



DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

# Prop. 86 S

(2015–2016)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

## Bompengefinansiering av E18 Tvedestrand – Arendal i Aust-Agder

*Tilråding fra Samferdselsdepartementet 18. mars 2016,  
godkjent i statsråd samme dag.  
(Regjeringen Solberg)*

### 1 Innledning

Samferdselsdepartementet legger i denne proposisjonen fram forslag om bompengefinansiering av prosjektet E18 Tvedestrand – Arendal i Tvedestrand og Arendal kommuner i Aust-Agder. Utbyggingen vil skje i regi av Nye Veier AS.

E18 er den viktigste vegforbindelsen i Aust-Agder og mellom Østlandet og Sørlandet. Strekingen mellom Tvedestrand og Arendal har lav standard, delvis randbebyggelse og mange avkjørsler. I tillegg er strekingen ulykkesutsatt og har lavt hastighetsnivå.

Ny firefelts veg utenom bebyggelsen vil gi både framkommelighets- og trafikksikkerhetsgevinster, og lokalbefolkningen avlastes for gjennomgangstrafikk. Forventet reisetid mellom Tvedestrand og Arendal reduseres med om lag 8 minutter, og prosjektet bidrar til å styrke Agderregionen som felles bo- og arbeidsområde.

Prosjektet E18 Tvedestrand – Arendal er bl.a. omtalt i Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023 der det legges til grunn anleggsstart i første fireårsperiode forutsatt til slutning til et opplegg for delvis bompengefinansiering av utbyggingen. Prosjektet er i Meld. St. 25 (2014–2015) *På rett vei* definert som ett av utbyggingsselskapet for vegs prosjekter på strekingen E18 Langangen – Grimstad.

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 en vegutbyggingsavtale mellom Samferdselsdepartementet og Nye Veier. Vegutbyggingsavtalen forplikter selskapet til å gjennomføre utbyggingen av strekingen E18 Tvedestrand – Arendal for den pris og de øvrige vilkår som framgår av avtalen.

Nye Veier AS har besluttet at prosjektet E18 Tvedestrand – Arendal er det første utbyggingsprosjektet som selskapet ønsker å sette i gang. I samsvar med selskapets mandat om mer helhetlig utbygging av vegstrekinger, planlegger selskapet å kontrahere hele strekingen på E18 fra Tvedestrand til Arendal i en samlet entreprise. Hele strekingen planlegges åpnet for trafikk høsten 2019. I forbindelse med kontraheringsprosessen vil muligheten for tidligere åpninger av delstrekinger bli vurdert.

### 2 Omtale av utbyggingen

#### 2.1 Dagens situasjon og prosjektomtale

Dagens tofelts veg har varierende standard med delvis randbebyggelse, mange kryss og om lag

100 avkjørsler. Årsdøgnetrafikken (ÅDT) på strekningen varierer mellom 11 200 og 12 000 kjøretøy. Den høye trafikkmengden og varierende standard fører til mange alvorlige ulykker og redusert framkommelighet, og trafikken gir miljøulemper for randbebyggelsen.

I perioden 2005–2014 ble det registrert 118 personskadeulykker på E18 mellom Tvedestrand og Arendal, med til sammen 8 drepte og 21 hardt skadde. Møteulykker er den klart dominerende ulykkestypen for ulykker med drepte og hardt skadde.

