



DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

# Prop. 46 S

(2016–2017)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

## Utbygging og finansiering av E16 på strekningen Bjørum – Skaret i Akershus og Buskerud

*Tilråding fra Samferdsdeparterementet 16. desember 2016,  
godkjent i statsråd samme dag.  
(Regjeringen Solberg)*

### 1 Innledning

Samferdsdeparterementet legger i denne proposisjonen fram forslag om utbygging og finansiering av E16 på strekningen Bjørum – Skaret i Bærum kommune i Akershus og Hole kommune i Buskerud.

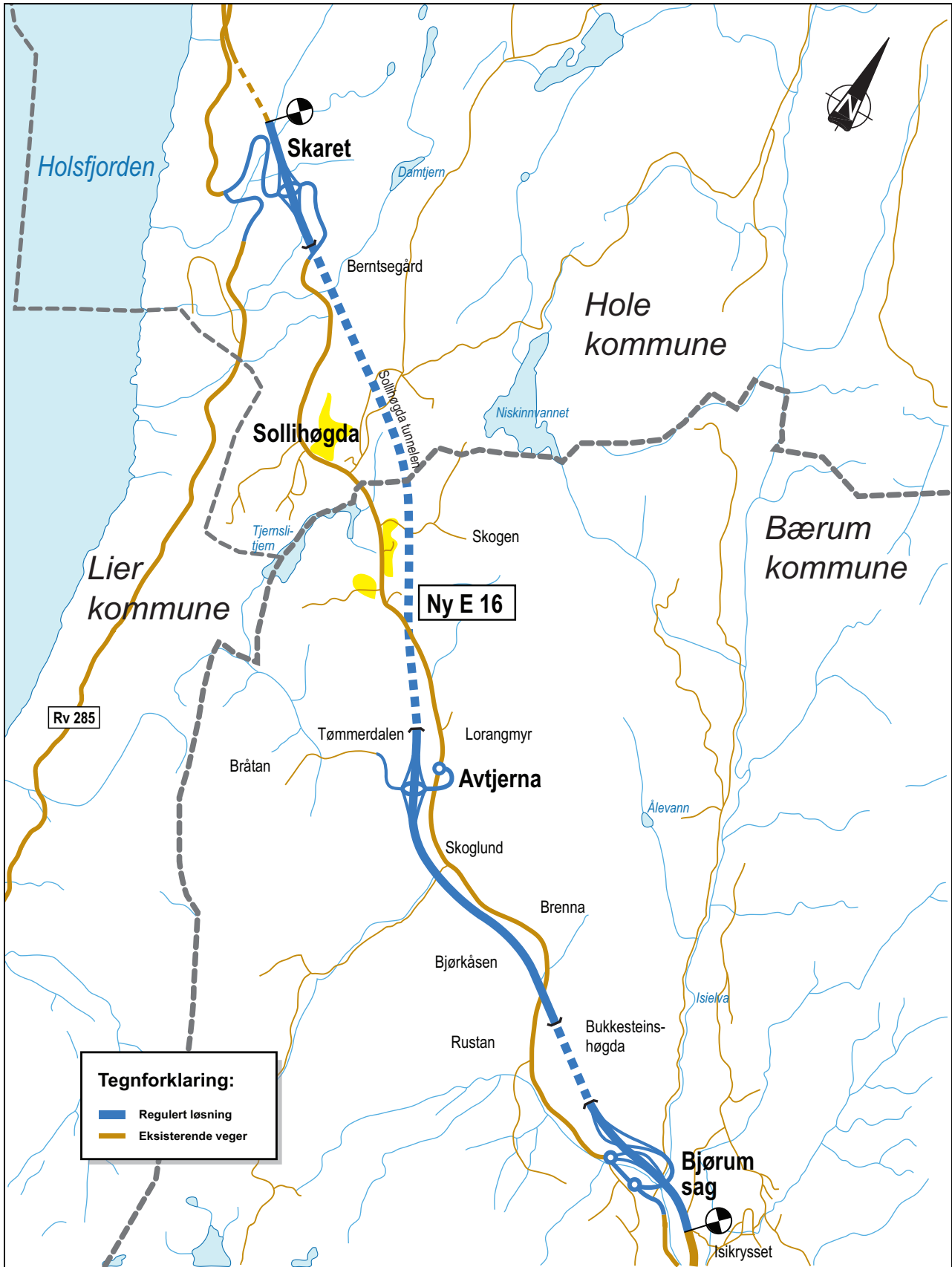
E16 over Sollihøgda er hovedvegforbindelsen mellom Oslo og Ringerike og inngår i forbindelsene mellom Østlandet og Vestlandet både via E16 over Filefjell, rv 7 over Hardangervidda og rv 52 over Hemsedal. Dagens veg har lav standard både ut frå trafikkmengde og funksjon.

