



DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

# Prop. 135 S

(2016–2017)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

---

Finansiering og utbygging av E39 på strekningen Kristiansand vest – Lyngdal vest i kommunene Kristiansand, Songdalen, Søgne, Mandal, Lindesnes og Lyngdal i Vest-Agder



# Innhold

<b>1</b>	<b>Innledning .....</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>Utbyggings- og finansieringsopplegg .....</b>	<b>12</b>
<b>2</b>	<b>Nye Veier sin prioritering av prosjektet .....</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>Fylkeskommunal garanti .....</b>	<b>15</b>
<b>3</b>	<b>Dagens situasjon og omtale/ mål for utbyggingen .....</b>	<b>6</b>	<b>8</b>	<b>Samferdselsdepartementets vurdering .....</b>	<b>15</b>
3.1	Dagens situasjon .....	6			
3.2	Omtale av utbyggingsprosjektet/ Overordnede mål for prosjektet ...	7	<b>9</b>	<b>Avtale .....</b>	<b>15</b>
<b>4</b>	<b>Lokalpolitisk behandling .....</b>	<b>8</b>		<b>Forslag til vedtak om finansiering og utbygging av E39 på strekningen Kristiansand vest – Lyngdal vest i kommunene Kristiansand, Songdalen, Søgne, Mandal, Lindesnes og Lyngdal i Vest-Agder .....</b>	<b>16</b>
<b>5</b>	<b>Bompengeopplegg med trafikkgrunnlag .....</b>	<b>10</b>			
5.1	Bompengeopplegg .....	10			
5.2	Trafikkgrunnlag .....	11			





DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

# Prop. 135 S

(2016–2017)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

## Finansiering og utbygging av E39 på strekningen Kristiansand vest – Lyngdal vest i kommunene Kristiansand, Songdalen, Søgne, Mandal, Lindesnes og Lyngdal i Vest-Agder

*Tilråding fra Samferdselsdepartementet 11. mai 2017,  
godkjent i statsråd samme dag.  
(Regjeringen Solberg)*

### 1 Innledning

Samferdselsdepartementet legger i denne proposisjonen fram forslag om finansiering og utbygging av E39 på strekningen Kristiansand vest – Lyngdal vest i kommunene Kristiansand, Songdalen, Søgne, Mandal, Lindesnes og Lyngdal. Prosjektet omfatter utbygging av ca. 70 km firefelts veg med fartsgrense 110 km/t og vil sørge for å halvere dagens reisetid.

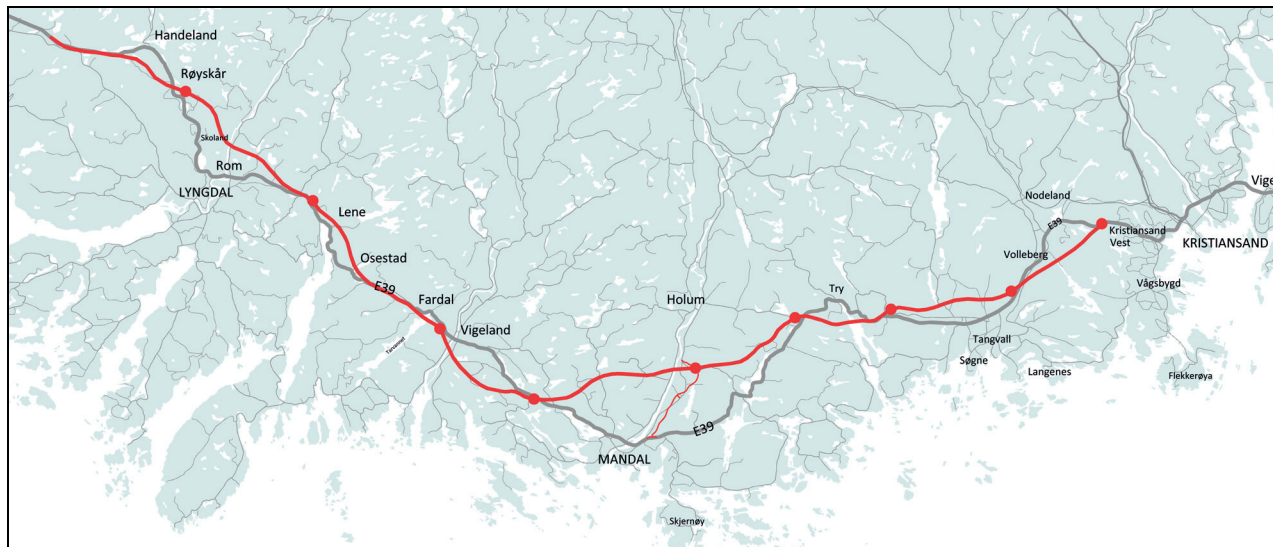
I Meld. St. 26 (2012–2013) *Nasjonal transportplan 2014–2023* fremhever Regjeringen behovet for å bygge ut strekningen fordi vegen har en viktig transportfunksjon mellom sør og vest, og at denne funksjonen ikke ivaretas godt nok med dagens lave standard. I første rekke fremheves behovet for bedret framkommelighet og regularitet, spesielt for tungtrafikken, og hensynet til bedret trafikksikkerhet. E39 inngår i Regjeringens utvikling av korridorer som binder landsdeler/regioner sammen, og som gir effektive, pålitelige og trygge forbindelser til utlandet.

Utbyggingen vil skje i regi av Nye Veier AS. Meld. St. 25 (2014–2015) *På rett vei, Reformen i*

*vegsektoren* danner grunnlaget for Nye Veier AS sin prosjektportefølje og metodikk. Nye Veier AS skal prioritere prosjekter basert på samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Stortingsmeldingen legger til grunn at både statlige midler og bompenger skal benyttes til å finansiere utbyggingen.

Samferdselsdepartementet og Nye Veier AS inngikk 22. desember 2015 en rammeavtale som fastsetter selskapets oppstartsportefølje og legger de generelle rammene for selskapets framtidige oppgaver og finansieringen av disse. Rammeavtalen angir at det skal inngås vegutbyggingsavtaler mellom Samferdselsdepartementet og Nye Veier. Den aktuelle vegutbyggingsavtalen forplikter selskapet til å gjennomføre utbyggingen av strekningen E39 Kristiansand vest – Lyngdal vest for den pris og de øvrige vilkår som framgår av avtalen.

Det foreligger lokalpolitisk tilslutning til bompengefinansiering og Vest-Agder fylkeskommune har vedtatt å stille garanti for bompengeselskapets låneopptak. Denne proposisjonen omfatter strekningen fra Kristiansand vest frem til Vatlandstunnelen i Lyngdal og planlegges bygget ut med første delåpning i år 2021.



