



DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

# Prop. 176 S

(2012–2013)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

---

## Revisjon og slutføring av Østfoldpakka. Utbygging og finansiering av E18 på strekningene Riksgrensen – Ørje og Knapstad – Retvet i Østfold og Akershus

*Tilråding fra Samferdselsdepartementet 7. juni 2013,  
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 et samlet opplegg for slutføring av Østfoldpakka. Her inngår utbygging og finansiering av E18 på strekningene Riksgrensen – Ørje og Knapstad – Retvet, inkl. gjenstående finansiering av tiltak på eksisterende E18 og sideveger langs E18 i Østfold (sidevegstiltak).

Det legges opp til anleggsstart på strekningen Knapstad – Retvet i løpet av 2013 og på strekningen Riksgrensen – Ørje i 2014. Begge strekningene ventes åpnet for trafikk i 2016. Dette er de to

siste strekningene som inngår i utbyggingen av E18 i Østfoldpakka. 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 bompengeprogger. E6 gjennom Østfold sto ferdig som firefelts veg i 2008. Bompengerekkningen 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. forskuttering av statlige midler til prosjektene.

I tråd med St.meld. nr. 16 (2008-2009) Nasjonal transportplan 2010-2019 har Stortinget sluttet seg til et opplegg for utbygging og finansiering av strekningen Melleby – Momarken, jf. Prop. 131 S (2010-2011). Strekningen er nå under bygging, med planlagt åpning for trafikk sommeren 2014. I tillegg ble det varslet omlegging til tovegs automatisk innkreving i alle bomstasjonene på E18 når strekningen Melleby – Momarken åpnes for trafikk i 2014, samt endringer i takst- og rabattsystemet, jf. kap. 2.3.

I St.meld. nr. 16 (2008-2009) ble det også lagt opp til anleggsstart på strekningen Knapstad – Retvet i Østfold og Akershus i første fireårsperiode, med fullføring i siste seksårsperiode. Strekingen E18 Riksgrensen – Ørje var ikke omtalt. I Meld. St. 26 (2012-2013) Nasjonal transportplan 2014-2023 legges det opp til anleggsstart på begge prosjektene i første fireårsperiode, evt. i 2013 for Knapstad – Retvet, med fullfinansiering i siste seksårsperiode.

## 2.3 Endringer i takst- og rabattsystemet

Endringer i takst- og rabattsystemet på E18 i Østfold er omtalt i Prop. 131 S (2010-2011). Det legges nå opp til tilsvarende endringer på E6 i Østfold. Dagens ordning med muligheter for 30 - 50 pst. rabatt vil bli endret til en ordning med flat rabatt på 10 pst. for alle som betaler med brikke. Endringene vil ikke påvirke inntjeningen i bomstasjonene fordi grunntakstene (takstene før rabatt) vil bli regulert slik at gjennomsnittlig inntekt pr. passering opprettholdes. Endringene er planlagt gjennomført fra medio 2014. Endringene vil ivareta nødvendige tilpasninger til Eurovignett-direktivet (2006/38/EF). Forslag til revidert takst- og rabattsystem vil bli forelagt lokale myndigheter før Vegdirektoratet fatter et nytt takstvedtak.

## 3 Omtale av den samlede utbyggingen av E18 i Østfold og strekningene Riksgrensen – Ørje og Knapstad – Retvet

---

### 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 forbedret de siste årene. Når prosjektet Melleby – Momarken åpnes for trafikk i 2014, vil E18 være bygd ut som tofelts veg mellom Ørje og Melleby, som tofelts veg med midtrekkverk og forbikjøringsfelt fra Melleby til Momarken og som firefelts veg videre fra Momarken til Knapstad. Det gjenstår dermed utbygging av strekningene Riksgrensen – Ørje (6,4 km) og Knapstad – Retvet (6,2 km). Det foreligger godkjente reguleringsplaner for begge strekningene.

