I beregningene gjort i forbindelse med NTP 2022–2033 er trafikken beregnet til mellom 5200 og 6200 ÅDT i 2030.

På strekningen Bromma–Gol øker trafikken til ÅDT 7 100 kjøretøy. Årsaken til dette er mange lokale reiser i området. På strekningen er det en miljøgate i Flå på ca. 1 km med 2 rundkjøringer.

Deler av rv. 7 gjennom Hallingdal er utbedret til 8–10 meters bredde med forsterket midtoppmerking. På noen korte strekninger er også en del krappe svinger utbedret trafiksikkerhetsmessig med midtrekkverk. Det er bebyggelse i større eller mindre grad langs hele strekningen, og vegen fungerer i dag som en viktig lokalveg som binder sammen bo- og arbeidsmarkeder.

Det er ikke registrert verdifulle kulturminner eller naturvernområder som påvirkes av vegutbedringene. Det er jordbruksarealer langs store deler av dagens veg som vil gå tapt. Prinsipielt foreslås det tiltak på og utvidelse langs dagens veg.

2.1 Delstrekninger

Vi har valgt å dele rv. 7 gjennom Hallingdal opp i delstrekninger. Oppdelingen som er foreslått er et utgangspunkt. Dette vil både kunne endres og deles opp i mindre delstrekninger i den videre planleggingen.

Ørgenvika - Gulsvik

Lengde 12 km.

Første del av strekningen går langs Krøderen. Den er preget av høye fjellskjæringer tett inntil vegen på innsiden og høye stup ned mot vannet på utsiden. Vegen har en dårlig sikkerhetsmessig standard. Strekningen har meget smal eller ingen grøft på innsiden og kun 1–2 m bredde mellom vegkanten og fjellet. Dette er meget ujevnt, med til dels store utstikkende partier. Vegen er bygget med 7 m bredde, hvorav 6,5 m asfaltert og 0,25 m skulder på hver side. Den har spredte avkjørsler og er delvis ulykkesbelastet. Det er registrert et skredpunkt med middels skredfaktor ved Kittilsviken. Strekningen har ingen tilrettelagte anlegg for syklende.

Det pågår reguleringsplanlegging av ny/utvidet trasé, tiltaket vil ikke være påbegynt før tidligst i løpet av 2020.

Gulsvik – Flå - Kjerringvika

Lengde 26,5 km.

Fra Gulsvik til sør for Flå sentrum har vegen i hovedsak ca. 7,5 meters bredde. Rv. 7 går gjennom tettstedet Flå, med miljøgate, rundkjøringer og nedsatt fartsgrense til 40 km/t. På

strekningen Flå – Kjerringvika er vegstandarden høyere med bredere veg og med midtrekkverk i en del krappe og lange kurver. Det bør vurderes om det er nødvendig med tiltak på denne strekningen. Det er registrert et skredpunkt med middels skredfaktor ved Botntjernet. Strekningen har litt over 1 km tilrettelagt anlegg for syklende.

Kjerringvika - Svenkerud



Lengde 24 km.

Generell vegbredde på strekningen er 7–9 meter. Første del av strekningen, mellom Kjerringvika og Bromma, er en ca. 3,5 km strekning som har vært preget av både trafiksikkerhetsutfordringer og utfordringer med ras i høye fjellskjæringer. Her er det bygd midtrekkverk i kurver. Videre mellom Bromma og Nesbyen er det på ny en rasutsatt strekning ved Beiakleiva som krever omfattende tiltak på lang sikt. Det er bygd midtrekkverk i kurver på strekningen. Det er registrert et skredpunkt med middels skredfaktor ved Kjerringvika og et med høy skredfaktor ved Beiakleiva. Strekningen har litt over 5 km tilrettelagt anlegg for syklende.

Svenkerud – Gol øst

Lenge 8,5 km.

Store deler av strekningen Svenkerud–Gol har nedsatt fartsgrense til 70 og 60 km/t – og 40 km/t i Herad. Strekningen er preget av randbebyggelse, mange avkjørsler og lav vegstandard. Det mangler tilbud til gående og syklende på deler av strekningen, totalt er det 4,5 km som er tilrettelagt for syklende. Det er ingen skredpunkt mellom Svenkerud og Gol.

2.2 Nasjonal transportplan 2018- 2029

Nasjonal transportplan (NTP) for 2018–2029 ble lagt frem i juni 2017 (Meld St. 33 2016–2017). Den omtaler blant annet rv. 7 som en av flere hovedvegforbindelser mellom Østlandet og Vestlandet. Strekningen er nevnt flere steder i gjeldene NTP som en viktig stamveg, blant annet på side 43 i stortingsmeldingen:

Regjeringen vil prioritere E134 som en av hovedvegforbindelsene mellom Østlandet og Vestlandet. Som den andre hovedvegforbindelsen øst vest legger regjeringen opp til en funksjonsdeling mellom rv. 52 og rv. 7. Rv. 52 vil være hovedvegforbindelse for næringstrafikk mellom Østlandet og Vestlandet. Rv. 7 vil være hovedvegforbindelse for reiseliv og persontrafikk.

I NTP 2018–2029 er det prioritert 300 mill. kr i programområdemidler til strekningsvise utbedringer av rv. 7. Hensikten med slike utbedringsstrekninger er å oppnå tilfredsstillende standard over lengre strekninger. Det skal legges vekt på å vurdere flaskehalser i vegnettet sammen med effektiv ressursbruk på de aktuelle strekningene. Strekningene skal også sees i sammenheng med øvrige prosjekter og programområdetiltak. De ulike utbedringsstrekningene er forutsatt nærmere konkretisert i Statens vegvesens handlingsprogram 2018–2023 (2029).

I transport- og kommunikasjonskomiteen sin innstilling om NTP 2018–2029 skrives det;

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, viser til at rv. 7 har fått en betydelig standardheving på noen strekninger, med ny vei vest for Hønefoss (Ramsrudhellingane), innkortingene Sokna-Ørgenvika og utbedring vest for Flå. Det gjenstår imidlertid flere partier med lav standard, som skaper store sprang i veistandard og som er ulykkesutsatte. Rv. 7 (Hønefoss–Gol) som det mest trafikkerte øst–vest–sambandet, vil som en fremtidig hovedvei trenge ytterligere utbedringer.

For å oppnå en gjennomgående og høyere standard, vil lengre strekninger vurderes i sammenheng. Som første trinn er Ørgenvika–Gol (Vegpakke Hallingdal) prioritert, der det vil bli vurdert utbyggingsrekkefølge, alternative finansieringsløsninger og utbyggingsformer.

Statens vegvesens handlingsprogram 2018-2023

I Statens vegvesens handlingsprogram er strategien for utbedringer langs rv. 7 å starte fra sør ved Ørgenvika. Det planlegges i første omgang å utbedre deler av strekningen Ørgenvika–Gulsvik, nærmere detaljert strekningen Ørgenvika–Kittilsviken, som er om lag ni km. Det legges opp til forsterkning og drenering, breddeutvidelse til ti meter med etablering av forsterket midtoppmerking og utbedring av sideterreng. Dette vil være en videreføring av samme standard som på utbedrede deler av strekningen Flå – Kjerringvika.

Handlingsprogrammet fordeler de 300 mill. kr med 150 mill. kr i 2020–2021 og 150 mill. kr i 2023. Prosjektet er ikke prioritert i forslag til statsbudsjett for 2020. Oppstart vil derfor tidligst være aktuelt i 2021, forutsatt at vedtatt reguleringsplan foreligger i tide.

2.3 Planstatus

Rv. 7 Hønefoss – Gol gjennom Hallingdal har fått innvilget fritak for krav om konseptvalgutredning (KvU), gitt 14. mars 2019. Siden det i hovedsak er snakk om utbedringer langs dagens trasé, vil det antakelig være hensiktsmessig å gå rett på reguleringsplan i stedet for først å utarbeide kommunedelplan. Dette må vurderes nærmere for den enkelte delstrekning. Det er naturlig å se på hva man kan få til innenfor bevilgningene gitt i dagens NTP, og på lengere sikt hva som kommer inn i NTP 2022–2033.

Føringene i Nasjonal transportplan 2018–2029 (jf. kapittel 2.2 foran) innebærer at Statens vegvesen ikke kan finansiere videre planlegging etter plan- og bygningsloven utover pågående planlegging for strekningen Ørgenvika – Kittilsviken. Eventuell videre planlegging må derfor avvende prioriteringene i NTP 2022–2033. 

Rv. 7 Ørgenvika – Lindelien – Kittilsviken (Gulsvik)

Statens vegvesen arbeider for tiden med reguleringsplaner på strekningen rv. 7 Ørgenvika – Lindelien–Kittilsviken (rv.7 Ørgenvika – Lindelien og rv.7 Lindelien – Kittilsviken). Det forventes planvedtak i kommunene i 2020. Hvor stor del av tiltakene som kan bli realisert i

første omgang, må tilpasses rammen på 300 mill. kr i NTP 2018–2029 og Statens vegvesens handlingsprogram. Foreløpige kostnadsestimat per nå tilsier at strekningen Ørgenvika–Lindelién koster 430 mill. kr pluss/minus 25 prosent. For å håndtere et masseoverskudd arbeides det også med en reguleringsplan for strekningen Lindelién – Kittilsviken. Denne er kostnadsberegnet til 600 mill kr pluss/minus 25%.