Figur 1.1 Oversiktskart E39 Kristiansand vest – Lyngdal vest

## 2 Nye Veier sin prioritering av prosjektet

Nye Veier AS har som oppgave å bygge ut deler av hovedvegnettet raskere og mer kostnadseffektivt og dermed gi merverdi til samfunnet utover utbygging i tradisjonell forstand. Selskapet arbeider derfor helhetlig med prosjektene fra første stund, og bygger lengre sammenhengende strekninger. Dette gir raskere og mer kostnadseffektiv utbygging. Utbyggingsrekkefølgen velges ut fra beregninger av samfunnsøkonomisk lønnsomhet, inkludert netto ringvirkninger, trafiksikkerhet og samfunnsikkerhet.

Nye Veier AS gjennomfører porteføljeprioriteringer to ganger årlig. Selskapets første prioritering av vegstrekninger skjedde i mars 2016. Prioriteringen ble gjort basert på tallmaterialet presentert i stortingsmeldingen om veireformen, Meld. St. 25 (2014–2015). Andre porteføljeprioritering ble gjennomført desember 2016. Prioriteringen baserte seg på et samlet kostnadsanslag i størrelsesorden 148 mrd. kroner for hele utbyggingsporteføljen utarbeidet av Statens vegvesen på tidspunkt for overføring av vegprosjektene til Nye Veier. Nye Veier AS har gjennomført nye nytte/kostberegninger for alle prosjektene i utbyggingsporteføljen.

Nye Veier har delt utbyggingsporteføljen i fire utbyggingsområder: E6 Trøndelag, E6 Mjøsregionen, E18 Sør-Østlandet og E39 Sør-Vestlandet. Nye Veiers oppgave er å bidra til helhetlig og sammenhengende utbygging av trafiksikre riksveger, større kostnadseffektivitet, økt samfunnsøkonomisk lønnsomhet og styrking og utvidelse av bo- og arbeidsmarkedsregioner.

Ved porteføljeprioriteringen gjennomført i desember 2016 prioriterte Nye Veier AS strekningene E18 Tvedestrand – Arendal, E18 Langangen – Dørdal og E6 Kolomoen – Moelv for utbygging. I tillegg ble strekningene E39 Kristiansand vest – Lyngdal og E6 Ranheim – Åsen prioritert for utredning med tanke på snarlig utbygging.

Stortinget har vedtatt bompengeproposisjon for delfinansiering med bompenger for strekningene E18 Tvedestrand – Arendal, E18 Rugtvedt – Dørdal og E6 Kolomoen – Moelv.

Denne stortingsproposisjonen omhandler E39 Kristiansand vest – Lyngdal vest.

## 3 Dagens situasjon og omtale/mål for utbyggingen

### 3.1 Dagens situasjon

E39 Kristiansand vest – Lyngdal vest starter ved Breimyr i Kristiansand kommune og ender ved Vatlandstunnelen i Lyngdal kommune. Strekingen går gjennom kommunene Kristiansand, Songdalen, Søgne, Mandal, Lindesnes og Lyngdal i Vest-Agder fylke.

Strekningen fra Kristiansand vest til Lyngdal vest er i dag 80 km lang og har svært varierende standard. Deler av strekingen er avkjørselsfri tofelts veg, med enkelte trefeltsstrekninger, mens store deler av strekingen er tofelts veg med direkte avkjørsler, dårlig kurvatur og flere bratte partier. Vinterframkommeligheten er til tider svært dårlig.

I perioden 2007–2014 har det vært en trafikkvekst på 16,6 pst. i tellepunktet ved Mandal, dvs. en gjennomsnittlig trafikkvekst på 2,2 pst. per år.

Strekningen har svært mange alvorlige ulykker. Siden 2005 er 17 personer drept og 22 alvorlig skadet i trafikkulykker på E39 mellom Kristiansand vest og Lyngdal vest.

Utfordringer med kø og forsinkelser har til nå vært størst nær Kristiansand. Det er ventet at problemene vil bli forsterket med fortsatt økt trafikkvekst da store deler av strekningen allerede har trafikkmengder som ligger over kapasitetsgrensen for tofelts veg. Videre er det store utfordringer med vinterdrift på strekningen. E39 blir stengt flere ganger hver vinter på grunn av tungtrafikk som ikke kommer seg frem og som dermed stenger E39 fullstendig. Mange steder er omkjøringsrutene lange og går på et vegnett som ikke er beregnet for å håndtere europavegtrafikk.

### 3.2 Omtale av utbyggingsprosjektet/ Overordnede mål for prosjektet

Strekningen fra Kristiansand vest til Lyngdal vest er behandlet i to ulike KVV/KS1, KVV for Kristiansandsregionen og KVV E39 Søgne – Ålgård. Direkte sammenlignbare kostnadstall fra KVV/KS1 finnes ikke da strekningen delvis er omfattet av både KVV for Kristiansandsregionen og for KVV E39 Søgne – Ålgård.

Samferdselsdepartementet fastla ved brev av 13. mars 2013 til Vegdirektoratet overordnede linjer for videre planlegging av E39 Søgne – Ålgård på bakgrunn av beslutning i regjeringen. Beslutningen legger til grunn at videre planlegging av E39 Søgne – Ålgård skal ta utgangspunkt i Midtrekkverkskonseptet, som innebærer firefelts veg på strekningen Søgne – Vigeland og to-/trefelts veg med midtrekkverk på strekningen Vigeland – Ålgård samt at alle tunneler som ikke bygges med midtrekkverk forutsettes planlagt for to løp.

Samferdselsdepartementet foretok justeringer i disse rammene ved brev til Vegdirektoratet av 16. juni 2014, der det ble bedt om at det i planarbeidet for E39 Søgne – Ålgård planlegges med sikte på firefelts veg som langsiktig løsning. Dette vil innebære at det legges til grunn bl.a. kurvatur og linjeføring som innebærer at midtrekkverk og forbikjøringsstrekninger kan inngå i en fremtidig firefelts veg. Kommunedelplanen på stekningen Vigeland til Lyngdal er basert på firefeltskonseptet.

Beregnet trafikkmengde i dimensjoneringsåret avhenger av hvilke delstrekninger av E39 som legges inn som utbygd i beregningen. Når hele E39 på stekningen Søgne-Ålgård er bygget

ut, vil strekningen Vigeland – Lyngdal ha dimensjonerende ÅDT høyere enn grensen for fire felt, det vil si ÅDT over 12000, selv med konservativ framskrivning av trafikk.

E39 Kristiansand vest – Lyngdal vest er planlagt utbygd til firefelts veg med standard bredde, og går stort sett i ny trase. Det er lagt til grunn fartsgrense 110 km/t på hele strekningen. Antall kryss og kryssplassering vil bli vurdert i det videre arbeidet. Endelig vurdering og plassering av kryss som ikke er regulert, vil bli gjort i forbindelse med reguleringsplanene. Gammel E39 vil i stor grad fungere som lokalveg og omkjøringsveg, og vegen planlegges omklassifisert til fylkesveg.

Reguleringsplan for strekningen E39 Kristiansand vest-Mandal øst er i januar 2017 lagt ut på offentlig ettersyn. Det forventes at denne planen blir vedtatt august 2017. For resterende del av strekningen planlegger Nye Veier å legge opp til «tidlig-involvering av entreprenør». Entreprenøren velges da ut før reguleringsplanene ferdigstilles slik at utførelsekompetansen tas med i detaljutformingen av planen. Nye Veier forventer at dette vil gi betydelig verdiøkning av prosjektet.

