



DET KONGELEGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 88 S

(2023–2024)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

Utbygging og finansiering av
E134 Oslofjordforbindelsen byggetrinn 2
i Akershus, kostnadsramme for
rv. 13 Lovraeidet–Rødsliane i Rogaland
og forskotering i vegsaker

Innhald

1	Innleiing	5	2.6	Fylkeskommunal garanti	14
			2.7	Statleg delgaranti	14
2	Utbygging og finansiering av E134 Oslofjordforbindelsen byggetrinn 2 i Akershus	5	2.8	Samferdselsdepartementets vurdering	15
2.1	Omtale av prosjektet	5	2.9	Avtale	15
2.2	Lokalpolitisk behandling	7	3	Kostnadsramme for prosjektet rv. 13 Lovraeidet-Rødsliane i Rogaland	15
2.2.1	Frogn kommune.....	7			
2.2.2	Asker kommune	8	4	Praksis for forskotering i vegsaker	16
2.2.3	Viken fylkeskommune.....	9	4.1	Riksvegprosjekt	16
2.3	Endra garantiramme	10	4.2	Fylkesvegprosjekt	16
2.4	Trafikkgrunnlag	11			
2.5	Utbyggings- og finansieringsopplegg	11			
2.5.1	Statlege midlar.....	12			
2.5.2	Bompengebidrag og bompengeopplegg.....	12			
2.5.3	Endringar i takstar etter Stortingets behandling	13			
2.5.4	Andre føresetnader for finansieringsplanen.....	13			
				Forslag til vedtak om utbygging og finansiering av E134 Oslofjordforbindelsen byggetrinn 2 i Akershus, kostnadsramme for rv. 13 Lovraeidet-Rødsliane i Rogaland og forskotering i vegsaker	18



DET KONGELEGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 88 S

(2023–2024)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

Utbygging og finansiering av E134 Oslofjordforbindelsen byggetrinn 2 i Akershus, kostnadsramme for rv. 13 Lovraeidet–Rødsliane i Rogaland og forskotering i vegsaker

*Tilråding frå Samferdselsdepartementet 5. april 2024,
godkjend i statsråd same dagen.
(Regjeringa Støre)*

1 Innleiing

I denne proposisjonen legg Samferdselsdepartementet fram forslag om utbygging og finansiering av E134 Oslofjordforbindelsen byggetrinn 2 i Akershus. Samferdselsdepartementet foreslår vidare kostnadsramme for prosjektet rv. 13 Lovraeidet–Rødsliane i Rogaland. Departementet orienterer òg om praksis for forskotering i vegsaker.

2 Utbygging og finansiering av E134 Oslofjordforbindelsen byggetrinn 2 i Akershus

2.1 Omtale av prosjektet

Stortinget slutta seg til utbygging og finansiering av E134 Oslofjordforbindelsen, inkludert Oslofjordtunnelen, ved behandlinga av St.prp. nr. 87 (1995–96) *Delvis bompengefinansiering av rv 23 Oslofjordforbindelsen* og Innst. S. nr. 73 (1996–97). Samferdselsdepartementet la i proposisjonen til

grunn at utbygginga av Oslofjordtunnelen skulle skje i takt med trafikkutviklinga. Utbygginga av tunnelen blei derfor planlagt gjennomført i to byggetrinn. Det første byggetrinnet omfatta dagens Oslofjordtunnel med tilhøyrande veg og blei opna for trafikk i juni 2000. Oslofjordtunnelen gav eit alternativt øst-vest vegsamband under Drøbaksundet, utanom Oslo mellom E6 og E18 i Akershus og Buskerud. Tunnelen erstatta òg ferjestrekninga mellom Drøbak og Storsand.

Finansieringa av E134 Oslofjordforbindelsen byggetrinn 2, er basert på statlege midlar og bompengar. Prosjektet er mellom anna omtalt i Meld. St. 20 (2020–2021) *Nasjonal transportplan 2022–2033*, side 204, og Prop. 1 S (2023–2024) for Samferdselsdepartementet, side 107. Det er lagt opp til anleggsstart i 2025 og opning for trafikk i 2032. Byggetrinn 2 omfattar bygging av eit nytt tunnelløp i Oslofjordtunnelen parallelt med det eksisterande, med samband mellom nytt og eksisterande tunnelløp. Bygging av slike samband er avgjerande for tryggleiken ved ein tunnelbrann. Risiko for alvorlege skadar på menneske som følgje av brann vil bli betydeleg redusert. Prosjektet vil gi

ein markant betre trafikktryggleik, særleg fordi ein fjernar moglegheita for møteulykker. Byggetrinn 2 omfattar òg utviding av eksisterande veg mellom Måna og Vassum frå to- til firefelts veg med nye løp i Frogntunnelen og Vassumtunnelen. Målet med utbygginga er ei sikker kryssing av Oslofjorden i eksisterande trasé for E134 og auka framkomst ved at oppetida aukar frå 90 til 99 pst.

I 2014 blei det utarbeidd ei konseptvalutgreiing (KVU) for kryssing av Oslofjorden. Denne utgreiinga vurderte ulike konsept som kunne redusere Oslofjorden som barriere for transport. I tillegg blei det vurdert bru som alternativ til E134 Oslofjordforbindelsen byggetrinn 2.

Kvalitetssikring av konseptvalutgreiinga for kryssing av Oslofjorden (KS1) blei gjennomført i 2015. Samferdselsdepartementet vedtok i 2018 bygging av nytt tunneløp i dagens trasé som konseptval for kryssing av Oslofjorden på E134.

Etter Stortingets behandling av Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029* blei Noreg klaga til Det europeiske frihandelsforbund (EFTA) sitt overvaksingsorgan, ESA. Klagen knytte seg til at det var lagt til grunn at det skulle byggjast eit nytt, parallelt tunneløp til den noverande Oslofjordtunnelen. Klagarane hevda at utvidinga ville stride mot det maksimale hellingskravet på fem pst. i tunnelsikkerheitsdirektivet for tunnelar som opna for trafikk etter 1. desember 2006. ESA har i si vurdering av klagen konkludert med at hellingskravet i direktivet berre gjeld for nye prosjekt og lukka klagesaka i 2019. Sidan tilleggsløpet i Oslofjordtunnelen er fase to i ein eksisterande tunnel, gjeld ikkje hellingskravet i direktivet. Klagen på den planlagde utvidinga av Oslofjordtunnelen blei derfor ikkje tatt til følge.

I perioden 2013–2022 er det registrert 23 ulykker på strekninga, med til saman 3 hardt skadde, 3 drepne og 29 lettare skadde.

Prosjektet er totalt 14 km, der 4 km ligg i Asker kommune og 10 km i Frogn kommune i Akershus fylke. Prosjektet omfattar bygging av i alt 9,4 km tunnel. Dette er fordelt på tre tunnelar: eit nytt løp i Oslofjordtunnelen (7,5 km), eit nytt løp i Frogntunnelen (1,6 km) og utviding av Vassumtunnelen (0,3 km) til to gjennomgåande løp. Prosjektet omfattar òg oppgradering av eksisterande løp i Oslofjordtunnelen, Frogntunnelen og Vassumtunnelen, utviding av eksisterande veg mellom tunnelopninga på Måna og fram til E6 på Vassum frå to- til firefelts veg, kryssløysingar på Måna og Verpen og gang- og sykkelveg langs fv. 1390 frå Ottarsrud til Huseby.

Vegen er planlagt med fartsgrense 60 km/t ved Vassumtunnelen, 90 km/t Vassum–Måna og

70 km/t gjennom Oslofjordtunnelen (Måna–Verpen). På strekninga Vassum–Måna vil vegen bli 28 meter brei, med ein 10 meter brei voll som midtdelar. Vollen reduserer faren for blanding av møtande køyretøy og for å komme over i motgåande køyrefelt. I tillegg krev vollen mindre bruk av rekkverk. Nytt løp i Oslofjordtunnelen er planlagt med ei stigning på sju pst., det same som i eksisterande løp.

