



DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

# St.prp. nr. 30

(2000-2001)

---

## Om delvis bompengefinansiert utbygging av deler av Ev 18 i Aust- Agder

*Tilråding fra Samferdselsdepartementet av 24. november  
2000, godkjent i statsråd samme dag.*

## 1 Innledning

Samferdselsdepartementet fremmer i denne proposisjonen forslag til finansiering av utbygging av deler av Ev 18 i Aust-Agder. Ved kombinasjon av bompenger og statlige midler i en 15-årsperiode fra 2001 prioriteres i første omgang utbygging på strekningen Brokelandsheia - Vinterkjær øst i fylket og videre strekninger i vest-regionen (Øygardsdalen - Dyreparken). I tillegg foreslås midler til trafiksikkerhetstiltak langs dagens Ev 18, samt midler til tiltak som kan bidra til å styrke kollektivtrafikken.

Hovedhensikten med proposisjonen er å få hjemmel til å innføre bompenggeinnkreving på strekningen. Departementet vil i de årlige budsjettene komme tilbake til endelige prioriteringer, kostnadsoverslag basert på reguleringsplan på de parsellene som tas opp til bevilgning, og om det skal være tofelts- eller firefeltsløsning på parsellene. Vegdirektoratet har ute på høring forslag til nye stamvegnormaler, og dette kan medføre at det kan være aktuelt med firefelts-løsning på strekningen mellom Grimstad og Kristiansand.

Arbeidet med opplegg for delvis bompengefinansiering av Ev 18 i Aust-Agder er tidligere omtalt i St.meld. nr. 46 (1999-2000) Nasjonal transportplan 2002-2011.

## 2 Dagens vegstandard, trafikk-, ulykkes- og miljøsituasjon

Ev 18 gjennom Aust-Agder utgjør 110 km av stamveggrute 7 mellom Oslo og Kristiansand, som er den viktigste transportforbindelsen mellom Østlandet og Sørlandet. For næringsliv og sysselsetning har ruten stor betydning som bindeledd mellom landsdeler og regioner og til kontinentet. Ev 18 gjennom fylket tangerer eller går gjennom fem byer, og det er betydelig nærings- og industrivirksomhet langs strekningen. Om lag 90 pst. av befolkningen i fylket bor innen 30 min. kjøreavstand fra Ev 18. Strekningen Arendal - Kristiansand er en del av «Agderbyen». Denne regionen utvikler seg mer og mer til å bli et felles bolig- og arbeidsmarkedsområde. Ev 18 har en helt sentral rolle som regional hovedtransportåre mellom byene, tettstedene og arbeidsplassene. Ev 18 har stor betydning for reiselivsnæringen, bl.a. som forbindelse til utlandet via ferjevirkksomheten i Larvik og Kristiansand og til Kristiansand Lufthavn Kjevik.

Med tilknytning gjennom Nordic Link til kontinentet via Kristiansand havn har ruten også internasjonal betydning. Nordic Link er transportkorridoren mellom Norge og kontinentet via Jylland, og inngår i TEN (Trans European-Transport Networks). Det har på politisk og administrativt nivå vært arbeidet mye med prosjektet som går ut på å knytte det sørlige og vestlige Norge tettere til Europa.

Årsdøgntrafikken på Ev 18 i Aust-Agder varierer fra omlag 5 000 kjt/døgn til 10 000 kjt/døgn. Det er minst trafikk ved grensen til Telemark og størst trafikk mellom Arendal og Kristiansand. Kontinuerlige trafikktellinger siden begynnelsen av åttiårene har vist jevn høy trafikkvekst, i gjennomsnitt 3,5 pst. pr. år. Tungtrafikkandelen utgjør ca. 15 pst. av årsdøgntrafikken. Sørlandet har betydelig trafikkøkning i sommermånedene. Sommerdøgntrafikken er 35 pst. høyere enn årsdøgntrafikken og julitrafikken 60-65 pst. høyere enn årsdøgntrafikken. Trafikktoppen midtsommers gjør problemer knyttet til framkommelighet særlig merkbare. Gjennomgangstrafikken utgjør bare 10-15 pst. av årsdøgntrafikken. Dermed består 85-90 pst. av trafikkmengden av lokal- og regionaltrafikk.

I dag er det i hovedsak tilfredsstillende kvalitet på Ev 18 fra grensen til Telemark og ca. 10 km vestover mot Brokelandsheia, ca. 10 km gjennom Arendal samt ca. 6 km gjennom Grimstad. Dårligst standard har Ev 18 i dag på strekningen Brokelandsheia - Vinterkjær øst i fylket, samt i vestregionen mellom Grimstad og Kristiansand. I tillegg til dårlig kurvatur og vegbredde er det mye randbebyggelse med avkjørsler, kryss i plan og mangel på gang- og sykkelveger. På mange strekninger er det få forbikjøringsmuligheter og omkjøringsmuligheter ved ulykker og annen trafikkstans.

