



## STORTINGET

# Innst. 393 S

(2019–2020)

Innstilling til Stortinget  
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Prop. 38 S (2019–2020)

---

### Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Utbygging og finansiering av E18 Lysaker–Ramstadsletta i Akershus

---

Til Stortinget

#### Sammendrag

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

Ny E18 mellom Lysaker og Ramstadsletta er om lag 4,4 km lang. Den nye veien vil få tre gjennomgående kjørefelt i begge retninger. I tillegg inngår ny bussvei, ny sykkelvei, ny fylkesvei mellom Gjønnes og E18 (Bærumdiagonalen) og ny forbindelse fra Strand til Fornebu (Vestre lenke). Ny E18 vil gå i tunnel forbi Høvik, og ved Stabekk vil ny E18 gå under lokk. Forbi Høvik vil dagens E18 bli bygd om til lokalvei.

Et forslag til opplegg for delvis bompengefinansiert utbygging av prosjektet ble lagt frem for lokalpolitisk behandling høsten 2018.

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

Det er gjennomført ekstern kvalitetssikring, KS2. Statens vegvesen har foreslått en styringsramme på 14,8 mrd. 2019-kroner og en kostnadsramme på 16,6 mrd. 2019-kroner. Den eksterne kvalitetssikreren har tilrådd en styringsramme på 16,3 mrd. kroner og en kostnadsramme på 17,4 mrd. kroner. Som følge av stor risiko knyttet til et så omfattende og komplekst prosjekt, legger Samferdselsdepartementet til grunn ekstern kvalitetssikrers tilråding. Ekstern kvalitetssikrer sin tilråding om styrings- og kostnadsramme er gitt under forutsetning av at det oppnås konkurranse om den største entreprisen. Departementet understreker at Statens vegvesen skal arbeide videre med risikoreduserende tiltak.

Prosjektets samfunnsøkonomiske netto nytte er beregnet til om lag -1 200 mill. kroner. Netto nytte per budsjettkrone er beregnet til -0,3. Netto nytte over totale kostnader er beregnet til -0,1. Uten bompenger er netto nytte beregnet til om lag -7 600 mill. kroner, mens netto nytte per budsjettkrone er beregnet til -0,54.

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

I tråd med lokalpolitiske vedtak er det lagt til grunn etterskuddsinnkreving av bompenger i begge kjøreretninger i til sammen syv bomsnitt, inkl. sideveier.

Med de forutsetninger som er lagt til grunn i proposisjonen, er det beregnet at gjennomsnittlig inntekt per passering må være 23 kroner for at prosjektet skal være nedbetalt i løpet av 15 år. Med dagens andel nullutslippskjøretøy på om lag 20 pst. tilsier dette grunntakster uten rabatt på om lag 30 kroner for takstgruppe 1 og om lag 60 kroner for takstgruppe 2 i alle bomstasjonene. Dersom andelen nullutslippskjøretøy

øker til om lag 50 pst., anslås takstene til om lag 42 kroner for takstgruppe 1 og om lag 84 kroner for takstgruppe 2 (2019-prisnivå).

Akershus fylkeskommune har gjennom sitt vedtak av 22. oktober 2018 vedtatt å stille garanti ved selvskyldnerkausjon for en maksimal lånegjeld på 15,84 mrd. 2018-kroner, jf. kap. 3.

I sin vurdering av saken (proposisjonens kap. 7) viser departementet til at Akershus fylkeskommune, Bærum kommune og Asker kommune har sluttet seg til det foreslåtte bompengelopplegget, mens Oslo kommune mener at prosjektet strider mot nasjonale og lokale klima- og miljømål slik det nå foreligger. Oslo kommune har ikke sluttet seg til det foreslåtte bompengelopplegget. Samferdselsdepartementet viser i proposisjonen til at både Akershus fylkeskommune og Bærum og Asker kommuner har sluttet seg til at første etappe av den planlagte utbyggingen av E18 Vestkorridoren utvides til også å omfatte strekningen Strand–Ramstadsletta. Videre har fylkeskommunen og de to kommunene som er direkte berørt av den planlagte utbyggingen, sluttet seg til det foreslåtte bompengelopplegget for strekningen Lysaker–Ramstadsletta. Departementet anbefaler derfor at Stortinget vedtar det foreslåtte opplegget for utbygging og finansiering av prosjektet E18 Lysaker–Ramstadsletta.

### Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Øystein Langholm Hansen, Steinar Karlstrøm, Kirsti Leirtrø og Sverre Myrli, fra Høyre, Solveig Sundbø Abrahamsen, Jonny Finstad, Nils Aage Jegstad og lederen Helge Orten, fra Fremskrittspartiet, Tor André Johnsen, Kjell-Børge Freiberg og Morten Stordalen, fra Senterpartiet, Bengt Fasteraune og Siv Mossleth, fra Sosialistisk Venstreparti, Arne Nævra, og fra Venstre, Jon Gunnes, viser til Prop. 38 S (2019–2020) om utbygging av E18 mellom Lysaker og Ramstadsletta.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, har merket seg at Samferdselsdepartementet legger til grunn en styringsramme på 16,3 mrd. kroner og en kostnadsramme på 17,3 mrd. kroner i 2019-priser. Det legges opp til en statlig andel på 34 pst.

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre og Venstre, vil påpeke viktigheten av at det foreslås etterskuddsinnkreving av bompenger. Med noe utvidet nedbetalingstid av lånene

og rente som er tilpasset markedsrenten, gir dette lavere bompengetakster.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, er opptatt av omfang og kostnader for prosjektet, og viser videre til det faktum at Viken fylkeskommune ikke ønsker å stille garanti for bompengelånet slik prosjektet er skissert i proposisjonen.

I brev av 17. januar 2020 skriver Viken fylkeskommune blant annet:

«Det skisserte bompengelopplegget for E18 som har vært på høring fra Statens Vegvesen er i strid med lokal enighet i OP3, fordi regjeringen vil utvide antall felt inn mot Oslo. Fylkesrådet i Viken vil derfor ikke være garantist for den skisserte finansieringen. Fylkesrådet vil be regjeringen om at det ikke gås videre med E18-prosjektet slik det nå er planlagt av regjeringen, og vil jobbe for å endre prosjektet gjennom samarbeid med partene i Oslopakke 3. Fylkesrådet legger til grunn at veikapasiteten ikke skal øke og at kostnad og bompengene for prosjektet skal reduseres. Fylkesrådet forutsetter at Regjeringen ikke forskutterer videre planlegging av E18 før Oslo og Viken (tidl. Akershus), som er de lokale parter, har kommet til enighet.»

Flertallet har vært kjent med at det som følge av komiteens behandling og brevet fra Viken fylkeskommune ble satt i gang nye forhandlinger mellom de lokale partene og staten for å finne en løsning.

Flertallet viser i så måte til brev til transport- og kommunikasjonskomiteen fra samferdselsministeren av 29. mai 2020 der det blant annet heter:

«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.

Innkrevingstiden 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 inntekts-genererende/ kostnadsreducerende 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 kuttes i østgående løp, luftetårn over Gjønnestunnelen fjernes og Stabekkklokket 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.»

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre og Venstre, slutter seg til utbygging av E18 Lysaker–Ramstadsletta, med de endringer og presiseringer som fremkommer av samferdselsministerens brev av 29. mai 2020, og ber om at videre planlegging av prosjektet foregår i tråd med dette. Flertallet legger til grunn at departementet får fullmakt til å tilpasse prosjektet i henhold til de endrede forutsetningene. Flertallet legger også til grunn at det stilles en tilstrekkelig lokal garanti for bompengelånet.