3 Mål og behov

Strekningen er relativt flat, med få stigninger. I forhold til transportkostnader er det derfor først og fremst reisetid og regularitet som er avgjørende. Det er vesentlig mer trafikk i forbindelse med utfartsdagene knyttet til helger og høytider, og trafikksikkerhet er fortsatt en utfordring, selv om mange av de verste punktene er utbedret.

3.1 Trafikksikkerhet

Fra 2003 til 2010 har det vært et fokus på holdningsskapende kampanjer, det er også gjort tiltak på særlig ulykkesbelastede strekninger, i tillegg til annen utvikling som har skjedd på området.  har sett en stor effekt av dette, ikke nødvendigvis i antall ulykker, men i antall ulykker med alvorlig skadegrad. I 1995–2003 var det 43 hardt skadde og 14 drepte på strekningen. I 2010–2018 er dette redusert til 17 hardt skadde og 10 drepte på strekningen.

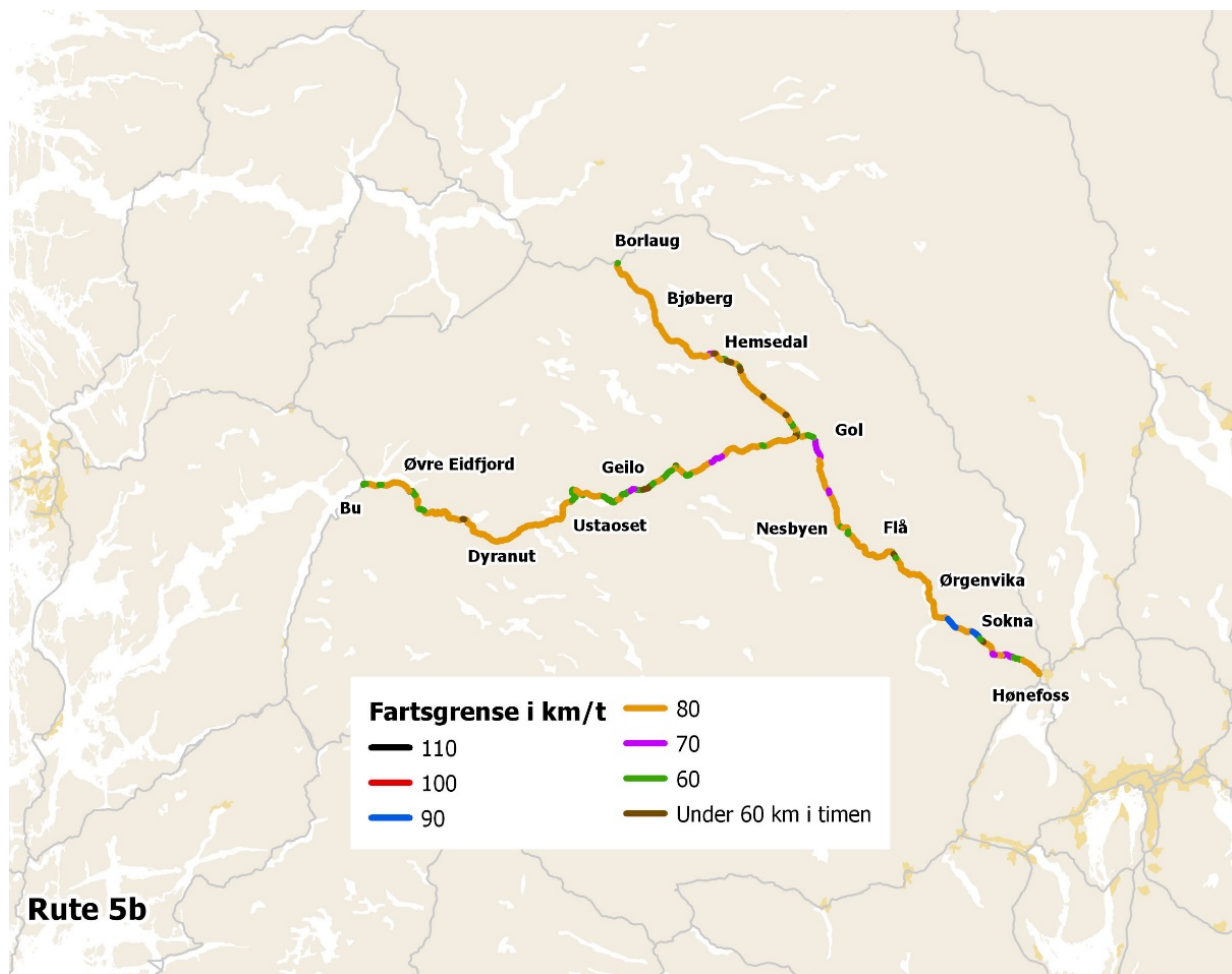


3.2 Fremkommelighet

Dagens veg er en viktig transportåre mellom  Oslo og Bergen, både for turisme, nærings- og godstransport. Det er i dag redusert fremkommelighet på strekningen i helger og ferier. Det er ulike behov for ulike brukere av vegen. Det nasjonale behovet vil være en effektiv reiseveg med få avkjøringer og hindringer.

Det lokale behovet vil være avkjøringer til bebyggelse og effektiv veg til kommunesentrene. Høy vegstandard med midtrekkverk vil kunne være en fordel for det nasjonale behovet, mens det kan føre til ulemper for det lokale behovet. Ny veg med stor trafikk vil kunne føre til ulempe for bebyggelsen med blant annet støy og inngrep, samtidig som den vil bli mer trafikksikker og gi færre ulemper knyttet til redusert fremkommelighet og redusert reisetid.

Ved uforutsette hendelser som medfører stengt veg, er det få og lange omkjøringsveger.



Figur 3 Skiltet hastighet 2017

4 Utviklingsmuligheter

4.1 Generelt for hele strekningen

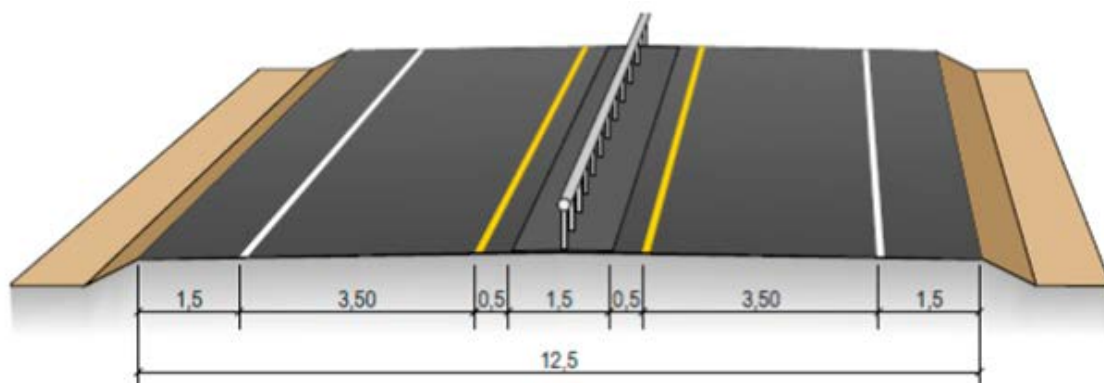
Statens vegvesens håndbok N100 Veg- og gateutforming definerer vegstandard ut fra trafikkmengder og vegens funksjon.

Vegnormalene definerer en standard som tilfredsstiller målene en har satt for utbygging av nye veger.

Ved full utbygging av nasjonale hovedveger som dimensjoneres for årsdøgntrafikk mellom 6 000 og 12 000 kjøretøy legges H5-standard til grunn. Denne har fartsgrense 90 km/t, er 12,5 meter bred, stedvis 15 meter for forbikjøringsfelt, har midtrekkverk og er avkjørselsfri. Dette er en svært trafiksikker løsning. Men denne vegstandarden gir utfordringer i forhold til kryss og avkjørsler, og også i forhold til «lokal» bruk av vegen, for gående, syklende og landbruksmaskiner. Det må bygges et relativt omfattende samlevegnett.

For nasjonale hovedveger med årsdøgntrafikk under 6 000 kjøretøy legges H1-standard til grunn. Denne har fartsgrense 80 km/t, er 9 meter bred og et begrenset antall avkjørsler. Forsterket midtfelt og utbedret sideterreng/rekkverk bidrar til forbedring av trafiksikkerheten.

Trafikkmengden på strekningen Ørgenvika – Gol er i dag mellom 4800–5300. Den er beregnet i 2030 til å være mellom 5200–6200. Det er stor variasjon i trafikkmengde over året og over uka med svært høy trafikk i forbindelse med ferie og helger. Ut fra beregnet trafikkmengde på strekningen bør H5 legges til grunn for en eventuell utbygging.