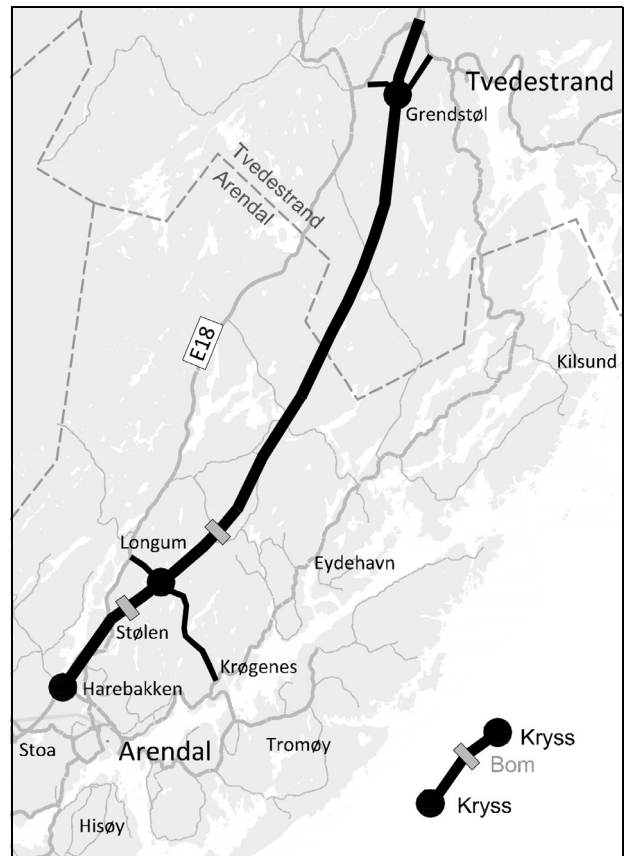
I Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023 var det lagt til grunn at prosjektet skulle omfatte bygging av firefelts veg på den 21 km lange strekningen mellom Tvedestrand og Stølen i Arendal, jf. figur 2.1. Lokalt har det vært ønske om å utvide prosjektet med om lag 2 km fram til Harebakken ved avkjøringen til Arendal, som er en mer naturlig avslutning for strekningen. Finansieringsberegningene viser at det er rom for å finansiere en slik utvidelse med bompenger innenfor akseptable bompengetakster. Aust-Agder fylkeskommune har sluttet seg til et slikt opplegg, jf. kapittel 3. Samferdselsdepartementet har gått inn for en slik utvidelse av prosjektet. Prosjektet er oppgitt å være 23 km i utbyggingsselskapet for vegs portefølje, jf. Meld. St. 25 (2014–2015).

Prosjektet omfatter etter dette bygging av 23 km ny firefelts veg, hovedsakelig i ny trase. Vegen bygges med vegbredde 20 meter fram til nytt kryss ved Longum. Strekningen mellom Longum og Harebakken bygges med vegbredde 23 meter på grunn av større trafikkmengde. Ny E18 er om lag 1,6 km lengre enn dagens E18. Grunnet høyere fartsnivå er reisetiden likevel beregnet til å bli redusert med om lag åtte minutter.

I prosjektet inngår bygging av fire tunneler med lengder fra 200 til 800 meter og seks større bruer. Det er planlagt to nye planskilte kryss på strekningen med kobling til dagens E18. I prosjektet inngår også bygging av en ny vegforbindelse mellom Krøgenes og Longum. Dette for å lede trafikken fra området rundt Krøgenes opp til ny E18 og dermed avlaste Arendal sentrum for trafikk. Innenfor rammen til prosjektet er det også satt av midler til tiltak på dagens E18, som etter åpning skal omklassifiseres til fylkesveg og kommunal veg.

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

Reguleringsplanene for prosjektet ble vedtatt av Tvedestrand kommune i juni 2014 og av Arendal kommune i mai 2014.



Figur 2.1 Oversiktskart E18 Tvedestrand – Arendal

Høsten 2015 ble det gjennomført ekstern kvalitetssikring av kostnadsoverslag og trafikkgrunnlag. Den eksterne kvalitetssikringen er gjennomført på oppdrag av Samferdselsdepartementet. Statens vegvesen har kalkulert prosjektet til å ha en forventet kostnad (P50) på 5 560 mill. kr omregnet til 2016 prisnivå. Kvalitetssikrer angir en forventet kostnad (P50) på om lag 5 180 mill. kr omregnet til 2016 prisnivå. Hovedårsaken til dette avviket synes å være ulike vurderinger av enhetspris for massehåndtering. Kvalitetssikrer vurderer den økonomiske usikkerheten i prosjektet å være noe større enn hva Statens vegvesen vurderer den å være. Den økonomiske ramme som prosjektet med 85 pst. sannsynlighet vil kunne realiseres innenfor P(85), er hhv. 6 130 mill. 2016-kr (SVV) og 5 860 mill. 2016-kr (kvalitetssikrer).