Reiselengden fra Breimyr til Lyngdal vest vil bli redusert fra dagens ca. 80 km til ca. 68 km, en reduksjon på over en mil i reiselengde. Reisetiden er beregnet å bli redusert fra dagens vel 70 minutter til vel 37 minutter, som er nærmest en halvering av reisetiden.

Vegutbyggingsavtalen mellom Samferdselsdepartementet og Nye Veier AS regulerer omfanget av utbyggingsprosjektet.

Prosjektet sin samfunnsøkonomiske netto nytte er beregnet til om lag 1,8 mrd. 2017-kr. Netto nytte pr. investert krone (anleggskostnad) er beregnet til 0,09. I tillegg indikerer en rapport utarbeidet av Vista Analyse at det for denne strekningen vil være høye netto ringvirkninger av en utbygging, effekter som i liten grad fanges opp av tradisjonelle samfunnsøkonomiske beregninger. Dette omfatter i hovedsak effekter knyttet til produktivetsgevinster som forventes å oppstå når vegutbyggingen knytter næringslivet tettere sammen og arbeidsmarkedsvirkninger.

Det er gjennomført kvalitetssikring av kostnadsoverslag. Den eksterne kvalitetssikringen er gjennomført våren 2017 på vegne av Nye Veier AS. Nye Veier har kalkulert prosjektet til å ha en forventet kostnad (P50) på 21 810 mill. kr i 2017 prisnivå. Kvalitetssikrer angir en forventet kostnad (P50) 21 310 mill. kr i 2017 prisnivå. Hovedårsaken til avvikene synes å være noe ulike vurderinger av byggherrekostnader og potensiale for kostnadsreduksjoner.

I tillegg til den ovennevnte kvalitetssikring av kostandsoverslag har selskapet fått gjennomført eksterne kvalitetssikringer av finansiering, bompengeordning og samfunnsøkonomi. Konklusjonene fra disse kvalitetssikringene er at finansieringen av prosjektet er svært robust.

De ovennevnte kostnadsvurderingene fra selskapet og kvalitetssikrer avviker fra Statens vegvesens kostnadsvurdering på følgende områder:

- Reviderte vegnormaler
- Potensial fra utførte verdianalyser
- Gjennomføringsmodell med store totalentrepriser
- Gevinster fra tidlig involvering av entreprenør

I vegutbyggingsavtalen for prosjektet som er inngått mellom Samferdselsdepartementet og Nye Veier AS, har partene avtalt at utbyggingen skal gjennomføres innenfor en økonomisk ramme på 24 600 mill. 2017-kr. Det er i denne prisen tatt utgangspunkt i en forventet kostnad (P50) på 21 423 mill. 2017-kr og lagt til et risikopåslag på 15 pst.

Da Nye Veier AS overtok porteføljen var gjeldende kostnadsvurdering, foretatt av Statens vegvesen en forventet utbyggingskostnad for strekningen på 23,7 mrd. 2017-kr. I arbeidet med de lokale bompengevedtakene ble det, etter at Nye Veier AS hadde gjennomgått prosjektet og hadde identifisert mulige kostnadsbesparelser, lagt til grunn et noe redusert kostnadsanslag.

Nye Veier har nå detaljert gjennomgått prosjektet og har identifisert ytterligere besparelser slik at forventningskostnaden har blitt ytterligere redusert. På bakgrunn av vegutbyggingsavtalen mellom Samferdselsdepartementet og Nye Veier AS er den forventede kostnaden for prosjektet E39 Kristiansand vest – Lyngdal vest redusert med om lag 2 300 mill. kr i forhold til det opprinnelige kostnadsanslaget.

#### 4 Lokalpolitisk behandling

Vest-Agder fylkeskommune sendte 23. november 2016 ut forslag til vedtak om delfinansiering med bompenger på E39/E18 Vige – Lyngdal vest. Følgende kommuner og regionråd har behandlet saken:

- Kristiansand kommune
- Songdalen kommune
- Søgne kommune

- Mandal kommune
- Lindesnes kommune
- Lyngdal kommune
- Hægebostad kommune
- Lindesnesrådet

Alle kommunene har sluttet seg til innstilling fra fylkesrådmannen som følger:

1. *Vest-Agder fylkeskommune er enig i at utbyggingen av E18/ E39 på strekningen Vige –Breimyr (Ytre ring) delfinansieres med bompenger. Nye Veier AS vil komme tilbake med et konkret bompengeopplegg for strekningen på et senere tidspunkt.*
2. *Vest-Agder fylkeskommune er enig i at utbyggingen av E39 på strekningen Breimyr –Lyngdal vest delfinansieres med bompenger. Innkrevningen skjer i begge retninger i 9 automatiske bomstasjoner på ny E39. Ved eventuelle endringer i trasevalg og/eller kryssløsninger, skal prinsippene som legges til grunn i notatet fra Nye Veier AS (Forslag til delfinansiering med bompenger: E18/E39 Vige – Lyngdal vest) være avgjørende for valg av antall bomsnitt og takster.*
3. *Det gis en prinsipiell tilslutning til plasseringen av bomstasjoner mellom hvert kryss på E39 mellom Breimyr og Lyngdal vest. Konkret plassering av bomstasjonene vil bli endelig avklart etter godkjent reguleringsplaner.*
4. *Vest-Agder fylkeskommune gir en prinsipiell tilslutning til at det kan gjøres trafikkregulerende tiltak på dagens E39 mellom Søgne og Kristiansand for å forhindre høy trafikkavvisning på ny vei. Sannsynligvis vil det plasseres en sideveisbom på dagens E39 mellom Monan og Breimyr. Endelig valg av form for trafikkregulering vil bli gjort i samarbeid mellom Nye Veier AS, aktuelle kommuner og Vest-Agder fylkeskommune. Dersom det etableres en sideveisbom på denne strekningen bør inntektene øremerkes veiltak i lokalområdet.*
5. *Innkrevningstiden settes til 15 år i hver bom.*
6. *Bompengeordningen baseres på det nye rabattsystem som er vedtatt av Stortinget. Det innebærer at lette kjøretøy, som betaler med elektronisk brikke og gyldig abonnement, får 20 prosent rabatt. Tunge kjøretøy får ingen brikkerabatt.*
7. *Ved oppstart forutsettes det at gjennomsnittstakstene ikke overskrider (i 2016-kr) i de ulike bommene:*



Fra	Til	Gjennomsnittstakst kr
Breimyr	Monan	19
Monan	Lohnelier	32
Lohnelier	Døle bru	17
Døle bru	Mandal	25
Mandal	Reibakken	39
Reibakken	Livold	29
Livold	Herdal	44
Herdal	Røyskår	33
Røyskår	Vatlandstunnelen	34

Tungbil betaler tre ganger lettbiltakst.

