



DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

# St.prp. nr. 60

(2008–2009)

## Om utbygging og finansiering av E18 på strekningen Sky-Langangen i Vestfold og Telemark

*Tilråding fra Samferdselsdepartementet av 3. april 2009,  
godkjent i statsråd samme dag.  
(Regjeringen Stoltenberg II)*

### 1 Innledning

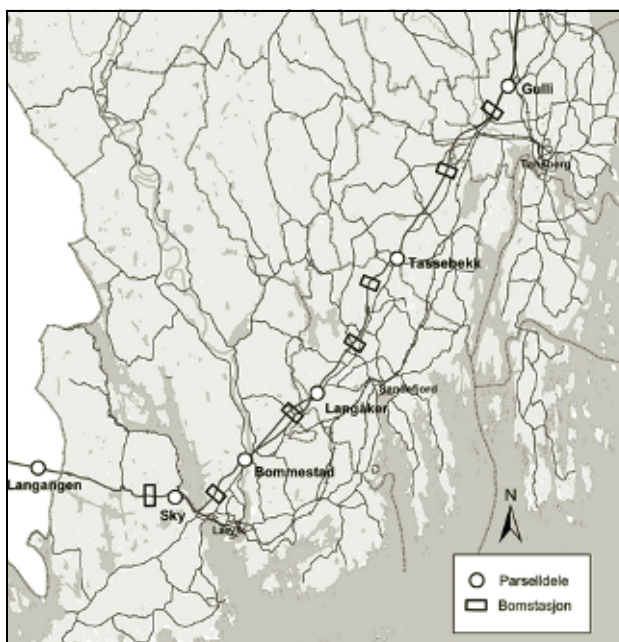
I St.meld. nr. 24 (2003-2004) Nasjonal transportplan 2006-2015 er det høyt prioritert å få videreført utbygging av E18 i Vestfold for å få sammenheng-

ende firefelts veg på hele strekningen mellom Oslo og Telemark. Det foreligger imidlertid ikke tilstrekkelig planavklaring for E18 gjennom Vestfold til at et endelig forslag til finansieringsopplegg for samtlige delstrekninger kan legges fram for Stortinget nå. For å spare tid legges det derfor opp til å fremme finansierings- og utbyggingsopplegg for videre utbygging for Stortinget i flere omganger.

Det legges i denne proposisjonen fram et forslag for utbygging og finansiering av strekningen E18 Sky-Langangen i Larvik og Porsgrunn kommuner. I tillegg skisseres opplegget for videre utbygging og finansiering av E18 mellom Gulli i Tønsberg og Langangen i Telemark basert på foreløpige kostnader og takstnivåer. Det er lokalpolitisk tilslutning til det framlagte opplegget.

I St.prp. nr. 78 (2005-2006) er det forutsatt at prosjektet E18 Langåker-Bommestad skal inngå i samlet opplegg for videre utbygging av E18 i Vestfold. I tråd med lokale vedtak legges det derfor opp til å etablere en automatisk bomstasjon på strekningen i stedet for to separate énvegs bomstasjoner nord og sør for Larvik.

Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til Stortinget med endelig opplegg for utbygging og finansiering av de øvrige delstrekningene Gulli-Langåker og Bommestad-Sky så snart det foreligger tilstrekkelige avklaringer.



Figur 1.1 Oversiktskart

## 2 Omtale av samlet utbyggings- og finansieringsopplegg for E18 Gulli-Langangen og utbygging av strekningen E18 Sky-Langangen

### 2.1 E18 Gulli-Langangen (samlet utbygging)

Med åpningen av prosjektet Frydenhaug-Eik i Drammen er det sammenhengende firefelts veg mellom Oslo og Gulli ved Tønsberg. Gjenstående strekninger av E18 i Vestfold med tofelts veg har en samlet lengde på om lag 43 km. Det siste tiåret har utilfredsstillende trafikkavvikling med tidvis stillestående kø utviklet seg fra å være et sommerproblem til å bli et helårsproblem på deler av strekningen. Årsdøgntrafikken varierer mellom om lag 14 000 og 25 000 kjøretøyer. Det meste av strekningen har ÅDT over 20 000 kjøretøyer. Sommerdøgntrafikken er vesentlig høyere på hele strekningen. De siste ti årene har det vært en årlig gjennomsnittlig trafikkvekst på 4 pst.

Det har vært mange og alvorlige trafikkulykker på E18 i fylket sør for Tønsberg. I perioden 1998-2007 var det 74 ulykker med alvorlig personskade, hvorav 61 pst var møteulykker. I disse ulykkene har 172 personer blitt drept eller skadd, mens 32 personer har blitt drept. Etablering av 11,5 km midtrekkverk mellom Tønsberg og Larvik har gitt en markert reduksjon i antall ulykker, spesielt møteulykker. Stor og økende trafikk gjør at mange bosatte og virksomheter nær E18 opplever situasjonen som utilfredsstillende.

Videre utbygging av E18 gjennom Vestfold har vært omtalt i proposisjoner og meldinger ved flere anledninger. I St.meld. nr. 24 (2003-2004) Nasjonal transportplan 2006-2015 vises det til at Vestfold og Telemark fylkeskommuner har tatt initiativ til utforming av et samlet opplegg for å ferdigstille hele utbyggingen av E18 i Vestfold innen 2015. For å unngå forsinkelser ga Stortinget gjennom behandlingen av St.prp. nr. 78 (2005-2006) sin tilslutning til at utbygging av strekningen Langåker-Bommestad kunne startes opp før utredningen om et samlet opplegg for E18-utbyggingen i Vestfold var sluttført. På dette tidspunkt var plansituasjonen for øvrige delstrekninger uavklart. Prosjektet Langåker-Bommestad var likevel forutsatt å inngå i felles innkrevingsopplegg. Dersom det ikke ble tilslutning til et samlet opplegg, skulle prosjektet defineres gjennom etterskuddsinnkreving i to énvegs bomstasjonssnitt ved Skolmar og Solum, hhv. nord og sør for Larvik. Prosjektet startet opp i 2007 og åpnes for trafikk sommeren 2009.