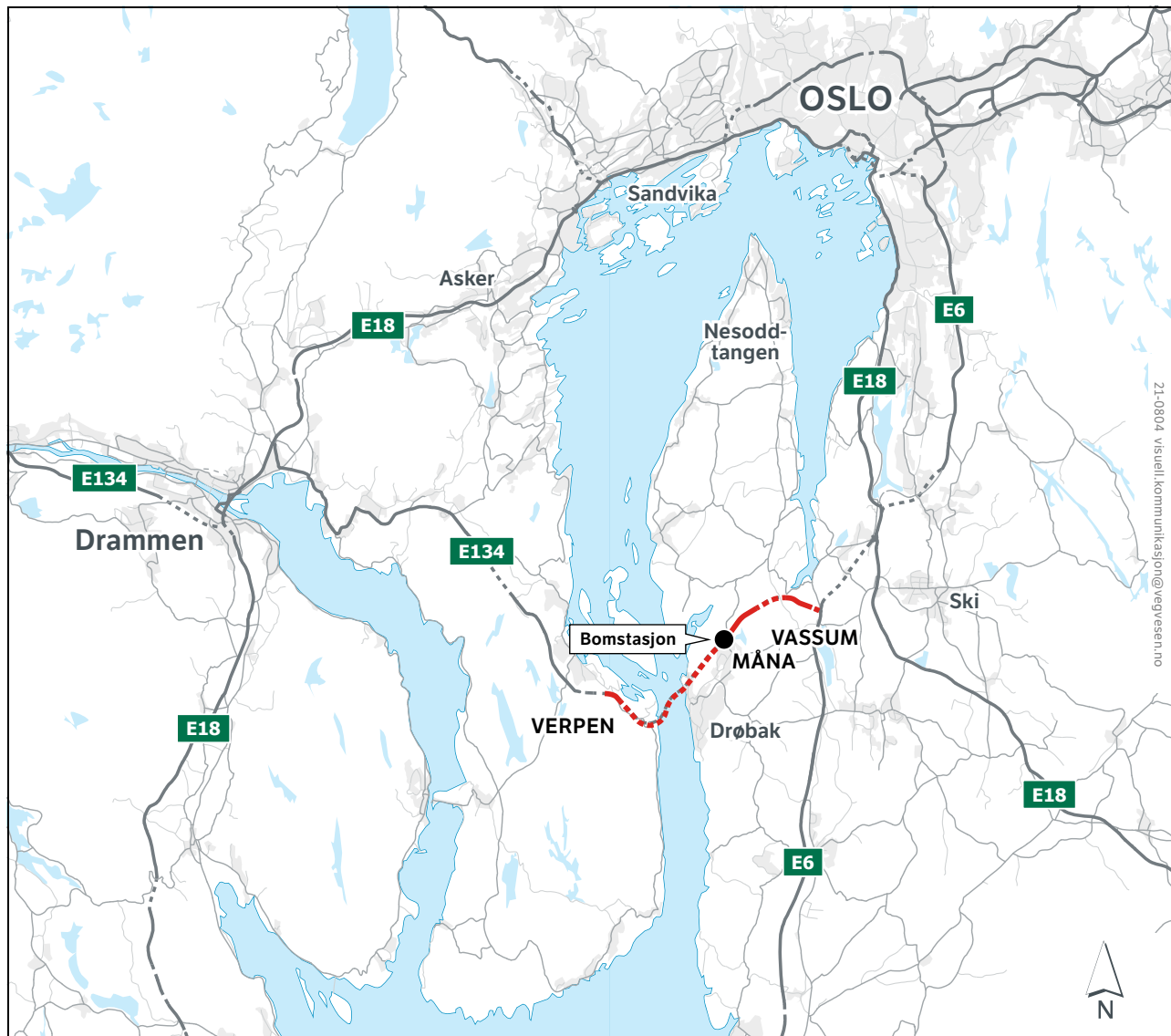
Reguleringsplanen for prosjektet E134 Oslofjordforbindelsen byggetrinn 2 blei vedtatt i februar 2015.

Det er gjennomført ekstern kvalitetssikring (KS2) av prosjektet E134 Oslofjordforbindelsen byggetrinn 2. Kvalitetssikringa har omfatta prosjektstyringsunderlag, kostnadsoverslag, finansiering og trafikkgrunnlag. Det er noko skilnad mellom tala frå konsulenten og Statens vegvesen. Statens vegvesen foreslo opphavleg ei styringsramme på 5 151 mill. 2020-kr og ei kostnadsramme på 5 733 mill. 2020-kr. Ekstern kvalitetssikrar tilrådde ei styringsramme på 5 550 mill. 2020-kr og ei kostnadsramme på 6 312 mill. 2020-kr. Ekstern kvalitetssikrar meiner at det i Statens vegvesens kostnadsoverslag blei lagt inn for låge kostnader for fleire element av uvisse, mellom anna til omfang og løysingar, tildelingskriteria på miljø, grunntilhøve, prosjektorganisasjon og marknads- og riggkostnad.

Med bakgrunn i ekstern kvalitetssikrar si vurdering har Statens vegvesen revidert kostnadsoverslaget sitt. Statens vegvesen tilrår no ei styringsramme på 5 243 mill. 2020-kr og ei kostnadsramme på 5 904 mill. 2020-kr. Rekna om til 2024-prisnivå blir styringsramma 6 883 mill. kr og kostnadsramma 7 750 mill. kr. Byggekostnadsindeksen frå Statistisk sentralbyrå er nytta for å rekne om frå 2020- til 2023-prisnivå og overslag for prisveksten frå 2023 til 2024-prisnivå. Statens vegvesen meiner at uvisse som den eksterne konsulenten har peikt på, i tilstrekkeleg grad er tatt omsyn til i det reviderte kostnadsoverslaget.

Prosjektet si samfunnsøkonomiske netto nytte er rekna til om lag -4,4 mrd. 2024-kr. Netto nytte per budsjettkrone er rekna til -1,1. Netto nytte over totale kostnader er rekna til -0,7. Utan bompengefinansiering er den samfunnsøkonomiske netto nytta for prosjektet rekna til om lag -2,8 mrd. 2024-kr og netto nytte per budsjettkrone -0,5. Netto nytte over totale kostnader er rekna til -0,7.

Ved finansiering utan bompengar er det rekna at prosjektet fører til ein auke av CO₂-utsleppa på om lag 1 180 tonn i opningsåret. Ved finansiering med bompengar er det rekna at CO₂-utsleppa blir reduserte med om lag 2 130 tonn i opningsåret.



Figur 2.1 Oversiktskart for prosjektet E134 Oslofjordforbindelsen byggetrinn 2

Kjelde: Statens vegvesen

2.2 Lokalpolitisk behandling

Forslag til bompengeprogger for utbygging av E134 Oslofjordforbindelsen byggetrinn 2 blei sendt Frogn kommune, Asker kommune og Viken fylkeskommune for lokalpolitisk behandling i mai 2020.

2.2.1 Frogn kommune

Frogn kommune behandla saka i møte i kommunestyret 15. juni 2020 og vedtok:

1. Utbyggingen av E134 Oslofjordforbindelsen, trinn 2 i Frogn og Asker kommuner delfinansieres med bompenger i henhold til Alternativ

1 slik det er foreslått i det faglige grunnlaget fra Statens vegvesen datert 06.05.2020.

2. Det legges til grunn 15 års etterskuddsinnkreving i én automatisk bomstasjon ved Måna, med toveis innkreving av bompenger. Det forventes at innkrevingen vil pågå fra 2028 til 2042.
3. Rabattordning:
 - Kjøretøy i takstgruppe 1 får 20 pst. rabatt ved bruk av elektronisk brikke.
 - Kjøretøy i takstgruppe 2 får ingen rabatt.
 - Nullutslippskjøretøy i takstgruppe 1 som har elektronisk brikke og gyldig avtale får 50 pst. rabatt av takstgruppe 1 etter brikkerabatt.

