

SAKSFRAMLEGG

Saksnr	Utvalg	Møtedato
16/50	Formannskapet - Ørland kommune	02.11.2016
16/90	Kommunestyret - Ørland kommune	20.10.2016
	Formannskapet - Ørland kommune	
	Kommunestyret - Ørland kommune	

FINANSIERING AV VEGINVESTERINGER I ORKDALSREGIONEN

Rådmannens innstilling

Ørland kommunestyre slutter seg til prinsippet om bompengefinansiering av veginvesteringer i Orkdalsregionen.

Ørland kommune ønsker en forsert planprosess fram til NTP 2022-2033 og vil delta i regional finansiering av planarbeidet.

Sakens bakgrunn og innhold

Bakgrunn

Kommunene Ørland, Agdenes og Orkdal vedtok å etablere et forprosjekt i samarbeid med fylkeskommunen, Veipakke Orkdalsregionen, med en styringsgruppe. Styringsgruppen konstituerte seg 31.3.2014. Daværende ordfører Hallgeir Grøntvedt fra Ørland var nestleder. På et møte i Orkdal 19.06.15 ble det vedtatt å engasjere en egen prosjektleder. Kommunestyret i Ørland vedtok 22.10.2015 å fortsette arbeidet for videre vegutbedringer i regionen, Veipakke Orkdalsregionen, med kommunale representanter i styrings- og prosjektgruppe. Ordfører Tom Myrvold tok over tidligere ordførers verv i styringsgruppen.

På det siste møte i styringsgruppa 14.juni ble det besluttet at kommunene i prosjektet måtte legge opp til en avklaring i egen kommune om sin prinsipielle holdning til å delta i finansiering av en forsert planprosess og en prinsipiell holdning til finansiering av investeringer gjennom bompenger.

Prosjektleder har utarbeidet utkast til saksframstilling for kommunestyret/ fylkestinget. Det var enighet om å behandle dette spørsmålet før årsskiftet. Videre saksframstilling og forslag til innstilling er utarbeidet av prosjektleder Veipakke Orkdalsregionen på oppdrag av styreleder Oddbjørn Bang.

Innledning

Regionrådet for Orkdalsregionen har i felles næringsplan satt som strategi 1 at Orkdalsregionen skal ha gode kommunikasjon- og samferdselsløsninger som dekker næringslivets fremtidige behov og er egnet til å trekke til seg enda flere næringsaktører.

Samferdsel er definert som et prioritert område for regionrådet og planen legger opp til felles prioritering av vegutbygging i regionen:

Følgende vegprosjekter skal prioriteres:

- *E39 fra Harangen, gjennom Orkanger til Thamshavn.*
- *Det skal lages en løsning der Fv710 og Fv65 utbedres og knyttes til E39 ved Orkanger.*
- *Aksen Frøya – Berkåk, samt Storås-Surnadal som betyr Fv714, E39, Fv65, Fv701, Fv700. Her er det mange utfordringer for næringslivet med flere flaskehalser som må utbedres, som for eksempel Storåsbakkan og Storås bru, Grana bru og Mærk bru og Berkåkbakkan.*
- *Veiprosjekter som allerede er besluttet skal gjennomføres som forutsatt.*
- *Det skal arbeides med ferjeforbindelse mellom Hitra og Nordmøre, samt å styrke ferjeforbindelsen mellom Valset og Ørlandet. Det skal også vurderes å arbeide med forbindelsen Åstfjorden – Selbekken.*

Denne saken gir status mht veiplanlegging og finansiering av veginvesteringer i Orkdalsregionen. Den trekker opp veien videre for samordna planlegging og avklaring mht finansiering av investeringer.

Status for vegplanlegging i regionen.

Kommunene Ørland, Agdenes og Orkdal har en tid arbeidet tett sammen for å finne gode løsninger på vegutfordringene i regionen. Det ventes stor trafikkvekst i åra framover bla i forbindelse med etablering av kampflybasen på Ørland, havneetablering og en regional godsterminal på Orkanger. På Bårdshaug møtes trafikken fra E39, Lakseveien- fv714, forlengelsen av Fosenvegene- fv710 og her kommer trafikken fra fv 65 også inn. Det forventes en endring i trafikkmønsteret i området i anleggsperioden for E6 Ulsberg-Melhus.

Behovet for å foreta helhetlig planlegging er avgjørende for å se trafikale løsninger både på kort og lang sikt. Kommunene har derfor i samarbeid med fylkeskommunen etablert et forprosjekt med en egen styringsgruppe. Ordfører i Orkdal Oddbjørn Bang leder styringsgruppa.