Figur C.2: Tverrprofil for H5, bredde 12,5 (mål i m)

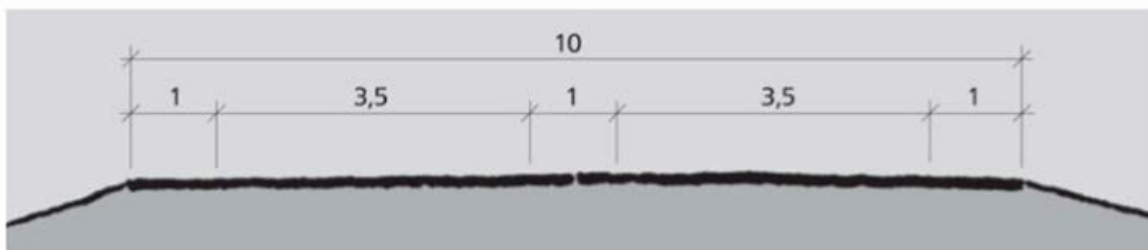
Figur 4 Fra vegnormalene N100

Det er svært krevende og kostbart å bygge H5-standard i dagens trase på strekningen bl.a. pga. nærhet til jernbane og Krøderen, mye randbebyggelse og mange avkjørsler. En slik

standard vil øke nytten for de lange reisende, men redusere nytten for lokal trafikk, og gående syklende.

Veg med H5 –standard har en stiv linjeføring og dette vil kreve omfattende omlegginger av dagens vegtrase på en del strekninger. Langs riksvegen opp gjennom Hallingdal er det i dag mange enkeltavgjørelser fra hus og gårdsbruk. Vegstandarden medfører at det må bygges lokalveg på lange strekninger for å betjene disse eiendommene. Både stiv linjeføring og behovet for lokalveger vil føre til et omfattende arealinngrep. Et alternativ er å innløse en del hus lags vegen for å unngå arealbeslag og kostnader. Dette tiltaket vil ha som konsekvens at en del spredtbygde eiendommer innløses, noe som vil påvirke bosettingsmønsteret i Hallingdal.

I reguleringsplanarbeidet mellom Ørgenvika og Lindelien er det planlagt en variant av H1 –standard, med utvidet vegbredde fra 9 til 10 meter.



Figur D.6: Tverrprofil U-H5, 10 m vegbredde (mål i m)

Figur 5 Fra vegnormalene N100

En slik løsning vil ivareta behovet til gående og syklende bedre, samt øke den lokale nytten av vegen. Den vil også redusere behovet for å bygge sekundærvegnett, og minske arealbehov og terrenginngrep. Det gir også en markert reduksjon i kostnader. Strekningen har fått godkjent fraviksbehandling i vegdirektoratet for denne standarden.

Vegnormalene har også en standard for firefeltsveg H3. Innslagspunktet for å vurdere dette profilet ligger på 12.000 ÅDT. Et slikt profil vil gi store terrenginngrep og arealbeslag og vurderes å ikke være aktuelt på denne strekningen. I forhold til trafikkmengde og inntjeningspotensial for bompenger vil et slikt profil ha alt for høye kostnader.

4.2 Delstrekningene

Muligheter for utvikling på de ulike delstrekningene:

Ørgenvika – Gulsvik

Reguleringsarbeid pågår med reguleringsplaner for to delstrekninger. Det er Ørgenvika–Lindelien og Lindelien–Kittilsviken (Gulsvik).

Gulsvik – Flå

Det kan være aktuelt å fortsette videre fra Kittilsvik og nordover. Det er mange muligheter til å avslutte mot eksisterende veg, slik at utstrekningen kan tilpasses tilgjengelige midler.

Utbedring til Flå gir sammenhengende god og sammenhengende vegstandard over en lengre strekning. Dagens rv. 7 fra Flå og nordover har relativt god vegstandard med 10-meters profil fram til Kjerringvika.

Flå

Dagens miljøgate i Flå vurderes å fungere akseptabelt. Alternativet er en omkjøringsveg rundt eller under Flå sentrum.

Flå-Kjerringvika

Dagens veg vurderes i hovedsak å ha akseptabel standard. Ved Kjerringvika er det et rasutsatt fjellparti som krever tunnel. Kostnaden for selve tunnelen er i størrelsesorden 300 mill. kr (grovt estimat). En slik tunnel vil gi et masseoverskudd som en bør vurderes brukt inn i tilstøtende strekninger.

Kjerringvika-Svenkerud

Strekningen har varierende kvalitet og trafiksikkerhetsutfordringer. Beiakleiva er et rasutsatt parti som krever tunnel. Kostnaden for selve tunnelen vurderes å være i størrelsesorden 200 mill. kr (grovt estimat). En slik tunnel vil gi et masseoverskudd som en bør vurderes brukt på tilstøtende strekninger.

4.3 Kostnader

Det er beregnet kostnader med ANSLAG-metodikken på et overordnet nivå. Kostnadene er basert på erfaringstall og løpemeterpriser. Summene inkluderer entreprenørkostnader, merverdiavgift og byggherrekostnader. Beløpene er gitt for 2019-prisnivå.

Kostnadene for utbygging av hele strekningen rv. 7 Ørgenvika – Gol øst til H5-standard er foreløpig beregnet til 10.000 mill. kr. Usikkerheten er pluss/minus 40 prosent.

En utbygging etter en utvidet H1-standard er beregnet til 7 100 mill. kr.

Tabell 1 Kostnader for delstrekninger fra NTP

Strekning	Kostnad (mill. 2019-kr)
Ørgenvika – Gulsvik	1 600
Gulsvik –Flå– Kjerringvika	1 900
Kjerringvika– Svenkerud	2 400
Svenkerud – Gol Øst	1 200
Totalt	7 100

Parallelt med arbeidet med kommende Nasjonal Transportplan er det blitt jobbet videre med reguleringsplanen for strekningen Ørgenvika–Lindelielien–Kittilsviken (Gulsvik). Denne skal ferdigstilles i løpet av våren 2020. I planarbeidet er det gjennomført en kostnadsberegning

med programmet Anslag med usikkerhet $\pm 25\%$. Dette viser en kostnad på 1 000 mill kr for denne strekningen med H1-standard. Dette er en vesentlig lavere kostnad enn det som ble estimert i NTP-prosessen hvor kostnaden var 1 600 mill kr $\pm 45\%$.

Dette gir trolig grunn til å tro at kostnadene for de resterende strekningene også vil bli en del billigere ved valg av H1-standard.

I forbindelsen med forberedende arbeidet til NTP 2020–2033 ble det utredet kostnader for en utvikling av rv. 7 mellom Ørgenvika og Gol til H5-standard. Denne ble så gjenstand for en optimalisering hvor en så på konsekvensene av en H1-standard med 10 meters bredde.

Tabellen under viser kostnader og nytte for de to alternativene.

Tabell 2 Forslag til optimalisering av strekingen (Oppdrag 1 til NTP 2022–2030)

Lengde ny vei (OPT): 73 km, ÅDT 2030: 5200-6200 Planstatus: igangsatt RP på strekningen Ørgenvika-Lindelia			
	Før optimalisering	Endring	Etter optimalisering
Standard	H5		H1 10 m bredde
Netto nytte	-4 876 mill. kr		-4 548 mill. kr
Prosjektkostnad	10 000 mill. kr	-30%	7 023 mill. kr
NNB	-0,59		-0,79

Kostnadstallene over viser at det er behov for langt mer midler enn det som er tilgjengelig i dag. Ytterligere statlige midler må inn i NTP og årlige bevilgninger, dette er at langsiktig løp. Bompengefinansiering, helt eller delvis er et annet. Dette gir et langt tidsperspektiv på tiltakene. Rimelige tiltak er raskere å gjennomføre.

5 Trafikk og trafikkberegninger

5.1 Trafikk i dag

Trafikkgrunnlaget for bompengeneinnkrevingen er helt avgjørende for økonomien i prosjektet. Ved beregning av trafikkgrunnlaget tas det utgangspunkt i registrert ÅDT (årsdøgntrafikk) på dagens veg i de aktuelle bomsnittene. På strekingen er det store variasjoner i trafikkmengder over år og uke, dette kan ha betydning for valg av vegklasse, men ikke for finansieringsberegningene.

Bompengetakster vil ofte føre til en reduksjon i ÅDT gjennom bomsnittet. Trafikk som velger enten annen kjørerute, et annet fremkomstmiddel, en annen destinasjon eller velger å ikke ta turen kalles avvisning. Avvisningen er avhengig av om det er alternative ruter, andre nærliggende alternative destinasjoner f. eks velge matbutikken hvor en ikke trenger å passere bomsnittet eller mulighet for andre transportmidler som eks buss. Det er til en viss grad tatt høyde for avvisning i beregningene, men det må gjøres nye mer prosjektspesifikke beregninger for trafikk og inntekter gjennom bomsnittet før en endelig lokalpolitisk behandling. 

