

St.prp. nr. 98

(2008-2009)

Om utbygging og finansiering av Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 1

*Tilråding frå Samferdselsdepartementet av 21. august 2009,
godkjend i statsråd same dagen.
(Regjeringa Stoltenberg II)*

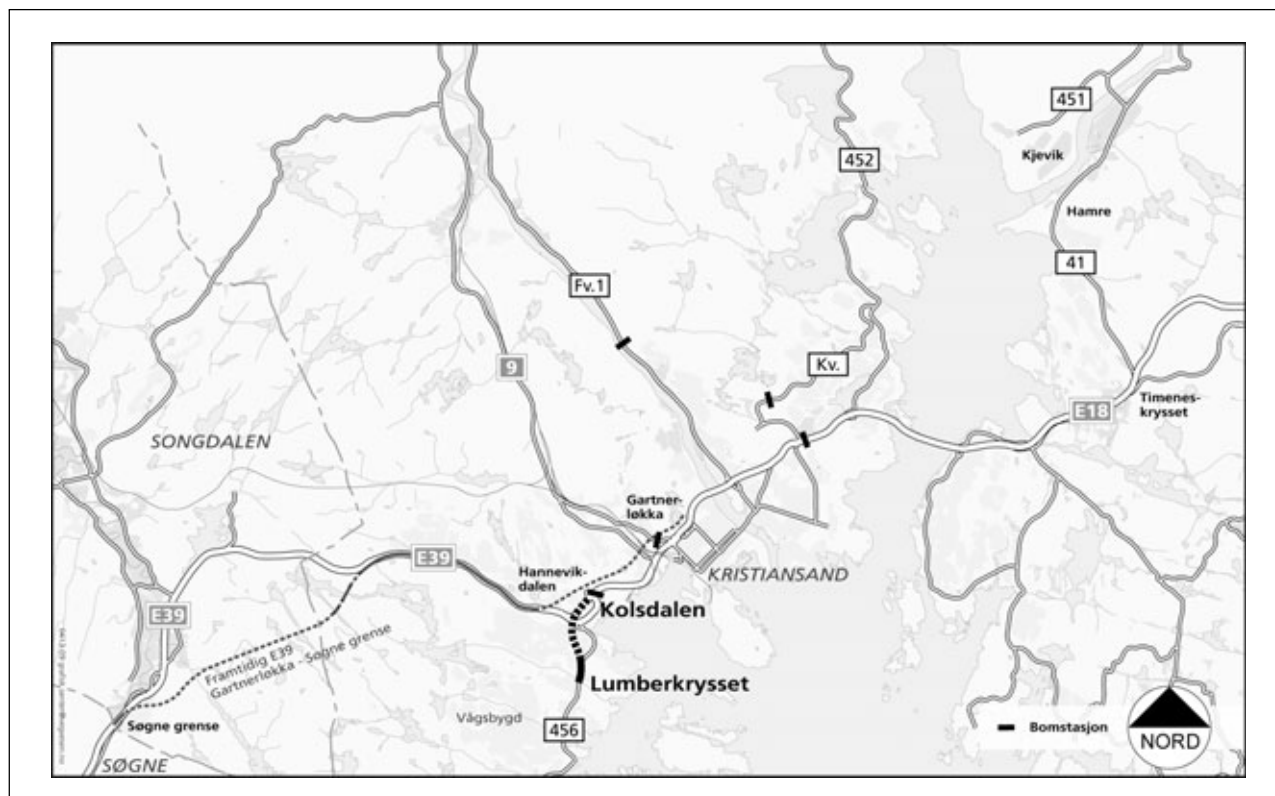
1 Innleiing

Samferdselsdepartementet legg i denne proposisjonen fram forslag om utbygging og finansiering av Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 1. I pakka inngår prosjektet rv 456 Kolsdalen – Lumberkrysset (Vågsbygdveien) i Kristiansand samt ei rekke tiltak innafor dei ulike programområda i kommunane Kristiansand, Søgne, Songdalen og Vennesla i Vest-Agder og Birkenes og Lillesand i Aust-Agder. Midlane til programområda vil i stor grad bli nytta til bygging av samanhengande gang- og sykkelvegnett i Kristiansandsregionen. I tillegg inngår midlar til planlegging av prosjekt og tiltak med sikte på vidareføring av samferdselspakka (fase 2).

I dei lokale vedtaka er det lagt til grunn at samferdselspakka skal finansierast med statlege midlar innafor ramma til øvrige riksvegar og bompengar.

Som følge av forvaltningsreforma er dei aktuelle riksvegstrekingane i regionen i hovudsak føresett omklassifiserte til fylkesvegar frå 2010. Det er derfor lagt til grunn at føresette statlege midlar til pakka blir dekkja av Aust- og Vest-Agder fylkeskommunar.

For å kome i gang så snart som råd med prosjekt og tiltak som er kome lengst i planlegginga, er det lokal semje om å leggje fram samferdselspakka i to fasar. I fase 2 legg lokale styresmakter opp til bygging av ny E39 mellom Gartnerløkka og Søgne samt ytterlegare satsing på tiltak innafor dei ulike programområda. Det vil også bli vurdert å gjennomføre tiltak for å redusere veksten i biltrafikken. Før fase 2 kan leggjast fram, skal det gjennomførast ei konseptvalutgreiing (KVU) som grunnlag for kvalitetssikring i tidleg planfase (KS1).