Gjenstående utbygging omfatter tre delstrekninger med lengde på om lag 43 km som har ulike plansituasjoner:

Strekningen *Gulli-Langåker* på om lag 25,5 km har godkjent reguleringsplan i Stokke og Sandefjord kommuner. Prosjektet omfatter utvidelse til fire felt langs dagens trase.

Strekningen *Bommestad-Sky* på om lag 7,5 km i Larvik kommune har gjennomgått utredning med flere alternative linjevalg med stort spenn i utbyggingskostnader. Kostnadsforskjellen for ulike løsninger på strekningen er etter at saken var til lokal behandling redusert til å omfatte tunnallengden på aktuell trase, og beregnet til om lag 200 mill kr. Godkjent kommunedelplan med konsekvensutredning for valgt vegtrasé ventes å foreligge medio 2009. Godkjent reguleringsplan ventes å foreligge våren 2010.

Strekningen *Sky-Langangen* på om lag 9,5 km i Larvik kommune har godkjent reguleringsplan og det er gjennomført ekstern kvalitetssikring, jf. nærmere omtale i kap. 2.2.

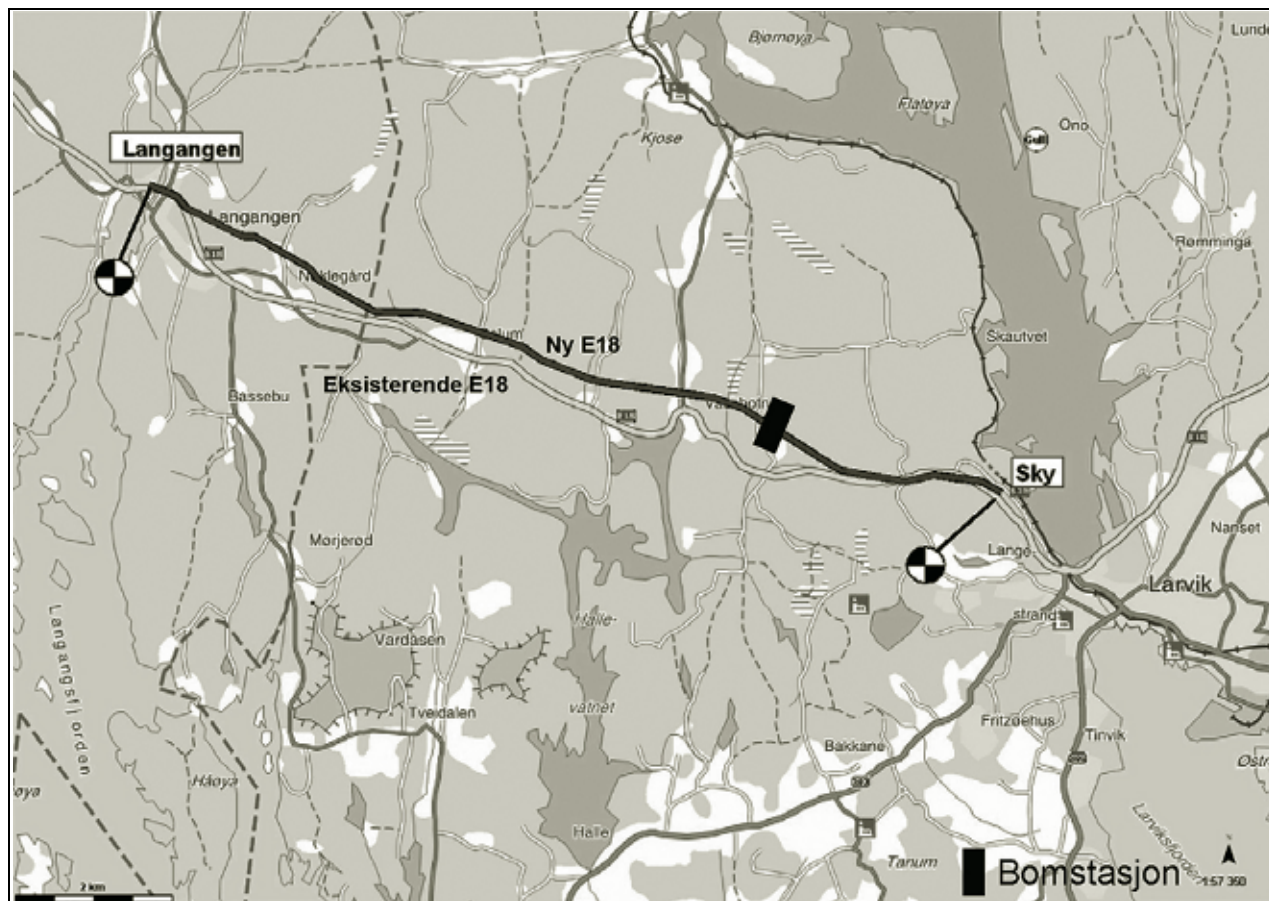
Det legges foreløpig til grunn kostnader i størrelsesorden 5,9 mrd. 2009-kr for å bygge firefelts veg på strekningene Sky-Langangen, Gulli-Langåker og Bommestad-Sky. Dette er basert på det rimeligste alternativet for strekningen Bommestad-Sky.