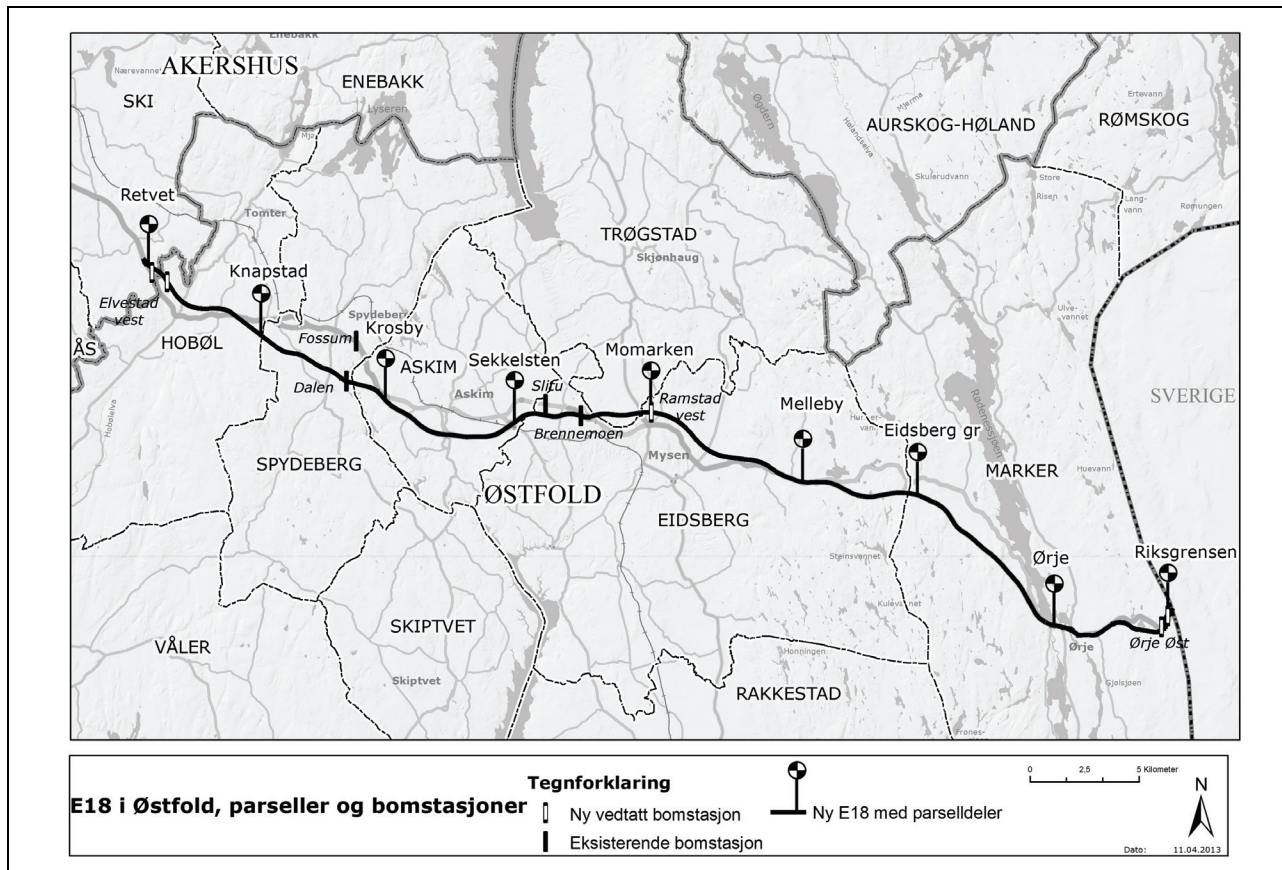
Oversikt over E18 i Østfold med delstreknin-ger samt eksisterende og planlagte bomstasjoner er vist i figur 3.1.

Som omtalt i St.prp. nr. 26 (1999-2000), inngår finansiering av tiltak på eksisterende E18 og sideveger langs E18 i Østfoldpakka (sidevegstiltak). 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. Fordelingen av, og senere endringer i rammen til sidevegstiltak, er nærmere omtalt i Prop. 131 S (2010-2011). Rammen til sidevegstiltak utgjør nå om lag 435 mill. kr, omregnet til 2013-prisnivå.

I Prop. 131 S (2010-2011) ble det lagt til grunn 79 mill. 2013-kr i bompenger til sidevegstiltak i perioden 2011-2014 knyttet til utbyggingen av strekningen Melleby – Momarken. Pr. 1. januar 2015 vil det gjenstå å finansiere 82 mill. 2013-kr. Fordelingen mellom kommunene de enkelte år forutsettes avklart i samråd med fylkeskommunen og berørte kommuner, i tråd med dagens praksis for fordeling av midler til sidevegstiltak, jf. Prop. 131 S (2010-2011).

### 3.2 E18 Riksgrensen – Ørje

Strekningen Riksgrensen – Ørje ligger i Marker kommune. Det er flere kryss og avkjørsler på strekningen. I perioden 2002-2012 ble det registrert til sammen 20 ulykker på strekningen. I



Figur 3.1 E18 i Østfold – delstrekninger og bomstasjoner

disse ulykkene ble 2 personer drept, 3 personer alvorlig skadet og 31 personer lettere skadet.

Årsdøgnetrafikken (ÅDT) er i dag 5 700 kjøretøy. I dimensjoneringsåret (25 år etter planlagt trafikåpning) forventes en ÅDT på om lag 8 500 kjøretøy.

Strekningen fra Riksgrensen til Ørje er på 6,4 km. Fra Riksgrensen til Ørje sentrum er vegen planlagt i ny trasé. Gjennom Ørje sentrum vil vegen følge dagens trasé. Hele strekningen bygges som tofelts veg med midtrekkverk og forbikjøringsfelt. Gjennom Ørje sentrum blir det bred midtdeler og redusert hastighet. Alle eksisterende kryss og avkjørsler i Ørje sentrum saneres med unntak av en av- og påkjøring som skal inngå i et planskilt kryss. Utover dette bygges to planskilte kryss, hvorav det ene ved Riksgrensen. Fv 21 vil krysse ny E18 på bru i Ørje sentrum. Brua er planlagt som skråstagbru for at den skal bli et identitetsskapende element. Ved Ørje sentrum skal lokalvegnettet rustes opp for å skape bedre forhold for lokaltrafikk og myke trafikanter. Eksisterende vektstasjon opprettholdes og utvides med døgnhvileplass for trailertrafikk vestover. Det

anlegges rasteplass ved Ørje sentrum. Det foreligger godkjent reguleringsplan.