Figur 1.1 Oversiktskart

2 Omtale av utbygginga

Samferdselspakke fase 1 inneheld prosjekt og tiltak kostnadsrekna til om lag 1 800 mill. 2009-kr, jf. tabell 2.1:

Tabell 2.1 Aktuelle prosjekt og tiltak innafør Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 1

	Mill. 2009-kr
Rv 456 Kolsdalen – Lumberkrysset	1 080
Mjuk pakke	420
Tiltak langs rv 41/451 Timenes – Kjevik	120
Bomstasjonar	20
Planlegging og førebuing av fase 2	160
Sum	1 800

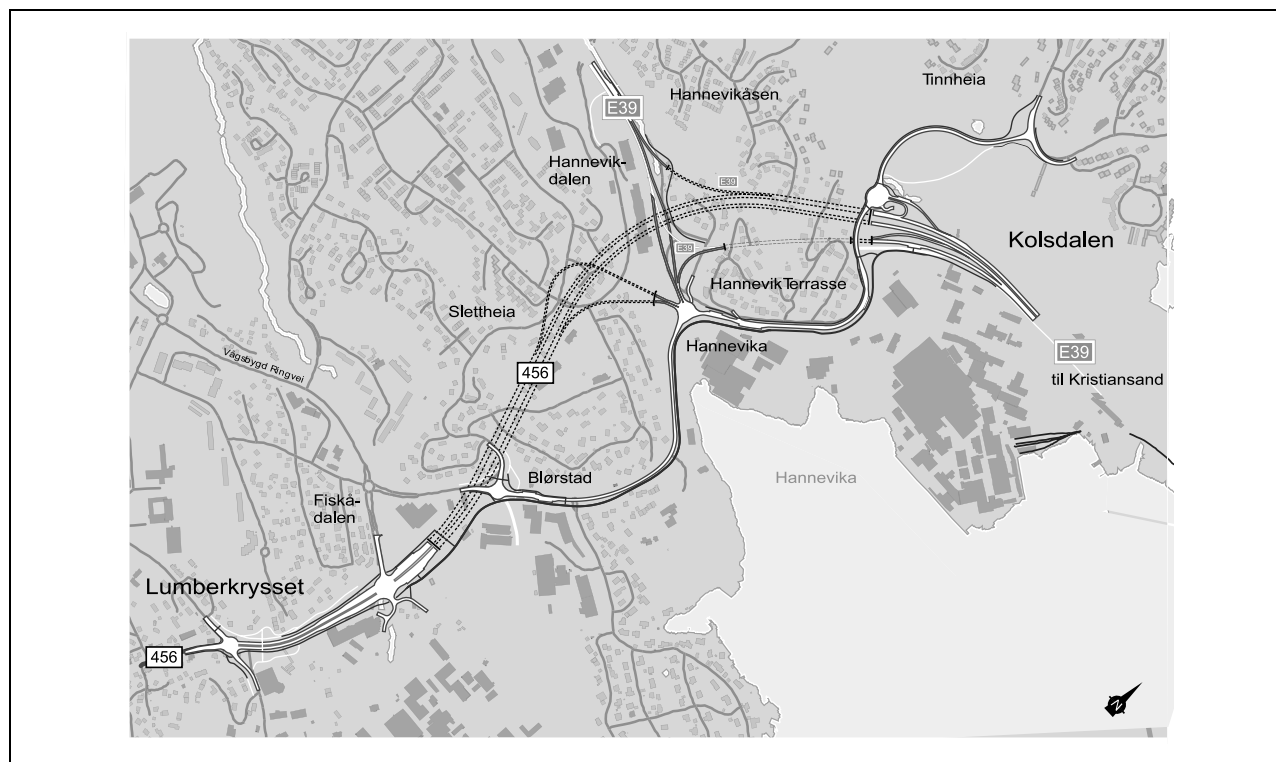
Rv 456 Kolsdalen – Lumberkrysset

Rundt ein tredel av busetnaden i Kristiansand kommune er i Vågsbygd, og bydelen har også tunge næringsområde. Rv 456 har i dag to felt, kryss i plan og fleire direkte avkøyrslar. Trafikken er på

om lag 22 000 køyretøy pr. døgn. Fartsgrensa er 50 og 60 km/t. Det er vesentlege problem med kø i rushtida. I perioden 1999–2009 er det registrert 21 ulykker med ein drepen, to hardt skadde og 32 letare skadde. Ulykkene med drepne og skadde var møteulykker. Det var 6 ulykker med påkøyring bakfrå.

Prosjektet omfattar bygging av 2,2 km ny firefelts veg frå kryss med E39 i Kolsdalen, om lag 1,5 km vest for Kristiansand sentrum, til Lumberkrysset, sentralt i bydelen Vågsbygd, jf. fig. 2.1. I prosjektet inngår m.a. ein tunnel med to løp på 1,3 km. Det blir bygd planskilt kryss med kommunale vegar i Fiskådalen, samt ny rundkøyring i kryss med kommunale vegar ved Lumberkrysset. Kryss med dagens E39 er utforma slik at det på ein enkel måte kan tilpassast framtidig E39-løysing. Dagens rv 456 skal fungere som parallellført samleveg til den nye vegen på strekninga frå Hannevikdalen til krysset i Fiskådalen.

Kristiansand kommune vedtok reguleringsplanane for prosjektet i mai og i september 2007 og ei mindre reguleringsendring 13. mai 2009. Det er gjennomført ekstern kvalitetssikring av prosjektet (KS2). Det er semje mellom konsulenten og Statens vegvesen om styrings- og kostnadsramme. Samferdselsdepartementet legg i tråd med dette til grunn ei styringsramme på 1 080 mill. 2009-kr og ei



Figur 2.1 Rv 456 Kolsdalen – Lumberkrysset

kostnadsramme på 1 220 mill. 2009-kr. Netto nytte (NN) er rekna til om lag 500 mill. kr. Netto nytte pr. investert krone (NN/K) er rekna til om lag 0,3.

Det er planlagt å starte anleggsarbeida på rv 456 Kolsdalen – Lumberkrysset hausten 2010, med fullføring hausten 2013.

Mjuk pakke

Det er føresett om lag 420 mill. kr til tiltak innafør dei ulike programområda i kommunane Kristiansand, Søgne, Songdalen og Vennesla i Vest-Agder og Birkenes og Lillesand i Aust-Agder. Hovudsatsinga innafør mjuk pakke er gang- og sykkelveggar, kollektivtrafikktiltak, trafikktryggleikstiltak, miljøtiltak og mindre utbetringar. I tillegg er det føresett midlar til planlegging og grunnnerv. Enkelte tiltak kan bli delfinansierte med kommunale midlar eller ved at kommunane står ansvarlege for planlegging og eigedomskjøp.

