



DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

# Prop. 131 S

(2010–2011)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

---

## Revisjon og slutføring av Østfoldpakka – Utbygging og finansiering av prosjektet E18 Melleby – Momarken i Østfold

*Tilråding fra Samferdselsdepartementet av 27. mai 2011,  
godkjent i statsråd samme dag.  
(Regjeringen Stoltenberg II)*

### **1 Innledning**

---

Gjennom behandlingen av St.prp. nr. 26 (1999-2000) ga Stortinget sitt samtykke til delvis bompengefinansiert utbygging av E6 og E18 i Østfold, inkl. tiltak på eksisterende E18 og sideveger langs E18. Det ble ikke tatt stilling til framdriften på utbyggingen. Samferdselsdepartementet forutsatte at dette ville bli vurdert i forbindelse med kommende revisjoner av Nasjonal transportplan og ved behandlingen av de årlige statsbudsjetter. Utbyggingen har siden vært lagt fram for Stortinget i flere omganger, jf. nærmere omtale i kap. 2.

I denne proposisjonen legger Samferdselsdepartementet fram forslag om utbygging og finansiering av E18 på strekningen Melleby – Momarken, inkl. finansiering av tiltak på eksisterende E18 og sideveger langs E18 (sidevegstiltak). Anleggsstart er planlagt til tidlig 2012 og vegåpning sommeren 2014. I tillegg skisseres et samlet opplegg for hvordan parsellene Riksgrensen–Ørje, Melleby–Momarken og Knapstad–Akershus grense kan utbygges og finansieres, inklusiv gjenstående finansiering av sideveistiltak. Opplegget er basert på foreløpige kostnader og takstnivåer. Det er lokalpolitisk tilslutning til det framlagte opplegget.

### **2 Status for utbyggingen av E6 og E18 i Østfold**

---

#### **2.1 E6**

Gjennom behandlingen av St.prp. nr. 68 (2001-2002) sluttet Stortinget seg til et opplegg for forsert utbygging av E6 i Østfold. Opplegget innebar blant annet at ny Svinesundforbindelse ble tatt ut av Østfoldpakka og fullfinansiert gjennom et eget svensk-norsk bompengeplegg. E6 gjennom Østfold stod ferdig som firefelts veg i 2008.

Bompengerevingen på E6 startet i 2001. I forbindelse med behandlingen av opplegget for utbygging og finansiering av prosjektet E18 Krosby – Knapstad ble det vedtatt å forlenge innkrevingsperioden fra 15 til 20 år både på E6 og E18, jf. St.prp. nr. 79 (2006-2007).

#### **2.2 E18**

Videre utbygging av E18 gjennom Østfold ble behandlet i forbindelse med Nasjonal transportplan 2002-2011 og 2006-2015. Stortinget har senere sluttet seg til ulike opplegg for forsering av enkeltprosjekter i forhold til det som har vært lagt til grunn i Nasjonal transportplan og tilhørende

handlingsprogram. Dette medfører at strekningene Sekkelsten – Krosby, Momarken – Sekkelsten og Krosby – Knapstad er framskyndet ved at bompengeselskapet har stilt midler til disposisjon, inkl. forskottering av statlige midler til prosjektene.

I St.meld. nr. 16 (2008-2009) Nasjonal transportplan 2010-2019 legges det opp til at utbyggingen av E18 på strekningen Melleby – Momarken skal gjennomføres i første fireårsperiode. I tillegg legges det opp til anleggsstart på strekningen Knapstad – Retvedt i Østfold og Akershus, med fullføring i siste seksårsperiode. Prosjektet E18 Riksgrensen–Ørje er ikke omtalt i gjeldende Nasjonal transportplan. Regjeringen har ikke tatt stilling til en ev. utbygging av strekningen, men vil ev. komme tilbake til dette i forbindelse med rulleringen av Nasjonal transportplan. I St.meld. nr. 16 (2008-2009) blir det vist til at det arbeides med ulike opplegg for ytterligere bompengefinansiering av utbyggingen av E18 i Østfold. Foreløpig ble det lagt til grunn et bompengebdrag på 100 mill. kr til strekningen Melleby – Momarken gjennom takstøkninger i eksisterende bomstasjoner når denne strekningen åpnes for trafikk.

Samferdselsdepartementet ba i brev av 5. juni 2009 Statens vegvesen foreta en vurdering av mulige løsninger med sikte på en forsert utbygging av E18 i Østfold. Det ble bedt om at ulike bompengelopplegg kartlegges og vurderes. Videre ble det vurdert som ønskelig at det ble sett nærmere på muligheter for et opplegg med punktvis innkreving i tråd med opplegget for E6 Gardermoen – Kolomoen og E18 i Vestfold.

På denne bakgrunn har Statens vegvesen i samarbeid med lokale myndigheter utredet ulike finansieringsalternativer for den videre utbyggingen av E18 i Østfold. Berørte kommuner og Østfold fylkeskommune behandlet saken i mars og april 2010, og har sluttet seg til et opplegg for utbygging og finansiering av E18 på de gjenstående strekningene Riksgrensen – Ørje, Melleby – Momarken og Knapstad – Akershus grense, inkl. gjenstående finansiering av sidevegstiltak.