Reiserute over fjellet

For reiser mellom for eksempel Oslo og Bergen vil bompenger på én fjellovergang kunne gi avvisning til andre veger. Dette vil i stor grad være til alternative ruter  med omtrent lik kjørelengde, men med lavere bompengebelastning eller kortere reisetid. Rv. 7 Ørgenvika–Gol er i dag mye brukt. Både trafikk videre over rv. 52, og rv. 7 benytter denne strekningen. Tabellen viser at om lag ÅDT 3 500 kjøretøy kjører via Hallingdal og over fjellet. Det tilsvarer over halvparten av trafikken på fjellovergangene.

Tabell 3 ÅDT på de ulike fjellovergangene (2018) 

Fjellovergang	Samlet ÅDT	Tunge
Rv. 7 Hardangervidda	1 290	260
Rv. 52 Hemsedal	1 320	400
Fv. 50 Hol–Aurland	870	190
Fv. 51 Golsfjellet	1 670	360
E16 Filefjell	270	40
E134 Haukeli	780	140
SUM	6 190	1 380

Trafikken over fjellet utgjør derfor en relativt betydelig andel av et mulig inntektspotensial for bomstasjoner på rv. 7 gjennom Hallingdal. Skulle andre fjelloverganger bli mer attraktive, vil bompengeneinntektene kunne bli redusert i forhold til estimatene nedenfor. Tilsvarende vil redusert reisetid og bombelastinger på de andre strekingene kunne øke inntektene på rv. 7. Hva som skjer eller ikke skjer på andre korridorer utgjør derfor en relativt stor usikkerhetsfaktor i regnestykket.

5.2 Bompengebelastning påvirker reisemønster

Den totale bompengebelastningen for strekningen mellom Oslo og Gol har økt de siste årene. Osloområdet har fått flere bomstasjoner og økte takster. På strekningen rv. 7 Sokna-Ørgenvika startet bompengειnnkreving i 2014. Det vil komme flere nye vegprosjekter med bompengefinansiering mellom Oslo og Gol de nærmeste årene. Økt bompengebelastning kan gi økt avvisning til andre alternative reiseruter eller til alternative transportformer.

- E16 Bjørum – Skaret er vedtatt med en takst på 35 kroner (2015-prisnivå). Innkrevingen er planlagt startet i 2023, forventet innkrevingstid 15 år. Det er signalisert at det kan bli endringer av bompengeopplegget, men dette er foreløpig ikke vedtatt. Vedtatte takster er brukt i våre beregninger.
- E16 Skaret – Hønefoss er planlagt delfinansiert med bompenger. Finansiering er ikke vedtatt i Stortinget ennå.
- Det planlegges også ny delvis bompengefinansiert E18 mellom Oslo og Asker.

Nedenfor sammenliknes dagens situasjon for hovedvegforbindelsene for de alternative kjørerutene over fjellet.

- Rv.7 Hardangervidda: Lengde 463 km. Takst 235 kr / 640 kr
- Rv. 7 + rv. 52 Hemsedal: Lengde 477 km. Takst 45 kr / 95 kr
- E16: Lengde 465 km. Takst 81 kr / 155 kr
- E134 via Haukeli og Hardangerbrua¹: Lengde 474 km. Takst 235 kr / 640 kr

Lengden er oppgitt mellom sentrum av Oslo og Bergen, mens samlet bompengetakst er uten bypakkene i Osloområdet og Bergen. Takstene er oppgitt for takstgruppe 1 / takstgruppe 2 (lette/tunge). Kjøretøy i takstgruppe 1 kan oppnå 20 prosent rabatt på takstene, forutsatt brikke og gyldig avtale.

Takstene i de to bypakkene i Oslo og Bergen varierer betydelig avhengig av miljøkategori og tidspunkt på døgnet. De har envegsinnkreving, noe som innebærer at takstene er avhengig av kjøreretning. Sum takster er like for ett og samme type kjøretøy til samme tid, uavhengig av rutevalg over fjellet.

5.3 Trafikkgrunnlag

Det er kjørt modellberegninger med regional transportmodell (RTM versjon REGMOD_v4.1.2) for korte reiser under 70 km og med nasjonal modell (NTM6_versjonTNEXT_1.02) for lange reiser over 70 km.

Beregningene legger til grunn bompenger på alle vegstrekninger hvor Stortinget har vedtatt bompengefinansierte prosjekter. Dette inkluderer opprinnelig vedtatt ordning for E16 Bjørum – Skaret, selv om det er signalisert at det kan bli endringer i bomtakster for denne. En annen, og vesentlig endring som kan komme, er delvis bompengefinansiert utbygging av strekningen E16 Skaret– Hønefoss. Eventuelle nye bompengevedtak for disse strekningene og andre vegruter kan påvirke trafikkgrunnlaget på rv. 7 gjennom Hallingdal. Slike endringer, og konsekvensene av disse, må vurderes grundigere i en endelig sak om bompengefinansiering.

Modellberegningene er gjort for fire samtidige bomsnitt på rv. 7 i Hallingdal. Det er beregnet for tre ulike takstnivå, gjennomsnittstakstene 20, 30 og 40 kroner i hver av de fire bomstasjonene.

Plasseringen av bomstasjonene forklares nærmere og vises i kart under kapittel 6.1 Bomstasjonsplasseringer (side 22).

Fire bomstasjoner gir stor samtidig bompengebelastning, og dermed større trafikkavvisning enn om utbygging og bompengefinansiering av de siste delstrekningene utsettes til de første er nedbetalt. En bompengeperiode varer normalt 15 år.

Det er også gjort beregninger med kun ett enkeltstående bomsnitt på strekningen, plassert i sør ved Gulsvik.

Trafikkbortfall med fire samtidige bomstasjoner på rv. 7 i Hallingdal

Analysene viser at det er de lange reisene som dominerer trafikkbildet.

Uten bompenger er sum årsdøgntrafikk gjennom de fire bomsnittene om lag 20 800 kjøretøy. Hvis hver av de fire bomstasjonene får gjennomsnittstaksten 20 kroner, er avvisning av trafikk gjennom bomstasjonene beregnet til om lag 8 prosent. Dette vurderes som relativt normalt. Avvisningen øker imidlertid kraftig dersom gjennomsnittstakstene øker til 30 eller 40 kroner i hver av bomstasjonene. Totaltrafikken gjennom bomstasjonene reduseres da med hhv. 17 eller 22 prosent. Trafikkreduksjon på i størrelsesorden 20 prosent vurderes som svært høy avvisning for et landevegsprosjekt.

Det er bortfall av lange turer som bidrar mest til denne store avvisningen. Med fire bomstasjoner, hver med 30 kroner i gjennomsnittstakst, avvises mer enn hver femte lange reise i og gjennom Hallingdal, og ved 40 kroner øker avvisningen til mer enn hver fjerde av de lange reisene. Dette innebærer at takstene har nådd et nivå der mange velger andre ruter over fjellet. 

Godstransporten blir relativt mindre påvirket av de foreslåtte bomtakstene enn den øvrige trafikken. Med gjennomsnittstakst 20 kroner i fire bomstasjoner er avvisningen beregnet til

7 prosent for alle fire bomsnitt sett under ett. Avvisningen for godstrafikk øker videre til om lag 12 prosent i for alternativene med 30 kroner gjennomsnittstakst, men påvirkes deretter svært lite om takstnivået øker videre til 40 kroner. Beregningene tyder derfor på at de foreslåtte takstene ikke medfører unormalt store konsekvenser for antall godskjøretøy i og gjennom Hallingdal.

5.4 Trafikkgrunnlag med kun én bomstasjon på rv. 7 i Hallingdal, ved Gulsvik

Med kun én bomstasjon på rv. 7 i Hallingdal, blir totalbelastningen betydelig mindre. Vi har tatt utgangspunkt i at denne plasseres ved Gulsvik. Kapittel 8 omtaler finansieringsgrunnlaget med denne bomstasjonen.

Årsdøgntrafikken (ÅDT) ved Gulsvik er i dag om lag 4900 kjøretøy. Dersom det innføres en bomstasjon her og gjennomsnittstaksten settes til 20 kroner, reduseres ÅDT til om lag 4600 kjøretøy ifølge beregningene. Det tilsvarer en trafikkreduksjon (avvisning) på om lag 7 prosent. Velges gjennomsnittstakst 40 kroner, er avvisningen beregnet til 12 prosent i forhold til dagens nivå. Finansieringsberegningene må da legges til grunn at ÅDT reduseres til 4300 kjøretøy. Trafikkavvisningen er innenfor et normalt forventet nivå.

Mer detaljert, så viser beregningene at for korte reiser er avvisningen 11 prosent ved laveste takstnivå økende til 17 prosent ved høyeste takstnivå. Det er normalt at korte reiser kan påvirkes i denne størrelsesorden, og at avvisningen er tydelig påvirket av bomtakstene.

For lange reiser utgjør kostnadene i denne ene bomstasjonen en mindre andel av reisens totalkostnad. Lange reiser er derfor mindre følsomme for bompenger i en og samme bomstasjon, enn korte reiser. Beregningene viser at det laveste takstalternativet har om lag 7 prosent trafikkreduksjon, blant lange reiser forbi Gulsvik. Dette er også en tydelig avvisning, men ikke like stor som for korte reiser. Videre takstøkning opp mot høyeste takstnivå gir derimot kun om lag 2 prosentpoeng ekstra avvisning blant de lange reisene.