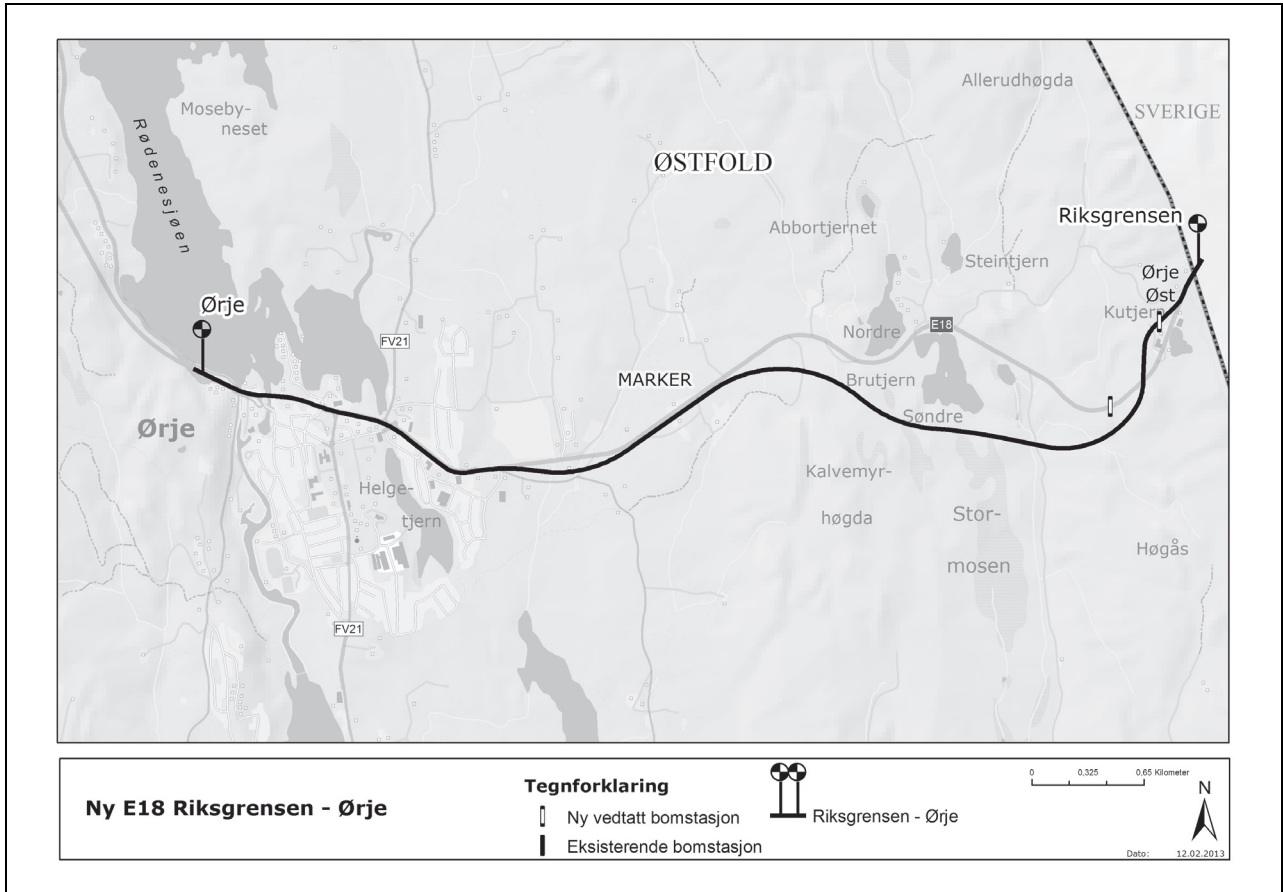
Utbyggingen vil gi bedre framkommelighet, trafikksikkerhet og miljøforhold langs vegen, samt føre til en mer ensartet standard på E18 gjennom Østfold.

Styringsrammen er fastsatt til 701 mill. 2012-kr, og kostnadsrammen er fastsatt til 771 mill. 2012-kr, inkl. kostnader for etablering av bomstasjon og påløpte utgifter før 2013. Omregnet til 2013-prisnivå er styringsrammen 720 mill. kr og kostnadsrammen 790 mill. kr. Styringsramme og kostnadsramme er inkl. økt merverdiavgift som følge av oppheving av vegfritaket fra 1. januar 2013.

Prosjektets netto nytte (NN) er beregnet til -290 mill. kr. Netto nytte over totale kostnader (NN/K) er beregnet til -0,5.