### 3 Omtale av den samlede utbyggingen av E18 i Østfold og på strekningen Melleby – Momarken

#### 3.1 E18 i Østfold

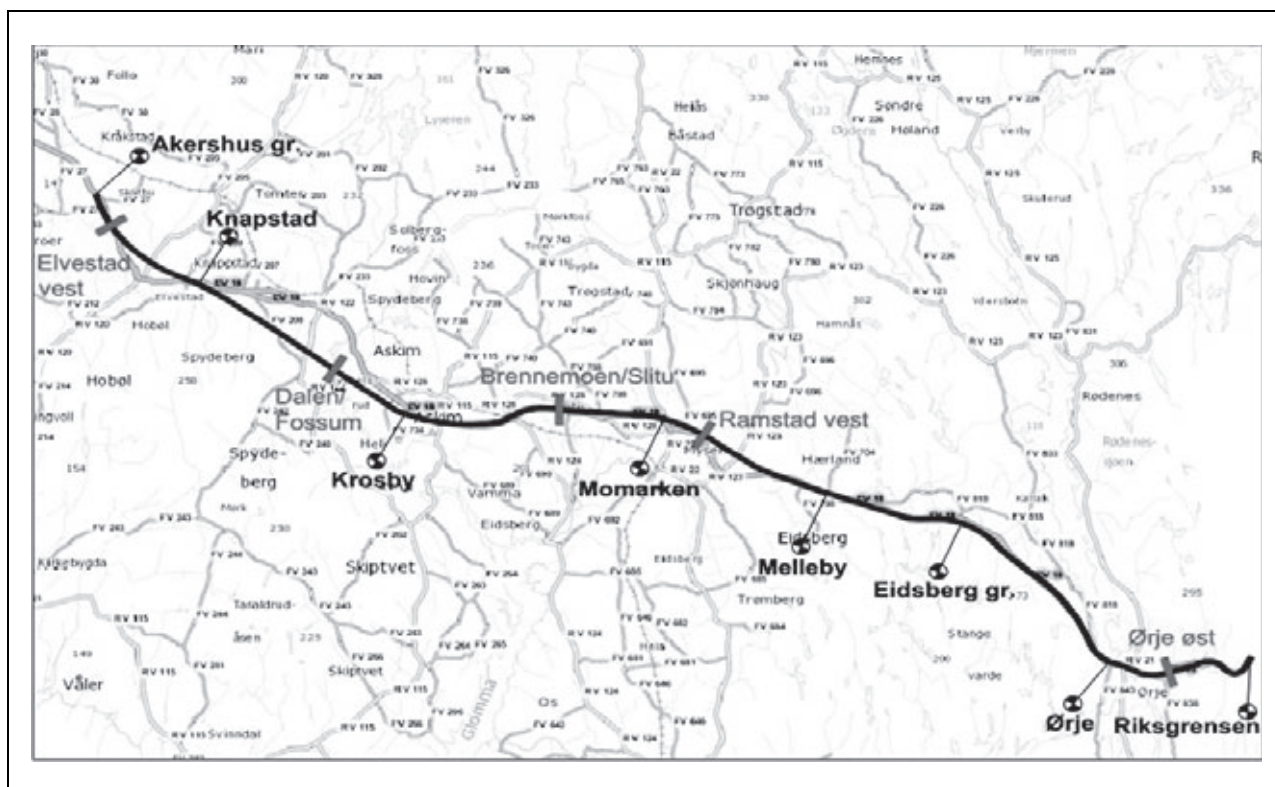
E18 mellom Riksgrensen/Ørje og Oslo er den viktigste landverts utenlandskorridoren etter E6 mellom Riksgrensen/Svinesund og Oslo. Nærmere 20 pst. av all internasjonal godstransport til og fra Norge på veg fraktes på E18 gjennom Østfold. Østfoldpakka har bidratt til at vegstandarden på den 58 km lange strekningen er blitt vesentlig bedret de siste årene. E18 er nå bygd ut som tofelts veg mellom Ørje og Melleby og som firefelts veg fra Momarken til Knapstad. Det gjenstår dermed utbygging av følgende tre delstrekninger:

– Riksgrensen – Ørje	6,6 km
– Melleby – Momarken	8,3 km
– Knapstad – Akershus grense	6,0 km

Det foreligger ikke planavklaring for strekningen Riksgrensen – Ørje. Følgelig er det knyttet svært stor usikkerhet til kostnaden ved utbygging av denne strekningen. For strekningen Melleby – Momarken foreligger det godkjent reguleringsplan. Det er gjennomført ekstern kvalitetssikring (KS2), jf. kap. 3.2. For strekningen Knapstad – Akershus grense foreligger det godkjent kommunedelplan. Arbeidet med reguleringsplan pågår.

Oversikt over E18 i Østfold med parseller samt eksisterende og planlagte bomstasjoner er vist i figur 3.1

Som omtalt i St.prp. nr. 26 (1999-2000), inngår finansiering av tiltak på eksisterende E18 og sideveger langs E18 i Østfoldpakka. I fylkestingets vedtak om Østfoldpakka fra 1999 ligger det til grunn en forutsetning om at det skal benyttes 235 mill. 1999-kr til slike tiltak. Dette beløpet ble fordelt mellom de fem kommunene som var forutsatt direkte berørt av E18-utbyggingen; Marker, Eidsberg, Askim, Spydeberg og Hobøl. Siden 1999 er rammen til sidevegstiltak noe økt, delvis på grunn av utvidelse til også å omfatte tiltak i Trøgstad kommune og delvis fordi det ble avtalt et bidrag til utbedring av tidligere rv 115 på strekningen Vamma – Ringnesdalen i Askim kommune i stedet for å bygge toplanskryss på E18 i Spydeberg. Rammen til sidevegstiltak utgjør etter dette om lag 400 mill. kr, omregnet til 2011-prisnivå. Tiltakene er forutsatt finansiert i takt med utbyggingen av E18. Pr. 1. januar 2011 gjenstår det å finan-



Figur 3.1 E18 i Østfold. Parseller og bomstasjoner.

Kilde: Statens vegvesen

siere til sammen 176 mill. kr, fordelt på følgende kommuner:

– Eidsberg:	24 mill. kr
– Trøgstad:	8 mill. kr
– Askim:	81 mill. kr
– Spydeberg:	48 mill. kr
– Hobøl:	15 mill. kr