8. Dersom trafikken på sideveier viser seg å bli for stor, vil det vurderes trafikkregulerende tiltak på disse veiene.
9. Det legges opp til betaling for nullutslippsbiler når nasjonale takstregler for dette er gjeldende. Bompengelopplegget vil bli justert i takstvedtak etter avtale mellom Vegdirektoratet og Vest-Agder fylkeskommune. Gjennomsnittstaksten skal være førende for takstvedtak.
10. Det gis tilslutning til at byggingen av strekningen kan startes opp så snart Stortingets tilslutning foreligger.

Det er gjort noen tillegg og endringer i de kommunale behandlinger som gjengis under:

Songdalen kommune – tillegg til vedtaks-punkt 4:

Dersom det etableres en sidevegsbom skal inntektene øremerkes vegtiltak i lokalområdet. En slik lokal finansiering kan ikke legges til grunn før sidevegsbommen er fysisk etablert og har begynt å ta inn bompenger. Inntekter fra sidevegsbommen må komme som et tillegg til andre finansieringsordninger for samferdsel slik at det i lokalmiljøet oppleves som en reell kompensasjon for ulempen med ekstra bombelastning.

Lindesnes kommune – tillegg til vedtaks-punkt 10:

Det henstilles til Stortinget om å vurdere tiltak for å redusere bompengesatsene.

Lyngdal kommune – tilleggsvedtak:

Lyngdal kommune vil anbefale at vegmyndigheter og Nye Veier tilstreber en lavest mulig bompengbelastning for bilistene slik at trafikantenes netto nytteverdi av bedre veier raskere kommer frem.

Det bør derfor utredes muligheter for å bruke et lavere avkastningskrav enn de 5,5 % som er lagt til grunn i saksframlegg. Dette vil redusere prosjektets rentekostnader som igjen kan gi grunnlag for mer publikumsvennlige bompengesatser.

Det anbefales videre at eventuell økt trafikk, lavere kapitalkostnader og evt. lavere utbyggingskostnader alle er faktorer som gitt at de inntreffer tilgodeses bilistene i form av lavere bompengesatser.

Vest-Agder fylkeskommune fattet følgende vedtak i møte i fylkestinget 14. februar 2017:

1. Vest-Agder fylkeskommune er enig i at utbyggingen av E18/ E39 på strekningen Vige–Breimyr (Ytre ring) delfinansieres med bompenger. Nye Veier AS vil komme tilbake med et konkret bompengelopplegg for strekningen på et senere tidspunkt.
2. Vest-Agder fylkeskommune er enig i at utbyggingen av E39 på strekningen Breimyr–Lyngdal vest delfinansieres med bompenger. Innkrevningen skjer i begge retninger i 9 automatiske bomstasjoner på ny E39. Ved eventuelle endringer i trasevalg og/eller kryssløsninger, skal prinsippene som legges til grunn i notatet fra Nye Veier AS (Forslag til delfinansiering med bompenger: E18/E39 Vige–Lyngdal vest) være avgjørende for valg av antall bomsnitt og takster.
3. Det gis en prinsipiell tilslutning til plasseringen av bomstasjoner mellom hvert kryss på E39 mellom Breimyr og Lyngdal vest. Konkret plassering av bomstasjonene vil bli endelig avklart etter godkjent reguleringsplaner.
4. Vest-Agder fylkeskommune gir en prinsipiell tilslutning til at det kan gjøres trafikkregulerende tiltak på dagens E39 mellom Søgne og Kristiansand for å forhindre høy trafikkavvisning på ny vei. Sannsynligvis vil det plasseres en sidevegsbom på dagens E39 mellom Monan og Breimyr. Endelig valg av form for trafikkregulering vil bli gjort i samarbeid mellom Nye Veier AS, aktuelle kommuner og Vest-Agder fylkeskommune. Dersom det etableres en sidevegsbom på denne strekningen, bør inntektene øremerkes veitiltak i lokalområdet.
5. Innkrevningstiden settes til 15 år i hver bom.
6. Bompengordningen baseres på det nye rabattsystemet som er vedtatt av Stortinget. Det innebærer at lette kjøretøy, som betaler med elektronisk brikke og gyldig abonnement, får 20 prosent rabatt. Tunge kjøretøy får ingen brikkerabatt.
7. Ved oppstart forutsettes det at gjennomsnittstakstene ikke overskrider (i 2016-kr) i de ulike bommene:

Fra	Til	Gjennomsnittstakst kr
Breimyr	Monan	19
Monan	Lohnelier	32
Lohnelier	Døle bru	17
Døle bru	Mandal	25
Mandal	Reibakken	39
Reibakken	Livold	29
Livold	Herdal	44
Herdal	Røyskår	33
Røyskår	Vatlandstunnelen	34

Tungbil betaler tre ganger lettbiltakst.

8. Dersom trafikken på sideveier viser seg å bli for stor, vil det vurderes trafikkregulerende tiltak på disse veiene.
9. Det legges opp til at nullutslipp- og lavutslippsbiler skal betale bompenger, men gis rabatt når regelverket tillater.
10. Det gis tilslutning til at byggingen av strekningen kan startes opp så snart Stortingets tilslutning foreligger.
11. Under forutsetning av Kommunal- og moderniseringsdepartementets godkjenning, garanterer Vest-Agder fylkeskommune ved selvskyldnerkautsjon for bompengeselskapets gjeld. Det samlede garantibeløpet (som tilsvarer bompengeselskapets maksimale gjeld beregnet ut fra pessimistiske forutsetninger) begrenses oppad til 10,5 mrd. kroner, med tillegg av 10 prosent av til enhver tid gjeldende hovedstol til dekning av eventuelle påløpte renter og omkostninger. Det samlede garantibeløpet blir følgelig 11,55 mrd. kroner. Til grunn for garantivedtaket legges en beregningsteknisk lånerente på 6,5 prosent.
12. Garantien gjelder fra første opptrekk på finansieringen i forbindelse med rekvisisjoner i byggeperioden, og gjennom innkrevingsperioden på 15 år. Innkrevingsperioden kan i særskilte tilfeller forlenges med inntil fem år. I tillegg skal garantien gjelde inntil to år, jfr. garantiforskriftens § 3. Samlet garantitid blir, inkludert byggeperioden, på inntil 34 år fra første opptrekk på finansieringen i forbindelse med rekvisisjoner. Garantistens utlegg kan dekkes gjennom en økning av realtakstene med inntil 20 prosent og en forlengelse av bompengeperioden med inntil 5 år. Garantien gjelder inntil bompengeselskapets gjeld er nedbetalt og reduseres i takt med nedbe-

talingen av lånet. Det forutsettes at garantien blir sikret 1. prioritet i retten til å kreve inn bompenger.

