



# St.prp. nr. 78

(2002–2003)

## Om utbygging av E18 Kopstad – Gulli i Vestfold med delvis bompengefinansiering og endret opplegg for utbygging av deler av rv 4 i Oppland

*Tilråding fra Samferdselsdepartementet av 20. juni 2003,  
godkjent i statsråd samme dag.  
(Regjeringen Bondevik II)*

### 1 Om utbygging av E18 Kopstad – Gulli i Vestfold

#### 1.1 Innledning

Samferdselsdepartementet fremmer i denne proposisjonen forslag om utbygging av prosjektet E18 Kopstad – Gulli i Vestfold med statlige midler og delvis bompengefinansiering.

Utbyggingen av E18 i Vestfold til firefelts veg er omtalt for Stortinget ved flere anledninger. I St.prp. nr. 57 (1997–98) om delvis bompengefinansiering av utbyggingen av E18 mellom Gutu og Kopstad er videreføring av utbyggingen sørover til Gulli omtalt. I St.meld. nr. 46 (1999–2000) Nasjonal transportplan 2002–2011 er det lagt til grunn oppstart av både Kopstad – Gulli og Langåker – Bommestad på slutten av perioden 2002–05, forutsatt tilslutning til et akseptabelt bompengeplegg for begge prosjektene. Dette er fulgt opp i Vegdirektoratets handlingsprogram for strekningsvise investeringer på stamvegnettet, jf St.prp. nr. 1 (2001–2002).

E18 er utbygd til sammenhengende firefelts veg fra Eik i Buskerud til Kopstad i Vestfold. Bygging av ny E18 motorvegbru i Drammen (Høvik – Frydenhaug) har startet, og videre utvidelse av E18 til firefelts motorveg mellom Frydenhaug og

Eik (Kleivenetunnelen) er under planlegging. Departementet vil komme tilbake til dette prosjektet i Nasjonal transportplan 2006–2015.

E18 fra Kopstad sørover i Vestfold er høytrafikkert, og det er i perioder kapasitetsproblemer på strekningen mellom Kopstad og Larvik. Det skjer også mange alvorlige ulykker, og randbebyggelsen langs E18 påføres miljølempere i form av støy, luftforurensning og barrierevirkninger.

Utbyggingen av E18 Kopstad – Gulli er planlagt delfinansiert gjennom et utvidet innkrevingsopplegg i eksisterende bomstasjoner i Sande, og omfatter bygging av 12 km firefelts veg mellom Kopstad ved avkjøringen til Horten og Gulli ved avkjøringen til Tønsberg. Det legges opp til å starte anleggsarbeidene høsten 2004 med åpning for trafikk i løpet av 2007.

Det vil videre være behov for å bygge ut strekningen Langåker – Bommestad. Denne strekningen er tofelts veg, mangler fysisk skille mellom kjøreretningene og har flere farlige kryss og avkjørsler. Miljølempene er betydelige. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til gjennomføring av prosjektet E18 Langåker – Bommestad i forbindelse med Nasjonal transportplan som legges fram for Stortinget i vårsesjonen 2004.

## 1.2 Dagens situasjon

E18 gjennom Vestfold er høytrafikkert, med en årsdøgntrafikk som varierer mellom om lag 17 000 kjøretøy mellom Kopstad og Tønsberg, 18 000 – 22 000 kjøretøy mellom Tønsberg og Larvik og om lag 12 000 kjøretøy vest for Larvik. Om sommeren er trafikkbelastningen vesentlig høyere. Sommerdøgntrafikken mellom Tønsberg og Sandefjord er om lag 25 000 kjøretøy. Trafikkveksten de siste ti årene har vært på om lag 4 pst. pr. år, noe som ligger godt over TØIs prognoser for årlig trafikkvekst i Vestfold på 1,6 pst. På dager med høy trafikkbelastning er det tidvis kapasitetsproblemer med saktegående og stillestående køer mellom Kopstad og Larvik. I slike perioder kan det også ta tid å komme inn på E18 fra sidevegene, siden det er kryss i plan og direkte avkjørsler. Den høye trafikkmengden medfører at det er få forbikjøringsmuligheter selv på strekninger der det ellers ligger til rette for dette.

Strekningen Kopstad – Gulli har god geometrisk standard, men er tofelts veg og mangler fysisk skille mellom kjøreretningene og har flere farlige kryss og avkjørsler. På deler av strekningen mangler det tilfredsstillende løsninger for gående og syklende. I tillegg fører E18 til betydelige miljøulempen og barrierevirkninger for beboerne langs strekningen. Strekningen er ulykkesbelastet, med mange alvorlige ulykker. I perioden 1993–2002 ble 147 personer drept eller skadd. Av disse ble 8 drept og 16 hardt skadd. Halvparten av personskaudeulykkene var møte- og utforkjøringsulykker. Halvparten av de drepte omkom i møteulykker, mens de øvrige omkom i kryssulykker. Av trafikk-sikkerhetsmessige grunner er høyeste tillatte hastighet satt ned fra 80 til 70 km/t de siste årene.

Siden hoveddelen av den nye firefelts vegen mellom Gutu og Kopstad ble åpnet for trafikk i oktober 2001, er det ikke registrert ulykker med drepte eller hardt skadd på denne strekningen. 8 personer er lettere skadd. På strekningene Kopstad – Gulli og Langåker – Bommestad er til sammen 3 personer blitt drept og 38 personer skadd i det samme tidsrommet.

## 1.3 E18 Kopstad – Gulli

Prosjektet omfatter bygging av 12 km firefelts veg med 29 m vegbredde i Horten, Re og Tønsberg kommuner, og er en videreføring av prosjektet Gutu – Kopstad som stod ferdig i mai 2002. Utbyggingen vil føre til at E18 får sammenhengende firefelts standard mellom Eik i Buskerud og Tønsberg. Traséen følger i store trekk høydedraget øst

for dagens E18 og tettstedet Undrumsdal. Gjennom åsen nordøst for Undrumsdal går vegen i tunnel med to atskilte løp. I prosjektet inngår også to planskilte kryss for avkjøring til rv 306 mot Horten og rv 308 til Tønsberg.

Prosjektet vil bedre både framkommelighets-, trafiksikkerhets- og miljøforholdene på strekningen. Blant annet vil trafikkbelastningen gjennom Undrumsdal bli vesentlig redusert. Det forventes en reduksjon i antall drepte og skadde på 70–90 pst., med størst reduksjon for de alvorlige ulykkene.