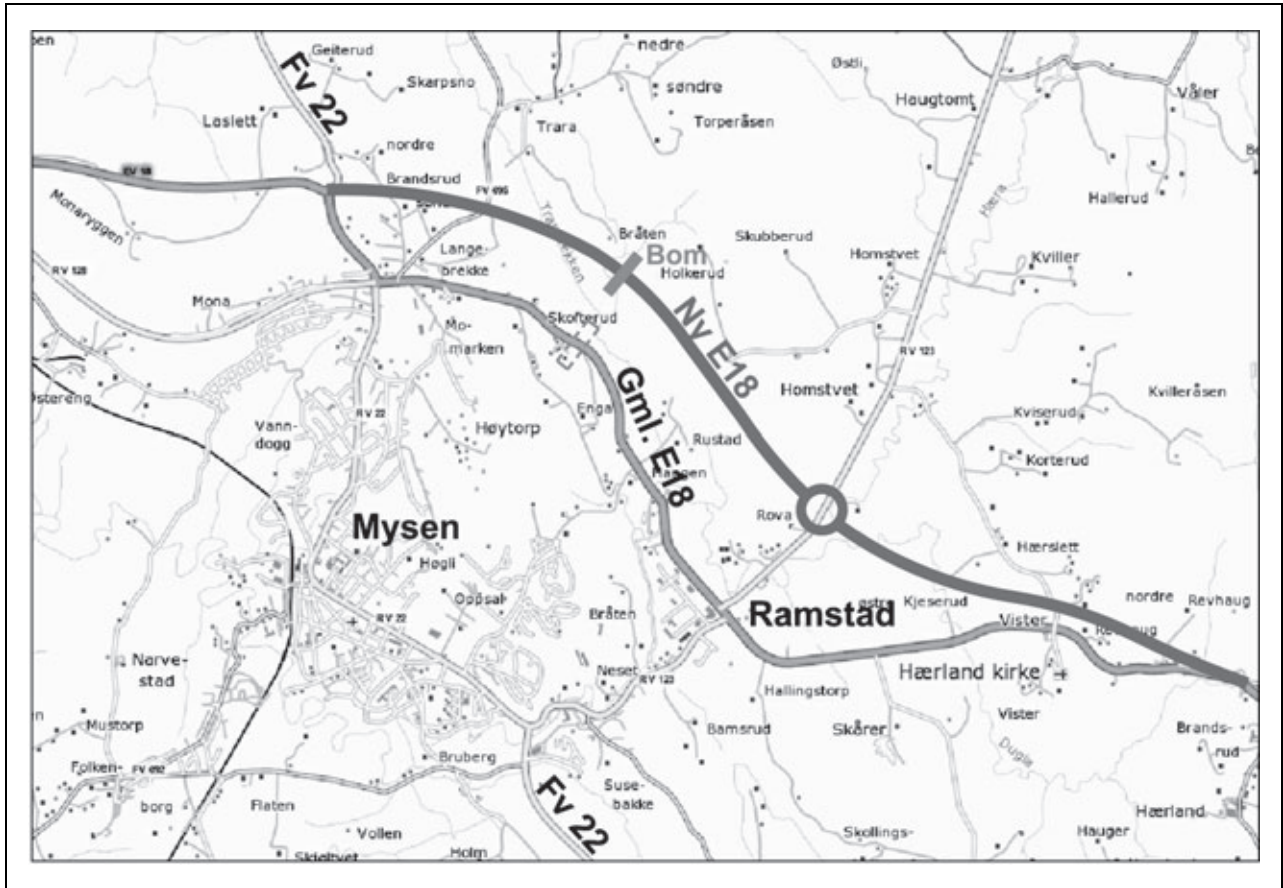
Det er foreløpig lagt til grunn et samlet kostnadsoverslag på om lag 2,3 mrd. kr for utbygging av E18 på delstrekningene Riksgrensen – Ørje, Melleby – Momarken og Knapstad – Akershus grense, inkl. gjenstående finansiering av sidevegstiltak.

### 3.2 E18 Melleby – Momarken

Strekningen Melleby – Momarken er 8,3 km lang og ligger i Eidsberg kommune. Strekingen har flere kryss og avkjørsler. Det er lokalisert boliger helt inntil vegen. I perioden 2000-2010 ble det registrert til sammen 35 ulykker på strekingen. I

disse ulykkene ble 3 personer drept og 6 personer alvorlig skadet. De hyppigste ulykkene var møteulykker, utforkjøringer og sammenstøt i vegkryss. Årsdøgntrafikken (ÅDT) på strekingen varierer i dag mellom 7 000 og 8 000 kjøretøy. I dimensjoneringsåret (20 år etter planlagt trafikkåpning) forventes en ÅDT på om lag 10 500 kjøretøy, fordelt med om lag 8 000 kjøretøy på ny veg og om lag 2 500 kjøretøy på eksisterende E18. Ved planleggingen av prosjektet er det foretatt tilleggsvurderinger av framtidig trafikkmonster i området og behovet for gjennomgående standard.

Som det går fram av St.meld. nr. 16 (2008-2009), er det behov for forbikjøringsfelt på deler av strekingen. På den om lag 6 km lange strekingen østover fra Momarken til Hærland er det planlagt sammenhengende forbikjøringsfelt på begge sider av vegen. Ved Hærland skal det bygges en 150 m lang trefelts tunnel. Resten av strekingen fram til Melleby skal bygges som tofelts veg uten forbikjøringsfelt. Det skal bygges midtrekkverk på hele strekingen. Videre er det planlagt to planskilte kryss på strekingen, ett i kryss med fv 123 ved Homstvedt og ett i kryss med fv 22 ved Laugslet.



Figur 3.2 Oversiktskart over Melleby-Momarken

Kilde: Statens vegvesen

Utbyggingen vil gi bedre fremkommelighet, trafikksikkerhet og miljøforhold langs veien, samt føre til en mer ensartet standard på E18 gjennom Østfold. Prosjektets nettonytte (NN) er beregnet til om lag -370 mill. kr. Netto nytte over totale kostnader (NN/K) er beregnet til om lag -0,4.

Det er gjennomført utvidet ekstern kvalitets-sikring av prosjektet (KS2). I tillegg til å omfatte prosjektstyringsunderlag og kostnadsoverslag er kvalitetssikringen utvidet til å omfatte trafikkgrunnlag og bompenginntekter. Det er enighet om kostnadsrammen men en liten forskjell i vurdering av styringsrammen. Samferdselsdepartementet legger til grunn en styringsramme på 896 mill. 2010-kr og en kostnadsramme på 970 mill. 2010-kr, inkl. kostnader ved etablering av bomstasjon. Omregnet til 2011-prisnivå er styringsrammen 916 mill. kr og kostnadsrammen 991 mill. kr. Kvalitetssikrers styringsramme er 883 mill. 2010-kr.