Etter at parsellen Rannekleiv - Temse åpnet høsten 2000, har omlag en tredjedel av strekningen gjennom Aust-Agder tofelts motorveg. De resterende to tredjedeler av Ev 18 har ikke motorvegstandard, og kvaliteten ligger under de krav som settes for nye stamveger. Den lave standarden medfører høyt ulykkesnivå, lav framkommelighet og miljøulempen for bebyggelsen nær vegen.

Ev 18 gjennom Aust-Agder har et betydelig trafikksikkerhetsproblem. Både risikoen for ulykker og alvorlighetsgraden ligger over gjennomsnittet for riksvegnettet på landsbasis. Det er markant forskjell i ulykkesfrekvens for strekningene som er utbygd til motorveg og det øvrige vegnettet. Strekningen Brokelandsheia - Vinterkjær har de siste årene hatt en ulykkesfrekvens som ligger fire til fem ganger over generell ulykkesfrekvens for moderne tofelts motorveger. Selv om ulykkesfrekvensen er noe lavere i vestregionen, medfører høyere trafikkmengde et høyt antall ulykker pr år. Strekningen Grimstad - Vest-Agder grense er særlig belastet med alvorlige ulykker. Det mangler parallellveger for lokaltrafikk og 70 pst. av strekningen er uten gang- og sykkelveger. Alvorlighetsgraden på ulykkene har økt de siste årene. I 1998 og 1999 skjedde det henholdsvis 10 og 9 dødsulykker langs Ev 18 i Aust-Agder.

Miljølempene langs Ev 18 er i hovedsak knyttet til støy. Beregninger viser at flere enn 500 personer i dag er svært plaget av trafikkstøy. Over 100 personer er utsatt for trafikkstøy over forurensningslovens tiltaksgrense. Tiltaksplanlegging for boliger med innendørs støy over 42 dBA skal startes opp i 1999, og tiltakene skal være utført i løpet av 2004.

### 3 Lokal behandling

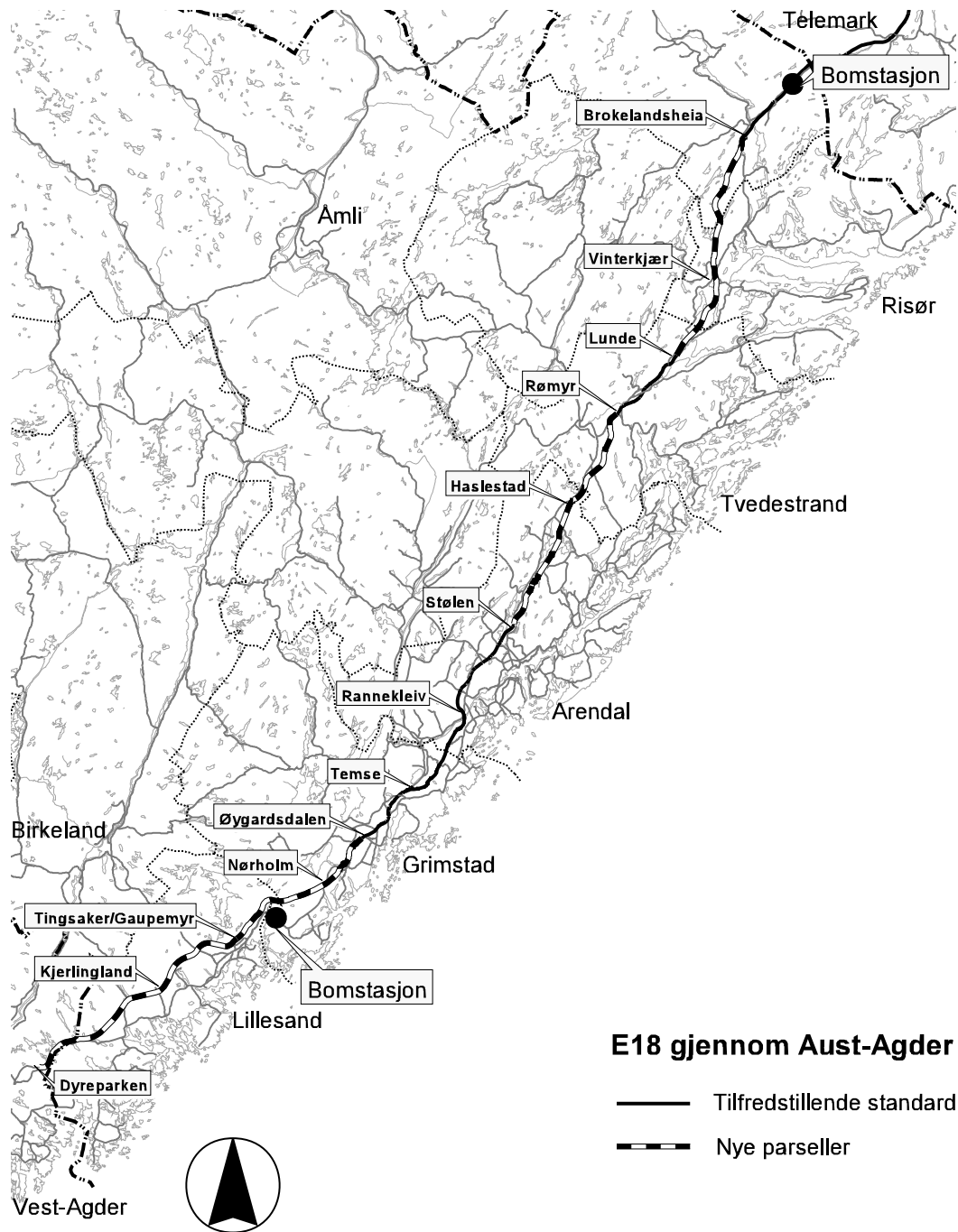
Aust-Agder fylkesting behandlet i februar 1999 utfordringsdokumentene i tilknytning til Nasjonal transportplan for 2002-2011. I vedtaket understreket fylkestinget behov for raskest mulig utbygging av Ev 18 til motorvegstandard. I vedtakets pkt. 6 sies det bl.a.:

