



DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

# St.prp. nr. 78

(2005–2006)

---

## Om utbygging og finansiering av E18 Langåker – Bommestad i Vestfold

*Tilråding fra Samferdselsdepartementet av 16. juni 2006,  
godkjent i statsråd samme dag.  
(Regjeringen Stoltenberg II)*

### 1 Innledning

---

Samferdselsdepartementet legger i denne proposisjonen fram forslag om utbygging og finansiering av prosjektet E18 Langåker – Bommestad i Sandefjord og Larvik kommuner i Vestfold.

Utbyggingen av E18 i Vestfold til firefelts veg er lagt fram for Stortinget ved flere anledninger. Utbygging av strekningen Gutu – Kopstad i nordre Vestfold ble vedtatt i 1998, jf. St.prp. nr. 57 (1997-98) og Innst. S. nr. 212 (1997-98). I St.meld. nr. 46 (1999-2000) Nasjonal transportplan 2002-2011 var det lagt til grunn anleggsstart på strekningene Kopstad – Gulli og Langåker – Bommestad i slutten av perioden 2002-2005, forutsatt tilslutning til et akseptabelt bompengesopplegg. Utbygging av strekningen Kopstad – Gulli ble vedtatt i 2003, jf. St.prp. nr. 78 (2002-2003) og Innst. S. nr. 15 (2003-2004), og anleggsarbeidene startet i 2004.

For strekningen Langåker – Bommestad har det vært en mer omfattende prosess for å komme fram til enighet om finansieringsopplegg. I St.meld. nr. 24 (2003-2004) Nasjonal transportplan 2006-2015 er videreføring av utbyggingen av E18 gjennom Vestfold for å få sammenhengende firefelts veg høyt prioritert. Samferdselsdepartementet stilte seg positiv til Vestfold og Telemark fylkeskommuners opplegg for å fullføre hele utbyggingen av E18 i Vestfold innen 2015, og la til grunn 1,5 mrd. kr i statlige midler og 2,5 mrd. kr i bompengebidrag i planperioden (2004-kr).

I ettertid er det blitt klart at de økonomiske rammene som er lagt til grunn i Nasjonal transportplan for perioden 2006-2015, ikke er tilstrekkelige til å innfri ambisjonen om å fullføre E18-utbyggingen gjennom Vestfold innen utgangen av 2015. Det ble derfor tatt initiativ til å utrede et revidert opplegg for å fullføre utbyggingen til firefelts veg innen utgangen av 2015. I desember 2004 sluttet Vestfold fylkeskommune seg til utredning av et innkrevings- og finansieringsopplegg med helautomatiske antennepunkter i snitt på vegen, basert på det skisserte finansieringsopplegget for mer helhetlig utbygging av lengre stamvegstrekkninger i St.meld. nr. 24 (2003-2004). For å unngå ytterligere forsinkelser gikk fylkeskommunen inn for at utbygging av strekningen Langåker – Bommestad startes opp snarest mulig, basert på vedtak i Vestfold og Telemark fylkeskommuner fra januar 2004 om innkreving i to envegs bomstasjonssnitt i søndre Vestfold.

Som omtalt i St.prp. nr. 64 (2004-2005) har Samferdselsdepartementet sluttet seg til et opplegg der utbygging av strekningen Langåker – Bommestad blir lagt fram for Stortinget før utredningen om et samlet opplegg for E18-utbyggingen i Vestfold er sluttført. Prosjektet skal likevel inngå i det felles opplegget. Dersom det ikke blir tilslutning til et samlet opplegg, skal prosjektet delfinansieres gjennom etterskuddsinnkreving i to envegs bomstasjonssnitt i søndre Vestfold. For å sikre anleggsstart ved årsskifte 2006/07, er det gitt tillatelse til at

bompengeselskapet forskotterer inntil 68 mill. kr til planlegging og grunnerverv samt forberedende arbeider, bl.a. omlegging av vannledningen til Vestfold interkommunale vannverk, jf. St.prp. nr. 64 (2004-2005). E18 Langåker - Bommestad er planlagt åpnet for trafikk høsten 2009.

Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til Stortinget med en egen sak om et samlet opplegg for den videre utbyggingen av E18 i Vestfold når de nødvendige lokalpolitiske avklaringer foreligger.

## 2 Dagens situasjon

E18 er utbygd til firefelts veg i nordre Vestfold, og det pågår utbygging på strekningen mellom Kopstad ved avkjøringen til Horten og Gulli ved avkjøringen til Tønsberg. Denne utbyggingen vil føre til at E18 får sammenhengende firefelt standard mellom Eik i Buskerud og Tønsberg i løpet av høsten 2007.

E18 sør for Tønsberg er høytrafikkert, med en årsdøgntrafikk på 21 000 – 23 000 kjøretøy mellom Tønsberg og Larvik og om lag 13 000 kjøretøy vest for Larvik. Om sommeren er trafikkbelastningen vesentlig høyere. Sommerdøgntrafikken mellom Tønsberg og Sandefjord er om lag 25 000 kjøretøy. På strekningen Langåker – Bommestad er årsdøgntrafikken om lag 21 000 kjøretøy. Trafikkveksten de siste ti årene har vært på om lag 4 pst. pr. år, noe som er godt over prognosene som er utarbeidet for Vestfold i forbindelse med Nasjonal transportplan for perioden 2006-2015. På dager med høy trafikkbelastning er det tidvis kapasitetsproblemer med saktegående og stillestående køer mellom Tønsberg og Larvik.

