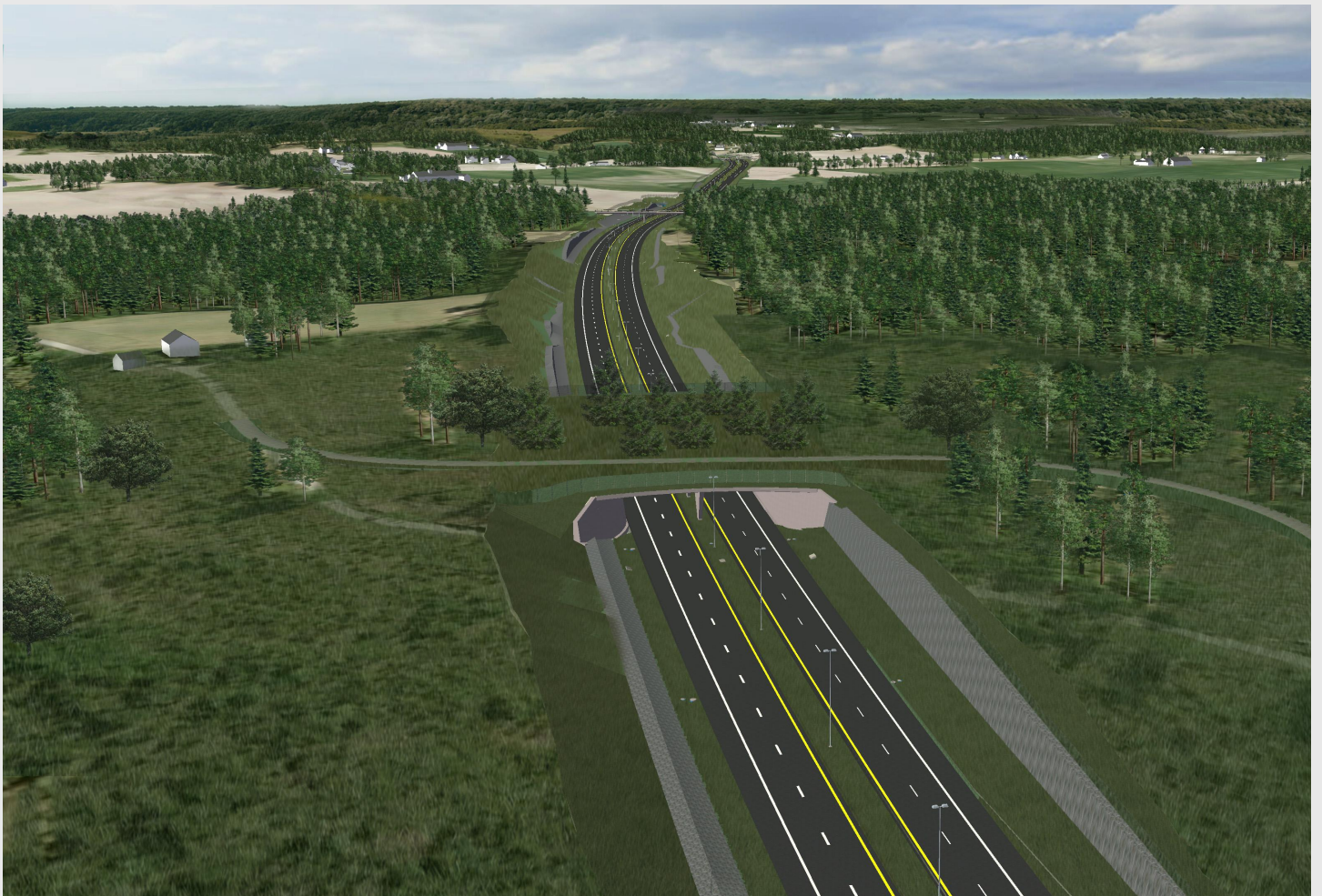




E18 Retvet - Vinterbro

Faglig grunnlag for delvis bompengefinansiering



Forord

Dette dokumentet har til hensikt å danne grunnlag for lokalpolitiske vedtak for delvis bompengefinansiering av E18 Retvet–Vinterbro.

Prosjektet er prioritert i Meld. St. 20 (2020–2021) *Nasjonal transportplan 2022–2033 (NTP)*, med oppstart i perioden 2022–2027 og forutsatt fullført i siste del av planperioden, betinget av at det blir tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiert utbygging.

Samferdselsbudsjettet i 2023 er stramt, og dette får konsekvenser for Statens vegvesen. Regjeringens hovedstrategi for veisektoren er å ta vare på eksisterende infrastruktur. Regjeringen prioriterer rasjonell framdrift i prosjektene som allerede er igangsatt. Det vil i de nærmeste årene være mindre rom for å starte opp store investeringsprosjekter på riksveinettet. Det innebærer at veiporteføljen i Meld. St. 20 (2020–2021) *Nasjonal transportplan 2022–2033* ikke kan gjennomføres i det tempo og omfang som meldingen legger opp til. I Prop. 1 S (2022–2023) er det ikke lagt opp til oppstart av noen nye prosjekter i investeringsporteføljen.

Neste rullering av NTP er fremskjøvet et år, og vil gjelde for perioden 2025–2036. Statens vegvesen har fått et stramt budsjett i 2023 og vi må regne med at dette også vil gjelde i de neste årene. Det er derfor usikkert når utbyggingen av E18 Retvet–Vinterbro kan starte opp, da det avhenger av samferdselsbudsjettet og revisjonen av Nasjonal transportplan og om og eventuelt hvor høyt dette prosjektet blir prioritert.

I det faglige grunnlaget for bompengesaken har vi forsøkt å ta hensyn til usikkerheten knyttet til fremtidige investeringsrammer for Statens vegvesens og prioriteringer i Nasjonal transportplan 2025–2036, ved å skyve gjennomføringen av prosjektet og innfasingen av statlige midler i finansieringsplanen ut i tid og ved å øke bompengandelen noe. Hvis det fattes lokalpolitiske vedtak om delvis bompengefinansiering av E18 Retvet–Vinterbro vil prosjektet være klart for gjennomføring dersom det blir prioritert i neste NTP. Det er imidlertid en risiko for at prosjektet ikke blir prioritert i Nasjonal transportplan i tråd med lokalpolitiske vedtak, og at disse dermed ikke kan brukes i videre prosess.

Bompengesaken går til lokalpolitisk behandling i Ås kommune, Nordre Follo kommune og Viken fylkeskommune. Bompengesaken sendes også på høring til Indre Østfold kommune.

Det ble oversendt et faglig grunnlag for delvis bompengefinansiering av dette prosjektet våren 2020, men forslaget ble ikke vedtatt i Nordre Follo kommune eller Ås kommune, og vi legger i dette dokumentet frem et nytt faglig grunnlag med et noe endret bompengepopplegg.

Innhold

Forord.....	1
1. Innledning.....	3
2. Dagens situasjon og omtale av utbyggingen	4
3. Lokalpolitisk behandling	6
4. Bomstasjonsplassering.....	10
4.1 Anbefalt løsning	10
5. Trafikkgrunnlag.....	13
6. Utbyggings- og finansieringsopplegg	15
6.1 Kostnader	15
6.2 Forslag til bompengelopplegg	16
6.3 Takster i bomsnittene	16
6.4 Følsomhetsvurderinger.....	19
6.5 Håndtering av kostnadsøkning eller kostnadsreduksjon	19
7. Fylkeskommunal garanti	20
7.1 Om Vegfinans sin finansieringsmodell	20
8. Forslag til vedtak	21
9. Videre prosess	24

Vedlegg:

Vedlegg 1: Trafikknotat E18 Retvet–Vinterbro, datert 14. mars 2023

1. Innledning

Statens vegvesen legger i dette dokumentet fram forslag til delvis bompengefinansiering av E18 på strekningen Retvet–Vinterbro gjennom Ås og Nordre Follo kommuner i Viken fylke.

E18 Retvet–Vinterbro er en av hovedferdselsårene mellom Norge og Sverige, og inngår i "Det nordiske triangel" Oslo–Stockholm–København. Opp mot 25 pst. av all godstransport på veg, mellom Norge og utlandet, går på E18. E18 betjener også det vesentligste av person- og godstransporten som skal til eller fra indre Østfold.

Prosjektet E18 Retvet–Vinterbro omfatter bygging av ny firefelts veg. I Meld. St. 20 (2020–2021) *Nasjonal transportplan 2022–2033* (NTP) er prosjektet forutsatt fullført i siste del av planperioden, betinget av at det blir tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiering av prosjektet. Statens vegvesen har fått et stramt budsjett i 2023 og vi må regne med at dette også vil gjelde i de neste årene. Det er derfor usikkert når utbyggingen av E18 Retvet–Vinterbro kan starte opp, da det avhenger av prioritering av prosjektet inn mot neste NTP.