Gang- og sykkelvegutbygginga skal vidareutvikle samanhengande gang- og sykkelvegnett i Kristiansandsregionen, og knyte nettet/netta til viktige knutepunkt. Totalt er det foreslått å bygge om lag 25 km nye gang- og sykkelveggar.

Kryssingar for fotgjengarar i tettbygde strøk er eit viktig satsingsområde innan trafikktryggleik. Det skal byggjast planskilte kryssingar for gåande og syklande m.a. nær skular. I tillegg er det lagt

opp til å gjennomføre tiltak etter trafikktryggleiksinspeksjonar, primært på dagens øvrige riksvegnett.

Det er lagt opp til å setje av midlar til tiltak i kollektivnettet både i Kvadraturen og i Kristiansandsregionen generelt. Midlane vil bli nytta til kollektivgater, tiltak for å betre framkome for buss, terminalar, opprusting av haldeplassar, inkl. tiltak for universell utforming, samt bil- og sykkelparkering langs kollektivaksar.

Fv 303 mellom Kristiansand og Songdalen er også foreslått utbetra. I tillegg er det aktuelt å delfinansiere nytt kryss til jernbanegodsterminalen på Langemyr. Vidare skal 15 mill. kr nyttast til refusjon til Kristiansand kommune for utbetring av rv 452 mellom Fagerholdt og Justvik, jf. St.prp. nr. 1 (2008-2009), side 98.

Mjuk pakke vil gi betre framkome og tryggleik for gåande, syklande og kollektivtrafikanter og vil gjennom dette leggje betre til rette for å erstatta bil-turar med miljøvenleg transport i Kristiansandsregionen. I underkant av halvparten av ramma på 420 mill. kr er planlagt investert i Kristiansand kommune, medan det er foreslått investeringar i storleiksorden 30-60 mill. kr i kvar av dei fem andre kommunane. I den lokale behandlinga er det føresett at om lag 70 mill. kr av den totale ramma til mjuk pakke skal gå til investeringar i Aust-Agder.

Det føresette finansieringsbidraget i eksisteran-

de bompenggeordning var oppnådd 1. juli 2008. Gjennom behandlinga av St.prp. nr. 45 (2007-2008) og St.prp. nr. 72 (2008-2009) har Stortinget vedteke å vidareføre eksisterande innkrevjingsordning for å unngå opphald i innkrevjinga til den nye samferdselspakka er behandla. Dette er venta å gje 6-7 mill. kr i inntekt pr. månad etter at driftskostnader er trekt frå, fram til ny ordning trer i kraft. Det er lagt opp til å nytte om lag 80 mill. kr av desse midlane til tiltak innafør mjuk pakke innan utgangen av 2009.

Rv 41/rv 451 Timenes – Kjevik

Det er behov for å ruste opp rv 41/rv 451 mellom Timenes og Kjevik flyplass. Det er derfor sett av om lag 120 mill. kr til tiltak langs denne strekninga. Det er i fyrste omgang lagt opp til å nytte om lag 40 mill. kr av ramma til gang- og sykkelveggar og planstilte kryssingar for gåande og syklande.

Vidare tiltak langs Kjevikvegen og eventuell løysing på ny tilkomst til flyplassen er ikkje avklart enno. Samferdselsdepartementet vil kome attende til bruken av dei resterande midlane når dei lokale avklaringane ligg føre.

Planlegging og førebuing av ei eventuell fase 2 av samferdselspakka

Det er sett av om lag 160 mill. kr til planlegging og førebuing av ein eventuell fase 2 av samferdselspakka. Det skal gjennomførast ei konseptvalutgreiing (KVU) for vidare utbygging i Kristiansandsregionen som grunnlag for kvalitetssikring i tidleg planfase (KS1). Midlane til planlegging av fase 2 kan derfor ikkje nyttast før resultatet av kvalitetssikringa ligg føre.

3 Lokalpolitisk behandling

ATP-utvalet (samarbeidsorganet for areal- og transportforvaltningsforsøket i Kristiansandsregionen) har koordinert det lokalpolitiske arbeidet med samferdselspakka. Utvalet er sett saman av representantar for Aust- og Vest-Agder fylkeskommunar og Kristiansand, Vennesla, Songdalen og Søgne kommunar i Vest-Agder, og Lillesand og Birkenes kommunar i Aust-Agder. Lokale styresmakter har behandla saka ved fleire høve i perioden desember 2006 - juni 2007. Vest-Agder fylkeskommune fatta i møte i fylkestinget 12. desember 2006 vedtak om å opprette bompengeselskap. Det same gjorde Kristiansand kommune i møte i bystyret 24. januar 2007.

ATP-utvalet fatta 12. januar 2007 følgjande vedtak:

ATP – utvalget anbefaler at Kristiansand kommune og Vest-Agder fylkeskommune fatter følgende vedtak om Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase1, og at Aust – Agder fylkeskommune samt Søgne, Songdalen, Vennesla, Birkenes og Lillesand kommune anbefaler dette vedtaket:

1. *Bystyret i Kristiansand ber Statens vegvesen om å fremme en sak for sentrale myndigheter om Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase én med lokal delfinansiering, på grunnlag av «Samferdselspakke for Kristiansandsregionen, bompengeutredning for fase én» fra Statens vegvesen Region Sør, datert 15. januar 2007.*
2. *Bompenginnkrevingen forutsettes startet opp så snart dagens ordning med utvidelser er avsluttet. Innkrevingstiden for fase én er beregnet til om lag 7 år, med mulighet for forlengelse ved eventuell inntektssvikt.*
3. *Det etableres fem envegs automatiske bomstasjoner med innkreving fra trafikk mot Kvadraturen. Bomstasjonene plasseres som i dagens bompengordning, med noen mindre justeringer for å oppnå best mulig tilpasning til nye veganlegg samt overgangen til automatiske bomstasjoner. Dagens bomstasjon på E39 flyttes ca. 300 meter østover.*
4. *Lettbiltaksten settes til 20 kroner (2007-verdi). Kjøretøy over 3500 kg betaler dobbel takst. Prisene justeres i takt med prisstigningen.*
5. *Rabattordningene forutsettes å følge standard rabattbetingelser med mellom 30 og 50 prosent rabatt for abonnenter. Det forutsettes at abonnenter får betalingsfritak for alle passeringer som overstiger 60 passeringer per måned og én passering per time. Bystyret er inneforstått med at det arbeides med nye takstforskrifter, og aksepterer at opplegget tilpasses eventuelle endringer i rabattbetingelsene.*
6. *Bystyret slutter seg til at følgende innhold legges til grunn for fase 1:*
 - a) *Rv. 456 Kolsdalen – Lumber, utbygging til firefeltsveg. Kostnadsoverslag basert på reguleringsplanvedtak og ekstern kvalitetssikring legges til grunn.*
 - b) *350 mill. kr til «Myk pakke», som omfatter mindre investeringstiltak i samtlige seks ATP-kommuner. Potten kan også disponeres til planlegging og prosjektering av mindre investeringstiltak for fase to.*
 - c) *170 mill. kr til planlegging, prosjektering, grunnnerv og annet nødvendig forberedende arbeid for E39-prosjektene i fase to.*
 - d) *Rv. 451 Hamre – Kjevik. Kostnadsoverslag*

