



## *Saksframlegg*

### **Høringsuttalelse - videreføring av dagens innkrevingsmodell for bompenger - samferdselspakke 2**

Utv.saksnr	Utvalg	Møtedato
94/18	Formannskapet	17.10.2018
103/18	Kommunestyret	25.10.2018

#### **Rådmannens forslag til vedtak:**

Søgne kommune støtter en videreføring av dagens innkrevingsmodell for bompenger – samferdselspakke 2.

### **Saksprotokoll i Formannskapet - 17.10.2018**

#### **Behandling:**

Til behandling forelå rådmannens forslag til vedtak:

Søgne kommune støtter en videreføring av dagens innkrevingsmodell for bompenger – samferdselspakke 2.

#### **Repr. Egel Terkelsen (Frp) fremmet forslag:**

1. Omfanget av planene for utbygging av Gartnerløkka reduseres.
2. Det jobbes videre med annen finansiering enn bompenger, i beste fall full statlig utbygging, samt en raskere oppstart av ytre ringvei.
- 3 Dagens bompengavtale med stortinget utgår i 2019 og det bes om at det igangsettes arbeidet med fjerning av eksisterende bommer.

#### **Ordfører fremmet tilleggsforslag:**

Det bør vurderes redusert sats for Euro 6 lastebiler.

#### **Votering:**

Det ble votert i følgende rekkefølge. Egel Terkelsen (Frp) forslag, deretter Rådmannens forslag og så Ordførerens tilleggsforslag.

Egel Terkelsens forslag falt med en stemme (Egel Terkelsen, Frp).

Rådmannens forslag vedtatt mot to stemmer (Egel Terkelsen, Frp og Per Kjær, SV).

Ordfører tilleggsforslag: Enstemmig vedtatt.

**Innstilling:**

*Søgne kommune støtter en videreføring av dagens innkrevingsmodell for bompenger – samferdselspakke 2.*

*Det bør vurderes redusert sats for Euro 6 lastebiler.*

**Bakgrunn for saken:**

Høringen av det faglige grunnlaget for en bompengepakke til byvekstavtalen har blitt utsatt. Det er usikkert når denne saken kommer opp igjen men det er en klar intensjon om å inngå en byvekstavtale på sikt. Styringsgruppen for byvekstavtalen anbefaler at det bør utarbeides en sak om videreføring av dagens innkrevingsmodell for primært å sikre finansiering og gjennomføring av Gartnerløkkaprosjektet. Ordningen forutsettes avløst av en byvekstavtale så snart som mulig. Det vil parallelt bli arbeidet med en ny belønningsavtale.

Fylkesutvalget i Vest-Agder vedtok på møte 9. oktober å sende saken ut på høring, med høringsfrist 7. november. ATP utvalget sluttet seg til dette på møte 10. oktober. Det settes en relativt kort høringsfrist for å sikre at saken kan ferdigbehandles regionalt før jul og være klar til behandling i Stortinget i 2019.

**Saksutredning**

I påvente av en byvekstavtale er det viktig med en videreføring av dagens innkrevingsmodell for bompenger for å følge opp Nasjonal Transportplan (NTP) mht finansiering og gjennomføring av Gartnerløkkaprosjektet.

Dersom bompengereordningen ikke videreføres vil innkrevingen i dagens bomsystem stanse om lag ved årsskiftet 2019/2020. En slik løsning vil trolig medføre en økning i trafikken og en redusert mulighet til å få til en ny belønningsavtale. Dette vil gå ut over kollektivtilbudet, som i så fall vil måtte kuttes ned. Videreføring av dagens innkrevingsmodell for bompenger er avgjørende for videre satsing på kollektivtransporten.

**Rådmannens merknader:**

Rådmannen har ingen ytterligere merknader til saken.

**Vedlegg**

- 1 Høring - videreføring av dagens innkrevingsmodell for bompenger - samferdselspakke 2
- 2 Statens Vegvesen - Faglig grunnlag - Høring



## Adresseliste

Vår ref.: 18/07669-2

Deres ref.:

Dato: 10.10.2018

### Høring - videreføring av dagens innkrevingsmodell for bompenger - samferdselspakke 2

#### Sammendrag:

Høringen av det faglige grunnlaget for en bompengepakke til byvekstavtalen har blitt utsatt. Det er usikkert når denne saken kommer opp igjen men det er en klar intensjon om å inngå en byvekstavtale på sikt. Styringsgruppen for byvekstavtalen anbefaler at det bør utarbeides en sak om videreføring av dagens innkrevingsmodell for primært å sikre finansiering og gjennomføring av Gartnerløkkaprojektet. Ordningen forutsettes avløst av en byvekstavtale så snart som mulig. Det vil parallelt bli arbeidet med en ny belønningsavtale.