13. Vest-Agder fylkeskommune mener at staten må vurdere dagens praksis/regelverk om fylkeskommunalt garantiansvar i europa- og riksveiprosjekter. Vest-Agder fylkeskommune tar et initiativ ovenfor staten for å diskutere utfordringer knyttet til dette ansvaret.
14. Det må letes aktivt etter måter å redusere takstene på fram mot iverksettelse.
15. Det må vurderes å forlenge innkrevingsperioden gitt at faktisk takst kan bli lavere enn anslått i Nye Veiers saksfremlegg og/eller at endelig takstvedtak bør baseres på faktisk lånerente ved iverksettelse av innkrevingen.
16. Vest-Agder fylkeskommune ber om at Nye Veier AS i sitt saksfremlegg til samferdselsdepartementet oppfordrer til et initiativ for samordning av de ulike betalings- og rabattsystem på de ulike bomprosjektene på E18/E39

## 5 Bompengeloplegg med trafikkgrunnlag

### 5.1 Bompengeloplegg

Ved utvikling av bompengeloppletten i dette prosjektet er det lagt til grunn de føringene som gis i NTP 2014–2023, Meld. St. 26 (2012–2013), om plassering av bomstasjoner. Disse angir at det ved sammenhengende utbygging over lengre avstander bør plasseres flere bomstasjoner på strekningen og at strekningen deles opp i mindre delstrekninger. Det plasseres ett eller flere innkrevingspunkt på hver delstrekning. Innkrevingen starter opp samtidig med at den nye vegstrekningen åpnes for trafikk, og lengden på innkrevingsperioden er lik i alle bomsnittene.

Ordningen vil sikre stor grad av samsvar med nytteprinsippet som er et av de bærende prinsippene i bompengesektoren. Bomstasjonene på ny veg blir plassert direkte på det konkrete vegprosjektet som blir utbygd, og innkrevingen vil foregå etterskuddsvis. Det er således direkte sammenheng mellom de som får nytte av tiltaket, og de som betaler. Bilistene betaler etter kjørt distanse som gir god sammenheng mellom betaling og nytte.

Som følge av at det ikke foreligger godkjente reguleringsplaner for strekningen er det en mulighet for at Nye Veier vil foreslå endring av trase og antall kryss for de vestre delene av strekningen. Dersom det skulle bli utfallet, vil

prinsippene som fremgår av bompengekonseptet være styrende for plassering av bomsnitt. Konseptet medfører at det plasseres en automatisk tovegs bomstasjon mellom hvert kryss på ny E39. Slik planene foreligger nå vil dette bety ni bomstasjoner på strekningen på ny E39 som vist på kartet i figur 2 under. I tillegg til bommene på ny E39 vil det være behov for én bom (illustrert som bom A i figur 2) på dagens E39 mellom Kristiansand vest og Monan som omtalt i kap. 5.2.

## 5.2 Trafikkgrunnlag

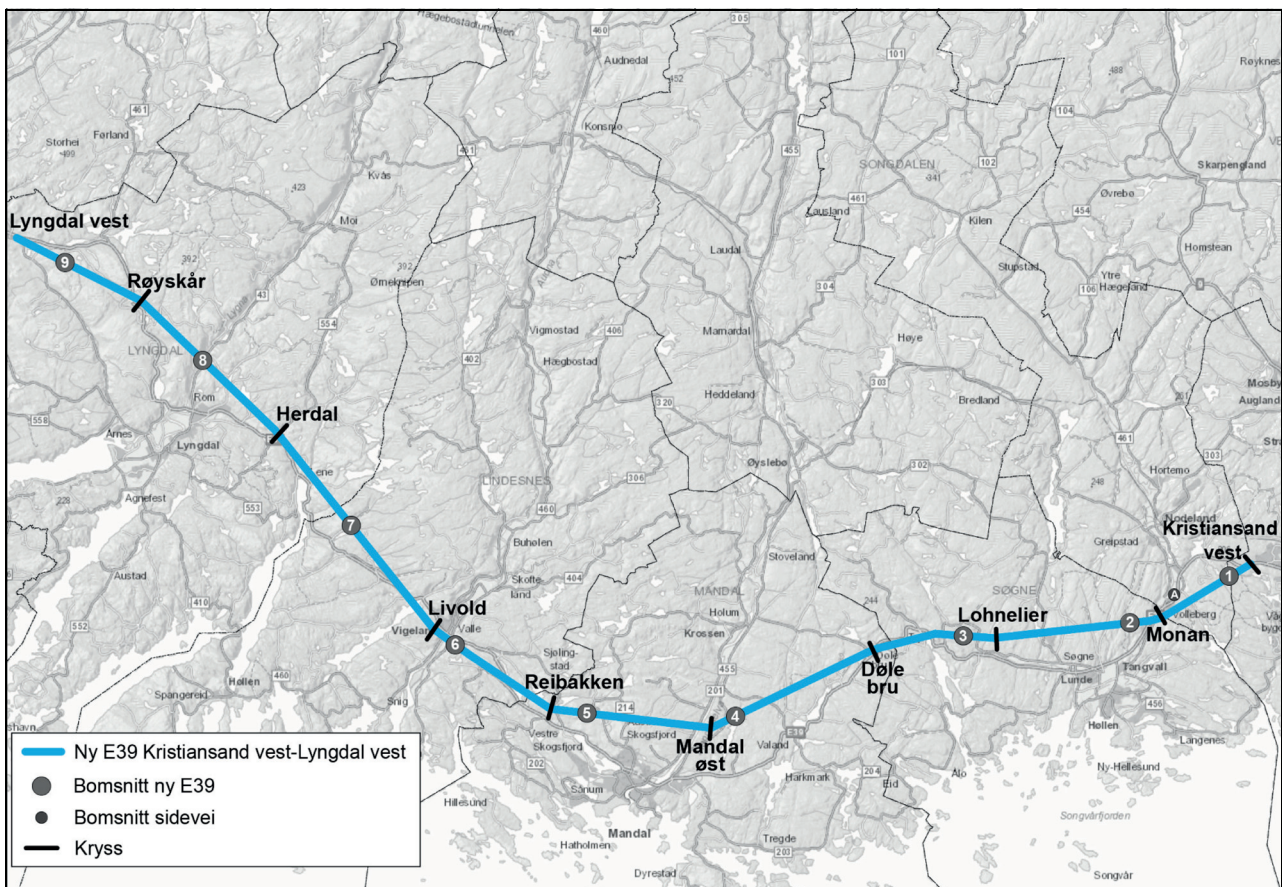
Årsdøgntrafikken (ÅDT) varierer fra vel 23 000 kjøretøy ved Kristiansand til i underkant av 5000 kjøretøy vest for Lyngdal. Det er en forholdsvis høy andel tunge kjøretøy med ca. 15 pst. på den vestligste delen av strekningen og ca. 12 pst. på den østligste delen.

Det er gjennomført trafikkberegninger ved hjelp av Regional transportmodell for Agder-fylkene. Trafikkbelastningen for E39 med og uten bompenger er vist i tabell 1 under. Det er ÅDT 2014 som danner grunnlaget for beregningsanalysene. Trafikkvekst fra transportmodellen er lagt

til grunn for trafikkutviklingen etter 2014. Den gjennomsnittlige veksten fra 2014–2020 for strekningen er 57 pst., som er noe høyere enn NTP-prognosene.