- basert på reguleringsplanvedtak legges til grunn. Bidrag fra AVINOR forutsettes.
7. Dersom det er nødvendig for framdriften til bompengesøknaden for øvrig, utgår Rv. 451 Hamre – Kjevik fra prioriteringslisten hvis ikke godkjent reguleringsplan og finansieringsavtaler foreligger i tide, og senest innen det foreligger godkjent reguleringsplan og kvalitetssikret kostnadsoverslag for rv. 456 Kolsdalen – Lumber.
 8. Bystyret slutter seg til framdrifts- og finansieringsplan som vist i bompengeutredning datert 15.1.2007. Statens vegvesen region Sør gis fullmakt til å foreta mindre justeringer av fremdrifts- og finansieringsplan på grunnlag av endelige kostnadsoverslag innen en totalramme på 1500 mill kr.
 9. Ved eventuell kostnadsøkning på Vågsbygdveien og/eller Kjevikforbindelsen etter at Stortinget har fastsatt en endelig øvre ramme iverksettes marginale kuttlistene innen disse prosjektene. Eventuelt kutt på planlegging, grunnnerv og annet nødvendig forberedende arbeid for E39 – prosjektene i fase 2 kan også bli aktuelt, men skal ikke gå ut over det som er viktig for framdriften av disse prosjektene. «Myk pakke» skal i størst mulig grad skjermes.
 10. Bystyret slutter seg til prioriteringene av mindre investeringstiltak innenfor «Myk pakke», slik de er gjengitt i bompengeutredning datert 15.1.2007. Mindre investeringstiltak prioriteres i henhold til oppsatt prioriteringsliste, og innenfor tilgjengelig ramme for mindre investeringstiltak. Eventuelle overskridelser i enkeltprosjekter i «Myk pakke» skal normalt gå på bekostning av andre prosjekter i «Myk pakke» i samme kommune.
 11. Bystyret vil legge til rette for at samtlige seks kommuner skal delta i prosesser rundt eventuelle omprioriteringer og marginalvurderinger innenfor rammebeløpet for «Myk pakke». Dersom søknaden om å forlenge ATP-prosjektet imøtekommes søkes det Samferdselsdepartementet/Kommunal- og regionaldepartementet om å la Samferdselspakken for Kristiansandsregionen fase 1 inngå i forsøk med alternativ forvaltningsorganisering av transportsystemet i Kristiansandsregionen i 2008 og 2009 med hjemmel i forsøksloven. Når ATP-prosjektet opphører anbefales det å etablere en samarbeidsavtale mellom samarbeidspartnerne i ATP – prosjektet om at ATP-utvalget eller et tilsvarende politisk utvalg i regionen gis i oppgave å foreslå eventuelle justeringer i bruken av midlene i Samferdselspakken fase 1 innen de rammer som Stortinget fastlegger.
 12. Bystyret ønsker at innen fase to avsluttes, skal både E39 være bygget til Søgne grense, og «Myk pakke» med en samlet investeringsramme på 800 mill. kr være gjennomført. Bystyret går inn for at Vest-Agder Fylkeskommune forplikter seg til et samlet bidrag til fase en og fase to av samferdselspakken på 400 mill. kr. og Aust-Agder Fylkeskommune 30 mill. kr. fra de fylkesfordelte investeringsrammene til øvrig riksvegnett, jf. Punkt 5.1 og 5.3 i bompengeutredningen.
 13. Kristiansand kommune og Vest-Agder fylkeskommune garanterer hver for 50% av bompengeselskapets gjeld, samlet begrenset til 350 millioner kroner. Garantitiden er maksimalt 12 år, inklusive maksimal innkrevingstid på 7 år og 5 års forlengelse av bompengeperioden i tilfelle sviktende økonomi. Det er et vilkår at garantien blir sikret 1. prioritet i retten til å kreve inn bompenger.
- Det arbeides videre med å finne finansiering for å fremskynde ferdigstillelse av Kolsdalen-Lumber i løpet av 2010.
- Formannskapet i Kristiansand kommune fatta 23. mai 2007 følgende vedtak:
1. Bystyret anbefaler forslag til bompengesøknad for Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 1 i samsvar med ATP – utvalgets vedtak av 12.1.2007 og bompengeutredning fra Statens vegvesen region Sør datert 15.1.2007, med følgende endringer:
 2. Endringer i ATP-utvalgets vedtak:
 - pkt. 3.samt «eventuell» overgang til automatiske bomstasjoner.
 - «Siste setning strykes.»
 - pkt. 5. overstiger «50» passeringer per måned og osv.
 - pkt. 8. på 1500 mill. «kr. (2006 kroner)»
 3. Bystyret anbefaler at det arbeides videre med økt statlig finansiering for å få inkludert Moneheiforbindelsen i pakken.
- ATP-utvalget fatta 8. juni 2007 følgende vedtak:
1. ATP-utvalget anbefaler Kristiansand bystyre å slutte seg til formannskapetets vedtak (pkt. 1 og 2) av 23.5.07 med endringer som nedenfor.
 2.
 - a) 100 mill. kr til Hamre-Kjevik endres til rv. 41/451 Timenes-Kjevik til trafiksikkerhetstiltak og for å finne løsning på adkomst til flyplassen i samarbeid med Avinor. Dette erstatter 6d og 7 fra ATP-utvalgets vedtak av 12.1.2007.
 - b) Det igangsettes umiddelbart arbeid med fullfinansiering av Timenes – Kjevik inkl. Moneheitunnel, basert på stamvegmidler, bidrag fra Avinor og evt. lokal finansiering.