Det er enighet mellom Statens vegvesen og fylkeskommunen om å prioritere strekningen Langåker – Bommestad i Sandefjord og Larvik kommuner ved videre utbygging av E18 i Vestfold, selv om dette for en periode vil føre til en mellomliggende strekning med tofelts veg. I vurderingene er det lagt vekt på at strekningen Langåker – Bommestad har lavere standard enn strekningen Gulli – Langåker. Her ble det gjennomført en etappevis utbygging til tofelts veg i tidsrommet 1979-1991, og strekningen har sikre toplanskryss og er avkjørselsfri. I tillegg pågår en ytterligere trafiksikkerhetsmessig opprusting gjennom etablering av fysisk skille mellom kjøreretningene på deler av strekningen.

Strekningen Langåker – Bommestad har to kjørefelt, mangler fysisk skille mellom kjøreretnin-

gene og har flere farlige kryss og avkjørsler. På deler av strekningen mangler det tilfredsstillende løsninger for gående og syklende. Det kan også ta tid å komme inn på E18 fra sidevegene der det er kryss i plan og direkte avkjørsler. Det er tosidig randbebyggelse på halvparten av strekningen. Den høye trafikkmengden gjennom bebyggelsen utgjør en betydelig barriere for lokalbefolkningen og gir miljøulemper i form av støy og luftforurensning. Strekningen er ulykkesbelastet, med mange alvorlige ulykker. I perioden 1996-2005 ble 10 personer drept og 18 hardt skadet på strekningen. Nesten 60 pst. av personskadeulykkene skjedde ved påkjøring bakfra. Alle de drepte omkom i møteulykker. Av trafiksikkerhetsmessige grunner er høyeste tillatte hastighet på strekningen satt til 70 km/t.

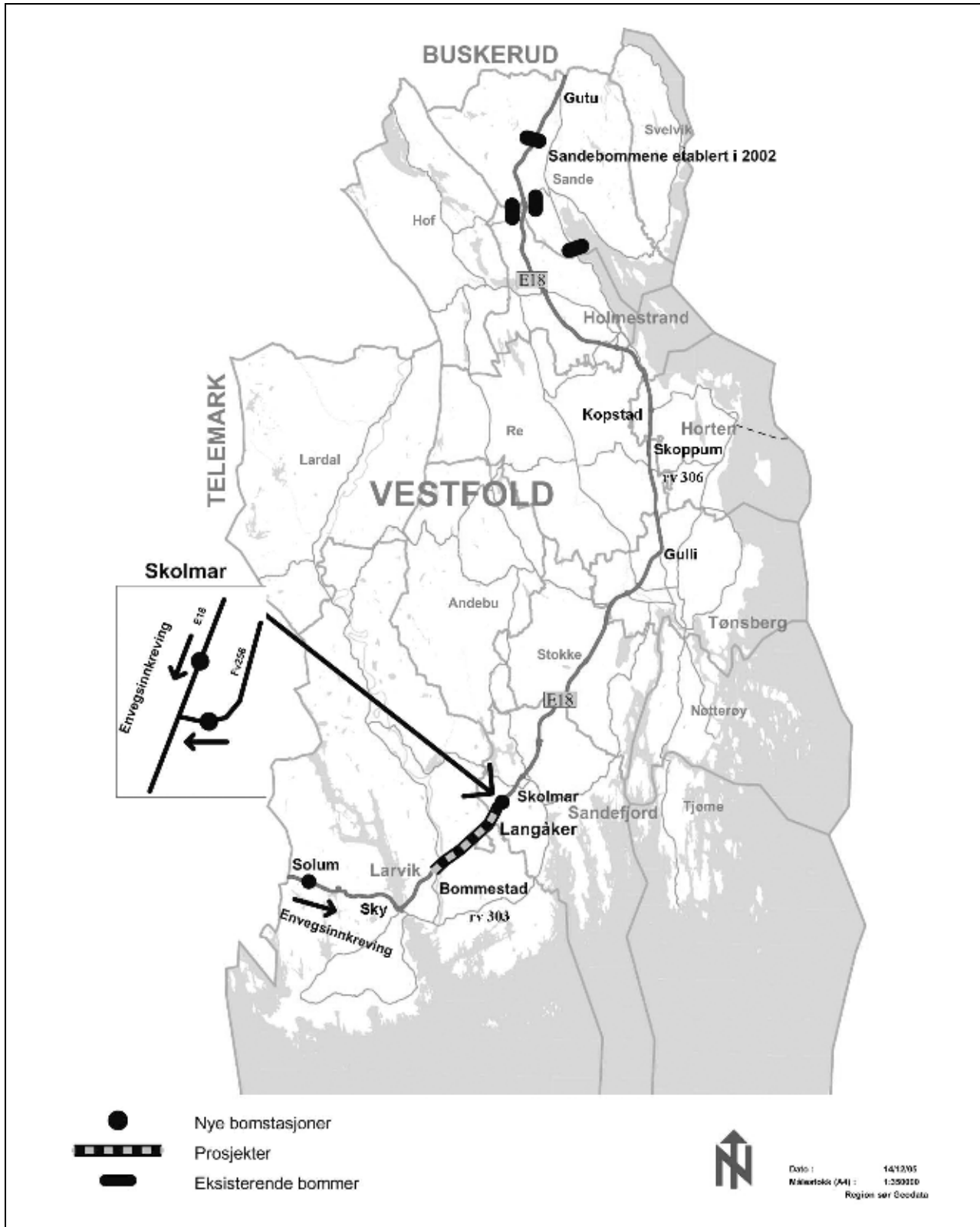
Siden den nye firefeltsvegen mellom Gutu og Kopstad ble åpnet for trafikk i oktober 2001, er 1 person drept og 2 alvorlig skadet på den om lag 30 km lange strekningen. På strekningen Langåker – Bommestad, som er om lag 6 km lang, er 4 personer drept og 81 personer skadet i det samme tidsrommet.