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 5 890 mill. 2016-kr. Det er i denne prisen tatt utgangspunkt i en forventet kostnad (P50) på 5 505 mill. kr, hvor SVVs vurdering i stor grad er lagt til grunn, og lagt til et risikopåslag på 7 pst.

Prosjektets samfunnsøkonomiske netto nytte er beregnet til 1,0 mrd. kr. Netto nytte over totale kostnader er beregnet til 0,9.

### 3 Lokalpolitisk behandling

Forslag til opplegg for delvis bompengefinansiert utbygging av prosjektet E18 Tvedestrand – Arendal ble behandlet av lokale myndigheter i 2015. Vedtakene ble gjort med forutsetninger om at en kalkulasjonsrente på 3 pst. skulle legges til grunn for beregningene av bompengesatsene, basert på regjeringens varslede rentekompensasjonsordning. Det var videre lagt til grunn at det ikke ville være statlige midler tilgjengelig for prosjektet før mot slutten av byggeperioden. Bompengeselskapet skulle derfor forskuttere deler av den statlige delen av investeringen.

Forutsetninger for den beregningstekniske renten har endret seg siden ovennevnte behandling. Lokale myndigheter er bedt om å legge til grunn beregningsteknisk rente på 5,5 pst. Det er videre klart at Nye Veier AS vil stille med investeringsmidler i om lag samme takt som bompengandelen. Nye takster er beregnet ut fra oppdaterte forutsetninger.

Nye lokalpolitiske vedtak er gjort i tråd med de nye forutsetningene i både Arendal og Tvedestrand kommune og Aust-Agder fylkeskommune. Fylkeskommunen fattet følgende vedtak i møte i fylkestinget 9. februar 2016.

1. *Utbyggingen av E18 på strekningen Tvedestrand-Arendal delfinansieres med bompenger i tråd med foreslått finansieringsopplegg.*
2. *Det legges til grunn 15 års etterskuddsinnkreving i begge retninger i to automatiske bomstasjoner, en på ny E18 mellom Tvedestrand og Longum, og en på ny E18 mellom Longum og Harebakken.*
3. *Fylkestinget kan akseptere at bomtakstene ved åpning av ny E18 Tvedestrand-Arendal vil være:*
  - *30 kr (2016-kr) for lette kjøretøy mellom Tvedestrand og Longum*
  - *14 kr (2016-kr) for lette kjøretøy mellom Longum og Harebakken*
  - *Tunge kjøretøy (totalvekt over 3500 kg) betaler 2,5 ganger lettbiltakst.*
  - *Bompengetakstene forutsettes regulert i takt med prisstigningen.*
  - *Bompengordningen baseres på et rabattsystem som innebærer at alle lette kjøretøy med elektronisk brikke og gyldig avtale får 20 pst. rabatt.*
4. *Fylkestinget prioriterer høyt at hele E18 må bli bygd ut så snart som mulig, og ønsker at det settes*

