



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 123 S

(2012–2013)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

Utbygging og finansiering av E18 på strekningen Bommestad – Sky i Vestfold

*Tilråding fra Samferdsdeparterementet 19. april 2013,
godkjent i statsråd samme dag.
(Regjeringen Stoltenberg II)*

1 Innledning

I St.meld. nr. 16 (2008-2009) Nasjonal transportplan 2010-2019 er det høyt prioritert å fullføre utbyggingen av E18 gjennom Vestfold for å få sammenhengende firefelts veg. Det er nå sammenhengende firefelts veg mellom Oslo og Gulli, ved avkjøringen til Tønsberg. På strekningen Gulli – Langåker startet arbeidene i august 2011, og ny firefelts veg ventes åpnet for trafikk høsten 2014. To strekninger mellom Gulli og Langangen er ferdigstilt, Langåker – Bommestad som ble åpnet for trafikk i 2009, og Sky – Langangen som ble åpnet for trafikk i juni 2012.

Samferdsdeparterementet legger i denne proposisjonen fram forslag om utbygging og finansiering av siste utbyggingsetappe på E18 gjennom Vestfold, strekningen mellom Bommestad og Sky. Det legges opp til anleggsstart høsten 2013 og åpning for trafikk i 2017. Etter dette vil det være sammenhengende firefelts veg mellom Oslo og Langangen i Telemark.

Siden utbyggingen av E18 gjennom Vestfold med dette slutføres, presenteres også endelig finansieringsopplegg for utbyggingen av E18 på strekningene Gulli – Langåker og Bommestad – Sky – Langangen.

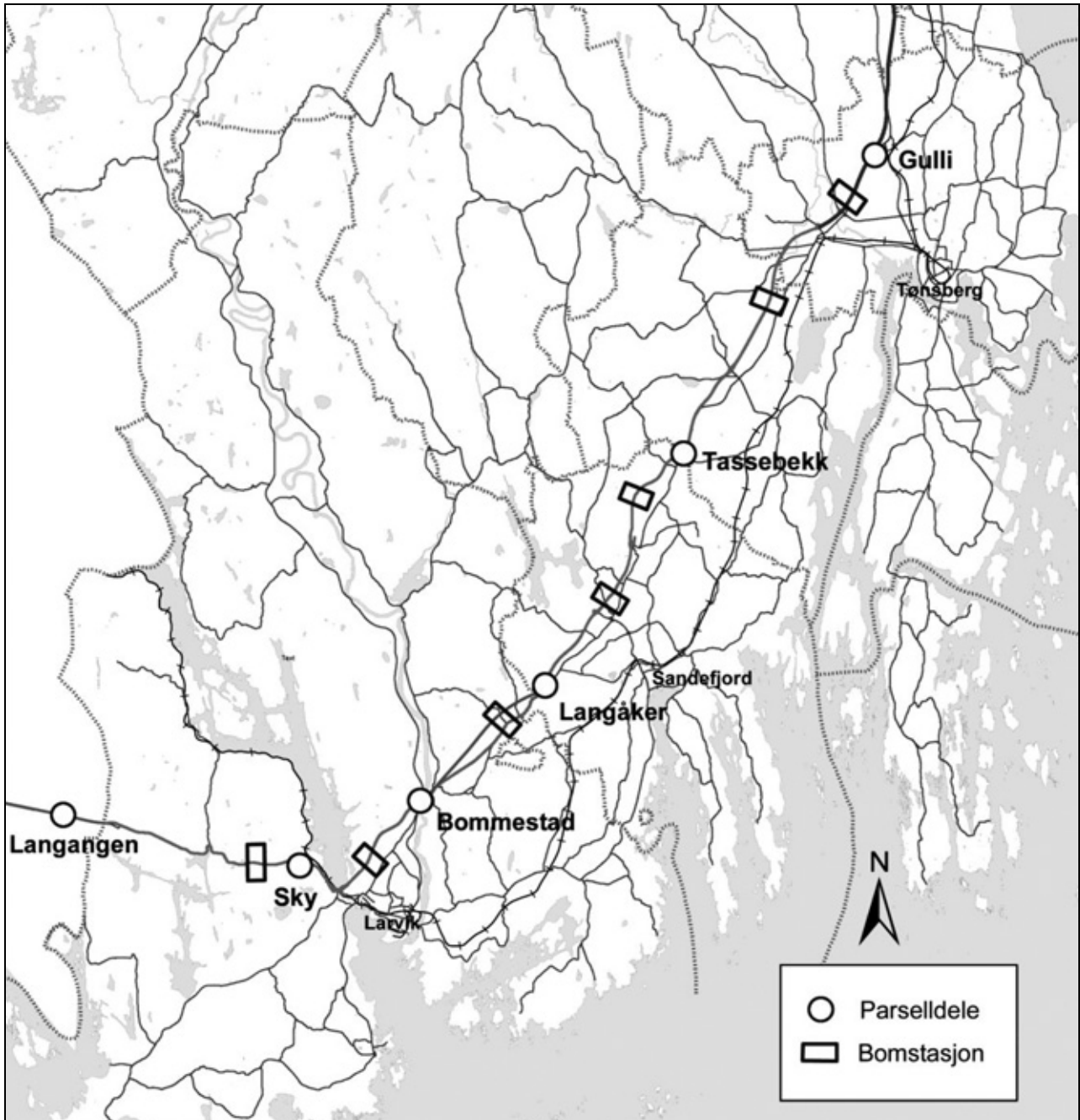
2 Omtale av samlet utbygging og utbygging av strekningen Bommestad – Sky