3. ATP-utvalget vil sterkt anbefale at det ikke fattes vedtak i bystyret som utsetter oppstart av fase 2.

Bystyret i Kristiansand kommune fatta 13. juni 2007 følgjande vedtak:

1. Bystyret anbefaler forslag til bompengesøknad for Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 1 i samsvar med ATP – utvalgets vedtak av 12.1.2007 og bompengeutredning fra Statens vegvesen region Sør datert 15.1.2007, med følgende endringer:
2. Endringer i ATP-utvalgets vedtak:
 - pkt. 3.samt «eventuell» overgang til automatiske bomstasjoner.
 - «Siste setning strykes.»
 - pkt. 5.overstiger «50» passeringer per måned ogosv.
 - pkt. 8.på 1500 mill. «kr. (2006 kroner)»
3.
 - a) 100 mill. kr til Hamre-Kjevik endres til Rv. 41/451 Timenes-Kjevik til trafiksikkerhetstiltak og for å finne løsning på adkomst til flyplassen i samarbeid med Avinor. Dette erstatter 6d og 7 fra ATP-utvalgets vedtak av 12.1.2007.
 - b) Det igangsettes umiddelbart arbeid med fullfinansiering av Timenes – Kjevik inkl. Moneheitunnel, basert på stamvegmidler, bidrag fra Avinor og evt. lokal finansiering.
4. Det legges opp til at en kan ha to brikker på ett verdiabonnement, slik det praktiseres i alle andre bompengeselskap (med unntak av Oslo).
5. Bystyret anmoder Avinor om å gi et betydelig bidrag til ny veitracé fra Timenes til Kjevik.

Aust-Agder fylkeskommune fatta i møte i fylkesutvalet 6. mars 2007 følgjande vedtak:

1. Fylkesutvalget gir en generell anbefaling til forslaget til Samferdselspakke, og støtter i hovedsak ATP-utvalgets vedtak. Samferdselspakken vil kunne gi et betydelig løft spesielt når det gjelder gang/sykkelveger og trafiksikkerhetstiltak i regionen. Det tas til etterretning at det er vanskelig å oppnå høyere statlig finansieringsandel i fase 1. Fylkesutvalget understreker at en arbeider aktivt med sikte på å oppnå en vesentlig økning i den statlige finansieringsandelen i fase 2.
2. Fylkesutvalget støtter forslaget til bompengesøknad for Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 1, i samsvar med ATP-utvalgets vedtak av 12.01.2007 og bompengeutredning fra Statens vegvesen region Sør datert 15.01.2007.
3. Fylkesutvalget godkjenner at det legges inn bidrag fra statlig ramme til øvrige riksvegmidler slik det fremgår av finansieringsplan i bompengeutred-

ning datert 15.01.2007. For inneværende handlingsprogramperiode kanaliseres statlige midler som er tiltenkt mindre investeringstiltak i Kristiansandsregionen inn i Samferdselspakken.

Vest-Agder fylkeskommune fatta i møte i fylkestinget 18. juni 2007 følgjande vedtak:

1. Vest-Agder fylkesting ber Statens vegvesen om å fremme en sak for sentrale myndigheter om Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase én med lokal delfinansiering, på grunnlag av «Samferdselspakke for Kristiansandsregionen, bompengeutredning for fase én» fra Statens vegvesen Region Sør, datert 15. januar 2007.
2. Bompengerekruteringen forutsettes startet opp så snart dagens ordning med utvidelser er avsluttet. Innkrevningstiden for fase én er beregnet til om lag 7 år, med mulighet for forlengelse ved eventuell inntektssvikt.
3. Det etableres fem envegs bomstasjoner med innkreving fra trafikk mot Kvadraturen. Bomstasjonene plasseres som i dagens bompengordning, med noen mindre justeringer for å oppnå best mulig tilpasning til nye veganlegg samt eventuell overgang til automatiske bomstasjoner.
4. Lettbiltaksten settes til 20 kroner (2007-verdi). Kjøretøy over 3500 kg betaler dobbel takst. Prisene justeres i takt med prisstigningen.
5. Rabattordningene forutsettes å følge standard rabattbetingelser med mellom 30 og 50 prosent rabatt for abonnenter. Det forutsettes at abonnenter får betalingsfritak for alle passeringer som overstiger 50 passeringer per måned og én passering per time. Fylkestinget er inneforstått med at det arbeides med nye takstforskrifter, og aksepterer at opplegget tilpasses eventuelle endringer i rabattbetingelsene.
6. Fylkestinget slutter seg til at følgende innhold legges til grunn for fase 1:
 - a) Rv. 456 Kolsdalen – Lumber, utbygging til firefeltsveg. Kostnadsoverslag basert på reguleringsplanvedtak og ekstern kvalitetssikring legges til grunn.
 - b) 350 mill. kr til «Myk pakke», som omfatter mindre investeringstiltak i samtlige seks ATP-kommuner. Potten kan også disponeres til planlegging og prosjektering av mindre investeringstiltak for fase to.
 - c) 170 mill. kr til planlegging, prosjektering, grunnnerv og annet nødvendig forberedende arbeid for E39-prosjektene i fase to.
 - d) 100 mill. kr til Rv41/451 Timenes-Kjevik til trafiksikkerhetstiltak og for å finne løsning på adkomst til flyplassen i samarbeid med Avinor.