- Nullutslippskjøretøy i takstgruppe 2 får 100 pst. rabatt.
 - Nullutslippskjøretøy uten elektronisk brikke og gyldig avtale betaler ordinær takst.
4. Ved åpningen av E134 Oslofjordforbindelsen, trinn 2 forutsettes det at den gjennomsnittlige taksten per passering settes til 105 kr (2020-prisnivå). Det legges til grunn at dette tilsvarer en grunntakst på om lag:
 - 102 kr for kjøretøy i takstgruppe 1
 - 204 kr for kjøretøy i takstgruppe 2
 - Gjennomsnittstaksten forutsettes justert i takt med prisstigningen, grunntakstene justeres i tråd med dette.
 5. Skulle det vise seg at økonomien i prosjektet blir vesentlig gunstigere enn det som det er lagt til grunn i Statens vegvesen sin finansieringsanalyse, forutsettes det at takstene ved oppstart av innkrevningen for E134 Oslofjordforbindelsen, trinn 2 kan settes lavere enn de som er beregnet i finansieringsanalysen. Endelig takst- og rabattsystem vurderes på nytt i god tid før innkrevningen av bompenger starter. Endring i gjennomsnittstakstene forutsetter tilslutning fra berørte fylkeskommuner og lånegarantister.
 6. Det gis tilslutning til at anlegget på strekningen kan startes opp, basert på Statens vegvesens anbefalte finansieringsopplegg, så snart Stortingets tilslutning til den foreslåtte bompengordningen foreligger.

Frogn kommune har fattet vedtak om delvis bompengefinansiering av E134 Oslofjordforbindelsen, trinn 2 i Frogn og Asker kommuner slik det er beskrevet i det faglige grunnlaget fra Statens Vegvesen.

Kommunestyret i Frogn avgir følgende uttalelse:

Det må legges opp til en løsning med et kollektivsystem som sikrer transport øst-vest med påkobling til kollektiv transport på hver side av tunnelen. Det må være et mål å øke bruk av kollektivtransport. Kollektivtransport må legge til rette for å medbringe sykler.

Dersom økonomien i prosjektet blir vesentlig gunstigere enn det som det er lagt til grunn i Statens Vegvesen sin finansieringsanalyse, er det forutsatt at takstene ved oppstart av innkrevningen for E134 Oslofjordforbindelsen, trinn 2 kan settes lavere enn det som er beregnet i finansieringsanalysen.

Frogn kommune mener at det realistisk med en høyere antall kjøretøy pr. døgn. Dette er basert

på den erfaring vi har med en tunnel. Dette har en direkte konsekvens for taksten, og vil være av særskilt betydning for de som daglig må pendle mellom hjem og arbeide. Kommunestyret i Frogn forutsetter derfor at det i takst- og rabattsystemet legges til rette for at rabattordningen for pendlere og de som reiser kollektivt får en lavest mulig takst.

2.2.2 Asker kommune

Asker kommune behandla saka i møte i formannskapet 16. juni 2020 og vedtok:

1. Utbyggingen av E134 Oslofjordforbindelsen, trinn 2 i Frogn og Asker kommuner delfinansieres med bompenger i henhold til slik det er foreslått i det faglige grunnlaget fra Statens vegvesen datert 06.05.2020.
2. Det legges til grunn 15 års etterskuddsinnkrevning i én automatisk bomstasjon ved Måna, med toveis innkrevning av bompenger. Det forventes at innkrevningen vil pågå fra 2028 til 2042.
3. Rabattordning:
 - Kjøretøy i takstgruppe 1 får 20 pst. rabatt ved bruk av elektronisk brikke.
 - Kjøretøy i takstgruppe 2 får ingen rabatt.
 - Nullutslippskjøretøy i takstgruppe 1 som har elektronisk brikke og gyldig avtale får 50 pst. rabatt av takstgruppe 1 etter brikkerabatt.
 - Nullutslippskjøretøy i takstgruppe 2 får 100 pst. rabatt
 - Nullutslippskjøretøy uten elektronisk brikke og gyldig avtale betaler ordinær takst
4. Ved åpningen av E134 Oslofjordforbindelsen, trinn 2 forutsettes det at den gjennomsnittlige taksten per passering settes til 105 kr (2020-prisnivå). Det legges til grunn at dette tilsvarer en grunntakst på om lag:
 - 102 kr for kjøretøy i takstgruppe 1
 - 204 kr for kjøretøy i takstgruppe 2
 Gjennomsnittstaksten forutsettes justert i takt med prisstigningen, grunntakstene justeres i tråd med dette.
5. Skulle det vise seg at økonomien i prosjektet blir vesentlig gunstigere enn det som det er lagt til grunn i Statens vegvesen sin finansieringsanalyse, forutsettes det at takstene ved oppstart av innkrevningen for E134 Oslofjordforbindelsen, trinn 2 kan settes lavere enn de som er beregnet i finansierings-

analysen. Endelig takst- og rabattsystem vurderes på nytt i god tid før innkrevingen av bompenger starter. Endring i gjennomsnittstakstene forutsetter tilslutning fra berørte fylkeskommuner og lånegarantister.

6. *Det gis tilslutning til at anlegget på strekningen kan startes opp, basert på Statens vegvesens anbefalte finansieringsopplegg, så snart Stortingets tilslutning til den foreslåtte bompengordningen foreligger.»*

Vidare fremma Asker kommune denne protokolltilføyninga:

Asker kommune går for innstillingen i 6 punkter for å sikre fremdrift i prosjektet, men vi er opptatt av at nytteprinsippet og hensyn til brukerne legges til grunn når man skal plassere bomstasjoner. En plassering kun ved Måna vil i stor grad føre til at det er våre innbyggere og næringsliv som vil måtte betale for den nye veien. Vi ber Statens vegvesen se på mulighetene for flere innkrevingsplasseringer, slik at fordelingen blir mer hensiktsmessig.

2.2.3 Viken fylkeskommune

Viken fylkeskommune behandla saka i møte i fylkestinget 17. september 2020 og vedtok:

1. *Utbyggingen av E134 Oslofjordforbindelsen, byggetrinn 2, i Frogn og Asker kommuner delfinansieres med bompenger slik det er foreslått i faglig grunnlag fra Statens vegvesen.*
2. *Det legges til grunn 15 års etterskuddsinnkrevning i én automatisk bomstasjon ved Måna, med toveis innkrevning av bompenger. Det forventes at innkrevingen vil pågå fra 2028 til 2042.*
3. *Rabattordning:*
 - *Kjøretøy i takstgruppe 1 får 20 pst. rabatt ved bruk av elektronisk brikke.*
 - *Kjøretøy i takstgruppe 2 får ingen rabatt.*
 - *Nullutslippskjøretøy i takstgruppe 1 som har elektronisk brikke og gyldig avtale får 50 pst. rabatt taksten for takstgruppe 1 etter brikkerabatt.*
 - *Nullutslippskjøretøy i takstgruppe 2 får 100 pst. rabatt.*
 - *Nullutslippskjøretøy uten elektronisk brikke og gyldig avtale betaler ordinær takst.*
4. *Ved åpningen av E134 Oslofjordforbindelsen, byggetrinn 2, forutsettes det at den gjennom-*

snittlige taksten pr. passering settes til 105 kr (2020-prisnivå). Det legges til grunn at dette tilsvarer en grunntakst på om lag:

- *102 kr for kjøretøy i takstgruppe 1*
- *204 kr for kjøretøy i takstgruppe 2*

Gjennomsnittstaksten forutsettes justert i tråd med prisstigningen; grunntakstene justeres i tråd med dette.

