



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 128 S

(2015–2016)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

Bompengefinansiering av E18 Rugtvedt – Dørdal i Telemark

*Tilråding fra Samferdselsdepartementet 11. mai 2016,
godkjent i statsråd samme dag.
(Regjeringen Solberg)*

1 Innledning

Samferdselsdepartementet legger i denne proposisjonen fram forslag om bompengefinansiering av prosjektet E18 Rugtvedt – Dørdal i Bamble og Porsgrunn kommuner i Telemark. Utbyggingen vil skje i regi av Nye Veier AS. Strekningen fra Langangen til Dørdal betraktes som en sammenhengende enhetlig strekning, men bygges ut i to trinn. E18 Rugtvedt – Dørdal er første utbyggingsetappe.

E18 er et viktig bindeledd mellom Østlandet og Sørlandet. Dagens veg har varierende standard med mye randbebyggelse og mange kryss og avkjøringer. Sammen med stor trafikk fører dette til mange alvorlige ulykker og dårlig framkommelighet. Ny firefelts veg utenom bebyggelsen vil gi både framkommelighets- og trafikksikkerhetsgevinster, og lokalbefolkningen avlastes for gjennomgangstrafikk.

Prosjektet E18 Rugtvedt – Dørdal er bl.a. omtalt i Meld. St. 26 (2012–2013) *Nasjonal transportplan 2014–2023*, der det legges til grunn anleggsstart i første fireårsperiode forutsatt tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiering av utbyggingen. Det legges nå opp til anleggsstart i 2017, og det er planlagt at streknin-

gen åpnes for trafikk i 2020. Prosjektet er i Meld. St. 25 (2014–2015) *På rett vei* definert som ett av utbyggingsselskapet for vegs prosjekter på strekningen 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 AS. Vegutbyggingsavtalen forplikter selskapet til å gjennomføre utbyggingen av strekningen E18 Rugtvedt – Dørdal for den pris og de øvrige vilkår som framgår av avtalen.

Nye Veier AS har besluttet at strekningen E18 Langangen – Dørdal er en av de første delstrekningene som skal bygges ut. Begrunnelsen er at prosjektet Rugtvedt – Dørdal er klart for utbygging. Ulykkesfrekvensen på strekningen er stor. Helhetlig utbygging av E18 fra Oslo mot Kristiansand og ny tunnelforskrift gjør at strekningen fra Langangen til Rugtvedt også bør ha høy prioritet.

Denne proposisjonen omfatter strekningen fra Rugtvedt til Dørdal. Lokalpolitiske vedtak er fattet, og prosjektet er klart for utbygging.



Figur 2.1 Oversiktskart E18 Rugtvedt – Dørdal

2 Omtale av utbyggingen

2.1 Dagens situasjon og prosjektoptale

Dagens veg har varierende standard med mye randbebyggelse og mange kryss og avkjøringer. Sammen med stor trafikk fører dette til mange alvorlige ulykker og dårlig framkommelighet, særlig i helgene, og trafikken gir miljøulemper for randbebyggelsen. Årsdøgntrafikk (ÅDT) på strekningen varierer mellom 10 000 og 11 000 kjøretøy. Vegen er mye brukt både for lokaltrafikk og langttransport. Tungbilandelen er 17 pst.

Det har fra 2005 til 2014 vært 84 personskadeulykker på strekningen, hvorav 8 dødsulykker med totalt 11 drepte og 76 ulykker med hardt skadde.

Prosjektet E18 Rugtvedt – Dørdal omfatter bygging av 16,8 km ny firefelts veg. Det vil i tillegg bli bygd 1,2 km tofelts veg for sammenkopling med dagens veg. Kryssene bygges planskilte. Den nye vegen reduserer kjørelengden med 1,6 km for strekningen Rugtvedt – Dørdal.

I prosjektet inngår bygging av flere store bruer med lengder fra 25 m opp til 455 m. I tilknytning til ett av kryssene planlegges det døgnhvileplass for tungtransporten, serviceanlegg og rasteplass. Det er planlagt tre miljøtunneler. To av

disse er viltkryssninger. 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 Bamble kommune i april 2013.