Fylkesutvalget i Vest Agder vedtok på møte 9 oktober å sende saken ut på høring, med høringsfrist 7 november. ATP utvalget sluttet seg til dette på møte 10 oktober. Det settes en relativt kort høringsfrist for å sikre at saken kan ferdigbehandles regionalt før jul og være klar til behandling i Stortinget i 2019.

#### Vurderinger:

I påvente av en byvekstavtale er det viktig å videreføre en bompengoordning for å følge opp Nasjonal Transportplan (NTP) mht planlegging og gjennomføring av prosjekt Gartnerløkka – Kolsdalen. Vedtaket i NTP forutsetter en bompengandelen på 1,8 mrd kr. Det vil være viktig å sikre at ikke det statlige bidraget i NTP vil kunne forsvinne til andre prosjekter andre steder i landet.

Dersom bompengoordningen ikke videreføres vil innkrevningen i dagens bomsystem stanse omlag ved årsskiftet 2019/2020. En slik løsning vil trolig medføre en økning i trafikken og en redusert mulighet til å få til en ny belønningsavtale. Det vil også medføre at Gartnerløkka – Kolsdalen ikke blir bygget ut som planlagt.

Ulempen med en videreføring / ny bompengepakke er at den i store trekk vil gå til finansiering av ett prosjekt – Gartnerløkka. Det vil være vanskelig å finne rom til andre tiltak av noe omfang. Videre satsning på kollektivtransporten vil være avhengig av at man får en ny belønningsavtale eller at man finner andre måter å finansiere satsningen på.

### Bakgrunn for saken:

Bompengepakken for en byvekstavtale er utsatt. Det er imidlertid en klar intensjon om at det på sikt skal inngås en byvekstavtale. Den inneværende bompengepakken går ut omtrent ved årsskiftet 2019/2020.

I Nasjonal Transportplan 2018- 2029 er det satt av 1,2 mrd kr til prosjekt Gartnerløkka – Kolsdalen. Det er en forutsetning at den resterende kostnaden på ca 1,8 mrd kr dekkes ved bompengeneinnkreving. Dersom dette prosjektet skal sikres gjennomføring i tråd med tidsplanen vil det være nødvendig å videreføre dagens bompengordning inntil den kan avløses av en byvekstavtale.

Prosjekter som skal delvis finansieres av bompenger må fullfinansieres i bompengeperioden. Det vil si at bompengeperioden må være så lang at hele prosjektet finansieres. For Gartnerløkka betyr dette at en videreføring av dagens ordning må bli på 12 år.

Normalt skal kostnadsøkninger for prosjekter som inngår i bompengepakker håndteres innenfor pakken. Den foreslåtte pakken har relativt lite rom for å kunne håndtere store kostnadsøkninger. Statens Vegvesen vil foreslå overfor departementet at prosjekt Gartnerløkka – Kolsdalen håndteres etter prinsippene for strekningsvise prosjekter selv om det inngår i en bypakke. For strekningsvise prosjekter skal uforutsette kostnader (utover prisstigning) dekkes av statlige midler og bompenger etter samme prosentvise fordeling som prosjektets kostnad. Kostnadsreduksjoner fordeles på samme måte. Eventuelle overskridelser ut over 10% er statens sitt ansvar og eventuelle kostnadsbesparelser ut over 10% tilfaller staten.

I høringsrunde for bompengepakken for en byvekstavtale kom det klart frem at det er ønskelig at nullutslippskjøretøyer bør betale ved bompasering i en ny ordning. Styringsgruppen har på møte 19 september bedt om at det i forslaget til ny bompengordning skal settes en takst for nullutslippskjøretøyer på 50% av normal takst. Dette gjelder både lette og tunge kjøretøyer. Bomsatsene er ikke indeksregulert på flere år. Konsumprisindeksen har økt med om lag 12% siden 2013 da tidsdifferensierte bompengetakster ble innført. Avrundet nedover gir dette en indeksregulering på 1 kr utenfor rush og 2 kr i rush, for lette kjøretøyer. For tunge kjøretøyer henholdsvis 2 kr og 4 kr. Bomsatsene blir da slik:

Takstgruppe		I rush	Utenfor rush
Takstgruppe 1 (lette kjøretøyer)	Nullutslippskjøretøyer	11	7
	Andre	23	15
Takstgruppe 2 (tunge kjøretøyer)	Nullutslippskjøretøyer	20	13
	Andre	40	26

Det gis fortsatt 20% brikkerabatt for lette kjøretøy og fortsatt et månedstak på 50 passeringer. Timesregelen videreføres.

**Gjennomsnittstakst**

Basert på bomsatsene beregnes det en gjennomsnittstakst for hhv lette og tunge kjøretøy. Denne snittaksten gir et bilde av hva man i gjennomsnitt betaler pr bompassering når rabatt, timesregel og månedstak er tatt med.