- av inntil 200 mill. kroner fra bompengemidler for å sikre videre planlegging av tilstøtende strekninger. For å finansiere de ekstra utgiftene kan takstene økes til 33/83 kr og 15/38 kr (Lett/tung bil) for de to bommene. Fylkestinget vil spesielt påpeke bekymringen for trafikksikkerheten på strekningen Risør – Tvedestrand og behovet for å avklare kortsiktige og langsiktige tiltak.*
5. *Dersom trafikkbelastningen blir stor på sidevegnettet må det iverksettes tiltak for å motvirke dette. Forslag til tiltak legges frem for fylkestinget.*
  6. *Det forutsettes at dagens E18 omklassifiseres fra riksveg til fylkesveg fra det tidspunkt ny veg står ferdig. Deler av vegnettet vil bli omklassifisert til kommunal veg. Det fremmes en egen sak om omklassifisering.*
  7. *Finansiering av prosjektet E18 Tvedestrand-Arendal legges inn i et av de nye regionale bompengeselskapene når disse er etablert.*
  8. *Under forutsetning av Kommunal- og moderniseringsdepartementets godkjenning, garanterer Aust-Agder fylkeskommune ved selvskyldnerkausjon for bompengeselskapets gjeld. Fylkeskommunen vil ha pant i bompengeselskapets rettighet til å innkreve bompenger. Det samlede garantibeløpet begrenses oppad til 3300 mill. kroner.*
  9. *Fylkestinget vil sterkt oppfordre Nye Veier AS til å ta initiativ til å utrede om strekningen Harebakken – Stoa kan bygges i forlengelsen av /sammen med Tvedestrand – Arendal. Fylkestinget vil trekke frem at en kan unngå kostnader til midlertidige tiltak dersom strekningen bygges ut som en helhet. I samsvar med fylkestingets behandling i 2015 vil fylkestinget være positive til en utvidelse av bompengeprojektet for å finansiere strekningen. Fylkestinget forutsetter at det fremmes egen sak om detaljene for en slik finansiering.*
  10. *Fylkestinget vil i dialog med Nye Veier arbeide for at man får til en tidligere delåpning av prosjektet. Fylkestinget vil videre arbeide for lavere bomtakster dersom bompengeselskapets renteutgifter blir lavere enn forutsett i denne saken.*

Tvedestrand kommune fattet følgende vedtak i møte i kommunestyret 9. februar 2016:

*Kommunestyret slutter seg til innstillingen fra fylkesrådmannen, med de presiseringer som fremkommer i fylkesrådmannens saksframlegg og forslag til vedtak for fylkestingets møte 9.2.2016.*

*Kommunestyret støtter videre fylkesutvalgets forslag til nytt pkt. 10 i vedtaket når det gjelder arbeide videre for reduserte bomtakster og tidligere delåpning av ny E18.*

Arendal kommune fattet følgende vedtak i møte i bystyret 11. februar 2016:

*Arendal Bystyre ønsker en snarets mulig gjennomføring av ny E-18 mellom Tvedestrand og Arendal, og aksepterer at strekningen delfinansieres med bompenger i tråd med de endrede forutsetningene som nå foreligger. Arendal bystyre vil arbeide for at bomtakstene blir lavere enn det som nå annonseres.*

*Arendal Bystyre slutter seg til forslaget fra Nye Veier AS med de presiseringer som fremkommer i fylkesrådmannens saksfremlegg og vedtak fattet i fylkestinget i Aust-Agder.*

*Arendal Bystyre støtter forslaget om å sette av midler til planlegging og ser svært positivt på initiativet om å vurdere utbygging av strekningen Harebakken – Stoa. Nye Veier AS oppfordres til å avklare om det er mulig å bygge ut denne strekningen raskt.*

#### 4 Trafikkgrunnlag

Statens vegvesen har gjort beregninger og vurderinger av hvordan bompengeneinnkrevningen påvirker trafikken gjennom bomstasjonssnittene. Trafikkgrunnlaget er beregnet ved hjelp av Regional transportmodell som dekker Agderfylkene.

Ved innføring av bompenger må det forventes en reduksjon i trafikkgrunnlaget, dels fordi noen trafikanter, om mulig, vil velge andre kjøreruter og andre transportmidler enn bil og dels fordi noen vil utelate enkelte reiser. Når ny E18 åpnes for trafikk, blir dagens E18 parallell lokalveg. Med bompengeneinnkreving på ny E18 viser beregningene at det blir noe trafikklekkasje til dagens E18.