Godstransporten (generelt sett tunge kjøretøy) betaler dobbel takst. Disse er så godt som upåvirket av om det innføres bompenger så lenge det kun er den ene bomstasjonen og med laveste takstnivå. Beregningene viser at avvisningen er kun 1 prosent. Men allerede ved midtre takstnivå (som er basert på gjennomsnittstakst 30 kroner) er avvisningen økt til om lag 12 prosent. Avvisningen holder seg i samme størrelsesorden også om takstene øker videre til høyeste takstnivå.

5.5 Usikkerhet i beregningene

Vurderingene av bompengeinntekter er gjort på et svært overordnet nivå. Det vil bli gjort mer omfattende analyser og grundigere kvalitetssikring før det eventuelt blir lagt fram en sak om bompengefinansiering til lokalpolitisk sluttbehandling og videre før eventuell oversendelse til Samferdselsdepartementet for behandling i Stortinget.

Det er usikkerhet knyttet til flere av forutsetningene som blir lagt til grunn i denne fasen. Forutsetningene kan også bli endret fram mot endelig sluttbehandling. De største utslagene kan komme ved endring i statlige føringer, endringer i prognoser og endring i beregninger for kjøremønster både lokalt og for rutevalg mellom gjennomfartsveger.

Endring av kjøremønster over fjellovergangene kan ha betydelig innvirkning på inntekspotensialet for eventuell bompengefinansiering gjennom Hallingdal. En omfattende utbygging på sikt av E134 mellom Drammen og Haugesund vil redusere trafikken på rv. 7 betraktelig. Dette bildet forsterkes ytterligere med en eventuell ny arm/forkortet vegforbindelse til Bergen. Fremtidig mulige tiltak som ny bro over Sognefjorden på rv. 5, fergefri E39 og større endringer i tilbudet på Bergensbanen vil også til en viss grad kunne påvirke trafikkmengde i prosjektområdet og trafikanters valg av fjellovergang og transportmiddel.



6 Finansiering med bompenger

6.1 Bomstasjonsplasseringer

Nytteprinsippet og plassering av bomstasjoner

Et viktig prinsipp for bompengeneinnkreving er at det skal være sammenheng mellom betaling og nytte. Det innebærer at de som betaler bompenger skal ha nytte av vegprosjektet bompengene finansierer. Likeledes må de som har nytte av prosjektet, være med på å betale. Betydningen av nytteprinsippet er understreket i alle de fire siste Stortingsmeldingene om Nasjonal transportplan. Kravet gjelder både geografisk og tidsmessig. Det tidsmessige kravet innebærer at innkreving først skal starte etter at veganlegget er åpnet for trafikk. For ordens skyld: Det stilles ikke samme direkte krav om sammenheng mellom nytte og betaling når det gjelder bomringer rundt byer.

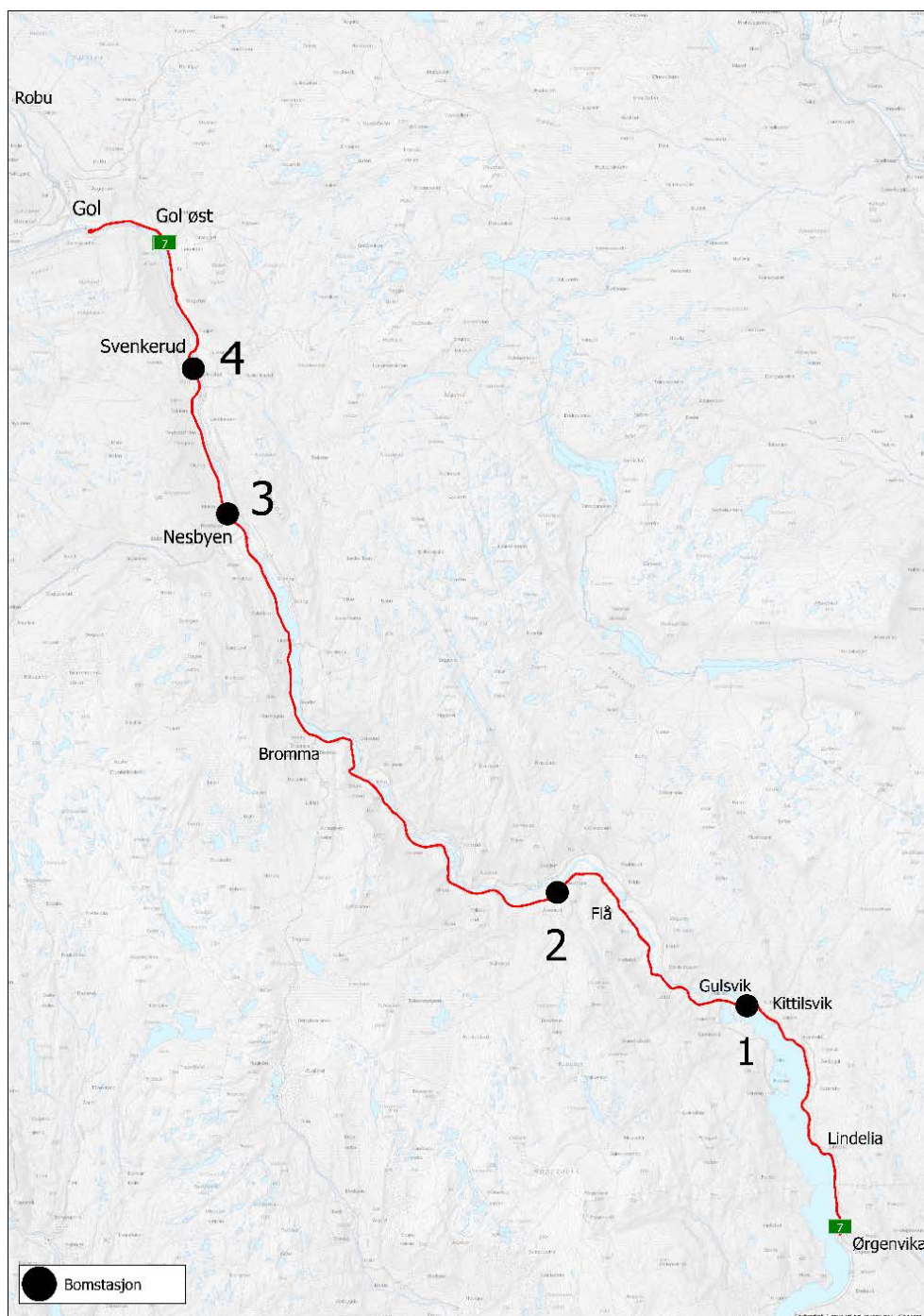
Bomstasjoner bør plasseres slik at lokalsamfunn ikke deles i unødig grad. Videre tilstrebes det å unngå uønskede trafikale virkninger, blant annet bør ikke bomstasjonen medføre økt trafikk på lokalveger. Ved planlegging av plassering og utforming av bomstasjonen skal det også legges vesentlig vekt på trafikksikkerhet.

Forslag til plassering av bomstasjonene

Nedenfor har vi vurdert mulighetene for plassering av bomstasjoner på inntil fire delstrekninger (jf. kart):

1. **Gulsvik**
2. **Flå**
3. **Nesbyen**
4. **Svenkerud**

Det legges til grunn innkreving i begge kjøreretninger. De enkelte bomstasjonene settes i drift når veganlegget den skal finansiere blir åpnet for trafikk.



Figur 3 Tenkt plassering av bomstasjoner, som utgangspunkt for beregninger i mulighetsstudie.

6.2 Tre takstnivå er vurdert

Vi har valgt å beregne for tre alternative gjennomsnittstakster: 20, 30 og 40 kroner (2020-prisnivå). Gjennomsnittstaksten forutsettes indeksregulert.

Gjennomsnittstaksten er den gjennomsnittlige inntekten per passering når det tas hensyn til rabatter, fritak og fordelingen av kjøretøy på takstgruppene. Stortinget fastlegger gjennomsnittstaksten ved behandling av en bompengesak. Grunntakstene tilpasses denne.

Det understrekes at beregningene er på et overordnet og foreløpig nivå. På dette stadiet vil det være stor usikkerhet knyttet til finansieringsberegninger.

6.3 Foreløpig estimat for hva den enkelte bilist må betale

Grunntaksten er prisen som trafikantene betaler i bomstasjonene før eventuelle rabatter.

Taksretningslinjene definerer to takstgrupper:

- Takstgruppe 1 omfatter lette kjøretøy til og med 3,5 tonn, samt alle biler uavhengig av vekt i kjøretøykategorien M1 (det vil si de fleste campingbiler og enkelte store personbiler med totalvekt over 3500 kilo, forutsatt brikke knyttet til gyldig avtale).
- Takstgruppe 2 gjelder øvrige tunge kjøretøy.

Det legges til grunn at takstgruppe 2 betaler dobbelt takst av takstgruppe 1. Rabatt- og fritaksordninger bidrar til reduserte inntekter per passeringer. Grunntakstene må derfor settes høyere enn gjennomsnittstaksten.