Nye bomstasjoner langs E39 fra Kristiansand vest til Lyngdal vest vil ifølge beregningene redusere trafikken i bomsnittene i forhold til en situasjon uten bom. Avvisningen er beregnet til å være på mellom 17 og 50 pst. Trafikken som er igjen på eksisterende E39 er i hovedsak lokaltrafikk mellom tettstedene langs eksisterende E39. Dette betyr at gjennomgangstrafikken i all hovedsak velger å kjøre ny E39.

Når det innføres bomavgift, må det forventes en reduksjon i trafikkgrunnlaget dels fordi noen trafikanter, om mulig, vil velge andre kjøreruter, dels fordi noen vil utelate enkelte reiser eller velge andre reisemål for å unngå å betale bompenger. Med etablering av bomstasjoner skjer det en samlet reduksjon i antall reiser på ca. 700–800 per døgn i modellområdet. Antall bilbaserte reiser reduseres med rundt 1.200 turer/døgn, mens antall kollektivreiser og gang- og sykkelreiser øker med ca. 700–800 turer/døgn. Endringene er relativt små, men gir uttrykk for en svak dreining av reisemiddelvalget.



Figur 5.1 Oversiktskart E39 Kristiansand vest – Lyngdal vest

Tabell 5.1 Beregnet trafikk for ny E39 med og uten bompenger i 2022 [kjt/døgn]

Bomstasjon	ÅDT 2022 uten bom	ÅDT 2022 med bom	Trafikkavvisning [%]
1 Kristiansand vest – Monan	22.800	14.000	32 pst.
2 Monan – Lohnelier	13.100	6.900	45 pst.
3 Lohnelier – Døle bru	15.100	9.500	35 pst.
4 Døle bru – Mandal ø.	13.000	8.200	35 pst.
5 Mandal ø. – Reibakken	7.200	5.200	28 pst.
6 Reibakken – Livold	10.700	5.400	50 pst.
7 Livold – Herstad	9.500	6.600	31 pst.
8 Herdal – Røyskår	5.700	4.800	17 pst.
9 Røyskår – Vatland	5.400	3.800	39 pst.

Erfaringer fra tilsvarende prosjekter tyder på at transportmodellen har en tendens til å beregne for høy trafikklekkasje. Det er likevel grunn til å følge opp trafikkutviklingen på de alternative vegrutene etter at bompengeneinnkrevningen er startet og eventuelt vurdere trafikkreduserende tiltak der dette er nødvendig.

#### Behov for sidevegsbom mellom Kristiansand vest og Monan

Trafikkberegningene viser behov for en bomstasjon på eksisterende E39 mellom Kristiansand vest og Monan. Beregninger viser at ved innføring av bom på ny veg vil det være nærmere 12 000 i ÅDT på eksisterende E39 uten noen form for trafikkregulering, mens det kun vil være 8 000 i ÅDT på ny veg. Ved å etablere en bom på eksisterende E39 med 50 pst. av taksten på ny veg vil en stor del av trafikken velge ny E39 og trafikkgrunnlaget vil øke fra 8 000 i ÅDT til 14.000 i ÅDT.

Inntektene fra bommen på eksisterende E39 vil gå til å finansiere vegtiltak i lokalområdet. Vest-Agder fylkeskommune og Søgne og Songdalen kommuner er enige om å legge til grunn at det overordnede prinsippet er å prioritere tiltak som legger til rette for at mesteparten av trafikken velger å kjøre ny E39 på strekningen mellom Søgne og Kristiansand. Nytteprinsippet vil bli vektlagt ved prioritering av midlene. Tiltak som vil bli prioritert, er blant annet tiltak på avlastet veg, spesielt for myke trafikanter, og tiltak som begrenser trafikken inn til Kristiansand sentrum.

Det er beregnet inntekter på om lag 130–150 mill. 2017-kr i sidevegsbommen. Det er en forutsetning at bompengeselskapet må føre eget pro-

sjektregnskap for disse midlene slik at en ikke risikerer krysssubsidiering. Det er de løpende inntektene som kan rekvireres. Statens vegvesen vil ha det praktiske ansvaret for disse midlene og vil måtte inngå egne bompengeaftaler med bompengeselskapet på ordinær måte.

Vest-Agder fylkeskommune vil i løpet av 2017 gjøre vedtak på hvor bomstasjonen konkret skal plasseres og bruken av midlene, hvor også vurderinger av framtidig funksjon for fv. 114 vil måtte inngå i vurderingen.

## 6 Utbyggings- og finansieringsopplegg

Finansieringsopplegget for E39 Kristiansand vest – Lyngdal vest omfatter statlige midler over kapittel 1321 post 70 Tilskudd utbyggingsselskapet for veg samt bompenger. Bompengandelen utgjør 37 pst. Finansieringsplan er basert på forventet utbyggingskostnad og vist i tabell 2 nedenfor.

Tabell 6.1 Finansieringsplan for E39 Kristiansand vest – Lyngdal vest

	Mill. 2017-kr	
	2018–2029	Sum
Nye Veier AS		
1321.70	13 561	13 561
Bompenger	7 862	7 862
Sum	21 423	21 423

Tabell 6.2 Oversikt over beregnede gjennomsnittstakster og grunntakster:

Bomsnitt	Fra	Til	Gjennomsnittstakst	2017-kr	
				Grunntakstakstgruppe 1	Grunntakstakstgruppe 2
1	Breimyr	Monan	18	15,7	47
2	Monan	Lohnelier	30	21,4	64
3	Lohnelier	Døle bru	17	14,3	43
4	Døle bru	Mandal	24	20,0	60
5	Mandal	Reibakken	37	25,7	77
6	Reibakken	Livold	28	20,0	60
7	Livold	Herdal	42	34,2	103
8	Herdal	Røyskår	32	23,7	71
9	Røyskår	Vatlandstunnelen	32	22,3	67

#### Statlige midler

Prosjektet gjennomføres i regi av Nye Veier AS og det forutsettes at det statlige bidraget bevilges over kapittel 1321 post 70 Tilskudd utbyggingsselskapet for veg.

#### Bompenger og bompengeplegg

Finansieringsopplegget bygger på 9 automatiske bomstasjoner på ny veg som vist i kapittel 5. Det er forutsatt bompengeneinnkreving i begge retninger. Innkrevingen vil starte opp når den første delstrekningen åpnes for trafikk, beregnet til å være i 2021. Bompengeneinnkrevingen er beregnet til å foregå i årene 2021 til 2044. Takstene er basert på lik takst per km for hele strekningen. Det gis 20 pst. rabatt ved bruk av elektronisk brikke for kjøretøy i takstgruppe 1<sup>1</sup> og ingen rabatt for kjøretøy i takstgruppe 2<sup>2</sup>. Det forutsettes at takstene blir justert i forhold til konsumprisindeksen. I tråd med forutsetningene i Prop. 1 S (2016–2017) vil beregnet gjennomsnittstakst bli benyttet som grunnlag for justering av tasktene. Det regionale bompengeselskapet SørVest Bomvegselskap AS vil stå for delfinansiering og håndtering av trafikanbetalingen. For øvrig gjelder de til enhver tid

gjeldende takstretningslinjer for bompengeprosjekter.