#### 4 Lokalpolitisk behandling

Berørte kommuner og Østfold fylkeskommune behandlet saken i mars og april 2010:

	Vedtak
Askim kommunestyre	25.3.2010
Eidsberg kommunestyre	4.3.2010
Hobøl kommunestyre	22.3.2010
Marker kommunestyre	23.3.2010
Spydberg kommunestyre	23.3.2010
Skiptvet kommunestyre	20.4.2010
Trøgstad kommunestyre	23.3.2010
Østfold fylkesting	29.4.2010

Østfold fylkeskommune fattet følgende vedtak:

1. *Gjenstående utbygging av E18 i Østfold, inkludert Riksgrensen – Ørje, baseres på en bompenggeordning med innkreving av bomavgift i fem strekningsvise bomstasjoner, med prinsipiell*



*plassering som angitt i notat fra Statens vegvesen Region øst, datert 01.02.10.*

2. *I finansieringsopplegget for gjenstående utbygging/restfinansiering av Østfoldpakka fase 1 vurderes finansieringsbehovet på E6 og E18 under ett.*
3. *Det legges til grunn en statlig bevilgningsramme til E6 og E18 i Østfold fra og med 2010 på henholdsvis 133 mill. kr og 2514 mill. kr, i henhold til budsjettet for 2010 og Statens vegvesens handlingsprogram for perioden 2010-2013 (2019).*
4. *Når ordningen med strekningsvise bomstasjoner etableres medio 2013, erstattes dagens rabattsystem med en ordning som innebærer alle trafikanter som betaler med elektronisk brikke får 10 % rabatt.*
5. *Med foreliggende kostnadsoverslag for gjenstående utbygging på E6 og E18 og en statlig bevilgningsramme som angitt i punkt 3, vil bomtaksten pr. bomstasjon variere fra ca 7 til ca 14 kr, og bomavgiften for å kjøre E18 gjennom Østfold vil bli 2010 – 20 kr, 2011-2012 – 25 kr, 2013-2014 – 32 kr, 2015-2021 – 46 kr, 2022-2027 – 23 kr, 2028-2029 – 14 kr, i 2010-kr for lette biler uten rabatt. Tunge biler betaler dobbel takst.*
6. *Det gis tilslutning til at anlegget på strekningen Melleby – Momarken samt sidevegstiltak kan startes opp, basert på Statens vegvesens anbefalte finansieringsopplegg, så snart Stortingets tilslutning til det foreslåtte opplegget foreligger.*
7. *Det stilles fylkeskommunal garanti for et maksimalt låneopptak på 2900 mill. kr.*
8. *Fylkestinget er bekymret over manglende framdrift på prosjektering av ny E18-strekning Akershus grense – Vinterbro, og ber om at dialogen med kommuner og fylkeskommunen i Akershus videreføres og intensiveres for å hindre at manglende planavklaringer Akershus grense – Vinterbro skal forsinke og fordyre gjennomføringen.*

Askim kommune har i tillegg til pkt. 1-4 i fylkeskommunes vedtak, fattet følgende vedtak:

5. *Med foreliggende kostnadsoverslag for gjenstående utbygging på E6 og E18 og en statlig bevilgningsramme som angitt i punkt 3, vil bomtaksten pr. bomstasjon variere fra ca 7 til ca 14 kr, og bomavgiften for å kjøre E18 gjennom Østfold vil bli ca 46 kr for lette biler uten rabatt. Tunge biler betaler dobbel takst.*
6. *Dersom ikke Statens vegvesen kan garantere utbygging av Knapstad-Akershus grense parallelt eller fortløpende etter at Momarken-Melleby bygges/har blitt ferdigstilt, vil Askim kommune foreslå å flytte finansieringen av Momarken-*

*Melleby over til Knapstad-Akershus grense, for dermed å bygge denne først.*

7. *Bystyret bes om at det utredes et alternativ, der vi fjerner dagens bomstasjoner på Rv128, henholdsvis Dalen/Fossum og Brennemoen/Slitu. Prinsipielt er det galt at bilister som ikke benytter ny vei, skal stå for finansieringen av denne.*

Skiptvet kommune har i tillegg til pkt. 1-4 og pkt. 6 i fylkeskommunes vedtak, fattet følgende vedtak:

5. *Med foreliggende kostnadsoverslag for gjenstående utbygging på E6 og E18 og en statlig bevilgningsramme som angitt i punkt 3, vil bomtaksten pr. bomstasjon variere fra ca 7 til ca 14 kr, og bomavgiften for å kjøre E18 gjennom Østfold vil bli ca 46 kr for lette biler uten rabatt. Tunge biler betaler dobbel takst.*
7. *RV 115 gjennom Ringnesdalen er svært viktig for Skiptvet. Dette prosjektet ble tatt opp til erstatning for 2-plankryss mellom RV 122 og ny E18 i Spydberg. RV 115 gjennom Ringnesdalen er derfor ikke et sidevegstiltak, men en naturlig del av E18. Forutsetningen er at RV 115 gjennom Ringnesdalen skal finansieres som en del av E18 Krosby-Knapstad og bygges ut samtidig med den strekningen. Når E18 forventes ferdig i 2010-2011, så må det samme gjelde RV 115 gjennom Ringnesdalen. Skiptvet kommune forventer at RV 115 gjennom Ringnesdalen ferdigstilles samtidig med E18 Krosby-Knapstad.*

Eidsberg, Hobøl, Spydeberg, Trøgstad og Marker kommune har i tillegg til pkt. 1-4 og pkt. 6 i fylkeskommunes vedtak, fattet følgende vedtak:

5. *Med foreliggende kostnadsoverslag for gjenstående utbygging på E6 og E18 og en statlig bevilgningsramme som angitt i punkt 3, vil bomtaksten pr. bomstasjon variere fra ca 7 til ca 14 kr, og bomavgiften for å kjøre E18 gjennom Østfold vil bli ca 46 kr for lette biler uten rabatt. Tunge biler betaler dobbel takst.*

Marker kommune har i tillegg vedtatt følgende forutsetninger for sitt vedtak:

1. *Det forutsettes at plassering av bom øst for Ørje gjøres på en slik måte at man kan bevege seg innenfor kommunens grenser uten å måtte betale bompenger og slik at tilgang til Over Kjølen skistadion sikres tilsvarende. Marker kommune forutsetter å delta i beslutningen om endelig plassering av bomstasjonen.*
2. *Det forutsettes rasteplass på strekningen Ørje-Riksgrensen. Plasseringen tas i forbindelse med reguleringsplan for ny E18.*

