



DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

# Prop. 38 S

(2019–2020)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

## Utbygging og finansiering av E18 Lysaker – Ramstadsletta i Akershus

*Tilråding fra Samferdselsdepartementet 20. desember 2019,  
godkjent i statsråd samme dag.  
(Regjeringen Solberg)*

### 1 Innledning

Samferdselsdepartementet legger i denne proposisjonen frem forslag om utbygging og finansiering av første etappe av den planlagte utbyggingen av E18 mellom Lysaker og Drengsrud i Akershus (Vestkorridoren). Første etappe omfatter E18 mellom Lysaker og Ramstadsletta i Bærum kommune, med en tverrforbindelse mellom Gjøannes og Fornebu.

E18 gjennom Asker og Bærum er en av Norges mest trafikkerte veistrekninger. Strekningen har store forsinkelser og køproblemer, særlig i morgenrushet. Kollektivtrafikken har dårlig fremkommelighet, spesielt ut av Oslo og på tverrgående ruter. Dagens trafikksituasjon utgjør en stor miljøbelastning for veiens nærområder. Det går en viktig sykkelforbindelse gjennom Bærum kommune langs E18, og denne har varierende standard.

Ny E18 mellom Lysaker og Ramstadsletta er om lag 4,4 km lang. Den nye veien vil få tre gjennomgående kjørefelt i begge retninger. I tillegg inngår ny bussvei, ny sykkelvei, ny fylkesvei mellom Gjøannes og E18 (Bærumsdiagonalen) og ny forbindelse fra Strand til Fornebu (Vestre lenke). Bærumsdiagonalen har som formål å redusere trafikken på lokalveier, avlaste boligområder og sikre økt fremkommelighet for kollektivtrafikken. Ny E18 vil gå i tunnel forbi Høvik, og

ved Stabekk vil ny E18 gå under lokk. Forbi Høvik vil dagens E18 bli bygd om til lokalvei.

Prosjektet er bl.a. omtalt i Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029* og Prop. 86 S (2016–2017) *Oslopakke 3 – revidert avtale for perioden 2017–2036 og forslag til nytt takstsystem med tids- og miljødifferensierte takster*. Som omtalt i Prop. 86 S (2016–2017), er det i den reviderte lokale avtalen om Oslopakke 3 av 5. juni 2016 lagt til grunn at E18 på hele strekningen Lysaker – Drengsrud skal realiseres, med strekningen Lysaker – Strand som første etappe. I den reviderte avtalen er det også pekt på viktigheten av reduserte kostnader for prosjektet.

Etter den lokalt reviderte Oslopakke 3-avtalen fra 2016 har Staten vegvesen vurdert konsekvensene av å dele strekningen Lysaker – Ramstadsletta i to etapper ved Strand. En slik løsning vil bl.a. medføre høyere miljøbelastning, trafikale ulemper, dobbelt så lang byggetid, riving av flere hus og merkostnader knyttet til midlertidige løsninger. I tillegg må deler av Høviktunnelen bygges som del av første etappe. I høringsuttalelsene til foreslåtte planendringer som følge av etappeinndelingen, kom det til uttrykk stor frustrasjon over en slik etappeinndeling og de belastningene dette vil medføre. Statens vegvesen anbefalte derfor sammenhengende utbygging av strekningen Lysaker – Strand – Ramstadsletta. Samferdsels-

departementet støttet denne tilrådingen i brev av 18. mai 2017, og ba Statens vegvesen følge opp en slik utbyggingsstrategi.

Et forslag til opplegg for delvis bompengefinansiert utbygging av prosjektet E18 Lysaker – Ramstadsletta ble lagt frem for lokalpolitisk behandling høsten 2018. Asker og Bærum kommuner og Akershus fylkeskommune har sluttet seg til det foreslåtte opplegget.

Det legges opp til anleggsstart på forberedende arbeider ved årsskiftet 2020–2021, med sikte på å gjennomføre arbeider som krever tilgang til jernbanesporene ved Høvik sommeren 2021. E18-delen av prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2027, mens hele prosjektet, inkl. lokalveier, ventes ferdigstilt i 2028.

## 2 Dagens situasjon og beskrivelse av utbyggingen

Med en årsdøgnetrafikk som varierer mellom 80 000 og 90 000 kjøretøy, er E18 gjennom Bærum overbelastet, med store forsinkelser og lange rushperioder både morgen og kveld. Veien ligger som en barriere gjennom kommunen, og lokalmiljøet er preget av støy og lokal luftforurensning. E18 har seks kjørefelt, to ordinære kjørefelt og ett kollektivfelt mot Oslo. I motsatt retning er det tre ordinære kjørefelt uten kollektivfelt. Total veibredde varierer mellom 23 og 27 meter, og både skuldre og midtdeler er smale. Fartsgrensen er 80 km/t.

Til tross for den høye trafikken er det få alvorlige ulykker på E18, men det er mange ulykker med lettere skader. Dette skyldes høy trafikk og kort avstand mellom kryssene, noe som gir ujevn kjørehastighet. I perioden 2009–2018 er det registrert fire drepte, 15 hardt skadde og 241 lettere skadde personer i trafikkuulykker på strekningen Lysaker – Ramstadsletta.

Prosjektet omfatter bygging av om lag 4,4 km ny E18, inkl. en overgangsstrekning til dagens E18 på Ramstadsletta. Den nye veien vil i hovedsak følge dagens trasé. E18 får tre gjennomgående felt i hver retning mellom Fornebukrysset og Ramstadsletta. Dette innebærer ett gjennomgående felt mer enn i dag i retning Oslo frem til Fornebukrysset (der Ring 3 tar av) og samme antall felt som i dag derfra. I tillegg kommer vekslingsfelt mellom Fornebukrysset og krysset mellom E18 og Gjønnestunnelen. Mellom Lysaker og Fornebukrysset blir det samme antall felt som i dag. Ved Stabekk og Høvik vil E18 gå i tunnel. Tunnelen ved Stabekk (Stabekkløkket) blir om

lag 0,5 km lang med fire felt i hver retning, mens Høviktunnelen blir om lag 2,0 km lang med tre felt i hver retning.