5. *Skulle det vise seg at økonomien i prosjektet blir vesentlig gunstigere enn det som er lagt til grunn i Statens vegvesen sin finansieringsanalyse, forutsettes det at takstene ved oppstart av innkrevingen for E134 Oslofjordforbindelsen, byggetrinn 2, kan settes lavere enn det som er beregnet i finansieringsanalysen. Endelig takst- og rabattsystem vurderes på nytt i god tid før innkrevingen starter. Endringer i gjennomsnittstakstene forutsetter tilslutning fra fylkeskommunen.*
 6. *Det gis tilslutning til at anlegget på strekningen kan startes opp, basert på Statens vegvesens anbefalte finansieringsopplegg, så snart Stortingets tilslutning til den foreslåtte bompengordningen foreligger.*
 7. *Vegfinans Oslofjordtunnelen AS skal gjennomføre finansiering av bompengeprojektet gjennom interne lån fra Vegfinans Viken AS, som eier alle aksjene i selskapet. Vegfinans Viken AS, et prosjektselskap i Vegfinans-konsernet, skal stå for ekstern finansiering av prosjektet.*
 8. *Viken fylkeskommune garanterer ved selvskyldnerkausjon for et maksimalt låneopptak for Vegfinans Viken AS, begrenset oppad til 4.500 mill. kr for lån til finansiering av Vegfinans Oslofjordtunnelen AS. Det må dessuten tas høyde for en indeksregulering på 500 mill. kr, til sammen 5.000 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 følgende 5.500 mill. kr. Garantien omfatter også inngåtte sikringsavtaler tilknyttet prosjektets lånefinansiering. Viken fylkeskommune garanterer samtidig ved selvskyldnerkausjon for Vegfinans Oslofjordtunnelen AS sin gjeld overfor Vegfinans Viken AS begrenset oppad til det samme beløpet.*
- Viken fylkeskommune har rett til å sikre garantiene med 1. prioritets pant i prosjektselskapets rett til å innkreve bompenger, 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 på 15 år. 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 28 år fra første opptrekk på finansieringen i forbindelse med rekvisisjoner fra Statens vegvesen. Garantistens utlegg kan dekkes gjennom en økning av gjennomsnittstaksten med inntil 20 pst. og en forlengelse av bompengeperioden med inntil fem år.

Viken fylkeskommune sitt garantiansvar reduseres i takt med den faktiske nedbetaling av Vegfinans Viken AS og Vegfinans Oslofjordtunnelen AS sin gjeld.

Viken fylkeskommune inntår overfor Vegfinans Viken AS og Vegfinans Oslofjordtunnelen AS at dersom den avgitte garantien blir gjort helt eller delvis gjeldende, skal fylkeskommunen verken 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 moderniseringsdepartementets godkjenning etter kommuneloven § 14-9 første ledd.

Fylkestinget i Viken vedtok òg denne merknaden til vedtaket:

Komite for samferdsel vil peke på at det er et uutnyttet potensiale for kollektive løsninger på tvers av fjorden som sikrer god påkobling til kollektiv transport på hver side av tunnelen. Det bør være et mål å øke bruk av kollektivtransport på tvers av Oslofjordtunnelen som også legger til rette for å medbringe sykler. Komiteen forventer at fylkesrådet arbeider aktivt for å få etablert slike løsninger.

2.3 Endra garantiramme

Garantiramme for bompengeprojekt blir gitt i løpende kroner og er derfor ikkje prisjustert. Sidan det har gått meir enn tre år frå bompengesaka om finansiering av E134 Oslofjordforbindelsen byggetrinn 2 blei sendt til lokalpolitisk behandling og prisutviklinga i byggeprosjekta har

vore unormalt høg dei seinare åra, er det behov for å auke garantiramme til prosjektet E134 Oslofjordforbindelsen byggetrinn 2.

Frå 1. januar 2024 er Viken fylkeskommune delt i tre nye fylkeskommunar: Akershus, Buskerud og Østfold. Heile utbyggingsstrekninga ligg no i Akershus fylkeskommune. Saka om auka garantiramme blei derfor behandla i Akershus fylkesting 29. februar 2024 i sak PS 6/2024. Akershus fylkesting vedtok:

1. *Vegfinans Oslofjordtunnelen AS skal gjennomføre finansiering av bompengeprojektet E134 Oslofjordtunnelen byggetrinn 2 gjennom interne lån fra Vegfinans Viken AS, som eier alle aksjer i selskapet. Vegfinans Viken AS, et heleid datterselskap av Vegfinans AS skal stå for ekstern finansiering av prosjektet.*
2. *Akershus fylkeskommune garanterer ved selvskyldnerkausjon for et maksimalt låneopptak for Vegfinans Viken AS, begrenset oppad til 7 208 mill. kr for lån til finansiering av Vegfinans Oslofjordtunnelen AS.*
3. *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 følgende 7 928 mill. kr.*
4. *Garantien omfatter også inngåtte sikringsavtaler tilknyttet prosjektets lånefinansiering.*
5. *Akershus fylkeskommune garanterer samtidig ved selvskyldnerkausjon for Vegfinans Oslofjordtunnelen AS sin gjeld overfor Vegfinans Viken AS begrenset oppad til det samme beløp.*
6. *Akershus fylkeskommune har rett til å sikre garantiene med 1. prioritets pant i Vegfinans Oslofjordtunnelen AS rett til å innkreve bompenger, med tillegg av 10 pst. av til enhver tid gjeldende hovedstol til dekning av eventuelle påløpte renter og omkostninger.*
7. *Garantien gjelder fra første opptrekk på finansieringen i forbindelse med rekvisisjoner fra Statens vegvesen i byggeperioden, og gjennom innkrevingsperioden på 15 år. 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 28 år fra første opptrekk på finansieringen i forbindelse med rekvisisjoner fra Statens vegvesen.*
8. *For å redusere garantistens økonomiske risiko, kan Vegfinans Oslofjordtunnelen AS ved sviktende økonomi, søke en økning i*

gjennomsnittstaksten med inntil 20 pst. og en forlengelse av bompengerperioden med inntil 5 år.

9. Akershus fylkeskommune sitt garantiansvar reduseres i takt med den faktiske nedbetaling av Vegfinans Viken AS og Vegfinans Oslofjordtunnelen AS sin gjeld. 5
10. Om garantien kommer til anvendelse frasier Akershus fylkeskommune seg muligheten for regresskrav som går utover Vegfinans Oslofjordtunnelens innkrevingsrett.
11. Garantiene gis under forutsetning av Kommunal- og distriktsdepartementets godkjenning etter kommuneloven § 14-19 første ledd.
12. Akershus fylkeskommune ønsker å innlemme E134 Oslofjordforbindelsen byggetrinn 2 i en fremtidig ordning for statlig delgaranti. Fylkeskommunen ønsker 50 pst. avlastning på sitt garantiansvar. Dette er forutsatt at staten ikke tar provisjon for sin del av garantien.

2.4 Trafikkgrunnlag

Trafikkgrunnlaget gjennom den planlagde bomstasjonen er vurdert av Statens vegvesen gjennom bruk av Regional transportmodell (RTM) og empiriske data.

Overslaga frå Regional transportmodell viser at utan bompengerinnkrevjing er det venta at årsdøgntrafikken (ÅDT) gjennom Oslofjordforbindelsen vil auke frå om lag 12 800 køyretøy i referanseåret 2018 til om lag 15 000 køyretøy i 2032 når prosjektet E134 Oslofjordforbindelsen byggetrinn 2 opnar.

Ved innføring av bompengerbetaling må ein vente ein reduksjon i trafikkgrunnlaget, dels fordi nokre trafikantar vil velje andre køyreruter, dels fordi nokre vil utelate enkelte reiser eller velje andre reisemål for å unngå å betale bompengar. Nivået på bomtakstane vil òg ha betydning for kor stor trafikkavvisinga vil vere. Foreslått bompengeropplegg inneber ein bomstasjon ved Måna (sjå figur 2.1), med ein gjennomsnittstakst på 105 kr i 2020-prisnivå. Dette er rekna til å redusere trafikken med om lag 50 pst. samanlikna med alternativet utan bompengar, dvs. ein ÅDT på om lag 7 700 køyretøy i 2032.

Statens vegvesen legg derfor til grunn at ÅDT i bomstasjonen ved Måna vil vere om lag 7 700 køyretøy i 2032. Vidare er det lagt til grunn ein årleg trafikkvekst på 0,94 pst., basert på prognosane som blei utarbeidde for Viken fylke i samband med Meld. St. 20 (2020–2021) *Nasjonal transportplan 2022–2033*.