Når man på et senere tidspunkt skal justere satsene, for eksempel i forhold til prisindeks eller justering mellom kjøretøygruppene, er det gjennomsnittstaksten som reguleres. Prisen for de ulike kjøretøygruppene reguleres da samtidig slik at gjennomsnittstaksten opprettholdes.

**Proessen videre**

Saken sendes ut på høring til de berørte kommunene og de to fylkeskommunene med høringsfrist 7 november. Høringsuttalelsene oppsummeres og vedtak i saken fattes av Bystyret i Kristiansand og Fylkestinget i Vest Agder.

Vedtakene i saken oversendes deretter til Vegdirektoratet som utarbeider en proposisjon som legges frem for Stortinget.

**Høringsuttalelser sendes:**

Vest Agder fylkeskommune  
Samferdselsseksjonen  
Postboks 517, Lundsiden  
4605 Kristiansand  
Att: Jo Viljam Drivdal

Eller på e-post: [jod@vaf.no](mailto:jod@vaf.no)

Med vennlig hilsen  
Seksjon for samferdsel

Jo Viljam Drivdal (sign)  
Prosjektleder byvekstavtale for Kristiansandsregionen

**Vedlegg:**

Statens Vegvesen – faglig grunnlag (Høringsutgave).

**Adresseliste:**

Søgne kommune, Postboks 1051, 4682 Søgne, [postmottak@sogne.kommune.no](mailto:postmottak@sogne.kommune.no)  
Songdalen kommune, Postboks 53, 4685 Nodeland, [postmottak@songdalen.kommune.no](mailto:postmottak@songdalen.kommune.no)  
Kristiansand kommune, Postboks 417, Lund 4604 Kristiansand, [postmottak@kristiansand.kommune.no](mailto:postmottak@kristiansand.kommune.no)  
Vennesla kommune, Postboks 25, 4701 Vennesla, [post@vennesla.kommune.no](mailto:post@vennesla.kommune.no)  
Iveland kommune, Frikstadveien 20, 4724 Iveland [postmottak@iveland.kommune.no](mailto:postmottak@iveland.kommune.no)  
Birkenes kommune, Postboks 115, 4795 Birkeland, [postmottak@birkenes.kommune.no](mailto:postmottak@birkenes.kommune.no)  
Lillesand kommune, Postboks 23, 4791 Lillesand, [postmottak@lillesand.kommune.no](mailto:postmottak@lillesand.kommune.no)  
Aust-Agder fylkeskommune, Postboks 788 Stoa, 4809 Arendal, [postmottak@austragderfk.no](mailto:postmottak@austragderfk.no)  
Vest-Agder fylkeskommune, Postboks 517 Lund, 4605 Kristiansand, [postmottak@vaf.no](mailto:postmottak@vaf.no)  
NHO Agder, Kjøita 6, 4630 Kristiansand, [Siri.Mathiesen@nho.no](mailto:Siri.Mathiesen@nho.no)  
Sørlandets Samferdselsløft v/Jan Willy Føreland, [Jan.Willy.Foreland@wsp.com](mailto:Jan.Willy.Foreland@wsp.com)  
Norsk Lastebileier-forbund, Region 4 v/Reidar Retterholt, [rr@lastebil.no](mailto:rr@lastebil.no)  
Næringsforeningen i Kristiansandsregionen, Pb 269, 4663 Kristiansand, [post@kristiansand-chamber.no](mailto:post@kristiansand-chamber.no)

# Forslag til Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 2 Høringsutgave

---

*Faglig grunnlag til lokalpolitisk sluttbehandling*

## 1 Bakgrunn

### 1.1 Innledning

Statens vegvesen oversendte i juni 2018 det faglige grunnlaget «Bompengepakke for Kristiansandsregionen» til lokalpolitisk behandling. Bompengepakken var ment å ligge til grunn for en byvekstavtale. Forslaget omfattet blant annet flere nye bomstasjoner og 50 prosent takstøkning i forhold til dagens takster. Fylkesutvalget i Vest-Agder og formannskapet i Kristiansand vedtok i sine høringsuttalelser den 4. hhv. 5. september å utsette saken inntil statens premisser for en byvekstavtale blir tydeliggjort. Statens vegvesen ble samtidig bedt om å utarbeide et faglig grunnlag for en forlengelse av dagens bompengeordning.

Vedtakene ble fulgt opp i Styringsgruppen for byvekstavtale Kristiansandsregionen den 19. september 2018. Styringsgruppen la blant annet til grunn at dette skal omfatte finansiering av E18/E39 Gartnerløkka – Kolsdalen og midler til programområdetiltak.

Dette notatet svarer ut disse vedtakene. For at Stortinget kan gi tillatelse til å starte opp E18/E39 Gartnerløkka – Kolsdalen, må prosjektet være fullfinansiert. Det er lagt til grunn at dette vil kreve en bompengeperiode på om lag 12 år.