### 2.2 E18 Sky-Langangen

Prosjektet omfatter bygging av om lag 9,5 km firefelts veg med 23 meter vegbredde mellom Sky, like vest for Larvik sentrum, og Langangen som ligger 3 km inn i Porsgrunn kommune i Telemark, jf. figur 2.1. Ny trase er 0,8 km kortere enn dagens E18. Det bygges kryss i begge parsellender. Det etableres skogs- og sekundærvegnett. Det skal bygges 5 bruer med en samlet lengde på om lag 750 meter og 4 tunneler og et viltlokk med en samlet lengde på 1300 meter. Traseen går nord for dagens E18 på hele strekningen.

Strekningen Sky-Langangen har i dag to kjørefelt, mangler midtrekkverk og har stedvis noe av den dårligste standarden på E18 mellom Oslo og Kristiansand. Det har vært 4 drepte og 1 hardt skadd i siste tiårsperioden. Av totalt 77 ulykker med personskade var knapt halvparten utforkjøringsulykker og om lag en tredjedel møteulykker. Det er relativt få avkjørsler langs strekningen. Området er lite bebygget og trafikken gir derfor få miljølemper for omgivelsene.

Utbygging til firefelts veg vil hovedsakelig gi trafiksikkerhets- og fremkommelighetsgevinster.



Figur 2.1 E18 Sky-Langangen

Midtrekkverk mellom kjøreretningene vil eliminere møteulykkene. Bearbeidelse av sideterrenget vil redusere konsekvensene ved utforkjøring. Det forventes en reduksjon i antall drepte og skadde på om lag 70 pst, med størst reduksjon for de alvorligste ulykkene. Det vil bli bedre trafikkflyt, uten forsinkelser. Dagens E18 opprettholdes som lokalveg og vil fungere som avlastningsveg dersom den nye vegen må stenges midlertidig. Skiltet hastighet er i dag 70 km/t i Vestfold og 80 km/t i Telemark. Det er lagt til grunn 100 km/t på ny veg. Spart reisetid for strekningene er beregnet til 3,6 minutt for lette kjøretøy og knappe 3,3 minutt for tunge kjøretøy. Ny E18 vil bedre fremkommeligheten og redusere transportkostnadene mellom Grenlandsområdet og Vestfoldbyene samt stimulere til vekst og utvikling i regionen.

Reguleringsplan for prosjektet ble godkjent i april og juni 2007 i hhv. Larvik og Porsgrunn kommuner. Det er gjennomført ekstern kvalitetssikring av prosjektet. Samferdselsdepartementet legger til grunn en styringsramme på 1 765 mill. 2009-kr og en kostnadsramme på 1 860 mill. 2009-kr. I kostnadene inngår allerede påløpte utgifter til plan-

legging, grunnverv og forberedende arbeider. Kostnader i forbindelse med etablering av innkrevningssystemet kommer i tillegg og utgjør om lag 7 mill kr. Bompengeselskapet har forskottet til sammen 43 mill. kr til forberedelser i 2007 og 2008. Prosjektets netto nytte (NN) er beregnet til om lag 90 mill. kr med 4,5 pst kalkulasjonsrente. Netto nytte pr. investert krone (NNB) er beregnet til om lag 0,1.

### 3 Lokalpolitisk behandling

Forslag til opplegg for delvis bompengefinansiering av E18 Gulli-Langangen har vært på lokal høring både i 2006 og 2007, grunnet kostnadsøkning og endret opplegg for videre behandling av samlet utbygging. Forslaget, som ble lagt fram for aktuelle kommuner samt Vestfold og Telemark fylkeskommuner vinteren/våren 2007, baserer seg på framlegging av saken for Stortinget i to omganger. Det ble lagt til grunn et spenn i anleggskostnadene fra 5,1 til 7,5 mrd. 2006-kr, inkl. prosjektet Langåker-Bommestad. Kostnadsspennet var

begrunnet i usikkerhet rundt trasevalg på strekningen Bommestad-Sky. Det ble lagt til grunn en statlig investeringsandel på 1,6 mrd. 2006-kr, i tråd med St.meld. nr. 24 (2003-2004). Samlet bomavgift for lette kjøretøy som kjører hele strekningen, var på dette grunnlaget beregnet til 52 og 92 kr med henholdsvis laveste og høyeste anleggskostnad.

Tønsberg kommune har vedtatt å ikke uttale seg til saken, men tidligere ønske om endret plassering av nordligste bomstasjon er nå ivarettatt. Horten og Re kommuner har gitt sin tilslutning til det foreslåtte opplegget. Sande kommune gir sin tilslutning, men viser til sin uttalelse våren 2006 og går inn for innkrevningstid 20 år og 40 pst statlig investeringsandel. Larvik, Sandefjord og Stokke kommuner gir i hovedsak sin tilslutning til opplegget, men anmoder om en innkrevningstid på 20 år. Dessuten går disse kommunene inn for at det øvre akseptable takstnivået settes lavere enn foreslått og at den statlige investeringsrammen settes høyere enn 1600 mill. kr.