Prosjektet omfatter om lag 8,7 km nye lokal- og fylkesveier, der Bærumsdiagonalen med bl.a. Gjønnestunnelen er sentral. Tunnelen går fra E18 ved Strand til Bærumsveien ved Gjønnes og blir om lag 2,0 km lang med to felt i hver retning. Vestre lenke er en lokalvei som skal gå fra Strand over Stabekkløkket og kobles til dagens veisystem på Fornebu ved Telenor Arena. Vestre lenke vil gi en tilknytning fra Fornebu til Høvik, Gjønnes via Gjønnestunnelen og nedre Stabekk via Professor Kohts vei. Veien får fire kjørefelt der ett felt i hver retning blir kollektivfelt.

Forbi Høvik, der ny E18 legges i tunnel, bygges eksisterende E18 om til lokalvei. Veien vil være beredskapsvei ved stengt tunnel. Ved at E18 legges under bakken, legges det til rette for tettstedsutvikling rundt Høvik stasjon.

Det skal bygges ny bussvei på strekningen Lysaker – Ramstadsletta med en lengde på om lag 4,6 km. Bussveien som får tilknytning til Professor Kohts vei og Vestre Lenke, er planlagt med to tunneler; Tjernsmyrtunnelen og Kiletunnelen. Byggingen av Tjernsmyrtunnelen må avvente planavklaringer for ny bussterminal på Lysaker og utvikling av Lysaker vest.

Prosjektet omfatter til sammen 12,6 km nye gang- og sykkelveier, hvorav en om lag 4,1 km lang hovedsykkelvei langs E18 med tilknytninger til øvrig gang- og sykkelveinett.

Det er gjennomført ekstern kvalitetssikring, KS2, i henhold til Statens prosjektmodell. Kvalitetssikringen har omfattet prosjektstyringsunderlag, kostnadsoverslag og trafikkgrunnlag. Statens vegvesen har foreslått en styringsramme på 14,8 mrd. 2019-kr og en kostnadsramme på 16,6 mrd. 2019-kr. Den eksterne kvalitetssikreren har tilrådd en styringsramme på 16,3 mrd. kr og en kostnadsramme på 17,4 mrd. kr. Økningen på 1,5 mrd. kr i kvalitetssikrerenes forslag til styringsramme skyldes hovedsakelig at ekstern kvalitetssikrer og Statens vegvesen vurderer risiko og usikkerheter knyttet til markeds- og kontraktstrategien ulikt. For å redusere ulemper og risiko med grensesnitt mellom flere ulike kontrakter har Statens vegvesen vurdert å samle hovedarbeidene med E18 i én stor kontrakt, gjennomført som en totalentreprise. Dette vil overføre risiko fra staten til entreprenør. Ekstern kvalitetssikrer legger til grunn at forventet kostnad for dette konkrete prosjektet øker som følge at av entreprenøren vil ta seg betalt for å bære denne risikoen og har derfor et høyere anslag for forventede tillegg som

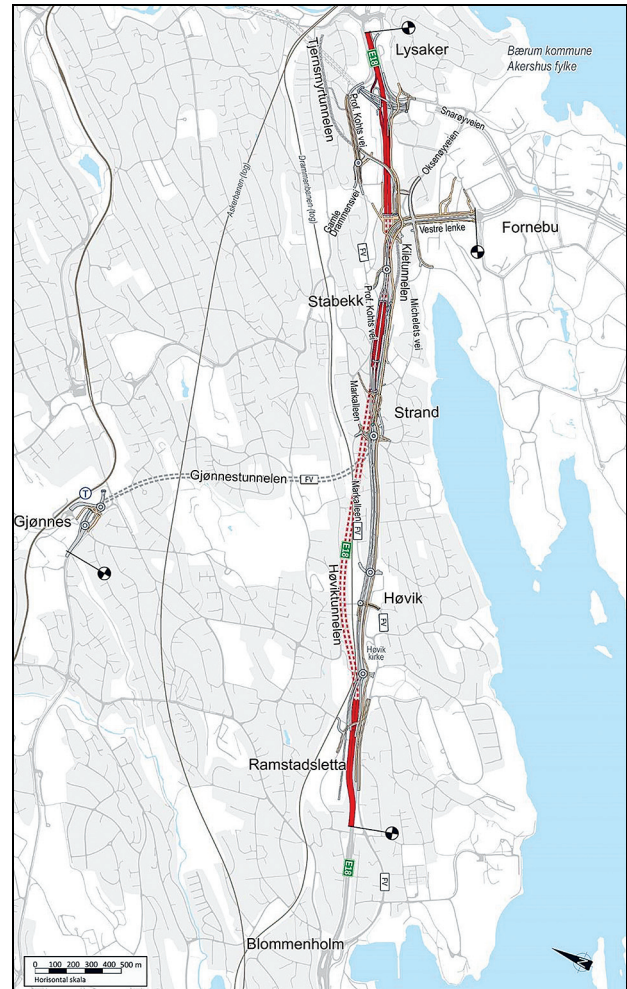
påløper i gjennomføringsfasen. Forskjellen mellom ekstern kvalitetssikrers og Statens vegvesens tilrådning om kostnadsramme er ikke like stor. Differansen mellom styringsramme og kostnadsramme utgjør en usikkerhetsavsetning, og ekstern kvalitetssikrers usikkerhetsavsetning er 817 mill. kr lavere enn Statens vegvesen sin tilrådning. Dette kan i hovedsak tilskrives den reduserte byggherrerisikoen som følger av risikooverføring til totalentreprenøren.

Ekstern kvalitetssikrer påpeker at en slik kontraktstrategi vil innebære en forventet kontraktsum for den største entreprisen som ligger i overkant av det norske entreprenørselskaper normalt er villige til å påta seg. Ekstern kvalitetssikrer mener at den største entreprisen derfor klart retter seg mot et internasjonalt marked. Ifølge kvalitetssikrer tilsier kontraktstørrelsen og risikooverføringen at det er en usikkerhet også knyttet til hvorvidt internasjonale entreprenører vil være villige til å gi et bindende tilbud.

Ekstern kvalitetssikrer påpeker at hendelses-usikkerheten knyttet til risikoen for manglende konkurranse ligger utenfor usikkerheten som er beregnet i deres forslag til styrings- og kostnadsramme. Videre vurderer ekstern kvalitetssikrer at risikoen for et scenario med manglende konkurranse er stor og at dette vil kunne få uheldige konsekvenser i prosjektgjennomføringen, knyttet til bl.a. lengre forsinkelser, kostnadsoverskridelser og ulemper for trafikkavviklingen. Ekstern kvalitetssikrer anbefaler derfor at det bør gjennomføres risikoreducerende tiltak i form av en mer oppdelt kontraktstruktur for prosjektet. Etter Statens vegvesens vurdering er ikke risikoen for et scenario for manglende konkurranse så stor som ekstern kvalitetssikrer påpeker.