Følgende målsetting er lagt til grunn i forprosjektet:

- *Prosjektet skal bidra til en effektiv regional planprosess som legger til rette for tidlig realisering av Veipakke Orkdalsregionen.*
- *Prosjektet skal bidra til å avklare en tidlig og god finansiering av «pakken»*
- *Prosjektet skal arbeide aktivt for god oppslutning om valg av løsninger og investeringseffektene både regionalt og nasjonalt*

Styringsgruppa er senere utvidet til å omfatte kommunene Ørland, Agdenes, Orkdal, Meldal, Rennebu, Rindal og Surnadal. Gruppa har hatt 4 møter og skaffet seg oversikt over status for vegplanlegging i området:

Riksveger - E39

Prosjektet E39 Høggjølen-Harangen var ferdig utbygd høsten 2015. Ved trafikkåpning av E39 Høggjølen-Harangen ble fv 714 og fv 710 på strekningen Harangen-Gjølme-Bårdshaug omklassifisert til riksveg. Disse tidligere fylkesvegstrekningene har for lav standard for å sikre god trafiksikkerhet og fremkommelighet. Det er også større utfordringer i forhold til tilstand og vedlikeholdsetterslep på strekningen.

For å kunne vurdere alternative traséer for ny E39 mellom Harangen og Thamshamn utarbeidet Statens vegvesen Forprosjekt for kommunedelplan E39 Harangen – Thamshamn i 2015.

Forprosjektet gir en anbefaling av hvilke vegtraseer som bør utredes videre. Denne utredningen vil kunne danne grunnlag for videre arbeid med planprogram og kommunedelplan. Det er ikke vedtatt tiltak på denne strekningen i Nasjonal transportplan 2014–2023.

Fylkesveger

Fylkestinget har vedtatt Handlingsprogrammet for samferdsel 2014 –2017. Det ligger i denne perioden ikke investeringsmidler til vegløsninger i området utenom mulighetene til kobling med bompengeprojektene Laksevegen eller Fosenvegene. De øvrige fylkesvegene som blir berørt av et evt bompengeprojekt i Orkdalsregionen er ikke inne i fylkeskommunens handlingsprogram.

Følgende plan/utredninger/rapporter på fylkesvegene foreligger:

Fv. 65 – utvikling og mulige tiltak Rapport fra Multiconsult (2011)

Fv. 65 i Møre og Romsdal og Sør-Trøndelag har behov for betydelig opprustning flere steder.

Vegen er samferdselsmessig viktig både for næringsliv og private i regionen, men verken Sør-Trøndelag fylkeskommune eller Møre og Romsdal fylke har prioritert denne vegstrekningen i sine handlingsplaner. Det ble i 2011 etablert en styringsgruppe med tanke på framtidig utvikling og tiltak på fv. 65. Multiconsult utarbeidet en rapport som gir en grov kostnadsvurdering av de ulike tiltakene som oppsummert viser et investeringsbehov på 100-150 mill kr. Styringsgruppa ga en prioritet til Storåsbakken -en strekning hvor det tidligere er utarbeidet planer for en omfattende omlegging av fv. 65. Det vil imidlertid bli store kostnader med en slik omlegging, og det ble derfor her foreslått en mindre omfattende omlegging som likevel ville gi en klar forbedring ved kurveutretting og breddeutvidelse. Den ble i 2011 kostnadsestimert til 12 mill kr.

Fv. 710 Gjølme - Ingdal Kartlegging av utbedringsbehov (mars 2015)

Dagens fylkesveg 710 fra Gjølme til Ingdal har i hovedsak lav standard med strekningsvis smal og svingete veg. Bæreevnen er også dårlig på store deler av strekningen, med oppsprekking, setningsspor, kantheng og ustabile skråninger. Forprosjektet har identifisert 18 delstrekninger som inneholder brudd krav i utbedringsstandard, til horisontalkurvatur, vertikalkurvatur, stigning og sikt. Forprosjektet summerer opp tiltakene til 450 mill kr.

Kommunale veger

Kommunens gjeldende vegplan har ikke konkretisert tiltak som i vesentlig grad gir føringer for forprosjektet. Hovedproblemstillingene på kommunalt nivå er knyttet til økt havnetrafikk, gang/sykkelveg/arealbruk i sentrum. Orkdal kommune har 29.10.2014 vedtatt kommuneplanens arealdel, som legger til rette for havneutbygging på Grønøra. Trondheim Havn IKS planlegger her etablering av Regionhavn Orkanger. Vedtaket forsterker behov for god tilknytning til E39.

Behov for helhetlig og samordnet planlegging og investering.

Veginvesteringer krever gode og grundige planprosesser. I arbeidet med å finne det beste alternativ for føring av E39 gjennom Orkdal fra Harangen til Thamshavn kom det klart fram at alle alternativ ville ha konsekvenser for trafikken både på fylkesveger og kommunale vegger. Det vil også være viktig å sikre god riksvegtilknytning til Regionhavn Orkanger. Ulike bompengoordninger vil også kunne medføre at trafikkmønsteret endres avhengig av plassering av bomstasjoner og takstnivå. Mye godstrafikk føres allerede fra Fv714 og Fv65 opp gjennom Meldal til Berkåk. Ved en utbyggingsperiode på E6 Trondheim-Oppdal med økte bompenger ville denne trafikken kunne øke noe. En bompengefinansiering i Orkdalsregionen må derfor se på hele trafikkbildet og bidra til å legge til rette for et hensiktsmessig trafikkmønster