### 3.3 E18 Knapstad - Retvet

Strekningen Knapstad – Retvet ligger i Hobøl og Ski kommuner. Dagens E18 på strekningen har ikke tilfredsstillende vegstandard i forhold til trafikkb belastningen som varierer mellom 11 600 og



Figur 3.2 Oversiktskart som viser E18 Riksgrensen – Ørje

13 400 kjøretøyer pr. døgn (ÅDT). Vegen er smal og svingete med dårlige siktforhold. Det er flere private avkjørsler direkte ut på E18. Fartsnivået er til dels høyere enn ønskelig og deler av strekningen blir derfor kontrollert med fotobokser. Krysset mellom E18 og fv 120 (Elvestadkrysset) er utformet som to T-kryss og har ikke tilfredsstillende siktforhold.

I perioden 2002-2012 ble det registrert til sammen 36 ulykker på strekningen. I disse ulykkene ble 1 person drept, 1 person meget alvorlig skadet, 4 personer alvorlig skadet og 47 personer lettere skadet.

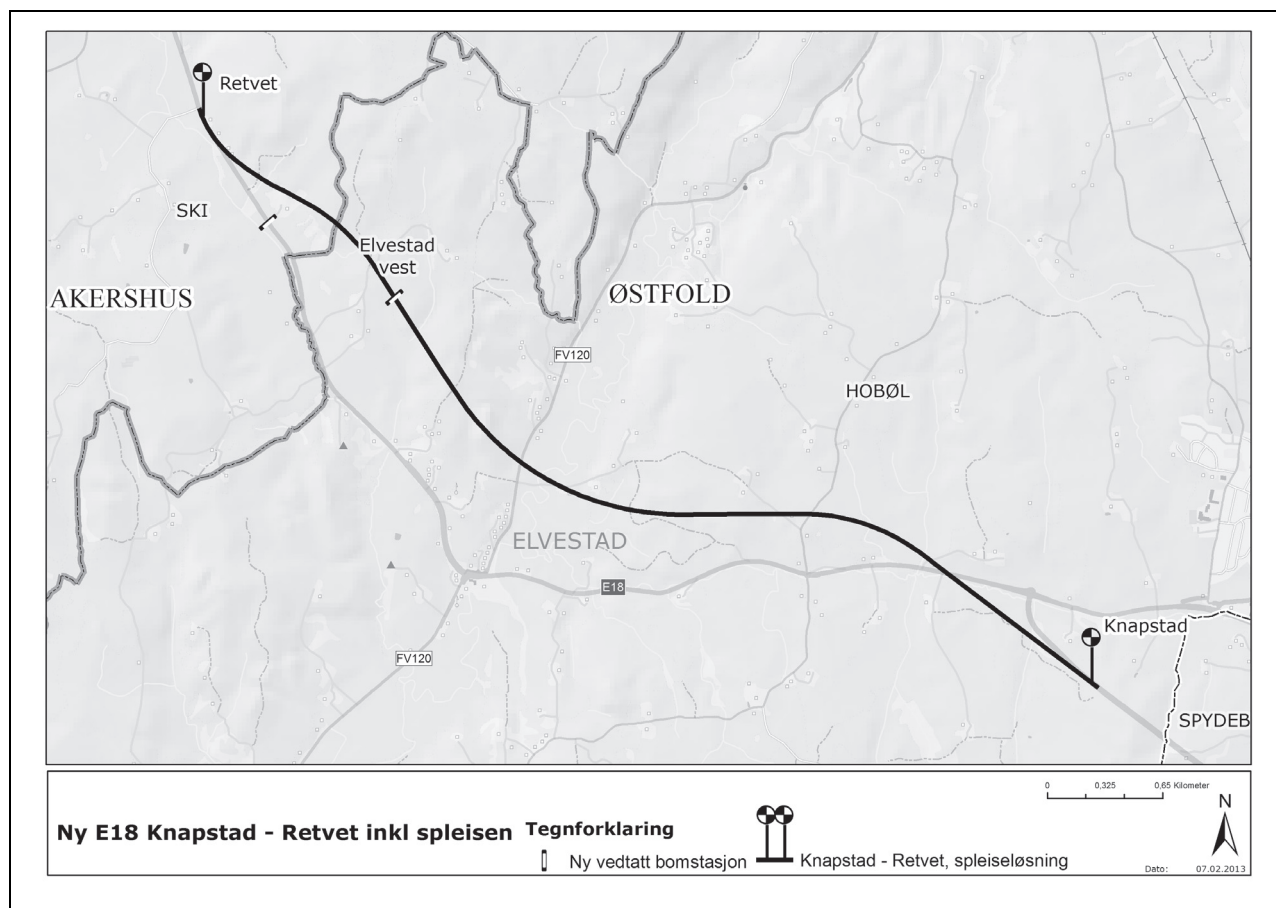
På den 6,2 km lange strekningen fra Knapstad til Retvet er det planlagt å bygge firefelts veg med midtrekkverk. Strekningen bygges i sin helhet i ny trasé. Vegen krysser Hobøelva med en bru med lengde 300 m. Det er lagt til rette for viltkryssinger under flere av bruene. Det bygges også to viltkryssinger over E18, én vest for Knapstad og én øst for Retvet. Videre er det planlagt planskilte kryss med fv 128 (eksisterende E18) ved Knapstad og med fv 120 nord for Elvestad. Gang- og sykkelveg er planlagt fra Elvestad sentrum langs

fv 120 til det nye krysset. Det er planlagt en rasteplass i området ved Knapstad.