Selv om det fremheves usikkerhet knyttet til kontraktstrategi, påpeker ekstern kvalitetssikrer at dokumentasjonen av hva som skal bygges er god og at forprosjektet er veldefinert, entydig avgrenset og godt teknisk beskrevet.

Prosjektet er omfattende og prosjektområdet er svært komplekst, blant annet ved at det må tas hensyn til omkringliggende boliger og virksomheter i anleggsperioden. Som følge av stor risiko knyttet til et så omfattende og komplekst prosjekt, legger Samferdselsdepartementet til grunn en styringsramme på 16,3 mrd. kr. og en kostnadsramme for prosjektet på 17,4 mrd. kr i 2019-prisnivå. Dette tilsvarer den styrings- og kostnadsrammen som ekstern kvalitetssikrer tilråd. Ekstern kvalitetssikrer sin tilrådning om styrings- og kostnadsramme er gitt under forutsetning av



Figur 2.1 E18 Lysaker – Ramstadsletta med tverrforbindelse mellom Fornebu og Gjøannes

at det oppnås konkurranse om den største entreprisen. Departementet understreker at Statens vegvesen skal arbeide videre med risikoreducerende tiltak. Dette inkluderer å tydeliggjøre kontraktstrategien med vekt på risiko i gjennomføringen, muligheten for alternative kontraktløsninger og i hvilken grad det er rom for å gjøre endringer i kontraktstrategi underveis i planleggingen. Statens vegvesen vil, basert på disse vurderingene, gis i oppdrag å avklare endelig kontraktstrategi med sikte på å redusere den økonomiske usikkerheten i prosjektgjennomføringen.

Med en styringsramme på 16,3 mrd. kr er prosjektets samfunnsøkonomiske netto nytte er beregnet til om lag -1 200 mill. kr. Netto nytte per budsjettkrone er beregnet til -0,3. Netto nytte over totale kostnader er beregnet til -0,1. Uten bompenger er netto nytte beregnet til om lag -7 600 mill. kr, mens netto nytte per budsjettkrone er beregnet til -0,54.

### 3 Lokalpolitisk behandling

Forslag til opplegg for delvis bompengefinansiering av prosjektet E18 Lysaker – Ramstadsletta ble sendt Bærum kommune og Akershus fylkeskommune for behandling i august 2018. I tillegg ble forslaget sendt nabokommunene Oslo, Asker, Lier og Røyken samt Buskerud fylkeskommune med mulighet for uttalelse.

Bærum kommune fattet følgende vedtak i møte i kommunestyret 26. september 2018:

1. Utbyggingen av E18 Lysaker-Ramstadsletta i Bærum kommune delfinansieres med bompenger i henhold til bompengeutredning fra Statens vegvesen.
2. Det legges til grunn at utbyggingen skjer i 2019/2020–2026.
3. Det legges til grunn 15 års etterskuddsinnkreving i begge retninger i automatiske bomstasjoner i tråd med bompengeutredningen fra Statens vegvesen.
  - Ved åpningen av Lysaker-Ramstadsletta forutsettes den gjennomsnittlige taksten å bli 22–27 kr (2018-kr). Faktisk takst for lette kjøretøy avhenger i stor grad av andel elbiler og om elbiler betaler bompenger.
  - Kjøretøy i takstgruppe 2 (kjøretøy med tillatt totalvekt fra og med 3 501 kg med unntak av kjøretøy i kjøretøygruppe M1) betaler to ganger taksten for lette kjøretøy.
  - Bompengetakstene forutsettes regulert i takt med prisstigningen.
  - Bompengereordningen baseres på et rabattsystem som innebærer at alle trafikanter i takstgruppe 1 med gyldig elektronisk brikke får 20 pst. rabatt.
4. Skulle det vise seg at økonomien i prosjektet blir vesentlig gunstigere enn det som er lagt til grunn i Statens vegvesen sin finansieringsanalyse, forutsettes det at takstene ved oppstart av innkrevingen for E18 Lysaker-Ramstadsletta kan settes lavere enn de som er beregnet i finansieringsanalysen.
5. Endelig takst- og rabattsystem skal legges fram for lokalpolitisk behandling i god tid før innkrevingen tar til.
6. Det gis tilslutning til at anlegget på strekningen kan startes opp, basert på Statens vegvesens anbefalte finansieringsopplegg, så snart Stortingets tilslutning til den foreslåtte bompengereordningen foreligger.
7. Bærum kommune mener at E18 bomsnittene mot Oslo grense primært bør lokaliseres ved bygrensen på Lysaker, Bærumsveien og Griniveien for å motvirke uheldige virkninger der

lokalsamfunn blir delt av bomsnitt på sideveiene. Dette må utredes nærmere frem mot fornyet vurdering av konkret plassering av bomsnittene bl.a. utfra forventet teknologisk utvikling i perioden.

8. Bærum vil be om at følgende vektlegges i utredningen frem mot fornyet lokalpolitisk behandling forut for åpning rundt 2025:
  - Alle grunnlagsvurderinger som gjelder takstgrunnlag må oppdateres mht. trafikkutvikling, grad av betaling for nullutslippskjøretøy og forventet andel nullutslippskjøretøy.
  - Effekten av å ha halv takst på E18 bommene på Griniveien og Bærumsveien utredes ytterligere
  - Bærum kommune tilrår at nedbetalingstid forlenges fra 15 til 20 år når endelig takstregime skal fastsettes
  - at det legges til grunn et mer realistisk rentenivå med en rentefot som ikke ligger høyere enn markedsrenten
  - at det vurderes å innføre en ordning med timesregel
9. Bærum kommune arbeider videre med påvirkning av kollektivtakstene for reiser i og til/fra Bærum slik at takstene holdes lave og gjør det attraktivt å reise kollektivt framfor bruk av bil.
10. Oslopakke 3-samarbeidet oppfordres til sammen med relevante aktører å se til at det vil være ett elektronisk bompengesystem som kan kreve inn og fordele inntektene av bomavgiftene til de ulike prosjektene.