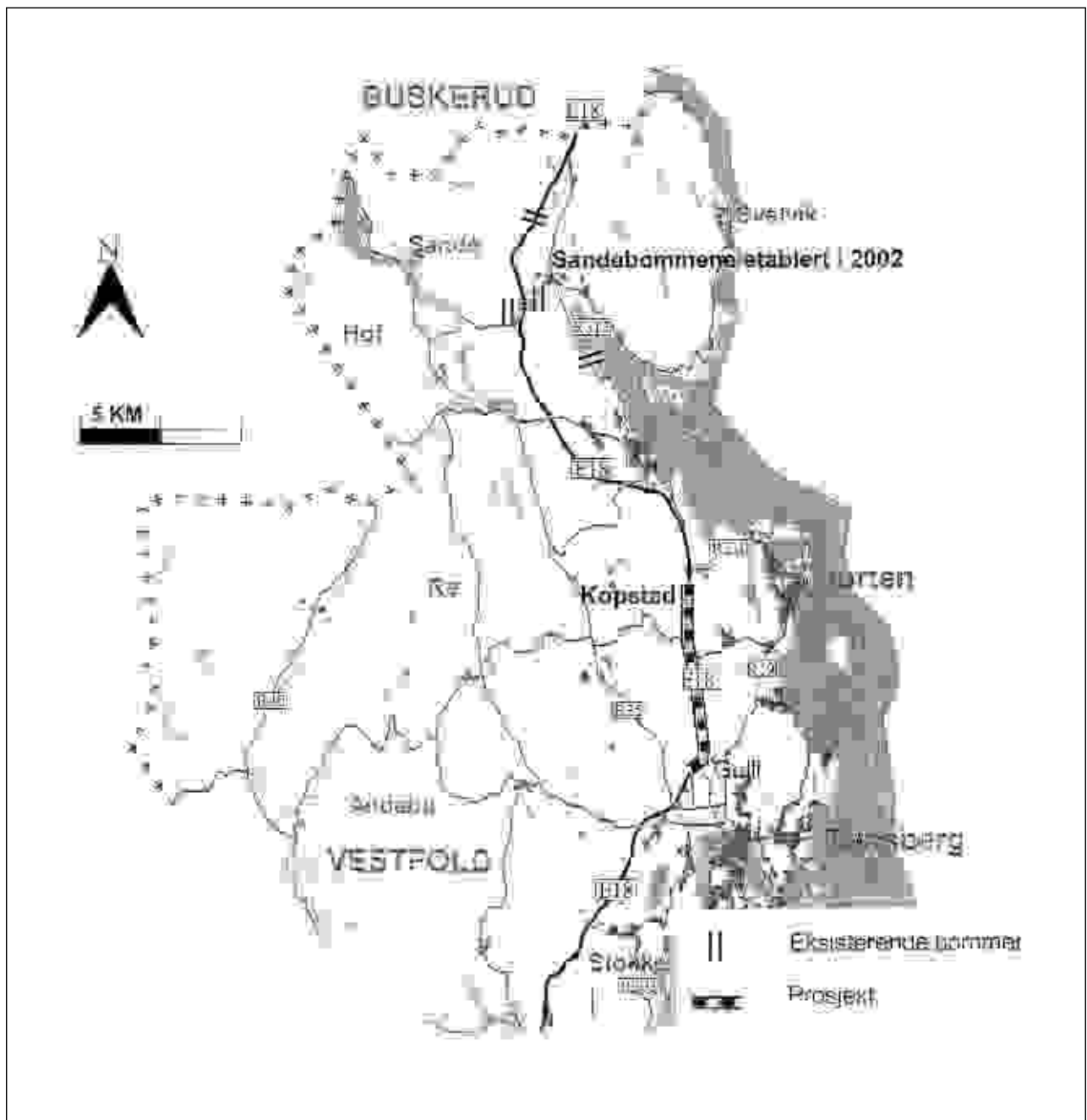
Reguleringsplanene for strekningen ble godkjent i september og oktober 2002, og det er gjennomført ekstern kvalitetssikring for prosjektet. I tråd med Vegdirektoratets forslag og den eksterne kvalitetssikringen legger Samferdselsdepartementet til grunn en styringsramme på 1 500 mill. kr og en kostnadsramme på 1 650 mill. kr. I rammene inngår 72 mill. kr som bompengeselskapet har forskottert til planlegging, prosjektering, grunnerverv og andre forberedende arbeider. Disse midlene skal refunderes med bompenger fra bompenggeordningen i nordfylket etter at den planlagte takstøkningen er trådt i kraft.

Prosjektets netto nytte (NN) er beregnet til om lag – 1 080 mill. kr. Netto nytte over totale kostnader (NN/K) er beregnet til – 0,5. Det er en svakhet ved kost/nytte-beregningene ved slike parsellvise utbygginger. E18 i Vestfold må betraktes som et helhetlig transportsystem. Kost-/nytte-beregningene for enkeltparseller vil bl.a. være avhengig av utbyggingsrekkefølge. Samferdselsdepartementet vil vurdere hvordan dette kan håndteres på en bedre måte i fremtidige saker av denne karakter.

## 1.4 Lokal behandling

I St.meld. nr. 46 (1999–2000) Nasjonal transportplan 2002–2011 ble det lagt til grunn oppstart av både E18 Kopstad – Gulli og E18 Langåker – Bommestad på slutten av perioden 2002–05, forutsatt tilslutning til et akseptabelt bompengeprogger for begge prosjektene. Det ble videre lagt til grunn 60 pst. bompengefinansiering av begge prosjektene.

I mai 2001 sendte Vestfold fylkeskommune en utredning om en Vestfoldpakke på lokal høring. I utredningen ble det lagt til grunn en utbygging i to faser. Første fase omfattet prosjektene E18 Kopstad – Gulli, E18 Langåker – Bommestad, rv 303 Munken – Elveveien i Larvik og rv 306 forbi Skoppum i Borre kommune. Andre fase omfattet fullføring av utbyggingen av E18 til firefelts veg gjennom fylket på strekningene Gulli – Langåker og Bommestad – Telemark grense. Utbyggingen ble



Figur 1.1 Oversiktskart over utbygging av E18 Kopstad – Gulli i Vestfold

foreslått delvis bompengefinansiert gjennom takst-økninger og forlenget innkreving i eksisterende bomstasjoner i Sande samt etablering av en ny bomstasjon på E18 ved Skolmar mellom Sandefjord og Larvik.

Sande kommune sluttet seg til utvidelse av eksisterende bompengoordning for å delfinansiere E18 Kopstad – Gulli. Kommunen gikk imidlertid i mot en forlengelse av innkrevingsperioden i bomstasjonen på rv 313 (gamle E18) med mindre Sande kommune får en viss kompensasjon for dette, jf *vedtak A* nedenfor. Det var ikke mulig å få til

lokal enighet om bomstasjonsplasseringen i sørfylket for delfinansiering av E18 Langåker – Bomme- stad. Vestfoldpakken ble derfor lagt på is, og et opplegg for forsert utbygging av E18 Kopstad – Gulli ble lagt fram for Vestfold fylkeskommune i november 2001. Fylkestinget ga sin tilslutning til det foreslåtte finansieringsopplegget, men sluttet seg til Sande kommunes krav om kompensasjon dersom innkrevingsperioden i bomstasjonen på rv 313 forlenges, jf *vedtak B*.

Det ble arbeidet videre for å komme fram til en lokal enighet om et innkrevingsopplegg i sørfylket.

I denne prosessen ble prinsippene for bomstasjonsplassering tatt opp med Samferdselsdepartementet. Vestfold fylkeskommune og berørte kommuner sluttet seg til en løsning med innkreving av bompenger av nordgående trafikk ved Solum vest for Larvik, og av sørgående trafikk ved Skolmar øst for Larvik. Samferdselsdepartementet bekreftet ved brev av 25. november 2002 at den videre planlegging av prosjektet E18 Langåker – Bommestad kunne baseres på en slik løsning.