7. *Det igangsettes umiddelbart arbeid med fullfinansiering av Timenes-Kjevik inkl. Moneheitunnell, basert på stamveimidler, bidrag fra Avinor og evt lokal finansiering*
8. *Fylkestinget slutter seg til framdrifts- og finansieringsplan som vist i bompengeutredningen datert 15.1.2007. Statens vegvesen region Sør gis fullmakt til å foreta mindre justeringer av fremdrifts- og finansieringsplan på grunnlag av endelige kostnadsoverslag innen en totalramme på 1500 mill kr (2006-kroner).*
9. *Ved eventuell kostnadsøkning på Vågsbygdveien og/eller Kjevikforbindelsen etter at Stortinget har fastsatt en endelig øvre ramme iverksettes marginale kuttlistene innen disse prosjektene. Eventuelt kutt på planlegging, grunnnerv og annet nødvendig forberedende arbeid for E39 – prosjektene i fase 2 kan også bli aktuelt, men skal ikke gå ut over det som er viktig for fremdriften av disse prosjektene. «Myk pakke» skal i størst mulig grad skjermes.*
10. *Fylkestinget slutter seg til prioriteringene av mindre investeringstiltak innenfor «Myk pakke,» slik de er gjengitt i bompengeutredning datert 15.1.2007. Mindre investeringstiltak prioriteres i henhold til oppsatt prioriteringsliste, og innenfor tilgjengelig ramme for mindre investeringstiltak. Eventuelle overskridelser i enkeltprosjekter i «Myk pakke» skal normalt gå på bekostning av andre prosjekter i «Myk pakke» i samme kommune.*
11. *Fylkestinget vil bidra med å legge til rette for at samtlige seks kommuner skal delta i prosesser rundt eventuelle omprioriteringer og marginalvurderinger innenfor rammebeløpet for «Myk pakke». Vest- Agder fylkeskommune vil bidra til en god og inkluderende organisering av arbeidet innenfor rammen av utvidet ATP- forsøk, regionreform og de rammer som Stortinget fastlegger.*
12. *Fylkestinget ønsker at innen fase to avsluttes, skal både E39 være bygget til Søgne grense, og «Myk pakke» med en samlet investeringsramme på 800 mill. kr være gjennomført.*
13. *Vest-Agder Fylkeskommune forplikter seg til et samlet bidrag til fase en og fase to av samferdselspakken på 400 mill. kr fra fylkesfordelt ramme for øvrige riksveier hvorav 185 mill. kr. kommer i fase 1.*
14. *Kristiansand kommune og Vest-Agder fylkeskommune garanterer hver for 50% av bompengeselskapets gjeld, samlet begrenset til 350 millioner kroner. Garantitiden er maksimalt 12 år, inklusive maksimal innkrevingstid på 7 år og 5 års forlengelse av bompengeperioden i tilfelle sviktende økonomi. Det er et vilkår at garantien blir sikret*
 1. *prioritet i retten til å kreve inn bompenger. Vedtak om garanti vil måtte godkjennes av statlig myndighet for å være gyldig.*
15. *Det arbeides videre med å finne finansiering for å fremskynde ferdigstillelse av Kolsdalen-Lumber i løpet av 2010.*
16. *For å løse bompengeselskapets finansieringsbehov før bompengeproposisjonen vedtas i Stortinget, vedtar Vest-Agder fylkeskommune å låne ut 25 mill kr til Nye Kristiansand bompengeselskap AS. Lånet utbetales etter behov og til følgende rentevilkår: 3 måneder Nibor + 25 % gjeldende fra utbetalingsdato. Rente og avdrag halvårlig, rente etterskuddsvis 30.06. og 31.12. Lånet innfris senest 31.12.2008. Det forutsettes at Kristiansand kommune fatter likelydende vedtak. Låneopptak som det ikke er budsjettet med i inneværende års budsjett, må etter nye regler godkjennes av statlig myndighet. Dette vedtaket om låneopptak er derfor ikke gyldig før denne godkjenningen er innhentet.*

Vennesla, Songdalen og Søgne kommuner i Vest-Agder og Lillesand og Birkenes kommuner i Aust-Agder behandle saka i februar 2007, og slutte seg til opplegget slik det er skissert i ATP-utvalet sitt vedtak av 12. januar 2007.

4 Trafikkgrunnlag

Bompengeproposisjonen for samferdselspakka bygger i stor grad på dagens ordning, med videreføring av innkrevinga i eksisterande fem bomstasjonar. Statistikken frå Kristiansand bompengeselskap viser at årsgjennomsnittet for kjøretøy i 2008. Utan bompengedepot er det venta ein årsgjennomsnittleg gjennom bomstasjonssnittet på om lag 58 500 kjøretøy i 2010. Det er rekna med 5 pst eingongsbortfall av trafikk ved overgangen frå eksisterande til ny bompengedepot grunna bortfall av periodeabonnement og at takstane blir dubla. Med det framlagte opplegget er det derfor rekna med at årsgjennomsnittet for kjøretøy i 2010.

Ny rv 456 Kolsdalen – Lumberkrysset vil innføre eit nytt samband til Tinnheia. Hovudformålet med dette er å leie trafikk mellom bydelen Tinnheia og sentrum via E39 framfor rv 9. Dette vil samstundes gi eit nytt tverrsamband mellom E39 og rv 9 utanfor bomringen, noko som inneber at det er venta eit ytterlegare bortfall av trafikk gjennom bomstasjonane på om lag 800 kjøretøy pr. år frå 2013.

For den generelle trafikktutviklinga er prognosane som blei utarbeidde i samband med Nasjonal transportplan 2010-2019 lagt til grunn. Dette inneber ein årleg trafikkkvekst på 1,8 pst frå 2007, 1,6 pst frå 2010 og 1,3 pst frå 2014.

Det er gjennomført ekstern kvalitetssikring av trafikkgrunnlaget som ligg til grunn for finansieringa av samferdselspakka.

5 Forslag til finansieringsopplegg

Finansieringa av samferdselspakka er basert på fylkeskommunale midlar frå Aust- og Vest-Agder og bompengar. 87 pst av investeringskostnadene er føresett dekkja med bompengar. Finansieringsplanen er vist i tabell 5.1.