Utbyggingen vil gi bedre framkommelighet, trafikksikkerhet og miljøforhold langs vegen, samt føre til en mer ensartet standard på E18 gjennom Østfold.

Opprinnelig var det forutsatt at prosjektet skulle avsluttes ved Retvet, om lag 0,8 km vest for fylkesgrensen mellom Østfold og Akershus. I Prop. 131 S (2010-2011) ble det forutsatt at tilknytningen til eksisterende E18 skulle skje gjennom en midlertidig løsning ved fylkesgrensen. Årsaken til dette var at det ikke forelå planavklaring på strekningen fra fylkesgrensen og vestover i Ski kommune. Reguleringsplan for denne strekningen ble vedtatt gjennom Ski kommunestyres vedtak av 15. mai 2013. Det legges derfor opp til å avslutte prosjektet ved Retvet som opprinnelig forutsatt. Strekningen fra fylkesgrensen til Retvet vil inngå i den permanente løsningen for E18 vestover gjennom Ski og Ås.

Det er gjennomført utvidet eksternt kvalitets-sikring av prosjektet (KS2). I tillegg til å omfatte prosjektstyringsunderlag og kostnadsoverslag er kvalitetssikringen utvidet til å omfatte trafikk-



Figur 3.3 Oversiktskart som viser E18 Knapstad – Retvet

grunnlag og bompenginntekter for hele Østfoldpakka.

Det er enighet mellom Statens vegvesen og den eksterne konsulenten om en styringsramme på 1 300 mill. 2012-kr og en kostnadsramme på 1 430 mill. 2012-kr, inkl. kostnader ved etablering av bomstasjon, basert på forslaget til reguleringsplan. Ski kommunestyres vedtak av reguleringsplanen innebærer en mindre kostnadsøkning etter at lengden på viltpassasjen øst for Retvet ble økt. Samferdselsdepartementet legger til grunn en styringsramme på 1 320 mill. 2012-kr og en kostnadsramme på 1 440 mill. 2012-kr. Omregnet til 2013-prisnivå er styringsrammen 1 350 mill. kr og kostnadsrammen 1 470 mill. kr. Styringsrammen og kostnadsrammen er inkl. økt merverdiavgift som følge av oppheving vegfritaket fra 1. januar 2013.

Prosjektets netto nytte (NN) er beregnet til -190 mill. kr. Netto nytte over totale kostnader (NN/K) er beregnet til -0,2.

#### 4 Lokalpolitisk behandling

Et forslag til utbygging og finansiering av gjenværende delstrekninger på E18 i Østfold ble behandlet i berørte kommuner og i Østfold fylkeskommune våren 2010, jf. omtale av lokalpolitisk behandling i Prop. 131 S (2010-2011). Opplegget er basert på punktvis bompenginnkreving i flere bomstasjoner langs E18. Østfold fylkeskommune og de berørte kommunene sluttet seg til opplegget.

Forslaget om utbygging og finansiering av delstrekningene Riksgrensen – Ørje og Knapstad – Retvet er basert på opplegget som er omtalt i Prop. 131 S (2010-2011). Det har ikke vært ny lokalpolitisk behandling av saken. Utbygging- og finansieringsopplegget i denne proposisjonen, inkludert takstnivå og nedbetalingstid, holder seg innenfor de tidligere lokalpolitiske vedtakene.

#### 5 Trafikkgrunnlag

I Prop. 131 S (2010-2011) er det gjort rede for de trafikkmessige konsekvensene ved å gå over til et

Tabell 5.1 Forventet ÅDT gjennom bomstasjonene i sammenligningsåret 2016

Bomstasjonssnitt	Start bompengge-innkrevning	ÅDT uten bompengge-innkrevning	ÅDT med bompengge-innkrevning
Ørje øst	2016	6 130	5 830
Ramstad vest	2014	7 550	4 670
Brennemoen/Slitu	2001*	11 500	11 440
Dalen/Fossum	2001*	16 340	16 000
Elvestad vest	2016	12 330	11 200

\* Endres til automatisk, tovegs innkrevning i 2014.

bompenggeopplegg som er basert på punktvis innkrevning i flere bomstasjoner langs E18, jf. figur 3.1. Statens vegvesen har utarbeidet et nytt og oppdatert trafikkgrunnlag for Østfoldpakka. I de nye innkrevningssnittene ved Ørje og Elvestad er det forutsatt bompenggeinnkrevning både på ny og gammel E18. I disse to snittene er det begrenset med omkjøringsmuligheter for trafikanter som ikke ønsker å betale bompenger.