Styringsgruppa konkluderte i møte 19.februar med at det var umulig å få Orkdalsvegene inn som prosjekt i NTP-perioden 2018-2029. Det er nå et mål å få prosjektet med i første periode i NTP 2022-2033. Samferdselsdepartementet vil i løpet av sommeren/høsten 2016 vurdere behovet eller eventuelt fritak for en statlig KVV-Konseptvalgutredning for vegtransport i Orkdalsregionen. En slik utredning følger fastlagte retningslinjer og er tidkrevende. Etter gjeldende retningslinjer for transportetatens arbeid med grunnlag for NTP kreves det for prosjekt som foreslås prioritert i første fireårsperiode som hovedregel at prosjektene inngår i godkjent kommune(del)plan (KDP), eller eventuelt i en statlig reguleringsplan. For prioritering i siste åtteårsperiode må det som hovedregel være gjennomført konseptvalgutredning (KVV) og tilhørende ekstern kvalitetssikring (KS1). Dette gjelder prosjekt over utløsende beløp (750 mill.kr). Etatene skal som hovedregel kun foreslå prosjekt der det er gjennomført KVV/KS1. En riksvegutbygging som vurderes i Orkdalsregionen vil overskride kostnadsrammen som utløser krav til KVV og KS1 etter gjeldende retningslinjer fra departement.

For å kunne nå fristene for å bli med i NTP 2022-2033 må planarbeidet forseres. Det krever delvis lokal finansiering, etter som Statens vegvesen ikke har anledning til å starte KDP-arbeidet før regjeringen har fattet vedtak etter KVV og KS1.

Det er bl.a. nødvendig å forsere kommunedelplaner (KDP) og reguleringsplaner for å nå fristene for å komme inn i NTP 2022-2033.

KVV-arbeidet i regi av Statens Vegvesen kan tidligst være ferdig medio 2019. For å komme inn i NTP 2022-2033 må KDP da nærmest være ferdigstilt. Det forutsettes derfor at KDP startes opp i kommunal regi primo 2018 om tidsplanen skal holdes. Dette forutsetter lokal finansiering.

Finansiering med bompenger

Investeringsbehovet på E39 Harangen-Thamshavn er på min 2 mrd kr. Utreddet investeringsbehov på 710 er estimert til 450 mill kr. Ved en veipakke som forutsetter utbedringer på fylkesvegene i hele regionen og evt en «bypakke Orkdalen» vil investeringene fort være over 3 mrd kr. Det er urealistisk å regne med finansiering av investeringer i denne størrelsen uten bompenger. Det er i denne omgang viktig å utvikle regional enighet om forutsetningene for finansiering. Det er på dette stadiet i planleggingen for tidlig å gi konkrete skisser til en «bomring» eller en «pakke». Statens vegvesen har imidlertid startet arbeidet med å utrede potensialet for finansiering. Dagens trafikk tall vil danne grunnlaget for estimatene. Se utfordringsnotat SVV: KVV Orkdalsregionen (s.13). De politiske rammebetingelsene for en bompengeløsning vil også avgjøre grunnlaget for prising i bomsystemene. (rabattordninger, nedbetalingstid for bompengelån, anleggsindeks og inflasjonsmål, bomsnitt eller bomring etc.)

Bompengesøknad etter en forsert plan.

Dersom planarbeidet går etter en lokal og forsert tidsplan og disse riksvegtiltakene vedtas i NTP-2022-2033, kan en bompengeproposisjon behandles i Stortinget tidligst våren 2022. Ved godkjenning og vedtak av et bompengeprosjekt skal det foreligge godkjent reguleringsplan og kostnadsoverslag med en usikkerhet på maksimalt +/-10 pst. Det skal også være gjennomført ekstern kvalitetssikring av prosjektet (KS2) for prosjekter over 750 mill. kr. Utarbeiding av grunnlag for lokalpolitisk prinsippvedtak og lokale politiske prosesser med tanke på prinsippvedtak bør gjennomføres høsten 2016. En vil da kunne starte utarbeiding av faglig grunnlag for bompengesak som danner grunnlag for endelig lokalpolitisk behandling, ekstern kvalitetssikring og bompengeproposisjon.

Konklusjon: Det er nødvendig å holde høgt tempo i planarbeidet fram til Stortingets behandling av NTP 2022-2033. Som vist over i saken er det nødvendig å forsere Kommunedelplanarbeidet (KDP) og deretter reguleringsplanlegginga. Dette krever at kommunene og fylkeskommunen samarbeider om finansiering av planprosessene. Videre er det nødvendig at de berørte kommuner/fylkeskommunen gir en prinsipiell tilslutning til at en veipakke for Orkdalsregionen delvis må finansieres med bompenger. I påvente av en avklaring om KVV fra Samferdselsdepartementet arbeider SVV regionalt med forberedende planarbeid, trafikkanalyser etc.

Vedlegg:

- 1 Utfordringsnotat KVV Orkdalsregionen
- 2 FV 710 utberingsbehov