## 3 Omtale av utbyggingen

Prosjektet omfatter bygging av omlag 8 km firefelts veg med 29 meter vegbredde i Sandefjord og Larvik kommuner. Traseen går vest for dagens E18 på hele strekningen. Det skal bygges ny bru over Numedalslågen, samt en om lag 300 meter lang miljøtunnel gjennom et høydedrag omtrent midt på strekningen. I prosjektet inngår videre tre planskilte kryss, ett ved Langåker med avkjøring til Sandefjord, ett ved Ringdalskogen med avkjøring til et planlagt næringsområde og bebyggelsen langs nåværende E18, og ett ved Bommestad med avkjøring til Larvik og rv 40 Lågendalsveien.

Prosjektet vil bedre både framkommelighets-, trafiksikkerhets- og miljøforholdene på strekningen. Trafikkbelastningen på dagens E18 vil bli vesentlig redusert. Det forventes en reduksjon i antall drepte og skadde på 70-90 pst., med størst reduksjon for de alvorlige ulykkene.

Reguleringsplanen for prosjektet ble godkjent i mai 2002, og det er gjennomført ekstern kvalitets-sikring av prosjektet. Samferdselsdepartementet legger til grunn en styringsramme på 1 240 mill. 2005-kr og en kostnadsramme på 1 295 mill. 2005-kr. Omregnet til 2006-kr med den ordinære budsjettindeksen for anleggsarbeid fra 2005 til 2006 blir styringsrammen 1 260 mill. kr og kostnads-



Figur 3.1 Kartskisse

rammen 1 320 mill. kr. I kostnadene inngår bygging av bomstasjoner samt allerede påløpte utgifter til planlegging, grunnverv og forberedende arbeider. Prosjektets netto nytte (NN) er beregnet

til om lag 1,15 mrd. kr med 4,5 pst. kalkulasjonsrente. Netto nytte over totale kostnader (NN/K) er beregnet til om lag 0,8.

## 4 Lokalpolitisk behandling

I St.meld. nr. 46 (1999-2000) Nasjonal transportplan 2002-2011 ble det lagt til grunn anleggsstart på strekningene Kopstad – Gulli og Langåker – Bommestad i slutten av perioden 2002-2005, forutsatt tilslutning til et akseptabelt bompengedeppegg 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 foreslått delvis bompengefinansiert gjennom takstøkninger og forlenget innkrevning i eksisterende bomstasjoner i Sande samt etablering av en ny bomstasjon på E18 ved Skolmar mellom Sandefjord og Larvik.

Det var ikke mulig å oppnå lokal enighet om bomstasjonsplasseringen i sørfylket. 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. Samtidig ble det arbeidet videre for å komme fram til enighet om et innkrevingsopplegg i sørfylket. I denne prosessen ble prinsippene for bomstasjonsplassering tatt opp med Samferdselsdepartementet, som i brev av 19. desember 2001 la vekt på at plasseringen i størst mulig grad måtte følge de prinsipper som Stortinget har trukket opp. På bakgrunn av dette mente departementet at bomstasjonen burde plasseres øst for Larvik. Vestfold fylkeskommune og berørte kommuner gikk inn for en løsning med innkrevning av bompenger fra sørgående trafikk i en bomstasjon ved Skolmar øst for Larvik, og fra nordgående trafikk i en bomstasjon ved Solum vest for Larvik. Fylkestingets vedtak om en delt løsning for innkrevning av bompenger i sørfylket ble forelagt Samferdselsdepartementet. Departementet bekreftet i 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 var økte kostnadsoverslag for prosjektene