Akershus fylkeskommune fattet følgende vedtak i møte i fylkestinget 22. oktober 2018:

1. Utbyggingen av E18 Lysaker-Ramstadsletta i Bærum kommune delfinansieres med bompenger i henhold til bompengeutredning fra Statens vegvesen.
2. Det legges til grunn at utbyggingen skjer i 2019/2020–2026.
3. Det legges til grunn 15 års etterskuddsinnkreving i begge retninger i automatiske bomstasjoner i tråd med bompengeutredningen fra Statens vegvesen.
  - Ved åpningen av Lysaker-Ramstadsletta forutsettes den gjennomsnittlige taksten å bli 22–27 kr (2018-kr). Faktisk takst for lette kjøretøy avhenger i stor grad av andel elbiler og om elbiler betaler bompenger.
  - Kjøretøy i takstgruppe 2 (tunge kjøretøy) betaler to ganger taksten for lette kjøretøy.
  - Bompengetakstene forutsettes regulert i takt med prisstigningen.
  - Bompengereordningen baseres på et rabattsystem som innebærer at alle trafikanter i

- takstgruppe 1 med gyldig elektronisk brikke får 20 pst. rabatt.*
4. *Skulle det vise seg at økonomien i prosjektet blir vesentlig gunstigere enn det som er lagt til grunn i Statens vegvesen sin finansieringsanalyse, forutsettes det at takstene ved oppstart av innkrevingen for E18 Lysaker-Ramstadsletta kan settes lavere enn de som er beregnet i finansieringsanalysen.*
  5. *Endelig takst- og rabattsystem skal legges fram for lokalpolitisk behandling i god tid før innkrevingen tar til.*
  6. *Det gis tilslutning til at anlegget på strekningen kan startes opp, så snart Stortingets tilslutning til den foreslåtte bompengereordningen foreligger.*
  7. *Akershus fylkeskommune gir et ansvarlig lån til Vegfinans AS på 125 000 kr. Beløpet skal benyttes av selskapet til innbetaling av aksjekapital og kostnader i forbindelse med stiftelse av prosjektselskapet Vegfinans E18 Lysaker – Ramstadsletta AS som et heleid datterselskap. Finansiering av lånet vil bli behandlet i forbindelse med ØP 2019–2022.*
  8. *Under forutsetning av Kommunal- og moderniseringsdepartementets godkjenning, garanterer Akershus fylkeskommune ved selvskyldnerkaosjon for prosjektselskapet sin gjeld, med rett til 1. prioritets pant i prosjektselskapets rettighet til å innkreve bompenger. Det samlede garanti-beløpet (som tilsvarer prosjektselskapets maksimale gjeld beregnet ut fra pessimistiske forutsetninger) begrenses oppad til 14,40 mrd. 2018 kr med tillegg av 10 pst av til enhver tid gjeldende hovedstol til dekning av eventuelle påløpte renter og omkostninger, totalt 15,84 mrd. 2018 kr.*
  9. *Garantien gjelder fra første opptrekk på finansieringen i forbindelse med rekvisisjoner fra Statens vegvesen i byggeperioden, og gjennom innkrevingsperioden på 15 år. Innkrevingsperioden kan i særskilte tilfelle forlenges med inntil fem år. I tillegg skal garantien gjelde inntil ytterligere to år, jf. garantiforskriftens § 3. Samlet garantitid blir, inkludert byggeperioden på inntil 7 år, på inntil 29 år fra første opptrekk på finansieringen i forbindelse med rekvisisjoner fra Statens vegvesen.*
  10. *Garantien gis under forutsetning av at dersom økonomien i prosjektet blir svakere enn forventet, kan prosjektselskapet etter avtale med Vegdirektoratet øke gjennomsnittstaksten med inntil 20 pst ut over prisstigningen, og en forlengelse av bompengeperioden med inntil 5 år. Garantien gjelder inntil prosjektselskapets gjeld er nedbetalt og reduseres i takt med nedbetalingen av lånet.*
  11. *Fylkestinget ber om at følgende vektlegges i utredningen frem mot fornyet politisk behandling forut for åpning rundt 2025;*
    - *Alle grunnlagsvurderinger som gjelder takstgrunnlag må oppdateres mht. trafikkutvikling, grad av betaling for nullutslippskjøretøy.*
    - *At det legges til grunn et mer realistisk rentenivå med en rentefot som ikke ligger høyere enn markedsrenten.*
    - *At det vurderes å innføre en ordning med timeregulering.*
  12. *Oslopakke 3-samarbeidet oppfordres til sammen med relevante aktører å se til at det vil være et elektronisk bompengesystem som kan kreve inn og fordele inntektene av bomavgiftene til de ulike prosjektene.*
- Oslo kommune fattet følgende vedtak i møte i bystyret 30. januar 2019:
- «Oslo kommune avgir følgende uttalelse til Statens vegvesens bompengeutredning for E18 Vestkorridoren, etappe 1 Lysaker – Ramstadsletta:
- Oslo kommune mener prosjektet slik det nå foreligger, er i strid med nasjonale og lokale klima- og miljømål. Spesielt gjelder dette Oslo kommunes mål om 95 % reduksjon i klimautslipp fra Oslo innen 2030, som vil bli krevende å oppnå dersom prosjektet gjennomføres slik det nå foreligger.
- Trafikantbetaling er et viktig virkemiddel for å nå klima- og miljømålene. Samarbeidet mellom Oslo og Akershus om Oslopakke 3 bidrar i dag til finansiering av viktige kollektivinvesteringer, redusert biltrafikk og stimulerer til mer miljøvennlige kjøretøy. Oslo kommune mener E18-prosjektets innvirkning på den samlede bompengbelastningen i regionen er mangelfullt utredet i bompengeproposisjonen. Når E18-prosjektet legger opp til en kraftig økning av bompengene, vil det få stor innvirkning på Oslopakke 3.
- Oslo kommune mener videre at staten har sett bort fra lokalpolitisk enighet i et prosjekt som omhandler viktige miljøpolitiske spørsmål, og som vil ha svært store økonomiske konsekvenser for innbyggerne i regionen. Oslo kommune mener det ikke kan forsvares å belaste innbyggerne med så høye bompenger som foreslås, når disse midlene investeres i å utvide motorveikapasiteten inn til Oslo.
- Oslo kommune er uenig i at Oslo kun får uttale seg til bompengeproposisjonen for E18 Vestkorridoren. Det legges opp til nye bomstasjoner inntil 50 meter unna bomstasjonene for Oslopakke 3, som Oslo kommune er medeier og øko-



