



Stortingets transport- og kommunikasjonskomité
Stortinget
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref
20/214-

Dato
3. februar 2020

Prop 38 S (2019-2020) Utbygging og finansiering av E18 Lysaker - Ramstadsletta i Akershus - Spørsmål 1-4

Jeg viser til Stortingets brev av januar 2020, med hhv. spørsmål 1-3 og 4 til Prop. 38 S (2019-2020) Utbygging og finansiering av E18 Lysaker – Ramstadsletta i Akershus.

Spørsmål 1:

Medfører det riktighet at staten likevel ikke ønsker å bygge Lysaker kollektivterminal? Hva er i så fall begrunnelsen for det?

Svar:

Lysaker kollektivknutepunkt er et prosjekt som ligger både i Oslo og i Bærum kommune. Kollektivterminalen lå tidligere inne som en del av prosjektet E18 Lysaker – Ramstadsletta med en enkel løsning med bru over E18. I løpet av den videre prosessen kom det mange ønsker og krav fra lokalt hold. Kompleksiteten og usikkerheten rundt avklaring av prosjektets omfang førte til at partene i Oslopakke 3 var enige om å ta kollektivterminalen ut av prosjektet E18 Lysaker – Ramstadsletta for å unngå forsinkelser i planarbeidet, jf. Oslopakke 3-avtalen fra juni 2016. Lysaker kollektivterminal er dermed ikke lenger en del av prosjektet E18 Lysaker – Ramstadsletta slik det er definert i Nasjonal transportplan 2018-2029. På møtet i Oslopakke 3 i september 2019 var det enighet om at Viken fylkeskommune skulle koordinere arbeidet med å finne en enklere løsning for Lysaker kollektivterminal, i tråd med brukernes behov. Ansvarsforholdene og finansieringen er fremdeles ikke endelig besluttet.

Spørsmål 2:

Hvordan vurderer statsråden situasjonen som er oppstått når Viken ikke ønsker å være garantist for lånet som er planlagt tatt opp for å bygge E18 Lysaker- Ramstadsletta?

Svar:

Regjeringen har lagt fram Prop. 38 S (2019-2020) basert på gjeldende lokalpolitiske vedtak om lånegaranti fattet av Akershus fylkeskommune oktober 2018. Det følger av kontinuitetsprinsippet at nye kommuner og fylkeskommuner overtar vedtak, rettigheter og forpliktelser fra de "gamle" kommunene og fylkeskommunene.

Jeg registrerer at Viken i brev av 17. januar 2020 har varslet at de vil legge fram en sak om garantien for fylkestinget i Viken. Dersom dette innebærer at Viken ikke lenger står bak garantivedtaket som ligger til grunn for proposisjonen, må finansieringsplanen for prosjektet ev. vurderes på nytt i lys av dette

Jeg gjør oppmerksom på at jeg har invitert Viken og øvrige berørte parter til et møte 10. februar 2020.

Spørsmål 3:

Med den situasjonen som nå er oppstått, mener statsråden det vil være riktig av Stortinget å behandle den fremlagte proposisjonen?

Svar:

Den fremlagte proposisjonen omhandler et svært viktig kollektiv- og samferdselsprosjekt, med stor betydning nasjonalt, regionalt og lokalt. Med forbehold om Vikens behandling av det tidligere garantivedtaket til Akershus mener jeg det er naturlig at Stortinget behandler den fremlagte proposisjonen på vanlig måte.

Spørsmål 4:

Hva er siste kostnadsoverslag for ny E18 på hele strekningen Lysaker – Drengsrud?

Svar:

Siste kostnadsoverslag for ny E18 på strekningen Lysaker-Drengsrud er på 42,1 mrd. 2019-kroner, fordelt som følger på de tre delparsellene:

Parsell	Kostnad (mill. 2019-kr)
Lysaker-Ramstadsletta	16 300
Ramstadsletta-Slependen	9 250
Slependen-Drengsrud	16 550
Sum	42 100

Jeg gjør imidlertid oppmerksom på at delparsellene er kommet ulikt langt i planleggingen, og at kostnadsoverslagene dermed ikke er på samme detaljnivå. De er derfor heller ikke direkte sammenliknbare.