Prosjektet E16 Bjørum – Skaret omfatter i hovedsak bygging av ny firefelts veg. Finansieringen er basert på statlige midler og bompenger. I Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023 er det lagt til grunn statlige midler til utbyggingen av E16 Bjørum – Skaret i siste del av planperioden forutsatt tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiering av utbyggingen. Et bredt flertall i transport- og kommunikasjonskomiteen gikk ved behandlingen av transportplanen inn for å starte utbyggingen med bompenger i første fireårsperiode (2014–2017). Det legges nå opp til anleggsstart i 2018 og trafikkåpning i 2022. I 2017 vil det bli gjennomført prosjektering, grunnverv og andre forberedende arbeider.

### 2 Dagens situasjon og omtale av utbyggingen

Dagens E16 på strekningen Bjørum – Skaret er om lag 8,4 km lang. Fra Bjørum går vegen opp mot Sollihøgda, og deretter nedover til Skaret og vidare mot Sundvollen og Hønefoss. Ved Skaret kommer fv 285 fra Lier og Drammen inn på E16 fra sør. Årsdøgnetrafikken (ÅDT) i 2015 var om lag 13 700 kjøretøy ved Bjørum og om lag 11 300 kjøretøy ved Sollihøgda. I helger og ved høytider er trafikken betydelig høyere. Tungtrafikkandelen er om lag 14 pst. ved Bjørum og om lag 11 pst. ved Sollihøgda.

Dagens E16 på strekningen Bjørum – Skaret er en to- og trefelts veg med varierende standard og vegbredde fra 7,5 m til 14 m. Deler av strekningen er smal og svingete med stigninger opp mot Sollihøgda. Dette medfører trafikkavviklingsproblemer, særleg vinterstid. Deler av strekningen mangler trygge forbikjøringsmuligheter og har mange avkjørsler og flere kryss i plan. For tettbyggelsen på Sollihøgda utgjør dagens E16 en betydelig barriere, og det er problemer med støy og lokal luftforurensning. Vegstrekningen sør for Bjørum, Wøyen – Bjørum, ble åpnet som firefelts veg i 2009, og på strekningen Sandvika – Wøyen pågår utbygging med sikte på trafikkåpning i 2019.



Figur 2.1 E16 Bjørum – Skaret – oversiktskart

Det finnes ingen tilfredsstillende omkjøringsveg ved stenging av E16 over Sollihøgda. Ved hendelser er eneste omkjøringsmulighet via fv 285 til/fra Lier og Drammen. Tidligere var strekningen ulykkesbelastet, men dette har blitt bedre gjennom bygging av til sammen om lag 2,5 km midtrekkverk på begge sider av Sollihøgda. På strekningen Bjørum – Skaret har det vært 52 ulykker med personskade i perioden 2004 – 2015. To personer er blitt drept, 8 personer er blitt hardt skadd og 63 personer er blitt lettere skadd.

Prosjektet omfatter bygging av om lag 8,4 km ny firefelts veg, jf. figur 2.1. Hele strekningen Bjørum – Skaret er planlagt med fartsgrense 100 km/t. Det skal bygges en tunnel på om lag 3,4 km under Sollihøgda og en tunnel på om lag 0,8 km under Bukkesteinshøgda. I tillegg skal det bygges tre planskilte kryss, en døgnhvileplass for tungtransport, en rasteplass og holdeplasser for busser i tilknytning til de planskilte kryssene. Utbyggingen vil gi et sammenhengende tilbud for gående og syklende på hele strekningen. Dagens E16 vil inngå i et lokalvegssystem.

Målet med utbyggingen er å oppnå tilfredsstillende standard både med hensyn til trafiksikkerhet, miljø og trafikkavvikling.

Reguleringsplanene for prosjektet ble vedtatt av Bærum og Hole kommuner i juni 2013.

Det er gjennomført ekstern kvalitetssikring (KS2) av prosjektstyringsunderlag, kostnadsoverslag og trafikkgrunnlag. Statens vegvesen har foreslått en styringsramme på 4 015 mill. 2014-kr og en kostnadsramme på 4 370 mill. 2014-kr. Den eksterne kvalitetssikreren anbefaler en styringsramme på 4 014 mill. 2016-kr og en kostnadsramme på 4 275 mill. 2016-kr. Basert på erfaringer med tilsvarende prosjekter fastholder Statens vegvesen sitt opprinnelige forslag til styrings- og kostnadsramme. Samferdselsdepartementet slutter seg til Statens vegvesens vurderinger, med en mindre justering. Det legges etter dette til grunn en styringsramme på 3 990 mill. 2014-kr og en kostnadsramme på 4 340 mill. 2014-kr. Omregnet til 2016-prisnivå blir dette 4 170 mill. kr og 4 540 mill. kr.

Prosjektets samfunnsøkonomiske netto nytte er beregnet til om lag -2,6 mrd. kr. Netto nytte over totale kostnader er beregnet til -0,5.

### 3 Lokalpolitisk behandling

Forslag til bompengelopplegg for E16 Bjørum – Skaret ble oversendt berørte kommuner og fylkeskommuner for behandling i mars 2015.

