

Meld. St. 33 (2016-2017) Nasjonal transportplan 2018-2029

Spørsmål 38 Rv 23 Oslofjordforbindelsen

I stortingsmeldingen heter det: "Det er ennå ikke tatt stilling til endelig konseptvalg på Oslofjordtunnelen. I planen er det satt av midler tilsvarende anleggskostnad for bygging av nytt tunnellop med oppstart i første planperiode."

- a) Betyr dette at regjeringen ikke har konkludert på om det skal bygges nytt tunnellop eller bru?
- b) Hva er status i ESAs behandling av spørsmålet om nytt tunnellop (pga. stigningsforholdene)?
- c) Hvor mye ble krevd inn i bompenger etter at Oslofjordtunnelen byggetrinn 1 var nedbetalt, hvor mye er brukt opp til planlegging av ny tunnel, og kan resterende midler (hvor mye?) benyttes til ev finansiering bru i stedet for nytt tunnellop?
- d) Hva er estimerte kostnader for bygging av bru over Oslofjorden, og hvor høy bompengendeel vil det være mulig å ha for finansiering av bru?
- e) dersom det legges opp til gjeninnføring av forhåndsinnkreving av bompenger på dagens tunnel, hvor mye midler vil dette årlig kunne gi?

Svar:

- a) Valg av løsning er fortsatt til vurdering i regjeringen
- b) Samferdselsdepartementet rettet høsten 2016 en uformell henvendelse til ESA, med spørsmål om bygging av et nytt parallelt tunnellop ville bli vurdert å være i strid med tunnelsikkerhetsdirektivet. ESA videresendte henvendelsen til EU-kommisjonen, som nå tidlig i vår gjennom ESA har gitt tilbakemelding. Deres vurdering er at bygging av parallelt løp ikke vil være i strid med tunnelsikkerhetsdirektivet slik de oppfatter det. Departementet oppfatter uttalelsen å være formell og således endelig fra EUs side.

ESA presiserer at de ikke anser seg bundet av Kommisjonens vurdering, men at sannsynligheten for at de vil treffe en annen konklusjon, dersom det skulle bli en sak, er minimal. Dialogen er som vanlig journalført og offentlig.

- c) I følge Statens vegvesen er det krevd inn i underkant av 440 mill. kr etter at byggetrinn 1 var nedbetalt. Av dette er 158 mill. kr benyttet til planlegging av nytt tunnellop og 34 mill. kr til dekking av innkrevings- og andre driftskostnader. I tillegg har bompengeselskapet en gjeld på i underkant av 10 mill. kr som skal nedbetales, og det må settes av midler til istandsetting av vegen etter fjerning av bomstasjonen. Korrigert for finansinntekter er det regnet med at bompengeselskapet vil ha vel 240 mill. kr til disposisjon.

Dersom det ikke blir aktuelt med bygging av nytt tunnellop, er det i Prop. 170 S (2012-2013) forutsatt at bompengelinntektene skal benyttes til andre tiltak i området, i samråd med Akershus og Buskerud fylkeskommuner. Dette er i tråd med de lokalpolitiske vedtakene. Dersom disponible bompenger skal benyttes til å finansiere evt. bygging av bru, er det derfor en forutsetning at Akershus og Buskerud fylkeskommuner er enige i dette.

- d) I tilleggsutredningen til KVUen for kryssing av Oslofjordforbindelsen fra november 2016 er kostnadene for bygging av bru over Oslofjorden i innkortet trasé anslått til 16,0-17,7 mrd. kr. Bompengepotensialet er anslått til i størrelsesorden 3 mrd. kr.
- e) I 2015, som var siste hele år med bompengelinnkrevning, var netto bompengelinntekter 107 mill. kr. Ved en eventuell gjeninnføring av forhåndsinnkrevningen vil ny takst- og rabattstruktur med 20 pst. rabatt for takstgruppe 1 og ingen rabatt for takstgruppe 2 bli innført. Selv om dette kan ha innvirkning på trafikken, antas bompengelinntektene å bli i samme størrelsesorden som i 2015.