2.1 E18 Gulli – Langangen

E18 mellom Gulli i Tønsberg kommune, Vestfold, og Langangen i Porsgrunn kommune, Telemark, er på om lag 50 km og omfatter følgende fire delprosjekter, jf. figur 2.1:

- Gulli – Langåker (25,5 km)
- Langåker – Bommestad (8 km)
- Bommestad – Sky (6,7 km)
- Sky – Langangen (10,3 km)

Stortinget sluttet seg til et eget opplegg for utbygging og finansiering av strekningen Langåker – Bommestad gjennom behandlingen av St.prp. nr. 78 (2005-2006). Gjennom behandlingen av St.prp. nr. 60 (2008-2009) ble det vedtatt å samordne innkrevingsopplegget for denne strekningen med opplegget for videre utbygging av E18 gjennom Vestfold. Samtidig ble det vedtatt å sette i gang utbygging av strekningen Sky – Langangen. Gjennom behandlingen av Prop. 56 S (2010-2011) sluttet Stortinget seg til utbygging og finansiering av tredje utbyggingsetappe mellom Gulli og Langåker. Med strekningen Bommestad – Sky slutføres utbyggingen av E18 gjennom Vestfold.

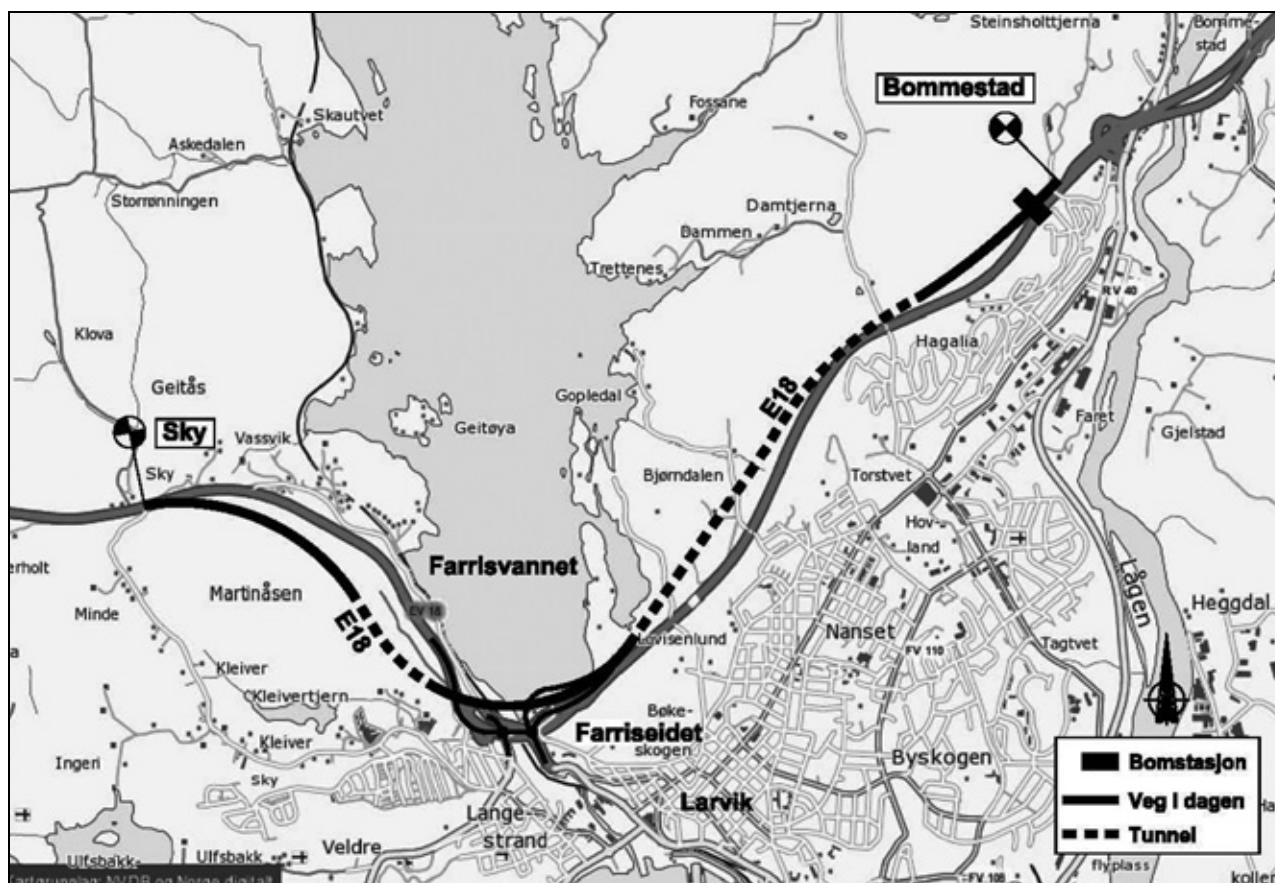


Figur 2.1 Oversiktskart E18 Gulli – Langangen

Det legges til grunn et samlet kostnadsoverslag på om lag 9,5 mrd. kr for utbygging av strekningene Gulli – Langåker og Bommestad – Sky – Langangen, inkl. økt merverdiavgift som følge av oppheving av vegfritaket fra 1. januar 2013. Ekskl. denne økningen er samlet kostnadsoverslag om lag 8,7 mrd. kr. Dette innebærer en kostnadsøkning på om lag 1,9 mrd. kr i forhold til overslaget som var lagt til grunn i Prop. 56 S (2010-2011). Utbyggingen mellom Langåker og Bommestad inngår ikke i disse kostnadene.

2.2 Strekingen E18 Bommestad – Sky

Prosjektet E18 Bommestad – Sky omfatter bygging av ny firefelts veg med vegbredde 23 meter over en strekning på 6,7 km, jf. figur 2.2. I prosjektet inngår bl.a. bygging av ei bru på ny E18 som delvis går over Farrisvannet, samt to tunneler på om lag 2,8 km og 1,3 km henholdsvis øst og vest for Farrisvannet. Videre inngår bygging av nytt toplanskryss ved Farriseidet. I tilknytning til krysset vil det skje en betydelig ombygging av lokalvegssystemet i området med bygging av fem bru-



Figur 2.2 Oversiktskart E18 Bommestad – Sky

konstruksjoner av ulik størrelse og 4,6 km gang- og sykkelveger, inkl. ombygging av dagens E18 til gang- og sykkelveg mellom Bommestad og Lovisenlund. Det legges dermed til rette for økt gang- og sykkelaktivitet i området. I tillegg vil det bli etablert en kollektivterminal. Prosjektet omfatter også betydelige landskapsarbeider ved Farriseidet.