Det er planlagt at utbyggingen deles inn i to entrepriser: E01 Vinterbro–Holstad og E02 Holstad–Retvet. Dersom det fattes lokale vedtak og stortingsvedtak om delvis bompengefinansiering av prosjektet, vil Statens vegvesen legge opp til anleggsstart om lag ett år etter vedtak for delstrekningen E01 Vinterbro–Holstad. Anleggsstart for delstrekningen E02 Holstad–Retvet vil trolig måtte vente til etappe E01 er ferdig utbygd. Byggetid for E01 Vinterbro–Holstad er forventet å vare i 3 år fra oppstart, og videre utbygging av E02 vil vare om lag 5 år. Før anleggsstart vil det bli gjennomført grunnnerv, arkeologiske utgravinger, lokale støyttiltak, utarbeidelse av de ulike konkurransegrunnlag og nødvendige forberedelser for et pilotprosjekt for erstatning av dyrka mark som bygges ned, «Ny jord».

2. Dagens situasjon og omtale av utbyggingen

E18 Retvet–Vinterbro er en sentral ferdselsåre for gjennomgangstrafikk samtidig som den benyttes som lokalveg med mange direkte adkomster til bolighus, gårdstun o.l.

Trafikkbelastningen på dagens E18 var i 2019 (siste normalår før korona–pandemien) over 13.000 kjøretøy per døgn (ÅDT) i sør ved Retvet (Elvestad vest) og nesten 25.000 mellom Vinterbro og Nygårdskrysset (E18 Rasteplass Ski). Tungtrafikkandelen¹ varierer fra 7–11 pst. på strekningen, hvor høyest andel er ved Retvet og lavest andel er ved Vinterbro.

Dagens E18 på strekningen Retvet–Vinterbro er en tofelts veg uten forbikjøringsfelt. Fartsgrensen varierer fra 60 til 80 km/t. Strekningen har mange avkjørslar og plankryss. På strekningen Retvet – Nygårdskrysset er det ikke midtrekkverk.

Dagens veg og trafikkbelastning tilfredsstillende ikke kravene til utforming av stamveg. Vegbredden varierer mellom 8,5 – 9,5 meter, med unntak av den 2,9 km lange strekningen Nygård – Vinterbro, hvor vegen er utvidet til 12,6 meter med midtdeler. For tettbebyggelsen ved Nygård, Sneissletta og deler av Kråkstad utgjør E18 en betydelig barriere, og det er problemer med støy.

Det er ingen tilfredsstillende omkjøringsmuligheter ved stenging av E18 mellom Retvet og Vinterbro. Ved hendelser er omkjøringsmulighetene via smale fylkesveger, ledet gjennom tettstedene Kråkstad, Ås og Ski.

I perioden 2012–2021 har det skjedd 53 ulykker med personskade på denne strekningen. 8 av disse ulykkene hadde alvorlig skadde, og 45 ulykker hadde lettere skadde.

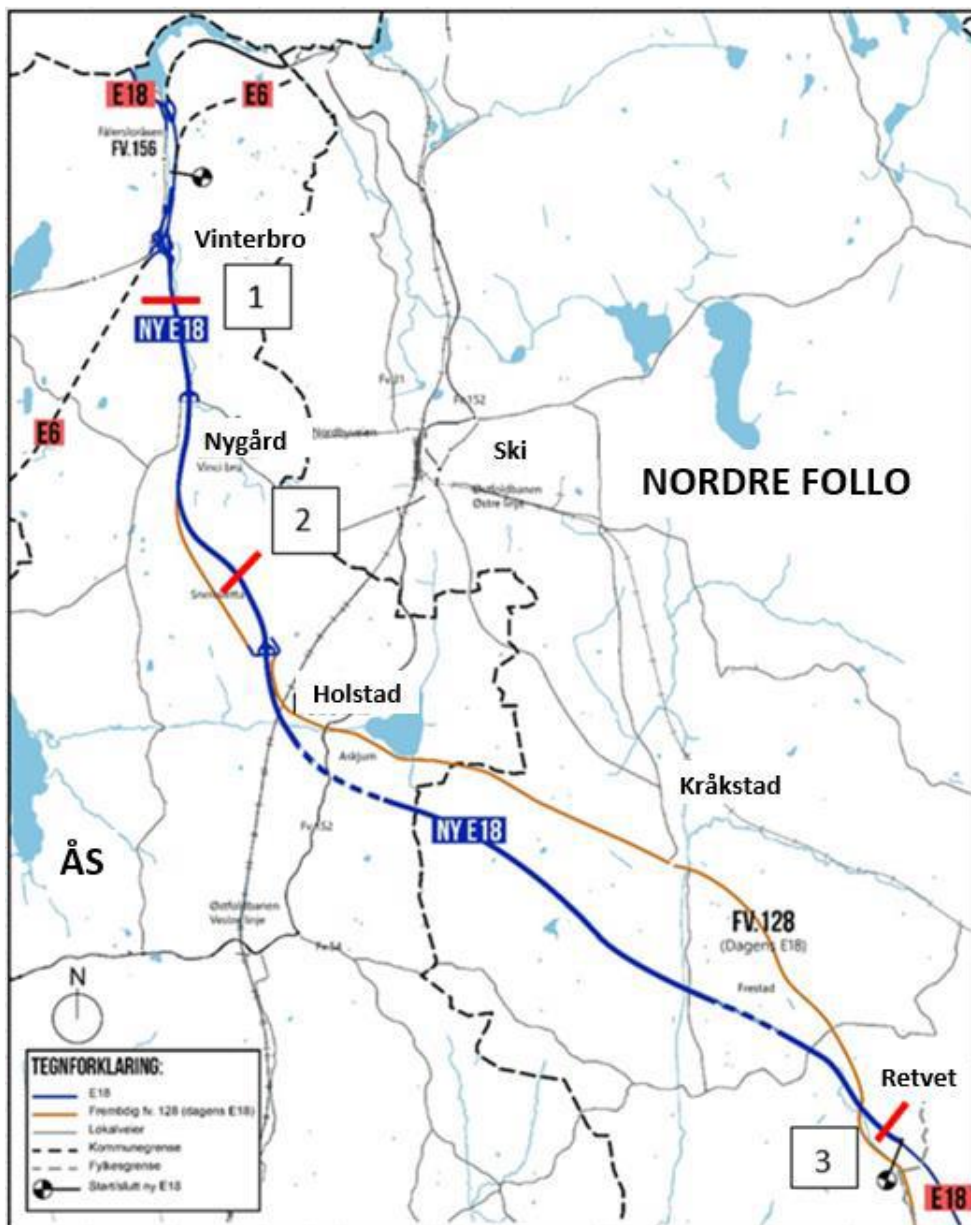
Fra Retvet og østover gjennom Østfold har det pågått utbygging på E18 siden 1996. Fra 2001 har utbyggingen vært innenfor Østfoldpakken, jf. St. prp. nr. 26 (1999–2000). Den siste parsellen i Østfoldpakken, E18 Riksgrensen–Ørje, ble ferdigstilt i 2017.

Bompengeinnsamlingen i Østfoldpakken ble avsluttet i 2021.

Det er lav bompengebelastning i dette området, kun Oslopakke 3 for trafikk som skal videre inn mot Oslo.

For å begrense arealbeslag, klimagassutslipp og kostnader har prosjektet gjennomført kostnadsbesparende tiltak. Prosjektet E18 Retvet–Vinterbro omfatter nå bygging av om lag 14 km firefelts motorveg i Ås og Nordre Follo kommuner, med total vegbredde på 23,5 meter, inkludert en 4 meter bred midtdeler, se figur 1.

¹ Tunge kjøretøy er kjøretøy med lengde over 7.6 meter.



Figur 1 Oversikt over utbyggingsstrekningen E18 Retvet-Vinterbro

Fra Retvet til Nygård legges vegen i ny trasé. Videre til Vinterbro følges eksisterende trasé. Det er planlagt to lengre tunneler og kryssing av jernbanen. Vinterbrokrysset bygges ikke ut til regulert løsning. Av- og påkjøringsrampene fra E6 til ny E18 bygges om for å bedre trafiksikkerheten og trafikkavviklingen på Vinterbrosetta fra E6 til ny E18. Fartsgrensen vil bli 100 km/t med unntak av fra Nygård til Vinterbro der det blir 80 km/t.

Strekningen E18 Retvet-Vinterbro er den siste gjenstående delstrekningen av utbyggingen av E18 mellom Vinterbro og svenskegrensen.

Målet med utbyggingen av E18 Retvet-Vinterbro er å oppnå et effektivt og fleksibelt transportsystem fra svenskegrensen til Oslo sentrum, økt trafiksikkerhet ved reduksjon av

ulykker og en målsetning om 0 drepte og hardt skadde på strekningen, og økt framkommelighet med 5 minutters redusert kjøretid fra Retvet til Vinterbro.

Prosjektet inngår i KVU/KS1 for E18 Knapstad – E6 i Follo som ble behandlet av regjeringen i 2009. Kommunedelplanen for E18 Retvet–Vinterbro ble vedtatt i 2012, og reguleringsplanen ble vedtatt i oktober 2016.