*nomisk garantist for. En vesentlig andel av bompengene skal betales av innbyggere i Oslo kommune. Oslo kommune er direkte berørt av tiltaket, og Oslo kommunes tilslutning er derfor en forutsetning. Dette ligger også til grunn i Statens vegvesens håndbok for bompengeprosjekter.'*

*«Bompengeutredningen skal danne grunnlag for bindende lokalpolitiske vedtak i berørte kommuner og fylkeskommuner om bompengereordningen. Dersom det fattes slike vedtak vil det foreligge grunnlag for å fremme prosjektet videre via Vegdirektoratet og Samferdselsdepartementet med sikte på endelig behandling i Stortinget, jf. kapittel 2.7 om sentral behandling.»*

*Oslo kommune slutter seg ikke til det foreslåtte bompengeprogget.»*

Asker kommune fattet følgende vedtak i møte i formannskapet 18. september 2018:

1. *Asker kommune støtter oppstart av ny E18 Lysaker-Ramstadsletta basert på bompengefinansiering i henhold til vegvesenets utredning datert 16.8.2018. Det legges til grunn at utbyggingen skjer i 2019–2026.*
2. *Asker kommunes støtte til bompengefinansiering forutsetter at dette sikrer en kontinuerlig anleggsgjennomføring av ny E18 med bussvei og sykkelvei på strekningen Lysaker – Drengsrud. Kommunen forutsetter videre at det bevilges nødvendige planleggingsmidler til å fremskynde reguleringsarbeidet for strekningen Slependen – Drengsrud.*
3. *Asker kommune ber om at det vurderes lengre tid enn 15 års etterskuddsvis bompengeneinnkreving.*
4. *Bompengesatsene bør søkes redusert, herunder løpende vurdering av rentesatser.*
5. *For å dekke mobilitetsbehovet foreslår Asker kommune at kollektivtilbudet, herunder båt, økes i anleggsperioden.*

Lier kommune hadde ingen merknader til forslaget. Røyken kommune og Buskerud fylkeskommune har ikke uttalt seg.

#### **4 Trafikkgrunnlag**

I 2016 varierte årsgjennsnittet (ÅDT) fra om lag 87 000 kjøretøy ved Lysaker vest til om lag 84 000 kjøretøy ved Ramstadsletta. Andelen tunge kjøretøy var om lag 9,5 pst.

Det er utarbeidet trafikkprognoser både med og uten bompengeneinnkreving for referanseåret

2030. For Bærumsnittet, dvs. på kommunegrensen mellom Oslo og Bærum i vest, viser modellberegningene at med ny E18 på strekningen Lysaker – Ramstadsletta uten bompengeneinnkreving vil ÅDT øke med om lag 12 pst. Med ny E18 og en gjennomsnittlig bomtakst på om lag 23 kr viser beregningene en ÅDT på samme nivå som i dag. Andelen tunge kjøretøy er beregnet til å øke med om lag 5 pst. Øvrig næringstransport vil også øke, mens privatbiltransporten blir redusert.

Det er gjort vurderinger av hvordan trafikken vil fordele seg på E18 og sideveier uten bompengeneinnkreving på sideveiene. Uten bompengeneinnkreving på sideveiene vil en stor andel av trafikken forflytte seg til lokalveinettet i Bærum. Med bompengeneinnkreving på E18, Vestre Lenke mot Fornebu og Professor Kohts vei er det beregnet at Bærumsveien vil få en trafikkøkning på om lag 70 pst., Griniveien en økning på om lag 30 pst. og Vollsveien en økning på 20–70 pst., mens E18 vil få en reduksjon på nærmere 25 pst. Økt trafikk og dårlig trafikkavvikling på lokalveiene i Østre Bærum vil være utfordrende for ulike trafikantgrupper. Boligveier, som fører trafikk mot sideveiene til E18, vil få betydelige køer i rushperiodene. Dette er veier der skolebarn ferdes i hovedsak uten tilrettelegging for gående og syklende, noe som innebærer vesentlig redusert trygghet for myke trafikanter, forringet nærmiljø og økt støy og lokal luftforurensning. Det vil også bli dårligere fremkommelighet for kollektivtransporten.

Beregningene viser at dersom E18 Lysaker – Ramstadsletta bygges og finansieres med et bompengeprogget som foreslått, reduseres trafikken på Griniveien og Bærumsveien med om lag 60 pst. Dessuten reduseres trafikken i for eksempel Bekkestuatunnelen med om lag 30 pst. som følge av at Bærumsdiagonalen bygges. Beregningene viser videre at prosjektet ikke vil føre til merkbare endringer i trafikken igjennom bomringen rundt Oslo.

Tabell 4.1 viser beregnet ÅDT gjennom de foreslåtte bomsnittene i referanseåret 2030 med og uten bompengeneinnkreving. Som tabellen viser, er det store variasjoner i trafikkavvisningen. Avvisningen er lavest på E18.

For den generelle trafikkutviklingen er det lagt til grunn nullvekst frem til 2030. Etter 2030 er det lagt til grunn en årlig trafikkvekst på 0,96 pst., i tråd med grunnprognosen som ble utarbeidet for Akershus i forbindelse med Nasjonal transportplan 2018–2029.

Tabell 4.1 Beregnet ÅDT i referanseåret 2030 med og uten bompengeskjeving

Bomstasjon	ÅDT uten bompenger	ÅDT med bompenger	Endring	
			ÅDT	pst.
E18 på Lysaker	116 000	97 000	- 19 000	- 16
Ny fylkesvei (Vestre lenke)	8 800	4 900	- 3 900	- 44
Professor Kohts vei	9 100	4 700	- 4 400	- 48
Vollsveien	10 400	5 200	- 5 200	- 50
Bærumsveien	17 400	8 000	- 9 400	- 54
Griniveien	16 400	9 200	- 7 200	- 44
Fossumveien	2 100	1 900	- 200	- 10
Sum	180 200	130 900	- 49 300	- 27

## 5 Utbyggings- og finansieringsopplegg

Utbyggingen av E18 Lysaker – Ramstadsletta er forutsatt finansiert med statlige midler og bompenger. Den statlige andelen utgjør om lag 34 pst. Forslag til finansieringsplan er vist i tabell 5.1.