Kopstad – Gulli og Langåker – Bommestad og reduserte økonomiske planrammer. Videre gikk Vegdirektoratet, med bakgrunn i erfaringer fra andre prosjekter, inn for å legge til grunn etterskuddsinnkrevning av bompenger i sørfylket. I de lokale vedtakene var det også lagt til grunn parallellinnkrevning. Statens vegvesen utarbeidet derfor en revidert 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 A*. I fylkestingets vedtak heter det at Statens vegvesens utbyggings- og finansieringsplan tas til orientering. Samtidig ble det påpekt at fylkestinget fant det urimelig at E18-utbyggingen gjennom Vestfold skal gjennomføres med en statlig andel på under 40 pst. av totalkostnadene. Staten ble derfor oppfordret til å tilføre prosjektet midler slik at det blir unødvendig å utsette anleggsstart på strekningen Langåker – Bommestad. Fylkestinget fant dessuten Vegdirektoratets prinsipielle vurdering av når bompengedeppegingen i sørfylket bør startes opp, inkonsekvent, og ba om at direktoratet i den videre behandling får til en ordning der innkrevningen kan startes som opprinnelig planlagt.

Telemark fylkeskommune motsatte seg i utgangspunktet en bompengedeppeging basert på innkrevning vest for Larvik. Det ble derfor arbeidet videre for å komme fram til enighet mellom Vestfold og Telemark fylkeskommuner om plassering av bomstasjoner og utbyggingsstrategi for E18 i søndre Vestfold. Et revidert opplegg ble behandlet i januar 2004. De viktigste endringene fra tidligere opplegg var en forlengelse av byggeperioden til 2015. I tillegg var utbyggingen på strekningen Sky – Telemark grense framskyndet. Videre var prosjektet rv 303 Munken – Elveveien i Larvik tatt ut av finansieringsopplegget. Både Vestfold og Telemark fylkeskommuner sluttet seg til det reviderte opplegget, jf. *vedtak B* og *vedtak C*.

Etter den fylkespolitiske behandlingen i januar 2004 er det blitt klart at den vedtatte bompengedeppegingen og de statlige økonomiske rammene som er lagt til grunn i Nasjonal transportplan for perioden 2006-2015, ikke er tilstrekkelige til å innfri ambisjonen om å fullføre E18-utbyggingen gjennom Vestfold innen utgangen av 2015. Det ble derfor tatt initiativ til å utrede et revidert opplegg for å fullføre utbyggingen til firefelts veg innen utgangen av 2015. I desember 2004 sluttet Vestfold fylkeskommune seg til utredning av et innkrevings- og finansieringsopplegg med helautomatiske antennepunkter i snitt på vegen, basert på det skiserte finansieringsopplegget for mer helhetlig

utbygging av lengre stamvegstreknings i St.meld. nr. 24 (2003-2004). For å unngå ytterligere forsinkelser gikk fylkeskommunen inn for at utbyggingen av strekningen Langåker – Bommestad startes opp snarest mulig, basert på tidligere vedtak om innkrevning i to envegs bomstasjonssnitt ved Skolmar og Solum, jf. *vedtak D*.

Statens vegvesen oversendte i november 2005 en utredning om innkrevings- og finansieringsopplegg for videre utbygging av E18 i Vestfold til Vestfold fylkeskommune. Det er ventet at det i løpet av juni 2006 vil foreligge fylkespolitiske prinsippvedtak om videre opplegg for E18-utbyggingen, både fra Vestfold og Telemark fylkeskommuner.

#### A. 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 bompengerperiodene 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 planlag-

te 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 bominnkrevning 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 bominnkrevningen på denne strekningen kan igangsettes som opprinnelig planlagt.»

#### B. Vestfold fylkeskommune – vedtak i fylkestinget

15. januar 2004:

- «1. Fylkestinget i Vestfold ber Samferdselsdepartementet innarbeide i Nasjonal Transportplan en delvis bompengefinansiert utbygging til 4 felt for E18 gjennom hele Vestfold som muliggjør at denne veien står ferdig innen NTP-perioden (2015).
2. Utbyggingsplanen bør basere seg på at parsellen Langåker – Bommestad påbegynnes i 2005/6, parsellen Sky – Telemark grense påbegynnes i 2007, parsellen Gulli – Langåker påbegynnes i 2009 og parsellen Bommestad – Sky påbegynnes i 2013. Det foretas videre en sikkerhetsmessig utbedring langs rv 303 mellom Larvik og Sandefjord og fv 256 mellom Langåker og Haukerød.
3. Samlet anleggskostnad for utbyggingen av E18 Gulli – Telemark grense er beregnet til 3 950 millioner kroner (2002 kr).
4. For å delfinansiere denne utbygging etableres en delt bomløsning med bom for sydgående trafikk ved Skolmar og for nordgående trafikk ved Solum vest for Larvik. Bommene settes i drift når parsellen Langåker – Bommestad åpnes, forutsetningsvis i løpet av 2009. Parallelt med dette etableres i tillegg en enveisbom for sydgående trafikk på fv 256 nær Langåker.
5. Basert på vanlig praksis vil fylkestinget primært anbefale at bomavgiftene innkreves i 15 år. For å begrense nødvendig statlig bidrag til

