



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 81 S

(2018–2019)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

Finansiering og utbygging av E18
på strekningen Langangen – Dørdal
i kommunene Porsgrunn og Bamble
i Telemark

Innhold

1	Innledning	5	6	Utbyggings- og finansierings- opplegg	13
2	Nye Veier sin prioritering av prosjektet	6	7	Fylkeskommunal garanti	16
3	Dagens situasjon og omtale/ mål for utbyggingen	7	8	Samferdselsdepartementets vurdering	16
3.1	Dagens situasjon	7			
3.2	Omtale av utbyggingsprosjektet/ Overordnede mål for prosjektet	7	9	Avtale	16
4	Lokalpolitisk behandling	9		Forslag til vedtak om finansiering og utbygging av E18 på strekningen Langangen – Dørdal i kommunene Porsgrunn og Bamble i Telemark	18
5	Bompengeopplegg med trafikkgrunnlag	11			
5.1	Bompengeopplegg	11			
5.2	Trafikkgrunnlag	12			



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 81 S

(2018–2019)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

Finansiering og utbygging av E18 på strekningen Langangen – Dørdal i kommunene Porsgrunn og Bamble i Telemark

*Tilråding fra Samferdselsdepartementet 5. april 2019,
godkjent i statsråd samme dag.
(Regjeringen Solberg)*

1 Innledning

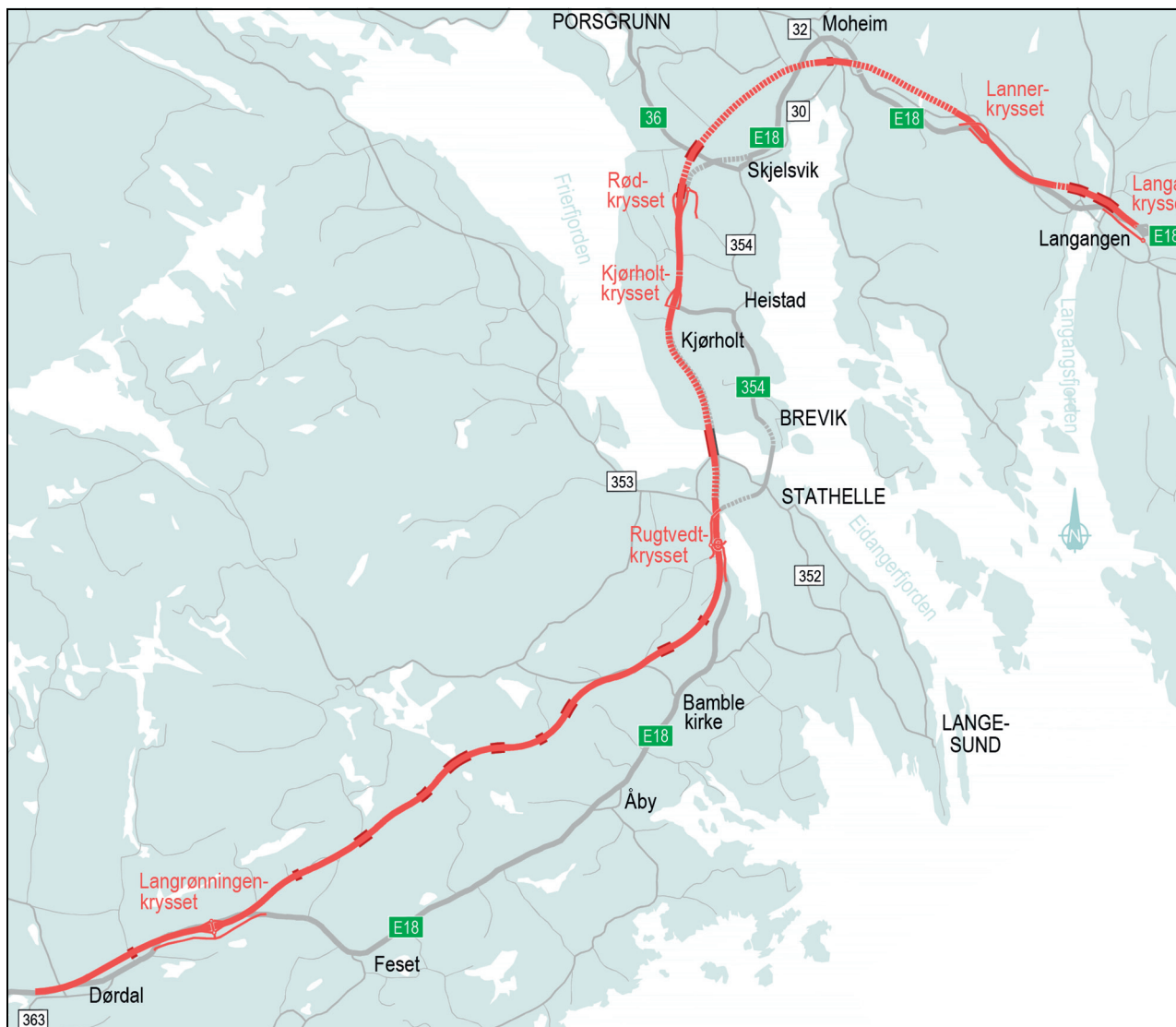
Samferdselsdepartementet legger i denne proposisjonen fram forslag om finansiering og utbygging av E18 på strekningen Langangen – Dørdal i kommunene Porsgrunn og Bamble. Prosjektet omfatter utbygging av ca. 35 km firefelts vei med fartsgrense 110 km/t. Delstrekningen E18 Rugtvedt – Dørdal er under utbygging.