Dagens E18 på strekningen har en årsdøgntrafikk på vel 17 000 kjøretøy øst for Farriseidet og 15 000 kjøretøy vest for Farriseidet. Det er gjennomgående tofelts veg, men med forbikjøringsfelt i retning vestover i tilknytning til toplanskrysset ved Farriseidet. Strekningen Bommestad – Sky ble bygd ut med toplanskryss tidlig på 1970-tallet. Vegen oppfyller ikke dagens krav til miljø, trafiksikkerhet og framkommelighet. Det er ikke midtrekkverk på strekningen. Skiltet hastighet er 80 km/t. I perioden 2002-2011 har det vært 30 ulykker med 6 drepte og 11 hardt skadde. Disse var i hovedsak møteulykker og ulykker med påkjøring bakfra. Det er ikke spesielle trafikkavviklingsproblemer på strekningen.

De største gevinstene av prosjektet er knyttet til bedre trafiksikkerhet, jevnere trafikkflyt og en forbedring av miljøet langs vegen, både for boligområder og for de viktige friluftsområdene i Bøke-

skogen og langs Farrisvannet. Dessuten vil prosjektet gi sammenhengende firefelts E18 mellom Oslo og Telemark. Det er lagt til grunn skiltet hastighet på 100 km/t. Prosjektet bidrar sammen med den øvrige utbyggingen til redusert kjøretid, bedre forutsigbarhet og reduserte transportkostnader på E18 gjennom Vestfold.

Det har vært uenighet om valg av løsning for denne strekningen. Miljøverndepartementet stadfestet i vedtak av 17. september 2010 kommunedelplanen for E18 Bommestad – Sky med lang tunnel mellom Bommestad og Farriseidet. Begrunnelsen var at merkostnaden kan forsvares ut fra at dette er det beste alternativet for byutvikling, nærmiljø og friluftsliv. Reguleringsplanen ble godkjent i Larvik kommune 8. desember 2010.

Det er gjennomført ekstern kvalitetssikring (KS2) av prosjektet. Kvalitetssikringen har omfattet prosjektstyringsunderlag, kostnadsoverslag og trafikkgrunnlag. Det er noe avvik mellom Statens vegvesens og kvalitetssikrers tall. Kvalitetssikrer tilrår en styringsramme på 4 200 mill. 2012-kr og en kostnadsramme på 4 800 mill. 2012-kr. Statens vegvesen har tatt kvalitetssikrers tilrådinger delvis til følge og tilrår en styringsramme på 4 100 mill. 2012-kr og en kostnadsramme på 4 650 mill.

2012-kr. Økt merverdiavgift som følge av oppheving av vegfritaket fra 1. januar 2013 er inkludert. Samferdselsdepartementet legger Statens vegvesens styringsramme og kvalitetssikrers kostnadsramme til grunn. Omregnet til 2013-prisnivå blir styringsrammen 4 200 mill. kr og kostnadsrammen 4 920 mill. kr. I styringsrammen inngår 8 mill. kr til etablering av en automatisk bomstasjon. Videre inngår allerede påløpte utgifter på om lag 200 mill. kr til planlegging, grunnverv og forberedende arbeider i 2010-2012.