Bærum kommune fattet følgende vedtak i møte i formannskapet 15. april 2015:

1. *Formannskapet understreker viktigheten av dette prosjektet, og ber om at fremdrift prioriteres høyt av alle involverte etater.*
2. *Utbyggingen av E16 på strekningen Bjørum – Skaret delfinansieres med bompenger.*
3. *Innkrevningen i begge retninger skjer på ny E16 i to envegs automatiske bomstasjoner i tilknytning til tunnelåpningene for Sollihøgdatunnelen. Bom på lokalveien settes i fylkesgrensen.*
4. *Bompengeperioden settes til 15 år fra åpning av ny veg med mulighet for forlengelse med inntil 5 år.*
5. *Det legges til grunn at gjennomsnittstaksten/-inntekten per passerende kjøretøy maksimalt vil være i intervallet 32-40 kroner (2015) når innkrevningen i bomstasjonene på ny og eksisterende E16 startes opp. Grunntakstene (uten rabatt) vil da være i intervallet 33-41 kr (2015) for lette kjøretøyer og i intervallet 66-82 kr (2015) for tunge kjøretøyer (> 3500 kg) i alle betalingssnitt/bomsnitt*
6. *Formannskapet mener at statens finansieringsandel bør opprettholdes til 53% av totalkostnaden, og bompengetakstene justeres i samsvar med dette.*
7. *Beboere på Sollihøgda skal fritas for bompenger, da eventuelle bompenger avskjærer Sollihøgda som et lokalsamfunn, fra alle tjenestetilbud.*
8. *Endelig takst- og rabattsystem skal legges frem for lokalpolitisk behandling i god tid før innkrevningen tar til.*
9. *Det legges til grunn at bompengeselskapet Vegfinans E16 Sollihøgda AS innlemmes i et av de fremtidige, regionale bompengeselskapene når disse er etablert.*
10. *Det gis tilslutning til at veianlegget på strekningen kan startes opp, basert på Statens vegvesens anbefalte finansieringsopplegg, så snart Stortingets tilslutning til den foreslåtte bompengereordningen foreligger.*

Hole kommune fattet følgende vedtak i møte i kommunestyret 23. mars 2015:

1. *Kommunestyret understreker viktigheten av dette prosjektet, og ber om at fremdrift prioriteres høyt av alle involverte etater.*
2. *Utbyggingen av E16 på strekningen Bjørum – Skaret er vedtatt delfinansiert med bompenger.*
3. *Innkrevningen i begge retninger skjer på ny E16 i to envegs automatiske bomstasjoner i*

tilknytning til tunnelåpningene for Sollihøgdatunnelen, og på eksisterende E16 i to envegs automatiske bomstasjoner plassert henholdsvis nord for krysset ved Avtjerna (innkrevning sørøver) og sør for krysset ved Skaret (innkrevning nordover). På ny E16 ligger bomstasjonen for nordgående trafikk nord for tunnelåpningen, for sørgående trafikk sør for tunnelåpningen.

4. Bompengerperioden settes til 15 år fra åpning av ny veg med mulighet for forlengelse med inntil 5 år.
5. Det legges til grunn at gjennomsnittstaksten/-inntekten per passerende kjøretøy maksimalt vil være i intervallet 32-40 kroner (2015) når innkrevningen i bomstasjonene på ny og eksisterende E16 startes opp. Grunntakstene (uten rabatt) vil da være i intervallet 33-41 kr (2015) for lette kjøretøyer og i intervallet 66-82 kr (2015) for tunge kjøretøyer (> 3500 kg) i alle betalingsnitt/bomsnitt.
6. Kommunestyret mener at statens finansieringsandel bør opprettholdes til 53% av totalkostnaden, og bompengeretakstene justeres i samsvar med dette.
7. Det bør vurderes om det kan finnes ordninger som kan redusere bompengerbelastningen for beboerne på Sollihøgda ytterligere.
8. Endelig takst- og rabattsystem skal legges frem for lokalpolitisk behandling i god tid før innkrevningen tar til.
9. Det legges til grunn at bompengeselskapet Vegfinans E16 Sollihøgda AS innlemmes i et av de fremtidige, regionale bompengeselskapene når disse er etablert.
10. Det gis tilslutning til at anlegget på strekningen kan startes opp, basert på Statens vegvesens anbefalte finansieringsopplegg, så snart Stortingets tilslutning til den foreslåtte bompengerordningen foreligger.

Ringerike kommune behandlet saken i møte i kommunestyret 30. april 2015 og tok bompengerutredningen for E16 Bjørum – Skaret til orientering.

Akershus fylkeskommune fattet følgende vedtak i møte i fylkestinget 18. mai 2015:

1. Utbyggingen av E16 på strekningen Bjørum – Skaret delfinansieres med bompenger.
2. Innkrevningen i begge retninger skjer på ny E16 i to envegs automatiske bomstasjoner i tilknytning til tunnelåpningene for Sollihøgdatunnelen, og på eksisterende E16 i to énvegs automatiske bomstasjoner plassert henholdsvis nord for krysset ved Avtjerna (innkrevning sørøver) og sør for krysset ved

Skaret (innkrevning nordover). På ny E16 ligger bomstasjonen for nordgående trafikk nord for tunnelåpningen, for sørgående trafikk sør for tunnelåpningen.