Det er gjennomført kvalitetssikring av kostnadsoverslag. Den eksterne kvalitetssikringen er gjennomført våren 2016 på vegne av Nye Veier AS. Statens vegvesen har kalkulert prosjektet til å ha en forventet kostnad (P50) på om lag 4 500 mill. 2016-kr. Kvalitetssikrer angir en forventet kostnad (P50) på om lag 4 250 mill. 2016-kr. Hovedårsaken til dette avviket synes å være ulike vurderinger av forventet bidrag fra usikkerhetsfaktorer og enkeltjusteringer av enhetspriser særlig knyttet til sprenging og masseflytting. Den økonomiske rammen som prosjektet med 85 pst. sannsynlighet vil kunne realiseres innenfor (P85), er hhv. om lag 5 010 mill. 2016-kr (Statens vegvesen) og om lag 4 870 mill. 2016-kr (kvalitetssikrer).

I vegutbyggingsavtalen for E18 Langangen – Rugtvedt – Dørdal som er inngått mellom Samferdselsdepartementet og Nye Veier AS, har par-

tene avtalt at utbyggingen av Rugtvedt – Dørdal skal gjennomføres innenfor en økonomisk ramme på 4 772 mill. 2016-kr. Det er i denne prisen tatt utgangspunkt i en forventet kostnad (P50) på 4 460 mill. 2016-kr og lagt til et risikopåslag på 7 pst.

Nytteberegningene i Meld. St. 25 (2014–2015) På rett vei viser strekningen Rugtvedt – Dørdal som en av de mest samfunnsøkonomisk lønnsomme strekningene i Nye Veiers portefølje. For strekningen Langangen – Rugtvedt er det i meldingen til Stortinget ikke angitt netto nyttetall. Nye Veier AS vil i sitt videre arbeid videreutvikle og komplettere samfunnsnytteberegningene for hele prosjektporteføljen.

3 Lokalpolitisk behandling

Forslag til opplegg for delvis bompengfinansiert utbygging av prosjektet E18 Rugtvedt – Dørdal ble behandlet av lokale myndigheter i 2015.

Bamble kommune fattet følgende vedtak i møte i kommunestyret 9. desember 2015:

1. *Bamble kommune tilrår at utbyggingen av ny E18 Rugtvedt–Dørdal i Bamble kommune blir finansiert med statlige midler og bompenger.*
2. *Det legges til grunn 15 års etterskuddsvis innkreving i begge retninger i en automatisk bomstasjon mellom Rugtvedt og Langrønningen. Innkrevingsperioden kan utvides med 5 år til totalt max 20 år ved eventuell sviktende økonomi.*
3. *Det kan akseptere at bomtakstane ved åpning av ny E18 Rugtvedt – Dørdal vil være:*
 - a) *37 – 41kr (2015-kr) for lette kjøretøy.*
 - b) *Tunge kjøretøy (totalvekt 3500 kg) betaler 3 ganger lettbiltakst.*
 - c) *Bompengetakstane reguleres i takt med prisstigningen (konsumprisindeksen)*
 - d) *Bompengordningen er basert på et rabattsystem som medfører at alle trafikanter som betaler med elektronisk brikke får 10 pst. rabatt. Dersom økonomien i prosjektet tillater det, og statlige myndigheter åpner for det, kan det vurderes å øke prosentsatsen.*
4. *Et år etter at innkrevingen har startet vil Statens vegvesen i samråd med lokale myndigheter foreta en vurdering av trafikksituasjonen på avlastet vegnett, både med hensyn til miljø og trafikksikkerhet. Bilrestriktive tiltak vil bli vurdert, slik som skilting, fartsdumper og restriksjoner for tunge kjøretøy.*
5. *Dersom prosjektet gir høyere inntjening enn forventet, skal en vurdere om dette skal komme*

trafikantene til gode i form av lavere takster, bedre rabattordning eller kortere innkrevings-tid.