Prosjektets samfunnsøkonomiske netto nytte er beregnet til -2 500 mill. kr. Netto nytte over totale kostnader er beregnet til -0,6.

3 Lokalpolitisk behandling

Opplegget for samlet utbygging og delvis bompengefinansiering av E18 Gulli – Langangen ble opprinnelig lagt fram for behandling av lokale myndigheter i første halvdel av 2007. Fylkesutvalget i Telemark behandlet saken 30. mai 2007 og fylkestinget i Vestfold 19. juni 2007. Ved denne behandlingen sluttet lokale myndigheter seg til foreslått opplegg for utbygging og finansiering av E18 på strekningene Gulli – Langåker, Bommestad – Sky og Sky – Langangen. Det vises til St.prp. nr. 60 (2008-2009) for nærmere omtale av den lokale behandlingen og gjengivelse av vedtakene.

På grunn av økte kostnader for strekningen Bommestad – Sky ble et revidert forslag til finansieringsopplegg lagt fram for fylkestinget i Vestfold 21. juni 2011. Fylkestinget fattet følgende vedtak:

1. Fylkestinget anbefaler de berørte kommuner å legge det reviderte kostnadsoverslaget for finansiering av E 18 Gulli – Langangen til grunn i det videre arbeid.
2. Det utarbeides en strategi for å øke den statlige andelen i prosjektet til 37 % som forusatt i NTP. Dette arbeidet må samordnes med Telemark fylkeskommune, Agderfylkene og berørte kommuner. Parallelt må det også arbeides med andre tiltak for å redusere de beregnede bompengesatsene.
3. Saken sendes på høring i kommunene. Fylkestinget vil behandle saken endelig i sitt møte i oktober.
4. Fylkestinget vil påpeke at det må være en systemfeil i norsk samferdselspolitikk at Staten, når den inngår i et spleiselag med trafikantene i en bompengefinansiert

utbygging, ensidig kan pålegge nye krav til veistandard, uten selv å delta i finansieringen av kostnadene ved disse krav.

5. Det må være et rimelig krav at Staten i slike tilfeller dekker sin andel av kostnadene i henhold til den finansieringsandel Staten gikk inn med da prosjektet ble vedtatt.
6. Fylkesordfører bes ta saken opp gjennom Østlands-samarbeidet, med sikte på å drøfte denne systemfeilen med Samferdselsministeren.

Med dette vedtaket ble saken sendt på høring til alle kommunene i Vestfold, berørte kommuner i Telemark og Telemark, Aust-Agder og Vest-Agder fylkeskommuner. Fylkesutvalget i Telemark fattet følgende vedtak i møte 23. august 2011:

Telemark fylkeskommune beklagar den sterke kostnadsauken på E18, strekninga Gulli- Langangen i Vestfold, som etter fylkesutvalet sitt syn, medfører ein urimeleg høgare bompengebelastning enn tidlegare planlagt.

Fylkesutvalet sluttar seg til Vestfold Fylkesting sitt syn slik det kjem fram i vedtak 47/11 og Fylkeskommunen vil bidra til utarbeidinga av ein strategi for å auke den statlege andelen slik fylkestinget i Vestfold inviterer til.

Øvrige høringsinstanser støttet i hovedsak vedtaket i Vestfold fylkesting. Basert på innkomne høringsuttalelser behandlet Vestfold fylkesting saken på nytt i møte 20. oktober 2011 og fattet følgende vedtak:

1. Fylkestinget anbefaler at finansieringen av E18 på strekningen Gulli-Langangen base-res på delvis bompengefinansiering med innkreving i sju helautomatiske bomstasjoner plassert slik som tidligere forutsatt.
2. Fylkestinget aksepterer at det reviderte kostnadsoverslaget for parsellen Bommestad-Sky legges til grunn for finansieringen.
3. Fylkestinget legger til grunn at takstene i de sju automatiske bomstasjonene blir fra 8 til 24 kr pr innkrevingspunkt og om lag 106 kroner (2011 kroner) for hele strekningen. På grunn av usikkerhet i kostnadsoverslaget (10 %) aksepteres det takster på inntil 115 kroner. Tunge biler betaler dobbel takst i forhold til lett bil.
4. Ved betaling med elektronisk brikke gis 10 % rabatt.
5. Vestfold fylkeskommune stiller garanti for et maksimalt låneopptak på 7 milliarder

- (2011 kroner) med pant i rettighet til å kreve inn bompenger. Fylkestinget aksepterer en samlet finansieringsplan basert på et samlet statlig bidrag på 654 millioner kroner (2011 kroner).
6. Fylkestinget ber om 20 års innkrevningstid og at de statlige midlene til prosjektet kommer tidligere enn forutsatt i nåværende finansieringsopplegg og at det i nedbetalingsberegningene benyttes lavere rentesats enn den som nå er lagt til grunn.
 7. Strategien som er utarbeidet for å øke den statlige andelen i prosjektet til 37 % som forutsatt i NTP følges opp av fylkesordfører/fylkesutvalg.
 8. Fylkestinget vil at det i stortingsproposisjonen gis fullmakt til Vestfold fylkeskommune til å iverksette tiltak på sidevegnettet hvis dette viser seg nødvendig. Dette skal skje i nær dialog med de berørte kommunene.