3. Bompengerperioden settes til 15 år fra åpning av ny veg med mulighet for forlengelse med inntil 5 år.
4. Det legges til grunn at gjennomsnittstaksten/-inntekten per passerende kjøretøy vil være i intervallet 32-40 kroner (2015) når innkrevningen i bomstasjonene på ny og eksisterende E16 startes opp. Grunntakstene (uten rabatt) vil da være i intervallet 33-41 kr (2015) for lette kjøretøyer og i intervallet 66-82 kr (2015) for tunge kjøretøyer (>3500 kg) i alle betalingsnitt/bomsnitt. Statens finansieringsandel bør opprettholdes til 53 % av totalkostnaden, og bompengeretakstene justeres i samsvar med dette.
5. Det skal etableres ordninger som redusert bompengerbelastninger for beboere på Sollihøgda. Endelig takst- og rabattsystem skal legges frem for lokalpolitisk behandling i god tid før innkrevningen tar til.
6. Det legges til grunn at bompengeselskapet Vegfinans E16 Sollihøgda AS innlemmes i et av de fremtidige, regionale bompengeselskapene når disse er etablert.
7. Det gis tilslutning til at anlegget på strekningen kan startes opp, basert på Statens vegvesens anbefalte finansieringsopplegg, så snart Stortingets tilslutning til den foreslåtte bompengerordningen foreligger.
8. Under forutsetning av Kommunal- og moderniseringsdepartementets godkjenning, garanterer Akershus fylkeskommune ved selvskyldnerkausjon for et maksimalt låneopptak for bompengeselskapet Vegfinans E16 Sollihøgda AS begrenset oppad til 2 251 mill. kr. i henhold til fylkeskommunens eierandel i bompengeselskapet. I tillegg kommer 10 % av til enhver tid gjeldende hovedstol til dekning av eventuelle påløpte renter og omkostninger. Det samlede garantibeløpet blir følgelig 2 501 mill. kr. Garantien gis med pant i bompengeselskapets rettighet til å innkreve bompenger. Til grunn for garantivedtaket legges en beregningsteknisk lånerente på 4,5 %. Det forutsettes at Buskerud fylkeskommune stiller tilsvarende garanti, slik at det samlede garantibeløpet blir 3 335 mill. kr.
9. Garantien gjelder fra første opptrekk på finansieringen i forbindelse med rekvisisjoner fra Statens vegvesen i byggeperioden, og gjennom innkrevingsperioden på 15 år. Inn-

*krevingperioden kan i særskilte tilfeller forlenges med inntil fem år. I tillegg skal garantien gjelde inntil to år, jf. garantiforskriftenes § 3. Samlet garantitid blir, inkludert byggeperioden, på inntil 27 år fra første opptrekk på finansieringen i forbindelse med rekvisisjoner fra Statens vegvesen.*

10. *Garantistens utlegg kan dekkes gjennom en økning av realkostene med inntil 20 % og en forlengelse av bompengerperioden med inntil 5 år. Garantien gjelder inntil bompengeselskapets gjeld er nedbetalt og reduseres i takt med nedbetalingen av lån. Det forutsettes at garantien blir sikret 1. prioritet i retten til å kreve inn bompenger.*
11. *Ber om at det vurderes om denne gang/-sykelveien kan bygges bred nok med skillelinje for gående og syklende.*

Buskerud fylkeskommune fattet følgende vedtak i møte i fylkestinget 30. april 2015:

1. *Utbyggingen av E16 på strekningen Bjørum – Skaret delfinansieres med bompenger.*
2. *Innkrevningen i begge retninger skjer på ny E16 i to envegs automatiske bomstasjoner i tilknytning til tunnelåpningene for Sollihøgdatunnelen, og på eksisterende E16 i to énvegs automatiske bomstasjoner plassert henholdsvis nord for krysset ved Avtjerna (innkrevning sørover) og sør for krysset ved Skaret (innkrevning nordover). På ny E16 ligger bomstasjonen for nordgående trafikk nord for tunnelåpningen, for sørgående trafikk sør for tunnelåpningen.*
3. *Bompengerperioden settes til 15 år fra åpning av ny veg med mulighet for forlengelse med inntil 5 år.*
4. *Det legges til grunn at gjennomsnittstaksten/-inntekten per passerende kjøretøy vil være i intervallet 32-40 kroner (2015) når innkrevningen i bomstasjonene på ny og eksisterende E16 startes opp. Grunntakstene (uten rabatt) vil da være i intervallet 33-41 kr (2015) for lette kjøretøyer og i intervallet 66-82 kr (2015) for tunge kjøretøyer (> 3500 kg) i alle betalingssnitt/bomsnitt.*
5. *Endelig takst- og rabattsystem skal legges frem for lokalpolitisk behandling i god tid før innkrevningen tar til.*
6. *Det legges til grunn at bompengeselskapet Vegfinans E16 Sollihøgda AS innlemmes i et av de fremtidige, regionale bompengeselskapene når disse er etablert.*
7. *Det gis tilslutning til at anlegget på strekningen kan startes opp, basert på Statens vegve-*