3. *Det forutsettes at sideveismidler gjøres tilgjengelig for Marker kommune.*
4. *Det forutsettes at bomplassering langs E18 for øvrig sikrer tilgang til Mysen sentrum uten bomplassering for reisende fra Ørje/Marker.*
5. *Det forutsettes en makspris for foreslått på bomplassering for lette kjøretøy ved Ørje øst på kr 7,-.*
6. *Det forutsettes at gang og sykkelvei til Sletta industriområde opparbeides samtidig med nye E18 trase.*

Statens vegvesen viser til at Askim kommune har bedt om at det utredes et alternativ der eksisterende bomstasjoner på gamle E18 fjernes. Bompengeinnkreving både på ny og gammel E18 er en grunnleggende forutsetning for det foreslåtte finansieringsopplegget for videre utbygging av E18 i Østfold. Det er derfor ikke lagt opp til utredning av et slikt alternativ. Skiptvet ko006Dmune forutsetter at utbygging av fv 115 i Ringnesdalen finansieres innenfor Østfoldpakka. Statens vegvesen viser til at det i forbindelse med vedtak om ikke å bygge kryss mellom ny E18 og fv 122 i Spydeberg, ble avtalt å øke rammen til sidevegstiltak med 40 mill. 2004-kr som tilskudd til utbedring av fv 115 i Ringnesdalen. Kostnader ut over dette forutsettes prioritert innenfor fylkeskommunens ordinære rammer til investeringer på fylkesvegnettet, evt. innenfor gjenstående midler til sidevegstiltak. Marker kommune har sluttet seg til det foreslåtte utbyggings- og finansieringsopplegget på visse vilkår. Statens vegvesen viser til at flere av disse vil bli vurdert i arbeidet med planlegging av prosjektet Riksgrensen – Ørje. Statens vegvesen finner imidlertid ikke å kunne tilrå ytterligere økning av rammen til sidevegstiltak. Videre blir det vist til at det vurderes som aktuelt med bompengeinnkreving også på eksisterende E18 mellom Ørje/Marker og Mysen sentrum dersom trafikklekkasjen til sidevegnettet blir for stor.

Samferdselsdepartementet slutter seg til Statens vegvesens tilrådinger. Etter departementets vurdering har Østfold fylkeskommune og berørte kommune med disse vedtakene sluttet seg til et opplegg for delvis bompengefinansiert utbygging av strekningen Melleby – Momarken som første etappe på den videre utbyggingen av E18 i Østfold innenfor de økonomiske rammene i Nasjonal transportplan 2010-2019.

## 5 Trafikkgrunnlag

E18 i Østfold har de senere årene hatt en årlig trafikkvekst som er 2,5 pst. høyere enn landsgjen-

nomsnittet. Dette skyldes trolig at deler av E18 har blitt utbygd i denne perioden og at det er etablert et større kjøpesenter i Sverige, like over landsgrensen.

Det er gjennomført analyser av de trafikkmessige konsekvensene av det foreslåtte innkrevingsopplegget på E18 i Østfold. Trafikkanalysene er gjennomført med Statens vegvesens regionale transportmodell (RTM). Resultatene fra RTM er vurdert i forhold til registrert trafikk i 2008. I tillegg er det foretatt vurderinger basert på erfaringstall fra eksisterende bomstasjoner på E18 samt vurderinger av usikkerhet knyttet til endringer i reisevaner, trafikklekkasje, inntekter fra utenlandske kjøretøy m.m.

I de eksisterende bomstasjonene ved Brenne-moen/Slitu og Dalen/Fossum er det i dag envegs innkreving; jf. figur 3.1. Som nærmere omtalt i kap. 6.2, er det forutsatt innføring av helautomatisk innkreving i disse stasjonene samtidig med oppstart på bompengeinnkrevingen ved Ramstad. I tillegg vil det bli innkreving i begge retninger. Disse endringene er vurdert til å få minimale trafikkale konsekvenser. I de nye innkrevingsnittene ved Ørje og Elvestad er det forutsatt bompengeinnkreving både på ny og gammel E18. I disse to snittene er det begrenset med omkjøringsmuligheter for trafikanter som ikke ønsker å betale bompenger. I innkrevingsnittet ved Ramstad er det bare forutsatt bompengeinnkreving på ny E18. Dette vil føre til at en del trafikanter, særlig lokal trafikk, vil velge å kjøre gamle E18. I finansieringsanalysen er det lagt til grunn en trafikkreduksjon på 10 pst. i innkrevingsnittene ved Ørje og Elvestad som følge av bompengeinnkrevingen. I innkrevingsnittet ved Ramstad er det lagt til grunn en reduksjon på 25 pst.

Av tabell 5.1 framgår forventet trafikk (ÅDT) gjennom bomstasjonssnittene i sammenligningsåret 2008, gitt bompengefinansiering. Deretter er det regnet med en generell årlig trafikkvekst på 1,8 pst. fram til 2015, 1,3 pst. i perioden 2015-2020 og 1,2 pst. etter 2020. Dette er i samsvar med de trafikkprognosene som er utviklet for Østfold i forbindelse med arbeidet med Nasjonal transportplan 2014-2023.

Den eksterne kvalitetssikreren har vurdert trafikkgrunnlaget som nøkternt og som et godt grunnlag for finansieringsanalysen. Det er imidlertid knyttet usikkerhet til endringer i reisevaner i alle snittene der det etableres nye bomstasjoner. I tillegg kommer blant annet usikkerhet knyttet til inntekter fra utenlandske kjøretøy. I finansieringsanalysen er det derfor lagt til grunn et inn-

Tabell 5.1 Forventet ÅDT gjennom bomstasjonssnittene i sammenligningsåret 2008

Bomstasjonssnitt	Start bompenge- innkreving	ÅDT uten bompenge- innkreving	ÅDT med bompenge- innkreving
Ørje øst	2015	5 250	4 750
Ramstad vest	2014	5 200	3 900
Brennemoen/Slitu	2001*	-	8 700
Dalen/Fossum	2001*	-	13 750
Elvestad vest	2015	11 200	10 100

\* Endres til helautomatisk tovegs innkreving i 2014.

tekstbortfall på 4-5 pst. som følge av trafikk som ikke betaler bompengeavgift.