I det videre arbeidet med forberedelse av prosjektene skjedde det en del endringer i forutsetningene som gjorde det nødvendig å legge saken fram for fylkeskommunen på nytt. De viktigste endringene er økte kostnadsoverslag for E18-prosjektene Kopstad – Gulli og Langåker – Bommestad og reduserte økonomiske planrammer. Videre gikk Vegdirektoratet inn for å legge til grunn etter-skuddsinnkreving av bompenger i sørfylket, mens det i de lokale vedtakene også var lagt til grunn parallellinnkreving. Statens vegvesen utarbeidet derfor en finansieringsplan basert på anleggsstart på strekningen Kopstad – Gulli høsten 2004 og på strekningen Langåker – Bommestad i 2006/2007.

Vestfold fylkeskommune behandlet saken i mars 2003, jf *vedtak C*. I fylkestingets vedtak heter det at Statens vegvesens utbyggings- og finansieringsplan tas til orientering. Samtidig blir det påpekt at fylkestinget finner det urimelig at E18-utbyggingen gjennom Vestfold skal gjennomføres med en statlig andel på under 40 prosent av totalkostnadene. Staten oppfordres derfor til å tilføre prosjektet midler slik at det blir unødvendig å utsette anleggsstart på strekningen Langåker – Bommestad. Fylkestinget finner dessuten Vegdirektoratets prinsipielle vurdering av når bompengereinnkrevingen i sørfylket bør startes opp inkonsekvent, og ber om at direktoratet i den videre behandling får til en ordning der innkrevingen kan startes som opprinnelig planlagt.

#### A. Sande kommune – vedtak i kommunestyret 14. november 2001:

1. Sande kommune vil sterkt understreke det prinsipp som er nedfelt i St.meld. nr. 46 (1999–2000) «Nasjonal Transportplan 2002–2011» og i brev fra Vegdirektoratet datert 29.06.01: «Bompenger skal kreves inn av de som skal benytte den vegen det er investert i, nærhetsprinsippet.»
2. Sande kommune kan akseptere at bommene i Hanekleiva blir stående inntil 15 år. Bommene skal kun tilleggsfinansiere parsellen E-18 Kopstad – Gulli.

3. Sande kommune krever at bommen på Ødegården kun blir stående i 11 år og med bomtakst på 20,- kroner (1998-kroner). Taksten skal prisreguleres slik at den heves til kr. 25,- når inflasjonen har nådd dit.
4. Takstene i Hanekleivbommene settes ikke høyere enn hva som behøves for en utbygging av E-18 fram til Gulli og etter trafikkvekstprognoser fastsatt av staten. En trafikkvekst utover disse prognosene skal medføre at bommene fjernes tidligere.
5. En eventuell forlengelse av bomtiden på Ødegården vurderes etter 6 – 8 år. Hvis en slik vurdering tilsier forlengelse, skal Sande kommune og fylkeskommunen sammen finne løsninger som gjør belastningen akseptabel for Sande kommune og dens innbyggere. Dette kan for eksempel være infrastrukturtiltak innenfor vegsektoren i kommunen og/eller rabattordninger. Sande kommune krever at det inngås en avtale med Vestfold fylkeskommune som ivaretar dette. Denne avtalen skal forelegges Sande kommunestyre til godkjenning i februar 2002.
6. Sande kommune ser det som svært viktig å etablere og ivareta tiltak for å hindre lekkasje fra ny E18 til Rv 313 (gammel E18). Dette både for å skjerme miljø, beboere og lokaltrafikk for de belastninger økt trafikk vil kunne gi. Derfor innføres det ikke 80 km/t fartsgrense, fotoboksene skal ikke fjernes og det opprettholdes nødvendig manuell trafikkovervåking av veien.
7. Sammen med våre nabokommuner vil Sande arbeide for rabattordninger som gjelder kommunens innbyggere.

#### B. Vestfold fylkeskommune – vedtak i fylkestinget 20. november 2001:

1. Det er sterkt behov for en rask og kontinuerlig utbygging av E18 gjennom Vestfold. Stortinget forutsatte i forbindelse med behandlingen av Nasjonal Transportplan at finansieringen av videre utbygging av E18 måtte skje i en kombinasjon av statlige bevilgninger og bompenger. Det er ikke tilstrekkelig lokal enighet til å kunne gjennomføre en «Vestfoldpakke» slik som forutsatt i St. meld. nr. 46 (1999 – 2000) Nasjonal Transportplan 2002 – 2011. Fylkestinget ber derfor om at det i denne omgang legges til rette for en parsellvis utbygging av E18.
2. Fylkestinget ber om at det legges fram en proposisjon om delvis bomfinansiering av strekningen Kopstad – Gulli i løpet av 2002. Bomstasjonen som etableres i Sande 1. januar 2002

inngår i finansieringsgrunnlaget for denne par-sellen. Nødvendige takstendringer foretas fra senest 1. januar 2004. Innkrevningstiden er totalt 15 år. Avtalen mellom Sande kommune og fylkeskommunen om takst ved bomstasjonen på Ødegården skal være kr. 20,- (1998-kroner) og perioden på 11 år opprettholdes. Dersom bommen opprettholdes utover 11 år, må Sande kommune gis en kompensasjon for dette.

3. Riksveg 303 gjennomføres som forutsatt i Nasjonal Transportplan.
4. Taksten for lette kjøretøy med tillatt totalvekt opp til 3 500 kg, settes til kr. 30,- 2002-kroner i bommene på E18 (Sande) og i rampebommene i Hanekleivkrysset.

Taksten settes til 20,- 1998-kroner i bom på rv 313 (gamle E18) ved Ødegården i Sande kommune.

Takster for tunge kjøretøyer med tillatt totalvekt over 3 500 kg, settes i alle bommene til det dobbelte av takstene for lette kjøretøyer.

Det forutsettes at takstene reguleres i samsvar med prisstigningen. Det forutsettes rabatter og fritak for betaling av bompenger i samsvar med Vegdirektoratets takstretningsslinjer slik disse er redegjort for i Vegdirektoratets håndbok 199 fra juni 1997.

5. Fylkeskommunen vil arbeide videre for full utbygging av E18. For å få en endelig avklaring på om sentrale myndigheter aksepterer en bom vest for Larvik, bes det om et snarlig møte mellom Vestfold fylkeskommune, Larvik og Sandefjord kommuner og SD. I det videre arbeidet må det samarbeides nært med Larvik/Sandefjord og andre berørte kommuner for å sikre en raskest mulig progresjon i det videre arbeidet for utbygging av E18 i Vestfold. Så snart nødvendig enighet blir oppnådd vil fylkestinget få seg forelagt egen sak om videre utbygging basert på prinsippet om parsellvis utbygging.

Fylkestinget vil også arbeide videre med sikte på større statlige bevilgninger til den videre utbyggingen.

6. Fylkestinget vil i løpet av våren 2002 få seg forelagt en egen sak om utbygging av riksveg 306 basert på bompengeløsning. Fylkestinget forutsetter at det kan legges fram en proposisjon om dette prosjektet slik at behandlingen kan skje parallelt med strekningen Kopstad – Gulli.
7. Vestfold fylkeskommune garanterer for bomselskapets økede gjeld fra dagens garanti begrenset til 900 millioner kroner, til 1 700 millioner kroner. Garantitiden er maksimalt 20 år

inkludert den ordinære innkrevningstiden på 15 år og 5 års forlengelse av bompengeperioden i tilfelle sviktende økonomi. Det er et vilkår at garantien blir sikret 1. prioritet i retten til å kreve inn bompenger. et tas forbehold om Stortingets samtykke til økningen i fylkeskommunal lånegaranti.