Det er lagt til grunn at omfanget av utbygginga blir tilpassa den økonomiske ramma for Samferdselspakke fase 1. All kostnadsauke må følgeleg løysast innafor dei økonomiske rammene for pakka. I dei lokalpolitiske vedtaka er det føresett at ein eventuell kostnadsauke på rv 456 Kolsdalen – Lumberkrysset blir dekkja ved fyrst å nytte kuttlista og deretter ved å omprioritere dei unytta bompengane som er planlagt til rv 41/rv 451 Timenes – Kjevik. Dersom dette ikkje er nok, er det føresett å nytte bompengar som er planlagt til mjuk pakke etter 2013 og eventuelt også bompengar til planlegging og førebuing av fase 2. Eit slikt opplegg inneber at bompengeselskapet ved kostnadsauke må ta opp større lån i perioden 2010-2013 enn føresett i tabell 5.1, noko som vil føre til større renteutgifter og ytterlegare reduksjonar i ramma til planlagde tiltak etter 2013.

Eventuell kostnadsreduksjon på rv 456 Kolsdalen – Lumberkrysset er føresett å bidra til å redusere innkrevjingstida for fase 1, og eventuelt tidlegare oppstart av fase 2. Ut over dette er det lagt til grunn at omfanget av tiltak innafor dei ulike områda blir tilpassa rammene i utbyggingsplanen, jf. tabell 2.1.

Bompengeopplegg

Finansieringsopplegget for samferdselspakka bygger i stor grad på vidareføring av eksisterande innkrevjingsopplegg i Kristiansand sentrum. Dette omfattar fem automatiske bomstasjonar med einvegs innkrevjing på tilfartsvegane til sentrum: E18, E39, rv 9, fv 1 Sødalsveien, samt på kommunal veg Tretjønneveien, jf. figur 1.1. Til saman utgjer desse ein tett ring rundt sentrum. Bomstasjonane er føresett plasserte som i dagens bomring, men bygd om til automatiske bomstasjoner. Bomstasjonen på E39 vil kome i konflikt med veganlegget rv 456 Kolsdalen – Lumberkrysset, og vil derfor bli flytta om lag 300 meter mot sentrum.

Trafikkføresetnadene går fram av kap. 4. Følgjande takstar er lagt til grunn:

- Lette køyretøy (totalvekt t.o.m. 3 500 kg): 20 kr (2007-kr).
- Tunge køyretøy (totalvekt over 3 500 kg): 40 kr (2007-kr).

Abonnentar vil bli tilbydd rabattar frå 30 til 50 pst. i samsvar med gjeldande takstretningslinjer. Det er vidare føresett at køyretøy med Autopass-brikke betaler berre ein gong pr. time og at abonnentane ikkje betaler for meir enn 50 passeringar pr. månad. Køyretøy med Autopass-brikke og der det ikkje er teikna rabattabonnement, får 10 pst takstreduksjon. Takstane er føresett justerte i samsvar med prisutviklinga. Med desse føresetnadene er gjennomsnittleg inntekt pr. passering rekna til om lag 10 kr (2007-kr).

Følgjande basisføresetnader er elles lagt til grunn for finansieringsanalysen:

- Lånerente: 8,0 pst
- Årleg prisstigning: 2,5 pst
- Årlege innkrevjingskostnader: 10 mill. kr.
- Brikkebruk: 90 pst

Med desse basisføresetnadene er innkrevjingsperioden rekna til om lag 8 år. Dette inneber ein auke på om lag eitt år i høve til det som er lagt til grunn i dei lokalpolitiske vedtaka. Bompengane skal dekke

Tabell 5.1 Forslag til finansieringsplan

Mill. 2009-kr

	2006–2009	2010–2013	2014–2017	Sum
Fylkeskommunale midlar Vest-Agder	0	122	100	222
Fylkeskommunale midlar Aust-Agder	0	10	8	18
Bompengar	80	1 280	200	1 560
Sum	80	1 412	308	1 800

renteutgifter på om lag 220 mill. kr og innkrevjingskostnader på 80 mill. kr, i tillegg til utbyggingskostnader på 1 560 mill. kr. Samla bompenginntekter er følgeleg venta å utgjere om lag 1 860 mill. kr.

Det er også rekna på eit alternativ med følgjande føresetnader:

- 10 pst trafikknedgang i opningsåret
- Ingen årleg trafikkevekst

Med desse føresetnadene vil innkrevjingsperioden auke med eit halvt år. Dette viser at bompengeplegget er robust i høve til endringar i trafikkføresetnadene.

8 pst. rente er ein standardføresetnad som Statens vegvesen bruker i bompengeprosjekt. I fleire andre bompengeproposisjonar den siste tida har det vore lagt inn 6,5 pst. Dette har vore nødvendig av omsyn til finansieringsplanen. Statens vegvesen stiller då krav om fastrenteavtale. Samferdselspakka for Kristiansand fase 1 er robust, og det er ikkje naudsynt å gå ned til 6,5 pst. Dermed er det heller ikkje krav om fastrenteavtale.

Bompengestasjonane er basert på Autopass-systemet og vil ha tilsvarende teknologiske løysingar som eksisterande bomstasjonar i Oslo, Bergen og Tønsberg. Betaling av bompengar vil skje ved bruk av ei elektronisk brikke eller ved etterskotsvis fakturering basert på videofotografering av registreringsnummer på bilen. Av omsyn til personvern blir det lagt opp til å kunne betale ved nærliggjande bensinstasjonar, eller tilsvarende, som har avtale med bompengeselskapet. Departementet viser til St.meld. nr. 16 (2008-2009) Nasjonal transportplan 2010-2019 der det blir varsla eit interdepartementalt arbeid om anonymitet i heilautomatiske bomstasjonar, jf. også St.prp. nr. 40 (2007-2008) Om Oslopakke 3 trinn 1.

6 Fylkeskommunal og kommunal garanti

Som det går fram av kap. 3 har Kristiansand kommune og Vest-Agder fylkeskommune fatta vedtak om garanti for eit bompengelån på tilsamen 350 mill. kr, fordelt med 50 pst. på kvar. Den maksimale gjelda til selskapet er rekna til om lag 550 mill. kr i 2013. Kommunal- og regionaldepartementet har ingen innvendingar til den fylkeskommunale garantien. Garantien vil bli godkjent etter at det ligg føre ei stortingsbeslutning. Den kommunale garantien må godkjennast av fylkesmannen i Vest-Agder.