Samferdselsdepartementet forutsetter at Statens vegvesen gjennomfører trafikktellinger og vurderer trafikktviklingen på strekningen jevnlig. Dersom trafikklekkasjen til sidevegnettet blir for stor, vil det være aktuelt å vurdere bompengeinnkreving også på eksisterende E18 ved Ramstad.

## 6 Forslag til revidert finansieringsopplegg for videre utbygging av E18 i Østfold

### 6.1 Statlige midler

I St.meld. nr. 16 (2008-2009) Nasjonal transportplan 2010-2019 og tilhørende handlingsprogram er det lagt til grunn en statlig ramme på til sammen 1 590 mill. 2011-kr til utbygging av E18 på strekningene Melleby – Momarken og Knapstad – Akershus/Østfold grense – Retvedt, fordelt med 990 mill. kr i perioden 2010-2013 og 600 mill. kr i perioden 2014-2019.

Det foreligger ikke planavklaring for E18 strekningen Østfold grense – Retvedt, og Ski kommune utreder også løsninger der Retvedt ikke vil være et naturlig endepunkt. Foreløpig er det derfor lagt til grunn at prosjektet avsluttes ved fylkesgrensen. Den statlige rammen til videre utbygging av E18 i Østfold er likevel satt til 1 590 mill. kr. Statlige midler til videre utbygging av E18 fra Akershus grense til Retvedt og videre til Vinterbro forutsettes avklart gjennom arbeidet med Nasjonal transportplan for perioden 2014-2023, jf. nærmere omtale i kap. 9.

### 6.2 Bompengeopplegg

Det er lagt opp til innkreving av bompenger i fem innkrevingsnitt mellom Riksgrensen og Akershus grense, jf. figur 3.1.

Bomstasjonene ved Slitu og Fossum har vært i drift siden 2001, med envegs bompengeinnkreving for trafikk vestover i stasjonen på Slitu og østover i stasjonen på Fossum. I tillegg ble det satt i gang envegs innkreving for trafikk vestover i en bomstasjon på ny E18 ved Brennemoen da strekningen Sekkelsten – Krosby ble åpnet for trafikk i 2005. Videre ble det satt i gang envegs innkreving for trafikk østover i en bomstasjon på ny E18 ved Dalen da strekningen Krosby – Knapstad ble åpnet for trafikk i 2010. Det er forutsatt innføring av tovegs helautomatisk innkreving i disse stasjonene samtidig med oppstart på innkrevingen i ny bomstasjon ved Ramstad, når strekningen Melleby – Momarken åpnes for trafikk.

Bompengeinnkrevingen på strekningene Riksgrensen – Ørje, Melleby – Momarken og Knapstad – Akershus grense forutsettes startet opp etter at utbyggingen av strekningene er fullført. På strekningene Riksgrensen – Ørje og Knapstad – Akershus grense er det forutsatt bompengeinnkreving både på ny og gammel E18. På strekningen Melleby – Momarken er det regnet med at en bomstasjon på gammel E18 vil føre til mye uønsket trafikk gjennom Mysen sentrum. Dette vil være uheldig både av miljømessige og trafikksikkerhetsmessige grunner. I innkrevingsnittet ved Ramstad er det derfor bare forutsatt bompengeinnkreving på ny E18.

I eksisterende bomstasjoner ved Brennemoen/Slitu og Dalen/Fossum, samt på E6, skal innkrevingen opphøre i 2021, som tidligere forutsatt. I de nye bomstasjonene er det lagt opp til 15 års innkreving i hver stasjon. I finansieringsanaly-

Tabell 6.1 Forventet takstnivå for lette og tunge kjøretøy

Strekning (lengde)	Bomstasjons-plassering	Takster
Riksgrensen – Ørje (6,6 km)	Ørje øst	7 / 14
Melleby – Momarken (8,3 km)	Ramstad vest	9 / 18
Momarken – Krosby (12,8 km)	Brennemoen/Slitu	14 / 28
Krosby – Knapstad (8,0 km)	Dalen/Fossum	9 / 18
Knapstad – Akershus grense (6,0 km)	Elvestad vest	7 / 14
Sum		46 / 92

sen er det foreløpig lagt til grunn følgende innkrevingsperioder:

– Ørje øst:	2015-2030
– Ramstad vest:	2014-2029
– Brennemoen/Slitu:	2001-2021
– Dalen/Fossum:	2001-2021
– Elvestad vest:	2015-2030

Dette innebærer bompengeneinnkreving i to eller flere snitt i perioden 2001-2030, til sammen 29 år.

Gjeldende takster og rabattordninger videreføres i eksisterende bomstasjoner fram til forutsatt innføring av tovegs helautomatisk innkreving i 2014. Dagens takster i disse bomstasjonene er 25 kr for lette kjøretøy og 50 kr for tunge kjøretøy, med mulighet for inntil 50 pst. rabatt. Fra 2014 er takstene forutsatt vektet etter lengden på strekningen, slik at taksten på lengre strekninger blir høyere enn på korte strekninger. Dette innebærer reduksjon av takstene i eksisterende bomstasjoner på E18. Det er lagt til grunn at tunge kjøretøy (totalvekt over 3 500 kg) skal betale dobbel takst. Videre er det lagt til grunn en rabattordning som innebærer 10 pst. takstreduksjon ved bruk av brikke. Det er ikke forutsatt rabatter ut over dette.

Tabell 6.1 viser forventet takstnivå for lette og tunge kjøretøy i de ulike innkrevingsnittene. Dette gir en samlet takst på om lag 46 kr for lette kjøretøy (0,80 kr/km) og om lag 92 kr for tunge kjøretøy (1,60 kr/km) som kjører hele strekningen Riksgrensen – Akershus grense. Perioden med maksimal takst vil vare fra 2015 til 2021, dvs. i 7 år.

Det er forutsatt at takstene både på E6 og E18 blir regulert i samsvar med prisutviklingen. Der som økonomien blir svakere enn forutsatt, er det lagt til grunn at bompengeselskapet etter avtale

med Vegdirektoratet kan øke takstene på E18 med inntil 20 pst. og forlenge innkrevingsperioden i de nye bomstasjonene med inntil 5 år.