Fylkesutvalget i Telemark behandlet saken 30. mai 2007 og fattet følgende vedtak:

*«Fylkesutvalet i Telemark syner til vedtak i fylkesutvalet 01.06.2006, sak 0026/06, og aksepterer at utbygginga av E18 til 4-felt frå Gulli ved Tønsberg til Langangen blir finansiert ved fleire antennepunkt basert på etterskotts innkrevjing.*

*Det bør leggjast til grunn ei høgare statleg investeringsramme for heile prosjektet Gulli – Langangen enn det som er synt i Nasjonal transportplan 2006-2015, dvs 1600 mill kr. Auken i ramma bør om naudsynt kunne innarbeidast i den nye Nasjonale transportplan etter 2015.*

*Med ein samla investeringskostnad på om lag 5,1 mrd kr (lågt overslag for delstrekningen Bommestad – Sky), statleg investeringsdel på 1600 mill. kr og 15 års innkrevingsperiode, kan det akseptast ein bomtakst for lette bilar på 4 – 11 kr pr innkrevjingspunkt og 52 kr for heile strekningen Gulli – Langangen. Dersom samla investeringskostnad auker til 6,2 mrd kr (midlere overslag for delstrekningen Bommestad – Sky), kan det akseptast ein bomtakst på 5-14 kr pr innkrevjingspunkt og 68 kr for heile strekningen. Tunge bilar betaler dobbel takst. Det blir lagt til grunn 10 pst. rabatt ved betaling med elektronisk brikke.*

*Dersom det blir valgt eit vegalternativ for parsellen Bommestad - Sky som har ein høgare kostnad enn 1700 mill kr, bør heile meirkostnaden finansierast med auka statleg tilskott.*

*Fylkesutvalet stør at anlegget på delstrekningane Sky – Langangen og Gulli – Langåker kan startast opp så snart Stortinget samtykker til det foreslåtte bompengepplet.*

*E18 på strekningen Sky – Langangen må byggjast som 4-felts veg med høg standard.*

*Fylkesutvalet meiner det må arbeidast parallelt med planlegging, finansiering og bygging av ny jernbane på strekningen Farriseidet – Porsgrunn.*

*Utbyggingen på delstrekningen Bommestad – Sky og endeleg forslag til bompengetakstar for heile strekningen Gulli – Langangen vil bli lagt fram for dei berørte kommunane og fylkeskommunane for ny behandling når tilstrekkeleg avklaring ligg føre.»*

Fylkestinget i Vestfold behandlet saken 19. juni 2007 og fattet følgende vedtak:

- 1. «Vestfold fylkesting støtter utbygging av E 18 til firefelts veg på strekningen Gulli – Langangen basert på delvis bompengefinansiering med innkrevning av bompenger i syv helautomatiske bomstasjoner, med plassering som angitt i notat fra Statens Vegvesen, datert 07.03.2007.*
- 2. Vestfold fylkesting vil sterkt anmode Staten om å akseptere en innkrevningstid på 20 år, både for å holde bomtakstene nede og for å unngå betydelig trafikklekkasje til lokalvegnettet, spesielt gjennom Sandefjord og Larvik. Stor trafikklekkasje til lokalvegnettet gir både trafikksikkerhetsproblemer og svakere finansieringsgrunnlag. Av samme grunn vil fylkestinget fastholde sitt tidligere vedtak om at eventuelle merinntekter som følge av mer trafikk og/eller lavere rente enn forutsatt, ikke benyttes til forkortet nedbetalingstid, men utelukkende til reduksjon av takstene.*
- 3. Vestfold fylkesting mener at det bør legges til grunn en statlig finansieringsandel for hele prosjektet Gulli – Langangen på minimum 40 %, i tråd med tidligere vedtak. Det innebærer at den statlige finansiering på 1.600 mill. 2006-kr., som er angitt i Nasjonal Transportplan 2006 – 2015, bør økes i tråd med økte kostnadsoverslag. Økningen i rammen bør kunne innarbeides i ny Nasjonal Transportplan.*
- 4. Hensyntatt ovenstående kan Vestfold fylkesting akseptere 15 års innkrevingsperiode, med mulighet for forlengelse med inntil 5 år dersom utviklingen i bomselskapets økonomi gjør det nødvendig. Forutsatt en samlet investeringskostnad på om lag 5,1 mrd. kr (lavt overslag for delstrekningen Bommestad – Sky), statlig investeringsandel på 1.600 mill. 2006-kr og 15 års innkrevningstid, kan det aksepteres en bomtakst for lette biler på 4 – 11 kr. pr. innkrevingspunkt, og 52 kr. for hele strekningen Gulli – Langangen. Dersom samlet investeringskostnad øker til 6,2 mrd. kr. (midlere overslag for delstrekningen Bommestad – Sky), kan det aksepteres en bomtakst på 5 – 14 kr. pr. innkrevingspunkt, og 68 kr. for hele strekningen. Mht. trafikklekkasje og de problemer det med-*

*fører, er alternativet med 52 kr mer ønskelig. Det forutsettes at tunge biler betaler dobbel takst. Det legges for øvrig til grunn 10 % rabatt ved betaling med elektronisk brikke.*

5. *Dersom det blir valgt et vegalternativ for parsellen Bommestad – Sky som har en høyere kostnad enn 1.700 mill. kr., mener Vestfold fylkesting at hele merkostnaden må finansieres med økt statlig finansiering, jfr. også pkt. 3.*
6. *Det gis tilslutning til at anlegget på delstrekningene Sky – Langangen og Gulli – Langåker kan startes opp, basert på forutsetningene i vegvesenets notat, så snart Stortingets tilslutning til det foreslåtte bompengeproblemet foreligger.*
7. *Bompengereduksjonen på delstrekningen Langåker – Bommestad inngår i den foreslåtte helhetlige bompengereordningen for strekningen Gulli – Langangen som forutsatt i St.prp. nr. 78. Følgende forutsetninger legges til grunn:*
  - a) *Innkrevningen av bompenge skal foregå i en helautomatisk bomstasjon mellom nye kryss på E18 ved Ringdal og Bommestad.*
  - b) *Takst for lette/tunge kjøretøy (tillatt totalvekt t.o.m./over 3500 kg) settes til 7/14 2006-kr og reguleres i takt med prisutviklingen fra 2006. Takstnivået vurderes på nytt i forbindelse med vedtak om utbygging av delstrekningen Bommestad – Sky, jf. pkt. 8.*
  - c) *Ved betaling med elektronisk brikke gis det 10 pst. rabatt.*
  - d) *Tidligere forutsatt betalingsfritak ved passering av både bomstasjonen på E18 i nordre Vestfold og bomstasjonen i tilknytning til prosjektet Langåker – Bommestad innen 1 ½ time, jf. St.prp. nr 78, oppheves.*
8. *Utbyggingen på delstrekningen Bommestad – Sky samt endelig forslag til bompengetakster for hele strekningen Gulli – Langangen vil bli lagt fram for berørte kommuner og fylkeskommuner for ny behandling når tilstrekkelig avklaring foreligger.*
9. *Vestfold fylkeskommune stiller garanti for et maksimalt låneopptak på 4500 mill 2006-kr. med pant i rettighet til å innkreve bompenge.»*