*sens anbefalte finansieringsopplegg, så snart Stortingets tilslutning til den foreslåtte bompengerordningen foreligger.*

8. *Fylkestinget henstiller til at statlig andel som et prinsipp bør være minimum 50 % i bompengerfinansierte prosjekter.*
9. *Under forutsetning av Kommunal- og moderniseringsdepartementets godkjenning, garanterer Buskerud fylkeskommune ved selvskyldnerkausjon for et maksimalt låneopptak for bompengeselskapet Vegfinans E16 Sollihøgda AS begrenset oppad til 758 mill. kr, med tillegg av 10 % av til enhver tid gjeldende hovedstol til dekning av eventuelle påløpte renter og omkostninger. Det samlede garantibeløpet blir følgelig 834 mill. kr. Garantien gis med pant i bompengeselskapets rettighet til å innkreve bompenger. Til grunn for garantivedtaket legges en beregningsteknisk lånerente på 4,5 %. Det forutsettes at Akershus fylkeskommune stiller tilsvarende garanti, slik at det samlede garantibeløpet blir 3 335 mill. kr.*
10. *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 tilfeller forlenges med inntil fem år. I tillegg skal garantien gjelde inntil to år, jf. garantiforskriftenes § 3. Samlet garantitid blir, inkludert byggeperioden, på inntil 27 år fra første opptrekk på finansieringen i forbindelse med rekvisisjoner fra Statens vegvesen.*
11. *Garantistens utlegg kan dekkes gjennom en økning av realkostene med inntil 20 % og en forlengelse av bompengerperioden med inntil 5 år. Garantien gjelder inntil bompengeselskapets gjeld er nedbetalt og reduseres i takt med nedbetalingen av lånet. Det forutsettes at garantien blir sikret 1. prioritet i retten til å kreve inn bompenger.*

Som det framgår, er ikke vedtakene samstemte på alle punkter. Bærum kommune har gått inn for en bomstasjon på dagens E16 som plasseres på fylkesgrensen. Videre har kommunen gått inn for at beboere på Sollihøgda skal gis fritak fra betaling av bompenger. Både Hole kommune og Akershus og Buskerud fylkeskommuner har gått inn for det foreslåtte opplegget med to bomstasjoner med envegsinnkrevning på dagens E16. Dette innebærer en bomstasjon for innkrevning i sørgående retning nord for krysset ved Avtjerna og en bomstasjon for innkrevning i nordgående retning sør for krysset ved Skaret.

## 4 Trafikkgrunnlag

Trafikkanalysen fra Statens vegvesen er basert på bruk av Regional transportmodell (RTM). En delmodell for området rundt Oslofjorden er benyttet.

Når ny E16 åpnes for trafikk, vil dagens E16 bli en parallell lokalveg. Med bompengeneinnkreving kun på ny E16 viser beregningene en betydelig trafikkvekst til dagens E16. Det er derfor lagt opp til bompengeneinnkreving også på dagens E16. I trafikkberegningene er det lagt til grunn samme takstnivå på ny og dagens E16. Det foreslåtte bompengeprogget innebærer imidlertid at bomsatte og andre med reisemål langs dagens E16 bare betaler i én retning ved reiser tur/retur.

Ved innføring av bompenger må det forventes en reduksjon i trafikkgrunnlaget, dels fordi noen trafikanter vil velge alternative kjøreruter eller andre transportmidler enn bil, og dels fordi noen vil utelate enkelte reiser. Det er ingen reelle alternativer til E16 over Sollihøgda, siden det ikke finnes lokalveger på strekningen. Omkjøring via fv 285 til/fra Lier og Drammen, rv 35 til/fra Hønefoss over Vikersund og Hokksund og E16 om Jevnaker vil gi vesentlig lengre reiseveger og vurderes derfor som lite aktuelle alternativer.

Uten bompengeneinnkreving er ÅDT i 2023 beregnet til om lag 16 050 kjøretøy på ny veg og om lag 650 kjøretøy på dagens veg, til sammen 16 700 kjøretøy. Med en gjennomsnittlig bomtakst på 37 kr i 2016-prisnivå både på ny og dagens veg, er samlet ÅDT beregnet til om lag 13 150 kjøretøy, fordelt med om lag 12 850 kjøretøy på ny veg og om lag 300 kjøretøy på dagens veg. Innføringen av bompenger er følgelig beregnet å medføre en trafikkavvisning på om lag 21 pst.

For den generelle trafikkutviklingen er prognosene som er utarbeidet for Akershus og Buskerud i forbindelse med arbeidet med Nasjonal transportplan 2014 – 2023, lagt til grunn.

Det er regnet med en gjennomsnittlig årlig trafikkvekst på 1,6 pst. i 2014–2018, 1,4 pst. i 2019–2023, 1,5 pst. i 2024–2030, og deretter 1,1 pst.