Et annet flertall, komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, ser det som svært viktig at staten, Oslo kommune og Viken fylkeskommune nå kommer i gang igjen med forhandlingene om Oslopakke 3. Oslopakke 3 inneholder en rekke tiltak og prosjekter som det er viktig at en kommer videre med, og dette flertallet vil henstille til regjeringen om å bidra til at forhandlingene kommer i gang igjen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener det er viktig at man skal ha muligheten til å kjøre bil og vil ikke frata noen frihet til å selv velge transportalternativer. Et av de opprinnelige utgangspunktene for nullvekstmålet var å ikke ha vekst i utslipp og forurensning. Takket være ny og fremtidsrettet teknologi har utslippene fra personbiler gradvis blitt redusert. Dagens moderne bilmotorer, som er basert på strenge miljøkrav fra offentlige myndigheter, har vesentlig lavere utslipp enn tidligere. Null- og lavutslippsbiler har ført til at bilparken gradvis har blitt renere. Utviklingen når det gjelder både diesel- og bensinmotorer har også resultert i at dagens biler med bensin- og dieselmotor som drivlinje, også har minimalt med utslipp. Utviklingen med lav- og nullutslippsbiler vil fortsette i fremtiden, følgelig deler ikke disse medlemmer bekymringen om at personbilen er et problem. Disse medlemmer er opptatt av å gi folk flest valgfriheten til å velge kollektive eller individuelle transportløsninger. Bilen er et gode som har kommet for å bli, og det er uaktuelt for disse medlemmer å støtte en politikk som har som mål å begrense folk flest sin mulighet til å kjøre bil.

Disse medlemmer er imot innkreving av bompenger fra bilister og mener investeringer i viktig infrastruktur er et offentlig ansvar som burde være finansiert av det offentlige. Bompenger er en ekstrabeskatning av bilister som kommer i tillegg til skatter og avgifter de allerede har betalt inn til stat og kommune. Økt belastning fra bompenger er en bekymring for mange vanlige folk, noe disse medlemmer deler.

Disse medlemmer viser til den betydelige samferdselssatsingen som skjer over hele landet. God infrastruktur er viktig for å styrke næringslivets konkurransevne, gi innbyggerne en enklere reisehverdag og øke trafikksikkerheten. Disse medlemmer viser til at det er vekst i infrastrukturinvesteringer og vedlikehold over hele landet. Løsningene vil variere mellom ulike steder, og i de største byområdene skal det investeres betydelig midler til utbygging av kollektivtransport.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Senterpartiet konstaterer at flere prosjekter har sett betydelige kostnadsøkninger over tid, noe som medfører økt finansieringsbehov og/eller at prosjektene får redusert omfang. Det er uheldig sett i lys av de store ambisjoner som ligger til grunn i Nasjonal transportplan 2018–2029, hvor god kostnadskontroll er en vesentlig faktor for suksess. Det foregår nå en betydelig grad av teknologiutvikling, som gjør at maskiner og kjøretøy, energiproduksjon og -lagring, datahåndtering og kommunikasjon osv. blir både bedre og billigere. I mange sammenhenger omtales det som den fjerde industrielle revolusjon. Ved å ta i bruk ny teknologi kan man kutte kostnader og/eller forbedre tjenestene i ek-

sisterende løsninger, men det kan også gi grunnlag for helt nye måter å løse oppgaver på.

Disse medlemmer viser til at Samferdselsdepartementet i 2018 nedsatte en ekspertgruppe for å utrede implikasjoner av den raske teknologiske utviklingen for planlegging av fremtidens transportinfrastruktur. Rapporten ble fremlagt sommeren 2019, og gir en god omtale av mange av de muligheter, utfordringer og paradokser som den raske teknologiutviklingen medfører. Ny transportteknologi gjør ikke at behovet for grunnleggende infrastruktur forsvinner, men den kan brukes på en bedre og mer fleksibel måte. Man kan også tenke andre løsninger enn tidligere. Kjøretøy som tidligere har vært forbundet med miljøutfordringer, kan bli miljøvennlige. Der man tidligere har valgt store kjøretøy med plass til mange mennesker, kan det i fremtiden erstattes med mindre kjøretøy med større fleksibilitet til å frakte folk og varer direkte hjem, fremfor til store kollektivknutepunkt.

Disse medlemmer viser til at utvalgets rapport påpeker blant annet at

«[n]år man vedtar konkrete løsninger bør man, innenfor rammene av samfunnsøkonomisk lønnsomhet og risikovurdering, åpne for å tilpasse utbyggingen til mulige fremtidige transportløsninger og fleksibel bruk.»