Med hilsen



Knut Arild Hareide



**DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT**

Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité
Stortinget
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref
20/214-

Dato
12 FEB 2020

**Prop. 38 S (2019-2020) Utbygging og finansiering av E18 Lysaker -
Ramstadsletta i Akershus - Svar på spørsmål 5-6**

Jeg viser til Stortingets brev av 5. februar 2020, med spørsmål 5-6 til Prop. 38 S (2019-2020) Utbygging og finansiering av E18 Lysaker – Ramstadsletta i Akershus. I brevet vises det til at det tråd i med Stortingets vedtak ble satt opp et bomsnitt ved Lysaker, som en del av Oslopakke 3 trinn 1, jf. St.prp. nr. 40 / Innst. S. nr. 170 (2007-2008).

Spørsmål: 5:

Hvor mye penger er det krevd inn i bompenger i dette bomsnittet siden oppstarten av innkrevingen og frem til i dag, spesifisert pr år, og hva har disse pengene gått til?

Svar:

Bomsnittet på bygrensen mellom Oslo og Bærum kommune består av bomstasjoner ved Lysaker (E18 og Ring 3 - Granfosstunnelen), på Bærumsveien og på Griniveien. Samlet kalles dette for Bærumssnittet. Bomsnittet ble satt i drift 1. oktober 2008.

Bompengeinntektene fra Bærumssnittet for perioden 2008-2019 er i alt 3686 mill. kr og fordeler seg pr. år som følger (mill.kr):

2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
198	256	258	266	281	330	342	346	344	353	335	377

De samlede bompengeinntektene fra Bærumssnittet, de nye bygrensesnittene for trafikk fra hhv. Romerike og Follo, samt bomsnittene i Osloringen og Indre Ring, fordeles samlet med 60 pst. til Oslo kommune og 40 pst. til Akershus (Viken) fylkeskommune etter fradrag av drifts- og finanskostnader. Det føres ikke separat regnskap for det enkelte bomsnitt.

Midlene har vært benyttet til finansiering av veg- og kollektivprosjekter i Akershus fylke, som f.eks. rv 22 Lillestrøm – Fetsund, E16 Wøyen – Bjørum, E16 Sandvika – Wøyen, Kolsåsbanen og Løkkåstunnelen. I tillegg er bompenger bevilget til fylkesvegtiltak i tråd med årlige bevilgninger i Samferdselsplanen for Akershus fylke, samt til drift- og småinvesteringer for kollektivtrafikken.

Spørsmål 6:

Hvordan fordeler prosjektets kostnadsramme på 17,4 mrd. 2019-kr seg på de ulike enkeltelementene som omfattes av utbyggingen og omtales i proposisjonen?

Svar:

Prosjektet omfatter bygging av om lag 4,4 km ny E18, inkl. en overgangsstrekning til dagens E18 på Ramstadsletta. Av dette vil 2,5 km bestå av tunnel, ved Stabekk og Høvik. Videre omfatter prosjektet om lag 8,7 km nye lokal- og fylkesveier, derav Gjønnestunnelen på 2 km. Det skal bygges ny bussvei på strekningen Lysaker – Ramstadsletta med en lengde på om lag 4,6 km, samt til sammen 12,6 km nye gang- og sykkelveier. 4,1 km av sykkelveien skal være hovedsykkelvei langs E18 med tilknytninger til øvrig gang- og sykkelveinett.

Prosjektets kostnadsramme er på 17,4 mrd. kr, og styringsrammen på 16,3 mrd. kr. I disse kostnadene er det lagt inn kostnader for risiko- og usikkerhet i prosjektet. Kostnadsanslaget som ligger til grunn for prosjektet er bygget opp med tanke på å gi et best mulig grunnlag til Stortinget for å vedta en styrings- og kostnadsramme for det totale prosjektet, innenfor det usikkerhetsbildet som prosjektet befinner seg i. Det er derfor ikke hensiktsmessig å dele kostnadsanslaget inn i enkeltelementer som i stor grad henger sammen og går inn i hverandre. I tillegg kan det også være uheldig for forhandlingsposisjonen til staten å gå ut med priser for enkeltelementer, før konkurransen med framtidige entreprenører er gjennomført.

Med hilsen



Knut Arild Hareide

Kopi
Statens Vegvesen



**DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT**

Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité
Stortinget
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref
20/214-

Dato
14. februar 2020

**Prop. 38 S (2019-2020) Utbygging og finansiering av E18 Lysaker -
Ramstadsletta i Akershus - Svar på spørsmål 7 og 8**

Jeg viser til Stortingets brev av 5. februar 2020, med spørsmål 7-8 til Prop. 38 S (2019-2020) Utbygging og finansiering av E18 Lysaker – Ramstadsletta i Akershus.