Det er gjennomført ekstern kvalitetssikring (KS2) av trafikkføresetnadene for prosjektet. Ekstern konsulent fann ikkje nokon grunn til å justere resultatene i trafikkmodellen. I samband med arbeidet med Nasjonal transportplan 2025–2036 blei trafikkprognosen for prosjektet oppdatert. I dei oppdaterte overslaga er det mellom anna tatt høgde for ein noko lågare befolkningsvekst. I dei nye overslaga er det venta ein raskare overgang til nullutsleppskøyretøy og lågare økonomisk vekst, samanlikna med prognosane som låg til grunn for tidlegare trafikkberekningar. Dei oppdaterte overslaga tyder på at trafikken gjennom bomstasjonen kan bli noko høgare enn tidlegare rekna, men viser òg at den gjennomsnittlege årlege trafikkveksten i perioden 2032–2050 kan bli lågare enn tidlegare rekna.

Statens vegvesen opplyser at overslaga for trafikkutviklinga er uvisst, og at trafikken sannsynlegvis vil bli noko høgare enn det etaten har lagt til grunn. Etaten tilrår likevel at ein beheld same nivå på trafikken som opphavleg rekna. Bompengeretakstane kan eventuelt setjast ned viss trafikken gjennom bomstasjonen blir høgare. Alternativt kan innkrevjingstida reduserast. Den gjennomsnittlege årlege trafikkveksten i perioden 2032–2050 blir justert ned frå 0,94 pst. til 0,53 pst. i tråd med dei oppdaterte trafikkprognosane for Akershus og Buskerud. Samferdselsdepartementet støttar Statens vegvesens vurderingar av trafikken gjennom bomstasjonen.

2.5 Utbyggings- og finansieringsopplegg

Utbygginga av E134 Oslofjordforbindelsen byggetrinn 2 er føresetta finansiert med statlege midlar og bompengar. Den statlege delen utgjer 33,5 pst. Forslag til finansieringsplan er vist i tabell 2.1.

Tabell 2.1 Forslag til finansieringsplan for E134 Oslofjordforbindelsen byggetrinn 2

	Mill. 2024-kr ¹
	Sum
Statlege midlar	2 309
Bompengar	4 574
Sum	6 883

¹ Forslaget til finansieringsplanen tar utgangspunkt i styringsramma for prosjektet som Statens vegvesen no tilrår. Denne var opphavleg rekna i 2020-prisnivå. Ved omrekning til 2024-kr er det nytta byggekostnadsindeks frå Statistisk sentralbyrå for omrekning frå 2020- til 2023-prisnivå og overslag for prisveksten frå 2023- til 2024-prisnivå.

2.5.1 Statlege midlar

I statsbudsjetta for 2022 og 2024 er det lagde til grunn midlar til førebauande arbeid og eventuell anleggsstart i prosjektet, jf. Prop. 1 S (2021–2022) for Samferdselsdepartementet, s. 15 og Innst. 13 S (2021–2022) og Prop. 1 S (2023–2024) for Samferdselsdepartementet, s. 12 og Innst. 13 S (2023–2024). Aktiviteten blei mellombels stansa i 2023, jf. Prop. 1 S (2022–2023) for Samferdselsdepartementet, s. 12 og Innst. 13 S (2022–2023). Prognose for sluttkostnad for prosjektet er 6 883 mill. kr. Før 2024 er det nytta om lag 20 mill. kr i statlege midlar i prosjektet.

2.5.2 Bompengbidrag og bompengopplegg

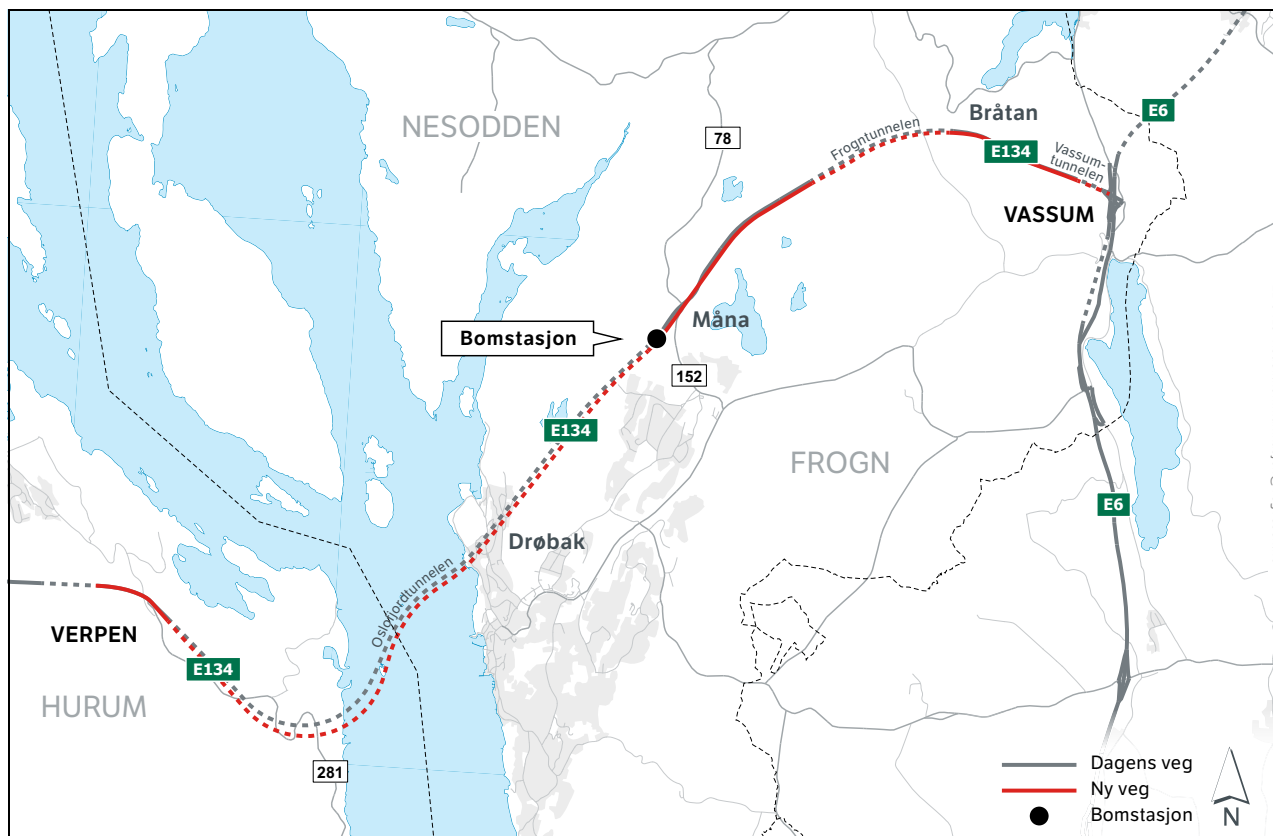
Det er lagt til grunn eit bompengbidrag til prosjektet på til saman 4 574 mill. 2024-kr, som er 66,5 pst. av finansieringsramma.

Før 2024 er det nytta om lag 500 mill. kr i bompengar i prosjektet. Desse midlane er nytta til planlegging og prosjektering, inkludert arkeologiske undersøkingar og bygging av gang- og sykkelveg langs fv. 1390 mellom Ottarsrud og Huseby, jf. Prop. 170 S (2012–2013) *Forlenget*

bompenginnkreving knyttet til prosjektet rv 23 Oslofjordforbindelsen i Akershus og Buskerud og Innst. 493 S (2012–2013), jf. og Prop. 1 S (2019–2020) for Samferdselsdepartementet, side 106.

Resterande finansiering med bompengar av E134 Oslofjordforbindelsen byggetrinn 2 er basert på etterskotsinnkrevjing i begge retningar i ein automatisk bomstasjon ved Måna. Plassering av bomstasjonen er vist i figur 2.2.

Asker kommune har i vedtaket sitt ytra ønske om fleire bomstasjonar. I utgreiinga av dette prosjektet er det vurdert fleire ulike plasseringar av bomstasjonane, men det er vanskeleg å finne ei god løysing der ein tek omsyn til nytteprinsippet sidan det er eit stort lokalvegnett mellom Vassum og Måna. Forslaget frå Asker kommune gjer det nødvendig med bom på sidevegane, noko ein skal unngå med mindre det ligg føre særskild grunngiving ut frå økonomiske, trafikale, tryggingmessige og/eller miljømessige årsaker. I tillegg vil fleire bomstasjonar føre til auka innkrevjings- og driftskostnader for bompengeselskapet. Statens vegvesen vurderer derfor at det ikkje er aktuelt å opprette fleire bomstasjonar i prosjektet enn bomstasjonen ved Måna.