3. Lokalpolitisk behandling

Mulighetsstudie av september 2014 for delfinansiering av E18 Retvet–Vinterbro med bompenger, som grunnlag for lokalpolitisk prinsippvedtak, ble fremmet for politisk behandling i Akershus fylkeskommune, Ås og Ski kommuner vinteren 2014/2015. Det ble fattet likelydende vedtak i Ski kommunestyre 03.12.2014 og i Ås kommunestyre 11.02.2015. I vedtakene ble to forutsetninger lagt til grunn for å kunne gi prinsipiell tilslutning til bompengeneinnkreving på E18, se understreking i pkt. 2 og 3:

1. *Statens vegvesens fremlagte prosjekt til utbygging av E18 i Ski kommune og Ås kommune synes å medføre etablering av lokale bommer i de respektive kommunene for å hindre omkjøring. Det presenterte prosjektet fra Statens vegvesen er ikke klargjørende i forhold til omfanget av lokale bommer, og det er derfor vanskelig å fatte prinsippvedtak om bruk av bompenger på bakgrunn av det fremlagte forslaget.*
2. *Dersom Ski/Ås kommunestyre skal kunne gi sin tilslutning til prinsipp om bompengeneinnkreving på E-18, Retvet–Vinterbro, må andelen som skal dekkes gjennom bompengeneinnkreving reduseres vesentlig. Ski kommunestyre kan ikke akseptere en kostnadsfordeling på 48% statlige midler og 52% bompengefinansiering.*
3. *Ski/Ås kommune forutsetter at veier internt i kommunen og mellom Ski og E-18, samt mellom E-18 og Ås, gjøres gratis for innbyggerne i de respektive kommunene uavhengig av finansieringsmodell. Hensikten er at innbyggerne i Ås og Ski kommuner skal kunne ferdes vederlagsfritt på lokale veier i og mellom de to kommunene.*
4. *Under forutsetning av at disse forholdene løses, vil det kunne gis prinsipiell tilslutning til bompengeneinnkreving på E-18.*
5. *Ski kommune forventer at Statens vegvesen har en tett dialog med kommunen i det videre arbeidet.*
6. *Statens vegvesen bes sikre en uavhengig vurdering om de totale kostnader for bompenger mellom Oslo og grensen Norge/Sverige ved Ørje de facto vil være en handelshindring som vil stride mot Norges forpliktelser etter EØS-avtalen.*

Saken ble behandlet i fylkestinget i Akershus fylkeskommune 23.03.2015:

1. *Statens vegvesens fremlagte prosjekt til utbygging av E18 i Ski kommune og Ås kommune synes å medføre etablering av lokale bommer i de respektive kommunene for å hindre omkjøring. Det presenterte prosjektet fra Statens vegvesen er ikke klargjørende i forhold til omfanget av lokale bommer, og det er derfor vanskelig å fatte prinsippvedtak om bruk av bompenger på bakgrunn av det fremlagte forslaget.*

2. *Dersom Akershus fylkeskommune skal kunne gi sin tilslutning til prinsipp om bompengeneinnkreving på E-18, Retvet–Vinterbro, må andelen som skal dekkes gjennom bompengeneinnkreving reduseres vesentlig. Akershus fylkeskommune kan ikke akseptere en kostnadsfordeling på 48% statlige midler og 52% bompengefinansiering.*
4. *Fylkestinget ber i tillegg Statens vegvesen undersøke muligheten for en løsning hvor bompengesatsene på E18 er av en slik størrelse at trafikklekkasjen på det omkringliggende vegnett er akseptabel, og som gjør det unødvendig med plassering av bomstasjoner på sidevegsnettet.*
5. *Det gis prinsipiell tilslutning til bompengeneinnkreving på kun E18 under forutsetning av at man finner en akseptabel løsning på håndteringen av trafikklekkasjen til det omkringliggende vegnettet.*

Som en konsekvens av forutsetningene i prinsippvedtakene, ble det gjort nye vurderinger av mulige bomkonsepter. Et faglig grunnlag for en bompengesak ble oversendt Nordre Follo kommune, Ås kommune og Viken fylkeskommune i juni 2020.

Statens vegvesen foreslo et bompengepopplegg med 3 bomstasjoner på ny E18, en mellom hvert planskilte kryss, samt en bomstasjon på gammel E18 ved Retvet for å hindre lekkasje til lokalveinettet, og for å sikre finansiering av prosjektet. I tillegg ble det foreslått en løsning med to bomstasjoner på Kveldroveien parallelt med E18 Nygård –Vinterbro med omvendt timeregulering. I det faglige grunnlaget i 2020 la Statens vegvesen opp til en gjennomsnittstakst på inntil 20 2020-kr.

Forslaget ble behandlet i Nordre Follo og Ås kommuner høsten 2020. Kommunene vedtok ikke det foreslåtte bompengepopplegget.

Saken ble behandlet i kommunestyret i Nordre Follo kommune 23.september 2020:

Formannskapet finner at det ikke er presentert tilstrekkelig grunnlag i saken for å ta stilling til foreslått bompengeregulering. En del av prosjektet er nytt kryss ved Vinterbro.

Formannskapet mener dette krysset er en vesentlig del av prosjektet også som et nasjonalt trafikksikkerhets tiltak og med det også til stor nytte for bilister på E6 inn/ut via Oslo.

1. *Formannskapet ber derfor om at tidligere forslag og enighet mellom de berørte kommuner på strekningen Retvedt–Vinterbro, Østfold fylkeskommune, SVV og NAF om bom nord for Vinterbrokrysset på fellesstrekningen E6/E18 tas inn i prosjektet.*
2. *Prosjektet skal ikke ha bom på lokalveier i Nordre Follo kommune.*
3. *Dersom det etter oppstart av E18 viser seg at trafikksikkerheten og framkommeligheten på fv. 152 og øvrige lokale veier i Nordre Follo er redusert mer enn det som er akseptabelt, skal avbøtende tiltak vurderes (med spesiell vekt på gang og sykkelveier). Før dette avgjøres skal saken sendes Viken fylkeskommune og Nordre Follo kommuner til samarbeid om tiltak. Det er i saken vurdert miljømessige konsekvenser av tiltaket. Der er det angitt at tiltaket skal gi bedre luft, mindre støy og bedre nærmiljøer. Nordre Follo formannskap ber om:*
4. *En ny vurdering av miljøaspektene i lys av prognoser for tiltakets påvirkning på lokaltrafikken.*

5. Vurdering av om tiltaket samlet medfører endrede klimagassutslipp i Nordre Follo kommune.

6. Saken settes opp til politisk behandling så snart som mulig etter at svar på spørsmål fra politisk behandling i formannskap i Ås og Nordre Follo kommuner foreligger.

7. Nordre Follo kommune anmoder om at det vurderes om oppdraget med å bygge veien gis til Nye Veier.

Ås kommune behandlet saken i formannskapet 2. september 2020:

Ås formannskap finner at det ikke er presentert tilstrekkelig grunnlag for å ta stilling til foreslått bompengoordning. Det er spesielt mangler knyttet til vurdering og optimalisering for å unngå trafikklekkasje til lokalveiene. Foreslått løsning synes å gi økt trafikk på lokalveier og redusert trafikk på nybygd E18, noe som både kan øke trafikkfare og redusere bompenginntekter. Utredningsbehovet gjelder spesielt FV 152 (Åsveien/Holstadveien) og Askehaugveien, men også andre veier som Kroerveien, Nordbyveien m.fl. Ås formannskap ber derfor om at følgende utredes, og at det legges fram en ny sak på grunnlag av dette:

1. Modellering av trafikkendringer på lokalveiene i Ås som følge av bompengestrukturen.

2. Optimalisering av bompengestrukturen mtp minimert trafikklekkasje, herunder modellering av alternativer med vesentlig lavere sats ved Sneissletta og Vinterbro og dermed mindre avvisning av trafikk.

3. Vurdering av behov for trafikksikringstiltak og kapasitetsøkning på lokalveiene i Ås dersom det foreslås løsninger som gir trafikkøkning knyttet til bompengoordningen. Formannskapet påpeker videre at nytteprinsippet skal legges til grunn. Likevel er de foreslåtte bompengesatsene (pr km ny vei) vesentlig høyere på stekningen Nygård–Vinterbro, enn de er på Holstad–Nygård og (enda lavere) på Retvet–Holstad.

4. Ås formannskap ber SSV ta en ny vurdering av foreslåtte bompengesnitt og foreslå en betaling som er mer i tråd med strekningen som kjøres.

5. I tillegg ber Ås formannskap om at det foreslås bompengesnitt på lokalveier for å demme opp for økt trafikk med forslag til avgift samt løsning for at innbyggere i Ås kommune ikke blir belastet avgift. Rådmannen har i saken vurdert miljømessige konsekvenser av tiltaket. Der er det angitt at tiltaket skal gi bedre luft, mindre støy og bedre nærmiljøer.

Ås formannskap ber om:

6. En ny vurdering av miljøaspektene i lys av prognoser for tiltakets påvirkning på lokaltrafikken.

7. Vurdering av om tiltaket samlet medfører endrede klimagassutslipp i Ås kommune.

Det var videre dialog mellom kommunene, Viken fylkeskommune og Statens vegvesen etter vedtakene av september 2020. Statens vegvesen utførte flere beregninger og fremskaffet ytterligere dokumentasjon som ønsket fra kommunene.

Det faglige grunnlaget til bompengesaken ble behandlet på nytt i Nordre Follo kommunestyre 16.12.2020. I Ås kommune ble det faglige grunnlaget for bompengesaken behandlet i Ås kommunestyre 10.12.2020.