- utbyggingen, kan fylkestinget også akseptere at innkrevningstiden utvides til 20 år.
6. Taksten for lette kjøretøyer med tillatt totalvekt opp til 3 500 kg settes til kr 30 2002-kroner. Taksten for tunge kjøretøyer med tillatt totalvekt over 3 500 kg settes til det dobbelte av taksten for lette kjøretøyer. Takstene reguleres i samsvar med prisutviklingen. Det forutsettes rabatter og fritak for betaling av bompenger i samsvar med Vegdirektoratets takstretningsslinjer.
  7. Hvis et kjøretøy passerer både en av bommene ved Larvik og Sande-bommene innenfor et tidsintervall på 1½ time i samme retning, betales maksimalt full takst i en av bommene.
  8. Vestfold fylkeskommune garanterer for bomselskapets gjeld begrenset til 2 588 millioner kroner. Denne gjelden og garantien kommer i tillegg til fylkeskommunens garantier for gjeld relatert til E18 i nordre Vestfold og strekningen Kopstad – Gulli. Garantitiden settes til 25 år inklusive 5 års forlengelse av bompengerperioden i tilfelle sviktende økonomi. Det er et vilkår at garantien blir sikret med 1. prioritet i retten til å kreve inn bompenger. Det tas forbehold om Stortingets samtykke i garantien.
  9. E18 Vestfold AS forestår finansieringen og den operative innkrevningen. Selskapets vedtekter justeres i tråd med dette.
  10. Fylkestinget er innforstått med at til sammen 50 mill. kr til nødvendige sikkerhetsutbedringer av rv 303 og fv 256 mellom Larvik og Sandefjord «refunderes» fra fylkesfordelt ramme til øvrige riksveier.
  11. Fylkestinget ber om at det, helst parallelt med Nasjonal Transportplan og senest umiddelbart etter Stortingets behandling av denne plan, utarbeides en stortingsproposisjon som gir grunnlag for etablering av bommene i sydfylket med et konkret finansieringsopplegg for parsellene Langåker – Bommestad og som også legger premissene for finansieringen av parsellen Sky – Telemark grense. Det bør samtidig i denne proposisjonen presiseres at bominntektene også skal nyttes til den videre delfinansiering av de gjenværende parseller på E18, men at en vil komme tilbake med et konkret finansieringsopplegg for disse parsellene i en senere stortingsproposisjon i tråd med de forutsetninger som blir vedtatt i Nasjonal Transportplan.
  12. Fylkestinget forutsetter at det settes inn nødvendige ressurser til å videreføre planarbeidet for parsellen Sky – Telemark grense som sikrer en raskest mulig avklaring av trasé alternativet og som deretter muliggjør anleggstart i 2007. Ved valg av trasé for parsellen Sky – Telemark

grense bør det primært velges en trasé som utnytter økonomiske og anleggstekniske fordeler hvor vei og jernbane går parallelt i området ved Hallevannet. Dersom et slikt trasévalg gir problemstillinger som kan forsinke framdriften i prosjektet bør andre trasévalg foretrekkes.»

#### *C. Telemark fylkeskommune – vedtak i fylkesutvalget 15. januar 2004:*

«Telemark fylkeskommune meiner prinsippielt at det er eit statleg ansvar å fullfinansiere ny firefeltsveg gjennom Vestfold til Telemark grense.

Fylkesutvalet sluttar seg til fylkesordføraren i Vestfold sitt forslag til vedtak i 12 punkt i saka om ny E18 gjennom Vestfold til Telemark grense, i Vestfold fylkesting sitt møte 15.01.04.

Fylkesutvalet legg vekt på at denne løysninga gir eit bomfritt reelt alternativ på riksvegnettet.

Til pkt. 4:

Telemark kan akseptere at bommane vert sette opp frå 1. januar 2006 under føresetnad av at parsellen Sky – Telemark grense vert påbegynt i 2007.

Til pkt. 12:

Trasevalet har vore basert på semje mellom Larvik og Porsgrunn kommunar dei siste 8 åra. Denne må ein i utgangspunktet halde fast ved. Vurdering av anna traseval basert på evt. frykt for forsinkingar, må ha som føresetnad full tilslutnad frå berørte kommunar.

Telemark fylkeskommune vil aktivt arbeide for å skape politiske alliansar i regionen gjennom regionforsøket, for å påverke Stortinget når det gjeld opprusting av jernbanen som likeverdig kollektivtilbod til veg, blant anna ut frå trafikk- og miljøomsyn.

Oversendast regionrådet:

Fylkesutvalet ber regionrådet om å arbeide for ei oppgradering av omkøyringsvegane for å sikre både bilistane si framkommelegheit og dei myke trafikantane sin tryggleik.»

#### *D. Vestfold fylkeskommune – vedtak i fylkestinget 7. desember 2004:*

«1. Vestfold fylkesting viser til vedtaket i fylkestingssak 1/04 og ber om at det så snart som mulig og senest våren 2005 fremmes et forslag til Stortinget om delvis bompengefinansiering av E18 Langåker - Bommestad.

2. Fylkestinget viser til Stortingets behandling av Nasjonal transportplan 2006-2015 og forutsetter at E18 gjennom Vestfold bygges ut i det tempo

og med den parsellrekkefølge som er forutsatt i fylkestingssak 1/04.