Tabell 4 nedenfor viser at vil koste til sammen om lag 90 kroner for takstgruppe 1 (personbil) å kjøre gjennom alle fire bomstasjonene når gjennomsnittstakstene velges til 20 kr i hver av bomstasjonene (første tallkolonne). Prisen blir om lag 180 kr hvis gjennomsnittstakstene vedtas til 40 kroner (siste kolonne). Kjøretøy med brikke og gyldig avtale får 20 prosent rabatt på disse prisene. Nullutslippskjøretøy i takstgruppe 1 får ytterligere halv pris forutsatt brikke og avtale.

For kjøretøy i takstgruppe 2 er prisen det dobbelte. For takstgruppe 2 er brikke obligatorisk, og disse får ikke rabatt.

Alle takster er gitt i 2020-prisnivå og forutsettes indeksregulert.

Tabell 4 ESTIMAT for SUM av GRUNNTAKSTER gjennom alle 4 bomstasjonene (2020-pris).

Gjennomsnittstakst i bomstasjonene:	Fire bomstasjoner, hver med gjennomsnittstakst 20 kr	Fire bomstasjoner, hver med gjennomsnittstakst 30 kr	Fire bomstasjoner, hver med gjennomsnittstakst 40 kr
Kjøretøy i takstgruppe 1...	må betale tilsammen om lag 90 kr	må betale tilsammen om lag 135 kr	må betale tilsammen om lag 180 kr
Kjøretøy i takstgruppe 2...	må betale tilsammen om lag 180 kr	må betale tilsammen om lag 270 kr	må betale tilsammen om lag 360 kr

6.4 Finansieringspotensiale med fire bomstasjoner

Bomstasjoner etableres først idet den tilhørende vegstrekningen åpner. Det er ikke grunnlag for å foreslå en detaljert plan for inn- og utfasing av de enkelte bomstasjoner gjennom ulike perioder nå. Med utgangspunkt i de lokalpolitiske intensjonene, har vi beregningsteknisk lagt til grunn en relativt rask utbygging der innkrevingen i de fire bomstasjonene i stor grad overlapper hverandre i tid. Dette innebærer en høy samtidig bompengebelastning. Det medfører mer trafikkavvisning sammenliknet med om utbyggingen strekkes ut over lengre tid, slik at den eller de første bomstasjonene er nedbetalt før den/de neste strekningene bygges.

Tabellen viser grove anslag på finansieringspotensialet i de fire bomsnittene, avhengig av hvilket takstnivå som velges. Velges f.eks. gjennomsnittstakst 20 kroner i alle de fire bomstasjonene, vil disse kunne finansiere utbygging for om lag 1,6 mrd. kr, mens gjennomsnittstakst 40 kroner i alle bomstasjonene vil kunne finansiere om lag 2,9 mrd. kr.

Det er som nevnt stor usikkerhet i beregningene til mulighetsstudien. Ulike ytre forhold kan medføre at potensialet kan bli merkbart mindre enn vist. Beregningene tar hensyn til at bompengeselskapet også skal finansiere rentekostnader og sine egne driftskostnader utenom det det bidrar til selve tiltakene.

Tabell 5 Estimert for netto inntekter i bomstasjonene avhengig av valgt gjennomsnittstakst (mill. 2020-kr). NB: Det er betydelig usikkerhet knyttet til beregninger på dette stadiet.

Valgt gjennomsnittstakst i hver bomstasjon:	20 kr	30 kr	40 kr
Bomstasjon på delstrekning:			
Ørgenvika – Gulsvik, finansierer om lag:	380 mill. kr	540 mill. kr	700 mill. kr
Gulsvik –Kjerringvika, finansierer om lag:	340 mill. kr	450 mill. kr	570 mill. kr
Kjerringvika – Svenkerud, finansierer om lag:	470 mill. kr	650 mill. kr	840 mill. kr
Svenkerud – Gol øst, finansierer om lag:	440 mill. kr	630 mill. kr	810 mill. kr
Rv. 7 Ørgenvika – Gol øst Fire bomstasjoner finansierer om lag:	1,6 mrd. kr	2,3 mrd. kr	2,9 mrd. kr

Til mulighetsstudien har vi valgt å regne med lik gjennomsnittstakst i alle bomstasjonene, enten 20, 30 eller 40 kroner. Dersom det i fremtiden skulle bli aktuelt å jobbe videre med en bompengesak for disse strekningene, vil det bli gjort separate vurderinger av takstnivå for hver enkelt av de fire bomstasjonene, blant annet ut fra lengden og utbyggingskostnadene på delstrekningene hver bomstasjon skal finansiere. I det videre arbeidet vil det også være nødvendig å vurdere andre plasseringer enn det som er vist.

7 Drøfting og anbefaling for langsiktig utvikling

En utbygging som i hovedsak baserer seg på en utbygging fra Ørgenvika og nordover virker fornuftig. Utbyggingen bør ha fokus på en standard som løser de mest prekære  utfordringene i forhold til trafikksikkerhet, rasutsatte strekninger og flaskehalser. Uansett hvordan dette løses vil det gå en del år før hele strekningen er utbedret. Det er en fordel å unngå for mange standardsprang. For å sikre mest mulig veg for pengene bør man i tillegg også se på massebalanse.

Det er store usikkerheter i fremtidens trafikktutvikling. Dagens beregninger er de beste antagelser vi har, ut fra dagens kunnskap. Dersom forutsetninger endrer seg, vil dette kunne ha stor betydning på trafikktutviklingen. Lengere tidsperspektiv gir større usikkerhet. For de lange reisene vil rutas totale transportkostnader sammenlignet med de konkurrerende rutene, ha betydning for trafikktutviklingen. Utvikling og vekst i Hallingdal vil påvirke de lokale og regionale reisene. Beregningene må derfor oppdateres i forkant av at nye vedtak skal fattes.

Valg av vegstandard er i stor grad avhengig av trafikk, det har også stor betydning for kostnader. Forventet fremtidig ÅDT på strekningen tilsier H5-standard, med møtefri veg, i hvert fall på strekningen Bromma–Gol. Dette vil kreve et parallelt vegnett for å håndtere lokaltrafikk samt gående og syklende. På strekningen Ørgenvika–Kittilsviken er det innvilget fravik på et utvidet H1 profil. Et slikt profil gir tilnærmet like bra nytte for de lange reisene, vesentlig bedre nytte for de korte reisene og en vesentlig lavere kostnad. Siden det ikke er fysisk midtdeler vil effekten på møteulykker bli noe dårligere enn H5. Det er ikke behov for å bestemme dette profilet før en eventuell reguleringsplan, dette valget kan derfor med fordel tas i reguleringsplanprosessen.

I forbindelse med NTP-prosessen ble det gjennomført en kostnadsestimering av henholdsvis H5-standard og H1-standard på hele strekningen Ørgenvika–Gol.

Kostnadene for H5-standard var 10 000 mill kr, for H1 7 100 mill kr, se kapittel 4.3 side 14 og 15.

Kostnadsberegningen for reguleringsplanen for Ørgenvika–Gulsvik viser en betydelig kostnadsreduksjon fra 1 600 mill kr til 1 000 mill kr. Det er derfor grunn til å tro at er det et potensiale for kostnadsreduksjon også på de øvrige strekningene for standard H1. Vi tror ikke på en tilsvarende reduksjon for H5.

I forhold til finansieringen ser vi at det er et stort gap mellom bompengepotensialet og utbyggingskostnadene. Statlige bidrag vil derfor være avgjørende for utbyggingshastigheten. Her må man avvente NTP 2022–2033. Både midler til strekningsvise utbedringer og rasmidler kan være aktuelle.

Det anbefales på kort sikt å jobbe for å få til bompengefinansiering på prosjektet Ørgenvika–Gulsvik, med målsetting om å fullfinansiere strekningen. På lengre sikt bør det jobbes med å

skaffe omtale og finansiering i NTP 2022–2033 for å fullføre hele strekningen Ørgenvika – Gol. Det bør legges vekt på stor fleksibilitet i utbyggingen, slik at en raskt kan tilpasse omfanget til tilgjengelige midler.

Rv. 7 Ørgenvika-Kittilsviken

8 Grunnlag for evt. prinsippvedtak

Dette avsnittet er ment som et mulig grunnlag for et lokalpolitisk prinsippvedtak for å gå videre med en sak for å kunne fatte endelige lokalpolitiske vedtak på bompengefinansiering på strekningen Rv. 7 Ørgenvika-Kittilsviken.

Et bompengeprosjekt må være sikret fullfinansiering før det kan legges fram for Stortinget. Det innebærer at vi kan ikke ta høyde for mer statlige midler enn det som allerede er lagt inn i NTP (Nasjonal transportplan) og Statens vegvesens handlingsprogram. Bompengebidraget sikres gjennom bindende lokalpolitiske vedtak om finansieringen med tilhørende lokale garantier for lånebehovet i bompengeselskapet.