Samferdselsdepartementet har nedsatt en arbeidsgruppe som skal se på personvernutfordringene i helautomatiske bomstasjoner, og muligheten for å utvikle en anonym betalingsløsning som et supplement til dagens AutoPass-løsning. Arbeidet pågår.

### 6.3 Foreløpig forslag til finansieringsplan

En foreløpig finansieringsplan for utbygging av de tre gjenstående strekningene på E18, inkl. gjenstående finansiering av sidevegstiltak, er vist i tabell 6.2. Finansieringsanalysen er basert på en samlet investeringskostnad på om lag 2,3 mrd. 2011-kr. Følgende basisforutsetninger er ellers lagt til grunn for finansieringsanalysen:

- Trafikkgrunnlaget går fram av kap. 5
- Takst- og rabattsystem går fram av kap. 6.2
- Lånerente: 6,5 pst.
- Årlig prisstigning: 2,5 pst.
- Årlige innkrevingskostnader: 22 mill. kr ved innkreving i alle 5 snittene
- Brikkeandel: 65 pst.

Med disse basisforutsetningene er det beregnet at den samlede utbyggingen av E6 og E18 i Østfold vil være nedbetalt i 2030. Det er lagt til grunn at det før anleggsstart foreligger dokumentasjon fra en låneinstitusjon om lån innenfor den forutsatte lånerenten i en periode på 10 – 15 år.

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

- Kostnadsøkning på 20 pst.
- ÅDT i åpningsårene blir redusert med ytterligere 5 pst.
- Årlig trafikkvekst reduseres til 0,5 pst. både på E6 og E18
- Innkrevingsperioden økes fra 15 til 20 år i de nye bomstasjonene på E18.



Tabell 6.2 Foreløpig finansieringsplan for utbygging av gjenstående strekninger på E18 i Østfold, inkl. gjenstående finansiering av sidevegstiltak

	Mill. 2011-kr		
	2010-2013	2014-2017	Sum
Statlige midler	880	710	1 590
Bompenger	300	410	710
Sum	1 180	1 120	2 300

Med disse pessimistiske forutsetningene er det beregnet at takstene må økes med nærmere 80 pst., til 82 kr for lette kjøretøy og 164 kr for tunge kjøretøy som kjører hele strekningen Riksgrensen – Akershus grense. Beregningene viser at det foreslåtte bompengelopplegget er følsomt for endringer i forutsetningene. De pessimistiske forutsetningene må imidlertid slå til samtidig for at det skal bli nødvendig med så store takstøkninger. Det foreslåtte bompengelopplegget med flere innkrevingspunkter med lavere takster, vil være betraktelig mindre sårbart enn et opplegg basert på færre bomstasjoner med høyere takster.

#### 6.4 Oppfølging av Østfoldpakka

Tabell 6.3 viser samlet finansieringsplan for utbyggingen av E6 og E18 gjennom Østfold, inkl. tiltak

på eksisterende E18 og på sideveger langs E18. Forslaget er basert på at utbygging av gjenstående strekninger på E18 blir gjennomført som skissert i kap. 6.1-6.3.

Basert på disse forutsetningene er det beregnet at bompengeneinnkrevningen vil dekke om lag 5,2 mrd. kr av investeringskostnadene ved utbygging av E6 og E18 i Østfold. I tillegg kommer om lag 1,7 mrd. kr til å dekke renter og omlag 500 mill. kr til å dekke innkrevingskostnader samt kostnader til drift av bompengeselskapet. Dette gir et samlet bompengebidrag på om lag 7,4 mrd. kr. Beregningene viser at den foreslåtte utvidelsen av bompengelopplegget vil føre til at samlet bompengebidrag økes med om lag 1,32 mrd. kr, fordelt med om lag 710 mill. kr til utbygging, om lag 410 mill. kr til å dekke renter og om lag 200 mill.

Tabell 6.3 Foreløpig finansieringsplan for slutføring av Østfoldpakka

	Mill. 2011-kr				Sum
	2001-2005	2006-2009	2010-2013	2014-2017	
<b>E6</b>					
Statlige midler	600	480	80		1 160
Bompenger	1 220	1 510	50		2 780
Sum	1 820	1 990	130		3 940
<b>E18</b>					
Statlige midler	290	800	1 500	710	3 300
Bompenger	600	1 040	390	410	2 440
Sum	890	1 840	1 890	1 120	5 740
<b>Sum E6 og E18</b>					
Statlige midler	890	1 280	1 580	710	4 460
Bompenger	1 820	2 550	440	410	5 220
Sum	2 710	3 830	2 020	1 120	9 680

kr til å dekke innkrevingskostnader samt drift av bompengeselskapet.

Østfoldpakka er vedtatt som et samlet opplegg for delvis bompengefinansiering av E6- og E18-utbyggingen i Østfold, med felles regnskap og samtidig avslutning av bompengeinnkrevningen i 2021. Som omtalt i kap. 6.2, innebærer forslaget til oppfølging av Østfoldpakka at innkrevningen i de eksisterende bomstasjonene på E6 og E18 skal opphøre i 2021 som tidligere forutsatt. I de nye bomstasjonene på E18 er det lagt opp til 15 års innkreving i hver stasjon.

## 7 Utbyggings- og finansieringsopplegg for E18 på strekningen Melleby – Momarken, inkl. sidevegstiltak

Det er lagt opp til anleggsstart på strekningen Melleby – Momarken tidlig i 2012. Prosjektet er planlagt åpnet for trafikk sommeren 2014.

Forslaget til finansieringsopplegg for strekningen bygger på det foreløpige finansieringsopplegget for utbygging av E18 på de gjenstående strekningene Riksgrensen – Ørje, Melleby – Momarken og Knapstad – Akershus grense, inkl. gjenstående finansiering av sidevegstiltak. I St.meld. nr. 16 (2008-2009) Nasjonal transportplan 2010-2019 og tilhørende handlingsprogram er det lagt til grunn 770 mill. kr i statlige midler til prosjektet Melleby – Momarken, omregnet til 2011-kroner. Samferdselsdepartementet legger derfor til grunn 770 mill. kr i statlige midler til prosjektet, hvorav 30 mill. kr er bevilget i 2010 og 2011. Med en styringsramme på 916 mill. 2011-kr, innebærer dette et bompengedrag til prosjektet på 146 mill. kr. Bomstasjonen er forutsatt etablert på ny E18 vest for Ramstadkryssset.