4 Trafikkgrunnlag

I forbindelse med St.prp. nr. 60 (2008-2009) utførte Statens vegvesen omfattende vurderinger av trafikkgrunnlaget på E18 mellom Gulli og Langangen. Disse analysene med nødvendige oppdateringer lå også til grunn for trafikkvurderingene i Prop. 56 S (2010-2011). Trafikkgrunnlaget ble begge ganger eksternt kvalitetssikret (KS2).

Statens vegvesen har for denne proposisjonen utarbeidet et nytt og oppdatert trafikkgrunnlag, bl.a. basert på data fra en av bomstasjonene som er satt i drift. Det er benyttet Regional transportmodell (RTM). Det er tatt utgangspunkt i årsdøgntrafikken (ÅDT) i 2010. Videre er det regnet med en årlig trafikkvekst på 1,95 pst. i perioden 2011-2014, 1,4 pst. i perioden 2015-2020 og 1,2 pst. i perioden 2021-2030. Dette er i samsvar med trafikkprognosene som er utarbeidet for Vestfold i forbindelse med Nasjonal transportplan 2014-2023.

Som tidligere omtalt, vil bompengeneinnkrevningen på E18 føre til noe trafikkoverføring til parallellvegnettet til E18, særlig gamle E18 og Raveien (fv 256, fv 280 og fv 522). Det er gjennomført en rekke tiltak for å bedre trafikksikkerheten på Raveien, bl.a. nedsatt fartsgrense, fartsdempende tiltak og bygging av gang- og sykkelveger. Statens vegvesen vil følge opp trafikksituasjonen på parallellvegnettet og i samråd med lokale myndigheter eventuelt vurdere ytterligere behov for trafikkreduserende tiltak.

Tabell 4.1 viser forventet årsdøgntrafikk gjennom bomstasjonssnittene i sammenligningsåret 2016, uten og med bompengeneinnkreving. Trafikktallene med bompengeneinnkreving er beregnet på grunnlag av en samlet bomtakst på 85 kr for lette kjøretøy i de syv bomstasjonene, jf. kap. 5. Den nye trafikkberegningen er eksternt kvalitetssikret (KS2), og konsulenten har ikke vesentlige merknader til resultatet av beregningen.

Tabell 4.1 Forventet betalende ÅDT gjennom bomstasjonssnittene for lette/tunge kjøretøy i sammenligningsåret 2016

Delstrekning	ÅDT 2016	
	Uten bompengeneinnkreving	Med bompengeneinnkreving
Gulli – Aulerød	17 800	15 500
Aulerød – Tassebekk	30 200	22 000
Tassebekk – Fokserød	29 500	28 300
Fokserød – Langåker	28 500	17 800
Langåker – Bommestad*	(25 800)	22 800
Bommestad – Sky	20 800	17 400
Sky – Langangen*	(16 900)	16 400

* Etablert bompengeneinnkreving

5 Finansieringsopplegg for samlet utbygging av E18 på strekningene Gulli – Langåker og Bommestad – Sky – Langangen

Som omtalt i kap. 2, er det lagt til grunn en samlet utbyggingskostnad på om lag 9,5 mrd. 2013-kr for E18 på strekningene Gulli – Langåker og Bommestad – Sky – Langangen. I kostnadene inngår etablering av sju bomstasjoner og avbøtende tiltak på parallellvegnettet. Ekskl. økt merverdiavgift som følge av oppheving av vegfritaket fra 1. januar 2013, er samlet utbyggingskostnad om lag 8,7 mrd. 2013-kr. I Prop. 56 S (2010-2011) var det lagt til grunn en samlet utbyggingskostnad på i størrelsesorden 6,8 mrd. kr, omregnet til 2013-prisnivå.

5.1 Statlige midler

I perioden 2014-2023 er det lagt til grunn 2 150 mill. kr i statlige midler til gjenstående utbygging, fordelt med 1 900 mill. kr i perioden 2014-2017 og 250 mill. kr i perioden 2018-2023. Dette er om lag 120 mill. kr mer i perioden 2014-2017 enn forutsatt i Meld. St. 26 (2012-2013) Nasjonal transportplan 2014-2023, noe som i hovedsak skyldes kostnadsøkninger på prosjektet Gulli – Langåker etter at rammene for perioden 2014-2023 var fastlagt. Kostnadsøkningene skyldes blant annet dårligere grunnforhold enn ventet. Omfanget av prosjekteringsarbeider har derfor økt, og enkelte bruer er forlenget. I tillegg kommer økt behov for støyskjerming og økte byggherrekostnader.

Dette gir til sammen om lag 3,1 mrd. kr i statlige midler til utbyggingen av E18 på strekningene Gulli – Langåker og Bommestad – Sky – Langangen. Ekskl. kompensasjon for økt merverdiavgift som følge av oppheving av vegfritaket, blir det statlige bidraget på om lag 2,3 mrd. kr. Dette er om lag som forutsatt i den opprinnelige finansieringsplanen i St.prp. nr. 60 (2008-2009).