«For å oppnå målsettingene som er satt både i Nasjonal transportplan og høringsutkast til fylkesplan, ønsker fylkestinget at det innføres bompeng-/avgiftsfinansiering i Aust-Agder. Fylkestinget ber om at det igangsettes utredning av et bompeng-/avgiftssystem som kan omfatte både utbygging av Ev 18, rv 9, jernbane, utvikling av kollektivtilbudet og nødvendige miljø- og trafikksikkerhetstiltak. Systemet må kunne igangsettes etappevis, hvor omfanget og innholdet bygger på lokal enighet og vilje til gjennomføring.»

Som grunnlag for lokalpolitisk behandling ble det laget en bompengeutredning for Ev 18 for 15-årsperioden 2001-2015. Tabell 3.1 viser hvilke prioriteringer av utbyggingsprosjekter og andre tiltak med kostnadsoverslag som lå til grunn i den lokale behandlingen.

Tabell 3.1: Lokalt forslag til utbyggingsprogram mill. 2000-kr

	Parseller/tiltak	Kostnader
1	Brokelandsheia - Vinterkjær	360
2	Kjerlingland - Dyreparken	550
3	Øygardsdalen - Nørholm	160
4	Nørholm - Gaupemyr	350
5	Gaupemyr - Kjerlingland	230
6	Haslestad - Stølen	310
7	Rømyr - Haslestad	260
8	Vinterkjær - Lunde	160
-	Utbedringer langs eksisterende Ev 18	100
-	Knutepunktsutvikling kollektivtrafikk	50
-	Tilskudd jernbaneutbygging Brokelandsheia	50



Figur 3.1

Det var forutsatt en samlet ramme i perioden på 2 500 mill. kr, fordelt på 1 400 mill. kr i bompenger og 1 100 mill. kr i statlig andel. Denne rammen var ikke direkte relatert til nasjonale rammer, og hadde en foreløpig karakter. Fylkeskommunen har senere uttalt seg i forhold til den økonomiske rammen i etatenes forslag til Nasjonal transportplan. Denne rammen var på 360 mill. kr. jf. omtale mot slutten av kap. 3 i proposisjonen.

Innenfor rammen i bompengeutredningen var det forutsatt utbygging - og i stor grad fullføring - av tofelts motorveg på strekningene Brokelandsheia - Vinterkjær - Lunde øst i fylket, Rømyr - Stølen mellom Tvedestrand og Arendal og Øygardsdalen - Dyreparken i vestregionen. Mellom Grimstad og Kristiansand har det vært lagt til grunn at Ev 18 bygges med gjennomgående forbikjøringsfelt (trefeltsveg) vekselvis mot nord og sør. Det var videre foreslått 200

mill. kr til trafikksikkerhetstiltak langs dagens Ev 18, knutepunktsutvikling for kollektivtrafikk i forbindelse med omlegging av vegen, samt tilskudd til eventuell fremtidig sammenkobling av Sørlandsbanen og Vestfoldbanen gjennom bygging av Grenlandsbanen.

Bompegeutredningen for Ev 18 ble sendt på høring til alle kommuner og relevante etater og organisasjoner i Aust-Agder, samt til Vest-Agder og Telemark fylkeskommuner, Kristiansand kommune, Statens vegvesen i Vest-Agder/Telemark og til Jernbaneverket.

Høringsrunden ga gjennomgående støtte til forslaget om delvis bompengefinansiering av Ev 18 og øvrige tiltak. Vertskommunene for bommene, Gjerstad og Grimstad kommuner, har begge gitt sin tilslutning til bompengefinansiert utbygging.