**Det understrekes at på grunn av svært kort saksbehandlingstid er denne høringsutgaven ikke fullverdig kvalitetssikret etter Statens vegvesens normale prosedyrer.**

## 1.2 Lokalpolitisk bestilling av et faglig grunnlag for forlengelse av dagens bompenggeordning.

Formannskapet i Kristiansand og fylkesutvalget i Vest-Agder vedtok følgende til høringen av Bompenggepakke for Kristiansandsregionen.

### Kristiansand formannskap vedtok den 5.9.2018

- 1. Saken utsettes inntil statens premisser for byvekstavtalen blir tydeliggjort. Kristiansand kommune ber om et snarlig møte med ny samferdselsminister for å avklare rammene for byvekstavtaler.*
- 2. Som et mulig alternativ til foreliggende forslag, ber Kristiansand kommune Statens vegvesen/fylkeskommunen utarbeide et faglig grunnlag for en forlengelse av dagens bompenggeordning samt søknad om ny belønningsordning.*

### Fylkesutvalget i Vest-Agder vedtok den 4.9.2018

*Fylkesutvalget vil bidra til å løse lokale klimautfordringer og mener en forpliktende og balansert avtale mellom stat, fylke og kommune (byvekstavtale) er et godt middel for å oppnå vedtatte mål som en slik avtale forutsetter. Fylkesutvalget mener at det i et slikt avtaleforhold er rimelig at også staten synliggjør sin forhandlingsposisjon. Signaler fra Statens Vegvesen og regjeringen framstår pr i dag som selvmotsigende og i strid med hverandre. Dette setter fylket og kommunen i en uholdbar situasjon og påfører befolkningen og lokale styresmakter stor utrygghet om nivå og innretning på bomringen og framtidige investeringer.*

*Fylkesutvalget foreslår at saken utsettes inntil statens premisser for byvekstavtalen blir tydeliggjort. Vest-Agder fylkeskommune ber om et snarlig møte med ny samferdselsminister for å avklare rammene for byvekstavtaler.*

*Som et mulig alternativ til foreliggende forslag, ber Vest-Agder fylkeskommune Statens vegvesen utarbeide et faglig grunnlag for en forlengelse av dagens bompenggeordning samt søknad om ny belønningsordning*

### Styringsgruppe for byvekstavtale Kristiansandsregionen

I møtet 19. september 2018 vedtok styringsgruppen å be Statens Vegvesen forberede en sak om en ny bompenggeordning i hovedsak basert på dagens innkrevingsordning. Følgende prinsipper legges til grunn:

- Samme antall og plassering av bompunkter
- Bompenggeperiode lang nok til å fullfinansiere Gartnerløkka (anslagsvis 12 – 15 år).
- Samme takster som i dag, men indeksregulert fra 2013.



- Nullutslippsskjøretøyer betaler 50 % av normal takst.

Det er fortsatt en klar intensjon om å inngå en byvekstavgift på sikt.

### 1.3 Endringer i bompengerordninger

Større endringer i bompengerprosjekter som er vedtatt av Stortinget skal behandles på samme måte som nye bompengerprosjekter. Omfanget av nødvendige utredninger og analyser vil derimot avhenge av hvilke endringer man ønsker å foreta.

Det er vanlig at de største byområdene reviderer og eventuelt utvider bypakkene med jevne mellomrom. Slike revisjoner gjøres gjerne i tilknytning til at byvekstavtalene reforhandles, hvert fjerde år. Revisjon av bompengerpakken forutsetter lokalpolitisk initiativ og godkjenning i Stortinget.

### 1.4 Konseptvalgutredningen

Konseptvalgutredning (KVU) for Samferdselspakke for Kristiansandsregionen forelå i juni 2011. Samferdselsdepartementet hadde fastsatt følgende samfunns mål:

**Innen 2040 skal transporttetterpørselen i Kristiansandsregionen håndteres på en effektiv og miljøvennlig måte**

Regjeringen behandlet saken på grunnlag av KVUen, ekstern kvalitetssikring av denne (KS1) og lokal høring. Regjeringens beslutning på konseptvalg framgår av brev fra Samferdselsdepartementet 9.7.2012:

*Konklusjonen er at videre planlegging av Samferdselspakke for Kristiansandsregionen skal ta utgangspunkt i Konsept Ytre ringvei. I den videre planleggingen skal utredninger og vurderinger av omfanget av gang- og sykkeltiltak, omfanget av kollektivtiltak, bruk av restriktive tiltak for biltrafikken, samt videre utredning av andre samferdselstiltak i regionen inngå.*

KVUen foreslo å starte med økt frekvens for kollektivrutene. Det ble videre foreslått at det tidlig i bompengerperioden skulle bli en betydelig satsing på holdeplassopprustning, gang-/sykkelhovedveien og prosjektene E39 Gartnerløkka – Kolsdalen, planskilte kryss på E18 og E39, bru til Eg og ny Havnegate. Skissen til framdrift viser også at innen åtte år bør det være realisert infrastrukturtiltak for sykkel for om lag to milliarder kroner og infrastrukturtiltak for buss for nærmere fire mrd. kr i dagens kroneverdi. Mot slutten av bompengerperioden foreslår konseptvalgutredningen også andre store veiprojekt: Ytre ringvei og E39 Breimyrkrysset – Volleberg, rv 9 Ledningedalen, Ny vei til Kjevik og Vågsbygdveien syd.