Vedtak Nordre Follo kommunestyre 16.12.2020:

1. Forslag til bompengefinansiering vedtas ikke.
2. Foreslått bompengeløsning er ikke en god løsning for innbyggerne i Nordre Follo fordi den vil medføre betydelig trafikkøkning på lokalveiene, i og mellom Nordre Follo og Ås, og redusert trafikk på E18.
3. Nordre Follo kommune ønsker prosjektet gjennomført, og imøteser et forslag til finansiering som:
 - Ikke skaper vesentlig trafikkøkning på lokalveiene.
 - Sørger for at trafikantene velger nybygd E18 framfor lokalveiene.
 - Sikrer at innbyggerne i Nordre Follo og Ås ikke skal betale bompenger på sine daglige reiser innen og mellom kommunene.

Vedtak Ås kommunestyre 10.12.2020:

1. Forslag til bompengefinansiering vedtas ikke.
2. Foreslått bompengeløsning er ikke en god løsning for innbyggerne i Ås fordi den vil medføre betydelig trafikkøkning på lokalveiene, og redusert trafikk på E18.
3. Ås kommune ønsker prosjektet gjennomført, og imøteser et forslag til finansiering som:
 - Ikke skaper vesentlig trafikkøkning på lokalveiene.
 - Sørger for at trafikantene velger nybygd E18 framfor lokalveiene.
 - Sikrer at innbyggerne i Ås og Nordre Follo ikke skal betale bompenger på sine daglige reiser innen og mellom kommunene.

Det ble i 2021 avholdt møter mellom politisk ledelse i Samferdselsdepartementet og politisk ledelse i de berørte kommunene, samt Viken Fylkeskommune. Samferdselsdepartementet åpnet for 20 års innkrevingsperiode for å redusere takstene, og en mulig pott på 100 mill. 2021- kr i bompenger til avbøtende tiltak på sideveisnett. Dette ble bekreftet gjennom et supplerende tildelingsbrev fra Samferdselsdepartementet til Statens vegvesen datert 26.08.2021.

Hovedpunktene i brevet er:

- Det settes ikke bom på E6 som del av bompengelopplegget for E18 Retvet – Vinterbro
- Det kan legges til grunn 20 års bompengειnnkreving for prosjektet
- Det kan som del av bompengelopplegget for prosjektet settes av en økonomisk ramme for tiltak på berørte lokalveier i Ås og Nordre Follo kommuner. Økonomisk ramme for tiltakene avgrenses til 100 mill. 2021-kr. Rammen til lokale tiltak hentes fra bompenger.

Det ble også omtalt i brevet at det skulle settes ned en arbeidsgruppe bestående av Viken fylkeskommune, Statens vegvesen, Nordre Follo kommune og Ås kommune, som skulle se på bompengelopplegget. Viken fylkeskommune koordinerte og ledet arbeidsgruppa, og

arbeidsgruppens arbeid er oppsummert i en egen rapport «Tiltak på lokalveinettet i Ås og Nordre Follo kommuner» med dato 04.04.2022. Rapporten ble lagt frem i Formannskapet i de to kommunene i juni 2022 til orientering.

Forutsetningene i det supplerende tildelingsbrevet fra Samferdselsdepartementet er tatt inn i arbeidet med det reviderte forslaget til delvis bompengefinansiering av prosjektet E18 Retvet–Vinterbro.

4. Bomstasjonsplassering

Nytteprinsippet og hensyn til brukerne legges til grunn når man skal plassere bomstasjoner, dvs. at de som har nytte av prosjektet skal være med å betale, tilsvarende skal de som betaler ha nytte av prosjektet. Bomstasjoner må også plasseres slik at man unngår uønskede trafikale virkninger.

Det har før 2020 vært vurdert en rekke alternativer til plassering av bomstasjoner i dette prosjektet. Alternativene er drøftet med kommunene og fylkeskommunen underveis i prosessen. Det har i drøftingene vært fokus på å hindre trafikklekkasje til, og merbelastning på sideveger som følge av bompenger på ny E18. I tillegg er det et lokalt ønske om å unngå at intern trafikk i kommunen blir belastet med bompenger. Bomtaksten er forsøkt holdt på et akseptabelt nivå, og nytteprinsippet er ivaretatt.

Bomstasjonsplasseringen som foreslås i dette faglige grunnlaget er noe endret fra saken som ble lagt fram i 2020, da nye trafikkberegninger viser at det ikke vil være behov for en sideveisbom på gammel E18 ved Retvet.

Det benyttes automatiske bomstasjoner for innkreving av bompenger, og disse krever ikke mye areal ut over vegarealet.

4.1 Anbefalt løsning

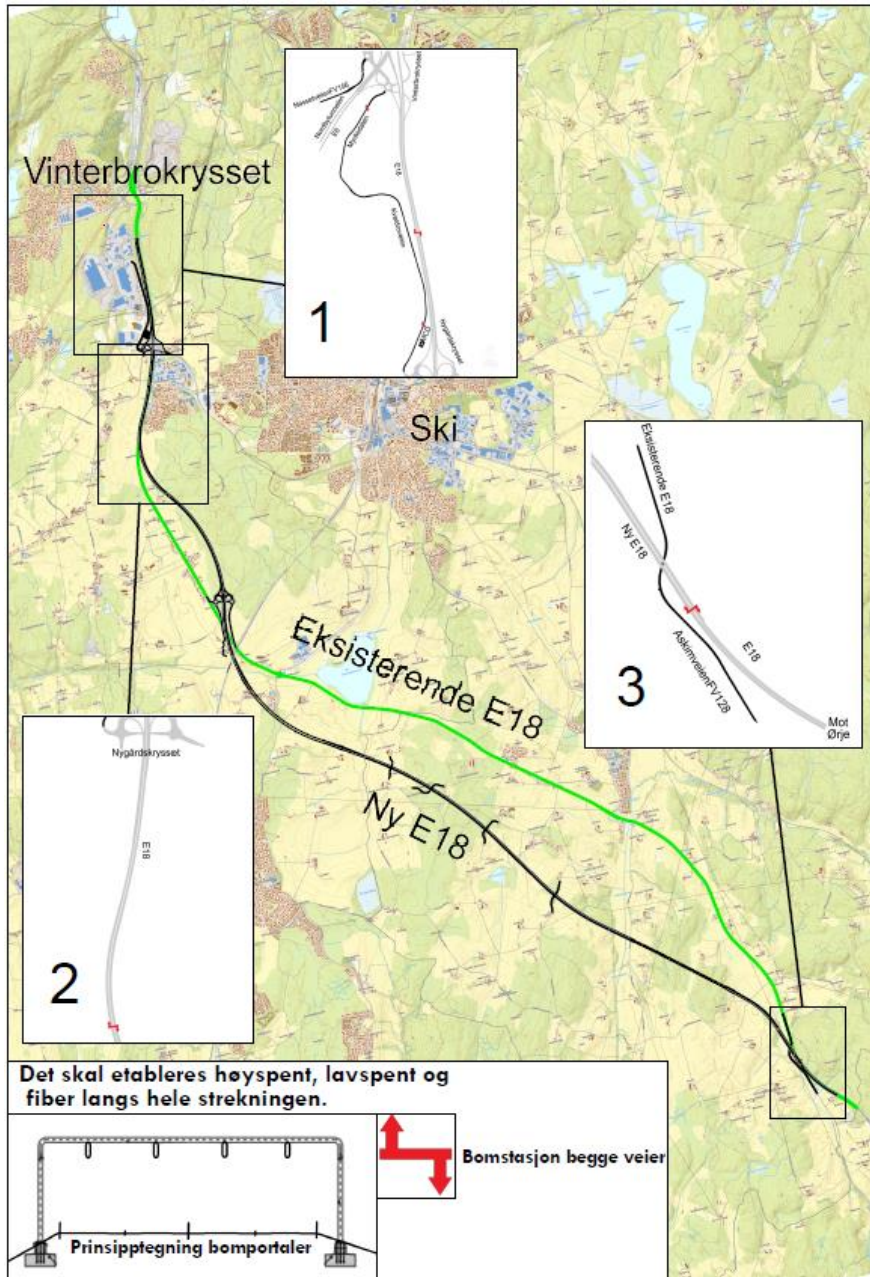
Statens vegvesen anbefaler en løsning med tre bomsnitt på E18 mellom Retvet og Vinterbro. I tillegg settes det opp to bomstasjoner i Kveldroveien/Myråsveien parallelt med E18 mellom Nygårdskrysset og Vinterbro for å hindre snikkjøring gjennom industrifeltet på sørsiden av Vinterbrokrysset.

Bomsnittene er plassert som vist i figur 2. Bompengereordningen innebærer at det plasseres 3 bomstasjoner på E18, en mellom hvert planskilte kryss, på strekningene Retvet – Holstad, Holstad – Nygård og Nygård – Vinterbro. Forholdet mellom bomtakstene i de 3 bomstasjonene er satt ut ifra strekningenes lengde, slik at nytteprinsippet følges.