5.2 Bompengelopplegg

Etter hvert som delstrekningene mellom Gulli og Langangen ferdigstilles, skal det etableres i alt sju automatiske bomstasjoner med tovegs etter-skuddsinnkrevning, jf. figur 2.1. Innkrevningen på strekningene Langåker – Bommestad og Sky – Langangen startet i henholdsvis 2009 og 2012. I finansieringsanalysen er det lagt til grunn 15 års innkrevning i følgende innkrevingsperioder:

– Gulli – Langåker:	2014–2029
– Langåker – Bommestad:	2009–2024
– Bommestad – Sky:	2017–2032
– Sky – Langangen:	2012–2027

Når bomstasjonen i Vestmarka på strekningen Bommestad – Sky settes i drift, vil det være samtidig innkrevning i alle sju bomstasjoner mellom Gulli og Langangen. Tidsrammen for utbyggingen medfører at det vil pågå innkrevning i én eller flere bomstasjoner i om lag 22 år. Det er forutsatt lik takst per kjørte km i alle bomstasjonene. Det er ikke lagt opp til innkrevning på parallellvegnettet til E18. Det vises til nærmere omtale av bompengelopplegget i St.prp. nr. 60 (2008-2009) og Prop. 56 S (2010-2011).

I Prop. 56 S (2010-2011) ble det lagt til grunn en samlet bomtakst for lette kjøretøy på 77 kr i 2010-prisnivå, basert på en samlet utbyggingskostnad på 6,1 mrd. kr. Dette utgjør om lag 86 kr i 2013-prisnivå. Nye beregninger av bomtakster, basert på en samlet utbyggingskostnad på om lag 9,5 mrd. 2013-kr og en lånerente som tar hensyn til bomselskaps inngåtte renteaftaler, gir en samlet bomtakst for lette kjøretøy på om lag 88 kr i 2013-prisnivå.

Tabell 5.1 viser forventet takstnivå for lette og tunge kjøretøy uten rabatt. Bomtaksten per km på strekningen Gulli – Langangen vil bli om lag 1,80 kr for lette kjøretøy uten rabatt. Det er lagt til grunn 10 pst. rabatt ved betaling med elektronisk brikke. Det er forutsatt at takstene reguleres i samsvar med prisutviklingen. Så snart saken er behandlet i Stortinget, vil takstene i eksisterende bomstasjoner på Skinnmo og Sky V bli justert opp i samsvar med det som er lagt til grunn i tabell 5.1.

Basert på forutsetningene i denne proposisjonen er det beregnet at bompengennkrevningen vil dekke om lag 6,4 mrd. kr av investeringskostnadene. I tillegg kommer om lag 3,9 mrd. kr til å dekke finansieringskostnader og om lag 520 mill. kr til å dekke innkrevingskostnader og kostnader til drift av bompengeselskapet. Dette gir et samlet bompengebidrag på om lag 10,8 mrd. kr.

5.3 Forslag til finansieringsplan

Forslag til finansieringsplan for samlet utbygging er vist i tabell 5.2. Finansieringsplanen bygger på det reviderte finansieringsopplegget for hele strekningen Gulli – Langangen, bomselskapets lånegjeld per 31. desember 2011 og anleggsstart på siste utbyggingsetappe i 2013 med åpning for trafikk i 2017.

Tabell 5.1 Forventet takstnivå for lette og tunge kjøretøy uten rabatt

Delstrekning	Bomtakter	
	Lette kjøretøy	Tunge kjøretøy
Ås nord (Gulli – Aulerød)	7 kr	14 kr
Holmene (Aulerød – Tassebekk)	19 kr	38 kr
Fokserød N (Tassebekk – Fokserød)	9 kr	18 kr
Klinestad (Fokserød – Langåker)	12 kr	24 kr
Skinmø (Langåker – Bommestad)	12 kr	24 kr
Vestmarka (Bommestad – Sky)	11 kr	22 kr
Sky V (Sky – Langangen)	18 kr	36 kr
Sum Gulli – Langangen	88 kr	176 kr

Trafikkforutsetningene framgår av kap. 4. Følgende basisforutsetninger er for øvrig lagt til grunn for finansieringsanalysen:

- Lånerente: 5 pst. til og med 2021, deretter 6,5 pst.
- Årlig prisstigning: 2,5 pst.
- Innskuddsrente: 2 pst.
- Årlige innkrevingskostnader: 35 mill. kr
- Andel som bruker brikke: 70 pst.

Bompengeselskapet har for deler av lånet inngått låneavtaler med 3,75-4,65 pst. rente og bindingstid til og med 2021 for låneopptak til de delstrekningene som er ferdigstilt eller under bygging. Det er dessuten inngått en opsjonsavtale som innebærer rentebinding på 4,9 pst. fram til 28. desember 2020 for låneopptak til strekningen Bommestad – Sky. På dette grunnlaget er det i finansieringsanalysen lagt til grunn en gjennomsnittlig lånerente på 5 pst. til og med 2021 og deretter 6,5 pst. fram til all lånegjeld er forutsatt nedbetalt i 2032. Ved å legge til grunn en lavere gjennomsnittlig rente enn 6,5 pst. reduseres takstnivået. Dette er i tråd med lokalpolitiske ønsker.