6. *Det er en forutsetning at dagens E18 omklassifiseres fra riksveg til fylkesveg fra det tidspunkt ny veg står ferdig.*
7. *Prosjektet E18 Rugtvedt – Dørdal ligg i bomveg-selskapet Vegfinans E18 Telemark AS og vil gjennom dette bli innlemma i eit av dei nye bompengeselskapa når desse er etablert.*

Telemark fylkeskommune fattet følgende vedtak i møte i fylkestinget 10. desember 2015:

1. *Telemark fylkeskommune rår til at utbygginga av ny E18 Rugtvedt–Dørdal i Bamble kommune blir finansiert med statlege midlar og bompengar.*
2. *Det leggjast til grunn 15 års etterskotvis innkrevjing i begge retningar i ein automatisk bomstasjon mellom Rugtvedt og Langrønningen. Innkrevjingsperioden kan utvidas med 5 år til totalt max 20 år ved evt. sviktende økonomi.*
3. *Ein kan akseptere at bomtakstane ved åpning av ny E18 Rugtvedt – Dørdal vil vere:*
 - *37 – 41kr (2015-kr) for lette kjøretøy.*
 - *Tunge kjøretøy (totalvekt 3500 kg) betaler 3 ganger lettbiltakst.*
 - *Bompengetakstane regulerast i takt med prisstigningen (konsumprisindeksen)*
 - *Bompengordninga baserast på eit rabattsystem som medfører at alle trafikantar som betalar med elektronisk brikke får 10 pst. rabatt. Dersom økonomien i prosjektet tiller det og statlege myndigheter opnar for det kan det vurderast å auke pst.-satsen.*
4. *Eit år etter at innkrevinga har starta vil Statens vegvesen i samråd med lokale myndigheter gjere ei vurdering av trafikksituasjonen på avlasta vegnett, både av omsyn til miljø og trafikktryggleik. Bilrestriktive tiltak vil bli vurdert, slik som skilting, fartsdumper og restriksjonar på tunge kjøretøy.*
5. *Dersom prosjektet gjev høgare inntjening enn forventet, skal ein vurdere om dette skal kome trafikantane til gode i form av lågare takstar, betre rabattordning eller kortare innkrevjings-tid.*
6. *Det er ein føresetnad at dagens E18 omklassifiserast frå riksveg til fylkesveg frå det tidspunktet ny veg står ferdig.*
7. *Prosjektet E18 Rugtvedt – Dørdal ligg i bomveg-selskapet Vegfinans E18 Telemark AS og vil gjennom dette bli innlemma i eit av dei nye bompengeselskapa når desse er etablert.*

8. Telemark fylkeskommune stiller garanti ved selvskyldnarkausjon for låneopptaket i bompengeselskapet. Garantien tek utgangspunkt i eit maksimalt låneopptak på 2 350 mill. kr. (2015 kr.) med tillegg av 10% av ei til kvar tid gjeldane hovudstol til dekning av påløpte renter og omkostningar. Det leggst til grunn ein berekningsteknisk rente på 5,5 pst. Garantien gjeld frå første opptrekk på finansieringa i samband med rekvisisjonar frå Statens vegvesen. Garantitida er 20 år med tillegg av inntil 2 år, jf garantiforskriften § 3 frå oppstart av bompengeneinnkrevjing ved åpning av ny E18 Rugtvedt–Dørdal. Dette er inklusiv maksimal innkrevningstid på 15 år og 5 års forlenging av bompengeperioden og/eller auke i takstene med inntil 20 % utover prisstigning i tilfelle sviktande økonomi. Det er eit vilkår at garantien blir sikra 1. prioritet i retten til å krevje inn bompengar. Det tas atterhald om Stortingets samtykke til garantien. Garantien gjeld inntil bompengeselskapets gjeld er nedbetalt.