Regjeringen legger opp til en kraftig forsering av byggingen av ny E16 fra Skaret til Hønefoss og ny Ringeriksbane. Endelig prioritering av utbyggingen vil skje gjennom Stortingets behandling av Nasjonal transportplan 2018–2029. Effekten av en slik utbygging er ikke tatt med i trafikkberegningene.

I kommuneplanen for Bærum er det lagt til rette for en langsiktig boligutbygging ved

Avtjerna. En slik utbygging vil kunne medføre betydelig trafikkøkning på E16 i et 20 – 30-års per-

spektiv. Trafikkvekst på grunn av en eventuell utbygging ved Avtjerna er heller ikke tatt med i trafikkberegningene.

## 5 Utbyggings- og finansieringsopplegg

Utbyggingen av E16 på strekningen Bjørum – Skaret er forutsatt finansiert med statlige midler og bompenger. Den statlige andelen utgjør 53 pst. Forslag til finansieringsplan er vist i tabell 5.1.

Vegdirektoratet har gitt tillatelse til at bompengeselskapet kan forskuttere inntil 24 mill. 2011-kr til planlegging av prosjektet. Akershus fylkeskommune og Buskerud fylkeskommunene har stilt garanti for henholdsvis 18 mill. kr og 6 mill. kr av de forskutterte midlene. Det er rekvirert 20 mill. kr til arbeidet med reguleringsplan.

Før anleggsstart er det i tillegg forventet et forbruk på om lag 130 mill. kr til forberedende arbeider i 2017. Det er avsatt 100 mill. kr i statlige midler til prosjektet i 2017, og forutsetter dermed ytterligere 30 mill. kr fra bompengeselskapet.

### Statlige midler

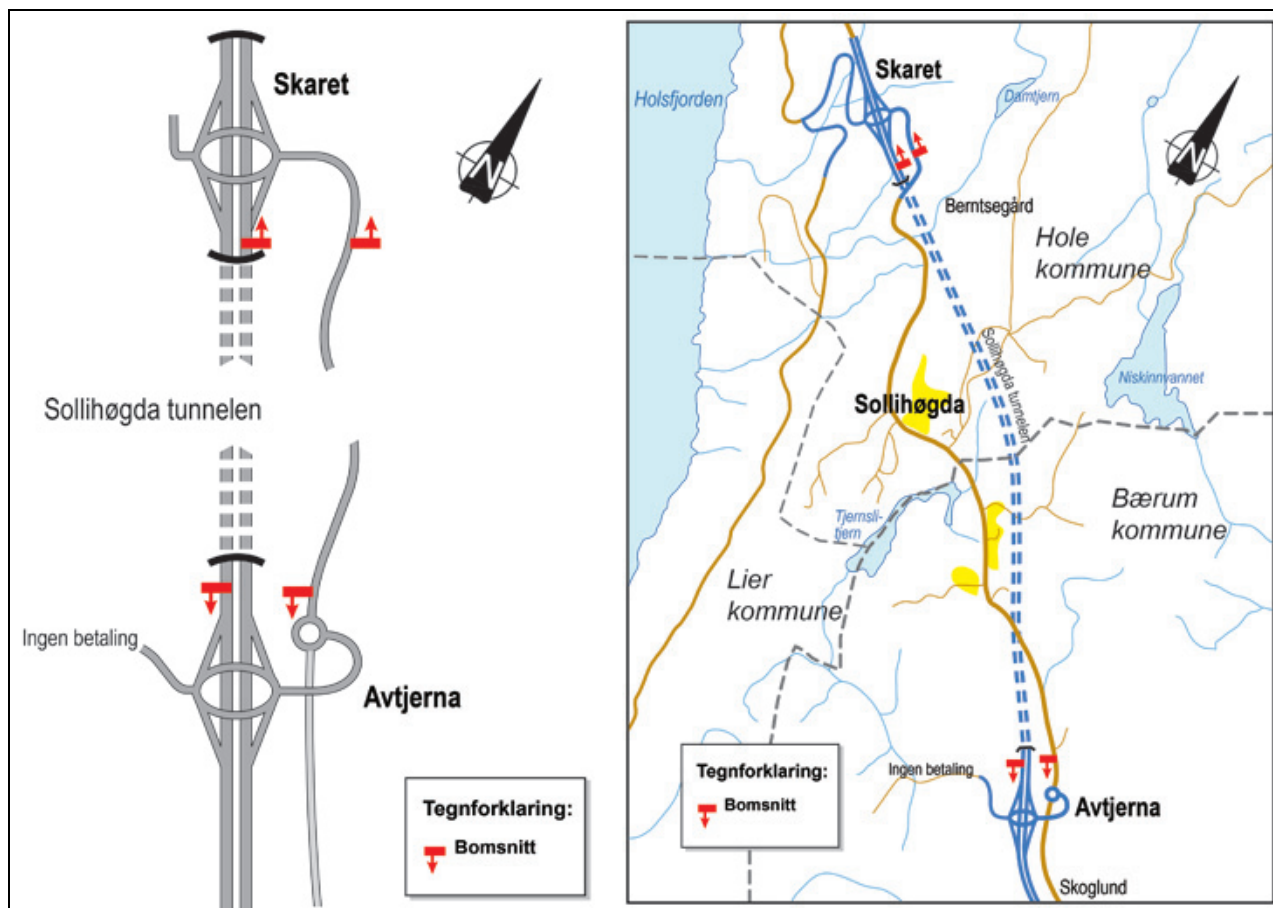
I Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023 er det lagt til grunn 1 800 mill. 2013-kr til prosjektet i siste seksårsperiode. Kostnadsoverslaget er økt med om lag 560 mill. kr etter framlegging av Meld. St. 26 (2012–2013). Samferdselsdepartementet går inn for at økningen fordeles mellom stat og bompenger slik at bompengandelen blir som i Nasjonal transportplan 2014–2023. I finansieringsplanen er det derfor lagt til grunn 2 210 mill. kr i statlige midler.