8. Det anbefales at vedtektene for E18 Vestfold AS endres slik at de også omfatter delfinansiering av hele Kopstad – Gulli.

#### C. Vestfold fylkeskommune – vedtak i fylkestinget 11. mars 2003:

1. Fylkestingets vedtak i sakene FT 064/01 og FT 041/02 om bomløsninger og plasseringer, takster og takstregulering, rabatter, fritak for betaling, maksimal betaling ved passering av to bommer i samme retning samt vilkår for lånegarantien opprettholdes. Vestfold fylkesting garanterer videre for bomselskapets samlede gjeld for prosjektene E18 Gutu – Kopstad, Kopstad – Gulli, Langåker – Bommestad og rv 303 Munken – Elveveien, begrenset til 3000 millioner kroner. Garantitiden settes til 22 år inklusive fem års forlengelse av bompengeperiodene i tilfelle sviktende økonomi. Det tas forbehold om Stortingets samtykke til økningen i fylkeskommunal lånegaranti. Fylkestinget tar videre til orientering Statens Vegvesens finansieringsopplegg som innebærer at:
  - a. Kopstad – Gulli står ferdig i 2007, Langåker – Bommestad i 2009 og ny rv 303 i Larvik i 2008.
  - b. Innkrevningstiden i Sandebommene inklusiv bommen på rv 313 ved Øgarden, settes til 15 år, mens innkrevningstiden i bommene i søndre Vestfold settes til 11 år.
  - c. Innkrevning av bompenger i bomsystemet i søndre Vestfold skjer etterskuddsvis og starter samtidig med at E18 Langåker – Bommestad åpnes for trafikk.
2. Fylkestinget vil vise til at etter fylkestingets behandling av denne saken, i sitt møte i juni 2002, har Statens vegvesen foretatt nye beregninger, prognoser m.v. som viser en kostnadsøkning på ca 425 millioner kroner på de aktuelle prosjektene samt at etterskuddsinnkrevning vil belaste prosjektet med ca 475 millioner kroner i finanskostnader. Dette er en kostnadsøkning som rammer brukerne og forryker det planlagte forholdet mellom statlig tilskudd og brukerfinansiering (40% – 60%). Fylkestinget finner det urimelig at E18 utbyggingen gjennom Vestfold skal gjennomføres med en statlig

finansieringsandel på under 40% av totalkostnadene. Fylkestinget vil oppfordre staten til å tilføre prosjektet midler slik at det blir unødvendig å utsette oppstart på strekningen Langåker – Bommestad. Fylkestinget finner dessuten Vegdirektoratets prinsipielle vurdering av når bominnkreving kan starte opp som inkonsekvent. Fylkestinget viser i denne forbindelse til at Vegdirektoratet har et prinsipp hva gjelder etablering av bomstasjoner for finansiering av «Tønsberg-pakken» og et annet prinsipp for etablering av bomstasjoner for finansiering av utbygging av E18 gjennom Vestfold. Fylkestinget ber derfor også om at Vegdirektoratet i den videre behandling får til en ordning der bominnkrevingen på denne strekningen kan igangsettes som opprinnelig planlagt.

### 1.5 Utbyggings- og finansieringsplan

I handlingsprogrammet for strekningsvise investeringer på stamvegnettet i perioden 2002–2011 er det lagt til grunn 500 mill. 2002-kr i statlige midler til prosjektet Kopstad – Gulli og 350 mill. 2002-kr til prosjektet Langåker – Bommestad, til sammen 850 mill. 2002-kr. Dette er i tråd med forutsetningene i St.meld. nr. 46 (1999–2000).

I finansieringsplanen som ble lagt fram for Vestfold fylkeskommune i mars 2003, ble det lagt til grunn 680 mill. 2003-kr i statlige midler til Kopstad – Gulli og 190 mill. kr til Langåker – Bommestad, til sammen 870 mill. 2003-kr i perioden 2006–2009. Endringene skyldes økt behov for statlige midler til strekningen Kopstad – Gulli som følge av økte kostnader og forutsetningen om maksimalt 15 års innkrevingsperiode i bomstasjonene i Sande.

Samferdselsdepartementet legger i denne proposisjonen fram forslag om utbygging av E18 Kopstad – Gulli med delvis bompengefinansiering. Det legges til grunn anleggsstart høsten 2004 med trafikkåpning i 2007.

Følgende finansieringsplan foreslås lagt til grunn for prosjektet:

### 1.6 Bomstasjonsplassering og bompengeprogger

Utbyggingen av E18 Kopstad – Gulli er planlagt delfinansiert gjennom et utvidet innkrevingsopplegg i eksisterende bomstasjoner i Sande.

Det legges opp til følgende takstøkninger i eksisterende bomstasjoner på E18 og på de sørvendte rampene i Hanekleivakrysset i Sande.

- kjøretøy med tillatt totalvekt tom 3 500 kg: økning fra 20 til 30 2002-kr
- kjøretøy med tillatt totalvekt fom 3 501 kg: økning fra 40 til 60 2002-kr

I bomstasjonen på rv 313 (gamle E18) forutsettes det i utgangspunktet at nåværende takster på 20 og 40 1998-kr skal beholdes, men prisreguleres til 22 og 44 2003-kr. Dersom prisdifferansen fører til uakseptabel trafikkoverføring fra E18, mener Statens vegvesen at takstene i bomstasjonen på rv 313 også må økes. Det legges opp til å gjennomføre takstøkningen så snart Stortinget har sluttet seg til planene og det foreligger ny bompengeaftale mellom Vegdirektoratet og bompengeselskapet. For øvrig gjelder de ordninger som er fastlagt i forbindelse med eksisterende bompengoordning, med basis i Vegdirektoratets takstretningsslinjer.

Øvrige forutsetninger er lagt til grunn for finansieringsanalysen:

- 1,6 pst årlig trafikkvekst
- årlig nominell rente på 8 pst.
- årlig prisstigning på 2 pst.
- årlige driftskostnader på om lag 8 mill. kr.

Med disse forutsetningene er det beregnet at innkrevingsperioden i eksisterende bomstasjoner på E18 og rv 313 i Sande blir utvidet fra om lag 11 år til nærmere 15 år.

En følsomhetsanalyse for Kopstad – Gulli gir som resultat at redusert trafikkvekst fra 1,6 til 0,5 pst. medfører at innkrevingsperioden forlenges med ett og et halvt år. Dersom lånerenten økes med én prosent, forlenges innkrevingsperioden med om lag ett år. Det samme gjelder dersom prosjektkostnadene øker med 10 pst. Følgelig må flere av de ugunstige forutsetningene inntre samti-

Tabell 1.1

	2002–2005		2006–2009		sum	
	statlige midler	bompenger	statlige midler	bompenger	statlige midler	bompenger
E18 Kopstad – Gulli	0	670	680	150	680	820

dig for at innkrevingsperioden skal øke til 20 år.