### Statlige midler

I Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029* er det lagt til grunn til sammen 5 390 mill. kr i statlige midler til de to delprosjektene Lysaker – Strand og Strand – Ramstadsletta – Slependen, omregnet til 2019-prisnivå. For å ta høyde for den store risikoen som er knyttet til et så omfattende og komplekst prosjekt, foreslår Samferdselsdepartementet at 4 850 mill. kr av denne rammen tildeles prosjektet Lysaker – Ramstadsletta. Inkl. bevilgninger til prosjektering og grunnerverv før 2018, utgjør dermed det statlige rammen til prosjektet 5 500 mill. kr.

Så langt er det bevilget om lag 1 620 mill. kr til prosjektet. Midlene er/blir benyttet til grunn-

erverv og andre forberedende arbeider. I statsbudsjettet for 2020 er det vedtatt å bevilge ytterligere 400 mill. kr.

### Bidrag fra Oslopakke 3

I den lokalt reviderte avtalen om Oslopakke 3 for perioden 2017–2036 er det lagt til grunn et bidrag på om lag 2 mrd. 2016-kr fra Oslopakke 3 til E18 Vestkorridoren (Lysaker – Drengsrud). I tråd med vedtatt handlingsprogram for perioden 2020–2023 er det lagt til grunn et bidrag på 30 mill. 2019-kr til prosjektet Lysaker – Ramstadsletta i 2023.

### Bompenger og bompengeskjeving

I tråd med lokalpolitiske vedtak er det lagt til grunn etterskuddsinnkreving av bompenger i begge kjøretninger i til sammen syv bomsnitt, inkl. sideveier. Foreslåtte plasseringer er som følger:

- På ny E18, nær Oksenøyveien busstopp.
- På ny fylkesvei mellom Strand og Fornebu (Vestre lenke), plassert på Stabekkløkket.

Tabell 5.1 Finansieringsplan for E18 Lysaker – Ramstadsletta

	Mill. 2019-kr			
	Før 2018	2018–2023	2024–2029	Sum
Statlige midler	650	2 950	1 900	5 500
Bidrag fra Oslopakke 3		30		30
Bompenger		3 970	6 800	10 770
Sum	650	6 950	8 700	16 300

- På Professor Kohts vei, mellom krysset med Gamle Drammens vei og Tjernsmyr bussholdeplass.
- På Vollsveien, mellom kryss med Nordraaks vei og kryss med Solliveien.
- På Bærumsveien, mellom Lysakerelva og kryss med Vollsveien.
- På Griniveien, mellom kryss med Fossumveien og Vollsveien.
- På Fossumveien.

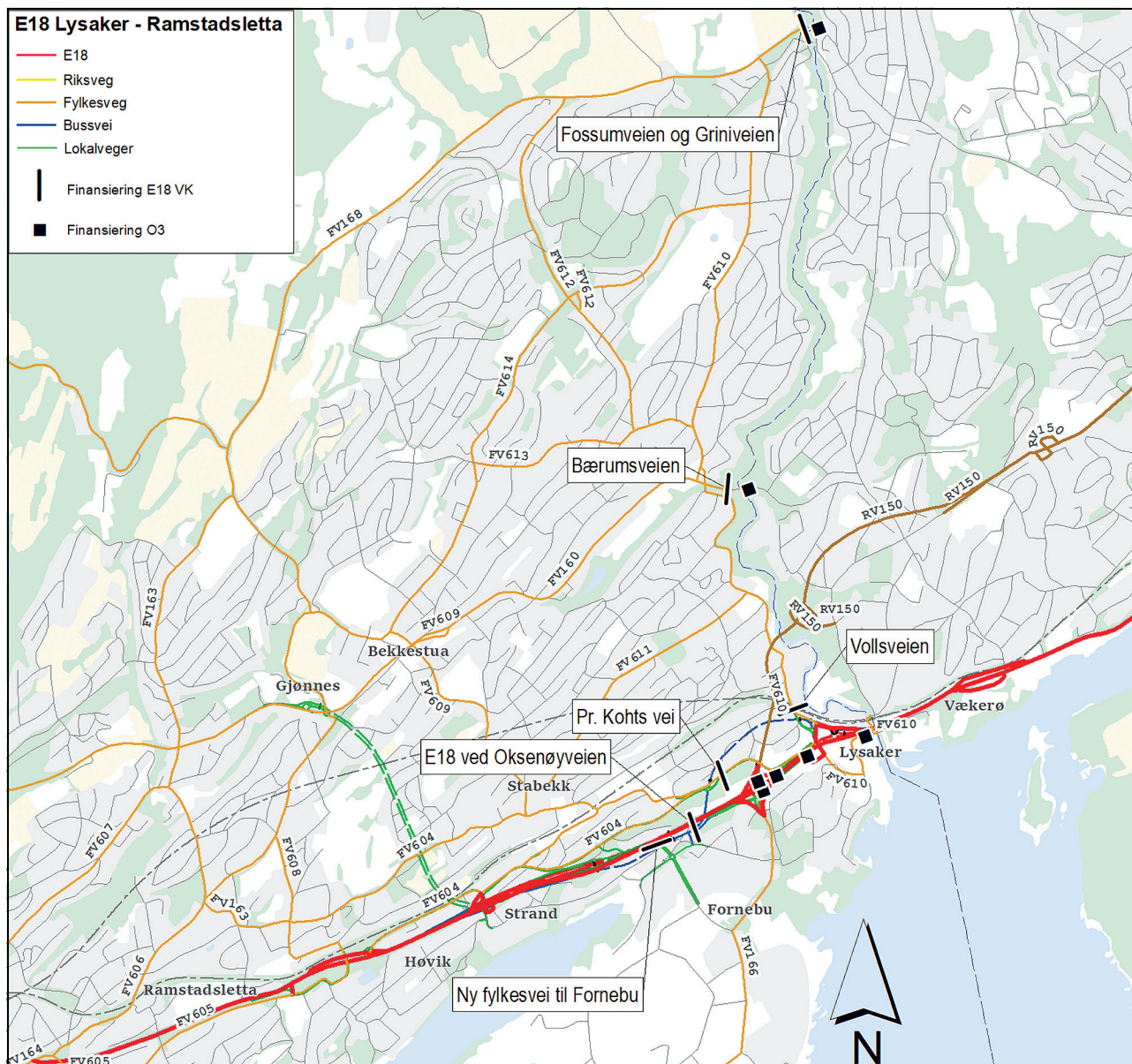
Plasseringen av bomstasjonene/-stasjonene er vist i figur 5.1.