Det er derfor viktig at transportplanleggere og myndigheter følger nøye med på og evaluerer nye løsninger som er relevante for norsk infrastruktur og transportbehov.

Disse medlemmer viser til inneværende Nasjonal transportplan, hvor teknologiutvikling ble løftet frem som en av de aller viktigste faktorene som vil endre fremtidens transportbehov og -løsninger, og hvor det ble gjort tilgjengelig betydelig beløp for utprøving og utvikling av bedre teknologi. Disse medlemmer viser til at de ulike transportetatene fremstår som positive medspillere på dette området. Disse medlemmer mener det er viktig å bygge ut gode kollektivløsninger samtidig som man er trygge på at man får best mulig løsning for pengene.

Disse medlemmer viser til at det nå pågår forhandlinger rundt Oslopakke 3-avtalen, men hvor høye kostnader og uenighet om løsninger skaper utfordringer rundt enighet.

Disse medlemmer konstaterer at Stortingets behandling av E18 Vestkorridoren, som er en del av Oslopakke 3, har vært utsatt flere ganger, og at det fortsatt er usikkert når partene i saken finner enighet som sikrer ny fremdrift. Når det uansett nå er et opphold i fremdriften på enkelte prosjekter i Oslopakke 3, mener disse medlemmer at anledningen må benyttes til å følge opp ekspertgruppens budskap og holde seg oppdatert om nye, realistiske infrastrukturløsninger som kan rea-

liseres innenfor de kostnadsrammer, transportbehov og tidsforløp som ligger til grunn for infrastrukturprosjekter innen blant annet Oslopakke 3.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at norske Seabrokers og amerikanske The Boring Company nylig har presentert et konsept som potensielt kan redusere bygge- og driftskostnader betydelig for vei- og kollektivløsninger. Disse medlemmer viser til at The Boring Company i dag bygger ut en slik løsning i Las Vegas som første sted i verden, og ligger foran tidsskjema som fra start var veldig ambisiøs. Bakgrunnen er muligheten for standardiserte tunneløsninger spesielt tilpasset elektriske mikrobusser/biler, med betydelig grad av autonome løsninger i kontrollerte omgivelser. Løsningen reduserer investeringsbehovet gjennom blant annet betydelig reduksjon i masseuttak, redusert fotavtrykk og enklere tekniske installasjoner. Samtidig vil transportkapasiteten være høy, og ved bruk av mikrobusser kan antall kjøretøy i systemet enkelt tilpasses behovet. De reisende kan dra rett til ønsket destinasjon uten å stoppe på mellomliggende stasjoner. Det gir både kostnadsbesparelser og redusert energibruk sammenlignet med mange tradisjonelle kollektivløsninger hvor transportkapasitet i et vognsett/kjøretøy er likt både i og utenfor rushtrafikk. Det er også tenkelig at et slikt tunnelsystem kan brukes til varetransport utenfor rushtider og spesielt om natten, noe som reduserer behovet for lastebiler inn i byområder. Sammenlignet med for eksempel dagens løsning for Fornebu-banen, vil omtalte løsning tilsynelatende kunne redusere bygge- og driftskostnadene med betydelige milliardbeløp, så vel som redusere byggetid og miljøbelastning.

Disse medlemmer mener at det i lys av de mange, store og kostbare investeringsplanene som foreligger i norske byer, er veldig interessant å få evaluert en kollektivløsning basert på et slikt konsept for bruk i Norge. Disse medlemmer er kjent med at The Boring Company/Seabrokers har tilbudt seg å legge frem mer omfattende dokumentasjon og kostnadsvurderinger på deres konsept tilpasset konkrete caser i Norge. Disse medlemmer mener regjeringen raskt bør følge dette opp for å få belyst muligheter og utfordringer basert på sammenlignbare data. I den prosessen må myndighetene sikre enkel tilgang til nødvendige offentlige grunnlagsdata for aktører som ønsker å detaljere sitt konsept slik at myndighetene kan evaluere det.