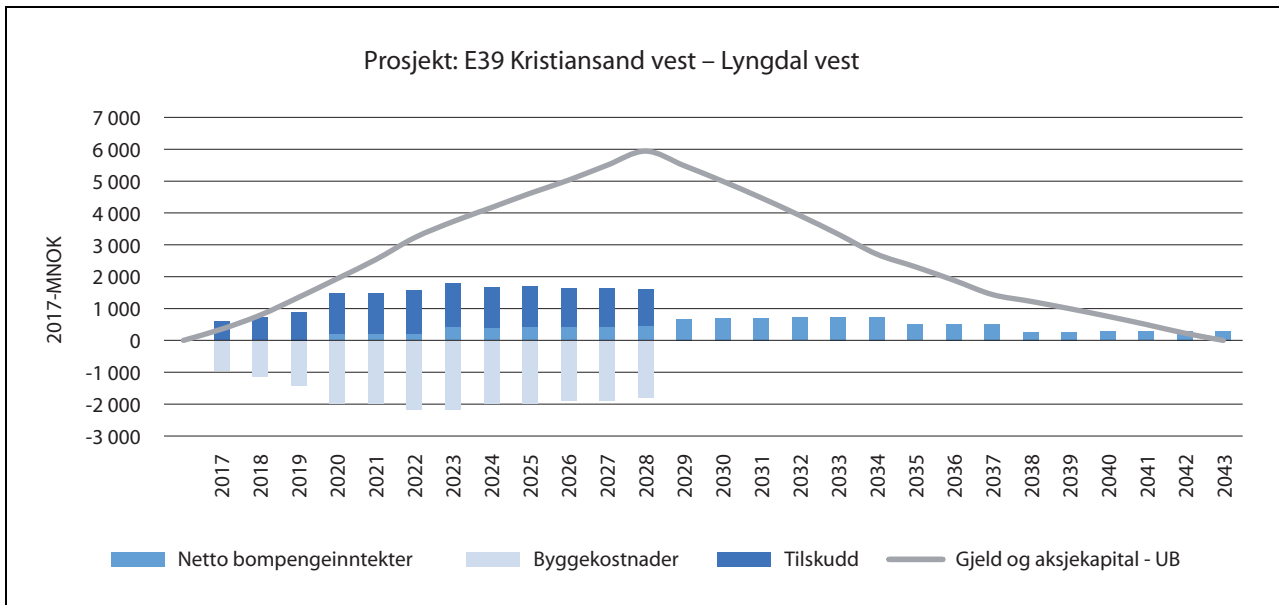
Innkrevningstiden er satt til 15 år i hver bom. For at prosjektet E39 Kristiansand vest – Lyngdal vest skal være nedbetalt i løpet av innkrevingsperioden er det beregnet at gjennomsnittlig inntekt per passering i de ulike bommene må være mellom 17–42 kr som vist i figur 3 nedenfor. Basert på dette legges det foreløpig til grunn følgende grunntakster uten rabatt i takstgruppe 1 og takstgruppe 2 (2017-prisnivå):

Som angitt i kapittel tre er den forventede utbyggingskostnaden i avtale mellom Samferdselsdepartementet og Nye Veier AS blitt redusert med i størrelsesorden 10 pst. sammenliknet med kostnadsoverslaget utarbeidet av Statens vegvesen før Nye Veier AS overtok prosjektet. Deler av denne kostnadsbesparelsen ble det tatt hensyn til allerede i grunnlaget for de lokale bompengevedtakene. Forslaget til takster i figur 3 ovenfor er 7 pst lavere enn takstnivået som ligger i de lokalpolitiske vedtakene.

I tråd med lokalpolitiske vedtak legges det opp til betaling for nullutslipp- og lavutslippsbiler når nasjonale takstretningslinjer åpner for dette. Det forutsettes at takstene blir justert av Statens vegvesen i takstvedtak så snart nye takstretningslinjer er gjeldende. Videre legges det til grunn at det kan innføres trafikkregulerende tiltak på sidevegnettet dersom trafikken viser seg å bli uakseptabelt høy. Primært gjelder det hastighetsreduserende tiltak, men kan også innebære bompengeneinnkreving. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til hvilke tiltak som er aktuelle å gjennom-

<sup>1</sup> Takstgruppe 1: Kjøretøy med tillatt totalvekt til og med 3500 kg samt alle personbiler uavhengig av vekt i kjøretøykategori M1 i Autosys.

<sup>2</sup> Takstgruppe 1: Kjøretøy med tillatt totalvekt fra og med 3501 kg med unntak av personbiler som er registrert i kjøretøykategori M1 i Autosys.



Figur 6.1 Oversikt over utvikling i bompengeinntekter, byggekostnader, tilskudd fra Nye Veier og gjeld som forutsatt i finansieringsberegningene (2017-kr)

føre dersom det blir uønsket trafikkøkning på lokalvegnettet.

Før start på innkreving vil gjennomsnittstaksten bli vurdert ut fra kjente faktorer som låneopptak, lånerente og utbyggingskostnad. Forslag til justeringer av takstene som følge av dette forutsetter tilslutning fra fylkeskommunen som garantist.

#### Andre forutsetninger for finansieringsplanen

Eventuelle kostnadsøkninger over forventet kostnad (P50) ut over prisstigning skal dekkes med statlige midler innenfor rammen til Nye Veier AS og bompenger etter samme prosentvise fordeling som innenfor prosjektets avtalte kostnad. Kostnadsreduksjoner fordeles på samme måte. Eventuelle overskridelser ut over 10 pst. er Nye Veier AS sitt ansvar. Eventuelle kostnadsbesparelser ut over 10 pst. tilfaller Nye Veier AS.

Dersom økonomien i prosjektet blir svakere enn forutsatt, kan bompengeselskapet etter avtale med Vegdirektoratet øke realtakstene med inntil 20 pst. og forlenge innkrevingsperioden med inntil 5 år.

Trafikkforutsetningene fremgår av kapittel 4. Følgende basisforutsetninger er for øvrig lagt til grunn for finansieringsberegningene:

- Lånerente: 5,5 pst. de første ti årene, deretter 6,5. pst. resten av innkrevingsperioden
- Tunge kjøretøy betaler tre ganger lettbiltakst

- Årlig prisvekst på 2,5 pst. Dette gjelder anleggskostnader, driftskostnader og bomtakster
- Årlige innkrevingskostnader baseres på trafikkmengde i bommene, og settes til mellom 4–6 mill. kr
- Andel som bruker brikke: 75 pst.

Med disse forutsetningene er innkrevingsperioden beregnet til om lag 15 år i hver bom. Brutto bompengeinntekter er beregnet til om lag 11 300 2017-kr der om lag 7 900 mill. 2017-kr er forutsatt benyttet til å dekke deler av investeringskostnadene. Resterende inntekter etter bidraget til investeringskostnader går til inndekning av finansieringskostnader og innkrevingskostnader.