3. Fylkestinget forutsetter at utbyggingen er fullført innen år 2015 og at Statens vegvesens prioriteringer ivaretar dette. Fylkestinget forutsetter at videre planlegging og utredningsarbeid blir gjennomført uten at utbygging av E18 blir forsinket i forhold til dette.
4. Fylkestinget viser til at det i Nasjonal transportplan opplyses at det er under utvikling nye elektroniske betalingssystemer. Statens vegvesens anmodning om å utrede nytt elektronisk betalingssystem imøtekommes. Det forutsettes at fylkestinget får seg forelagt forslag til konkrete betalingsløsninger innen 2007.
5. Fylkestinget forutsetter at det fremmes en samlet sak om E18-utbyggingen for Stortinget i 2007.»

## 5 Trafikkgrunnlag

Bompengeneinnkrevningen er forventet å føre til en viss trafikkavvisning. I tillegg vil forutsatt betalingsfritak ved passering av både bomstasjonen på E18 i nordre Vestfold og en av bomstasjonene i tilknytning til prosjektet Langåker – Bommestad innen 1 ½ time føre til reduksjon i antall betalende kjøretøy.

På E18 mellom Langåker og Bommestad er årsdøgntrafikken i dag om lag 21 000 kjøretøy. I tillegg har parallellvegen fv 256 en årsdøgntrafikk på om lag 4 000 kjøretøy. Uten bompengeneinnkreving er årsdøgntrafikken ved Skolmar i 2009 beregnet til om lag 27 000 kjøretøy for E18 og fv 256 samlet, hvorav trafikken i sørgående retning utgjør om lag 13 500 kjøretøy. Det er anslått at bompengeneinnkrevningen og det forutsatte betalingsfritaket vil føre til en reduksjon i antall betalende kjøretøy gjennom bomstasjonene ved Skolmar på om lag 4 000 kjøretøy pr. døgn. Dette gir en betalende årsdøgntrafikk på om lag 9 500 kjøretøy etter trafikkåpning.

Årsdøgntrafikken på E18 ved Solum er i dag om lag 13 000 kjøretøy. Uten bompengeneinnkreving er årsdøgntrafikken i 2009 beregnet til om lag 14 000 kjøretøy, hvorav trafikken i nordgående retning utgjør om lag 7 000 kjøretøy. Det er anslått at bompengeneinnkrevningen og det forutsatte betalingsfritaket vil føre til en reduksjon i antall betalende kjøretøy gjennom bomstasjonen ved Solum på om lag 500 kjøretøy pr. døgn. Dette gir en betalende årsdøgntrafikk på om lag 6 500 kjøretøy etter trafikkåpning.

Etter dette er det lagt til grunn at bomstasjonene på Skolmar og Solum til sammen vil få en betalende årsdøgntrafikk på 16 000 kjøretøy ved trafikkåpning. For videre trafikkutvikling er prognosene som er utarbeidet for Vestfold i forbindelse med Nasjonal transportplan for perioden 2006-2015, lagt til grunn. Dette innebærer en årlig trafikkvekst på 1,5 pst. i perioden 2006-2011, 0,9 pst. i perioden 2012-2020 og 0,7 pst. i perioden 2021-2040.

## 6 Utbyggings- og finansieringsplan

Det legges opp til anleggsstart på E18 Langåker – Bommestad ved årsskiftet 2006/07 med åpning for trafikk høsten 2009. Noe restarbeider vil gjenstå til 2010.

I Statens vegvesens handlingsprogram for perioden 2006-2009 er det ikke forutsatt statlige midler til videre utbygging av E18 i Vestfold i denne fireårsperioden. I finansieringsplanen er det derfor lagt til grunn at utbygging av strekningen Langåker – Bommestad i sin helhet finansieres med bompenger. I tråd med finansieringsplanen som ble lagt fram for Vestfold fylkeskommune i mars 2003, legges det imidlertid til grunn statlig refusjon av 190 mill. kr i perioden 2010-2015. Dersom det blir tilslutning til et samlet opplegg for den videre utbyggingen av E18 i Vestfold, vil de statlige midlene i stedet inngå i finansieringen av denne utbyggingen.

Bompengeselskapet har forskottert til sammen 68 mill. kr til planlegging, grunnverv og forberedende arbeider, jf. St.prp. nr. 64 (2004-2005). Disse utgiftene samt forutsatte kostnader til etablering av bomstasjoner på om lag 40 mill. kr inngår i styringsrammen på 1 260 mill. 2006-kr. I tråd med finansieringsplanen fra mars 2003 er det foreløpig lagt til grunn inntil 50 mill. kr fra investeringsrammen til øvrige riksveger i Vestfold til avbøtende tiltak på tilliggende vegnett som følge av trafikkoverføring ved etablering av bomstasjoner ved Skolmar.

Finansieringsplanen, basert på at det ikke blir tilslutning til et samlet opplegg for den videre utbyggingen av E18 i Vestfold, framgår av tabell 6.1.