Disse medlemmer deler departementets vurdering av viktigheten av å få gjennomført utbyggingen av E18, ikke minst av hensyn til berørte områder som opplever overbelastede veier og lokal luft- og støyforurensning. Slik prosjektet står nå og av hensyn til hvor langt fremskredet prosessen er, er det avgjørende at prosjektet blir realisert med den utvidelsen av veikapasite-

ten som proposisjonen innebar ved fremleggelse i desember 2019, inkludert seksfeltvei og den foreslåtte bussveien.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Senterpartiet viser til at flere grunneiere som har vært berørt av prosjektet ved Ramstadsletta har opplevd prosessen med statens grunnverv som mangelfull. Disse medlemmer legger til grunn at staten i alt grunnverv, både i dette prosjektet og generelt, legger til grunn reelle markedspriser og takster foretatt av godkjente eiendomstakstmenn. Staten skal respektere eiendomsretten og vise hensyn overfor grunneiere, bedre dialog er en nødvendighet i veien videre for dette prosjektet.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener det er viktig at utbyggingen av nye E18 bidrar til bedre trafikkforhold, for alle trafikkgrupper og tilstøtende lokalmiljø, samt redusert reisetid. E18 er en svært viktig ferdselsåre for området Oslo–Drammen, i tillegg til å være en av landets viktigste og mest trafikkerte riksveier. Det er derfor viktig at privatbilister, næringstrafikk og kollektivtrafikk blir hensyntatt i utbyggingen. Disse medlemmer er klare på at det ikke er hensiktsmessig eller fornuftig for noen trafikkgrupper å redusere veikapasiteten sammenliknet med dagens E18. Det å bygge ned kapasiteten på en av landets viktigste europaveistrekninger er hverken hensiktsmessig med tanke på kostnader eller de som skal benytte seg av veien. Kollektivveien må bygges uten å redusere den totale kapasiteten.

Disse medlemmer vil peke på at partiene som nå danner et flertall, tar forbehold om at regionale/kommunale myndigheter vil fatte beslutning om at prosjektet skal gjennomføres i tråd med Statens vegvesen sitt justerte alternativ for prosjektet. Disse medlemmer vil peke på at dette er et alternativ som Fremskrittspartiet ikke kan stille seg bak, både fordi det vil innebære at kapasiteten på E18 reduseres ved at kjørefelt blir borte og kapasiteten skal være lavere enn dagens løsning. I tillegg legger også forslaget opp til at man skal ha trafikkregulerende tiltak.

Disse medlemmer viser til at en betydelig andel av trafikken på E18 hverken har Oslo som opprinnelsessted eller destinasjon. Selv om trafikkavviklingen blir bedret ved en utbygging av E18, vil ikke mengden av gjennomgangstrafikk eller fremkommeligheten gjennom Oslo bli påvirket av denne løsningen. Derfor mener disse medlemmer at tiden er moden for å styrke arbeidet med en veiløsning som sluser gjennomgangstrafikk utenom Oslo, også kalt «ny ring 4».

På denne bakgrunn fremmer disse medlemmer følgende forslag:

«Stortinget godkjenner utbygging av E18 på strekningen Lysaker–Ramstadsletta i tråd med de opprinnelige veiløsningene i Prop. 38 S (2019–2020), innenfor en kostnadsramme på 17,4 mrd. 2019-kroner. Stortinget legger til grunn statlig fullfinansiering.»

«Stortinget ber regjeringen gjennomgå prosjektet med det formål å redusere kostnadene, uten at det fører til redusert veikapasitet eller andre ulemper for bilistene.»