4 Trafikkgrunnlag

Statens vegvesen har på vegne av Nye Veier AS gjort beregninger og vurderinger av hvordan bompengeneinnkrevningen påvirker trafikken gjennom bomstasjonssnittet. Trafikkgrunnlaget er beregnet ved hjelp av Regional transportmodell som dekker Buskerud, Vestfold og Telemark.

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 bompengeneinnkrevning på ny E18 viser beregningene at det blir noe trafikklekkasje til dagens E18.

I 2015 var ÅDT på E18 mellom Rugtvedt og Dørdal 10 800 kjøretøy ved tellepunktet i Stokkebakken, mens den var på 10 500 kjøretøy i 2014. Det er ÅDT for 2014 som danner grunnlaget for beregningsanalysene. Andelen tunge kjøretøy er 17 pst. Med bompengeneinnkrevning er ÅDT i 2014 beregnet til 8 400 kjøretøy i bomstasjonen, og 1 600 på avlastet E18. Det er dermed regnet med at bompengeneinnkrevningen vil føre til noe trafikkavvisning.

For beregning av trafikkutviklingen fra 2014 er prognosene som er utarbeidet for Telemark i forbindelse med Nasjonal transportplan 2018–2029 benyttet.

5 Utbyggings- og finansieringsopplegg

Finansieringsopplegget for E18 Rugtvedt – Dørdal omfatter statlige midler over kapittel 1320 post 30 Riksveginvesteringer i perioden 2011–2015 og kapittel 1321 post 70 Tilskudd utbyggingsselskapet for veg etter 2015, samt bompenger. Bompengandelen utgjør 40,6 pst. Finansieringsplan er basert på forventet utbyggingkostnad og vist i tabell 5.1 nedenfor.

Statlige midler

I perioden 2011–2015 er det bevilget til sammen 94 mill. 2016-kr til prosjektet innenfor kapittel 1320 post 30 Riksveginvesteringer. Siden prosjektet skal gjennomføres i regi av Nye Veier AS, forutsetter Samferdselsdepartementet at resterende statlig bidrag bevilges innenfor kapittel 1321 post 70 Tilskudd utbyggingsselskapet for veg.

Bompenger og bompengepopplegg

Finansieringsopplegget bygger på innkreving i en automatisk bomstasjon på ny E18, på strekningen mellom Rugtvedt og Langrønningen, jf. figur 2.1. Det er forutsatt bompengeneinnkreving i begge retninger. Innkrevingen vil starte opp når den nye vegen åpnes for trafikk, etter planen i 2020.

Fylkestinget la i sitt vedtak 10. desember 2015 til grunn bompengetakster mellom 38 og 42 kr (2016-prisnivå), med 10 pst. rabatt ved bruk av brikke for alle kjøretøy og hvor tunge kjøretøy betaler 3 ganger lettbiltakst. Samferdselsdepartementet viser til vedtatte endringer i takst- og rabattstrukturen for bompengeprojekter i Prop. 1 S Tillegg 2 (2015–2016). Det er følgelig lagt til grunn 20 pst. rabatt for lette kjøretøy (takst-

Tabell 5.1 Finansieringsplan for E18 Rugtvedt – Dørdal

	Mill. 2016-kr		
	2011–2015	Etter 2015	Sum
Statens vegvesen			
1320.30		94	94
Nye Veier AS			
1321.70		2555	2555
Bompenger	42	1769	1811
Sum	136	4324	4460

gruppe 1¹) med brikke og gyldig avtale. Tunge kjøretøy (takstgruppe 2²) betaler 3 ganger lettbil-takst, og det gis ikke rabatt.

Det er lagt til grunn følgende takster (2016-kr):

- Takstgruppe 1: 42 kr
- Takstgruppe 2: 126 kr

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. 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 prosjektet blir svakere enn forutsatt, kan bompengeselskapet etter avtale med Samferdselsdepartementet 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 pst.
- Årlig prisstigning: 2,5 pst.
- Årlige innkrevingskostnader: 6 mill. 2016-kr
- Andel som bruker brikke: 80 pst.
- Trafikkvekst er hentet fra prognosene for Telemark som er benyttet i Nasjonal transportplan 2018–2029.