Det er forventet et forbruk på om lag 45 mill. kr i 2006. Midlene forutsettes i sin helhet stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

Eventuelle kostnadsøkninger skal dekkes i samsvar med gjeldende retningslinjer for bompengeprojekter. Dette innebærer at kostnadsøkning

Tabell 6.1 Finansieringsplan

	mill. 2006-kr							
	2002-2005		2006-2009		2010-2015		sum	
	statlige midler	bompenger	statlige midler	bompenger	statlige midler	bompenger	statlige midler	bompenger
E18 Langåker - Bommestad		70		1 110		40		1 220
Bomstasjoner				40				40
Avbøtende tiltak rv 303/ fv 256			5		45		50	0
Sum		70	5	1 150	45	40	50	1 260
Statlig refusjon					190	-190	190	-190

ger opp til kostnadsrammen skal dekkes med statlige midler og bompenger etter samme prosentvise fordeling som innenfor styringsrammen. Overskridelser ut over kostnadsrammen forutsettes i sin helhet finansiert med statlige midler.

## 7 Bomstasjonsplassering og bompenggeopplegg

Dersom det ikke oppnås enighet om et samlet opplegg for den videre utbyggingen av E18 i Vestfold, forutsettes det etablert en bomstasjon på E18 og en bomstasjon på fv 256 ved Skolmar i Sandefjord kommune for innkreving fra sørgående trafikk. For innkreving fra nordgående trafikk forutsettes det etablert en bomstasjon på E18 ved Solum i Larvik kommune. Det er lagt til grunn at innkrevingen skal skje i automatiske, ubemannede bomstasjoner.

Det pågår drøftinger med EFTAs overvåkningsorgan (ESA) om praksisen ved innkreving av bompenger på det sekundære vegnettet (fylkesveger og kommunale veger) i forhold til EU-direktiv 1999/62/EC (Eurovignettdirektivet). Direktivet omfatter kjøretøy med bruttovekt over 12 tonn. I følge direktivets artikkel 7.9 kan det kreves inn bompenger av tunge kjøretøy på parallellveger som er en del av det infrastrukturnettet som blir bygd. Fv 256 er en parallellveg til ny E18 og inngår i samme transportrute. Innkreving av bompenger vil dessuten hindre uønsket overføring av trafikk fra E18 til fylkesvegen. Etter Statens vegvesen sitt syn er bompenggeordningen for E18 Langåker – Bommestad innenfor reglene i Eurovignettdirektivet.

Bompenggeopplegget er basert på etterskuddsinnkreving. I tråd med de lokale vedtakene er det lagt til grunn at det bare skal kreves inn bompenger i en bomstasjon ved passering av både bomstasjonen på E18 i nordre Vestfold og en av

bomstasjonene i tilknytning til prosjektet Langåker – Bommestad innen 1 1/2 time. I finansieringsberegningene er det lagt til grunn inntektsbortfall som følge av dette betalingsfritaket fram til 2017, når innkrevingen i nordre Vestfold etter planen skal opphøre. Videre er det lagt til grunn at inntektsbortfallet i sin helhet belastes E18 Langåker – Bommestad.

Det er forutsatt takst- og rabattsystem i tråd med gjeldene retningslinjer. Følgende takster er lagt til grunn (2002-kr):

- Lette kjøretøy (tillatt totalvekt t.o.m. 3 500 kg): 30 kr
- Tunge kjøretøy (tillatt totalvekt over 3 500 kg): 60 kr

Det forutsettes at takstene reguleres i samsvar med prisutviklingen fra 2002. Dersom økonomien i prosjektet blir svakere enn forutsatt, kan bompengeselskapet etter avtale med Vegdirektoratet øke takstene med inntil 20 pst. og forlenge innkrevsingsperioden med inntil 5 år.

Følgende basisforutsetninger er ellers lagt til grunn for finansieringsanalysen:

- Betalende årsdøgntrafikk gjennom bomstasjonene i åpningsåret 2009: 16 000 kjøretøy.
- Årlig trafikkvekst: 1,5 pst. i perioden 2006-2011, 0,9 pst. i perioden 2012-2020 og 0,7 pst. i perioden 2021-2040.
- Lånerente 6,5 pst.
- Årlig prisstigning 2,0 pst.
- Start på etterskuddsinnkreving: høsten 2009.
- Årlige kostnader til bompenggeinnkreving: 6 mill. kr.
- Gjennomsnittlig bompengetakst pr. kjøretøy: 85 pst. av lettbiltakst.

Med disse forutsetningene er innkrevsingsperioden beregnet til vel 10 år. Det er i denne sammenhengen kalkulatorisk lagt til grunn en lånerente på



6,5 pst. Målet er selvsagt at bompengeselskapet, uansett forutsetninger, oppnår best mulig rentevilkår.

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

- Den årlige trafikkveksten reduseres til 0,5 pst.
- Betalende årsdøgntrafikk reduseres med 10 pst. i forhold til i basisalternativet.
- Kostnadsøkning opp til kostnadsrammen.
- Gjennomsnittlig bompengetakst pr. kjøretøy reduseres til 75 pst. av lettbiltakst.
- Takstøkning på 20 pst. etter 2 år.