«Stortinget ber regjeringen vurdere ny teknologi og alternative løsninger som kan redusere kostnadsbehovet i forbindelse med kollektivløsninger, eksempelvis mellom Fornebu og Lysaker.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet vil nok en gang påpeke det urimelige i at fylkeskommunene må garantere for bompengelån når staten skal bygge sine egne riksveger, noe flere fylkeskommuner har tatt opp. E18 er blant landets mest trafikkerte riksveger og likevel må altså fylkeskommunen stille som garantist. Når fylkeskommunen ikke vil stille som garantist, er en kommet opp i en krevende situasjon som det må finnes løsninger på.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Arbeiderpartiets og Senterpartiets argumentasjon mot at fylkeskommuner må garantere for bompengelån til veiutbygginger. Disse medlemmer deler vurderingen av at E18 er en av landets mest trafikkerte riksveger og mener i så måte at staten har et spesielt ansvar for finansieringen av den. Det er også bakgrunnen for at disse medlemmer fremmer forslag om å fullfinansiere utbyggingen med statlige midler, uten krav om fylkeskommunal garanti. Statlig fullfinansiering av dette riksvegprosjektet vil løse problemet som pekes på av Arbeiderpartiet og Senterpartiet, og samtidig være til gagn for både brukere av veien og landet for øvrig.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til at over seks år med samferdselsministere fra Fremskrittspartiet førte til en svært kraftig økning i innbetalte bomper og bompengegjeld. I 2013 ble det innbetalt 9,5 mrd. 2020-kroner i bomper, i 2019 har dette økt til 11,4 mrd. 2020-kroner. Mer dramatisk er det at bompengegjelden har økt fra 35,6 mrd. kroner i 2013 til 62,0 mrd. kroner i 2019. Dette betyr at Fremskrittspartiets regjeringssperiode har etterlatt en enorm bompengeregning som bilistene må betale i årene framover.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet er også bekymret over de høye finansierings- og investeringskostnadene, i dette prosjektet om lag 4,8 mrd.

kroner til å dekke finansieringskostnader og om lag 730 mill. kroner til å dekke innkrevingskostnader og kostnader til drift av bompengeselskapet. Dette er svært høye beløp, og disse medlemmer savner større grep for å få redusert beløpene.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti mener vei ikke er løsning på transportutfordringene i og rundt storbyene. Transportveksten her må løses med kollektivtransport, sykkel og gange. Disse medlemmer viser til Oslo kommunes vedtak i bystyret 30. januar 2019:

«Oslo kommune mener prosjektet slik det nå foreligger, er i strid med nasjonale og lokale klima- og miljømål. Spesielt gjelder dette Oslo kommunes mål om 95 % reduksjon i klimautslipp fra Oslo innen 2030, som vil bli krevende å oppnå dersom prosjektet gjennomføres slik det nå foreligger.»

Disse medlemmer mener framkommelighet for kollektivtransport, tiltak for å bedre støyproblematikk og tiltak som bedrer trafikkb belastningen på lokalveinettet må prioriteres.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener konflikten mellom bilismen og veitrafikk på den ene siden og kollektivtransport, sykkel og gange på den andre siden er oppkonstruert og falsk. Det vil komme alle trafikantgrupper til gode å investere i infrastruktur som lar dem utfylle hverandre, slik E18 legger til rette for med både økt kvalitet og kapasitet. Disse medlemmer er også forundret over at det synes som glemt det faktum at store deler av trafikken på veinettet gjennom og rundt storbyene har disse byene hverken som destinasjon eller utgangspunkt. En reduksjon i veikapasiteten på E18 slik det er foreslått av flertallet, vil i realiteten gå ut over distriktene i særlig grad, siden det er de som er mest avhengig av at folk og varer kan transporteres effektivt og pålitelig.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet viser til at brutto bompenginntekter er beregnet til om lag 17 mrd. 2019-kroner. Av dette er 10 770 mill. kroner forutsatt benyttet til å dekke deler av investeringskostnadene, om lag 4,8 mrd. kroner til å dekke finansieringskostnader og om lag 730 mill. kroner til å dekke innkrevingskostnader og kostnader til drift av bompengeselskapet.

På denne bakgrunn fremmer disse medlemmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen gå gjennom prosjektet med sikte på betydelige kostnadsreduksjoner og reduserte bompenger for bilistene.»

Disse medlemmer viser til at Viken fylkeskommune ikke ønsker å stille garanti for bompengelånet og

at gjennomføring av prosjektet forutsetter en lokal garanti. Slik disse medlemmer ser det, betyr dette at det ikke er grunnlag for å vedta prosjektet slik situasjonen er nå. Forhandlingene mellom staten (ved Statens vegvesen), Viken fylkeskommune og Oslo kommune har ikke ført fram. Videre viser disse medlemmer til brev til transport- og kommunikasjonskomiteen fra samferdselsministeren av 29. mai 2020 der det blant annet heter:

«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.»