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

² *Takstgruppe 2:* Kjøretøy med tillatt totalvekt fra og med 3501 kg med unntak av personbiler som er registrert i kjøretøykategori M1 i Autosys.

I tråd med etablert praksis skal forutsetningene være nøkterne og gi en robust finansieringsplan. Dette gjelder fortsatt, selv om renteforutsetningene er noe nedjustert sammenlignet med mange av bompengeproposisjonene som har blitt fremmet de siste årene.

Med disse forutsetningene er innkrevingsperioden regnet til om lag 15 år. Brutto bompengeneinntekter er beregnet til 2 520 mill. 2016-kr der 1 811 mill. 2016-kr er forutsatt benyttet til å dekke deler av investeringskostnader, 619 mill. 2016-kr til å dekke finansieringskostnader og 90 mill. 2016-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 180 mill. 2016-kr til planlegging/prosjektering inkludert arkeologiske undersøkelser i 2015. Telemark fylkeskommune har påtatt seg garantiansvar for 127 mill. 2016-kr. Det er kun 42 mill. 2016-kr som er rekvirert. Lånet skal tilbakebetales med bompenger dersom prosjektet blir vedtatt av Stortinget, og det inngår derfor i forutsatt bompengebidrag til prosjektet.

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

- Kostnadsøkning på 5 pst.
- 5 pst. lavere ÅDT i åpningsåret
- Årlig trafikkvekst reduseres til 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 19 år, dvs. en økning på om lag 4 år i forhold til basisalternativet. Dette viser at prosjektet er relativt robust i forhold til ugunstige endringer i forutsetningene.

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

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

Med disse forutsetningene er innkrevingsperioden beregnet til om lag 13 år hvis takstene beholdes på henholdsvis 42/126 kr (lette/tunge) i bomsnittet, dvs. en reduksjon på om lag 2 år i forhold til basisalternativet. Hvis utgangspunktet er at innkrevningstiden skal være 15 år, kan takstene settes til 36/108 kr (lette/tunge) i bomsnittet.

6 Fylkeskommunal garanti

Gjennom sitt vedtak i fylkestinget 10. desember 2015 har Telemark fylkeskommune vedtatt å stille selvskyldnergaranti for et maksimalt bompengelån på 2 350 mill. 2015-kr, jf. kapittel 3. Den fylkeskommunale garantien må godkjennes av Kommunal- og moderniseringsdepartementet før anleggsstart.

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

7 Samferdselsdepartementets vurdering

E18 er den viktigste vegforbindelsen i Telemark og mellom Østlandet og Sørlandet. Strekningen mellom Bamble og Porsgrunn har ikke tilfredsstillende standard. Den er ulykkesutsatt, har lavt hastighetsnivå og påfører randbebyggelsen miljøulemper.

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

Både Telemark fylkeskommune og Bamble kommune har sluttet seg til opplegg for delvis bompengefinansiert utbygging av prosjektet E18

Rugtvedt – Dørdal. Samferdselsdepartementet slutter seg til det foreslåtte opplegget. Det omfatter også foreslått opplegg med vurdering av trafikkregulerende tiltak på dagens E18 dersom trafikken blir for høy.

8 Avtale

Etter at Stortinget har fattet vedtak om bompengefinansiering av E18 Rugtvedt – Dørdal i Telemark, 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 finansieringsavtale 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

tilrår:

At Deres Majestet godkjenner og skriver under et framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om bompengefinansiering av E18 Rugtvedt – Dørdal i Telemark.

Vi HARALD, Norges Konge,

stadfester:

Stortinget blir bedt om å gjøre vedtak om bompengefinansiering av E18 Rugtvedt – Dørdal i Telemark i samsvar med et vedlagt forslag.

Forslag

til vedtak om bompengefinansiering av E18 Rugtvedt – Dørdal i Telemark

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