Det er også regnet på en situasjon med følgende pessimistiske forutsetninger:

- Kostnadsøkning på 10 pst.
- Årlig trafikkvekst redusert til 0,5 pst.

- Ytterligere 5 pst. reduksjon i betalende trafikk i alle bomstasjonene.
- Andel som bruker brikke øker til 80 pst. Dette reduserer gjennomsnittstaksten fordi flere oppnår rabatt, men medvirker samtidig til lavere innkrevingskostnader.
- 20 pst. takstøkning etter to år.

Med disse forutsetningene er innkrevingsperioden i hver bomstasjon beregnet til om lag 18 år. Dette viser at finansieringen av den samlede utbyggingen er robust i forhold til endringer i forutsetningene.

Dersom økonomien i prosjektet blir svakere enn regnet med, kan bompengeselskapet etter avtale med Vegdirektoratet økte takstene med inntil 20 pst. og/eller forlenge innkrevingsperioden med inntil 5 år.

6 Utbyggings- og finansieringsopplegg for E18 på strekningen Bommestad – Sky

Det er lagt opp til anleggsstart på strekningen Bommestad – Sky høsten 2013 og ferdigstilling

Tabell 5.2 Finansieringsplan for samlet utbygging

	Mill. 2013-kr				
	2006-2009	2010-2013	2014-2017	2018-2023	Sum
Statlige midler	70	840	1 900	250	3 060
Bompenger	250	3 410	2 740		6 400
Sum	320	4 250	4 640	250	9 460

Tabell 6.1 Finansieringsplan for E18 Bommestad – Sky

	Mill. 2013-kr			
	2010-2013	2014-2017	2018-2023	Sum
Statlige midler	50	900	250	1 200
Bompenger	500	2 500		3 000
Sum	550	3 300	250	4 200

av hovedprosjektet i 2017. Det skal etableres en automatisk bomstasjon i Vestmarka, og denne settes i drift når hovedprosjektet åpnes for trafikk. Ombygging av dagens E18 til gang- og sykkelveg og andre etterarbeider vil bli utført i løpet av en toårsperiode etter at ny E18 er åpnet for trafikk.

I tråd med Meld. St. 26 (2012-2013) Nasjonal transportplan 2014-2023 er det lagt til grunn 1 150 mill. kr i statlige midler til prosjektet i perioden 2014-2023, inkl. om lag 460 mill. kr i kompensasjon for økt merverdiavgift. I tillegg kommer 50 mill. kr i kompensasjon for økt merverdiavgift i 2013.

Bompengeselskapet har dekket allerede påløpte utgifter på om lag 200 mill. kr til planlegging, grunnverv og forberedende arbeider i 2010-2012, jf. St.prp. nr. 60 (2008-2009) og Prop. 56 S (2010-2011). Videre er det ventet at bompengeselskapet vil stille til disposisjon om lag 300 mill. kr i 2013.

Forslag til finansieringsplan er vist i tabell 6.1. Inkl. kompensasjon for økt merverdiavgift på om lag 510 mill. kr gir finansieringsplanen en statlig andel på 28,6 pst. og en bompengandelen på 71,4 pst. Det kan bli aktuelt at bompengeselskapet forskutterer deler av utbyggingskostnadene. Dette vil bli nærmere avklart gjennom arbeidet med Statens vegvesens handlingsprogram for perioden 2014-2017 (2023) og de årlige budsjetter.

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. kompensasjon 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.

7 Fylkeskommunal garanti

Som opplyst om i Prop. 56 S (2010-2011), har Vestfold fylkeskommune tidligere fattet vedtak om fylkeskommunal garanti for et bompengelån på 4,5 mrd. 2006-kr. Dette dekker den maksimale lånegjelden etter utbygging av strekningene Langåker – Bommestad, Sky – Langangen og Gulli – Langåker.

Den maksimale gjelden etter utbygging av strekningen Bommestad – Sky er beregnet til om lag 6,3 mrd. kr. Vestfold fylkeskommune har derfor fattet vedtak om fylkeskommunal garanti på 7 mrd. 2011-kr, jf. kap. 3. Garantien må godkjennes av Kommunal- og regionaldepartementet før anleggsstart. Garantistens utlegg kan dekkes gjennom en økning av realkostene med inntil 20 pst. og en forlengelse av bompengeperioden med inntil 5 år.

8 Samferdselsdepartementets vurdering

Samferdselsdepartementet legger med dette fram forslag til opplegg for utbygging og finansiering av siste etappe av E18-utbyggingen i Vestfold. Prosjektet Bommestad – Sky i Larvik kommune planlegges startet opp høsten 2013 og åpnet for trafikk i 2017. Det er ventet et forbruk på 300 mill. kr i 2013. Midlene forutsettes stilt til disposisjon av bompengeselskapet, jf. Prop. 1 S (2012-2013), side 101.