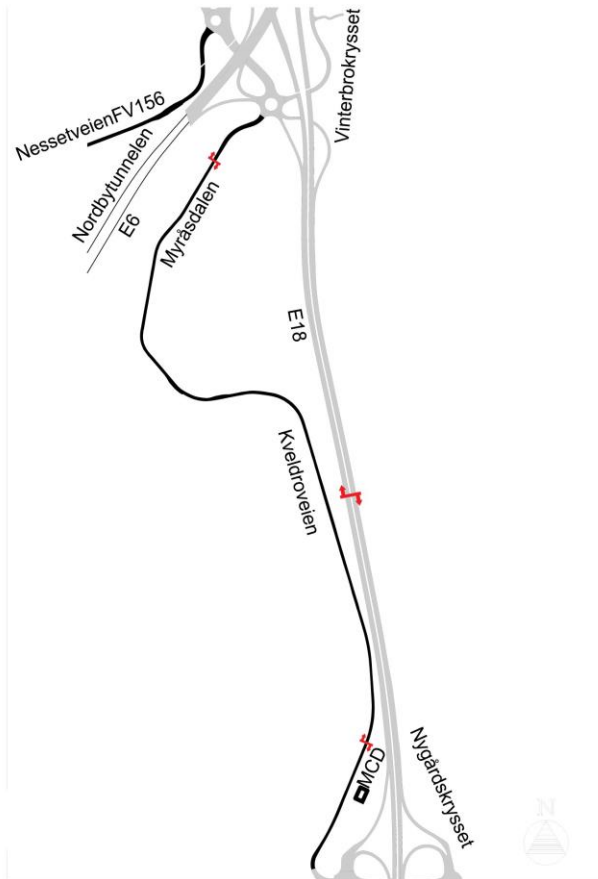
For å hindre snikkjøring via Kveldroveien mellom Vinterbrokrysset og Nygårdskrysset er flere løsninger vurdert. I dialog med kommunene er det skissert en løsning der det settes opp en bomstasjon på Myråsveien rett sør for Vinterbrokrysset og en bomstasjon på Kveldroveien rett nord for detaljhandelen om lag 400 m fra Nygårdskrysset. Det legges opp til en teknisk

løsning i disse to stasjonene, der de som passerer begge bomstasjonene innenfor et tidsintervall betaler samme bompengeretakst som på ny vei (omvendt timesregel).

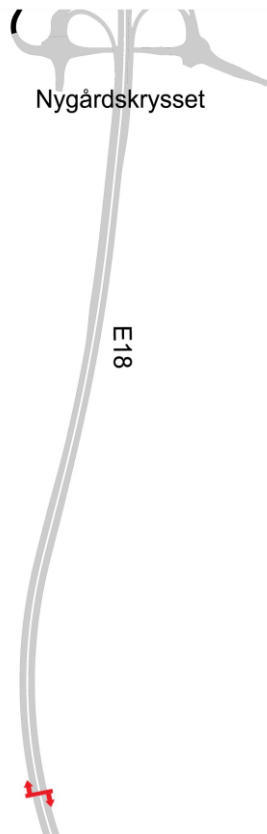
Det er viktig å understreke at en slik løsning med omvendt timesregel ikke er i tråd med dagens retningslinjer, og at det kan bli behov for andre løsninger, f.eks. stenging av veien.



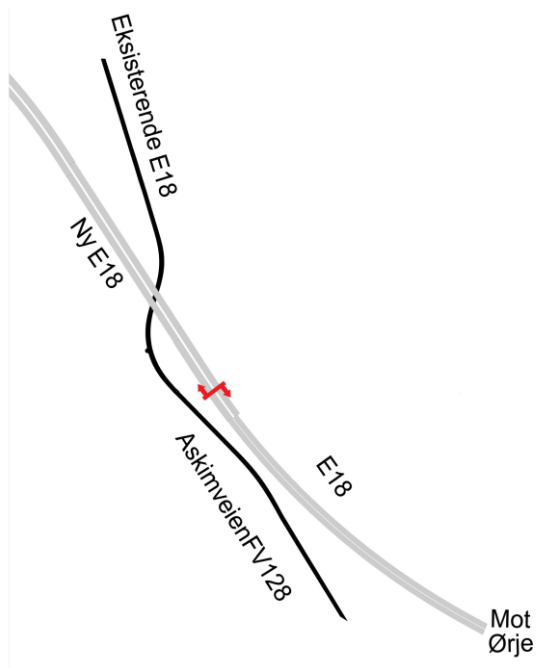
Figur 2 Oversiktskart over bomstasjonsplasseringer på E18 Retvet-Vinterbro. De mindre kartene er vist i figurene 3-5.



Figur 3 Detaljkart over bomsnitt 1 (røde markører viser bomstasjonsplasseringen)



Figur 4 Detaljkart over bomsnitt 2 (røde markører viser bomstasjonsplasseringen)



Figur 5 Detaljkart over bomsnitt 3 (røde markører viser bomstasjons plasseringen)

I bompengesaken som ble lagt frem i 2020 var det foreslått en sideveisbom på gammel E18 ved Retvet. Denne bomstasjonen var vurdert nødvendig for å sikre finansieringen, og for å hindre at trafikk fra E18 tok av fra E18 og kjørte på lokalveiene gjennom Ås og Nordre Follo. Nye trafikk- og finansieringsberegninger viser at det ikke er behov for en sideveisbom og den er derfor tatt ut av dette forslaget til bompengesak for E18 Retvet-Vinterbro. Dette er i tråd med regelverket, som sier at bom på sideveier kun kan benyttes for vedtatte og fremtidige prosjekter dersom det, etter en konkret vurdering, er nødvendig for at prosjektet skal kunne realiseres innenfor de rammene som er forutsatt i NTP, og at bruk av bom på sidevei må begrunnes særskilt.

5. Trafikkgrunnlag

Det er gjennomført en transportanalyse hvor formålet er å tallfeste trafikkgrunnlaget som kan legges til grunn for finansieringsanalysen, og å vurdere de trafikale effektene av bompenger, jf. tabell 1. Transportanalysen er utført med Regional transportmodell (RTM) på versjon 4.3.1, og modellen som er brukt er delområdemodell for tidligere Østfold og omegn.

Fra 2019 og frem mot 2030 er trafikkveksten for hele delområdemodellen på 10 % som utgjør en årlig vekst på 1 %. For E18 Retvet - Vinterbro er den årlige trafikkveksten i modellen frem mot 2030 på 3-4 %. Den viktigste endringen fra dagens situasjon (2019) til prognoseåret 2030 er fjerning av bomstasjonene på tidligere utbygd E18 i Østfold i 2021. Til sammenlikning er befolkningsveksten i Ås og Nordre Follo kommune ventet til henholdsvis 1,2 pst og 0,6 pst pr. år mellom 2020 og 2030.

Tabell 1: Oversikt over beregnet trafikk i bomsnittene

Bom	Uten utbygging og uten bom i 2030	Ny E18 i 2030 uten bompenger	Alt. 2 u. sideveis bom (takster 12-16-28 kr)	Alt. 3 u. sidevegs bom (takster 15-19-34 kr)
Bomsnitt 1 E18 Nygård-Vinterbro	28 300	32 750	25 550	24 550
Bomsnitt 2 E18 Holstad-Nygård	17 050	23 200	17 550	16 900
Bomsnitt 3 E18 Retvet-Holstad	18 400	18 850	14 050	13 450

Avvisningen i bomsnittene ved innføring av bompenger på ny E18 (bomsnitt 1–3) er beregnet å ligge på ca. 22–29 pst. Trafikkavvisningen som modelleres grunnet bompenger er i hovedsak lokaltrafikk med destinasjon/opphav langs ny E18 som velger sideveinettet, og ikke gjennomgangstrafikken.

På bakgrunn av trafikkanalysen er det beregnet at en trenger en takst mellom de to alternativene i tabell 1, og ved hjelp av de to alternativene i tabell 1 er det beregnet trafikk tall tilhørende disse takstene, se tabell 2.

Tabell 2: Trafikk med beregnet alternativ

Bom	Uten utbygging og uten bom i 2030	Ny E18 i 2030 uten bompenger	Beregnet alternativ (takster 14-18-32)
Bomsnitt 1 E18 Nygård-Vinterbro	28 300	32 750	25 300
Bomsnitt 2 E18 Holstad-Nygård	17 050	23 200	17 388
Bomsnitt 3 E18 Retvet-Holstad	18 400	18 850	13 900

I trafikkbergingene, utført høsten 2022, er det tatt hensyn til utviklingen i andel elbiler/nullutslippskjøretøy og kapasitet på vegnettet. Beregningene viser at de fleste bilistene blir på E18, selv uten bom på sideveg (fv. 128 ved Retvet).

For ytterligere dokumentasjon av transportmodellberegningene vises det til eget trafikknotat. Her vil det også finnes utdypende analyser av trafikkavvisning og trafikklekkasje til lokalvegnettet.

6. Utbyggings- og finansieringsopplegg

6.1 Kostnader

Utbyggingen av E18 på strekningen Retvet-Vinterbro er forutsatt finansiert med statlige midler og bompenger. I Meld. St. 20 (2020–2021) *Nasjonal transportplan 2022–2033* (NTP) er det lagt til grunn et finansieringsbehov på 7 465 mill. 2021-kr for prosjektet, fordelt med 4 772 mill. kr i statlige midler og 2 693 mill. kr i bompenger. NTP viser resterende finansieringsbehov og inkluderer ikke statlige bevilgninger før 2021. Det er tidligere bevilget 324 mill. 2021-kr til prosjektet.