Figur 2.2 Plassering av bomstasjonen

Kjelder: Statens vegvesen

Det er lagt til grunn at takstgruppe 2 (køyretøy med totalvekt over 3 500 kg med unntak av køyretøy i køyretøygruppe M1, personbilar) skal betale det dobbelte av taksten for takstgruppe 1 (køyretøy med totalvekt til og med 3 500 kg og køyretøy i køyretøygruppe M1).

Det er lagt til grunn 20 pst. rabatt for køyretøy i takstgruppe 1 med gyldig brikke og brikkeavtale. Køyretøy i takstgruppe 2 får ikkje rabatt.

I tråd med grunnlaget for dei lokalpolitiske vedtaka skal nullutsleppskøyretøy i takstgruppe 1 betale 50 pst. av ordinær takst etter brikkerabatt, viss dei har gyldig avtale og brikke. Det er lagt til grunn at nullutsleppskøyretøy i takstgruppe 2 ikkje skal betale bompengar. Elles gjeld dei til ei kvar tid gjeldande nasjonale takstretningslinjene for bompengeprojekt.

Med dei føresetnadene som er lagde til grunn, er det rekna at gjennomsnittleg inntekt per passering må vere 105 kr i 2020-prisar for at prosjektet skal vere nedbetalt i løpet av 15 år. Rekna om til 2024-prisnivå er den om lag 138 kr. Med om lag 25 pst. nullutsleppskøyretøy inneber dette grunntakstar utan rabatt på om lag 135 kr for takstgruppe 1 og om lag 270 kr for takstgruppe 2. Viss delen nullutsleppskøyretøy aukar til om lag 50 pst., blir grunntakstane om lag 145 kr for takstgruppe 1 og om lag 290 kr for takstgruppe 2.

Frogn kommune har i sitt vedtak lagt inn ei protokolltilføyning med ønske om at ein legg til rette for at pendlarar og dei som reiser kollektivt, får ein lågast mogleg takst. Trafikantar som vel å reise med kollektivtransport i rute betaler ikkje bompengar. Det er føresett at takst- og rabattsystemet i prosjektet skal vere i samsvar med dei gjeldande nasjonale takstretningslinjene for bompengeprojekt. I dei gjeldande nasjonale retningslinjene er det ikkje opna for særskilte ordningar for pendlarar. Det er derfor ikkje aktuelt med særskilte ordningar for pendlarar i dette prosjektet.

2.5.3 Endringar i takstar etter Stortingets behandling

Det er føresett at takstane blir justerte i samsvar med Statistisk sentralbyrås byggekostnadsindeks for veganlegg fram til innkrevjingsstart. Etter innkrevjingsstart er det føresett at takstane blir justerte i samsvar med Statistisk sentralbyrås konsumprisindeks. I tråd med føresetnadene i Prop. 1 S (2016–2017) for Samferdselsdepartementet vil utrekna gjennomsnittstakst bli nytta som grunnlag for justering av takstane. Før innkrevjinga

startar, vil gjennomsnittstaksten bli vurdert ut frå kjente faktorar som låneopptak, faktisk lånerente og utbyggingskostnad.

I samsvar med fastsette rutinar for å handtere uvisse i grunnlaget for finansieringsopplegget i bompengeproposisjonar etter behandling i Stortinget vil Statens vegvesen gjere takstvedtak basert på Stortingets behandling og oppdaterte vurderingar av økonomien i prosjektet før innkrevjinga startar. Vidare blir det gjort nye vurderingar av takstnivået og venta nedbetalingstid etter eitt til to år, basert på oppdaterte økonomiske analysar. I begge tilfelle kan takstane bli endra samanlikna med det som ligg til grunn i denne proposisjonen. Takstane må vere innanfor rammene i proposisjonen. Eventuelle endringar i takstar vil krevje føregåande fylkeskommunal behandling og tilslutning frå lånegarantisten.

Økonomien i kvart bompengeprojekt skal evaluerast årleg, der det blir vurdert om takstopp- legget gir inntekter i tråd med fastsett gjennomsnittstakst. Ved avvik mellom fastsett gjennomsnittstakst og den reelle gjennomsnittstaksten kan grunntaksten bli endra. Eventuelle endringar i grunntaksten må ha tilslutning frå garantisten før Statens vegvesen gjer nytt takstvedtak. Viss økonomien i prosjektet blir vesentleg betre eller dårlegare enn føresett, kan det bli aktuelt å endre gjennomsnittstaksten. Viser det seg at gjennomsnittstaksten er vesentleg høgare enn nødvendig for å betale ned lånet innanfor fastsett tid for bompengainnkrevjinga, må det vurderast om lånet enten bør betalast ned raskare eller om taksten bør reduserast. Eit takstvedtak om å setje ned gjennomsnittstaksten krev tilslutning frå garantisten. Større endringar utover rammene som er fastsette i denne proposisjonen, må leggjast fram for Samferdselsdepartementet som vurderer om revidert finansieringsopplegg skal leggjast fram for Stortinget.

2.5.4 Andre føresetnader for finansieringsplanen

Ein eventuell kostnadsauke ut over prisstigning skal dekkjast i samsvar med gjeldande retningslinjer for bompengeprojekt. Ein kostnadsauke opp til kostnadsramma skal derfor dekkjast med statlege midlar og bompengar etter same prosentvise fordeling som innanfor styringsramma. Ein eventuell auke utover kostnadsramma er staten sitt ansvar. Bompengedelen i finansieringsplanen for prosjektet E134 Oslofjordforbindelsen byggetrinn 2 er 66,5 pst. Det inneber at ansvaret til bompengeselskapet ved ein eventuell kostnadsauke er avgrensa til 66,5 pst. av

kostnadsauken opp til kostnadsramma. Eventuelle kostnadsreduksjonar skal delast mellom staten og bompengeselskapet etter same prosentvise deling som innanfor styringsramma. Kostnadsreduksjon ut over 10 pst. av styringsramma blir godskriven staten.

Blir økonomien i prosjektet dårlegare enn føresettt, kan bompengeselskapet etter avtale med Statens vegvesen auke gjennomsnittstaksten med inntil 20 pst. utover prisstigninga og forlengje innkrevjingsperioden med inntil fem år. Desse basisføresetnadene er elles lagt til grunn for finansieringsplanen:

- Lånerente: 5,5 pst. dei første 10 åra og deretter 6,5 pst.
- Innskotsrente: 2 pst.
- Årleg prisstigning: 2 pst.
- Årlege innkrevjings- og driftskostnader: om lag 5 mill. 2024-kr.
- Fjerning av gammal bomstasjon, kjøp av ny bomstasjon og fjerning av innkrevjingsutstyr og istandsetting av veg etter avslutta bompengereinnkrevjing: om lag 6 mill. 2024-kr.

Med desse føresetnadene er den samla innkrevjingsperioden rekna til om lag 15 år. Brutto bompengeinntekter i 2024-prisnivå er rekna til om lag 6 mrd. kr. Av dette er om lag 4 mrd. kr føresettt nytta til å dekkje delar av investeringskostnadene, om lag 1,9 mrd. kr til å dekkje finansieringskostnader og om lag 80 mill. kr til å dekkje kjøp av ny og fjerning av gammal bomstasjon, innkrevjingskostnader og kostnader til drift av bompengeselskapet og fjerning av innkrevjingsutstyr etter avslutta bompengereinnkrevjing. Dette inkluderer òg Statens vegvesens utgifter til å setje i stand veg når innkrevjingsutstyret er fjerna.

Statens vegvesens utgifter til å byggje bomstasjonsområdet inngår i kostnadsanslaget for prosjektet.

Det er rekna på eit optimistisk alternativ med desse føresetnadene:

- ÅDT aukar med 10 pst. samanlikna med rekna ÅDT.
- Lånerenta blir redusert frå 5,5 pst. til 4 pst. dei første ti åra.