Spørsmål 7:

Mener regjeringen det er en god løsning at av ca. 17 mrd. kroner som skal tas inn i bompenger vil over 6 mrd. kroner gå med til innkrevings- og finansieringskostnader, og finnes det mer effektive og fornuftige finansieringsmodeller?

Svar:

Tallene for bompengeselskapets innkrevings- og finansieringskostnader i stortingsproposisjonen er estimater. Disse estimatene ligger normalt godt over de reelle kostnadene ved bompengefinansiering. Dette skyldes blant annet føringer fra Stortinget der det legges vekt på at finansieringsplanene for bompengeprosjekter skal bygge på nøkterne forutsetninger om kostnader og inntekter som tar høyde for usikkerhet langt fram i tid. Bompengeselskapets gjeld må ikke være større enn at den med rimelig sannsynlighet kan innfris innenfor de forutsetninger som legges til grunn for denne type prosjekter.

I samsvar med rutiner for håndtering av usikkerhet i bompengeproposisjoner, ble det ved beregning av finansieringskostnader for prosjektet E18 Lysaker - Ramstadsletta lagt til grunn en beregningsteknisk rente på 5,5 pst. de første 10 årene og deretter 6,5 pst. Den beregningstekniske renten har den siste tiden ligget godt over de rentene som tilbys til bompengeselskapene. Det som er avgjørende for økonomien i prosjektet og dermed også hvor stor andel av bompengeinntektene som vil gå til finansieringen av prosjektet er den endelige renten selskapene faktisk betaler.

Gjennomsnittlig effektiv lånerente for bompengeselskapene per 31.12.2018 var 1,91 pst. (2,67 pst. med fastrenteavtaler). Bompengeselskapenes innkrevingskostnader per passering var i 2018 på 1,27 kr mot 2,53 kr i 2002 (Statens vegvesens rapport om bompengeinnkreving 2018).

Dette betyr at den faktiske andelen av bompengeinntektene som vil gå til å dekke bompengeselskapets innkrevings- og finansieringskostnader i dette prosjektet vil kunne bli en god del lavere enn det som går fram av beregningene i stortingsproposisjonen.

Per i dag er det mest aktuelle alternativet til bompenger økt bruk av statlige midler. Begge finansieringsalternativene har sine fordeler og ulemper. De samfunnsøkonomiske beregningene for E18 Lysaker-Ramstadsletta indikerer at prosjektets samfunnsøkonomiske nytte vil være høyere med delvis bompengefinansiering enn hvis prosjektet i sin helhet hadde blitt finansiert med statlige midler, jf. kap. 2 i proposisjonen. Selv om bompenger innebærer en kostnad for trafikantene, gir det mindre køproblemer, færre ulykker og lavere utslipp.

Spørsmål 8:

Hva er totale tall (ÅDT) i dag (2020) for trafikk på alle veger på grensa mellom Bærum og Oslo, og hva vil total trafikk på grensa være med den foreslåtte utbyggingen i henholdsvis 2025, 2030, 2035 og 2040?

Svar:

Tabellen under viser samlet beregnet ÅDT på alle veier på grensen mellom Bærum og Oslo.

Tabell 1: Beregnet ÅDT på grensa mellom Bærum og Oslo. Kilder: KS2-rapport E18 Lysaker - Ramstadsletta og Prop. 38 S (2019-2020). Avrundet til nærmeste 1 000.

År	Total ÅDT på grensa mellom Oslo og Bærum
2019	131 000
2025	131 000
2030	131 000
2035	137 000
2040	144 000

Ifølge siste tilgjengelige trafikkteellinger var trafikken over bygrensen vest i 2019 på om lag 131 000 kjøretøy per døgn (ÅDT). I finansieringsplanen for E18 Lysaker – Ramstadsletta ble det lagt til grunn nullvekst for den generelle trafikkutviklingen frem til 2030. Andelen tunge kjøretøy er beregnet til å øke med om lag 5 pst. Øvrig næringstransport vil også øke, mens privatbiltransporten blir redusert.

Beregningene i tabell 4.1 i proposisjonen viser forventet ÅDT gjennom de foreslåtte bomsnittene i 2030 med og uten bompengeinnkreving. De totale trafikk tallene for 2025 og 2030 er beregnet å være på dagens nivå – dvs. ÅDT på om lag 131 000 kjøretøy.