Disse medlemmer mener den uavklarte situasjonen, uten enighet eller pågående forhandlinger med sikte på enighet, er en grunn til at Stortinget ikke nå kan vedta proposisjonen. Disse medlemmer mener regjeringen må oversende Stortinget en proposisjon som beskriver prosjektet som skal bygges, og at framgangsmåten som nå benyttes for å vedta proposisjonen, ikke er heldig.

Disse medlemmer viser til statsrådets svar på spørsmål 14 i komiteens behandling av saken. Der framgår det at en forlenget innkrevingsstid fra 15 til inntil 20 år, som staten har foreslått i forhandlingene, betyr at bompengeselskapets finansierings- og innkrevingskostnader vil øke med om lag 1,1 mrd. 2019-kroner. Bompengene vil øke med om lag 580 mill. 2019-kroner totalt sett.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen gå i dialog med Viken fylkeskommune og Oslo kommune for å finne omforente løsninger på transportutfordringene i Vestkorridoren.»

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet deler bekymringen for den store bompengbelastningen norske bilister blir utsatt for, og har derfor foreslått at en viktig statlig infrastrukturinvestering som E18-prosjektet burde fullfinansieres av statlige midler. Det vil være en smal trøst for bilistene å få noe reduserte bompengetakster hvis Senterpartiet får viljen sin i å nedprioritere bilvei i prosjektet og gå vekk fra vei som en løsning i og rundt storbyer. Det å fortsatt måtte betale bompenger for en vei som ikke blir bygget ut kapasitetsmessig løser ingenting for bilister, næringstrafikk eller kollektivtrafikk. Derimot vil disse medlemmers forslag om å fullfinansiere utbyggingen med statlige midler gi bilistene den mest merkbare

endringen i bompengekostnader, ikke bare en reduksjon, men en eliminasjon.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti ønsker ingen utbygging av E18 som øker den fysiske veikapasiteten, og mener målet med prosjektet må være å sørge for redusert biltrafikk, reduserte klimagassutslipp, samt økt fremkommelighet for kollektivtrafikk og sykkel. Disse medlemmer viser til at dette er i tråd med flertallets syn i både Oslo og Viken. Eventuelle lokk over E18 i Asker og Sandvika (for eksempel ulike tunnelløsninger) kan være viktige miljø- og byutviklingstiltak i videre behandling av E18, men heller ikke disse løsningene må innebære økt trafikk av biler inn på E18.

Disse medlemmer mener at denne proposisjonen aldri skulle vært fremmet når det forelå så mye usikkerhet, både med hensyn til sakens innhold og garanti-stillelse. Innstillingen fra komiteen lener seg på et brev fra statsråden der en rekke endringer av opprinnelig prosjekt ramses opp. Disse medlemmer vil understreke at dette ikke er noe innhold som er forankret i noe framforhandlet løsning mellom partene Oslo, Viken og staten. Disse medlemmer mener at et flertall for denne proposisjonen er et flertall for å tre en løsning ned over to fylkeskommuner som representerer 2 millioner mennesker.

Disse medlemmer vil understreke at regjeringen hele tiden har visst at proposisjonen har bygget på forutsetninger som Oslo og Viken ikke kunne stille seg bak. Den valgte likevel å fremme proposisjonen. Dermed preges hele saken av hasteforhandlinger og av ulike redningsøvelser og forsøk på kompromisser uten at forhandlingene med fylkeskommunene har kommet i mål.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti vil også peke på at statsråden i sitt svar på spørsmål nr. 13 fra Sosialistisk Venstreparti åpner for at en kommune kan stille garanti, og at det da er Fylkesmannen som må godkjenne denne. Dette er mildt sagt en oppsiktsvekkende og uvanlig prosedyre for garanti-stillelse i en stor samferdselssak.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti er av den mening at hele prosessen nå bærer preg av hastverk for å presse et vedtak mot lokale ønsker, og bærer derfor med seg en sterk utfordring for lokaldemokratiet.