Aust-Agder fylkesting behandlet bompegeutredningen for Ev 18 i møte 14.-15. juni 1999 og gjorde følgende vedtak:

«1. Fylkestinget godkjenner hovedprinsippene som ligger i utredningen om delvis bompengefinansiering av Ev 18 gjennom Aust-Agder.

2. Fylkestinget vedtar å sende søknad om gjennomføring av første fase av prosjektet til Stortinget snarest mulig. Prosjektomfanget og gjennomføringen av prosjektene avklares nærmere når statlig andel i prosjektet er avklart.

3. Det etableres to bomstasjoner langs Ev 18; en på Østerholtheia i Gjerstad kommune og en ved Østerlød - Svennevig i Grimstad kommune nær grensen mot Lillesand.

4. Stasjonene skal kreve inn bompenge for trafikk i begge retninger. Ved gjennomkjøring av Ev 18 i fylket betales det bare i en av stasjonene, i samme retning i løpet av ett døgn.

5. Bommen på Østerholtheia etableres i år 2001 og bommen i Grimstad så snart som mulig, senest i år 2004.

6. Bompengetakst fastsettes til 20 kr for personbil og 40 kr for tunge kjøretøy (1999-kr). Det skal legges opp til elektronisk innkreving med bruk av brikkesystem. Det tilbys rabattordninger innenfor reglement fastlagt av Vegdirektoratet.

7. Bompegeinnkrevningen skal foregå i en periode på 15 år regnet fra åpning av stasjonen. Dersom investeringene, som skal dekkes gjennom bompengefinansiering, er nedbetalt før perioden på 15 år er ute, avsluttes bompegeinnkrevningen når nedbetalingen er fullført.

8. Bompegeinntektene skal nyttes til utbygging av Ev 18 til motorveg inkludert mindre utbedringer av eksisterende Ev 18, knutepunktsutvikling for kollektivtrafikken og tilskudd til jernbaneformål og knutepunktsutvikling/ny jernbanestasjon på Brokelandsheia. Samlet investeringskostnad utgjør 2450 mill. kr. Utbyggingen skal foregå i perioden 2001-2015. Utbyggingsomfanget justeres i forhold til statlige bevilgninger. Beløpet på 50 mill. kr som skal delfinansiere etableringen av ny jernbanestasjon på Brokelandsheia med nødvendig omlegging av jernbanetraseen, stilles til disposisjon når prosjektet er fullfinansiert av Jernbaneverket/NSB og anlegget kan startes opp. Utbetalingen skal ikke medføre at gjennomføringen av prosjektet Ev 18 Brokelandsheia - Vinterkjær forskyves i tid.

9. Fylkestinget er positiv til at fylkeskommunen påtar seg ansvaret med å opprette et eget bompegeselskap med nødvendig aksjekapital, samt at det i sin tid stilles nødvendige garantier for selskapets låneopp-tak. Fylkesutvalget får fullmakt til å inngå nødvendige avtaler for dette.»

Arendal kommune støtter vegsjefens anbefaling av finansiering av Ev 18-utbygging i Aust-Agder slik denne er presentert i bompegeutredningen.

Gjerstad kommune gir sin tilslutning til hovedinnholdet i utredningen, med en av to bomstasjoner lokalisert til Østerholtheia i Gjerstad. Kommunen ønsker at midler til etablering av Brokelandsheia knutepunktstasjon stilles til rådighet innen to år etter at bomstasjonen på Ev 18 nord er satt i drift. Kom-

munen ønsker avbøtende tiltak for å redusere belastningen for lokaltrafikken som vil passere bomstasjonen ofte.

Grimstad kommune støtter vegsjefens anbefaling for finansiering av Ev 18-utbyggingen i Aust-Agder slik den er presentert i bompengeutredningen.

Lillesand kommune ser positivt på at det er foreslått delfinansiering av ny Ev 18-utbygging gjennom Aust-Agder med inntekter fra vegbommer. Det er ingen merknader til stedsvalg for bommer. Kommunen peker på at det kostbare trasévalget gjennom kommunen er et resultat av de valg Kristiansand kommune har foretatt mot Aust-Agder fylkesgrense og mot Lillesand. Kommunen beklager derfor at vegkontorene i Vest-Agder og Aust-Agder ikke legger frem en samlet utredning om saken. Kommunen forutsetter at finansieringspakken planlegges slik at alternativ C2 med tunnel ved Norton og alternativ C3 med tunneler ved Kaldvellområdet kan gjennomføres. Det legges videre til grunn at en delfinansiering med bompenger vil forsere Ev 18-utbyggingen slik at denne påbegynnes tidlig i planperioden 2002-2011.

Risør kommune slutter seg til høringsdokumentets forslag om lokalisering av bomstasjonene på Østerholtheia i Gjerstad og i Grimstad nær grensen til Lillesand.