Med disse forutsetningene er innkrevingsperioden beregnet til i underkant av 14 år. Beregningene viser at lånegjelda lar seg nedbetale innenfor den maksimale innkrevingsperioden på 15 år selv om det mest pessimistiske alternativet skulle bli en realitet. Prosjektet vurderes derfor som relativt robust mot endringer i forutsetningene.

## 8 Fylkeskommunal garanti

Som det går fram av pkt. 4 har Vestfold fylkeskommune i møte i fylkestinget 15. januar 2004 fattet vedtak om fylkeskommunal garanti for et bompengelån på inntil 2 588 mill. kr. Denne garantien kommer i tillegg til fylkeskommunens garantier for gjeld relatert til E18 i nordre Vestfold og strekningen Kopstad – Gulli. Garantien er i utgangspunktet knyttet til utbygging av E18 på hele strekningen Gulli – Telemark grense. Bompengeselskapets samlede maksimale gjeld er beregnet til om lag 2,3 mrd. kr i 2009.

Den fylkeskommunale garantien skal godkjennes av Kommunal- og regionaldepartementet. Garantien vil først komme til utbetaling dersom bompengeselskapets gjeld ikke blir mulig å håndtere etter at realkostene er økt med inntil 20 pst. og innkrevingsperioden er økt med inntil 5 år.

## 9 Samferdselsdepartementets vurdering

E18 mellom Oslo og Kristiansand er en av de viktigste stamvegstrekkningene i Norge, med stor betydning både for befolkningen og næringslivet. E18 er utbygd til firefelts veg mellom Oslo og Drammen og mellom Eik i Buskerud og Kopstad ved avkjøringen til Horten i Vestfold. Arbeidene med utvidelse av E18 over Drammenselva pågår, og strekningen ventes åpnet for firefelts trafikk i

desember 2006. Utbyggingen til firefelts veg på den gjenværende strekningen mellom Drammensbrua og Eik er også startet opp, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2008. Videre pågår bygging av firefelts veg på strekningen fra Kopstad til Gulli, og dette prosjektet skal etter planen stå ferdig høsten 2007. Med disse prosjektene ferdigstilt vil det være sammenhengende firefelts veg på E18 mellom Oslo og Tønsberg.

Det er høyt prioritert å videreføre utbyggingen av E18 gjennom Vestfold for å få sammenhengende firefelts veg. Samferdselsdepartementet er derfor tilfreds med at Vestfold og Telemark fylkeskommuner har tatt initiativ til å utrede innkrevings- og finansieringsopplegg med sikte på å fullføre utbyggingen til firefelts veg innen utgangen av 2015. Departementet vil komme tilbake til Stortinget med en egen sak om et samlet opplegg for den videre utbyggingen av E18 i Vestfold når de nødvendige lokalpolitiske avklaringer foreligger.

For å unngå forsinkelser slutter Samferdselsdepartementet seg til opplegget i St.prp. nr. 64 (2004-2005), slik at utbygging av strekningen Langåker – Bommestad kan startes opp før utredningen om et samlet opplegg for E18-utbyggingen i Vestfold er slutført. Prosjektet forutsettes likevel å inngå i det felles opplegget. Dersom det ikke blir tilslutning til et samlet opplegg, skal prosjektet delfinansieres gjennom etterskuddsinnkreving i to envegs bomstasjonssnitt i søndre Vestfold. Det er ikke den mest optimale løsningen å la innkrevingen skje i to bomstasjoner, og plassering vest for Larvik gir heller ikke best samsvar mellom nytte og betaling. Samferdselsdepartementet har likevel tidligere akseptert denne løsningen som kom fram gjennom et lokalt kompromiss. Samferdselsdepartementet slutter seg til Statens vegvesens vurdering av at bompengedelingen for E18 Langåker – Bommestad er innenfor reglene i Eurovignettdirektivet.

Det legges opp til anleggsstart ved årsskiftet 2006/07, og prosjektet er planlagt åpnet for trafikk høsten 2009. Det er forventet et forbruk på om lag 45 mill. kr i 2006. Midlene forutsettes i sin helhet stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

## 10 Avtale

Dersom Stortinget gir sin tilslutning til den foreslåtte finansierings- og utbyggingsplanen for E18 Langåker - Bommestad, vil det bli inngått ny avtale mellom Vegdirektoratet og bompengeselskapet i tråd med gjeldende standardavtale og vilkårene i denne proposisjonen.

Samferdselsdepartementet

tilrår:

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

---

Vi **HARALD**, Norges Konge

stadfester:

Stortinget blir bedt om å gjøre vedtak om utbygging og finansiering av E18 Langåker – Bommestad i Vestfold i samsvar med framlagt forslag.

---

## Forslag

### til vedtak om utbygging og finansiering av E18 Langåker – Bommestad i Vestfold

I

Stortinget samtykker i at:  
Bompengeselskapet får tillatelse til å ta opp lån og kreve inn bompenger til bygging av E18 Langåker – Bommestad. Vilkårene framgår av denne proposisjonen.

II

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

---

---