Trafikkanalysene er gjennomført med Statens vegvesens regionale transportmodell (RTM). I tabell 5.1 framgår forventet trafikk gjennom bomstasjonssnittene i sammenligningsåret 2016 når alle delstrekningene er forutsatt åpnet for trafikk. Trafikkanalysene har tatt utgangspunkt i ÅDT i 2010. Deretter er det regnet med en årlig trafikkvekst på 1,8 pst. i perioden 2011-2014, 1,4 pst. i perioden 2015-2020 og 1,3 pst. i perioden 2021-2030. Dette er i samsvar med trafikkprognosene som er utarbeidet i forbindelse med Nasjonal transportplan 2014-2023.

Den eksterne kvalitetssikreren har ikke vesentlige kommentarer til trafikkanalysene som Statens vegvesen har utarbeidet.

Det er 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 lagt til grunn et inntektsbortfall på 5 pst. som følge av at man erfaringsmessig ikke får inntekter fra alle kjøretøy. Samferdselsdepartementet forutsetter at Statens vegvesen gjennomfører trafikktegninger og vurderer trafikkutviklingen på strekningen jevnlig. Der som trafikklekkasjen til sidevegnettet blir for stor, vil det være aktuelt å vurdere bompenggeinnkre-

ving også på eksisterende E18 ved Ramstad, jf. Prop. 131 S (2010-2011), side 7.

## 6 Bompenggeopplegg

Bompenggeopplegget er omtalt i Prop. 131 S (2010-2011). Ved fullt utbygd E18 gjennom Østfold, er det lagt opp til innkrevning av bompenger i fem innkrevningssnitt mellom Riksgrensen og Akershus grense, jf. figur 3.1.

Bomstasjonene på ny og gammel E18 ved Brennemoen/Slitu og Dalen/Fossum har envegs innkrevning for trafikk vestover i stasjonene ved Brennemoen/Slitu og østover i stasjonene ved Dalen/Fossum. Bomstasjonene ble ombyggt til automatisk innkrevning i mars 2012, men har fortsatt envegs innkrevning. Det er forutsatt innføring av tovegs innkrevning i disse stasjonene samtidig med oppstart på tovegs innkrevning i ny bomstasjon ved Ramstad når strekningen Melleby – Momarken åpnes for trafikk medio 2014.

Bompenggeinnkrevningen på delstrekningene Riksgrensen – Ørje og Knapstad – Retvet forutsettes startet opp etter at utbyggingen av strekningene er fullført. På disse strekningene er det forutsatt tovegs innkrevning både på ny og gammel E18. Det er forutsatt etablert et bomsnitt øst for Ørje og et vest for Elvestad.

I eksisterende bomstasjoner ved Brennemoen/Slitu og Dalen/Fossum, samt på E6, skal innkrevningen opphøre i 2021 som tidligere forutsatt. I de nye bomstasjonene er det lagt opp til 15 års innkrevning i hver stasjon. I finansieringsanalysen er det lagt til grunn følgende innkrevingsperioder:

Tabell 6.1 Innkrevingsperioder

Ørje øst:	2016-2031
Ramstad vest:	2014-2029
Brennemoen/Slitu:	2001-2021
Dalen/Fossum:	2001-2021
Elvestad vest:	2016-2031

Dette innebærer bompengenneinnkreving i to eller flere snitt i perioden 2001-2031, til sammen 30 år. I Prop. 131 S (2010-2011) er samlet innkrevingstid foreløpig oppgitt til 29 år. Årsaken til endringen er at utbyggingen av de to siste delstrekningene kommer i gang om lag ett år senere enn forutsatt i Prop. 131 S (2010-2011).

Gjeldende takster og rabattordninger videreføres i eksisterende bomstasjoner fram til innføring av tovegs automatisk innkreving fra medio 2014. Det er lagt til grunn at bompengetakstene som ble presentert i Prop. 131 S (2010-2011) skal gjelde fra 2014. Tabell 6.2 viser takstnivå for lette og tunge kjøretøy i de ulike innkrevingsnittene, omregnet til 2013-kr. Det er lagt til grunn 10 pst. rabatt ved bruk av brikke. Det er ikke forutsatt rabatter ut over dette. Det er videre lagt til grunn at tunge kjøretøy (totalvekt over 3 500 kg) skal betale dobbel takst.

Den eksterne kvalitetssikreren har ikke vesentlige kommentarer til forutsetningene som er lagt til grunn for bompengefinansieringen.

Dette gir en samlet takst på om lag 51 kr for lette kjøretøy (1 kr/km) og om lag 102 kr for tunge kjøretøy (2 kr/km) som kjører hele strekningen Riksgrensen – Retvet.

Perioden med maksimal takst vil vare fra høsten 2016 til utgangen av 2021, dvs. vel fem 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.

## 7 Utbyggings- og finansieringsplan for E18 Riksgrensen – Ørje og Knapstad – Retvet, inkl. gjenstående finansiering av sidevegstiltak

Forslaget til finansieringsopplegg for strekningene Riksgrensen – Ørje og Knapstad – Retvet, inkl. gjenstående finansiering av sidevegstiltak, bygger på det foreløpige finansieringsopplegget som ble lagt fram for Stortinget i Prop. 131 S (2010-2011).