Tvedestrand kommune gir sin prinsipielle tilslutning til bompengefinansiert utbygging av Ev 18 i Aust-Agder. Kommunen bemerker at høringsfristen har vært svært kort, og har av den grunn kun gitt prinsipiell tilslutning.

Telemark fylkeskommune tilrår at den nordre bomstasjonen plasseres lenger sør.

Vest-Agder fylkeskommune mener det er ønskelig å se forslagene i Agderfylkene samlet både i forhold til felles mål for Agder, og for om mulig å stå sterkere i den samlede nasjonale behandlingen i NTP-prosessen.

Norges Automobilforbund avdeling Aust-Agder går i mot forslag om bompenger. Aust-Agder distriktslag av Motorførernes Avholdsforbund (MA) kan tilrå bomstasjoner under forutsetning av at bompengene bare finansierer selve vegbyggingen.

Fylkestinget i Aust-Agder behandlet 13. desember 1999 etatenes forslag til Nasjonal transportplan 2002-2011. Det ble bl.a. fattet følgende vedtak:

«E 18 Oslo - Kristiansand er landets viktigste transportåre. For å bedre trafiksikkerheten og fremkommeligheten langs ruten, må den gis langt høyere prioritet og økonomiske rammer i den endelige behandlingen av transportplanen.

E 18 gjennom Aust-Agder er livsnerven for vårt næringsliv og bosetting. E 18 er adkomstvegen til nærmeste flyplass og nasjonalhavn. E 18 gjennom fylket har landets høyeste ulykkesfrekvens på stamveger, svært høy trafikkvekst og har en av landets laveste andeler med tilfredsstillende standard. På bakgrunn av dette må strekningen bygges ut i løpet av planperioden. Det er vilje til å delfinansiere utbyggingen med bompenger, men de statlige rammene er for små i forhold til det ekstraordinære utbyggingsbehovet.

På strekningen fra Grimstad til Dyreparken må E 18 bygges ut med smal 4-feltsveg. Strekningen bør bli en prøvestrekning for å utvikle denne vegstandarden.»



## 4 Finansieringsplan og bompengeplegg

### 4.1 Finansieringsplan

I etatenes forslag til Nasjonal transportplan 2002-2011 er det foreslått 360 mill. kr til utbygging av Ev 18 i Aust-Agder.

I St.meld. nr. 46 (1999-2000) Nasjonal transportplan 2002-2011 er utbygging av Ev 18 i Aust-Agder gitt høyere prioritet. Det er lagt til grunn om lag 700 mill. kr til utbyggingen av Ev 18 i Aust-Agder for perioden 2002-2011. Samferdselsdepartementet forutsetter en videreføring på samme nivå i perioden 2012-2015 i statlige midler, slik at samlet statlig investering i 15-årsperioden blir omlag 980 mill. kr.

Grunnet anslått lokaltrafikkandel på 85-90 pst. mener Vegdirektoratet at det bør legges til grunn noe høyere rabattbruk enn i bompengeutredningen og foreslår derfor at bompengenslaget nedjusteres fra 1 400 mill. kr til 1 130 mill. kr. Samferdselsdepartementet slutter seg til denne vurderingen.

Tabell 4.1 viser hvilken finansieringsplan Samferdselsdepartementet legger til grunn for bompengepakken i Aust-Agder.

Tabell 4.1: Finansieringsplan

					mill. 2000-kr
	2001-2005	2006-2011	2012-2015	Sum	Andel %
Bompenger*	270	750	110	1 130	54
Statlige midler	150	550	280	980	46
Sum	420	1300	390	2 110	100

\* Netto til investering

Innenfor den totale rammen på 2 110 mill. kr i 15-årsperioden prioriteres oppstart av parsellen Brokelandsheia - Vinterkjær i 2002 og gjennomføring i perioden 2002-2005, og vestregionen på strekningen mellom Øygardsdalen og Dyreparken i Kristiansand, jf. omtale s. i kap. 14.4.1.7 i St.meld. nr. 46 (1999-2000) Nasjonal transportplan 2002-2011. I tillegg foreslås midler til trafikksikkerhetstiltak langs dagens Ev 18, samt midler til tiltak som kan bidra til å styrke kollektivtrafikken.

Parsellen Brokelandsheia - Vinterkjær blir 12 km lang. Parsellen inkluderer nytt toplankryss ved Brokelandsheia og ved Risør industriområde ved Akland. Det foreligger godkjent reguleringsplan for hele strekningen, men det er aktuelt med en reguleringsendring for kryssområdet ved Vinterkjær. Kostnadsoverslaget er 380 mill. kr og samfunnsøkonomisk netto nytte - 20 mill. kr.