Vestfold fylkeskommune har i møtet i fylkestinget 11. mars 2003 vedtatt å stille garanti for bompengeselskapets gjeld begrenset til 3,0 mrd. 2002-kr. Denne garantien omfatter også prosjektet Langåker – Bommestad, samt den ferdigstilte strekningen mellom Gutu og Kopstad. Den fylkeskommunale garantien vil endelig bli godkjent av Kommunal- og regionaldepartementet. Garantien vil først komme til utbetaling etter at realkostene er økt med inntil 20 pst. og innkrevingsperioden er økt med inntil 5 år.

I tråd med vedtak i fylkestinget har bompengeselskapet gjennomført nødvendige vedtektsendringer slik at selskapet i tillegg til å finansiere utbyggingen av E18 Gutu – Kopstad også kan finansiere E18-prosjektene Kopstad – Gulli. Vedtektsendringen omfatter også finansiering av E18 Langåker – Bommestad samt forskottering av utbyggingen av rv 303 Munken – Elveveien.

### 1.7 Samferdselsdepartementets vurdering

E18 mellom Oslo og Kristiansand er en av de viktigste stamvegstrekingene i Norge. Rutas betydning er stor både for befolkningen og næringslivet. E18 er utbygd til sammenhengende firefelts veg fra Eik i Buskerud til Kopstad i Vestfold. E18 videre sørover i Vestfold er høytrafikkert, og standarden er ikke tilpasset trafikkmengdene. Det er i perioder kapasitetsproblemer på strekningen mellom Kopstad og Larvik, og det skjer mange alvorlige ulykker på strekningen. Videre påføres randbebyggelsen langs E18 betydelige miljøulemper. Nye firefelts strekninger gjennom fylket vil gi store framkommelighets- og trafikksikkerhetsgevinster for trafikantene. Ved å erstatte dagens tofelts veg med firefelts veg forventes det 70–90 pst. nedgang i personskadeulykkene, med størst reduksjon for de alvorlige ulykkene. I tillegg vil miljøforholdene for lokalbefolkningen bli vesentlig bedret ved at den nye vegen legges utenom bebyggelsen.

Samferdselsdepartementet legger i tråd med de lokale vedtakene til grunn delfinansiering av E18 Kopstad – Gulli gjennom et utvidet innkrevingsopplegg i eksisterende bomstasjoner i Sande. Det legges til grunn takstøkninger i bomstasjonene på E18 og forlenget innkrevingsperiode i bomstasjonene både på E18 og rv 313. Departementet vurderer det som akseptabelt med takstøkning i de årene byggingen pågår, da økningen er relativ lav og vil bidra til en raskere nedbetaling av prosjektet Gutu – Kopstad, der bilistene allerede har nytte av 33 km ny firefelts veg. Samferdselsdepartementet legger til grunn anleggsstart høsten 2004 med full-

føring i 2007. Departementet vil komme tilbake til dette i forbindelse med statsbudsjettet for 2004.

Sande kommune har i sitt vedtak stilt krav om kompensasjon for forlengelse av innkrevingsperioden i bomstasjonen på rv 313. Samferdselsdepartementet finner det ikke riktig å gi kompensasjon til lokale myndigheter for eventuelle ulemper ved en ordning som de selv ønsker. Departementet viser i den forbindelse til St.meld. nr. 46 (1999–2000), side 125, der dette drøftes. Dersom det skal gjennomføres tiltak i Sande kommune, må dette eventuelt være infrastrukturtiltak på riksvegnettet som prioriteres innenfor fylkesfordelt ramme til Vestfold.

Når det gjelder gjennomføring av prosjektet E18 Langåker – Bommestad, vil Samferdselsdepartementet komme tilbake til dette i forbindelse med Nasjonal transportplan som legges fram i våresesjonen 2004. Departementet vil i denne forbindelse også komme tilbake til gjennomføring av rv 303 i Larvik.

### 1.8 Avtale

Samferdselsdepartementet forutsetter at dersom Stortinget gir sin tilslutning til den foreslåtte finansierings- og utbyggingsplanen, vil det bli inngått ny avtale mellom Vegdirektoratet og bompengeselskapet i tråd med standardavtalen.

## 2 Endra opplegg for utbygging av deler av rv 4 i Oppland

---

### 2.1 Bakgrunn

Gjennom behandlinga av St.prp. nr. 74 (2000–2001) godkjende Stortinget delvis bompengefinansiert utbygging av fase 1 av rv 4 i Oppland, som inkluderer strekningane Reinsvoll – Hunndalen og Lygna N – Einavoll samt bygging av bomstasjonar. Det vart lagt til grunn at utbygginga skulle skje parallelt med bompengennkrevjinga og at eit eventuelt låneopptak ville vere av avgrensa storleik. Fase 2 av utbygginga er nærare omtalt i St.prp. nr 74 (2000–2001).

Bompengennkrevjinga starta 1. juli 2002. I finansieringsplanen var det lagt til grunn eit trafikkgrunnlag på 9 100 køyretøy pr. døgn gjennom bomstasjonen i 2002. Det var rekna med 15 pst. trafikkavvising. Dei 5 første månadane har trafikken gjennom bomstasjonen vore på under 5 000 køyretøy pr. døgn i gjennomsnitt. Dette tilsvarar ei avvising på nærare 50 pst.

I tillegg til vesentleg inntektssvikt som følgje av

trafikkavvisinga, har kostnadsoverslaget auka. Med auka anleggskostnader og reduserte bompenginntekter vil eit opplegg med parallellinnkrevjing av bompengar føre til svært urasjonell anleggsdrift. Som omtalt i St.prp. nr. 1 (2002–2003) blei det derfor hausten 2002 teke initiativ til å vurdere større grad av låneopptak for å sikre rasjonell anleggsdrift.

Etter møte med samferdselsministeren 16. oktober 2002 vart det sett ned ei arbeidsgruppe med representantar frå Vegdirektoratet, Statens vegvesen Oppland, Oppland fylkeskommune, Gjøvik kommune og Vestre Toten kommune for å vurdere bompengordninga for fase 1 på nytt.

På bakgrunn av dei nye føresetnadene og rapporten frå arbeidsgruppa har Statens vegvesen vurdert saka på nytt.

## 2.2 Forslag til endra bompengordning

Arbeidsgruppa har i sin rapport av 15. desember 2002 vurdert alternative tiltak og lagt fram følgjande forslag til endra bompengordning for utbygginga av fase 1:

- Låneopptak basert på fylkeskommunal garanti
- Raskast mogleg utbygging av prosjektet Reinsvoll – Hunndalen
- Etterskotsvis bompenginnkrevjing på gammel og ny rv 4 med same takstnivå som i 2002, justert for prisstigning frå 2001
- Eksisterande bomstasjon på Breiskallen blir opna for gratis passering i byggeperioden
- Iverksettjing av nødvendige tiltak på fylkesvegar og kommunale vegar som sikrar at trafikkavvisinga ikkje blir større enn 15 pst. når bompenginnkrevjinga startar opp att.

Arbeidsgruppa har lagt til grunn at bomstasjonen på Breiskallen blir opna for gratis passering frå og med 1. juli 2003.

## 2.3 Lokal behandling

Gjøvik og Vestre Toten kommunar og Oppland fylkeskommune har slutta seg til arbeidsgruppa sitt forslag til opplegg for gjennomføring av utbygginga av rv 4 på strekninga Reinsvoll – Hunndalen.