Det er så godt som kun E18/E39 Gartnerløkka – Kolsdalen som foreslås prioritert gjennom Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 2. Det er kun satt av en liten sum til programområdetiltak. Dette i motsetning til bompengerpakken for byvekstavtalen som var ute til høring, hvor det var en betydelig satsing på kollektiv-, sykkel-, og gangetiltak i tillegg til realisering av E18/E39 Gartnerløkka – Kolsdalen.

## 1.5 Dagens Samferdselspakke fase 1

Samferdselspakke for Kristiansandsregionen, fase 1 ble vedtatt av Stortinget i 2009, og er siden revidert to ganger. I 2013 sluttet Stortinget seg til innføring av tidsdifferensierte bompengetakster. I 2017 ble innkrevingsperioden forlenget med om lag to år<sup>1</sup>, slik at den nå ventes nedbetalt like etter årsskiftet 2019/2020. De økonomiske rammene ble da utvidet med 530 mill. kr, fylkeskommunale bidrag inkludert. Samlet investeringsramme for samferdselspakken er om lag 2,8 mrd. kr.

Ved den siste revisjonen ble takst- og rabattordningen justert for takstgruppe 2 (tunge kjøretøy). Disse betaler nå 36/24 kr hhv. innenfor/utenom rushtid. Takstgruppe 1 (lette kjøretøy og personbiler) ble videreført med 21/14 kr. Takstgruppe 1 oppnår 20 prosent rabatt med bompengebrikke og gyldig avtale, mens det ikke gis brikkerabatt for takstgruppe 2. Nullutslippskjøretøy kan passere gratis. Det er ordning med timesregel, samt et passeringstak på 50 passeringer i måneden for begge takstgruppene.

## 1.6 Mål for forlengelsen av samferdselspakken

Forlengelsen av Samferdselspakken skal ivareta utbygging av E18/E39 Gartnerløkka – Kolsdalen i henhold til prioriteringen i Nasjonal transportplan 2018–2029 og Statens vegvesen Handlingsprogram 2018–2021/23.

## 1.7 NTP 2018–2029

I Meld. St. 33 (2016–2017) Nasjonal transportplan 2018–2029 er det prioritert 1220 mill. kr i statlige midler til E18/E39 Gartnerløkka – Kolsdalen. Prosjektet var kostnadsberegnet til 3060 mill. kr. Prioriteringen forutsetter tilslutning til et opplegg med delvis bompengefinansiert utbygging.

Statens vegvesens handlingsprogram for 2018–2023 (2029) følger opp denne prioriteringen som vist i tabellen nedenfor. Beløpet i 2018 er finansiert av bompenger innenfor de økonomiske rammene for inneværende del av Samferdselspakken. Tilgang til ytterligere bompenger og til statlige midler vil kreve at fullfinansiering blir avklart.

*Tabell 1 E18/E39 Gartnerløkka – Kolsdalen, har denne prioriteringen i Statens vegvesens Handlingsprogram 2018–2021/23 (2029)*

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024-2029	SUM
Statlige midler					50	200	970	1 220
Annen finansiering (bompenger)	105	55	270	360	460	360	230	1 840
Sum finansiering	105	55	270	360	510	560	1200	3060

<sup>1</sup> Stortingets behandling av [Prop. 134 S \(2016–2017\)](#) Samferdselspakke for Kristiansandsregionen i Vest-Agder, fase 1 – forlenging av bompengereordninga; [Innst. 470 S \(2016–2017\)](#)

## 2 Prosjekter og tiltak

### 2.1 Omtale av prosjekt og tiltak

#### E18/E39 Gartnerløkka – Kolsdalen

E18/E39 Gartnerløkka – Kolsdalen er viktig for utvikling av et robust vegsystem i Kristiansand. Dagens vei er overbelastet i rushperioder og medfører forsinkelser for trafikken både på E39 inn til Norge via ferjer og for trafikk på gjennomgående E18/E39. Prosjektet bidrar til sammenhengende standard, en helhetlig løsning med god bytilpasning, økt satsing på kollektivtrafikk, sykkel og gåing, og gir bedre fordeling av trafikken i Kristiansand by, med økt mulighet til å prioritere kollektivtrafikk. Det bidrar godt til knutepunktutvikling, med effektiv og sikker overgang mellom transportmidlene bil, buss, bane, sjø, gående og syklende.