En eller flere av parsellene på strekningen Øygardsdalen - Dyreparken er tenkt utbygget på grunnlag av en OPS-organisering. Selskapet som får i oppdrag å bygge, drive og vedlikeholde prosjektene, vil bli kompensert ved bompenger og statlige midler etter 2005. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til framdriften for OPS-prosjektet, inkl. prioritering mellom de fire parsellene, som egen sak i 2001. Kostnadsoverslaget for strekningen er i Nasjonal

Transportplan 2002-2011 oppgitt til 1 200-1 600 mill. kr basert på tofelts løsning.

Vegdirektoratet har forslag til nye stamvegnormaler ute på høring. Det tas sikte på en godkjenning av nye vegnormaler ved årsskiftet. I forslaget er det to endringer som kan innvirke på utbyggingsstandard og -kostnad i Aust-Agder. Om lag 70 pst. av parsellen Brokelandsheia - Vinterkjær er planlagt med trefelts veg, og vil i hht. vegnormalforslaget få midtdeler. Merkostnaden er beregnet til om lag 45 mill. kr. I forslaget er det lagt opp til at stamvegstrekinger med ÅDT på 10 000-20 000 skal få smal firefelts veg. Dette vil da kunne være aktuelt på strekingen Øygardsdalen - Dyreparken. En standardøkning til smal firefelts veg vil kunne øke kostnadene med minst 50 pst. Det er regnet med at en slik standardøkning vil redusere ulykkesfrekvensen, og særlig møteulykkene. Midtdeler er også aktuelt på trefeltsstrekinger mellom Øygardsdalen og Dyreparken dersom utbyggingsstandard blir to- og trefelts veg.

Departementet vil komme tilbake til endelige prioriteringer og valg av standard for de enkelte strekinger i de årlige budsjettproposisjoner. Det vil i den forbindelse bli stilt krav til plangrunnlag, kostnadsoverslag og kostnadsstyring, jf. St.prp. nr. 1 (1998-99) side 83. Det vil bli stilt krav om at det foreligger tilstrekkelig kvalitetssikring av kostnadsoverslag i samsvar med kriterier og prinsipper for styring av statlige investeringer, jf. omtale av dette i Gul Bok for 2000 og 2001.

Dersom den totale rammen (summen av statlige midler og bompenger) viser seg å bli høyere enn forutsatt og utbyggingskostnadene ikke øker vesentlig, forseres utbyggingen. Eventuell kostnadsøkning ut over prisstigning vil resultere i forlenget bompengeperiode og/eller høyere bompengetakster (jf. kapittel 4.4), eller føre til redusert utbyggingsomfang.

Det foreslås 40 mill. kr til etablering av bomstasjoner i Gjerstad og Grimstad i 2001. Bompengeselskapet gis gjennom denne proposisjonen tillatelse til å oppta lån for bygging av bomstasjoner med nødvendig utstyr til innkreving.

## 4.2 Bomplassering

---

Det er forutsatt to betjente bommer på Ev 18, henholdsvis nord og sør i fylket. Bomstasjonen i nord legges på Østerholtheia i Gjerstad kommune. Ved trafikklekkasje av betydning til kommunal parallellveg kan det bli aktuelt med bom også her. I sør lokaliseres bomstasjonen på Ev 18 ved Svennevig i Grimstad kommune, nær kommunegrensen til Lillesand. Når ny Ev 18 Nørholm - Gaupemyr/Tingsaker står ferdig, flyttes bommen til ny Ev 18. Dersom trafikklekkasjen langs dagens Ev 18 blir betydelig, er det aktuelt med bom også her. Dersom det blir aktuelt å sette opp flere bomstasjoner, vil Samferdselsdepartementet legge dette fram for Stortinget.

Det er opprettet et lokalt bompengeselskap «Aust-Agder Vegfinans as», som Vegdirektoratet vil inngå avtale med i tråd med standardavtalen. Selskapet er heleid av fylkeskommunen. For OPS-prosjektene vil det bli utarbeidet

en ny type standardavtale som bare omhandler bompengeinntektssiden, da lånefinansieringen vil gjøres av OPS-selskapet.

### 4.3 Trafikkforutsetninger og andre forutsetninger

---

Bompengeinnkrevingen forutsettes startet opp høsten 2001, med betaling i begge retninger i hver bomstasjon. Stasjonene tar avgift hele døgnet.

Gjennomsnittlig trafikkmengde der bomstasjonene skal plasseres er i dag ca. 5 000 kjt/døgn i nord og ca. 8 000 kjt/døgn i sør. Inntektsgrunnlaget for bompengordningen baserer seg på en noe lavere andel betalende trafikkmengde når bommene er satt opp, pga. bortfall av særlig nærtrafikk ved bomstasjonene. Det er regnet med betaling kun gjennom en bomstasjon ved passering av begge stasjoner innen seks timer. Dette gjelder også for trafikanter uten rabattkort/klippekortabonnement (brikke). Det vil innenfor seks timer være rimelig tid for pauser for gjennomgangstrafikken. I vedtaket til Aust-Agder fylkeskommune gikk fylkeskommunen inn for betalingsfritak for gjennomgangstrafikk ved passering av begge stasjoner innen tjuen timer.