Etter 2030 er det lagt til grunn en årlig trafikkvekst på 0,96 pst. Dette er i tråd med grunnprognosen som ble utarbeidet for Akershus i forbindelse med Nasjonal transportplan 2018–2029. Følgelig vil beregnet ÅDT i 2035 være på om lag 137 000 kjøretøy, mens ÅDT i 2040 vil være på om lag 144 000 kjøretøy. Det er imidlertid viktig å understreke usikkerheten knyttet til grunnprognosene. Befolkningsvekst, teknologisk utvikling, økonomisk utvikling og tiltak innenfor areal- og transportområdet er eksempel på faktorer som vil kunne påvirke trafikkutviklingen. Dersom nullvekstmålet blir gjeldende også utover 2030 vil prognosen være at trafikkutviklingen fortsatt holdes på dagens nivå.

Med hilsen



Knut Arild Hareide

Kopi: Statens vegvesen



Stortingets transport- og kommunikasjonskomité
Stortinget
0026 OSLO

Deres ref
trh

Vår ref
20/214-

Dato
02.03.20

Prop. 38 S (2019-2020 Utbygging og finansiering av E18 Lysaker - Ramstadsletta i Akershus – Svar på spørsmål 9 og 10

Jeg viser til Stortingets brev av 14. og 17. februar med spørsmål 9 og 10 til Prop. 38 S (2019-2020) Utbygging og finansiering av E18 Lysaker – Ramstadsletta i Akershus.

Spørsmål 9:

Hvordan vurderer statsråden den situasjonen som nå har oppstått?

Svar:

Fylkestingets vedtak den 13. februar 2020, hvor bl.a. garantien for bompengelånet ble trukket, innebærer at en viktig forutsetning for det foreslåtte finansieringsopplegget for E18 Lysaker - Ramstadsletta har bortfalt.

Jeg har hatt møte 10. februar 2020 med Viken fylkeskommune, Oslo kommune og øvrige berørte lokale myndigheter for å undersøke om det likevel finnes løsninger som gjør at Stortinget kan behandle den framlagte proposisjonen som planlagt nå i vår. Staten ved Statens vegvesen har invitert til og avholdt to møter med berørte lokale myndigheter om saken.

Jeg er kjent med at Stortinget har utsatt sin behandling av saken til 31. mars 2020, og at komiteen skal avgi sin innstilling 24. mars 2020. Jeg vil komme tilbake til Stortinget på egnet måte så raskt som mulig.

Spørsmål 10:

Mye tyder på at det fortsatt er en stor, tilgjengelig kapasitet på passasjertransport på tog mellom Drammen og Oslo. Dette gjelder både full utnyttelse av Flytoget, forlengelser av

pendler på noen linjer mm. Hvilke beregninger er gjort av departementet på hvordan økt togkapasitet for passasjerer og gods vil påvirke veitrafikken og veibehovet inn mot Oslo?

Svar:

Det har de siste årene vært en betydelig vekst i antall togpassasjerer i Vestkorridoren. Det er et resultat av befolkningsvekst, men også en følge av omleggingen og styrkingen av det samlede kollektivtilbudet der antall avganger på jernbanen har økt, samtidig som det ble lagt opp til bussmating til jernbanestasjoner framfor parallellkjøring av tog med buss. Kapasiteten om bord i de fullstoppende lokaltogene til Asker vil øke betydelig i årene som kommer. Den første økningen kommer når dagens lokaltogmateriell erstattes med nye tog som vil ha en utforming som gir en betydelig økning i antallet ståplasser om bord, samtidig som de har ca. like god setekapasitet som dagens materiell. Det er planlagt ytterligere økning i kapasiteten i lokaltogtilbudet gjennom ny rutemodell for Østlandet som vil kunne innføres mot slutten av 2020-tallet og avgangsfrekvensen øker fra fire til seks avganger per time. Den forventede økningen i kapasitet om bord på de knutepunktstoppende togene er imidlertid mindre enn den forventede økningen i etterspørsel. Godstransport er også viktig i Vestkorridoren, og det settes derfor av ett godstogruteleie per time/retning i ny rutemodell for Østlandet.