E18 gjennom Vestfold dekker en befolknings tett kyststripe med betydelig dagpendling internt og mellom Vestfoldbyene og Oslo. E18 er hovednerven for transport av passasjerer og gods i fylket og er i tillegg hovedvegforbindelsen mellom Østlandet og Grenland/Sørlandet. Mer effektiv transport medvirker til større sammenhengende bo- og arbeidsmarkedsregioner, som er positivt for næringslivet. Med fullføring av prosjektet Bommestad – Sky vil målet om firefelts E18 gjennom Vestfold være nådd. Da vil en betydelig del av trafikken i Vestfold gå på firefelts veg med høy standard. Dette gir store trafikksikkerhetsgevinster og redusert reisetid. På store deler av strek-

ningen forventes en reduksjon i antall drepte og skadde på om lag 70 pst. med størst reduksjon for de alvorligste ulykkene.

Fra 2017 vil sju automatiske bomstasjoner være i drift, der bilistene betaler etter kjørt distanse. Dette gir bedre sammenheng mellom betaling og nytte enn tradisjonelle bompenggeopplegg. Vestfold fylkeskommune har ved flere anledninger tatt opp de ulemper trafikkoverføring til det lokale vegnettet vil medføre. Departementet viser til at det gjennom hele prosessen har vært kjent at bomstasjonene vil føre til noe trafikkoverføring til parallellvegnettet. Lokalt har det ikke vært ønskelig med innkreving på parallellvegnettet, noe som kunne redusert overføringen. Det er satt av midler til hastighetsreduserende tiltak på parallellvegnettet for å begrense trafikkoverføringen. Statens vegvesen vil følge dette opp, evaluere situasjonen og vurdere ytterligere tiltak etterhvert som strekningene ferdigstilles.

Det er betydelig kostnadsøkning på prosjektet i forhold til forutsetningene i Prop. 56 S (2010-2011). Dette medførte at det i grunnlaget for den lokalpolitiske behandlingen i 2011 ble lagt til grunn en samlet takst for lette kjøretøy på om lag 106 kr, og lokale myndigheter har gjennom sine vedtak akseptert en takst på inntil 115 kr (2011-prisnivå). I etterkant av vedtakene ba lokale myndigheter Samferdselsdepartementet likevel vurdere tiltak for å redusere det høye takstnivået.

Departementet har i denne sammenheng ikke funnet det aktuelt å øke innkrevingsperioden ut over 15 år. Denne muligheten bør fortsatt knyttes til sviktende økonomi etter igangsatt innkreving.

Utviklingen av rentenivået på lang sikt vil alltid være preget av usikkerhet. For å begrense risikoen ved bompengeprojekter mener departementet at den beregningstekniske renten bør settes høyere enn hva situasjonen i markedet tilsier på tidspunktet for framleggelsen av bompengeproposisjonen. Etter kjøp av renteopsjon for prosjektet Bommestad – Sky, og ved å ta hensyn til gjeldende fastrenteavtaler, mener departementet likevel at det i

finansieringsberegningen for dette prosjektet kan legges til grunn en lavere rentesats enn 6,5 pst. Samlet takst for lette kjøretøy er dermed redusert til om lag 88 kr. Dette inkluderer et takstpåslag på om lag 3 kr som følge av lang tunnelloøsning mellom Bommestad – og Farriseidet, jf. kap. 2.2.

Takstnivået ligger dermed betydelig under det lokale myndigheter har akseptert. Når siste etappe av E18 i Vestfold er ferdig utbygd og de endelige kostnadene og den reelle trafikken gjennom de sju bomstasjonene er kjent, vil departementet dessuten ta initiativ til en ny vurdering av takstnivået.

Dersom økonomien i prosjektet blir svakere enn regnet med, vil realkostene og/eller bompengeperioden kunne økes på vanlig måte. I tråd med lokalpolitiske ønsker legger Samferdselsdepartementet til grunn at det i første omgang vil bli lagt opp til forlenget innkreving uten takstøkning. Dette vil også være positivt for å unngå ytterligere trafikkoverføring til parallellvegnettet.

Det legges til grunn at Kommunal- og regionaldepartementet godkjenner Vestfold fylkeskommunes garanti på 7 mrd. kr før oppstart.

9 Avtale

Etter at Stortinget har fattet vedtak om finansiering og utbygging av strekningen E18 Bommestad – Sky i Vestfold, vil det bli inngått avtale mellom Vegdirektoratet og bompengeselskapet i tråd med de forutsetninger som er lagt til grunn i denne proposisjonen.

Samferdselsdepartementet

t i l r å r :

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

Vi HARALD, Norges Konge,

s t a d f e s t e r :

Stortinget blir bedt om å gjøre vedtak om utbygging og finansiering av E18 på strekningen Bommestad – Sky i Vestfold, i samsvar med et vedlagt forslag.

Forslag

til vedtak om utbygging og finansiering av E18 på strekningen Bommestad – Sky i Vestfold

I

1. Stortinget samtykker i at bompengeselskapet får tillatelse til å ta opp lån og kreve inn bompenger for utbygging og finansiering av E18 på strekningen Bommestad – Sky i Vestfold etter vilkårene i denne proposisjonen.
2. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsette nærmere regler for finansieringsordningen.

=====

