



# Innst. 215 S

(2016–2017)

## Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Prop. 46 S (2016–2017)

### Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Utbygging og finansiering av E16 på strekningen Bjørum–Skaret i Akershus og Buskerud

Til Stortinget

#### 1. Sammendrag

Samferdselsdepartementet legger i 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.

I Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023 er det lagt til grunn statlige midler til utbyggingen i siste del av planperioden, forutsatt tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiering. Det legges opp til anleggsstart i 2018 og trafikkåpning i 2022. I 2017 vil det bli gjennomført forberedende arbeider.

##### 1.1 Omtale av utbyggingen

Dagens E16 på strekningen Bjørum–Skaret er om lag 8,4 km lang. Årsdøgntrafikken (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 veggbredde fra 7,5 m til 14 m.

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.

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. Det skal bygges tre planskilte kryss, en døgnhvileplass for tungtransport, en rasteplass og holdeplasser for busser. Utbyggingen vil gi et sammenhengende tilbud for gående og syklende på hele strekningen. Dagens E16 vil inngå i et lokalvegssystem.

Det er gjennomført ekstern kvalitetssikring (KS2). Det legges etter KS2 til grunn en styringsramme på 3 990 mill. 2014-kroner og en kostnadsramme på 4 340 mill. 2014-kroner. Omregnet til 2016-prisnivå blir dette 4 170 mill. kroner og 4 540 mill. kroner. Prosjektets samfunnsøkonomiske netto nytte er beregnet til om lag -2,6 mrd. kroner. Netto nytte over totale kostnader er beregnet til -0,5.

##### 1.2 Trafikkgrunnlag

Uten bompengeinnkreving 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 kroner 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.

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.

### 1.3 Utbyggings- og finansieringsopplegg

Utbyggingen er forutsatt finansiert med statlige midler og bompenger. Den statlige andelen utgjør 53 pst. Forslag til finansieringsplan er vist i tabell 5.1 i proposisjonen.

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

Finansieringsopplegget bygger på envegs etterskuddsinnkreving i fire automatiske bomstasjoner, to på ny E16 og to på dagens E16.

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 kroner med de forutsetningene som ellers er lagt til grunn. Opplegg for grunntakster og rabatter framgår av proposisjonens kapittel 5.

Garantistene Akershus og Buskerud fylkeskommune har akseptert at det legges til grunn en beregningsteknisk rente på 4,5 pst. Trafikkforutsetningene framgår av proposisjonens kapittel 4. Brutto bompenginntekter er beregnet til om lag 2 540 mill. kroner, der om lag 1 960 mill. kroner er forutsatt benyttet til å dekke deler av investeringskostnadene, om lag 450 mill. kroner til å dekke finansieringskostnader og om lag 130 mill. kroner til å dekke innkreivingskostnader og kostnader til drift av bompengeselskapet.

Akershus og Buskerud fylkeskommuner har fattet vedtak om å stille garanti ved selvskyldnerkautsjon for et maksimalt låneopptak på 3 335 mill. kroner. Garantien fordeler seg med 2 501 mill. kroner på Akershus fylkeskommune og 834 mill. kroner på Buskerud fylkeskommune.

## 2. Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kjell-Idar Juvik, Sverre Myrli, Magne Rømmetveit, Eirik Sivertsen og Karianne O. Tung, fra Høyre, lederen Nikolai Astrup, Torill Eidsheim, Nils Aage Jegstad og Helge Orten, fra Fremskrittspartiet, Tor André Johnsen, Åse Michaelsen og Morten Stordalen, fra Kristelig Folkeparti, Hans Fredrik Grøvan, fra Senterpartiet, Janne Sjelmo Nordås, og fra Venstre, Abid Q. Raja, viser til proposisjonen og understreker viktigheten av å få bygget ny E16 mellom Sandvika og Hønefoss, uansett framtidig valg av hovedvegforbindelse mellom Østlandet og

Vestlandet. Strekingen Bjørum–Skaret i Bærum i Akershus og Hole i Buskerud er en viktig delstreking mellom Sandvika og Hønefoss.

Komiteen har merket seg at prosjektet i hovedsak omfatter bygging av ny firefelts veg og at det legges opp til fartsgrense på 100 km/t. Videre har komiteen merket seg at bompenger vil utgjøre 47 prosent av finansieringen og statlige midler 53 prosent, og at bompengelopplegget baseres på envegs etterskuddsinnkreving i fire automatiske bomstasjoner – to på ny E16 og to på dagens E16.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspartiet og Senterpartiet, viser til proposisjonen der det heter:

«Regjeringen legger opp til en kraftig forsering av byggingen av ny E16 fra Skaret til Hønefoss og ny Ringeriksbane.»