Med desse føresetnadene er bompengeperioden rekna til om lag tolv år, dvs. ein reduksjon på om lag tre år. Alternativt kan gjennomsnittleg inntekt per passering reduserast med om lag 23 kr. Det er førebels rekna at dette kan gi ein grunntakst på om lag 112 kr for takstgruppe 1 og om lag 224 kr for takstgruppe 2.

Det er òg rekna på eit pessimistisk alternativ med desse føresetnadene:

- Kostnadsauke opp til kostnadsramma.
- Innkrevjings- og driftskostnader aukar med 10 pst.
- ÅDT blir redusert med 15 pst. i forhold til rekna ÅDT.
- Ingen årleg trafikkvekst.
- Gjennomsnittstaksten blir auka med 20 pst. ut over prisstigning etter to år.

Med desse føresetnadene er innkrevjingsperioden rekna til om lag 20 år, dvs. ein auke på om lag fem år.

2.6 Fylkeskommunal garanti

Viken fylkeskommune vedtok 17. september 2020 å stille garanti ved sjølvskuldnarkausjon for eit maksimalt låneopptak på 4 500 mill. kr for lån til finansiering av Vegfinans Oslofjordtunnelen AS, jf. kap. 2.2.3. I tillegg er det tatt høgd for ei indeksregulering på 500 mill. kr. Garantibeløpet gjeld med tillegg av 10 pst. av til ein kvar tid gjeldande hovudstol til å dekkje eventuelle komande renter og omkostningar. Det samla garantibeløpet blir 5 500 mill. kr.

På grunn av den høge prisveksten for innsatsfaktorane for bygging av veganlegg dei siste åra er det behov for å auke garantiramma for låna til bompengeselskapet. Det blei derfor lagt fram ei ny garantisak for fylkestinget i Akershus i februar 2024. Fylkestinget vedtok 29. februar 2024 å stille garanti ved sjølvskuldnarkausjon for eit maksimalt låneopptak på 7 208 mill. kr. Garantibeløpet gjeld med tillegg av 10 pst. av til ein kvar tid gjeldande hovudstol til å dekkje eventuelle komande renter og omkostningar. Det samla garantibeløpet blir 7 928 mill. kr.

Fylkestinget i Akershus har i vedtaket sitt òg bedt om at prosjektet blir innlemma i ei framtidig ordning for statleg delgaranti. Fylkeskommunen ønskjer 50 pst. avlastning på garantiansvaret sitt, jf. omtale i kap. 2.7.

Den fylkeskommunale garantien må godkjennast av Kommunal- og distriktsdepartementet.

Utlegga til garantisten kan dekkjast gjennom å auke gjennomsnittstaksten med inntil 20 pst. utover prisstigninga og forlengje bompengeperioden med inntil fem år.

2.7 Statleg delgaranti

I tråd med omtale i Prop. 1 S (2022–2023) for Samferdselsdepartementet og Prop. 1 S (2023–2024)

for Samferdselsdepartementet er det lagt opp til ei ordning der fylkeskommunar som ønskjer avlastning på sitt garantiansvar kan få ein statleg delgaranti på inntil 50 pst. av det totale garantiansvaret. Ordninga skal gjelde alle nye riksvegprosjekt som Stortinget vedtar frå og med 2023 og som har ein antatt investeringskostnad på over 1 mrd. kr. Samferdselsdepartementet meiner at prosjektet E134 Oslofjordforbindelsen byggetrinn 2 fell under denne ordninga.

Det går no føre eit arbeid med å fastsetje reglar og prosessar for den statlege garantiordninga. Som det går fram av kap. 2.3, har Akershus fylkesting vedteke full garanti overfor bompengeselskapet ved utbygginga av E134 Oslofjordforbindelsen byggetrinn 2. Samferdselsdepartementet legg opp til at staten vil stille sjølvskuldnargaranti for inntil 50 pst. av det totale garantiansvaret, slik Akershus fylkeskommune har bedt om. Etter at saken har vore lagt fram for Stortinget vil departementet kome attende til Akershus fylkeskommune om den statlege delgarantien, mellom anna om vilkåra for delgarantien.

2.8 Samferdselsdepartementets vurdering

Samferdselsdepartementet viser til at utviklinga av transportsystemet er ein viktig del av Noregs bidrag til ei berekraftig utvikling. FNs 17 berekraftsmål for ei berekraftig utvikling fram mot 2030 har vore ein del av arbeidet med å utvikle måla for transportpolitikken. Statens vegvesen bidreg til berekraftsmåla gjennom følgje opp måla i Meld. St. 20 (2020–2021) *Nasjonal transportplan 2022–2033*.

E134 Oslofjordforbindelsen, byggetrinn 2 er viktig for å få ei sikker kryssing av Oslofjorden i eksisterande trasé og for å betre framkoma på E134. Det er mellom anna viktig å auke oppetida i tunnelen, der prosjektet er venta å auke oppetida frå 90 til 99 pst. Den nye strekninga skal òg betre trafikktryggleiken både i tunnelane og på strekninga mellom Vassum og Verpen ved utvidinga frå to til fire felt mellom Måna og Vassum og bygging av eit toplanskryss ved Verpen.

Det er lokalpolitisk semje om det opplegget som er føreslått for utbygging og finansiering av E134 Oslofjordforbindelsen byggetrinn 2, og Akershus fylkesting har vedteke å stille lånegaranti for bompengelånet.

Ekstern kvalitetssikrar har tilrådd ei høgare styringsramme og kostnadsramme enn Statens vegvesen. Statens vegvesen har svart ut eller tatt omsyn til den uvissa som ekstern kvalitetssikrar har peikt på. Samferdselsdepartementet sluttar

seg derfor til Statens vegvesens vurderingar. På denne bakgrunn foreslår Samferdselsdepartementet ei kostnadsramme på 7 750 mill. kr i 2024-prisnivå, jf. forslag til romartalsvedtak. Som grunnlag for seinare prisomrekning blir prisnivået i 2020 nytta som referanse.

Frogn kommune har i vedtaket sitt lagt inn eit ønske om å leggje til rette for at pendlarar og dei som reiser kollektivt får ein lågast mogleg takst. Samferdselsdepartementet er samde med Statens vegvesen i at det ikkje er aktuelt med særskilte bompengordningar for pendlarar i dette prosjektet. Trafikantar som vel å reise med kollektivtransport i rute, betaler ikkje bompengar.

Asker kommune ønsker å opprette fleire bomstasjonar. Statens vegvesen har vurdert ulike løysingar, men sidan det ikkje er funne nokon god løysing, vurderer Statens vegvesen at det ikkje er aktuelt med fleire bomstasjonar i prosjektet enn det som er føresett ved Måna. Samferdselsdepartementet er samd i Statens vegvesens vurdering.

2.9 Avtale

Etter at Stortinget har gjort vedtak om utbygging og finansiering av E134 Oslofjordforbindelsen, byggetrinn 2 i Akershus, vil det bli inngått avtale mellom Vegdirektoratet og bompengeselskapet i tråd med føresetnadene som er lagde til grunn i denne proposisjonen. Bompengeselskapet vil inngå ein finansieringsavtale med oppdragsgiversida i Statens vegvesen som regulerer rekvirering av bompengemidlane i tråd med føresetnadene som er lagde til grunn i denne proposisjonen.

3 Kostnadsramme for prosjektet rv. 13 Lovraeidet–Rødsliane i Rogaland

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2023–2024) for Samferdselsdepartementet, side 113.

Prosjektet omfattar skredsikring av strekninga frå Lovraeidet til Rødsliane i Suldal kommune og inkluderer bygging av ein tunnel på om lag 3 km, i tillegg til 1,2 km hovudveg og 0,3 km med sidevegar. I krysset i Lovraeidet skal det òg byggjast ein kollektivterminal. Mellom krysset og tunnelpåhogg må det byggjast ei stor vegfylling med støttestøtting. Før 2024 er det nytta om lag 30 mill. kr i statlege midlar i prosjektet.