Vestre Toten kommune fatta følgjande vedtak i møte i kommunestyret 30. januar 2003:

- «1. Vestre Toten kommune fastholder at utbyggingen av rv 4 er helt nødvendig for utviklingen av kommunen og Gjøvikregionen.
2. Vestre Toten kommune aksepterer arbeidsgruppa sitt forslag slik det foreligger i den fel-

les saksfremstillingen til kommunene i Gjøvikregionen.»

Gjøvik kommune fatta følgjande vedtak i møte i kommunestyret 30. januar 2003:

«Gjøvik kommune gir sin tilslutning til følgjande løsnings for gjennomføring av utbygging av rv 4 Reinsvoll – Hunndalen:

- Låneopptak basert på fylkeskommunal garanti
- Raskest mulig utbygging av strekningen Reinsvoll – Hunndalen
- Etterskuddsvis bompenginnkrevjing på gammel og ny riksveg 4 med samme takstnivå som i 2002, justert for prisstigning fra 2001
- Bommen på riksveg 4 Breiskallen åpnes for gratis passering i byggeperioden
- Iverksettelse av nødvendige tiltak på lokalt vegnett som sikrer at bomstasjonene ikke gir større trafikklekkasje enn 15 % når innkrevningen starter opp igjen.

Gjøvik kommune tar ansvar for å gjennomføre tiltak som Statens vegvesen finner nødvendig å foreslå i overensstemmelse med arbeidsgruppa sitt utredning.»

Oppland fylkeskommune behandla saka i møte i fylkestinget 8. april 2003 og fatta følgjande vedtak:

«Oppland fylkeskommune gir sin tilslutning til følgjande løsnings for gjennomføring av utbygging av Riksveg 4 Reinsvoll-Hunndalen:

1. Låneopptak basert på fylkeskommunal garanti. Oppland fylkeskommune garanterer for bomselskapets gjeld begrenset til 320 millioner i 2003 kroner. Garantitiden er maksimalt 16 år fra låneopptaket starter. Denne tiden inkluderer en byggeperiode frem til 01.01.2006, en ordinær innkrevingsperiode på 8 år, samt en mulig forlenget innkrevingsperiode på inntil 5 år i tilfelle sviktende økonomi, jfr inngått hovedavtale mellom Vegdirektoratet og selskapet.

Det er et vilkår at garantien blir sikret 1. prioritets pant i retten til å kreve inn bompenger. Garantien vil bli gitt som simpel kausjon.

Oppland fylkeskommune aksepterer at ordningen med betinget refusjon gjøres gjeldende etter statens retningslinjer. Den betingede refusjonen er totalt 65 mill. kroner i 2003-priser og skal dersom forutsetningene er tilstede, senest utbetales i perioden 2006–2009.

En fylkeskommunal garanti vil kreve Kommunal- og regionaldepartementets godkjenning.



2. Raskest mulig utbygging av strekningen Reinsvoll-Hunndalen.
3. Etterskuddsvis bompengenneking på gammel og ny riksveg 4 med samme takstnivå som i 2002, justert for prisstigning fra 2001.
4. Bommen på riksveg 4 Breiskallen åpnes for gratis passering i byggeperioden. Iverksettelse av nødvendige tiltak på lokalt veinett som sikrer at bomstasjonene ikke gir større trafikklekkasje enn 15% når innkrevningen starter opp igjen.
5. Kommunene tar ansvar for å gjennomføre tiltak som Staten vegvesen finner nødvendig å foreslå i overensstemmelse med arbeidsgruppens utredning.»

## 2.4 Nærare om fase 1

### Planstatus og kostnadssituasjon

Bomstasjonen på dagens rv 4 ved Breiskallen er etablert. Det ligg føre godkjent reguleringsplan for strekninga Reinsvoll – Hunndalen og bomstasjonen på ny rv 4 ved Grøndalen, om lag 600 meter sør for kommunegrensa mellom Vestre Toten og Gjøvik. Kostnadsoverslaget for prosjektet Reinsvoll – Hunndalen er rekna til 348 mill. kr. I tillegg kjem kostnadene ved bygging og ombygging av bomstasjonen på Breiskallen (17 mill. kr) og bygging av den nye bomstasjonen på Grøndalen (12 mill. kr), til saman 29 mill. kr.

Fristen Statens vegvesen hadde sett for å stå ved leverte tilbod på prosjektet går ut før Stortinget får fatta vedtak i saka. Statens vegvesen har teke opp spørsmålet om forlenging av vedståingsfristen frå 4. juli 2003 til 1. desember 2003 med dei aktuelle entreprenørane, og fått aksept for dette. Det må imidlertid gjevast økonomisk kompensasjon for dette. Dette vil utgjere om lag 1,5 – 2 mill. kr, under føresetnad av at fristen for å fullføre prosjektet blir forskyvd frå 1. oktober 2005 til 1. juli 2006. Vidare må det takast atterhald om ein even-

tuell kostnadsauke som følgje av at prosjektet får endra framdrift på bakgrunn av den utsette oppstarten.

For forbikøyringsfeltet på strekninga Lygna N – Einavoll ligg det føre godkjent reguleringsplan, og anleggsarbeida starta i 2002. Kostnadsoverslaget for dette prosjektet er rekna til 28 mill. kr.

I St.prp. nr. 1 (2002–2003) var det lagt til grunn ein kostnadsauke for prosjektet Reinsvoll – Hunndalen på 40 mill. kr i forhold til St.prp. nr. 74 (2000–2001). Auken skuldast i hovudsak at det var gjennomført justeringar av prosjektet ut frå omsynet til trafikktryggleiken. I tillegg førte nye vurderingar av einingsprisar til kostnadsauke. Vidare vart tilleggga for uvisse og uføresette kostnader auka. Ei ny kvalitetssikring av overslaget for heile fase 1 har gjort det nødvendig å auke kostnadsoverslaget for prosjektet med ytterlegare 43 mill. kr. Auken skuldast større avsetjingar for uvisse og uføresette kostnader, nye utgiftspostar og auka einingsprisar som følgje av meir detaljerte planar. I tillegg kjem 17 mill. kr i auka kostnader til ombygging av eksisterande bomstasjon på Breiskallen og bygging av den nye bomstasjonen på Grøndalen. Etter dette er kostnadsoverslaget for heile fase 1 vurdert til 405 mill. kr. Uvisse i overslaget er vurdert til å ligge innafor +/- 10 pst. Det nye kostnadsoverslaget utgjør ein auke på 101 mill. kr (33 pst.) i forhold til opprinneleg kostnadsoverslag i St.prp. nr. 74 (2000–2001).