Prosjektet er en del av KVU/KS1 for E18 Langangen – Grimstad. I Meld. St. 33 (2016–2017) Nasjonal transportplan 2018–2029 fremhever Regjeringen behovet for å få sammenhengende firefelts møtefri vei på hele strekningen Oslo – Kristiansand. Dette vil gi vesentlig bedre trafikk-sikkerhet og kortere reisetid, noe som er viktig både for næringstransport og persontransport i korridoren. Regjeringen legger i tillegg vekt på at E18 er en viktig del av utlandsforbindelsene via ferjehavnene langs strekningen.

Utbyggingen vil skje i regi av Nye Veier AS. Meld. St. 25 (2014–2015) På rett vei, Reformen i veisektoren danner grunnlaget for Nye Veier AS sin prosjektportefølje og metodikk. 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 en veiutbyggingsavtale mellom Samferdselsdepartementet og Nye Veier. Veiutbyggingsavtalen forplikter selskapet til å gjennomføre utbyggingen av strekningen E18 Langangen – Dørdal for den pris og de øvrige vilkår som framgår av avtalen.

Ved behandlingen av Prop. 128 S (2015–2016) vedtok Stortinget bompengefinansiering av E18 Rugtvedt – Dørdal. Denne proposisjonen vil sikre en helhetlig finansiering av hele strekningen Langangen – Dørdal. Nye Veier AS har redusert utbyggingskostnadene med vel 10 pst. etter at Selskapet overtok prosjektet. Kostnadsbesparelsen som legges til grunn på hele strekningen kommer finansieringen av hele strekningen til gode gjennom lavere bomtakster og forbedret samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Brukerne deltar i kostnadsbesparelsen som Nye Veier AS oppnår. Beregninger viser i tillegg at bompengeopplegget har forbedret den samfunnsøkonomiske lønnsomheten i prosjektet sammenlignet med en situasjon uten bompengeinnkreving.



Figur 1.1 Oversiktskart E18 Langangen – Dørdal

Det foreligger lokalpolitisk tilslutning og Telemark fylkeskommune har vedtatt å stille garanti for bompengeselskapets låneopptak.

2 Nye Veier sin prioritering av prosjektet

Nye Veier AS har som oppgave er å bygge ut deler av hovedveinettet 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, herunder trafikksikkerhet og samfunnssikkerhet. Det tas videre hensyn til helhetlig utbygging,

prosjektene modenhets og tilleggssanalyser av netto ringvirkninger der det er relevant.

Prioritering basert på samfunnsøkonomisk lønnsomhet er nedfelt i selskapets vedtekter:

«Strekningene i selskapets samlede utbyggingsportefølje med høy samfunnsøkonomisk lønnsomhet prioriteres gjennomført foran de med lav/negativ samfunnsøkonomisk lønnsomhet.»