Jernbanedirektoratet har gjennomført analyser blant annet i KVV Oslo-navet som viser at det fortsatt vil være behov for økt transportkapasitet i Vestkorridoren i årene som kommer, spesielt om bord i de togene som stopper ved knutepunkt i 10-minutterssystemet Asker-Oslo-Lillestrøm, hvorav de fleste togene går helt til/fra Drammen. Dette er bakgrunnen for at nytt dobbeltspor gjennom Oslo (ny jernbanetunnel) er prioritert i inneværende NTP 2018-2029. Det vil ikke være mulig å øke antallet avganger i Vestkorridoren betydelig før et ekstra dobbeltspor Oslo S – Lysaker (ny tunnel gjennom Oslo) står ferdig, gitt dagens fordeling mellom tilbringertransporten til Oslo lufthavn og øvrig trafikk. En integrering av tilbringer-tjenesten til Oslo lufthavn med det øvrige togtilbudet vil øke kapasiteten ettersom Flytogets avganger har ledig kapasitet på denne strekningen.

Vestkorridoren er et viktig prosjekt for å sikre økt framkommelighet for busstrafikken, som har store forsinkelser i rushtiden. På enkelte strekninger utgjør forsinkelsene for busspassasjerene nesten 30 prosent av den totale reisetiden. Et grovt anslag fra Urbanet Analyse viser at det foretas om lag 20 000 kollektivreiser med buss på hele eller deler av E18 Vestkorridorstrekningen. Den nåværende og planlagte kapasitetsøkningen på tog, som omtalt over, vil ikke være tilstrekkelig til å imøtekomme det framtidige reisebehovet i Vestkorridoren.

Med hilsen



Knut Arild Hareide

Kopi:

Statens vegvesen



**DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT**

Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité
Stortinget
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

20/214-

26. mars 2020

**Prop. 38 S (2019-2020) Finansiering og utbygging av E18 Lysaker -
Ramstadsletta i Akershus. Svar på spørsmål 11**

Jeg viser til Stortingets brev av 16. mars 2020 med spørsmål 11 til Prop. 38 S (2019-2020) Utbygging og finansiering av E18 Lysaker – Ramstadsletta i Akershus.

Spørsmål 11:

I følge oppslag i NRK 16.3.2020 kan kostnadene for E18 Lysaker-Drengsrud komme på over 60 mrd. kroner, hvorav over 45 mrd. kroner er bompenger. Stemmer disse tallene, hvordan framkommer de i så fall, og hvordan stemmer disse tallene overens med det som tidligere er kommunisert fra Samferdselsdepartementet til Stortinget?

Svar:

De tre utbyggingsetappene som utgjør E18 Vestkorridor-prosjektet har per i dag et forventet investeringsbehov på totalt om lag 43 mrd. 2020-kr, jf. også mitt svar på transportkomiteens spørsmål 4 (42,1 mrd. 2019-kr). Beløpet på om lag 60 mrd. kr som NRK refererer til er, slik jeg forstår det, basert på en foreløpig beregning gjort av Oslopakke 3-sekretariatet. Denne beregningen inkluderer innkrevings- og finansieringskostnader knyttet til bompengefinansiering av alle de tre etappene. Estimatenes for innkrevings- og finansieringskostnader for etappe 2 og 3 er ikke kvalitetssikret av Statens vegvesen.

For strekningen Lysaker-Ramstadsletta er forslaget til styringsrammen i Prop. 38 S (2019-2020) lagt til grunn. For strekningen Ramstadsletta-Slependen er det lagt til grunn fastlagt styringsmål utarbeidet i forbindelse med Nasjonal transportplan 2018-2029 (9,48 mrd. kr). For Slependen-Drengsrud er det lagt til grunn forventet kostnad utarbeidet i forbindelse med oppdrag 1 til Nasjonal transportplan 2022-2033 (om lag 17 mrd. kr). De tre etappene er altså

på ulike planstadier, og jeg vil derfor understreke at de estimerte investeringsbehovene for etappe 2 og 3 er svært usikre.

Styringsrammen for etappe 1 Lysaker – Ramstadsletta er fastsatt til 16,7 mrd. 2020-kr, finansiert med 32 mill. kr fra Oslopakke 3 og 5,64 mrd. kr fra statlige midler og 11,04 mrd. kr i bompenger. Brutto bompengeinntekter er beregnet til om lag 17,43 mrd. kr. Styringsrammen for denne etappen er omtalt i Prop. 38 S. Denne etappen har vedtatt reguleringsplan, og har gjennomgått KS2. Det pågår nå forhandlinger for å se på mulige justeringer av prosjektet innenfor fastsatt styringsramme og vedtatt reguleringsplan.

For etappe 2 og 3 er det planlagt å se på kostnadsreducerende løsninger i reguleringsplanprosessen.