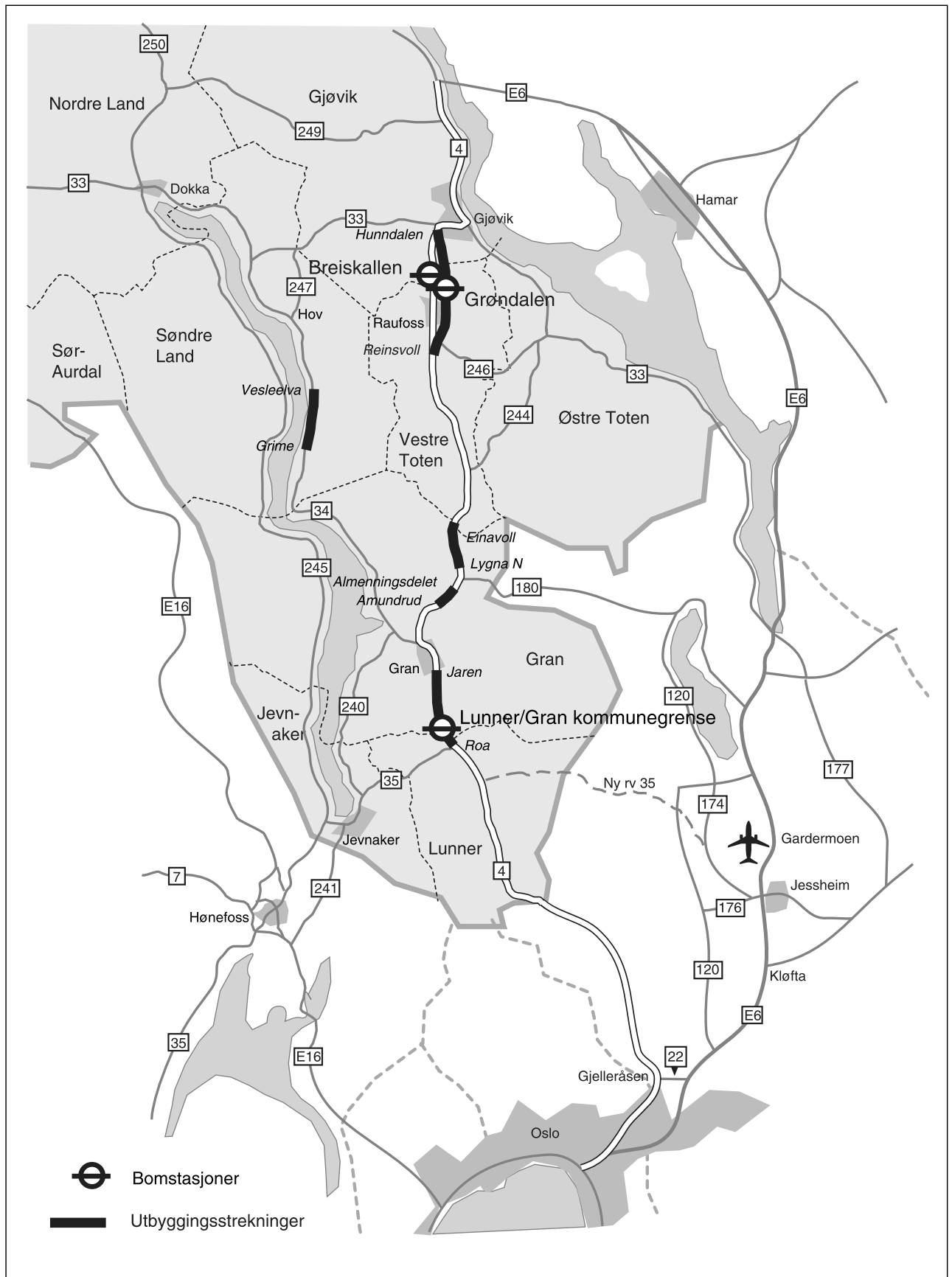
Ei eventuell kostnadsoverskriding i forhold til overslaget på 405 mill. kr vil bli dekt i samsvar med dei overordna retningslinene for bompengeprojekt. Følgjeleg vil staten og bompengeselskapet i fellesskap dekke kostnadsoverskridingar på inntil 10 pst. i samsvar med partane sin andel av kostnadene. Staten dekker kostnadsoverskridingar utover 10 pst.

Samfunnsøkonomisk netto nytte for prosjektet Reinsvoll – Hunndalen er no rekna til om lag 70 mill. kr og netto nytte/kostnadsforholdet til 0,3.

Tabell 2.1 Oversiktskart over utbygginga av delar av rv 4 i Oppland

Prosjekt/tiltak, fase 1	St.prp. nr. 74	Mill. 2003-kr	
		endring	revidert overslag
Rv 4 Reinsvoll – Hunndalen	265	83	348
Rv 4 Lyngna N – Einavoll	27	1	28
Bomstasjonar på Breiskallen og Grøndalen	12	17	29
Sum	304	101	405

Om utbygging av E18 Kopstad – Gulli i Vestfold med delvis bompengefinansiering og endret opplegg for utbygging av deler av rv 4 i Oppland



Figur 2.1 Oversiktskart over utbygginga av delar av rv 4 i Oppland

Tabell 2.2

Finansieringsplan	Mill. 2003 kr			
	2002–2005	2006–2011	Sum	Prosent
Bompengar				
– ordinære bompengar	139	53	192	47
– forskottering av statlege midlar/refusjon.	69	– 69	-	-
Statlege midlar, inkl. refusjon	129	84	213	53
Sum investeringar	337	68	405	100

### Finansierings- og utbyggingsplan

I den nye finansieringsplanen er det lagt til grunn 213 mill. kr i statlege midlar og 192 mill. kr i bompengar, til saman 405 mill. kr. I forhold til finansieringsplanen i St.prp. nr. 74 (2000–2001) inneber dette ein auke på om lag 32 mill. kr i bompengar og 69 mill. kr i statelege midlar. Den statlege delen blir etter dette auka frå 47 pst. til 53 pst.

Bygginga av forbikøringsfelt på strekninga Lygna N – Einavoll er føresett fullført i 2003. I finansieringsplanen er det lagt opp til at prosjektet Reinsvoll – Hunndalen blir opna for trafikk i 2006. På grunn av kostnadsauken er det lagt til grunn at bompengeselskapet forskotterer 69 mill. kr, mot refusjon tidleg i perioden 2006–2009.

Rv 4 har fått endra status og inngår no i stamvegnettet, jf. St.prp. nr. 1 (2002–2003), sidene 75–79. Dette medfører at investeringar etter 1. januar 2006 skal finansierast over stamvegramma.

### Bompengelopplegg

Det er lagt opp til etterskotsvis bompengeneinkrevjing med bomstasjonar både på gammal og ny rv 4. Det er føresett at eksisterande bomstasjon på Breiskallen blir opna for gratis passering frå og med 1. juli 2003 og så lenge byggeperioden varar. Det er lagt opp til same takstnivå som i St.prp. nr. 74 (2000–2001), justert for prisstigning frå 2001, og same rabattsystem. Det er ein føresetnad at Statens vegvesen i samarbeid med fylkeskommunen og kommunane vurderer eventuelle tiltak for å hindre trafikkavvising ut over 15 pst. Det er ikkje føresett å etablere fleire bomstasjonar enn dei to på gammal og ny rv 4.

Føresetnadene for bompengeneinkrevjinga (basisalternativet) er som følgjer:

- Takstar for lett/tung bil på 15/30 2001-kr
- Trafikkavvisning på om lag 50 pst. fram til 1. juli 2003 og 15 pst. etter opninga av prosjektet Reinsvoll – Hunndalen. Dette gir om lag 9 000 køyretøy pr. døgn gjennom bomstasjonane i 2006

- Gjennomsnittleg bompengesats på 12,80 kr pr. kjøretøy
- Årleg prisstigning på 2,0 pst.
- Årleg trafikkvekst på 1,5 pst.
- Årlege innkrevjingskostnader på 8 mill. kr i 2002 og 2003, deretter 12,0 mill. kr pr. år f.o.m. 2006
- Lånerente på 7 pst.