På strekningen Tvedestrand – Arendal varierte årsdøgntrafikken (ÅDT) i 2014 mellom 11 200 kjøretøy ved Fiane og 12 200 kjøretøy ved Longum. Andelen tunge kjøretøy er om lag 10 pst. Med bompengeneinnkreving er ÅDT i 2014 beregnet til 8 350 kjøretøy i bomstasjonen mellom Tvedestrand og Longum og 11 150 kjøretøy i bomstasjonen mellom Longum og Harebakken. Det er dermed regnet med at bompengeneinnkrevningen vil føre til noe trafikkavvisning. Imidlertid genererer ny forbindelse mellom Krøgenes og Longum ny trafikk på ny E18, hovedsakelig på strekningen Longum – Harebakken.

For beregning av trafikkutviklingen fra 2014 er prognosene som er utarbeidet for Aust-Agder i

forbindelse med Nasjonal transportplan 2014–2023, vurdert til å være for lave for denne delen av E18. For den generelle trafikkutviklingen er det regnet med en gjennomsnittlig årlig trafikkvekst på 2,4 pst. Dette er samme trafikkvekst som ved Longum de siste 5 årene.

#### 5 Utbyggings- og finansieringsopplegg

Finansieringsopplegget for E18 Tvedestrand – Arendal omfatter statlige midler over kapittel 1320 post 30 Riksveginvesteringer i 2014 og 2015 og kapittel 1321 post 70 Tilskudd utbyggingsselskapet for veg etter 2015, samt bompenger. Aust-Agder fylkeskommune har akseptert at utvidelsen av prosjektet til også å omfatte delstrekningen Stølen – Harebakken finansieres med bompenger, jf. kapittel 3. For å finansiere denne utvidelsen samt noen andre kostnadsøkninger, er bompengebidraget økt med i overkant av 800 mill. kr i forhold til det som ble lagt til grunn i Meld. St. 26 (2012–2013). Bompengandelen utgjør etter dette 37,67 pst.

Finansieringsplan er vist i tabell 5.1. Finansieringsplanen er basert på P50.

##### Statlige midler

I 2014 og 2015 er det bevilget til sammen 154 mill. kr til prosjektet innenfor kapittel 1320 post 30 Riksveginvesteringer. Siden prosjektet skal gjennomføres i regi av Nye Veier AS, forutsetter Samferdselsdepartementet at de resterende statlige midler dekkes over kapittel 1321 post 70 Tilskudd utbyggingsselskapet for veg

Tabell 5.1 Finansieringsplan for E18 Tvedestrand – Arendal

	Mill. 2016-kr		
	2014–2015	etter 2015	Sum
<b>Statlige midler</b>			
Statens vegvesen			
1320.30	154		154
Nye Veier AS			
1321.70		3 277	3 277
Bompenger	123	1 951	2 074
<b>Sum</b>	<b>277</b>	<b>5 228</b>	<b>5 505</b>

Tabell 5.2 Foreslått og vedtatt takstnivå i bomstasjonene på E18 Tvedestrand – Arendal

		2016-kr		
		Tvedestrand – Longum		Longum – Harebakken
	Lette kjt.	Tunge kjt.	Lette kjt.	Tunge kjt.
Takst	30	75	14	35

*Bompenger og bompengepplegg*

Finansieringsopplegget bygger på innkreving i to automatiske bomstasjoner på ny E18, en på strekningen Tvedestrand – Longum og en på strekningen Longum – Harebakken, jf. figur 2.1. Det er forutsatt bompengeneinnkreving i begge retninger i begge bomstasjoner. Innkrevingen starter opp når vegen for trafikk åpner, etter planen i 2019.

Fylkestinget legger til grunn bompengetakster vist i tabell 5.2. For tunge kjøretøy (takstgruppe 2) er det lagt til grunn 2,5 ganger taksten for lette kjøretøy (takstgruppe 1). Det er videre lagt til grunn 20 pst. rabatt for lette kjøretøy med brikke og gyldig avtale. Det gis ikke rabatt for tunge kjøretøy. Takstene forutsettes regulert i samsvar med prisstigningen.