Høsten 2022 ble prosjektkostnadene gjennomgått på nytt. Kostnadsoverslaget for prosjektet er datert september 2022 og kostnaden (P50) er på 8 169,4 mill. 2021-kr. Dersom det vedtas en pott bompenger på 100 mill. 2021-kr (omregnet til om lag 116 mill. 2023-kr) til tiltak på lokalveinettet kommer dette i tillegg til bompengefinansieringen av utbyggingsprosjektet E18 Retvet-Vinterbro som vist i tabell 3.

Basert på Statens vegvesens siste reviderte kostnadsoverslag legges det foreløpig til grunn en finansieringsplan som vist i tabell 3. Finansieringsplanen har en noe endret fordeling av statlig finansiering og bompenger ift. gjeldende NTP. Prosjektkostnadene justeres etter SSB sin byggekostnadsindeks for veganlegg, som er 14,2 pst. ved omregning fra 2021 til 2022-kroneverdi. Statlige midler justeres etter budsjettindeksen for 2022 på 2,4 pst. Alle tallene er videre omregnet til 2023-kroner ved bruk av en foreløpig indeks for 2023 på 2 pst. Når endelig indeks for 2023 er klar vil, tallene bli oppdatert etter faktisk indeks, og det vil kunne bli endringer som følge av dette. Pga. ulik indeks for prosjektkostnader og statlige midler blir fordelingen mellom statlige midler og bompenger noe ulik fra det som ligger i NTP.

Statens vegvesens forslag til styringsramme (P50) for prosjektet på 8 169,4 mill. 2021-kr er regnet om til om lag 9 516 mill. 2023-kr med foreløpig indeks for 2023. Statens vegvesens forslag til kostnadsramme for prosjektet (P85 minus kuttliste) er på 9 116 mill. 2021-kr, som er regnet om til 10 618,7 mill. 2023-kr med foreløpig indeks for 2023. Endelig styrings- og kostnadsramme for prosjektet blir fastsatt etter ekstern kvalitetssikring (KS2).

Tabell 3 Finansieringsplan for E18 Retvet-Vinterbro, mill. 2023-kr beregnet med foreløpig indeks for 2023

	Før 2023	I utbyggingsperioden	Sum
Statlige midler	375	5 200	5 575
Bompenger		3 940	3 941
Sum	375	9 140	9 516

I finansieringsberegningene er det lagt til grunn finansiering av 9 632 mill. 2023-kr pga. potten med bompenger på 100 mill. 2021-kr som kan benyttes til avbøtende tiltak på lokalveinettet. Dette er regnet om til om lag 116 mill. 2023-kr, og lagt til projektkostnaden på 9 516 mill. 2023-kr.

Etableringskostnader for bomstasjonene ligger inne i kostnadsanslaget for prosjektet med om lag 7,5 mill. 2023-kr.

6.2 Forslag til bompengelopplegg

Delfinansieringen av prosjektet E18 Retvet–Vinterbro med bompenger er basert på etterskuddsinnkreving av bompenger i tre bomsnitt med til sammen 5 automatiske bomstasjoner, se figur 2. Det vil være tovegs innkreving i alle bomstasjoner. Takstene settes i forhold til parsellenes lengde.

- Bomsnitt på E18 mellom Nygård og Vinterbro.
 - Det settes opp en bomstasjon på E18 mellom Nygård og Vinterbro, bomstasjon 1 i figur 2.
 - I tillegg vurderes det å sette opp to bomstasjoner på sidevei mellom Nygård og Vinterbro, én på Myråsveien sør for Vinterbrokrysset og én på Kveldroveien nord for detaljhandelen, ca. 400 m fra Nygårdskrysset – omvendt timesregel.
- Bomsnitt på E18 mellom Holstad og Nygård. Det settes opp én bomstasjon på E18 mellom Holstad og Nygård, bomstasjon 2 i figur 2.
- Bomsnitt på E18 mellom Retvet og Holstad. Det settes opp én bomstasjon på E18 mellom Holstad og Retvet, bomstasjon 3 i figur 2.

Bomstasjonene knyttet til første etappe av prosjektet på E18 mellom Holstad og Vinterbro, starter opp innkreving av bompenger når første etappe er ferdig. Bomstasjonen knyttet til andre etappe av prosjektet E18 Retvet–Holstad, starter opp innkreving av bompenger når andre etappe er ferdig.

Det er i tråd med supplerende tildelingsbrev fra Samferdselsdepartementet til Statens vegvesen datert 26.08.2021 lagt til grunn en innkrevingsperiode på inntil 20 år i hver bomstasjon.

6.3 Takster i bomsnittene

Følgende forutsetninger er lagt til grunn for finansieringsanalysen:

- Maksimalt 20 års innkrevingsperiode i hver bomstasjon
- Beregningsteknisk lånerente er 5,5 pst. de første 10 årene etter første låneopptak, deretter 6,5 pst.
- Årlig prisstigning 2,0 pst.
- Årlige innkrevings- og driftskostnader vil være om lag 16 mill. 2023-kr for bomstasjonene mellom Vinterbro og Holstad (etappe 1) og om lag 5,1 mill. 2023-kr for bomstasjonen mellom Retvet og Holstad (etappe 2). Det er estimert 1 kr pr. passering.

- Det er satt av en pott på inntil 100 mill. 2021–kr finansiert med bompenger, som tilsvarer 116 mill 2023–kr med omregnet med foreløpig indeks for 2023. Denne potten er satt av til avbøtende tiltak på lokalveinettet som følge av negative konsekvenser av bompengeneinnkreving på E18. Disse pengene kan først bevilges etter at bompengeneinnkrevingen har startet opp og behov for tiltak er kjent.

Følgende forutsetninger er lagt til grunn for beregningen av gjennomsnittstaksten:

- Det gis 20 pst. brikkerabatt for takstgruppe 1.
- Takstgruppe 2 betaler det dobbelte av takstgruppe 1. Det gis ingen rabatt for takstgruppe 2.
- Om lag 90 pst. av ordinære kjøretøy i takstgruppe 1 får 20 pst. rabatt pga. elektronisk brikke og avtale.
- Om lag 50 pst. av passeringene i takstgruppe 1 skjer med nullutslippskjøretøy som får ytterligere 30 % rabatt etter 20 % ordinær brikkerabatt.
- 9 pst. av passeringene er kjøretøy i takstgruppe 2.
- Om lag 10 pst. av passeringene i takstgruppe 2 skjer med nullutslippskjøretøy med 100 pst. rabatt, dvs. ingen betaling.
- Om lag 3,9 pst. av passeringene er ikke inntektsgivende, (dvs. gratispasseringer pga. buss i rute, utrykning og avskrevne passeringer)

Takstgruppe 1 er kjøretøy med tillatt totalvekt til og med 3500 kg, samt alle kjøretøy uavhengig av vekt i kjøretøykategori M1. Takstgruppe 2 er kjøretøy med tillatt totalvekt over 3500 kg, unntatt kjøretøy som er registrert i kjøretøykategori M1. M1 er biler for persontransport med maksimum åtte sitteplasser i tillegg til førersetet og omfatter bobiler, campingbiler og enkelte større personbiler. For at kjøretøy over 3 500 kg i kategori M1 skal inngå i takstgruppe 1, er det krav om elektronisk brikke og gyldig brikkeavtale.

Gjennom statsbudsjettet for 2023 (Prop. 1 S (2022–2023)) er det åpnet for at rabatt for nullutslippskjøretøy settes til 30 pst. i takstgruppe 1 og 100 pst. rabatt i takstgruppe 2. I finansieringsberegningene for E18 Retvet–Vinterbro er det lagt til grunn at nullutslippskjøretøy i takstgruppe 1 oppnår 30 pst. rabatt etter brikkerabatt og nullutslippskjøretøy i takstgruppe 2 oppnår 100 pst. rabatt.

Endret sammensetning av kjøretøyparken vil føre til at gjennomsnittstaksten endres, som igjen kan medføre behov for endrede skiltede grunntakster for å opprettholde vedtatt gjennomsnittstakst.

Det vises for øvrig til gjeldende takstretningslinjer.

Med utgangspunkt i at prosjektet E18 Retvet–Vinterbro skal være nedbetalt i løpet av 20 års innkrevingsperiode i hver bomstasjon er det beregnet en gjennomsnittstakst for prosjektet. Gjennomsnittstaksten er den gjennomsnittlige taksten av alle passeringer for alle kjøretøy gjennom alle bomstasjonene. Siden dette prosjektet er delt i to etapper med ulike åpningsår er det beregnet ulike gjennomsnittstakst for hver etappe, samt for perioden hvor det er innkreving av bompenger på begge etappene (hele strekningen). På grunn av usikkerhet

knyttet til kostnader, renteforutsetninger og trafikk, vil Statens vegvesen be om at det vedtas en gjennomsnittstakst i et spenn, slik at en kan unngå ny lokalpolitisk behandling dersom det skjer endringer i forutsetningene for prosjektet, se tabell 4.