### Bompenger og bompengeprogget

Finansieringsopplegget bygger på envegs etter-skuddsinnkreving i fire automatiske bomstasjoner, to på ny E16 og to på dagens E16, jf. figur 5.1.

Tabell 5.1 Finansieringsplan for E16 Bjørum – Skaret

	Mill. 2016-kr		
	2014–2017	2018–2023	Sum
Statlige midler	100	2 110	2 210
Bompenger	50	1 910	1 960
Sum	150	4 020	4 170



Figur 5.1 Forutsatt plassering av bomstasjonene.

På dagens E16 vil bomstasjonen for innkreving i sørgående retning bli plassert nord for rundkjøringen ved Avtjerna. Bomstasjonen for innkreving i nordgående retning vil bli plassert på høyde med tunnelmunningen på ny E16 ved Skaret. På denne måten vil bosatte mellom Avtjerna og Skaret eller andre med reisemål langs dagens E16, kun betale bompenger i en retning når de reiser tur/retur. Gjennomgangstrafikk som velger dagens E16, må imidlertid betale i begge retninger.

På ny E16 vil bomstasjonene bli plassert ved tunnelåpningene til den nye Sollihøgdatunnelen. Sørgående trafikk vil betale i bomstasjonen på sørsiden av tunnelen, mens nordgående trafikk vil betale i bomstasjonen på nordsiden av tunnelen.

For at prosjektet E16 Bjørum – Skaret skal bli nedbetalt i løpet av 15 år er det beregnet at gjennomsnittlig inntekt per passering må være om lag 33 kr med de forutsetningene som ellers er lagt til grunn. Basert på dette legges foreløpig følgende grunntakster uten rabatt til grunn (i 2016-prisnivå):

- Takstgruppe 1 (kjøretøy med tillatt totalvekt til og med 3 500 kg og kjøretøy i kjøretøygruppe M1): om lag 35 kr

- Takstgruppe 2 (kjøretøy med tillatt totalvekt fra og med 3 501 kg med unntak av kjøretøy i kjøretøygruppe M1): om lag 70 kr

Det forutsettes at takstene blir regulert i samsvar med prisstigningen.

Det legges til grunn at kjøretøy i takstgruppe 1 får 20 pst. rabatt ved bruk av elektronisk brikke, jf. Prop. 1 S Tillegg 2 (2015–2016). Det gis ikke rabatt for kjøretøy i takstgruppe 2. For øvrig gjelder de til enhver tid gjeldende takstretningslinjer for bompengeprojekter.

Før Statens vegvesen fatter takstvedtak vil de gjøre en oppdatert vurdering av finansieringsforutsetningene og se om det er grunnlag for å justere takstene. I tråd med lokalpolitiske vedtak skal endelig takst- og rabattsystem legges fram for lokalpolitisk behandling i god tid før innkrevingen tar til.

#### Andre forutsetninger for finansieringsplanen

Eventuelle kostnadsøkninger utover prisstigning skal dekkes i samsvar med gjeldende retningslin-

jer for bompengeprojekter. Dette innebærer at kostnadsøkning opp til kostnadsrammen skal dekkes med statlige midler og bompenger etter samme prosentvise fordeling som innenfor styringsrammen. Eventuelle overskridelser utover kostnadsrammen er staten sitt ansvar og dekkes med statlige midler.

Eventuelle kostnadsreduksjoner på inntil 10 pst. fordeles mellom staten og bompengeselskapet i forhold til partenes andel av finansieringen innenfor styringsrammen.

Eventuelle reduksjoner på mer enn 10 pst. tilfaller staten. Dersom økonomien i prosjektet blir svakere enn forutsatt, kan bompengeselskapet etter avtale med Vegdirektoratet øke realkostene med inntil 20 pst. og forlenge innkrevingsperioden med inntil 5 år.

I tråd med Samferdselsdepartementets anbefaling har garantistene Akershus og Buskerud fylkeskommune akseptert at det legges til grunn en beregningsteknisk rente på 4,5 pst. For dette prosjektet.

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

- Årlig prisstigning: 2,5 pst.
- Årlige innkrevingskostnader: 9 mill. kr
- Andel som bruker brikke: 80 pst.