Det er en viss usikkerhet knyttet til betalende trafikkmengde, siden det er få erfaringer med slike rabattordninger og andelen gjennomgangstrafikk (definert som trafikk som passerer begge bommer i løpet av seks timer) bygger på anslag og ikke tellinger eller undersøkelse om betalingsvillighet.

Andre forutsetninger:

- oppstart bompenginnkreving: høsten 2001
- innkrevingsperiode: 15 år
- etableringskostnader: totalt 40 mill. kr for bomstasjoner
- betalende trafikkmengde: 11 400 kjt/døgn
- årlig trafikvekst: 1,8 pst.
- driftskostnader: gjennomsnittlig 1,50 kr pr. passering, dvs ca. 7,5 pst. av brutto inntekter
- gjennomsnittlig inntekt pr. kjøretøy: 17,50 kr
- årlig prisstigning: 2 pst.
- nominell rente: 8 pst. pr. år

### 4.4 Takster og rabattordninger

---

Det er regnet med følgende takster:

- kjøretøy med tillatt totalvekt t.o.m 3 500 kg: 20 kr
- kjøretøy med tillatt totalvekt over 3 500 kg: 40 kr

Det er forutsatt at moped, motorsykkel, buss i konsesjonert rute og passasjerer ikke skal betale. Det er regnet med betaling kun gjennom en bomstasjon ved passering av begge stasjoner innen seks timer. Det er forutsatt et rabattsystem ved bruk av elektronisk brikke og i henhold til Vegdirektoratets takstretningslinjer. Dette gir følgende rabatter ved kjøp av elektronisk klippekort og med betaling i begge retninger:

- kort med 50 passeringer gir 30 pst. rabatt
- kort med 250 passeringer gir 40 pst. rabatt
- kort med 500 passeringer gir 50 pst. rabatt

Takstene justeres i samsvar med prisstigningen. Dersom bompengeinntekter til investering (jf. tabell 4.1) blir lavere i 15-årsperioden enn forutsatt (grunnet større engangsnedgang i trafikken, lavere trafikkvekst, større rabattbruk eller høyere lånerente) eller kostnadene blir høyere enn forutsatt, gis selskapet rett til økning av takst på inntil 20 pst. og/eller forlenget innkrevingsperiode på inntil 5 år etter avtale med Vegdirektoratet.

#### **4.5 Fylkeskommunal garanti**

---

Aust-Agder fylkesting har i sitt vedtak i saken akseptert at det stilles fylkeskommunal garanti for nødvendige låneopptak, jf. kapittel 3. Etter gjeldende regler vil garantien først komme til anvendelse etter en takstøkning på 20 pst. og en forlengelse av bompengeperioden på 5 år. En følsomhetsanalyse med utgangspunkt i endring av årlig trafikkvekst fra 1,8 til 1,0 pst. gir to års lengre bomperiode. To prosent økning i lånerenten medfører mindre enn ett års økning i bomperioden. Med parallellinnkreving og kun kortsiktig likviditetslån på inntil 60 mill. kr er risikoen for at garantien skal utløses minimal. Dersom det viser seg ønskelig med låneopptak utover 60 mill. kr forutsettes ny fylkeskommunal behandling og ny fremlegging for Stortinget. En økning i låneopptak vil kunne være aktuelt enten for å forsere prosjekter i løpet av perioden eller for å framskynde oppstart i perioden.

## 5 Samferdselsdepartementets vurdering

Samferdselsdepartementet ser utbygging av ny Ev 18 gjennom Aust-Agder som en viktig oppgave med betydning for bl.a. næringsliv og trafikksikkerhet. Utbyggingen inngår som en del av departementets strategi for forbedring av stamvegnettet, jf. St.meld. nr. 46 (1999-2000) Nasjonal transportplan 2002-2011.

Aust-Agder fylkeskommune har gitt sin tilslutning til bompengeprojektet, og de berørte kommuner er positive til projektet. Samferdselsdepartementet legger vekt på den lokale viljen til innkreving av bompenger for å del-finansiere og forsere motorvegutbyggingen i fylket. Det er full lokal oppslutning om å gjennomføre både utbygging av nye motorvegstrækninger, gjøre nødvendige tiltak langs dagens Ev 18 og tilrettelegge for kollektivtrafikken (knutepunktsutvikling).

Vegdirektoratet har sendt ut på høring forslag til nye stamvegnormaler. Dette kan medføre en standardheving på projektene. For samtlige utbyggingsstrækninger kan det være aktuelt med bruk av midtdeler i forbindelse med forbikjøringsstrækningene. Dette kan øke kostnaden med ca. 20-25 pst. for disse projektene. For projektene fra Grimstad til Kristiansand kan smal firefeltsløsning være aktuelt. Hvis dette kommer til realisering, vil kostnadene øke med minst 50 pst. Det er derfor viktig at det videre planarbeidet konsentreres om å bygge en veg med tilstrekkelig, men nøktern standard.

