

# Utbygging og finansiering av E18 Lysaker-Ramstadsletta i Akershus

Prop. 38 S (2019-2020), Innst. 393 S (2019-2020)

## Tilhører sak

[Utbygging og finansiering av E18 Lysaker-  
Ramstadsletta i Akershus](#)

## Vedtak 735

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



DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statsråden

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

Deres ref

Vår ref

Dato

20/214-

29. mai 2020

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

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

### Spørsmål nr. 12

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

### Svar

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

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

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

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

*God kollektivløsning:*

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

*Bidrar positivt til nullvekstmålet*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Med hilsen



Knut Arild Hareide