Nye Veiers oppgave er å bidra til helhetlig og sammenhengende utbygging av trafikksikre riksveier, større kostnadseffektivitet, økt samfunnsøkonomisk lønnsomhet og styrking og utvidelse av bo- og arbeidsmarkedsregioner. Nye Veier har delt utbyggingsporteføljen i fire utbyggingsområder: E6 Trøndelag, E6 Innlandet, E18 Sør-Østlandet og E39 Sør-Vestlandet. Disse skal planlegges og bygges ut på maksimalt 20 år. Større effektivitet i gjennomfø-

ringen og prognoser for lavere kostnader gjør at Nye Veier AS nå planlegger å kunne bygge ut størstedelen av prosjektporteføljen på 12 år.

Nye Veier AS gjennomfører porteføljeprioriteringer to ganger årlig. Gjeldende porteføljeprioritering ble gjennomført desember 2018 og fastholder Selskapet sin prioritering av prosjektet E18 Langangen – Dørdal for snarlig utbygging.

Stortinget har tidligere vedtatt bompengeproposisjon for delfinansiering med bompenger for stekningene E18 Tvedestrand – Arendal, E18 Rugtvedt – Dørdal, E6 Kolomoen – Moelv, E39 Kristiansand vest – Lyngdal vest og E6 Ranheim – Åsen.

3 Dagens situasjon og omtale/mål for utbyggingen

3.1 Dagens situasjon

Delstrekning Rugtvedt – Dørdal (under utbygging, jf. Prop. 128 S (2015–2016))

Prosjektet inngår i utbyggingen av E18 til møtefri vei mellom Oslo og Kristiansand, og er første delprosjekt på strekningen Langangen – Dørdal. I korridoren er det flere tunge industrikonsentrasjoner som er avhengige av effektiv godstransport. Flere sammenhengende bo- og arbeidsmarkedsregioner langs korridoren vil bli styrket av den planlagte veiutbyggingen både ved at de får bedre forbindelser internt i regionen og til andre regioner, bl.a. hovedstadsregionen. Regjeringen legger stor vekt på den regionforstørring som prosjektet E18 Rugtvedt – Dørdal kan bidra til, sammen med andre utbygginger av E18.

Strekningen har en årsdøgntrafikk på mellom 10 000 og 11 000 kjøretøyer pr. døgn. I perioden 2007 – 2016 har det vært en trafikkvekst på 1 % ved Stokkebakken. Dagens vei har varierende standard med mye randbebyggelse og mange kryss og avkjørsler. Dette har ført til 2 alvorlig skadd og 1 drept i perioden 2012 – 2017.

Delstrekning Langangen – Rugtvedt

Strekningen er ca. 18 km lang og ligger mellom Sky og Langangen som var ferdig utbygd i 2012 og parsellen Rugtvedt – Dørdal som nå er under utbygging. Ny E18 vil til dels gå parallelt med dagens E18. På strekningen er i dag det avkjørselsfri tofelts vei med varierende hastighet fra 70 km/t – 90 km/t og store deler av strekningen har midtdeler av betong. Det er generelt god framkommelighet på strekningen men med kødannelser på utfartsdager.

Strekningen har en årsdøgntrafikk på mellom 15 000 og 19 000 kjøretøyer pr. døgn. I perioden 2007 – 2016 har det vært en trafikkvekst på 2,2 %. Det har vært én alvorlig skadd og 44 personer lettere skadet i perioden 2012 – 2017. Ny E18 på strekningen vil fjerne flere kryss som vil være positivt for trafikksikkerheten og i større grad rendyrke veien som en gjennomfartsåre.

3.2 Omtale av utbyggingsprosjektet/ Overordnede mål for prosjektet

Utbyggingsprosjektet E18 Rugtvedt – Dørdal

Reguleringsplanen for prosjektet ble vedtatt i Bamble kommunestyre 4. mars 2013.