Ved et positivt prinsippvedtak innenfor statlige føringer, vil Statens vegvesen kunne sette i gang å utarbeide et faglig grunnlag som underlag til et mulig forpliktende lokalpolitisk vedtak på bompengefinansiering. Et slikt vedtak kan først fattes etter at det foreligger vedtatt reguleringsplan med kostnadsoverslag innenfor de kravene som gjelder for maksimal usikkerhet.

Ut fra de føringene som er gitt i Statens vegvesens handlingsprogram, er det det i første omgang aktuelt å vurdere fra sør med strekningen rv. 7 Ørgenvika – Kittilsviken.

8.1 Rammer for bompengefinansiering

Hjemmel for innkreving og bruk av bompenger på offentlig veg er gitt i veglovens paragraf 27.

Stortinget og Samferdselsdepartementet har gitt føringer for bompengefinansiering:

Det skal være lokalpolitisk tilslutning til bompengeprosjekter som fremmes for behandling i Stortinget. Det stilles krav til finansieringsanalyser, og til plangrunnlag og kostnadsoverslag for prosjektet som skal finansieres.

Som hovedregel skal det ikke planlegges med en lengre bompengeperiode enn 15 år.

Etterskuddsinnkreving er hovedregelen ved ordinære bompengeprosjekter. Betaling av bompenger skjer enten ved hjelp av en elektronisk brikke montert i bilen (AutoPass-abonnement), eller ved at bilens registreringsnummer fotograferes og det sendes faktura til bileieren for antall registrerte passeringer over en viss periode.

Dersom et prosjekt skal finansieres helt eller delvis med bompenger, må det være fullfinansiert for å legges fram for Stortinget.

Statens vegvesen kan derfor ikke legge fram bompengesaker til lokalpolitisk sluttbehandling dersom det legges til grunn forventinger eller forutsetninger om statlige midler utover de beløp regjeringen har prioritert gjennom Nasjonal transportplan.

Det kreves godkjent detaljreguleringsplan med kvalitetssikret kostnadsoverslag innenfor relativt strenge krav til nøyaktighet (pluss/minus 10 prosent usikkerhet) før saken legges fram til lokalpolitisk sluttbehandling.

8.2 Foreløpig estimat for hva den enkelte bilist må betale

Gjennomsnittstaksten er gjennomsnittlig inntekt per passering når det tas hensyn til effekten av rabatter, fritak og fordeling av kjøretøy på takstgruppe 1 og takstgruppe 2. Gjennomsnittstaksten legges til grunn ved beregning av grunntakster.

Grunntaksten er prisen som trafikantene betaler i bomstasjonene før eventuelle rabatter.

Grunntaksten for takstgruppe 2 skal normalt være to ganger grunntaksten i takstgruppe 1. Dersom tunge kjøretøy har særlig nytte av tiltakene, kan det bli godkjent et høyere forholdstall, f.eks. tredobbel takst. Statens vegvesen tar her utgangspunkt i at dobbel takst er det realistiske for rv. 7 i Hallingdal.

Kjøretøy i takstgruppe 1 oppnår 20 prosent rabatt på grunntaksten når de har brikke og gyldig avtale. Nullutslippskjøretøy skal minimum ha ytterligere 50 prosent rabatt etter gjeldende takstretningslinjer.

Brikke er obligatorisk for takstgruppe 2, og det gis ikke rabatter i denne takstgruppen. Nullutslippskjøretøy i denne takstgruppen skal normalt ha 100 prosent rabatt, dvs. gratis passering.

Det kan innføres passeringstak for takstgruppe 1. Det er en rabattordning som setter et tak for antall passeringer per kjøretøy som det skal betales for per kalendermåned. Taket skal som hovedregel ikke settes lavere enn 60 passeringer per kalendermåned.

Alle rabatter forutsetter brikke og gyldig avtale.

Estimat for grunntakster for en mulig bomstasjon mellom Ørgenvika og Kittilsviken
Gjennomsnittstaksten blir den styrende taksten dersom fordelingen av andel kjøretøy mellom de ulike takst- og rabattgruppene endrer seg.

Tabellen nedenfor viser et estimat for hva gjennomsnittstakstene antas å tilsvare i grunntakster ved de gitte forutsetningene for denne delstrekningen. Estimater er på et svært overordnet nivå.

Tabell 6 Estimert for grunntakster for å oppnå ønsket gjennomsnittstakst (2020-prisnivå)

Gjennomsnittstakst: Takstgruppe	20 kr	30 kr	40 kr
Takstgruppe 1 (grunntakst)	Må betale ca. 22 kr	Må betale ca. 33 kr	Må betale ca. 44 kr
Takstgruppe 2 (grunntakst)	Må betale ca. 44 kr	Må betale ca. 66 kr	Må betale ca. 88 kr

Kolonnen for 20 kroner i gjennomsnittstakst viser at grunntaksten for takstgruppe 1 (personbiler) i bomstasjonen antas å bli om lag 22 kroner i denne bomstasjonen. Dersom finansieringsbehovet tilsier at gjennomsnittstaksten må settes til 40 kroner (siste kolonne), øker estimert grunntakst for takstgruppe 1 til 44 kroner. Midtre tallkolonne viser et takstalternativ mellom disse to. Grunntaksten for takstgruppe 2 er dobbelt av grunntaksten for takstgruppe 1.

Kjøretøy i takstgruppe 1 får 20 prosent rabatt på disse prisene. Nullutslippskjøretøy i takstgruppe 1 får ytterligere halv pris av det igjen.

Det er knyttet relativt stor usikkerhet til anslagene for sammenheng mellom gjennomsnittstakst og grunntakst. Dersom andelen gratispasseringer (f.eks. dersom det innføres passeringstak) eller dersom rabatterte passeringer (f.eks. nullutslippskjøretøy) blir høyere enn estimert, må grunntakstene økes for å kompensere for inntektstapet. Det er lagt til grunn i størrelsesorden 15 prosent nullutslippskjøretøy og at grovt estimert fem prosent er gratispasseringer som buss i rute og lignende fritak, evt. passeringstak, og avskrevne passeringer. Når andelen nullutslippskjøretøy blir større enn 15 prosent, må grunntakstene økes for å kompensere for inntektstapet. Takstene skal i tillegg indeksreguleres.

Eksempel på hva bilistene må betale i en bomstasjon mellom Ørgenvika og Kittilsviken
Dersom man går videre med en gjennomsnittstakst på 20 kroner, kan grunntaksten grunntakst for takstgruppe 1 bli fastlagt til i størrelsesorden 22 kroner i en periode. Dette innebærer at de ulike trafikantgruppene må betale:

- Kjøretøy i takstgruppe 1 uten avtale betaler grunntaksten kr 22.
- Kjøretøy i takstgruppe 1 med brikke og gyldig avtale får 20 prosent rabatt og betaler kr 17,60.
- Nullutslippskjøretøy med brikke og gyldig avtale får ytterligere 50 prosent rabatt og betaler kr 8,80.
- Kjøretøy i takstgruppe 2 betaler grunntakst i sin takstgruppe, kr 44.
- Nullutslippskjøretøy i takstgruppe 2 passerer gratis.

Dersom det blir innført et passeringstak på 60 passeringer for takstgruppe 1, innebærer dette eksemplet at disse maksimalt betaler 1056 kroner per bomstasjon per kalendermåned

(dvs. for 60 passeringer á kr 17,60). Nullutslippskjøretøy i takstgruppe 1 betaler halvparten av dette. Rabattordningen forutsetter brikke og gyldig avtale.

Noen beregningsforutsetninger

Beregningene for forventede bompenginntekter skal være nøkterne og robuste.

Finansdepartementet har fastsatt beregningsteknisk lånerente til 5,5 prosent de første ti årene etter første låneopptak og deretter 6,5 prosent. Samferdselsdepartementet stiller videre krav om godt beslutningsgrunnlag før det er aktuelt å fremme en bompengesak for Stortinget.

Innkrevingskostnadene er estimert til 2 mill. kr årlig for hver bomstasjon.

8.3 Hva kan en bomstasjon mellom Ørgenvika og Kittilsviken finansiere?

Tabellen nedenfor viser forventet finansieringspotensiale for en bomstasjon mellom Ørgenvika og Kittilsviken.

Det er stor usikkerhet i beregningene. Tallene gir en indikasjon. Potensialet er neppe særlig større enn vist, men kan bli merkbart redusert dersom trafikkavvisningen blir større enn antatt. Dersom det blir aktuelt å gå videre med en bompengesak til endelig lokalpolitisk behandling, vil Statens vegvesen måtte gjøre langt grundigere beregninger av inntekspotensialet.

Tabell 7 Indikasjon på hva en bomstasjon i Gulsvik kan finansiere sammen med tilgjengelige statlige midler, avhengig av takstnivå. 2020-prisnivå

Gjennomsnittstakst: Foreløpig ESTIMAT	20 kr	30 kr	40 kr
En bomstasjon mellom Ørgenvika og Kittilsviken finansiere:	380 mill. kr	540 mill. kr	700 mill. kr
Statlige midler (NTP)	320 mill. kr	320 mill. kr	320 mill. kr
Maksimalt mulig å finansiere	Ca. 700 mill. kr	Ca. 850 mill. kr	Ca. 1 000 mill. kr

Beregningene tar utgangspunkt dels i at denne bomstasjonen står alene, uten andre bomstasjoner på rv. 7 i Hallingdal, dels at trafikkgrunnlaget etter en stund kan bli noe redusert dersom det også kommer ytterligere flere bomstasjoner i Hallingdal.