7 Samferdselsdepartementet si vurdering

Samferdselsdepartementet er positiv til at lokale styresmakter vil vidareføre satsinga på samferdselstiltak i Kristiansandsregionen gjennom ei ny Samferdselspakke fase 1. I tillegg til at ny rv 456 vil betre tilkomsten til bydelen Vågsbygd vil tiltaka innafor mjuk pakke føre til ei stor betring i framkomme og tryggleik for gåande og syklende trafikantar gjennom vidareutvikling av samanhengande hovudnett for gang- og sykkeltrafikken i regionen. Kollektivtilbodet blir betra gjennom vidare utbygging av kollektivnettet, og det er også prioritert midlar til trafikktryggleikstiltak. Tiltaka vil gi et betre tilbod for miljøvennlege transportformer. Pakka vil bidra til at Kristiansand får eit transportsystem der ein lettare kan veksle mellom å vere bilist, kollektivtrafikanter og syklist.

Samferdselsdepartementet syner til St.meld. nr. 16 (2008-2009) Nasjonal transportplan 2010–2019 som fastset nasjonale mål for transportpolitikken. Samordna bruk av areal- og transportpolitiske verkemiddel skal bidra til:

- Betre framkomme
- Færre drepne og hardt skadde
- Reduserte miljøskadelege verknader av transport
- Universell utforming

Det skal òg utviklast strategiar for meir kollektivtransport, fleire reiser til fots og med sykkel i byane. Tryggleik, miljø og tilgjenge skal betrast vesentleg gjennom mindre investeringstiltak. I dei største byane trengst eit samarbeid over forvaltningsgrensene om ein politikk for eit styrka kollektivtilbod og utbygging av sykkelvegnettet kombinert med restriksjonar for privat biltransport.

Regjeringa syner til at Kristiansand er omfatta av programmet «Framtidas byar». Dette er eit nettverk av byar som i fellesskap skal møte klimautfordringane.

Dei nasjonale måla, strategiar og programmet «Framtidas byar» utgjer ein del av grunnlaget for prioriteringane av tiltak som skal finansierast med midlar frå Samferdselspakke fase 1.

Det er vidare inngått ein avtale mellom Samferdselsdepartementet og Kristiansandsregionen ved Vest-Agder fylkeskommune og Kristiansand kommune om belønningstilskott til betre kollektivtransport og mindre bilbruk for perioden 2009-2012. For slike fleirårlege avtaler gjeld atterhald om Stortingets årlege løyvingar. Det er eit mål at biltrafikken gjennom bomringen skal reduserast med

5 pst i avtaleperioden. Den samla biltrafikken i området skal ikkje auke frå og med 2010, og helst reduserast.

Regjeringa har merka seg at det er lagt opp til 30–50 pst rabatt i fase 1. Hovudregelen for nye bompengeringar i by skal vere flat rabatt, avgrensa til brikkebrukarar. Denne regelen skal nyttast ved framtidige endringar av rabattsystemet i Kristiansand.

Departementet legg til grunn at bruk av midlar til vidare planlegging og førebuing av ei eventuell Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 2 blir utsett til regjeringa har tatt stilling til saka gjennom behandling av KS1. Vidare vil departementet kome attende til bruken av dei resterande midlane som er føresette til opprusting av rv 41/rv 451 mellom Timenes og Kjevik flyplass når lokale avklarings ligg føre.

Med dei økonomiske føresetnadene som er lagt til grunn vil prosjekt og tiltak i fase 1 kunne finansierast gjennom innkrevjing i om lag 8 år. Samferdselsdepartementet sluttar seg i hovudsak til det skisserte opplegget for handtering av eventuelle endringar i kostnader og inntening.

Departementet føreset at bompengeinntektene etter ev. innføring av rushtidsavgift må vere tilstrekkelege til å ivareta bompengeselskapet sitt økonomiske ansvar.

Med bakgrunn i NTP 2010-2019 og avtalen med lokale styresmakter om belønningstilskott legg Samferdselsdepartementet særskilt vekt på dei lokale vedtaka om å skjerma mjuk pakke ved eventuell kostnadsauke på veganlegga. Det er såleis ein føresetnad at mjuk pakke blir minst så stor som det er lagt til grunn i denne proposisjonen.

Mange av prosjekta innafor samferdselspakka

er på dagens øvrige riksvegnett. Det statlege ansvaret for investeringar på desse delane av det øvrige riksvegnettet blir overført til fylkeskommunane når forvaltningsreforma trer i kraft i 2010. Dette inneber at Aust- og Vest-Agder fylkeskommunar er ansvarlege for å løyve føresette statlege midlar til samferdselspakka frå 2010. Desse midlane framgår som fylkeskommunale midlar i finansieringsplanen i tabell 5.1.

Samferdselsdepartementet legg til grunn at framdrift og eventuelle omprioriteringar mellom enkeltprosjekt innafor mjuk pakke bli handtert av dei respektive fylkeskommunane. Den skisserte fordelinga av midlar mellom dei to fylka i tråd med lokalpolitiske vedtak står likevel fast.

8 Avtale

Etter at Stortinget har gjort vedtak om finansierings- og utbyggingsplan for Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 1 vil det bli inngått avtale mellom Vegdirektoratet og bompengeselskapet i tråd med gjeldande standardavtale og dei føresetnadene som er lagt til grunn i denne proposisjonen.

Samferdselsdepartementet

tilrår:

At Dykkar Majestet godkjenner og skriv under eit framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om utbygging og finansiering av Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 1.

Vi HARALD, Noregs Konge,

stadfester:

Stortinget blir bedt om å gjere vedtak om utbygging og finansiering av Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 1 i samsvar med eit vedlagt forslag.

Forslag

til vedtak om utbygging og finansiering av Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 1

I

Stortinget samtykker i at bompengeselskapet får løyve til å ta opp lån og krevje inn bompengar for utbygging og finansiering av Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 1 etter vilkåra i denne proposisjonen.

II

Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsetje nærare reglar for finansieringsordninga.



Trykk: A/S O. Fredr. Anesen, August 2009