Med disse forutsetningene er innkrevingsperioden regnet til om lag 15 år. Brutto bompengeinntekter er beregnet til om lag 2 540 mill. kr der om lag 1 960 mill. kr er forutsatt benyttet til å dekke deler av investeringskostnadene, om lag 450 mill. kr til å dekke finansieringskostnader og om lag 130 mill. kr til å dekke innkrevingskostnader og kostnader til drift av bompengeselskapet.

Det er regnet på et optimistisk alternativ med følgende forutsetninger:

- Avvisningseffekten av bompenger er redusert til 10 pst.
- Lånerenten reduseres fra 4,5 pst. til 3,5 pst.

Forøvrig er de samme forutsetningene som i basialternativet lagt til grunn. Med disse forutsetningene er innkrevingsperioden beregnet til om lag 12 år, dvs. en reduksjon på om lag 3 år. Alternativt kan taksten for takstgruppe 1 reduseres til om lag 27 kr og taksten for takstgruppe 2 til om lag 54 kr med 15 års innkreving.

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

- Kostnadsøkning opp til kostnadsrammen
- Årlig trafikkvekst reduseres til 0,5 pst. etter innkrevingsstart

- ÅDT i åpningsåret reduseres med ytterligere 5 pst.
- Lånerenten økes fra 4,5 pst. til 5,5 pst.
- Takstøkning på 20 pst. utover prisstigning etter to år.

Med disse forutsetningene er innkrevingsperioden beregnet til om lag 18,5 år, dvs. en økning på om lag 3,5 år.

## 6 Fylkeskommunal garanti

Som det framgår av kapitel 3, har Akershus og Buskerud fylkeskommuner fattet vedtak om å stille garanti ved selvskyldnerkausjon for et maksimalt låneopptak på til sammen 3 335 mill. kr. Garantien fordeler seg med 2 501 mill. kr på Akershus fylkeskommune og 834 mill. kr på Buskerud fylkeskommune. Maksimal gjeld er i det pessimistiske alternativet beregnet til om lag 3 080 mill. kr ved utgangen av 2022.

De fylkeskommunale garantiene er forhåndsgodkjent av Kommunal- og moderniseringsdepartementet, men blir ikke endelig godkjent før Stortinget har fattet vedtak i saken. Garantistens utlegg kan dekkes gjennom en økning av realkostene med inntil 20 pst. og en forlengelse av bompengeperioden med inntil 5 år.

## 7 Samferdselsdepartementets vurdering

Samferdselsdepartementet viser til at E16 er en viktig rute for trafikk mellom Østlandet og Vestlandet. E16 er også hovedvegforbindelsen mellom Oslo og Ringerike og inngår i øvrige forbindelser mellom Østlandet og Vestlandet via rv 7 over Hardangervidda og rv 52 over Hemsedal. E16 mellom Bjørum og Skaret har dårlig standard i forhold til trafikkmengden. Utbyggingen fjerner en flaskehals og utbedrer en ulykkesbelastet del av E16.

Både Akershus og Buskerud fylkeskommuner og Bærum og Hole kommuner har sluttet seg til at utbyggingen av E16-strekningen Bjørum – Skaret delfinansieres med bompenger. Bærum kommune har imidlertid gått inn for en bomstasjon på dagens E16 som plasseres på fylkesgrensen. Videre har kommunen gått inn for at beboere på Sollihøgda skal gis fritak fra betaling av bompenger, da kommunen mener at eventuelle bompenger avskjærer Sollihøgda som et lokalsamfunn fra alle tjenestetilbud. Samferdselsdepartementet viser til at både Hole kommune og Akershus og Buskerud



fylkeskommuner har sluttet seg til det foreslåtte opplegget med to bomstasjoner med envegsinnkreving på dagens E16. På denne måten blir belastningen for lokaltrafikken redusert ved at det bare betales i en retning ved reiser tur/retur. Samferdselsdepartementet slutter seg til det foreslåtte opplegget med envegs innkreving i to bomstasjoner både på ny og dagens E16.

## **8    Avtale**

---

Etter at Stortinget har fattet vedtak om utbygging og finansiering av E16 på strekningen Bjørum –

Skaret i Akershus og Buskerud, vil det bli inngått avtale mellom Vegdirektoratet og bompengeselskapet i tråd med de forutsetningene 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 E16 på strekningen Bjørum – Skaret i Akershus og Buskerud.

---

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 E16 på strekningen Bjørum – Skaret i Akershus og Buskerud i samsvar med et vedlagt forslag.

---

## **Forslag**

### **til vedtak om utbygging og finansiering av E16 på strekningen Bjørum – Skaret i Akershus og Buskerud**

I

1. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å gjennomføre prosjektet E16 Bjørum – Skaret innenfor en kostnadsramme på 4 540 mill. kr.
2. Stortinget samtykker i at bompengeselskapet får tillatelse til å ta opp lån og kreve inn bompenger til delvis bompengefinansiering av ut-
- byggingen av E16 på strekningen Bjørum – Skaret i Akershus og Buskerud. Vilkårene framgår av denne proposisjonen.
3. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsette nærmere regler for finansieringsordningen.

---

---