Flertallet er enig i dette, og forutsetter at det følges opp i Nasjonal transportplan 2018–2029.

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre og Fremskrittspartiet, viser til at strekingen Bjørum–Skaret ligger inne med oppstart i siste seksårsperiode i gjeldende nasjonale transportplan (2014–2023). Likeledes ligger Ringeriksbanen (Sandvika–Hønefoss) med oppstart i siste seksårsperiode. Dette flertallet legger til grunn at fremtidig E16 Skaret–Hønefoss og Ringeriksbanen i hovedsak vil bygges i samme trasé. Dette vil gi en rasjonell og rask forbindelse mellom Ringerike og Sandvika. Dette flertallet har merket seg at dette krever en mer omfattende planlegging, men at det vil føre til en mye tidligere ferdigstilling av begge prosjektene enn det som er forutsatt i NTP 2014–2023.

Dette flertallet viser til at det legges opp til bompenginnkreving også på dagens vei av hensyn til mulig trafikklekkasje. Dette flertallet mener at etablering av slike bompunkt skal begrenses i størst mulig grad, og vurderes på bakgrunn av reelle trafikkfall.

Et tredje flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, viser videre til at i henhold til Nasjonal transportplan 2014–2023 skulle E16 Bjørum–Skaret startes opp i perioden 2014–2017, mens det nå legges opp til anleggsstart i 2018, altså er vegen forsinket. Dette flertallet understreker viktigheten av at revidert tidsplan nå følges og at det blir anleggsstart i 2018 og trafikkåpning i 2022. Ytterligere forsinkelser tåles ikke.

Et fjerde flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, vil i denne sammenheng vise til bompengereformen og den vedtatte kompensasjonsordningen som vil legge grunnlag for takstreduksjoner i bomprosjektene. Resultatene for E18 i Vestfold, der lavere bomtakster er innført, viser at flere velger å bruke hovedveien slik at belastningen på sideveiene reduseres. Dette flertallet forventer at bompengereformen og kompensasjonsordningen vil kunne gi samme effekter også for andre veiprojekter, slik at begrunnelsen for å innføre bompenge på sideveier bortfaller i stor grad.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Venstre registrerer at fordelingen med 47 pst. bompenge og 53 pst. statlige midler er den samme fordelingen som skissert i Nasjonal transportplan 2014–2023, til tross for at regjeringen gjentatte ganger har uttalt at bompengandelen i vegprosjekter skal ned.

### 2.1 Beregningsteknisk rente

Komiteen har merket seg at departementet har lagt til grunn en beregningsteknisk rente på 4,5 prosent for dette prosjektet.

Komiteen viser til at det er grunn til å anta at markedsrente eller binding av rentenivå vil gi en lavere faktisk rente enn den beregningstekniske renten på 4,5 pst. Et gunstigere rentenivå kan føre til tre ulike fordeler: lavere takst per passering, raskere nedbetaling av bompengегjeld eller bygging av mer veg. Komiteen vil på generelt grunnlag bemerke at det i denne sammenhengen er viktig å komme fram til løsninger som har god forankring blant dem som er mest berørt av bompengeprojektet.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti, registrerer

at det legges opp til en beregningsteknisk rente på 4,5 pst. Dagens markedsrente ligger en del lavere. Det er også grunn til å anta at markedsrente eller binding av rentenivået vil gi lavere rente enn 4,5 pst. Følgelig mener flertallet at bompengene beregnes på grunnlag av markedsrente eller fastrente.

Flertallet viser til at en rente på f.eks. 3,5 pst. vil gi personbiltakster på under 30 kroner og under 55 kroner for tyngre kjøretøy. Det forutsettes at Akershus og Buskerud fylkeskommuner som stiller fylkeskommunal garanti, slutter seg til dette.

### 3. Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av en samlet komité.

Komiteen viser til proposisjonen og merkningene og rå Stortinget til å gjøre følgende

v e d t a k :

#### I

Samferdselsdepartementet får fullmakt til å gjennomføre prosjektet E16 Bjørum–Skaret innenfor en kostnadsramme på 4 540 mill. kroner.

#### II

Stortinget samtykker i at bompengeselskapet får tillatelse til å ta opp lån og kreve inn bompenge til delvis bompengefinansiering av utbyggingen av E16 på strekningen Bjørum–Skaret i Akershus og Buskerud. Vilåarene framgår av denne proposisjonen.

#### III

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

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 14. mars 2017

**Nikolai Astrup**

leder

**Sverre Myrli**

ordfører