8.4 Hvilke prosjekter kan dette finansiere

Stortinget har gjennom prioriteringene i Nasjonal transportplan åpnet opp for at det kan disponeres 300 mill. 2017-kr til strekningsvise utbedringer på rv. 7. Indeksregulert dagens

prisnivå tilsvarer dette om lag 320 mill. 2020-kr. Bruken av disse midlene er nærmere konkretisert i Statens vegvesen handlingsprogram 2018–2023, som legger til grunn at de statlige midlene benyttes til å utbedre deler av strekningen Ørgenvika – Kittilsviken.

Statlige midler kan etter lokalt initiativ eventuelt suppleres med bompenger.

Forventet kostnad for strekningen Ørgenvika – Lindelien 430 mill. kr, mens Lindelien – Kittilsviken koster om lag 600 mill. kr (2020-prisnivå).

Det det foreløpige kostnadsestimatet for hele strekningen mellom Ørgenvika og Kittilsviken er dermed om lag 1 000 mill. kr. De foreløpige beregningene i Tabell 7 side 30 viser at for å finansiere hele strekningen må gjennomsnittstaksten bli om lag 40 kroner. Usikkerheten er angitt til pluss 25 prosent / minus 15 prosent.

25 prosent kostnadsøkning innebærer at sluttkostnaden kan bli 1 250 mill. kr. Nødvendig gjennomsnittstakst må da settes langt over 40 kr, antakelig rundt 60 kr. Dette er neppe realistisk å gå videre med så høye takster.

15 prosent kostnadsreduksjon innebærer at det også er realistisk at sluttkostnaden kan komme ned mot 850 mill. kr, som forventes å innebære en gjennomsnittstakst i størrelsesorden 30 kroner.

Kostnadsusikkerheten bør i stor grad håndteres ved at man i det videre arbeidet legger til grunn fleksibilitet prosjektomfang, fram til det foreligger mer nøyaktige kostnadsoverslag på reguleringsplannivå og saken kommer til

8.5 Videre politisk behandling

Prinsippvedtak for delvis bompengefinansiering av tiltak på strekningen Ørgenvika - Kittilsviken

Dersom det er aktuelt å gå videre med bompengefinansiering, må det fattes prinsippvedtak. Vedtaket må gi rammer på hva man ønsker planlagt og utredet i arbeidet fram til lokalpolitisk sluttbehandling i en bompengesak. Det må være samsvar mellom realistisk finansieringspotensiale, realistiske takster, og kostnadene til tiltaket. Prinsippvedtaket må gi et tilstrekkelig handlingsrom til å takle usikkerheten fram mot endelig sak. Det må være innenfor gjeldende regler og føringer for bompengesaker.

Vedtak av reguleringsplan

Det kan som nevnt ikke fattes endelige lokalpolitiske vedtak i bompengesaken før det foreligger betydelig sikrere kostnadstall og beregninger for takstnivå.

Dette innebærer at det må foreligge vedtatt reguleringsplan med tilhørende godkjent kostnadsanslag før en bompengesak kan legges fram til endelig lokalpolitisk behandling. Dette plangrunnlaget skal være så detaljert at usikkerheten i kostnadsoverslaget maksimalt er pluss/minus ti prosent.

Statens vegvesens midler til planlegging skal normalt prioriteres til prosjekter som er prioritert i Nasjonal transportplan og Statens vegvesens handlingsprogram for riksveier. For strekninger som ikke har slik prioritering, vil det som oftest være nødvendig med lokal forskuttering av planleggingsmidler til utredning og utarbeidelse av reguleringsplan. En slik forskuttering må være forhåndsgodkjent av Vegdirektoratet for å kunne få refundert dette fra eventuelle framtidige bompenger. En slik godkjenning forutsetter også at de lokale myndighetene som er pådriver for bompengesaken (fylkeskommunen og/eller kommunen) påtar seg risikoen dersom Stortinget ikke vedtar bompengefinansiering av prosjektene.

Faglig grunnlag. Lokalpolitisk sluttbehandling av bompengesak

Det er Statens vegvesen som eventuelt utarbeider et faglig grunnlag for lokalpolitisk sluttbehandling av bompengesaker på riksveg. Dette gjøres med utgangspunkt i prinsippvedtaket om bompengefinansiering og vedtatt reguleringsplan med tilhørende godkjent kostnadsoverslag. Finansieringsberegningene i det faglige grunnlaget vil være basert på grundigere trafikkanalyser og gjeldende lovverk, retningslinjer og føringer fra Stortinget og Samferdselsdepartementet.

Fylkeskommunen garanterer for bompengeselskapets låneopptak

Selv om det stilles strenge krav til utredningene og plangrunnlaget som skal ligge til grunn for Stortingsbehandlingen, vil det også etter dette gjenstå flere usikkerheter både for endelige prosjektkostnader og for fremtidig utvikling i bompengeinntekter. Det må derfor legges til grunn at fylkeskommunen stiller garanti for låneopptak i bompengeselskapet.

Bompengeprojektet er beregnet med en nedbetalingstid på 15 år. Innkreving starter etter at prosjektene åpnes for trafikk, noe som innebærer at det kan gå nærmere 20 år fra prosjekt blir vedtatt til det er nedbetalt. Det lange tidsperspektivet innebærer at det kan være betydelig usikkerhet knyttet til trafikkutviklingen og dermed inntektene. Planlagte endringer i vegnettet kan svekke økonomien for bompengeselskapet, og dermed øke risikoen for garantisten. Innkrevingsperioden kan også forlenges med ytterligere fem år hvis bompengeselskapet innenfor de vedtatte rammene ikke klarer å innfri sine forpliktelser. Er det fortsatt gjeld og forpliktelser i bompengeselskapet, må garantisten innfri dette.

Saksgang videre fram til Stortingsbehandling

Lokalpolitiske sluttvedtak på en bompengesak sendes Statens vegvesen.

Dersom det fattes endelige lokalpolitiske vedtak på bompengeordningen, vil det i første omgang bli grundig kvalitetssikret i Statens vegvesen. Deretter ekspederer Vegdirektoratet saken videre til Samferdselsdepartementet.

Departementet vurderer om det er grunnlag for å legge fram en sak om finansiering for Stortinget. Er kostnadsoverslaget over 1 000 mill. kr, skal det gjennomføres ekstern kvalitetssikring (KS2) av prosjektet med finanseringsberegninger før det kan legges fram for Stortinget.

Med utgangspunkt i de lokalpolitiske vedtakene, fastsetter Stortinget blant annet gjennomsnittstakst, forholdstallet mellom de enkelte takstene og om det eventuelt skal være passeringstak. Takst- og rabattordninger skal følge gjeldende takstretningslinjer.

Mulig framdrift for en mulig bompengesak

Tiden som trengs til reguleringsplaner og deretter lokalpolitiske sluttvedtak på bompengesaken, styres lokalt og av Statens vegvesens muligheter for å utarbeide det nødvendige plangrunnlaget og utredninger.

Etter lokalpolitiske vedtak vil det gjerne kunne gå omlag ett år til bompengesaken eventuelt blir behandlet av Stortinget. Dersom det foreligger lokalpolitisk sluttvedtak på bompengefinansiering våren 2021, vil stortingsbehandling tidligst kunne komme mot slutten av år 2021.



9 Anbefaling for rv. 7 Ørgenvika-Kittilsviken

9.1 Grunnlag for forpliktende lokalpolitiske vedtak om bompengefinansiering

Dersom kommunene og fylkeskommunen ønsker at det skal legges fram en sak til forpliktende lokalpolitiske vedtak om bompengefinansiering, må det i første omgang fattes et prinsippvedtak om dette. Prinsippvedtaket er en politisk anmodning til Statens vegvesen for å gå videre for å lage et faglig grunnlag for lokalpolitisk sluttbehandling. Det må angi hvilken delstrekning / prosjekt som skal finansieres, og ta utgangspunkt i et realistisk takstnivå for bompenger. Eventuelle statlige midler må være forankret i Nasjonal transportplan og Statens vegvesens handlingsprogram.

Med bakgrunn i resultatene fra mulighetsstudien vurderer Statens vegvesen at det mest aktuelle er å gå videre med bompengefinansiering for strekningen rv. 7 Ørgenvika – Lindelien – Kittilsviken.

Dersom prinsippvedtaket omfatter prosjekter eller delstrekninger hvor Statens vegvesen ikke har midler til reguleringsplanlegging, vil det være nødvendig med lokal forskuttering av planleggingsmidler, jf. kap.8.5.



Statens vegvesen
Pb. 1010 Nordre Ål
2605 Lillehammer

Tlf: (+47)22073000
firmapost@vegvesen.no