I tillegg legges det til grunn 75 mill. kr i bompenger til finansiering av sidevegstiltak i 2011-2014, knyttet til utbygging av strekningen Melleby – Momarken. Fordelingen mellom kommunene de enkelte år forutsettes avklart i samråd med fyl-

keskommunen og berørte kommuner, i tråd med dagens praksis for fordeling av midler til sidevegstiltak. Finansieringsplanen for E18 på strekningen Melleby – Momarken, inkl. sidevegstiltak, framgår av tabell 7.1.

I tillegg er det lagt til grunn at bompengeselskapet vil stille til disposisjon om lag 35 mill. kr til planlegging, prosjektering og grunnverv på de gjenværende strekningene Ørje – Riksgrensen og Knapstad – Retvedt.

Det er forventet et forbruk på 40 mill. kr knyttet til prosjektet Melleby – Momarken i 2011. Av dette forutsettes 20 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet. I tillegg er det forventet et forbruk på omlag 20 mill. kr til planlegging av gjenværende strekninger.

Eventuelle kostnadsoverskridelser på prosjektet Melleby – Momarken skal dekkes slik at kostnadsøkninger opp til kostnadsrammen finansieres med statlige midler og bompenger etter samme prosentvise fordeling som innenfor styringsrammen. Dette innebærer at staten skal dekke 84 pst. og bompengeselskapet 16 pst. Overskridelser ut over kostnadsrammen er statens ansvar og må følgelig finansieres med statlige midler.

I finansieringsanalysen er det lagt til grunn en lånerente på 6,5 pst. Samferdselsdepartementet forutsetter derfor at det før anleggsstart foreligger dokumentasjon fra en låneinstitusjon om lån innenfor denne renten i en periode på 10-15 år.

Dersom det ikke blir tilslutning til videre utbygging av E18, må bomstasjonene ved Ramstad, Brennemoen/Slitu og Dalen/Fossum finansiere den foreslåtte utbyggingen av strekningen Melleby – Momarken, inkl. forutsatt finansiering av sidevegstiltak og planlegging. Forutsatt 15 års bompengeinnkreving i bomstasjonen ved Ramstad og avslutning av innkrevningen i bomstasjonene ved Brennemoen/Slitu og Dalen/Fossum i 2021, er det beregnet at dette vil innebære at takstnivået må økes til 10/20 kr i bomstasjonen ved Ramstad, 17/34 kr i bomstasjonene ved Brennemoen/Slitu og 10/20 kr i bomstasjonene ved Dalen/Fossum.

Tabell 7.1 Finansieringsplan for E18 Melleby – Momarken, inkl. finansiering av sidevegstiltak

	Mill. 2011-kr		
	2010-2013	2014-2017	Sum
Statlige midler	620	150	770
Bompenger	196	25	221
Sum	816	175	991

## 8 Fylkeskommunal garanti

---

Østfold fylkeskommune har gjennom fylkestingets vedtak av 29. april 2010 utvidet sin garanti for et bompengelån fra tidligere 2 740 mill. kr til inntil 2 900 mill. kr. Maksimal lånegjeld er beregnet til om lag 2 500 mill. kr.

Den fylkeskommunale garantien skal godkjennes av Kommunal- og regionaldepartementet. Garantien vil først komme til utbetaling dersom gjelden ikke blir mulig å håndtere etter at realkostene i bomstasjonene på E18 har økt med inntil 20 pst. og bompengeperioden i de nye bomstasjonene på E18 er forlenget med inntil 5 år.

## 9 Samferdselsdepartementets vurdering

---

E18 gjennom Østfold har stor betydning for utenriks godstransport på veg. Utenriks godstransport over E18 Ørje er nest størst i landet etter E6 Svinesund. Fortsatt utbygging er viktig for regional utvikling og for å redusere næringslivets transportkostnader.

Samferdselsdepartementet slutter seg til det foreslåtte opplegget for delvis bompengefinansiert utbygging av strekningen Melleby – Momarken som første etappe på den videre utbyggingen av E18 i Østfold innenfor de økonomiske ram-

mene i Nasjonal transportplan 2010-2019. Departementet legger vekt på at det er lokal politisk tilslutning til opplegget.

Samferdselsdepartementet påpeker at det skisserte utbyggings- og finansieringsopplegget for E18 Riksgrensen–Ørje ikke innbærer at Regjeringen har tatt stilling til en utbygging av strekningen. Regjeringen vil ev. komme tilbake med en vurdering av dette i forbindelse med rulleingen av Nasjonal transportplan.

## 10 Avtale

---

Etter at Stortinget har fattet vedtak om finansierings- og utbyggingsplan for E18 på strekningen Melleby – Momarken, vil det bli inngått avtale/tilleggsavtale mellom Vegdirektoratet og bompengeselskapet i tråd med forutsetningene som er lagt til grunn i denne proposisjonen.

Samferdselsdepartementet

tilrår:

At Deres Majestet godkjenner og skriver under et fremlagt forslag til proposisjon til Stortinget om revisjon og slutføring av Østfoldpakka – Utbygging og finansiering av prosjektet E18 Melleby – Momarken i Østfold.

---

Vi HARALD, Norges Konge,

s t a d f e s t e r :

Stortinget blir bedt om å gjøre vedtak om revisjon og slutføring av Østfoldpakka – Utbygging og finansiering av prosjektet E18 Melleby – Momarken i Østfold i samsvar med et vedlagt forslag.

---

**Forslag**

**til vedtak om revisjon og slutføring av Østfoldpakka –  
Utbygging og finansiering av  
prosjektet E18 Melleby – Momarken i Østfold**

I

1. Stortinget samtykker i at bompengeselskapet får tillatelse til å kreve inn bompenger til delvis bompengefinansiering av utbyggingen av E18 på strekningen Melleby – Momarken i Østfold. Vil-kårene fremgår av denne proposisjonen.
2. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsette nærmere regler for finansieringsordningen.

=====