Det er lagt opp til anleggsstart på delstrekningene Riksgrensen – Ørje i 2014 og Knapstad – Retvet i 2013. Prosjektene er planlagt åpnet for trafikk høsten 2016.

I tråd med Meld. St. 26 (2012-2013) Nasjonal transportplan 2014-2023 er det lagt til grunn en statlig ramme på 1 150 mill. 2013-kr til utbygging av E18 på strekningene Knapstad – Retvet og Riksgrensen – Ørje, fordelt med 800 mill. kr i første fireårsperiode og 350 mill. kr i siste seksårsperiode. I tillegg kommer 20 mill. kr som ble bevilget i 2011 og 10 mill. kr i kompensasjon for økt merverdiavgift i 2013.

Med styringsrammer på til sammen 2 070 mill. kr legges det til grunn et bompengebidrag på 890 mill. kr til de to prosjektene. Forslag til finansieringsplan er vist i tabell 7.1. I tillegg kommer 82

Tabell 6.2 Takstnivå for lette og tunge kjøretøy

Strekning (lengde)	Bomstasjonsplassering	2013-kr Takster
Riksgrensen – Ørje (6,6 km)	Ørje øst	8/16
Melleby – Momarken (8,3 km)	Ramstad vest	10/20
Momarken – Krosby (12,8 km)	Brennemoen/Slitu	15/30
Krosby – Knapstad (8,0 km)	Dalen/Fossum	10/20
Knapstad – Retvet (6,0 km)	Elvestad vest	8/16
Sum		51/102

Tabell 7.1 Finansieringsplan for utbygging på E18 på strekningene Riksgrensen – Ørje og Knapstad – Retvet\*

	Mill 2013-kr			
	2010-2013	2014-2017	2018-2023	Sum
Statlige midler	30	800	350	1 180
Bompenger	190	700	0	890
Sum	220	1 500	350	2 070

\* I tillegg kommer 82 mill. kr i bompenger til sidevegstiltak etter 2014.

mill. kr i bompenger til sidevegstiltak etter 2014. Det forutsettes at bompengeselskapet forskutterer deler av utbyggingskostnadene. Forskutteringen vil medføre økte rentekostnader for bompengeselskapet. Forskutteringen, og dermed omfanget av de økte rentekostnadene for bompengeselskapet, vil bli nærmere avklart gjennom arbeidet med Statens vegvesens handlingsprogram for perioden 2014-2017 (2023) og de årlige budsjetter.

Det legges til grunn samme fordeling mellom statlige midler og bompenger på de to prosjektene. Inkl. kompensasjon for økt merverdiavgift på om lag 250 mill. kr gir finansieringsplanen en statlig andel på om lag 57 pst. og en bompengandelen på om lag 43 pst.

Det er gitt tillatelse til at bompengeselskapet finansierer om lag 35 mill. kr til planlegging, prosjektering og grunnverv på strekningene Riksgrensen – Ørje og Knapstad – Retvet, jf. Prop. 131 S (2010-2011). I tillegg er det benyttet om lag 25 mill. kr som er stilt til rådighet gjennom midlertidig omdisponering av statlige midler innenfor Statens vegvesens fullmakter. I 2013 forventes et forbruk på om lag 130 mill. kr. Det forutsettes derfor at bompengeselskapet stiller til disposisjon til sammen 190 mill. kr til de to prosjektene i perioden 2010-2013.

Eventuelle kostnadsøkninger ut over prisstigningen skal dekkes i samsvar med gjeldende retningslinjer for bompengeprojekter. Kostnadsøkning opp til kostnadsrammen skal dekkes med statlige midler og bompenger etter samme prosentvise fordeling som innenfor styringsrammen inkl. kompensasjonen for økt merverdiavgift. Eventuelle overskridelser utover kostnadsrammen, er statens ansvar og dekkes med statlige midler. Dersom kostnadene blir lavere enn forutsatt, skal en besparelse på inntil 10 pst. fordeles mellom staten og selskapet i forhold til partenes andel av finansieringen. Kostnadsbesparelse på

mer enn 10 pst. tilfaller staten. Hvert prosjekt behandles separat.

Følgende basisforutsetninger er lagt til grunn for finansieringsanalysen:

- Bompengeselskapets lånegjeld pr 31. desember 2012: 1971 mill. kr
- Trafikkgrunnlag i tråd med kap. 5
- Takst- og rabattsystem i tråd med kap. 6
- Lånerente: 6,5 pst.
- Årlig prisstigning: 2,5 pst.
- Årlige innkrevingskostnader: 22 mill. kr ved innkreving i alle 5 snittene
- Brikkeandel: 70 pst.

Med disse basisforutsetningene er det beregnet at den samlede utbyggingen av E6 og E18 i Østfold vil være nedbetalt i 2031.