Dagens teknologi krever en minimumsavstand mellom bomstasjonene. I tillegg må bomstasjonene tilpasses eksisterende bomstasjoner knyttet

til Oslopakke 3. For å unngå uønsket trafikkoverføring til lokalveinettet er det derfor nødvendig å etablere to bomstasjoner på kommunegrensen mellom Oslo og Bærum ved Røa, én på Griniveien én på Fossumveien.

Det er lagt til grunn at kjøretøy i takstgruppe 2 (kjøretøy med tillatt totalvekt over 3 500 kg med unntak av kjøretøy i kjøretøygruppe M1) skal betale det dobbelte av taksten for kjøretøy i takstgruppe 1 (kjøretøy med tillatt totalvekt til og med 3 500 kg og kjøretøy i kjøretøygruppe M1).

I tråd med Prop. 1 S Tillegg 2 (2015–2016) er det lagt til grunn 20 pst. rabatt for kjøretøy i takstgruppe 1 med elektronisk brikke og gyldig avtale. Kjøretøy i takstgruppe 2 får ikke rabatt. I tråd med Prop. 87 S (2017–2018) er det lagt til grunn at null-



Figur 5.1 Plassering av bomstasjoner for E18 Lysaker – Ramstadsletta og eksisterende bomstasjoner for Oslopakke 3 på kommunegrensen mellom Oslo og Bærum. Andre forutsetninger for finansieringsplanen



utslippskjøretøy i takstgruppe 1 skal betale 50 pst. av takst etter brikkerabatt, mens nullutslippskjøretøy i takstgruppe 2 ikke vil bli belastet bompenger.

Med de forutsetninger som ellers er lagt til grunn, er det beregnet at gjennomsnittlig inntekt per passering må være 23 kr for at prosjektet skal være nedbetalt i løpet av 15 år. Med dagens andel nullutslippskjøretøy på om lag 20 pst. tilsier dette grunntakster uten rabatt på om lag 30 kr for takstgruppe 1 og om lag 60 kr for takstgruppe 2 i alle bomstasjonene. Dersom andelen nullutslippskjøretøy øker til om lag 50 pst., anslås takstene til om lag 42 kr for takstgruppe 1 og om lag 84 kr for takstgruppe 2 (2019-prisnivå). Regjeringen vil ikke motsette seg at bompengerperioden kan utvides til 20 år for å redusere takstene dersom det er lokalpolitisk tilslutning til det, jf. regjeringspartienes bompengeravtale. Dette vil kunne redusere kostnadene pr. passering.

I tråd med forutsetningene i Prop. 1 S (2016–2017) vil beregnet gjennomsnittstakst bli benyttet som grunnlag for justering av takstene. Før innkrevningen starter, vil gjennomsnittstaksten bli vurdert på nytt ut fra kjente faktorer som låneopp- tak, faktisk lånerente og utbyggingskostnader. Forslag til justeringer av takstene som følge av denne gjennomgangen, forutsetter fylkeskommunal tilslutning.

Det forutsettes at takstene blir justert i samsvar med Statistisk sentralbyrås byggekostnadsindeks for veianlegg frem til bompengerperioden starter og deretter i samsvar med konsumprisindeksen. For øvrig gjelder de til enhver tid gjeldende takstretningslinjer for bompengerprosjekter.

Eventuelle kostnadsøkninger ut over prisstigningen skal dekkes i samsvar med gjeldende retningslinjer for bompengerprosjekter. Dette innebærer at kostnadsøkninger opp til kostnadsrammen skal dekkes med statlige midler og bompenger etter samme prosentvise fordeling som innenfor styringsrammen. Eventuelle overskridelser ut over kostnadsrammen er statens ansvar og dekkes med statlige midler.

Eventuelle kostnadsreduksjoner på inntil 10 pst. fordeles mellom staten og bompengeselskapet etter samme prosentvise fordeling som innenfor styringsrammen. Eventuelle reduksjoner på mer enn 10 pst. tilfaller staten.

Dersom økonomien i prosjektet blir svakere enn forventet, kan bompengeselskapet etter avtale med Vegdirektoratet øke gjennomsnittstaksten med inntil 20 pst. ut over prisstigningen og forlenge innkrevningsperioden med inntil 5 år.

Følgende basisforutsetninger er ellers lagt til grunn for finansieringsplanen:

- Lånerente: 5,5 pst. de første 10 årene og deretter 6,5 pst.
- Innskuddsrente: 2,0 pst.
- Årlig prisstigning: 2,0 pst.
- Årlige innkrevings- og driftskostnader: 48,5 mill. kr.

Med disse forutsetningene er bompengerperioden beregnet til om lag 15 år. Brutto bompengerinntekter er beregnet til om lag 17 mrd. 2019-kr. Av dette er 10 770 mill. kr forutsatt benyttet til å dekke deler av investeringskostnadene, om lag 5,4 mrd. kr til å dekke finansieringskostnader og om lag 730 mill. kr til å dekke innkrevningskostnader og kostnader til drift av bompengeselskapet.

Det forutsettes at bompengeselskapet stiller til disposisjon om lag 520 mill. kr i 2020.

Det er regnet på et optimistisk alternativ med følgende endrede forutsetninger:

- ÅDT i åpningsåret øker med 2 pst.
- Lånerenten reduseres fra 5,5 pst. til 3 pst. de første 10 årene.

Med disse forutsetningene er bompengerperioden beregnet til om lag 12 år, dvs. en reduksjon på om lag 3 år. Alternativt kan gjennomsnittlig inntekt per passering reduseres med om lag 5 kr.

Det er også regnet på et pessimistisk alternativ med følgende endrede forutsetninger:

- Kostnadsøkning opp til kostnadsrammen.
- Lånerenten økes til 6,5 pst. i hele innkrevningsperioden.
- ÅDT i åpningsåret blir redusert med ytterligere 2 pst.
- Årlig trafikkvekst blir redusert til 0 pst. fra 2030.
- Gjennomsnittstaksten økes med 20 pst. ut over prisstigningen etter to år.