På denne bakgrunn fremmer disse medlemmer følgende forslag:

«Stortinget sender Prop. 38 S (2019–2020) tilbake til regjeringen, og ber regjeringen komme tilbake til Stortinget med en ny proposisjon som tar opp i seg en ny, framforhandlet løsning som Oslo og Viken står bak.»

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen om kun å godta fylkeskommunen som garantist for prosjektet i Prop. 38 S (2019–2020), slik som er ordinær praksis for store vegprosjekter, og at videre framdrift avhenger av dette.

## Forslag fra mindretall

### Forslag fra Fremskrittspartiet:

#### Forslag 1

Stortinget godkjenner utbygging av E18 på strekningen Lysaker–Ramstadsletta i tråd med de opprinnelige veiløsningene i Prop. 38 S (2019–2020), innenfor en kostnadsramme på 17,4 mrd. 2019-kroner. Stortinget legger til grunn statlig fullfinansiering.

#### Forslag 2

Stortinget ber regjeringen gjennomgå prosjektet med det formål å redusere kostnadene, uten at det fører til redusert veikapasitet eller andre ulemper for bilistene.

#### Forslag 3

Stortinget ber regjeringen vurdere ny teknologi og alternative løsninger som kan redusere kostnadsbehovet i forbindelse med kollektivløsninger, eksempelvis mellom Fornebu og Lysaker.

### Forslag fra Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti:

#### Forslag 4

Stortinget ber regjeringen gå i dialog med Viken fylkeskommune og Oslo kommune for å finne omforente løsninger på transportutfordringene i Vestkorridoren.

#### Forslag 5

Stortinget sender Prop. 38 S (2019–2020) tilbake til regjeringen, og ber regjeringen komme tilbake til Stortinget med en ny proposisjon som tar opp i seg en ny, framforhandlet løsning som Oslo og Viken står bak.

### Forslag fra Senterpartiet:

#### Forslag 6

Stortinget ber regjeringen gå gjennom prosjektet med sikte på betydelige kostnadsreduksjoner og reduserte bompenger for bilistene.

### Forslag fra Sosialistisk Venstreparti:

#### Forslag 7

Stortinget ber regjeringen om kun å godta fylkeskommunen som garantist for prosjektet i Prop. 38 S (2019–2020), slik som er ordinær praksis for store vegprosjekter, og at videre framdrift avhenger av dette.

## Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av Arbeiderpartiet, Høyre og Venstre.

Komiteen viser til proposisjonen og sine merknader og råer Stortinget til å gjøre følgende

### vedtak:

1. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å gjennomføre prosjektet E18 Lysaker–Ramstadsletta innenfor en kostnadsramme på 17,4 mrd. 2019-kroner.
2. Under forutsetning av at det gjennom godkjent vedtak stilles tilstrekkelig lokal garanti for et bompengelån, samtykker Stortinget i at bompengeselskapet får tillatelse til å ta opp lån og kreve inn bompenger til delvis bompengefinansiering av utbyggingen av E18 Lysaker–Ramstadsletta i Viken. Vilkårene fremgår av denne proposisjonen, med de endringer og presiseringer som fremkommer i brev av 29. mai 2020 fra samferdselsministeren.
3. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsette nærmere regler for finansieringsordningen.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 12. juni 2020

**Helge Orten**

leder

**Nils Aage Jegstad**

ordfører





**DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT**

*Statsråden*

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité  
Stortinget  
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

20/214-

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:

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

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

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Knut Arild Hareide', written in a cursive style.

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.

Bompengeneinntektene 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	201	201	201	201	201	201
						4	5	6	7	8	9
198	256	258	266	281	330	342	346	344	353	335	377

De samlede bompengeneinntektene 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 bompengeneinnkreving 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 trafikktegninger 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 bompengeneinnkreving. De totale trafikktegnene 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

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Knut Arild Hareide', written over a light blue horizontal line.

Knut Arild Hareide

Kopi: Statens vegvesen





**DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT**

*Statsråden*

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 bompenginntekter 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. Garantioreningen 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

Dato

20/214-

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 innkrevningskostnader 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 bompengebidrag eller bompengeperiode. De riktige tallene i Prop. 38 S skulle vært:

- Brutto bompengeinntekter: 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