Etter den lokale behandlingen er kostnadsusikkerheten for ulike løsninger på strekningen Bommestad-Sky redusert til å omfatte tunnallengden på aktuell trase, og beregnet til om lag 200 mill. kr. I vedtakene aksepterer fylkeskommunene en samlet bomavgift for lette kjøretøy på inntil 68 kr i 2006-kr. Omregnet til 2009-prisnivå utgjør dette 81 kr. Med basis i en samlet utbyggingskostnad på 5,9 mrd. kr er samlet bomavgift for lette kjøretøy nå 73 kr i 2009-prisnivå.

Etter Samferdselsdepartementets vurdering har Telemark og Vestfold fylkeskommuner med disse vedtakene sluttet seg til et opplegg med delvis bompengefinansiert utbygging av strekningen E18 Sky-Langangen som neste etappe av den videre utbyggingen av E18 mellom Gulli og Langangen innenfor de økonomiske rammene i Nasjonal transportplan 2006-2015.

Samferdselsdepartementet legger til grunn en innkrevingsperiode på inntil 15 år i bomstasjonene, med mulighet for inntil fem år forlenget innkreving ved svakere inntjening enn forutsatt. Dette er i tråd med den praksis som har vært for maksimal innkrevingslengde for tilsvarende type bompengeprojekter som har vært lagt fram for Stortinget.

## 4 Trafikkgrunnlag

Tabell 4.1 viser forventet betalende årsdøgntrafikk (ÅDT) gjennom bomstasjonene i sammenligningsåret 2013 med alle bomstasjoner i drift, sammenlignet med en situasjon uten bompengereduksjon. For den generelle trafikkutviklingen er prognosene som ble utarbeidet i forbindelse med Nasjonal transportplan 2010-2019 lagt til grunn. Dette innebærer at det er lagt til grunn en gjennomsnittlig årlig trafikkvekst på om lag 1 pst.

Som grunnlag for å vurdere sannsynlig reduksjon i trafikkgrunnlaget gjennom bomstasjonene, er det gjennomført en trafikkanalyse for det vegnettet som ventes å bli påvirket av bompengereordningen. I tillegg til E18 og parallellvegnettet omfatter analysen rv 303 langs kysten mellom Tønsberg, Sandefjord og Larvik samt enkelte fylkesveier. Som det framgår av tabellen er det forventet en betydelig reduksjon i trafikkgrunnlaget i de fleste bomstasjonene, sammenlignet med en situasjon uten bompengereduksjon. Den mest aktuelle alternative ruten er tidligere E18 (Raveien), nå fylkesvegene 522, 280 og 256, som stort sett ligger parallelt med dagens E18. Det forventes en overføring på mellom 4000 og 5000 kjt/døgn fra E18 til parallellvegnettet mellom Aulerød og Sky. Det planlegges tiltak for å begrense lekkasjen og bedre sikkerheten på sidevegene. Sør for Larvik er det mindre randbebyggelse og kun en parallellveg, som det vil bli innført restriksjoner på. Det forventes minimal lekkasje.

Ut over endringer i reisevanene må det også tas høyde for en viss reduksjon i trafikkgrunnlaget i bomstasjonene pga manglende registrering, kortvarig driftsstans i innkrevningssystemet, tap av inn-

Tabell 4.1 Forventet betalende ÅDT gjennom bomstasjonssnittene for lette/tunge kjøretøyer i sammenligningsåret 2013. Samlet takst for lette kjøretøy er 73 kr med bompengeneinnkreving.

Delstrekning	ÅDT 2013	
	Uten bompengeneinnkreving	Med bompengeneinnkreving
Gulli-Aulerød	14 400	12 100
Aulerød-Tassebekk	30 000	22 500
Tassebekk-Fokserød	29 300	21 400
Fokserød-Langåker	27 200	20 400
Langåker-Bommestad	25 800	19 400
Bommestad-Sky	20 800	13 900
Sky-Langangen	14 300	13 600

tekter fra utenlandske kjøretøy med mer. Dette er tatt høyde for i beregningen.

Det er sannsynlig at på sikt vil en mindre andel trafikanter gå over til andre transportformer, i hovedsak buss og tog. Det foreligger ikke beregninger som gjør det mulig å tallfeste endringer i reisemiddelvalget i transportkorridoren. Erfaring fra eksisterende bompengeneordninger og vurderinger gjort i tilsvarende bompengeprojekter gir imidlertid visse holdepunkter. Kortere reisetid og høyere frekvens på Vestfoldbanen som følge av utbygging til dobbeltspor, vil gjøre jernbanen mer konkurransedyktig i forhold til bil og vil kunne medføre en viss overføring av reiser fra bil til bane. Tidsperspektivet for en slik utbygging er foreløpig usikkert og det er ikke tatt høyde for en endring i reisemiddelfordeling som følge av jernbaneutbyggingen. En forbedring av busstilbudet langs E18 og mellom Vestfoldbyene, kan også gi en mindre endring i konkurranseforholdet mellom buss og bil når det innføres bompengebetaling på E18. Siden forbedringen dels ligger langt fram i tid og effekten antas å bli liten i forhold til den totale trafikkmengden, er det ikke tatt hensyn til dette i beregningen.