Samferdselsdepartementet har gitt utbygging av Ev 18 i Aust-Agder høy prioritet i Nasjonal transportplan. På bakgrunn av denne prioritering og det reviderte anslaget for bompenginntekter, er den totale investeringsrammen for bompengepakken 2 110 mill. kr i 15-årsperioden. Samferdselsdepartementet har i tråd med Vegdirektoratets tilråding lagt til grunn en noe høyere rabattbruk enn det ble lagt til grunn i bompengeutredningen. Bompengenslaget er derfor nedjustert fra 1 400 mill. kr til 1 130 mill. kr i 15-årsperioden. Departementet er positiv til betalingsfritak for gjennomgangstrafikken i bom nr. 2 ved passering av begge bommer innen et tidsrom, men går inn for en tidsavgrensning på seks timer i stedet for ett døgn.

Samferdselsdepartementet legger vekt på de prioriteringer av utbyggingsstrækninger som er gjort lokalt, og foreslår - i tillegg til trafikksikkerhetstiltak langs dagens Ev 18 - gjennomføring av parsellen Brokelandsheia - Vinterkjær i perioden 2002-2005 og utbygging av strækningen i vestregionen (Øygardsdalen - Dyreparken). Det er neppe rom for igangsetting av alle parsellene som inngikk i den lokale behandlingen innenfor bompengeperioden.

Departementet går inn for at tilskudd til jernbaneutbygging foreløpig tas ut av utbyggings- og finansieringsplanen, da ny Grenlandsbane ikke er prioritert i Nasjonal transportplan 2002-2011. Samferdselsdepartementet er enig med fylkeskommunen i at det tilrettelegges for av- og påstigning for buss tilknyttet de nye kryssområdene. Ytterligere kollektivknutepunktsutvikling som tilrettelegging av parkeringsarealer og arealer for ulike servicebygninger for betjening av reisende vil det i hovedsak være en oppgave for fylkeskommunen å finansiere. Det settes av 25 mill. kr innenfor rammen av finansieringsplanen til tiltak langs Ev 18 som kan bidra til å styrke kollektivtrafikken.

Det er lagt opp til at innkrevingen skal starte i begge bomstasjonene høsten 2001. Dette innebærer at det i vestregionen vil være innkreving en tid før

utbyggingen starter. Når departementet likevel foreslår at innkrevingen skal starte høsten 2001, er det særlig lagt vekt på at det lokalt er ønske om dette. Departementet går videre inn for at det gis tillatelse til å lånefinansiere etablering av bomstasjoner til om lag 40 mill. kr i 2001.

Proposisjonen er en finansieringsplan innenfor en ramme på 2 110 mill. kr i 15-årsperioden. Departementet vil peke på den store kostnadmessige usikkerheten som følge av uavklart valg av standard for flere av parsellene. Tilgjengelige økonomiske midler og endelige kostnadsoverslag vil virke bestemmende for hvor mange prosjekter som kan gjennomføres i bompengeperioden. For at et prosjekt kan tas opp til bevilgning, stilles det som vanlig krav til godkjent reguleringsplan og en usikkerhet på +/- 10 pst. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til Stortinget med forslag til anleggsstart, prioriteringer, endelig valg av dimensjonering og kostnadsoverslag i de årlige budsjettene. Eventuelle kostnadsøkninger vil medføre økte bompengesatser og/eller forlenget innkrevingsperiode (jf. kapittel 4.4), eller redusert utbyggingsomfang. Dersom den totale rammen (summen av statlige midler og bompenger) blir høyere enn forutsatt og kostnadene ikke øker vesentlig, forseres utbyggingen. Hensynet til optimalisert drift vil avgjøre oppstarttidspunktet for delparsellene.

## 6 Avtale

Det vil bli inngått avtale mellom Vegdirektoratet og bompengeselskapet i tråd med standardavtalen.

Samferdselsdepartementet

t i l r å r :

At Deres Majestet godkjenner og skriver under et framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om delvis bompengefinansiert utbygging av deler av Ev 18 i Aust-Agder.

---

**Vi HARALD**, Norges Konge,

s t a d f e s t e r:

Stortinget blir bedt om å gjøre vedtak om delvis bompengefinansiert utbygging av deler av Ev 18 i Aust-Agder i samsvar med et vedlagt forslag.

## **Forslag til vedtak om delvis bompengefinansiert utbygging av deler av Ev 18 i Aust-Agder**

Stortinget samtykker i at:

1. Bompengeselskapet får rett til å kreve inn bompenger til delvis bompengefinansiert utbygging av deler av Ev 18 i Aust-Agder. Vilkårene fremgår av denne proposisjonen.
  2. Vegdirektoratet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsette nærmere regler for finansieringsordningen.
- 
-