Tabell 4 Gjennomsnittstakst pr. delprosjekt, 2023-kr

	<i>Gjennomsnittstakst</i>
Etappe 1 E18 Vinterbro–Holstad	12 kr – 14 kr
Etappe 1+2 E18 Retvet–Vinterbro	15 kr – 18 kr
Etappe 2 E18 Retvet–Holstad	24 kr – 30 kr

I samsvar med forutsetningene i Prop. 1 S (2016–2017), vil beregnet gjennomsnittstakst bli brukt som grunnlag for justering av takstene. Før innkrevningen starter vil gjennomsnittstaksten bli vurdert ut fra kjente faktorer som låneopptak, lånerente og utbyggingskostnad.

Gjennomsnittstaksten prisjusteres med Statistisk Sentralbyrå (SSB) sin byggekostnadsindeks for veganlegg fram til bompengeneinnkrevningen starter. Deretter skal SSB sin konsumprisindeks benyttes.

Basert på forutsetningene over er det foreløpig lagt til grunn at grunntakster i 2023–kr blir som vist i Tabell 5.

Tabell 5 Foreløpig beregnede takster, 2023-kr

	<i>Grunntakst takstgruppe 1</i>	<i>Grunntakst takstgruppe 2</i>
E18 Retvet–Holstad	32 kr	64 kr
E18 Holstad – Nygård	18 kr	36 kr
E18 Nygård – Vinterbro	14 kr	28 kr
Kveldroveien*	14 kr	28 kr
Myråsveien*	14 kr	28 kr

* Man betaler kun denne taksten dersom man kjører gjennom begge bomstasjonene innenfor et definert tidsintervall,

Ved passering av alle tre bomstasjonene på E18 fører det til en betaling av kr 64 for kjøretøy i takstgruppe 1. Med brikkerabatt betaler man kr 51,20.

Ny evaluering av takstene vil skje ett til to år etter innkrevingsstart når trafikk tallene er kjent. Endringer i takster kan gjøres etter forutgående fylkeskommunal behandling og tilslutning fra lånegarantister. Etter dette skjer justeringer i forhold til vedtatt gjennomsnittstakst.

Med disse forutsetningene er bompengeperioden beregnet til om lag 20 år pr. bomstasjon. Brutto bompengeneinntekter for E18 Retvet–Vinterbro er beregnet til om lag 6 360 mill. 2023–

kr, der om lag 4 060 mill. kr dekker deler av investeringskostnaden, om lag 1 900 mill. kr dekker finansieringskostnader og om lag 400 mill. kr dekker Vegfinans sine kostnader til investering i innkrevingsutstyr, samt kostnader til drift av bompengeselskapet.

Dersom økonomien i prosjektet blir svakere enn forutsatt, kan bompengeselskapet etter tilslutning fra garantistene søke Vegdirektoratet om å øke gjennomsnittstaksten med inntil 20 pst. ut over prisstigningen og forlenge innkrevingsperioden med inntil 5 år.

6.4 Følsomhetsvurderinger

For å belyse usikkerheten i finansieringsberegningene er det gjort følsomhetsberegninger for å se hvilke endringer i nedbetalingstid variasjon av ulike forutsetninger gir. Det er kun gjort følsomhetsberegninger for alternativet med 20 års innkrevingsstid.

Det er regnet på et optimistisk alternativ med følgende forutsetninger:

- Kostnadene reduseres med 10 pst.
- Årsdøgntrafikken i åpningsåret øker med 10 pst.
- Lånerenten blir ett prosentpoeng lavere enn beregningsteknisk rente de første 10 årene.
- For øvrig er forutsetningene de samme som lå til grunn i basisalternativet.

Med disse forutsetningene reduseres innkrevingsstiden med om lag 5 år, evt. kan gjennomsnittstaksten settes ned med om lag 10 %.

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

- Kostnadsøkning opp til kostnadsramma for prosjektet
- Årsdøgntrafikken i åpningsåret reduseres med 10 pst.
- Takstøkning på 20 pst. utover prisstigning etter at hele prosjektstrekningen har vært åpnet for trafikk i to år.
- Ytterligere 5 pst. reduksjon av trafikken som følge av økte takster.
- Lånerenten settes til 6,5 pst i hele bompengerperioden.

Med disse forutsetningene øker innkrevingsstiden med om lag 5 år. Maksimal lånegjeld er beregnet til om lag 5 600 mill. kr (løpende kroner) ved utgangen av år 2036. Dette beløpet legges til grunn for beregning av lånegarantien.

6.5 Håndtering av kostnadsøkning eller kostnadsreduksjon

Kostnadsøkning ut over prisstigningen opp til kostnadsrammen skal dekkes av statlige midler og bompenger etter samme prosentvise fordeling som innenfor styringsrammen. Eventuelle overskridelser ut over kostnadsrammen er statens ansvar.

Eventuelle kostnadsreduksjoner på inntil 10 pst. fordeles mellom staten og bompengeselskapet i forhold til partenes andel av finansieringen innenfor styringsrammen. I tråd med regjeringens bompengeforlik fra høsten 2019 er det sagt at «ved kostnadsbesparelser i veiprosjekter etter fremlagt bompengeproposisjon, skal halvparten av

besparelsen, eller en andel som tilsvarer bompengandelen der denne er høyere enn 50 prosent, komme bilistene til gode i form av reduserte bompenger.»

Endelig styringsramme (P50) og kostnadsramme (P85 minus kuttliste) vil bli fastsatt etter ekstern kvalitetssikring (KS2).

7. Fylkeskommunal garanti

For å få best mulig rentebetingelser er det vanlig at fylkeskommuner og/eller kommuner stiller garanti for prosjektselskapets lån, og det legges til grunn at Viken fylkeskommune stiller garanti for prosjektselskapets låneopptak i denne saken. Viken fylkeskommune ønsker at prosjektet omfattes av den nye ordningen med statlig delgaranti for bompengelån, jf. omtale i Prop 1 S (2022–2023) når denne er på plass.

Det vil bli etablert et prosjektselskap med ansvar for bompengeinnkrevingen for prosjektet E18 Retvet–Vinterbro. Selskapet vil bli et prosjektselskap i Vegfinans–konsernet.

Prosjektselskapets gjeld vil være sikret med fylkeskommunal selvskyldnergaranti, avgitt av Viken fylkeskommune. Vedtak om fylkeskommunal selvskyldnergaranti må foreligge før saken legges fram for Stortinget, da dette skal omtales i bompengeproposisjonen. Garantistens utlegg kan dekkes gjennom overtagelse av bompengeinnkrevingen etter tiltredelse av pant i innkrevingsretten.

Lånegaranti må ta høyde for ugunstig utvikling i forutsetningen for bompengefinansieringen. Dvs. at en beregning av maksimal lånegjeld vil være basert på pessimistiske forutsetninger om trafikkutvikling, kostnadsutvikling mv.

Garantien kommer først til utbetaling dersom lånegjelda ikke blir mulig å håndtere gjennom en økning av gjennomsnittstaksten med inntil 20 pst. ut over prisstigningen og en forlengelse av bompengeperioden med inntil 5 år.

Maksimal lånegjeld (pessimistisk alternativ) er beregnet til om lag 5 600 mill. kr. I tillegg må det tas høyde for usikkerhet knyttet prisvekst/ indeksregulering på 560 mill. kr, til sammen 6 160 mill. kr. I tillegg kommer 10 pst. til å dekke omkostninger. Dette gir en beregnet garantiramme på 6 800 mill. kr. Garantien må settes til et beløp som hensyntar maksimal lånegjeld for prosjektselskapet. Lånegjelda er beregnet til å være på dette nivået i 2036.

Garantier skal godkjennes av Kommunal- og distriktsdepartementet etter at det er fattet Stortingetsvedtak om bompengesaken.

7.1 Om Vegfinans sin finansieringsmodell

I Vegfinans sin finansieringsmodell låner tre regionale finansieringsselskaper eksternt (for Viken fylkeskommune er Vegfinans Viken AS finansieringsselskapet).

Finansieringsselskapene gir interne lån til prosjektselskapene som er priset basert på den oppnådde eksterne renten inkludert rentesikringer. Dette vil gi prosjektselskapene under det

enkelte finansieringsselskapet like lån- og rentebetingelser. Lånerammen er begrenset oppad til de fylkeskommunale garantiene.

Hvert prosjektselskap bruker bompenger for å betale tilbake sitt internlån til det regionale finansieringsselskapet. Finansieringsselskapene bruker midlene som er betalt fra prosjektselskapene til å redusere ekstern finansiering. Det skal ikke skje noen kryss-subsidiering, siden hvert prosjektselskap betaler tilbake et lån som er direkte knyttet til prosjektet. Midlene fra et selskap skal ikke brukes for å redusere internlån hos andre prosjektselskaper.

Skulle et prosjektselskap ikke klare å betjene sitt internlån må tiltak som utvidet innkrevningstid og/ eller økte takster vurderes. Er dette ikke tilstrekkelig for å betjene gjelden, må garantisten tre inn og dekke utestående internlån finansieringsselskapet måtte ha overfor prosjektselskapet. De andre prosjektselskapene under samme finansieringsselskap skal ikke være ansvarlige for å dekke dette.