Totalt sett er det lagt til grunn at endringer i reisevanene og andre årsaker vil redusere trafikkgrunnlaget i bomstasjonene med 5-10 pst i forhold til en trafikksituasjon uten bompengebetaling. Det er også en viss risiko for manglende registrering og inntektssvinn. Statens vegvesen går derfor inn for at opplegget blir vurdert underveis med sikte på å innføre justeringer/tiltak dersom dette skulle vise seg nødvendig.

## 5 Foreløpig finansieringsopplegg for utbygging av E18 på strekningen Gulli-Langangen

Det er tatt utgangspunkt i godkjente reguleringsplaner og foreliggende kostnadsoverslag for strekningene Gulli-Langåker og Sky-Langangen, samt Statens vegvesens forslag til løsning på strekningen Bommestad-Sky. Kostnadene på delstrekningene Gulli-Langåker og Sky-Langangen har en usikkerhet på inntil 10 pst. Så lenge det ikke foreligger godkjent kommunedel- og reguleringsplan på delstrekningen Bommestad-Sky, er det knyttet usikkerhet til kostnadene. Foreløpig er det lagt til grunn en samlet utbyggingskostnad for strekningene Gulli-Langåker, Bommestad-Sky og Sky-Langangen i størrelsesorden 5,9 mrd. 2009-kr. I kostnadene inngår 90 mill. kr til avbøtende tiltak på sidevegnettet samt 50 mill. kr til etablering av bomstasjoner.

### Statlige midler

I tråd med St.meld. nr. 16 (2008-2009) Nasjonal transportplan 2010-2019 er det lagt til grunn 1950 mill. 2009-kr i statlige midler til utbyggingen, fordelt med 60 mill. kr i perioden 2006-2009, 650 mill. kr i perioden 2010-2013 og 1240 mill. kr i 2014-2016. I den opprinnelige finansieringsplanen for prosjektet Langåker-Bommestad, jf. St.prp. nr. 78 (2005-2006), er det lagt til grunn at Langåker-Bommestad i sin helhet finansieres med bompenger og at de statlige midlene skal benyttes i den videre utbyggingen, dersom det blir tilslutning til et samlet opplegg.

Med en samlet kostnad på i størrelsesorden 5,9 mrd. kr for strekningene Gulli-Langåker, Bommestad-Sky og Sky-Langangen, vil de statlige midlene utgjøre om lag 33 pst. Den statlige rammen forut-

settes stå fast, selv om det velges en dyrere løsning på strekningen Bommestad-Sky.

#### Bompengeopplegg

I finansieringsopplegget for E18 Gulli-Langangen er det forutsatt etablering av syv automatiske bomstasjoner, jf. figur 1.1. Den automatiske bomstasjonen på Strekningen Sky-Langangen plasseres nær fylkesgrensen til Telemark, jf. figur 2.1, og settes i drift når prosjektet åpnes for trafikk. Etablering av syv automatiske bomstasjoner vil føre til at trafikanter som bare benytter deler av strekningen, vil betale lavere takst enn trafikanter som benytter hele strekningen. Et slikt opplegg vil gi bedre sammenheng mellom nytte og betaling enn det som har vært vanlig ved bompengefinansiering av lengre utbyggingsstrekninger. Det er ikke forutsatt bompengeinnkreving på parallelle veger i de beregninger som er lagt til grunn. Det er lagt til grunn etterskuddsinnkreving av bompenger, og innkrevingen er forutsatt å starte etter hvert som delstrekningene blir åpnet for trafikk. Det er lagt opp til 15 års innkreving i hver bomstasjon. I finansieringsanalysen er det foreløpig lagt til grunn følgende innkrevingsperioder:

Gulli-Tassebekk:	2013-2028
Tassebekk-Langåker:	2013-2028
Langåker-Bommestad:	2009-2024
Bommestad-Sky:	2015-2029
Sky-Langangen:	2012-2027

Dette innebærer bompengeinnkreving i en eller flere bomstasjoner i perioden 2009-2029, til sammen 20-21 år. Det er forutsatt lik takst pr. km på alle delstrekningene. Videre er det lagt til grunn at tunge kjøretøyer (totalvekt over 3 500 kg) skal betale dobbel takst. For å stimulere til bruk av elektronisk brikke, 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 5.1 viser forventet takstnivå for lette/tunge kjøretøyer.

Beregningen er basert på en total anleggskostnad på 5,9 mrd. 2009-kr. Dette gir en samlet takst på om lag 73 kr for lette kjøretøyer (kr 1,20/km) og om lag 146 kr for tunge kjøretøyer (kr 2,40/km) for hele strekningen Gulli-Langangen. Det er forutsatt at takstene blir regulert i samsvar med prisutviklingen. Dersom økonomien i prosjektet blir svakere enn forutsatt, er det lagt til grunn at bompengeselskapet etter avtale med Vegdirektoratet kan øke takstene med inntil 20 pst og forlenge innkrevingsperioden med inntil 5 år.