Samferdselsdepartementet har tidlegare informert Stortinget om at bygginga av tunnelen ville krevje fråvik frå tunnelsikkerheitsforskrifta på grunn av stigninga i tunnelen. Etter nye vurde-

ringar har Statens vegvesen kome fram til ei ny planløyning som ikkje krev fråvik frå tunnelsikkerheitsforskrifta. Denne ligg til grunn for vedtatt reguleringsplan.

I Prop. 1 S (2023–2024) opplyser Samferdselsdepartementet at det skal gjennomførast ekstern kvalitetssikring (KS2) av prosjektet, og at regjeringa vil kome tilbake til Stortinget med forslag til kostnadsramme.

Den eksterne kvalitetssikringa av prosjektet er no gjennomført. Kvalitetssikringa har omfatta prosjektstyringsunderlag og kostnadsoverslag. Det er noko skilnad mellom tala frå konsulenten og Statens vegvesen. Statens vegvesen foreslo ei styringsramme på 1 111 mill. 2022-kr og ei kostnadsramme på 1 229 mill. 2022-kr. Ekstern kvalitetssikrar har tilrådd ei styringsramme på 1 200 mill. 2022-kr og ei kostnadsramme på 1 430 mill. 2022-kr.

Det er stor grad av samsvar mellom ekstern kvalitetssikrar og Statens vegvesen sine vurderingar og tilråding til styringsramme. Statens vegvesen meiner at deira forslag til styringsramme er tilstrekkeleg for å styre prosjektet. Derfor foreslår Statens vegvesen at styringsramma blir fastsett til deira opphavlege tilråding på 1 111 mill. 2022-kr. Skilnaden mellom ekstern kvalitetssikrar og Statens vegvesen sine tilrådingar til kostnadsramme gjeld i hovudsak uvisse knytt til marknads-, tunnel- og byggherrekostnader. Statens vegvesen ser at uvisse knytt til desse forholda er vurdert noko for lågt i deira forslag og foreslår at kostnadsramma blir fastsett til konsulenten sitt forslag på 1 430 mill. 2022-kr. Rekna om til 2024-prisnivå blir styringsramma 1 195 mill. kr og kostnadsramma 1 538 mill. kr.

Etter ei samla vurdering legg Samferdselsdepartementet til grunn Statens vegvesen sitt forslag til styrings- og kostnadsramme. Departementet foreslår derfor ei kostnadsramme på 1 538 mill. 2024-kr, jf. forslag til romartalsvedtak. Som grunnlag for seinare prisomrekning blir prisnivået i 2022 nytta som referanse.

Det er lagt opp til anleggsstart på prosjektet i 2025, og det er venta opna for trafikk i 2028.

4 Praksis for forskotering i vegsaker

Samferdselsdepartementet ønsker å orientere om dagens praksis for forskotering i vegprosjekt og legg opp til at denne praksisen held fram.

Forskotering omfattar dei tilfella der fylkeskommunar, kommunar, næringsliv eller andre betaler eit beløp på forskot i vegprosjekt for å

dekkje utgifter, særleg i samband med planleggingstiltak og førebuaende arbeid.

4.1 Riksvegprosjekt

Frå og med 2020 har ikkje regjeringa foreslått, eller Stortinget vedtatt, fullmakt til forskotering av midlar til riksvegprosjekt. Det gjeld for enkeltstående riksvegprosjekt og riksvegprosjekt i nye bompengepakker og i bompengepakker som består både av riksvegar og fylkesvegar. Fullmakta gjeld òg for forskotering av bompengar til riksveg. I riksvegprosjekt inneber forskotering av bompengar at forskoterte midlar blir betalte tilbake frå bompengeselskapet når bompengeinnkrevjinga er vedtatt.

Det står att om lag 700 mill. kr i forplikningar i avtalar om forskotering av statlege midlar inngått før 2020. Dette gjeld i hovudsak rv. 706 Nydalsbrua i Trøndelag. I tillegg til forskotering av statlege midlar står det att forplikningar i avtaler inngått før 2020 om forskotering av bompengar i riksvegprosjekt.

4.2 Fylkesvegprosjekt

Fylkeskommunane er sjølvstendige rettssubjekt. Dei treng derfor ikkje fullmakt frå Stortinget til å løyve midlar eller ta opp lån. Etter veglova § 27 kan bompengar nyttast til planleggingstiltak og førebuaende arbeid.

For fylkesvegprosjekt har det vore ein langvarig praksis at Samferdselsdepartementet kan samtykkje til forskotering, utan fullmakt frå Stortinget, viss det er eit tydeleg atterhald om Stortinget sitt vedtak om sjølve bompengeprojektet/-innkrevjinga. Fylkeskommunen kan sjølv stille pengar til disposisjon mot at midlar til refusjon kan rekvirerast frå bompengeselskapet når det føreligg eit stortingsbehandla bompengeopplegg. Eit slikt samtykke inneheld ein klar føresetnad om at risikoen ligg hos fylkeskommunen. Viss Stortinget ikkje vedtek bompengeprojektet, får ikkje fylkeskommunen refundert dei forskoterte midlane. Denne praksisen er nedfelt i pkt. 15.2 i Samferdselsdepartementets bompengearvtale med dei regionale bompengeselskapa og er basert på pkt. 6.3 i den tidlegare bompengearvtalen som blei presentert for Stortinget i St.prp. nr. 17 (1993–94) *Om endra løvingsvedtak m.v. for 1993 for Administrasjon, Sivil luftfart, Vegformål, Transport-subsidiar og kollektivtrafikktiltak, Jernbaneformål og Post*.

Fylkeskommunen sikrar at det forskoterte beløpet inngår i prosjekt- og finansieringsplanen

for det framtidige bompengeprojektet. Det må tydeleg gå fram av stortingsproposisjonen at det er gitt rett til å rekvirere forskoterte midlar til planleggingstiltaka det er opna for.

Samferdselsdepartementet

t i l r å r :

At Dykkar Majestet godkjenner og skriv under eit framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om utbygging og finansiering av E134 Oslofjordforbindelsen byggetrinn 2 i Akershus, kostnadsramme for rv. 13 Lovraeidet–Rødsliane i Rogaland og forskotering i vegsaker.

Vi **HARALD**, Noregs Konge,

s t a d f e s t e r :

Stortinget blir bedt om å gjere vedtak om utbygging og finansiering av E134 Oslofjordforbindelsen byggetrinn 2 i Akershus, kostnadsramme for rv. 13 Lovraeidet–Rødsliane i Rogaland og forskotering i vegsaker i samsvar med eit vedlagt forslag.

Forslag

til vedtak om utbygging og finansiering av E134 Oslofjordforbindelsen byggetrinn 2 i Akershus, kostnadsramme for rv. 13 Lovraeidet–Rødsliane i Rogaland og forskotering i vegsaker

I

Fullmakt til å forplikte staten for investeringsprosjekt

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2024 kan:

Starte opp, medrekna føreta bestillingar og gi tilsegn i, desse investeringsprosjekta:	Under kap./post	Innanfor ei kostnadsramme på:
E134 Oslofjordforbindelsen byggetrinn 2	1320/30	7 750 mill. kroner
Rv. 13 Lovraeidet–Rødsliane	1320/30	1 538 mill. kroner

Fullmakta gjeld òg forpliktingar som blir inngåtte i seinare budsjettår, innanfor kostnadsramma for det einskilde prosjektet. Samferdselsdepartementet blir gitt fullmakt til å pris- og valutakursjustere kostnadsramma i seinare år.

II

Fullmakter til bompengefinansiering

- Stortinget sluttar seg til delvis bompengefinansiering av prosjektet E134 Oslofjordforbindelsen byggetrinn 2.
- Stortinget samtykkjer i at bompengeselskapet Vegfinans AS får løyve til å ta opp lån og krevje inn bompengar til delvis bompengefinansiering av E134 Oslofjordforbindelsen byggetrinn 2. Vilråra går fram av denne proposisjonen.
- Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet Vegfinans AS om delfinansiering av prosjektet E134 Oslofjordforbindelsen byggetrinn 2. Avtalen gir bompengeselskapet rett til å krevje inn bompengar innanfor vilråra i denne proposisjonen.

=====