Med disse forutsetningene er bompengerperioden beregnet til om lag 18 år, dvs. en økning på om lag 3 år.

## 6 Fylkeskommunal garanti

Akershus fylkeskommune har gjennom sitt vedtak av 22. oktober 2018 vedtatt å stille garanti ved selvskyldnerkausjon for en maksimal lånegjeld på 15,84 mrd. 2018-kr, jf. kap. 3. Den fylkeskommunale garantien må godkjennes av Kommunal- og moderniseringsdepartementet.

Garantistenes utlegg kan dekkas gjennom en økning av gjennomsnittstaksten med inntil 20 pst. ut over prisstigningen og en forlengelse av bompengeperioden med inntil 5 år, jf. kap. 5.

## 7 Samferdselsdepartementets vurdering

---

E18 gjennom Asker og Bærum er en av Norges mest trafikkerte veistreknings som hovedinnsfartsåre og gjennomfartsåre til Oslo fra vest. Strekingen har mye kollektivtrafikk og er viktig for næringslivet. Videre er E18 en viktig transportåre mot kontinentet med tilknytninger til internasjonale ferje- og havneterminaler i Oslo. Prognoser for befolkningsutvikling, regional økonomi og trafikk peker i retning av fortsatt betydelig vekst.

Strekingen har store forsinkelser og køproblemer, særlig i morgenrushet. Bussene har dårlig fremkommelighet, spesielt ut av Oslo og på tverrgående ruter. Dagens trafikksituasjon er en stor miljøbelastning for veiens nærrområder. Det går en viktig sykkelforbindelse gjennom Bærum kommune langs E18, og denne har varierende standard.

Den planlagte utbyggingen av E18 Lysaker – Ramstadsletta vil oppfylle målene om bedre tilgjengelighet, reduserte reisetider og reduksjon i lokale miljøproblemer. Et tungt belastet sekundærveinett vil bli avlastet, og busstrafikken får bedre koblinger fra Lysaker i retning Høvik, Fornebu og Gjøannes. Mindre trafikk i dagen gir bedre lokale miljøforhold og legger til rette for kollektivorientert tettstedsutvikling. Gjennomgående sykkelvei sørger for sikrere og bedre vilkår for sykklister.

Akershus fylkeskommune og Bærum kommune har sluttet seg til det foreslåtte bompengeopplegget for utbygging av E18 på strekingen Lysaker – Ramstadsletta. I tillegg har Asker kommune sluttet seg til det foreslåtte opplegget. Oslo kommune mener at prosjektet strider mot nasjonale og lokale klima- og miljømål slik det nå foreligger. Oslo kommune har heller ikke sluttet seg til det foreslåtte bompengeopplegget. Samferdselsdepartementet viser til at både Akershus fylkeskommune og Bærum og Asker kommuner har sluttet seg til at første etappe av den planlagte utbyggingen av E18 Vestkorridoren utvides til også å omfatte strekingen Strand – Ramstadsletta. Videre har fylkeskommunen og de to kommunene som er direkte berørt av den plan-

lagte utbyggingen, sluttet seg til det foreslåtte bompengeopplegget for strekingen Lysaker – Ramstadsletta. Departementet anbefaler derfor at Stortinget vedtar det foreslåtte opplegget for utbygging og finansiering av prosjektet E18 Lysaker – Ramstadsletta.

Departementet har merket seg Bærum kommunes ønske om lokalisering av bomstasjoner på bygrensen. Den foreslåtte plasseringen er tilpasset eksisterende bomstasjoner knyttet til Oslo-pakke 3. For å sikre riktig avlesning av passeringer må det være en viss avstand mellom bomstasjonene, slik at det ikke kan forekomme kryssubsidiering.

Bærum kommune anmoder også om at det før endelig fastsettelse av takst- og rabattsystemet blir sett nærmere på effekten av å innføre halv takst i bomstasjonene i Griniveien og Bærumsveien, forlenge innkrevingsperioden fra 15 til 20 år, samt innføre en ordning med timesregel. Innføring av halv takst i enkelte bomstasjoner kan få store trafikale konsekvenser. Samferdselsdepartementet ønsker derfor ikke å åpne for dette i bomstasjonene på Griniveien og Bærumsveien uten at det først er gjennomført grundige vurderinger av konsekvensene. Timesregel er en rabattordning som i utgangspunktet er forbeholdt bomringer, og departementet kan ikke se at utformingen av bompengeopplegget for E18 Lysaker – Ramstadsletta tilsier at dette er aktuelt. Departementet viser videre til at 15 års innkrevingsperiode med mulighet for 5 års forlengelse ved sviktende økonomi, i utgangspunktet er hovedregelen ved bompengeinnkreving i Norge. Regjeringen vil imidlertid ikke motsette seg at bompengeperioden kan utvides til 20 år for å redusere takstene dersom det er lokalpolitisk tilslutning til det, jf. regjeringens partienes bompengeavtale. Dette vil kunne redusere kostnadene pr. passering.

Samferdselsdepartementet forutsetter at prosjektet E18 Lysaker – Ramstadsletta blir lagt inn i det regionale bompengeselskapet Vegfinans AS.

## 8 Avtale

---

Etter at Stortinget har fattet vedtak om utbygging og finansiering av E18 Lysaker – Ramstadsletta i Akershus, vil det bli inngått avtale mellom Vegdirektoratet og bompengeselskapet i tråd med forutsetningene som er lagt til grunn i denne proposisjonen.

Samferdselsdepartementet

t i l r å r :

At Deres Majestet godkjenner og skriver under et fremlagt forslag til proposisjon til Stortinget om utbygging og finansiering av E18 Lysaker – Ramstadsletta i Akershus.

---

**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 Lysaker – Ramstadsletta i Akershus i samsvar med et vedlagt forslag.

---

## Forslag

### til vedtak om utbygging og finansiering av E18 Lysaker – Ramstadsletta i Akershus

1. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å gjennomføre prosjektet E18 Lysaker – Ramstadsletta innenfor en kostnadsramme på 17,4 mrd. 2019-kr.
  2. Stortinget samtykker i at bompengeselskapet får tillatelse til å ta opp lån og kreve inn bompenger til delvis bompengefinansiering av utbyggingen av E18 Lysaker – Ramstadsletta i Akershus. Vilkårene fremgår av denne proposisjonen.
  3. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsette nærmere regler for finansieringsordningen.
-