Utstyret (antennar, kamera m.m.) blir plassert på portaler over og stolper langs vegen. Det er derfor ikke forutsatt vesentlige arealinngrep ut over det som er nødvendig til selve veganlegget. Bomstasjonene er basert på AutoPASS-systemet og vil ha tilsvarende teknologiske løsninger som eksisterende bomstasjoner i Oslo, Bergen og Tønsberg. Betaling av bompenger vil skje ved bruk av elektronisk brikke eller ved etterskuddsvis fakturering basert på videofotografering av bilens registreringsnummer. Av personvern hensyn legges det opp til mulighet til å kunne betale ved nærliggende bensinstasjoner som har avtale med bompengeselskapet. Det vises til St.meld. nr. 16 (2008-2009) Nasjonal transportplan 2010-2019 hvor det varsles et interdepartementalt arbeid om anonymitet i helautomatiske bomstasjoner, jf. St.prp. nr. 40 (2007-2008). Samferdselsdepartementet tar sikte på at konklusjonene foreligger ved årsskiftet 2009/2010.

Et bompengeopplegg med flere automatiske bomstasjoner over en lengre strekning og uten bompengeinnkreving på parallellvegnettet er ikke utprøvd tidligere. Det legges opp til et tilsvarende opplegg som for E6 Gardermoen-Kolomoen, jf. St.prp. nr. 87 (2006-2007), der innkrevingen i de to første stasjonene vil starte i løpet av 2009.

Tabell 5.1 Foreløpig takstnivå for lette/tunge kjøretøyer uten rabatt i 2009-kr.

Delstrekning	Bomtakster – lette/tunge kjøretøyer
Ås nord (Gulli-Aulerød)	5/10 kr
Holmene (Aulerød-Tassebekk)	16/32 kr
Fokserød N (Tassebekk-Fokserød)	7/14 kr
Klinestad (Fokserød-Langåker)	11/22 kr
Ringdal N (Langåker- Bommestad)	10/20 kr
Vestmarka (Bommestad-Sky)	9/18 kr
Solum (Sky-Langangen)	15/30 kr
Sum Gulli-Langangen	73/146 kr

Tabell 5.2 Foreløpig finansieringsplan for samlet utbygging

	Mill. 2009-kr			
	2006-2009	2010-2013	2014-2017	Sum
Statlige midler	60	650	1240	1950
Bompenger	300	4190	-540	3950
Sum	360	4840	700	5900

*Foreløpig forslag til finansieringsplan*

En foreløpig investeringsplan for utbygging av E18 på hele strekningen Gulli-Langangen, eksklusiv Langåker-Bommestad, basert på en samlet investeringskostnad på 5,9 mrd. 2009-kr, er vist i tabell 5.2. Som det framgår av tabellen er det lagt opp til at bompengeselskapet forskotterer deler av utbyggingskostnadene.

Trafikkforutsetningene går fram av kap. 4. Følgende basisforutsetninger er ellers lagt til grunn for finansieringsanalysen:

- Lånerente: 6,5 pst.
- Årlig prisstigning: 2,5 pst.
- Årlige innkrevingskostnader: 21 mill. kr.
- Brikkeandel: 80 pst.

Med disse basisforutsetningene er innkrevingsperioden beregnet til 15 år i hver av bomstasjonene. Bompengene vil også dekke renteutgifter på om lag 4800 mill. kr og innkrevingskostnader på 330 mill. kr. Samlet bompengedrag forventes å utgjøre om lag 9 mrd. kr.

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

- Kostnadsøkning på 10 pst.
- Årlig trafikkvekst blir redusert til 0,5 pst.
- ÅDT i åpningsåret blir redusert med ytterligere 5 pst.
- Bruken av brikke øker til 90 pst.
- Takstøkning på 20 pst etter to år.

Med disse forutsetningene er innkrevingsperioden i hver bomstasjon beregnet til om lag 17 år. Dette viser at prosjektet med denne utbyggingskostnaden, er robust i forhold til endringer i forutsetningene.

## 6 Utbyggings- og finansieringsoppbygg for E18 på strekningen Sky-Langangen og innkrevingsoppbygg for strekningen Langåker-Bommestad

Det er lagt opp til anleggsstart på strekningen Sky-Langangen sommeren 2009. Anlegget er planlagt åpnet for trafikk i løpet av 2012.

Forslaget til finansieringsoppbygg på strekningen bygger på det foreløpige finansieringsoppbygget for utbygging av E18 på hele strekningen Gulli-Langangen. Dersom det blir lagt til grunn et kostnadsoverslag på 5,9 mrd. kr for hele utbyggingen, vil styringsrammen for strekningen Sky-Langangen utgjøre om lag 30 pst av overslaget. Dette tilsvarer om lag 600 mill. kr av forutsatte statlige midler til utbyggingen. Samferdselsdepartementet legger etter dette til grunn 600 mill. kr i statlige midler til prosjektet.

Bompengeselskapet har forskottert til sammen 43 mill. kr i 2007 og 2008 til forberedende arbeider. Det er i tillegg bevilget 24 mill. kr i statlige midler i 2008. Disse utgiftene inngår i prosjektets styringsramme. Det er forventet et forbruk på 220 mill. kr i 2009, fordelt med 40 mill. kr i statlige midler, jf. St.prp. nr. 37 (2008-2009), og 180 mill. kr i bompenger.

Finansieringsplanen for strekningen Sky-Langangen er vist i tabell 6.1. I tillegg er det lagt til grunn at bompengeselskapet vil stille til disposisjon inntil 200 mill. kr i gjenstående utgifter til planlegging, byggeplanlegging, arkeologiske utgravninger og grunnverv for delstrekningene Gulli-Langåker og Bommestad-Sky. I 2009 er det forventet et forbruk på om lag 60 mill. kr til dette formålet.