Med ovannemnde føresetnader er perioden for etterskotsinnkrevjing av bompengar rekna til om lag 8 år.

Det er også rekna på eit pessimistisk alternativ. Følgjande føresetnader ligg til grunn for vurdering av dette alternativet:

- Kostnadsoverslaget aukar med 10 pst. der bompengeselskapet dekkar sin relative del av kostnadsauken (47 pst.).
- Takstauke på 20 pst. blir innført etter 2 år
- Innkrevjingsperioden blir forlenga med 5 år
- Ingen trafikkvekst
- Lånerente på 9 pst.
- Trafikkavvisning på 40 pst. etter opning av prosjektet Reinsvoll – Hunndalen.

### Fylkeskommunal garanti og refusjon på vilkår

Maksimal lånegjeld er rekna til 320 mill. kr dersom dei pessimistiske føresetnadene blir lagt til grunn og til 255 mill. kr dersom basisføresetnadene blir lagt til grunn. Differansen mellom maksimal lånegjeld etter det pessimistiske alternativet og basisalternativet på 65 mill. kr, er lagt til grunn som storleik på avsetjinga til refusjon på vilkår.

Oppland fylkeskommune har i møtet i fylkestinget 8. april 2003 vedteke å stille garanti for bompengeselskapet si gjeld, avgrensa til 320 mill. 2003-kr. Fylkeskommunen har vidare akseptert ei ordning med inntil 65 mill. kr i refusjon på vilkår.

Den fylkeskommunale garantien skal godkjennast av Kommunal- og regionaldepartementet. Garantien vil først komme til utbetaling etter at realtakstane er auka med inntil 20 pst., innkrevjings-

perioden er auka med inntil 5 år og bompengeselskapet si gjeld er redusert med midlane frå refusjonen på vilkår.

Refusjonen på vilkår skal løyvast innafor fylkesfordelt ramme til investeringar på øvrige riksvegar i Oppland i perioden 2006–2015. Statens vegvesen skal i samarbeid med fylkeskommunen, og seinest eit år etter opning av prosjektet Reinsvoll – Hunndalen, vurdere om det er grunnlag for å nytte refusjonen. Ved ei slik vurdering skal det leggjast til grunn oppdaterte føresetnader for trafikkavvikling og rentenivå.

## 2.5 Samferdselsdepartementet si vurdering

Samferdselsdepartementet legg i denne proposisjonen fram eit forslag til endra opplegg for finansiering av fase 1 av den planlagde utbygginga av rv 4 i Oppland. Bakgrunnen for dei foreslåtte endringane er at reduserte bompengeinntekter og auka kostnader vil føre til urasjonell anleggsdrift, høgare kostnader og samfunnsøkonomiske tap som følgje av forseinka opning av anlegget dersom opplegget som blei vedtatt gjennom Stortinget si behandling av St.prp. nr. 74 (2000–2001) blir lagt til grunn. Det endra opplegget er i tråd med forslag frå ei arbeidsgruppe med representantar frå Statens vegvesen, Oppland fylkeskommune og Gjøvik og Vestre Toten kommunar.

Forslaget går ut på å endre bompengeordninga frå parallell utbygging og innkrevjing til utbygging med låneoptak og etterskotsinnkrevjing av bompengar. Samferdselsdepartementet viser til at trafikkavvisinga ved bomstasjonen er på nærare 50 pst., mot føresett 15 pst., samt problema dette har skapt på tilliggande vegnett. Den etablerte bomstasjonen på rv 4 ved Breiskallen blir derfor opna for gratis passering frå og med 1. juli 2003 og ut byggeperioden. Når prosjektet Reinsvoll – Hunndalen blir opna for trafikk i løpet av 2006, startar etterskotsvis innkrevjing i bomstasjonane på gammal rv 4 ved Breiskallen og ny rv 4 ved Grøndalen. Takstnivået blir som i eksisterande ordning, justert for

prisstigning. Innkrevjingsperioden etter dette opplegget er føresett å auke til totalt 9 år.

Det skal iverksetjast nødvendige tiltak på fylkesvegar og kommunale vegar som sikrar at trafikkavvisinga ikkje blir større enn 15 pst. når bompengeinnkrevjinga startar opp att. Samferdselsdepartementet har merka seg at kommunane har teke på seg ansvaret for å gjennomføre dei tiltaka som blir funne nødvendige på det kommunale vegnettet. Vidare har departementet merka seg at Oppland fylkeskommune har vedteke å stille garanti for ei gjeld avgrensa til 320 mill. 2003-kr og akseptert ei ordning med inntil 65 mill. kr i refusjon på vilkår innafor fylkesfordelt investeringsramme til Oppland for perioden 2006–2015.

Samferdselsdepartementet legg vekt på at det er lokal tilslutning til forslaget til endra bompengeordning og at prosjektet framleis er samfunnsøkonomisk løysamt. Departementet sluttar seg derfor til det foreslåtte finansieringsopplegget. Departementet er enig i Vegdirektoratet sitt forslag om at staten tek ein større del av kostnadene enn det som bleilaggt til grunn då Stortinget behandla St.prp. nr. 74 (2000–2001), ved at den statlege delen av finansieringa blir auka frå 47 til 53 pst.

Samferdselsdepartementet føreset at fylkeskommunen legg til rette for å følgje opp finansieringsplanen gjennom prioritering av statlege midlar til prosjektet Reinsvoll – Hunndalen innafor fylkesfordelt investeringsramme i 2004 og 2005. Føresette statlege løyvingar etter 1. januar 2006, eksklusive eventuell refusjon på vilkår, skal finansierast innafor stamvegramma.

Samferdselsdepartementet

tilrår:

At Deres Majestet godkjenner og skriver under et framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om utbygging av E18 Kopstad – Gulli i Vestfold med delvis bompengefinansiering og endret opplegg for utbygging av deler av rv 4 i Oppland.

---

**Vi HARALD**, Norges Konge,

stadfester:

Stortinget blir bedt om å gjøre vedtak om utbygging av E18 Kopstad – Gulli i Vestfold med delvis bompengefinansiering og endret opplegg for utbygging av deler av rv 4 i Oppland i samsvar med et vedlagt forslag.

---

## Forslag

# til vedtak om utbygging av E18 Kopstad – Gulli i Vestfold med delvis bompengefinansiering og endret opplegg for utbygging av deler av rv 4 i Oppland

### I

Stortinget samtykker i at:

1. Bompengeselskapet får tillatelse til å ta opp lån og kreve inn bompenger til bygging av E18 på strekningen Kopstad – Gulli. Vilkårene framgår av denne proposisjonen. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsette nærmere regler for finansieringsordningen.
2. Bompengeselskapet får rett til å kreve inn bompenger til gjennomføring av fase 1 av riksveg 4 i Oppland. Videre får bompengeselskapet ansvar for å ta opp og administrere forutsatte lån. Vilkårene for det reviderte bompengeopplegget går fram av denne proposisjonen. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå ny avtale med bompengeselskapet og fastsette nærmere regler for finansieringsordningen.