I tråd med lokalpolitiske vedtak legges det til grunn at det i utgangspunktet ikke skal innføres bompengeneinnkreving på dagens E18. Dersom trafikkoverføringen blir uakseptabelt høy, forutsettes det iverksetting av tiltak for å motvirke stor trafikk, primært i form av hastighetsregulerende tiltak. Det vurderes imidlertid også som aktuelt å stenge dagens E18 for gjennomgangstrafikk vest for Longum eller innføre bompengeneinnkreving på lokalvegnettet, samt iverksette tiltak for å sikre framkommelighet for kollektivtrafikken.

Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til hvilke tiltak som er aktuelle å gjennomføre dersom det blir uønsket trafikkøkning på lokalvegnettet.

*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 kostnadsreduksjoner ut over 10 pst. tilfaller Nye Veier AS.

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

Trafikkforutsetningene framgår av kapittel 4. Følgende basisforutsetninger er for øvrig lagt til grunn for finansieringsanalysen:

- Lånerente: 5,5
- Årlig prisstigning: 2,5 pst.
- Årlige innkrevingskostnader i to bomstasjoner: 16 mill. kr
- Andel som bruker brikke: 80 pst.

Med disse forutsetningene er innkrevingsperioden regnet til om lag 15 år. Brutto bompengeneinntekter er beregnet til om lag 3 620 mill. kr der om lag 2 070 mill. kr er forutsatt benyttet til å dekke deler av investeringskostnadene, om lag 1 310 mill. kr til å dekke finansieringskostnader og om lag 240 mill. kr til å dekke innkrevingskostnader og kostnader til drift av bompengeselskapet.

Samferdselsdepartementet har gitt tillatelse til at bompengeselskapet kan ta opp et lån på om lag 120 mill. kr til planlegging/prosjektering inkl. arkeologiske undersøkelser i 2015. Aust-Agder fylkeskommune har påtatt seg garantiansvar for et slikt låneopptak, jf. kapittel 3. Lånet som skal tilbakebetales med bompenger dersom prosjektet blir vedtatt av Stortinget, inngår derfor i forutsatt bompengebidrag til prosjektet.

Det er også regnet på et alternativ med følgende pessimistiske forutsetninger

- 10 pst. kostnadsøkning
- 5 pst. lavere ÅDT i åpningsåret 2019
- Årlig trafikkvekst reduseres til 1,1 pst. fra trafikkåpning
- Lånerente 6,5 pst.
- Realtakstøkning på 20 pst. to år etter trafikkåpning.

Med disse forutsetningene er innkrevingsperioden beregnet til om lag 20 år, dvs. en økning på om lag 5 år i forhold til basisalternativet.

Videre er det regnet på et alternativ med følgende optimistiske forutsetninger:

- Lånerente 4,5 pst.
- 5 pst. høyere ÅDT i åpningsåret

Nedbetalingstiden blir cirka 13 ¼ år hvis takstene beholdes på henholdsvis 30/75 kr og 14/35 kr (lette/tunge) i de respektive snittene. Hvis utgangspunktet er at innkrevingstiden skal være 15 år, kan taksten settes til henholdes 26/65 kr og

12/30 kr (for lette / tunge) i de to snittene (tungbiltakst 2,5 ganger lettbiltakst).

## 6 Fylkeskommunal garanti

---

Gjennom sitt vedtak i fylkestinget 9. februar 2016 har Aust-Agder fylkeskommune vedtatt å stille selvskyldnergaranti for et maksimalt bompengelån på 3 300 mill. kr, jf. kapittel 3. Den fylkeskommunale garantien må godkjennes av Kommunal- og moderniseringsdepartementet før anleggsstart.

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

## 7 Samferdselsdepartementets vurdering

---

E18 er den viktigste vegforbindelsen i Aust-Agder og mellom Østlandet og Sørlandet. Strekningen mellom Tvedestrand og Arendal har ikke tilfredsstillende standard. Den er ulykkesutsatt, har lavt hastighetsnivå og påfører randbebyggelsen miljøulemper.