Det er regnet på et optimistisk alternativ med følgende forutsetninger:

- 5 pst. høyere ÅDT i åpningsåret
- Lånerenten reduseres med 1 pst. til 4,5 pst. de første 10 årene og deretter 5,5 pst. resten av innkrevingsperioden.

Forøvrig er de samme forutsetningene som i basisalternativet lagt til grunn. Med disse forutsetningene beregnes innkrevingsperioden til å bli redusert med om lag 6 år. Alternativt kan taksten for takstgruppe 1 reduseres fra om lag 197 kr for hele strekningen til om lag 175 kr og taksten for takstgruppe 2 reduseres fra om lag 592 kr til om lag 524 kr dersom 15 års innkreving opprettholdes.

Det er også regnet på et pessimistisk alternativ med følgende forutsetninger:

- Bompengeselskapet dekker sin andel av en kostnadsøkning på 10 pst.
- 6,5 pst. rente i hele innkrevingsperioden.
- Årlig trafikkvekst blir redusert til 1,1 pst. trafikkvekst fra 2023 i alle snitt første 10 år, deretter 0,5 pst. vekst i alle snitt ut bompengerperioden.

Med disse forutsetningene beregnes innkrevningstiden til å bli forlenget til om lag 18 år, det vil si en økning på 3 år utover basisalternativet. Dette viser at prosjektet er relativt robust i forhold til ugunstige endringer i forutsetningene. I tillegg vil bompengeselskapet etter avtale med Vegdirektoratet ha en mulighet til å øke takstene med inntil 20 pst. utover prisstigning i løpet av innkrevingsperioden.

Vegdirektoratet har foretatt en kvalitetssikring av det foreslåtte bompengeproblemet. Direktoratets vurdering, under gitte forutsetninger om inngangsdata for trafikk og kostnader, er at beregningene synes å være riktige og at bompengeproblemet vurderes som robust.

## 7 Fylkeskommunal garanti

Som det framgår av kapittel 4, har Vest-Agder fylkeskommune fattet vedtak om å stille garanti ved selvskyldnerkausjon for bompengeselskapets låneopptak. De fylkeskommunale garantiene er forhåndsgodkjent av KMD, men blir ikke endelig godkjent før Stortinget har fattet vedtak i saken.

Garantistens utlegg kan dekkes gjennom en økning av realtakstene med inntil 20 pst. og en forlengelse av bompengerperioden med inntil 5 år.

## 8 Samferdselsdepartementets vurdering

E39 har en viktig transportfunksjon mellom sør og vest. Samferdselsdepartementet legger stor vekt på å bygge ut E39 for å sikre bedre framkommelighet og trafiksikkerhet. E39 inngår i Regjeringens utvikling av korridorer som binder landsdeler/regioner sammen, og som gir effektive, pålitelige og trygge forbindelser til utlandet. Vest-Agder fylkeskommune og kommunene Kristiansand, Songdalen, Søgne, Mandal, Lindesnes og Lyngdal har sluttet seg til at hele strekningen E39 Kristiansand vest – Lyngdal vest skal delfinansieres med bompenger.

Nye Veier AS har som oppgave å bygge veger mer kostnadseffektivt, sammenhengende og

raskere. I denne proposisjonen legges det opp til en sammenhengende utbygging av en lang strekning med varierende grad av planavklaring. Dette gir Nye Veier AS større handlingsrom for å kunne finne de gode løsningene, men medfører også at det vil være en større grad av usikkerhet knyttet til hva som er mulig å få gjennomført. Denne usikkerhetene innebærer en økonomisk risiko for selskapet i tilfelle de ikke skulle klare å utløse de forventede kostnadsreducerende tiltakene.

Samferdselsdepartementet vil understreke at den kostnadsreduksjon, sammenliknet med tidligere kostnadsvurderinger, som ligger i den framforhandlede vegutbyggingsavtalen medfører en reduksjon i bompengetakstene sammenliknet med hva som lå til grunn i de lokale vedtakene. Lave bompengetakser er viktig for å redusere avvisning av trafikk og på den måten sikre en høyest mulig nytte av den nye veien.

Samferdselsdepartementet viser til at det som hovedregel ikke skal etableres bomsnitt på sideveger/avlastet vegnett, jf. Nasjonal Transportplan 2014–2023. Ved å plassere en sidevegsbom mellom Kristiansand vest og Monan vil en sørge for å avlaste eksisterende E39 for trafikk. Bomtaksten i denne bommen er foreslått til 50 pst. av taksten i nærliggende bomstasjon på ny E39. Lokale myndigheter har sluttet seg til det foreslåtte bompengeproblemet.

I tråd med etablert praksis, skal forutsetningene for innkrevingsproblemet være nøkterne og gi en robust finansieringsplan. Denne proposisjonen tilfredsstiller den nye takst- og rabattstrukturen som fastlagt i Prop. 1 S Tillegg nr. 2 (2015–2016) og det rentenivået som er presisert i Prop. 1 S (2016–2017).

## 9 Avtale

Etter at Stortinget har fattet vedtak om utbygging og finansiering av E39 Kristiansand vest – Lyngdal vest i Vest-Agder, vil det bli inngått avtale mellom staten og bompengeselskapet. Denne avtalen vil gi bompengeselskapet rett til å kreve inn bompenger og ta opp lån, samt ivareta statens interesser overfor bompengeselskapet i tråd med gjeldende avtaleverk. Videre vil det bli inngått egne finansieringsavtaler mellom Nye Veier AS og Statens vegvesen som oppdragsgivere og bompengeselskapet som regulerer rekvirering av bompengemidlene fra bompengeselskapet til Nye Veier AS og Statens vegvesen, jf. forutsetningene som er lagt til grunn i denne proposisjonen.

Samferdselsdepartementet

t i l r å r :

At Deres majestet godkjenner og skriver under et framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om finansiering og utbygging av E39 på strekningen Kristiansand vest – Lyngdal vest i kommunene Kristiansand, Songdalen, Søgne, Mandal, Lindesnes og Lyngdal i Vest-Agder.

---

VI HARALD, Norges Konge,

s t a d f e s t e r :

Stortinget blir bedt om å gjøre vedtak om finansiering og utbygging av E39 på strekningen Kristiansand vest – Lyngdal vest i kommunene Kristiansand, Songdalen, Søgne, Mandal, Lindesnes og Lyngdal i Vest-Agder i samsvar med et vedlagt forslag.

---

## Forslag

### **til vedtak om finansiering og utbygging av E39 på strekningen Kristiansand vest – Lyngdal vest i kommunene Kristiansand, Songdalen, Søgne, Mandal, Lindesnes og Lyngdal i Vest-Agder**

#### I

1. Stortinget samtykker i at bompengeselskapet får tillatelse til å ta opp lån og kreve inn bompenger til delvis bompengefinansiering av utbyggingen av E39 på strekningen Kristiansand vest – Lyngdal vest i Vest-Agder. Vilkårene fremgår i denne proposisjonen.
2. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsette nærmere regler for finansieringsordningen. Denne fullmakten kan Samferdselsdepartementet delegere til Vegdirektoratet og Nye Veier AS.