Dette innebærer at det også legges til rette for videreføring av Havnegata. Ny havnegate vil bidra til bedre fordeling av trafikk i Kristiansand by og til/fra E18/E39, samtidig som det gir muligheter til å prioritere kollektivtrafikk inn og ut av kvadraturen i Vestre Strandgate. Prosjektet bygger to parallelle jernbanespor til Kristiansand ferjeterminal slik at det styrker konkurransevnen for godstransport fra sjø til bane. Samtidig opprettholdes jernbanespor fram til dagens containerhavn.

Prosjektet bidrar positivt til samfunnssikkerhet og beredskap med bedre tilgjengelighet, større sikkerhet og bedre avvikling.

Det foreligger godkjent reguleringsplan, og prosjektering er i gang. Det legges til grunn framdrift med utgangspunkt i Statens vegvesens handlingsprogram 2018–2023 (2029).

Statens vegvesen er i gang med å kvalitetssikre og oppdatere kostnadsoverslaget. Videre vil Samferdselsdepartementet foreta en ekstern kvalitetssikring (KS2) av prosjektet etter at de har fått oversendt lokalpolitiske vedtak for finansiering. Kostnadstallet kan derfor bli justert fram mot Stortingsbehandling. Eventuelle kostnadsendringer kan medføre endringer i rammen til programområdetiltak.

Prosjektet er kostnadsberegnet til 3060 mill. kr. Om lag 100 mill. kr av dette er allerede finansiert i fase 1 av samferdselspakken, slik at det gjenstår å finansiere om lag 2960 mill. kr.

## Diverse programområdetiltak

Det settes av en liten pott til investeringstiltak for kollektiv, sykkel, gange, trafikkikkerhet og eventuelt også mindre veiutbedringer. Det er utarbeidet et utgangspunkt for aktuell portefølje i notatet «Grunnlagsdokument for bymiljøavtale for Kristiansandsregionen», fra styringsgruppen for bymiljøavtale Kristiansandsregionen den 10. januar 2017. Her inngår også midler til planlegging i forhold til framtidig bompenggeordning. Tiltak prioriteres innenfor programområdetiltak ut fra prinsippene som for porteføljestyring, jamfør avsnitt 0 Styringsmodell nedenfor.

## 2.2 Finansieringsbehov

Det er lagt til grunn at fase 2 skal finansiere programområdetiltak for om lag 300 mill. kr i tillegg til E18/E39 Gartnerløkka – Kolsdalen.

Tabell 2. Finansieringsbehov

Mill. 2018-kr	
	SUM
E39/E18 Gartnerløkka–Kolsdalen	2 960
Diverse programområdetiltak	300
Sum	3 260

Beregningsmessig er det lagt til grunn følgende framdrift for finansieringsbehovet.

Tabell 3. Beregningsgrunnlag for fordeling av investeringer per år.

Tiltakspakke 12 år	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	SUM
E39 Gartnerløkka-Kolsdalen	60	280	370	520	570	570	490	160						2960
Diverse programområdetiltak -		20	20	20	20	20	20	30	30	30	30	30	30	300
SUM	60	300	390	540	590	590	510	190	30	30	30	30	30	3320

## 3 Forslag til bompenggeordning og finansiering

### 3.1 Disse bidrar til finansiering

Følgende finansiering er lagt til grunn:

Statlige midler forankret i Nasjonal transportplan 2018–2029 inngår i beregningene, hvor det er prioritert 1 220 mill. kr til E18/E39 Gartnerløkka – Kolsdalen forutsatt at det blir tilslutning til et opplegg for delvis bompenggefinansiering.

Fylkeskommunen og kommunene forutsettes å minimum å bidra med mva.-kompensasjonen som mottas for tiltakene som gjennomføres på eget veinett. Nedenfor er det estimert et forsiktig beløp, tilsvarende at mva. i gjennomsnitt utgjør 10 prosent av totalkostnad for programområdetiltakene. Endelig nivå for refusjonen er avhengig av hvilke tiltak som gjennomføres innenfor programområdetiltakene, og hvilket veinett disse ligger på.

Finansieringsramme fra bompenger er beregnet nedenfor. Beløpet er avhengig av takstene.

## 3.2 Forslag til takst- og rabattsystem

Dagens takst- og rabattordning forutsettes i hovedsak videreført. Dette medfører 20 prosent brikkerabatt for takstgruppe 1, timesregel som innebærer at det maksimalt betales for én passering per time, passeringstak på 50 per kalendermåned. Følgende får fritak i henhold til takstreningslinjene: kollektivtransport i konsesjonert rute, utrykningskjøretøy og forflytningshemmede med gyldig HC-kort (etter søknad). Rabatt- og fritaksordninger forutsetter brikke og gyldig avtale. I tillegg er mopeder og motorsykler fritatt.