Alle beløp i dette svaret er oppgitt i 2020-kr.

Med hilsen



Knut Arild Hareide

Kopi

Statens vegvesen



**DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT**

Statsråden

Stortingets kontroll- og konstitusjonskomité
Stortinget
Karl Johans gate 22
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref
20/214-

Dato
29. mai 2020

Spørsmål 12 fra AP til Prop. 38 S Lysaker - Ramstadsletta

Jeg viser til brev av 27. mai 2020 med spørsmål nr. 12 til Prop. 38 S (2019-2020).

Spørsmål nr. 12

"Hva er status i forhandlingene om Oslopakke 3 og E18 mellom staten, Viken og Oslo, hvilke endringer i det som er beskrevet i proposisjonen om E18 er vurdert, og hvordan ville dette ha påvirket prosjektets kostnader og dermed bompengeopplegget dersom det skulle blitt vedtatt?"

Svar

I vedtak av 13. februar 2020 trakk Viken fylkeskommune garantistillelsen for et låneopptak. I vedtaket ba Viken også om følgende: *Fylkestinget ber fylkesrådet etablere dialog med staten og Oslo, Bærum og Asker kommuner, i den hensikt å bli enige om føringer for et helhetlig E18-prosjekt som i større grad sikrer en god kollektivløsning, bidrar positivt til 0-vekstmålet, og har en samlet økonomisk ramme og finansiering som sikrer at det er realistisk å få gjennomført hele prosjektet.*

I etterkant av Vikens vedtak har det vært forhandlinger mellom staten (ved Statens vegvesen), Viken fylkeskommune og Oslo kommune. Bærum kommune har deltatt på administrativt nivå. Forhandlingene har vært gjennomført som en del av forhandlingene om Oslopakke 3. Forhandlingene har imidlertid ikke ført fram, og fra 23. april så staten det ikke lenger som formålstjenlig med ytterligere forhandlinger. Jeg er kjent med at de lokale partene har videreført sine samtaler, men at disse per i dag ikke har ført fram til en enighet om å gjenoppta forhandlingene. Jeg er kjent med at det skal være nye samtaler mellom de lokale partene i midten av juni.

Underveis i forhandlingene ble det lagt fram ulike alternativer for E18 som ikke er innenfor rammene av Prop. 38 S (2019-2020). Byrådet i Oslo fremmet et forslag som innebar at en enkel påkobling til Fornebu, Lysaker kollektivterminal, sykkelløsninger og sammenhengende kollektivfelt på eksisterende E18 inkluderes i Oslopakke 3. Denne løsningen ville bety at E18-prosjektet skrinlegges. Lokale parter har også drøftet muligheten for å begrense etappe 1 av E18-prosjektet til strekningen Lysaker - Strand. Jeg viser her til at det i NTP 2018-2029 er lagt til grunn en helhetlig utbygging fra Lysaker til Ramstadsletta, og at Stortinget ved sin behandling av NTP sluttet seg til dette.

I forhandlingene har Statens vegvesen lagt fram et justert alternativ for E18 Lysaker - Ramstadsletta slik det fremgår av Prop. 38 S. Det justerte prosjektet for E18 Lysaker - Ramstadsletta innebærer følgende:

God kollektivløsning:

- En forenklet løsning for Lysaker kollektivterminal inkluderes i prosjektet til en kostnad på maks. 700 mill. 2020-kr inkl. mva.
- Høyre bilfelt omgjøres til kollektivfelt i vest- og østgående løp. Dette feltet kan eventuelt ha sambruk med tungbiler.

Bidrar positivt til nullvekstmålet

- For å nå nullvekstmålet må takstene på E18 ses i sammenheng med takstene i Oslopakke 3 og annen virkemiddelbruk.
- Partene forplikter seg til å gjennomføre trafikkregulerende og/eller trafikkstyrende tiltak for å sikre måloppnåelse.
- Veikapasiteten er noe redusert med løsningen det forhandles om sammenliknet med dagens E18: I østgående retning er det like mange gjennomgående bilfelt som dagens løsning. I vestgående retning er det ett færre gjennomgående bilfelt.

Samlet økonomisk ramme og finansiering som sikrer at det er realistisk å få gjennomført hele prosjektet.