Ny firefelts veg vil redusere reisetiden med om lag åtte minutter. Prosjektet gir dermed store framkommelighetsgevinster for trafikantene. I tillegg gir redusert trafikk langs dagens E18 tryggere forhold for lokaltrafikken og myke trafikanter samt reduserte nærføringsulemper for bebyggelsen. Det ventes nedgang i antall ulykker.

Både Aust-Agder fylkeskommune og Tvedestrand og Arendal kommuner har sluttet seg til det foreslåtte opplegget for delvis bompengefinansiert utbygging av prosjektet E18 Tvedestrand – Arendal. I tråd med lokalpolitiske vedtak er prosjektet utvidet med delstrekningen Stølen – Harebakken i Arendal kommune. Merkostnadene ved utvidelsen finansieres med bompenger. Samferdselsdepartementet er enig i det foreslåtte opplegget, inkl. foreslått opplegg med vurdering av trafikkregulerende tiltak på dagens E18 dersom trafikken blir for høy.

Lokale myndigheter ber i sitt vedtak, jf. kap. 3, om at det vurderes om delstrekningen Harebakken – Stoa kan bygges sammen med strekningen Stølen – Harebakken. Samferdselsdepartementet vil her vise til ansvaret Nye Veier AS har for å prioritere rekkefølgen på utbyggingen av prosjektene innenfor porteføljen som er gitt selskapet, herunder også å forestå nødvendig planlegging av disse prosjektene innenfor de rammer som er trukket opp i Meld. St. 25 (2014–2015). På den bakgrunn kan det ikke stilles bompenger til disposisjon til videre planlegging av tilstøtende strekninger på E18 fra dette prosjektet. En slik bruk av bompenger ville også bryte med nytteprinsippet.

Aust-Agder fylkeskommune forutsetter i sitt tidligere vedtak, av 16. juni 2015, at prosjektet kan legge til grunn en beregningsteknisk rente på om lag 3 pst. som følge av den foreslåtte ordningen med rentekompensasjon for bompengelån. Samferdselsdepartementet viser til at flertallet i Stortinget ikke sluttet seg til den foreslåtte ordningen med rentekompensasjon for bompengelån. Bompengeproposisjonen i denne proposisjonen er derfor basert på en beregningsteknisk rente på 5,5 pst., og forutsetter videre en selvskyldnergaranti fra Aust-Agder fylkeskommune for bompengeselskapets lån. Samferdselsdepartementet slutter seg til det foreslåtte takstopplegget for prosjektet, jf. pkt. 5.

## 8 Avtale

---

Etter at Stortinget har fattet vedtak om bompengefinansiering av E18 Tvedestrand – Arendal i Aust-Agder, vil det bli inngått bompengeavtale 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 standardavtale. Videre vil det bli inngått en egen finansieringstavtale mellom Nye Veier AS som oppdragsgiver og bompengeselskapet som regulerer rekvirering av bompengemidlene fra bompengeselskapet til Nye Veier AS, 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 fremlagt forslag til proposisjon til Stortinget om bompengefinansiering av E18 Tvedestrand – Arendal 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 bompengefinansiering av E18 Tvedestrand – Arendal i Aust-Agder i samsvar med et vedlagt forslag.

---

## **Forslag**

### **til vedtak om bompengefinansiering av E18 Tvedestrand – Arendal i Aust-Agder**

1. Stortinget samtykker i at bompengeselskapet får tillatelse til å ta opp lån og kreve inn bompenger til delvis bompengefinansiering av E18 Tvedestrand – Arendal i Aust-Agder. Vilåårene framgår av denne proposisjonen.
2. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsette nærmere vilkår for finansieringsordningen. Denne fullmakten kan Samferdselsdepartementet delegere til Vegdirektoratet og Nye Veier AS.