Stortinget forutsetter nå at gjennomsnittstaksten skal presenteres i proposisjonen til Stortinget. Det skal samtidig gis et anslag på hva det vil gi i grunntakster. Gjennomsnittstaksten forutsettes regulert i takt med prisstigning.

## 3.3 Forslag til takster

Finansieringsberegningene legger til grunn en gjennomsnittstakst kr 11,30.

Bomsatsene er ikke indeksregulert på flere år. Konsumprisindeksen ventes å ha økt med om lag 17 prosent siden 2013 da tidsdifferensierte bompengetakster ble innført, og fram til 2020 når fase 2 ventes iverksatt. Det er foreslått en takstøkning på kr 2 i rush og kr 1 utenfor rush for takstgruppe 1 (lette kjøretøy), og for takstgruppe 2 henholdsvis kr 4 og kr 2. Dette innebærer at gjennomsnittstaksten kun prisjusteres med om lag åtte prosent i forhold til satsene fra 2013.

I høringsrunden for «Bompengepakke for Kristiansandsregionen» juni–september 2018 kom det fram at det er ønskelig at nullutslippskjøretøyer bør betale ved bompassering i en ny ordning. Styringsgruppen bad derfor Statens vegvesen om å legge til grunn at disse skulle betale 50 prosent av normal takst. Betaling for nullutslippskjøretøy skal gjelde allerede fra starten av forlengelsen. Ved beregning av gjennomsnittstakst er det lagt til grunn at 15 prosent av passeringene er med nullutslippskjøretøy. Dette samsvarer med forventet situasjon rundt år 2020–21.

Etterfølgende tabell viser forventede grunntakster. Det er tatt høyde for forventet prisstigning, slik at beløpene er oppgitt i 2020-kroneverdi.

Tabell 4. Forslag til takster (2020-kroneverdi)

Takstgruppe		I rush	Utenom rush
<b>Takstgruppe 1 (lette kjøretøy)</b>	Nullutslippskjøretøy	11	7
	Andre	23	15
<b>Takstgruppe 2 (tunge kjøretøy)</b>	Nullutslippskjøretøy	20	13
	Andre	40	26

### 3.4 Samlet finansiering

Dette er beregnet til å kunne finansiere E18/E39 Gartnerløkka – Kolsdalen og de 300 mill. kr som er foreslått satt av til programområdetiltak i løpet av om lag tolv år. Etterfølgende tabell av ramme for finansiering med bompenger blir 2070 mill. kr, i tillegg til at staten bidrar med 1220 mill. kr til E18/E39 Gartnerløkka – Kolsdalen, og at det forventes 30 mill. kr i mva.-refusjon fra fylkeskommune og kommuner. Mva.-refusjonen er et estimert beløp, avhengig av hvilke tiltak som realiseres innenfor programområder.

Tabell 5. Finansieringskilder

	Mill. 2018-kr
	<b>SUM</b>
<b>Staten til E18/E39 Gartnerløkka – Kolsdalen</b>	1 220
<b>Bompenger</b>	2070
<b>Fylkeskommune og kommuner (estimert mva.-refusjon)</b>	30
<b>Sum</b>	<b>3320</b>

### 3.5 Lån, renter, gjeld og diverse forutsetninger

#### Renter, lån og gjeld

Beregningene over ivaretar også at bompengeselskapets finansieringskostnader blir finansiert. Disse er beregnet til om lag 500 mill. kr. Av dette utgjør innkrevingskostnadene og beregningstekniske rentekostnader hver om lag 250 mill. kr. Låneopptaket er størst i 2024. Gjelden er da oppe i om lag 1000 mill. kr (løpende kroneverdi) med de gitte forutsetningene. Beregningene av rentekostnader og gjeld forutsetter en nøktern disponering av bompenger til programområdetiltak i perioden mens Gartnerløkka – Kolsdalen bygges.

Beregningsteknisk lånerente er fastsatt av Finansdepartementet til 5,5 prosent de første ti årene, deretter 6,5 prosent. Det er forutsatt to prosent årlig prisvekst.

#### Trafikk

Trafikktallene gjennom dagens bomstasjoner er lagt til grunn, med noe nedjustering for økt gjennomsnittstakst. Det er tatt utgangspunkt i at trafikken ikke vokser, men holder seg på samme nivå som i dag gjennom hele innkrevingsperioden.

Ansvar for utbygging av E18/E39 Ytre ringvei er lagt til Nye Veier AS, og prosjektet forutsettes delvis bompengefinansiert. Det er valgt å legge til grunn trafikkbortfall til Ytre ringvei i 2028, med tilhørende inntektsreduksjon i bomstasjonene.