- Bussveien utgår.
- Innkrevningstiden forlenges fra 15 til inntil 20 år for å redusere bomtakstene med om lag 15 pst.
- Det er lagt til grunn at E18-prosjektet skal ha en nøktern standard. Det forutsettes sterk kostnadskontroll.
- Partene forplikter seg til aktivt å søke etter inntektsgenererende/ kostnadsreduserende tiltak som bl.a. økte inntekter gjennom omregulering av eiendom og grunneierbidrag, fjerning av luftetårnet i Gjønnestunnelen, utsetting av ombygging av Fornebukrysset østgående retning.
- Området over Høviktunnelen utvikles i et eget prosjekt i regi av Bærum kommune. I det videre arbeidet må partene i samarbeid sikre at løsningen over Høviktunnelen gir god framkommelighet og tilgjengelighet for kollektivtransporten, syklende og gående.
- Justeringene omtalt over gir en besparelse på om lag 800 mill. kr sammenliknet med den foreslåtte styringsrammen i Prop. 38 S. Prosjektets kostnader vil kunne reduseres med om lag 1,5 mrd. kr ved at bussveien fjernes, lokalveisystemet over Høviktunnelen utgår, ombyggingen av Fornebukrysset kuttet i østgående løp, luftetårn over Gjønnestunnelen fjernes og Stabekklokket forkortes med ca. 50 m. Lysaker kollektivterminal inkluderes i prosjektet, med en økonomisk ramme på maksimalt 700 mill. kr.

I det justerte forslaget har Statens vegvesen videre lagt følgende til grunn:

- Det forutsettes at Bærum kommune, som reguleringsmyndighet gjennomfører de nødvendige prosesser om omreguleringer i samarbeid med Statens vegvesen og Viken fylkeskommune.
- Det må foreligge en lånegaranti. Som grunnlag for garantivedtaket må det gjennomføres nye beregninger av bomtakster. Statens vegvesen arbeider videre med dette.

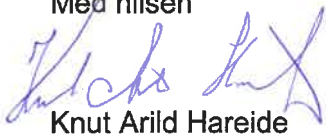
Det har vært kontakt med Bærum kommune om omregulering underveis i prosessen.

Statens vegvesen legger til grunn at de foreslåtte justeringene i prosjektet kan gjennomføres innenfor den styrings- og kostnadsramme som er foreslått i Prop. 38 S. Det vil imidlertid være nødvendig at det arbeides videre med det justerte prosjektet, og innretningen av prosjektet må tilpasses rammene av det opprinnelige forslaget, jf Prop. 38 S.

Det har ikke vært mulig å oppnå lokalpolitisk enighet som gir grunnlag for et nytt garantivedtak fra Viken fylkeskommune. Premissene i Prop. 38 S om lokalpolitisk tilslutning og fylkeskommunalt garantivedtak er derfor ikke lenger tilstede.

Det er ikke aktuelt at bompengeselskapet tar opp lån uten garanti fra lokale myndigheter. Dette innebærer at et ev. stortingsvedtak om gjennomføring av prosjektet på tross av manglende fylkeskommunal garantistillelse, må forutsette at en garanti fra lokale myndigheter kommer på plass før det kan gås videre med prosjektet.

Med hilsen



Knut Arild Hareide



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité
Stortinget
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref
20/214-

Dato
8. juni 2020

Spørsmål 13 fra SV til Prop. 38 S Lysaker - Ramstadsletta

Jeg viser til brev av 5. juni 2020 med spørsmål nr. 13 til Prop. 38 S (2019-2020) Utbygging og finansiering av E18 Lysaker – Ramstadsletta.

Spørsmål:

"13. I sitt svar på spørsmål nr. 12 fra transport- og kommunikasjonskomiteen svarer statsråden helt til sist i brevet: «Et stortingsvedtak....., må forutsette at en garanti fra lokale myndigheter kommer på plass før det kan gås videre med prosjektet» (min utheving). Hva mener statsråden med uttrykket «lokale myndigheter»? Er det Viken fylkeskommune som menes, eller sikter statsråden også til en garanti fra Bærum kommune, som har versert i mediene?"