Tabell 6.1 Finansieringsplan for Sky-Langangen

	Mill. 2009-kr			
	2006-2009	2010-2013	2014-2019	Sum
Statlige midler	60	540	0	600
Bompenger	220	945	0	1165
Sum	280	1485	0	1765



Eventuelle kostnadsoverskridelser skal dekkes slik at kostnadsøkning opp til kostnadsrammen finansieres med statlige midler og bompenger etter samme prosentvise fordeling som innenfor styringsrammen. Overskridelser ut over kostnadsrammen er statens ansvar og må følgelig finansieres med statlige midler. Trafikkforutsetninger framgår i kap. 4.

Framlegging av et samlet opplegg for videre utbygging av E18 i Vestfold innebærer at prosjektet E18 Langåker-Bommestad skal inngå i dette opplegget, jf. St.prp. nr. 78 (2005-2006). I tråd med lokale vedtak etableres det en automatisk bomstasjon på parsellen, i stedet for to separate énvegs bomstasjoner nord og sør for Larvik. Innkrevningen starter sommeren 2009 når prosjektet tas i bruk.

Dersom det ikke skulle bli tilslutning til videre utbygging av E18, må bomstasjonene på strekningene Langåker-Bommestad og Sky-Langangen finansiere forutsatte bompengbidrag til disse to prosjektene. Forutsatt 15 års bompenginnkreving er det beregnet at takstnivået må økes til 15/30 kr for Langåker-Bommestad og 22/44 kr for Sky-Langangen. I beregningen er det lagt til grunn samme forutsetninger som i kap. 4 og 5 for hele utbyggingen.

## 7 Fylkeskommunal garanti

---

Som det framgår av kap. 3.1 har Vestfold fylkeskommune fattet vedtak om fylkeskommunal garanti for et bompengelån på inntil 4 500 mill. 2006-kr til første utbyggingsetappe. 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 er økt med inntil 20 pst og bompengeperioden er forlenget med inntil 5 år.

Maksimal lånegjeld for prosjektene Langåker-Bommestad og Sky-Langangen beregnes til i overkant av 3 mrd. kr.

## 8 Samferdselsdepartementets vurdering

---

E18 er en av de viktigste stamvegstrekingene i Norge, med stor betydning både for befolkning og næringslivet. Etter åpningen av prosjektet Frydenhaug-Eik i Drammen er det sammenhengende firefelts veg mellom Oslo og Tønsberg. Ny firefelts veg

mellom Langåker og Bommestad åpnes etter planen sommeren 2009. På gjenstående strekninger er det i perioder kapasitetsproblemer og det skjer mange alvorlige ulykker. Samferdselsdepartementet ser det derfor som viktig å videreføre utbyggingen til firefelts veg så snart som mulig. I første omgang legges det opp til å bygge ut E18 på strekningen Sky-Langangen, der plansituasjonen er avklart.

Etter Samferdselsdepartementets vurdering har Telemark og Vestfold fylkeskommuner med sine vedtak sluttet seg til et opplegg for videre utbygging av E18 mellom Gulli og Langangen med automatiske bomstasjoner, ut fra foreløpige kostnadstall og takstnivå. Dette vil gi bedre sammenheng mellom nytte og betaling enn ved tradisjonelle bomstasjoner, ved at trafikanter betaler etter kjørt distanse. Gjennom vedtakene er det også stadfestet at prosjektet Langangen-Bommestad skal inngå i den samlede finansieringen, og innkrevningen skal skje i automatisk bomstasjon på parsellen.

Det må være en forutsetning at bompengeselskapet inngår bindende avtale om en lavere lårente enn 6,5 pst. for en periode på 10-15 år. Det forutsettes videre at dokumentasjon for et slikt rentenivå foreligger før anleggsstart.

Begge fylkeskommuner ønsker at den statlige rammen blir økt i forhold til det som ble fastsatt gjennom stortingsbehandlingen av St.meld. nr. 24 (2003-2004) Nasjonal transportplan 2006-2015. Denne rammen er videreført i St.meld. nr. 16 (2008-2009) Nasjonal transportplan 2010-2019, og Samferdselsdepartementet legger denne til grunn. Resten av utbyggingskostnadene forutsettes finansiert med bompenger.

Samferdselsdepartementet vil komme tilbake med endelig opplegg for utbygging og finansiering av strekningene Gulli-Langåker og Bommestad-Sky så snart det foreligger tilstrekkelige avklaringer. For strekningen Sky-Langangen legges opp til oppstart av prosjektet sommeren 2009, med åpning for trafikk i løpet av 2012.

## 9 Avtale

---

Etter at Stortinget har gjort vedtak om den foreslåtte finansierings- og utbyggingsplanen for E18 Sky-Langangen vil det bli inngått avtale mellom Vegdirektoratet og bompengeselskapet i tråd med gjeldende standardavtale og vilkårene i denne proposisjonen.

Samferdselsdepartementet

tilrår:

At Deres Majestet godkjenner og skriver under et framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om utbygging og finansiering av E18 på strekningen Sky-Langangen i Vestfold og Telemark.

---

Vi **HARALD**, Norges Konge,

stadfester:

Stortinget blir bedt om å gjøre vedtak om utbygging og finansiering av E18 på strekningen Sky-Langangen i Vestfold og Telemark i samsvar med et vedlagt forslag.

---

## Forslag

### til vedtak om utbygging og finansiering av E18 på strekningen Sky-Langangen i Vestfold og Telemark

I

Stortinget samtykker i at bompengeselskapet får tillatelse til å ta opp lån og kreve inn bompengar for utbygging og finansiering av E18 på strekningen Sky-Langangen. Vilkårene fremgår av denne proposisjonen.

II

Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsette nærmere regler for finansieringsordningen.

---

---