I og med at de regionale finansieringsselskapenes gjeld er direkte knyttet til finansiering av de underliggende prosjektselskapene, er det den samme gjelden som garanteres for, uavhengig av om garantien stilles overfor eksterne långivere og motparter for det regionale finansieringsselskapets gjeld eller for de underliggende prosjektselskapenes gjeld til det regionale finansieringsselskapet. Fylkeskommunen vil derfor ikke garantere for gjelden to ganger, selv om det stilles garanti overfor både det regionale finansieringsselskapet og de underliggende prosjektselskapene.

8. Forslag til vedtak

Statens vegvesen foreslår på bakgrunn av dette faglige grunnlaget følgende likelydende vedtak i Nordre Follo kommune, Ås kommune og i Viken fylkeskommune. Det er kun Viken fylkeskommune som garantist som skal vedta punkt 9,10 og 11.

1. [*Kommune/fylkeskommune*] slutter seg til at utbyggingen av strekningen E18 Retvet-Vinterbro delfinansieres med bompenger.
2. Det er foreløpig lagt til grunn en styringsramme (P50) for prosjektet på 9 516 mill. 2023-kr og en kostnadsramme (P85 minus kuttliste) på 10 619 mill. 2023-kr. Endelig styringsramme og kostnadsramme blir fastsatt etter ekstern kvalitetssikring av prosjektet (KS2). Bompengedraget er foreløpig beregnet til om lag 4 060 mill. 2023-kr. En eventuell økning i kostnader før behandling i Stortinget kan finansieres med bompenger innenfor rammene av gjennomsnittstakst og andre forutsetninger som er vedtatt lokalt.
3. Det legges til grunn innkrevning i tre tovegs bomstasjoner. Bomstasjonene plasseres mellom hvert kryss på ny E18:
 - E18 mellom Retvet og Holstad
 - E18 mellom Holstad og Nygård
 - E18 mellom Nygård og Vinterbro

4. Det aksepteres at det kan etableres en løsning med omvendt timesregel på disse punktene:
 - Myråsveien rett sør for Vinterbrokrysset
 - Kveldroveien nord for detaljhandelen om lag 400 m fra Nygårdskrysset.
5. Det legges til grunn 20 års etterskuddsinnkreving av bompenger i hver bomstasjon.
6. Det legges til grunn at innkrevingen av bompenger starter i bomstasjonene mellom Holstad og Vinterbro når denne etappen ferdigstilles, og mellom og Retvet og Holstad når denne etappen ferdigstilles.
7. Det settes av inntil 100 mill. 2021- kr i bompenger til finansiering av avbøtende tiltak på lokalveinettet som følge av at bompengeneinnkrevingen på E18 kan medføre økt trafikk på lokalveinettet og redusert trafikksikkerhet og fremkommelighet. Aktuelle tiltak er beskrevet i rapport utarbeidet av Viken fylkeskommune og kommunene. Midlene kan først bevilges etter at innkrevingen av bompenger starter opp.
8. [Kommune/fylkeskommune] aksepterer gjennomsnittstakster som i tabellen under:

	<i>Gjennomsnittstakst (2023-kr)</i>
Etappe 1 E18 Vinterbro-Holstad	12 kr -14 kr
Etappe 1+2 E18 Retvet-Vinterbro	15 kr - 18 kr
Etappe 2 E18 Retvet-Holstad	24 kr - 30 kr

9. Det er beregnet foreløpige grunntakster basert på gjennomsnittstakstene fra vedtakspunkt 8:

Bomstasjon	Grunntakst takstgruppe 1 (2023- kr)
E18 Retvet -Holstad	32
E18 Holstad - Nygård	18
E18 Nygård - Vinterbro	14
Myråsveien	14
Kveldroveien	14

Rabatt- og fritaksordninger følger til enhver tids gjeldende takstretningslinjer.

Per i dag gjelder følgende ordninger for kjøretøy med gyldig avtale og brikke:

- a. Kjøretøy i takstgruppe 1 får 20 pst rabatt. Takstgruppe 2 får ingen rabatt.
- b. Kjøretøy i takstgruppe 2 betaler dobbel takst av takstgruppe 1
- c. Nullutslippskjøretøy i takstgruppe 1 med gyldig brukeravtale og brikke får ytterligere 30 pst. rabatt etter fratrukket brikkerabatt.
- d. Nullutslippskjøretøy i takstgruppe 2 med gyldig brukeravtale og brikke får 100 pst. rabatt

- e. Det legges til grunn fritak for betaling av bompenger i samsvar med gjeldende takstretningslinjer.
 - f. Gjennomsnittstaksten skal prisjusteres i takt med prisstigningen. Den justeres etter SSB sin byggekostnadsindeks for veganlegg i utbyggingsperioden, og etter SSB sin konsumprisindeks i innkrevingsperioden.
10. Bompengeprojektet legges inn som et prosjekt i et heleid datterselskap under Vegfinans AS.

Gjelder bare Viken fylkeskommune:

11. Prosjektselskapet skal gjennomføre finansiering av bompengeprojektet gjennom interne lån fra Vegfinans Viken AS, som eier alle aksjer i selskapet. Vegfinans Viken AS, et prosjektselskap i Vegfinans-konsernet, skal stå for ekstern finansiering av prosjektet.

Viken fylkeskommune garanterer ved selvskyldnerkausjon for et maksimalt låneopptak for Vegfinans Viken AS, begrenset oppad til 5 600 mill. kr for lån til finansiering av prosjektet E18 Retvet – Vinterbro. Det må dessuten tas høyde for indeksregulering som er anslått til 560 mill. kr, til sammen 6 160 mill. kr. Garantibeløpet gjelder med tillegg av 10 pst. av til enhver tid gjeldende hovedstol til dekning av eventuelle påløpte renter og omkostninger. Det samlede garantibeløpet blir følgelig 6 780 mill. kr. Garantien omfatter også inngåtte sikringsavtaler tilknyttet prosjektets lånefinansiering. Viken fylkeskommune garanterer samtidig ved selvskyldnerkausjon for prosjektet sin gjeld overfor Vegfinans Viken AS begrenset oppad til det samme beløp, med tillegg av 10 pst. av til enhver tid gjeldende hovedstol til dekning av eventuelle påløpte renter og omkostninger.

Garantien gjelder fra første opptrekk på finansieringen i forbindelse med rekvisisjoner fra Statens vegvesen i byggeperioden, og gjennom innkrevingsperioden i alle bomstasjoner på til sammen 24 år, 20 år i hver bomstasjon. Innkrevingsperioden kan i særskilte tilfelle forlenges med inntil fem år. I tillegg skal garantien gjelde inntil to år, jf. garantiforskriftenes § 3. Samlet garantitid blir, inkludert byggeperioden, på inntil 35 år fra første opptrekk på finansieringen i forbindelse med rekvisisjoner fra Statens vegvesen. Ved negativ utvikling i prosjektselskapets økonomi kan dette søkes dekket gjennom en økning i gjennomsnittstaksten med inntil 20 pst. og en forlengelse av bompengeperioden med inntil 5 år.

Viken fylkeskommune sitt garantiansvar reduseres i takt med den faktiske nedbetaling av Vegfinans Viken AS og prosjektet E18 Retvet–Vinterbro sin gjeld.

Viken fylkeskommune innestår overfor Vegfinans Viken AS og prosjektet E18 Retvet–Vinterbro at dersom den avgitte garantien blir gjort helt eller delvis gjeldende, skal fylkeskommunen verken opptre på en måte, eller utøve sine regressmuligheter slik at det forekommer skjult eller åpen kryss-subsidiering

mellom noen av selskapene finansiert av Vegfinans Viken AS eller for midler som stammer fra slike prosjekter.

Garantiene gis under forutsetning av Kommunal- og distriktsdepartementets godkjenning etter kommuneloven § 14–9 første ledd.

12. Viken fylkeskommune ønsker at prosjektet omfattes av den nye ordningen med statlig delgaranti for bompengelån når ordningen er etablert, jf. omtale i Prop 1 S (2022–2023).

9. Videre prosess

Videre prosess for saken er avhengig av hvor høyt dette prosjektet blir prioritert ved revisjonen av Nasjonal transportplan.

Foreliggende forslag om delvis bompengefinansiering sendes til behandling i Nordre Follo og Ås kommuner og Viken fylkeskommune. I tillegg sendes forslaget til eventuell uttalelse i Indre Østfold kommune.

Dersom kommunene og fylkeskommunen gir sin tilslutning til forslaget, oversendes saken til Vegdirektoratet som forbereder den for Samferdselsdepartementet. Parallelt med dette vil prosjektet gjennomgå en ekstern kvalitetssikring (KS2).

Departementet fremmer saken for Stortinget gjennom en stortingsproposisjon. Basert på vedtak om bompengeordningen i Stortinget utarbeides en prosjektavtale og en finansieringsavtale mellom Vegdirektoratet og prosjektselskapet.



Statens vegvesen
Pb. 1010 Nordre Ål
2605 Lillehammer

Tlf: (+47) 22 07 30 00

firmapost@vegvesen.no

vegvesen.no

Tryggere, enklere og grønnere reisehverdag