## 3.6 Forholdet til Samferdselspakkens fase 1

Det legges til grunn at utbrukte midler fra Samferdselspakkens fase 1 skal disponeres inn i fase 2, og at dette kommer i tillegg til finansieringsrammene over. Samtidig må alle forpliktelser som er knyttet til disse midlene fra fase 1 videreføres inn i fase 2, og ivaretas gjennom styringsmodellen for fase 2.

## 3.7 Følsomhetsberegninger og garantiansvar

### Kostnadsøkning etter Stortingsvedtak

Vanligvis skal kostnadsendringer for prosjekter som inngår i bompengepakker håndteres innenfor pakken. Dette innebærer at kostnadsøkninger for prosjekter som E18/E39 Gartnerløkka – Kolsdalen finansieres med bompenger, samtidig som at all kostnadsreduksjon går til reduksjon i bompenger som da kan brukes til andre formål i pakken. Det statlige bidraget til dette prosjektet vil i så fall være 1220 mill. kr, uavhengig av sluttkostnad.

Den foreslåtte bompengeorrdningen har relativt lite handlingsrom for kunne å håndtere store kostnadsøkninger innenfor pakken. Statens vegvesen vurderer derfor om det kan bli aktuelt å foreslå overfor departementet at E18/E39 Gartnerløkka – Kolsdalen håndteres etter prinsippene for strekningsvise prosjekt.

Ved strekningsvise bompengeprojekt legges det til grunn at eventuelle kostnadsøkninger opp til 10 prosent utover forventet kostnad ut over prisstigning skal dekkes med statlige midler og bompenger etter samme prosentvise fordeling som innenfor prosjektets forventede kostnad. Dette betyr at eventuelle overskridelser ut over 10 prosent er staten sitt ansvar. Kostnadsreduksjoner fordeles på samme måte, og eventuelle kostnadsbesparelser ut over 10 prosent tilfaller staten.

Programområdetiltak håndteres etter prinsippene for porteføljestyling og innenfor tilgjengelige rammer til dette.

### Usikkerhet i inntekter, usikkerhet og garantiansvar

Til saksgrunnlaget til lokalpolitisk sluttbehandling vil det også bli foretatt vurderinger av usikkerhet. Det vil bli lagt til grunn at det skal stilles garantier for bompengeselskapets låneopptak med utgangspunkt i følsomhetsberegninger. Foreløpige beregninger tilsier at det er behov for å garantere for i størrelsesorden 1,3 mrd. kr.

## 4 Virkninger og bidrag til måloppnåelse

Bompengeordningen for Kristiansandsregionen vil først og fremst gjennomføre E18/E39 Gartnerløkka – Kolsdalen, som er prioritert i KVV for Kristiansandsregionen, og i Nasjonal transportplan 2018–2029. Prosjektet bidrar godt til utvikling av transportknutepunktet med sikker og effektiv overgang mellom transportmidlene bil, buss, bane, båt, og til framkommelighet for gående og syklende, og det legger til rette for god byutvikling i området.

## 5 Styringsmodell

Det legges til grunn at prioriteringer for programområdetiltak skjer på samme måte som i dagens Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 1.

Det legges til grunn at omfanget på utbyggingen må tilpasses den økonomiske rammen og de føringer om gjeld som blir fastsatt for Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 2. Det forutsettes sterk kostnadskontroll. Kostnadsøkninger må derfor håndteres innenfor den økonomiske rammen. Dersom kostnadene for ett eller flere prosjekter øker, innebærer dette at andre prosjekter ikke kan gjennomføres. Dersom enkelte prosjekt blir rimeligere enn forutsatt, kan det derimot bli rom for å gjennomføre flere prosjekt.

## 6 Videre saksgang

Saken om forlengelse av Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 2 må politisk behandles av Kristiansand kommune, og deretter av Vest–Agder fylkeskommune. Vest–Agder fylkeskommune sender saken til høring i alle kommunene i Kristiansandsregionen, og til Aust–Agder fylkeskommune.

Forutsatt lokalpolitisk tilslutning til et opplegg for bompengeinnkreving, tiltaksportefølje og opplegg for porteføljestyling, vil dette gi grunnlag for å oversende saken til Samferdselsdepartementet for videre saksgang.

Vedtakene oversendes Statens vegvesen Region sør. Etter at de lokalpolitiske vedtakene er oversendt regionvegkontoret, vil Statens vegvesen ferdigstille grunnlagsdokumenter for videre saksgang. Før saken kan legges fram for Stortinget for endelig vedtak, skal det gjennomføres ekstern kvalitetssikring (KS2) av finansieringsberegningene og av store veiprojekter med tidlig oppstart.



## 6.1 Forslag til lokalpolitiske vedtak

Statens vegvesen bli komme med forslag til vedtak når saken oversendes til lokalpolitisk sluttbehandling.