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

- Kostnadsøkning opp til kostnadsrammene.
- Ved åpningen av de siste prosjektene på E18 blir ÅDT i alle fem bomstasjonene på E18 redusert med ytterligere 5 pst..
- Årlig trafikkvekst reduseres til 0,5 pst. både på E6 og E18.
- Takstøkning på 20 pst. ett år etter åpning av de siste prosjektene på E18.

Dersom de pessimistiske forutsetningene slår til for alle innkrevingsnittene og den forlengede innkrevingen kun skal skje i de tre siste snittene, vil innkrevingen i disse måtte forlenges til om lag 18 år. De øvrige bomstasjonene på E6 og E18 er da forutsatt å stå i 20 år.

I beregningene er det ikke tatt hensyn til at bompengeselskapet i dag har en betydelig lavere rente for de lånene som allerede er tatt opp. Lavere lånerente enn den beregningstekniske renten på 6,5 pst. de første årene vil ha en vesentlig positiv virkning for bompengeselskapets økonomi.



Tabell 8.1 Finansieringsplan for slutføring av Østfoldpakka

	Mill 2013-kr					
	2001-2005	2006-2009	2010-2013	2014-2017	2018-2023	SUM
<b>E6</b>						
Statlige midler	650	580	90	0	0	1 320
Bompenger	1 330	1 870	50	0	0	3 250
<i>Sum</i>	<i>1 980</i>	<i>2 450</i>	<i>140</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>4 570</i>
<b>E18</b>						
Statlige midler	320	870	1 550	1 040	350	4 130
Bompenger	650	770	320	810	0	2 550
<i>Sum</i>	<i>970</i>	<i>1 640</i>	<i>1 870</i>	<i>1 850</i>	<i>350</i>	<i>6 680</i>
<b>Sum E6 og E18</b>						
Statlige midler	970	1 450	1 640	1 040	350	5 450
Bompenger	1 980	2 640	370	810	0	5 800
<i>Sum</i>	<i>2 950</i>	<i>4 090</i>	<i>2 010</i>	<i>1 850</i>	<i>350</i>	<i>11 250</i>

## 8 Oppfølging av Østfoldpakka

Tabell 8.1 viser samlet finansieringsplan for utbyggingen av E6 og E18 gjennom Østfold, inkl. sidevegstiltak. Forslaget er basert på at utbygging av gjenstående strekninger på E18 blir gjennomført som skissert i kap. 6 og 7.

Basert på disse forutsetningene er det beregnet at bompengene vil dekke om lag 5,8 mrd. kr av investeringskostnadene ved utbygging av E6 og E18 i Østfold. I tillegg kommer om lag 1,85 mrd. kr til å dekke renter og om lag 0,6 mrd. kr til å dekke innkreivingskostnader samt kostnader til 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 bompengene i 2021. Som omtalt i kap. 6, innebærer forslaget til oppfølging av Østfoldpakka at innkreivningen 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 innkreivning i hver stasjon.

## 9 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. i basisalternativet og i underkant av 2 800 mill. kroner i det pessimistiske alternativet.

Den fylkeskommunale garantien skal godkjennes av Kommunal- og regionaldepartementet. Dette vil skje etter at Stortinget har behandlet proposisjonen. Garantistens eventuelle utlegg kan dekkes gjennom en økning av realtaksene med inntil 20 pst. og en forlengelse av bompengeperioden med inntil 5 år.

## 10 Samferdselsdepartementets vurdering

Samferdselsdepartementet viser til at 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 slutføring av Østfoldpakka og utbygging og finansiering av E18 på strekningene Riksgrensen – Ørje og Knapstad – Retvet. Departementet legger vekt på at det er lokalpolitisk tilslutning til opplegget.

## 11 Avtale

---

Samferdselsdepartementet

t i l r å r :

Etter at Stortinget har fattet vedtak om slutføring av Østfoldpakka inkl. utbygging og finansiering av E18 på delstrekningene Riksgrensen – Ørje og Knapstad – Retvet, vil det bli inngått avtale/tilleggsavtale mellom Vegdirektoratet og bompengeselskapet i tråd med vilkårene som er lagt til grunn i denne proposisjonen.

At Deres Majestet godkjenner og skriver under et framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om revisjon og slutføring av Østfoldpakka. Utbygging og finansiering av E18 på strekningene Riksgrensen – Ørje og Knapstad – Retvet i Østfold og Akershus.

---

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 E18 på strekningene Riksgrensen – Ørje og Knapstad – Retvet i Østfold og Akershus i samsvar med et vedlagt forslag.

---

## Forslag

### **til vedtak om revisjon og slutføring av Østfoldpakka. Utbygging og finansiering av E18 på strekningene Riksgrensen – Ørje og Knapstad – Retvet i Østfold og Akershus**

1. Stortinget samtykker i at bompengeselskapet får tillatelse til å ta opp lån og kreve inn bompenger til delvis bompengefinansiering av utbyggingen av strekningene Riksgrensen – Ørje og Knapstad – Retvet. Vilkårene fremgår av denne proposisjonen.
  2. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsette nærmere regler for finansieringsordningen.
- 
-





Tykk: AS O. Fredr. Arnesen. Juni 2013

241491