Svar:

Det er et grunnleggende og langvarig prinsipp ved bompengefinansiering i Norge at dette er basert på regionalt/lokalt initiativ og vedtak. Ordningen med at fylkeskommuner, og ev. kommuner stiller garanti for bompengelån i veiprosjekter er også en langvarig og etablert praksis. Garantiordningen medfører at de regionale/lokale myndighetene er med på å ta ansvar for finansieringsplanen for prosjektet, inkl. takstene. Det er mest vanlig med fylkeskommunal garanti. Det er også fylkeskommunene som eier bompengeselskapene, hvilket betyr at fylkeskommunene kan ivareta sine interesser som garantister ved å fokusere på effektiv innkreving og god finansforvaltning av bompengene gjennom selskapene. På denne bakgrunn vil det ikke være aktuelt for meg å stille statlig garanti for et bompengelån for E18 Lysaker – Ramstadsletta. Statlig garanti for E18 vil også kunne skape en svært uheldig presedens når det gjelder andre prosjekter, og en samlet vurdering tilsier at dette ikke er ønskelig.

Jeg legger ikke opp til at disse grunnleggende prinsippene skal endres ved denne saken. Prop. 38 S (2019-2020) ble lagt fram for Stortinget med grunnlag i en langvarig prosess, og er basert på lokalpolitisk tilslutning og vedtak om en finansieringsløsning, et bompengeopplegg samt lokal garantistillelse.

Garanti fra "lokale myndigheter" innebærer at enten regionale myndigheter og/eller lokale myndigheter gir garanti. Jeg gir ingen føringer for hvem som ønsker å stille garanti for prosjektet E18 Lysaker – Ramstadsletta, om det er Viken fylkeskommune og/eller Bærum kommune. Vedtaket om å ville stille garanti må imidlertid ikke være i strid med bestemmelsen om garantier i kommuneloven § 14-19. Et garantivedtak må også være i samsvar med forskrift om garantier og finans- og gjeldsforvaltning i kommuner og fylkeskommuner § 2, slik at blant annet den øvre grensen for garantiens størrelse kommer klart fram i vedtakene om garantistillelse. Etter kommuneloven § 14-19 må et vedtak om garanti godkjennes for å være gyldig. Det er Kommunal- og moderniseringsdepartementet som godkjenner vedtak om fylkeskommunal garanti, og Fylkesmannen som godkjenner vedtak om kommunal garanti.

Med hilsen



Knut Arild Hareide



**DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT**

Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité
Stortinget
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref
20/214-

Dato
9. juni 2020

Spørsmål 14 fra SP til Prop. 38 S (2019-2020) Utbygging og finansiering av E18 Lysaker - Ramstadsletta i Akershus

Jeg viser til brev av 5. juni 2020 med spørsmål nr. 14 til Prop. 38 S (2019-2020) om utbygging og finansiering av E18 Lysaker – Ramstadsletta.

Spørsmål:

"14. I sitt svarbrev skriver statsråden at «innkrevningstiden forlenges fra 15 til inntil 20 år for å redusere bomtakstene med om lag 15 pst.» Hva er konsekvensen for totalkostnaden på prosjektet ved en forlengelse av innkrevningstiden? Vil en forlenget innkrevningstid medfører økte bompenger totalt sett i hele innkrevingsperioden?"

Svar:

En forlenget innkrevningstid fra 15 til inntil 20 år for å redusere bomtakstene med om lag 15 pst. betyr at bompengeselskapets finansierings- og innkrevingskostnader vil øke med om lag 1,1 mrd. 2019-kr. Bompengene vil øke med om lag 580 mill. 2019-kr totalt sett.

I beregningene har Statens vegvesen lagt til grunn standardforutsetninger for lånerenter som brukes i bompengeproposisjonene, dvs. en beregneteknisk rente på 5,5 pst. de første 10 årene og deretter 6,5 pst. Jeg gjør oppmerksom på at disse estimatene normalt ligger godt over de reelle kostnadene ved bompengefinansiering. Det skyldes blant annet bruk av nøkterne forutsetninger om kostnader og inntekter som skal ta høyde for usikkerhet langt fram i tid.

Jeg vil samtidig gjøre oppmerksom på at Statens vegvesen har opplyst overfor meg at de beklageligvis nå har oppdaget en feil i tallene for bompengeselskapets brutto inntekter og finansieringskostnader i Prop. 38 S. Feilen skyldes en taste- og summeringsfeil, men har

ingen konsekvenser for robustheten i finansieringsanalysene, beregnet bompenggebidrag eller bompengeperiode. De riktige tallene i Prop. 38 S skulle vært:

- Brutto bompenggeinntekter: om lag 16,3 mrd. kr (i stedet for om lag 17 mrd. kr)
- Bompengeselskapets finansieringskostnader: om lag 4,8 mrd. kr (i stedet for om lag 5,4 mrd. kr).

Med hilsen



Knut Arild Hareide