Prosjektet omfatter bygging av ca. 17 km ny fire felts motorvei. Det er lagt til grunn en fartsgrense på 110 km/t på hele strekningen. Det vil bli planskilte kryss ved dagens kryss på Rugtvedt og nytt kryss på Langrønningen. Eksisterende E18 vil i stor grad fungere som lokalvei og omkjøringsvei. Prosjektet innebærer en redusert reisetid på ca. 7 min.

Strekningen er under utbygging som første etappe av den sammenhengende utbyggingen av E18 Langangen – Dørdal, og ventes åpnet for trafikk i desember 2019.

Utbyggingsprosjektet E18 Langangen – Rugtvedt

Det foreligger vedtatt kommunedelplan og konsekvensutredning for strekningen. Veistrekningen betraktes som andre etappe av den sammenhengende utbyggingen av strekningen Langangen – Rugtvedt – Dørdal. Ved å bygge ny E18 oppnås vesentlig bedre framkommelighet og sikkerhet. Avlastet veinett vil få reduserte miljøemper og riktigere funksjon sett i forhold til sin standard som fylkesvei/lokalvei. Omklassifisering av eksisterende E18 har vært på høring som en del av høringen av reguleringsplanen.

Reguleringsplan for strekningen har vært på høring. Basert på innspill så legges det opp til å ha tre reguleringsplaner på strekningen. Reguleringsplanen for strekningen Kjørholt – Rugtvedt ble vedtatt i desember 2018, mens de to resterende reguleringsplanene forventes vedtatt i løpet av 2019.

I sammenheng med Prop. 131 S (2016–2017) vedtok Stortinget tunneloppgraderingsprosjektet for E18 Kjørholt og Bamble tunneler. Prosjektet regnes som en del av andre utbyggingsetappe og ble startet opp som følge av behov for oppgraderinger for å bedre sikkerheten i tunnelene. Samti-

dig med oppgraderingen så ble nye tunnellop utsprengt og sikret for fremtidig ny firefelts motorvei på strekningen E18 Langangen – Rugtvedt. Prosjektet åpnet for trafikk høsten 2018.

Prosjektet E18 Langangen – Rugtvedt omfatter bygging av ca. 17 km ny fire felts motorvei. Det legges opp til en fartsgrense på 110 km/t på strekningen. På eksisterende Grenlandsbru i nordgående retning kan det være aktuelt med en noe lavere hastighet på en liten del av strekningen. Veien går delvis gjennom jomfruelig terreng og delvis i tilknytning til bebygde områder. Prosjektet har varierende grunnforhold og sammenhengende områder med høye naturkvaliteter. Vei i dagen utgjør ca. 6 km, ca. 2 km er bro og omlag 9 km er tunnel. Prosjektet innebærer spart reisetid på ca. 4 min.

Nye Veier AS har kalkulert prosjektet E18 Langangen – Rugtvedt til å ha en forventet kostnad (P50) på 5 656 mill. kr i 2019 prisnivå. Det er gjennomført ekstern kvalitetssikring av kostnadsoverslaget for strekningen. Den eksterne kvalitetssikringen er gjennomført våren 2018 på vegne av Nye Veier AS. Kvalitetssikrer angir en forventet kostnad (P50) 6 215 mill. kr i 2019 prisnivå. Kvalitetssikrer vurderer markedsusikkerheten til å gi størst usikkerhet. Av enkeltelementer er det Grenlandsbrua som utgjør den største kostnadsusikkerheten. Kostnadsvekst i reguleringsplanprosessen og den kommende detaljprosjekteringsfasen, samt krevende forhold for anleggs gjennomføringen, er elementer som kvalitetssikrer priser høyere sammenlignet med Nye Veier sitt anslag. Nye Veier mener den eksterne kvalitetssikringens forventningsverdi skal legges til grunn. I tillegg har Nye Veier valgt å tillegge kostnader knyttet til automatisert løsning av toveitrafikk i nye tunneler samt håndtering for skiltet hastighet på 110 km/t. Dette medfører at en legger til grunn en forventet kostnad på 6 384 mill. kr.

I tillegg til den ovennevnte kvalitetssikringen av kostnadsoverslag har selskapet fått gjennomført eksterne kvalitetssikringer av finansiering, bompengoordning og samfunnsøkonomi. Konklusjonen fra disse kvalitetssikringene er at finansieringen av prosjektet er robust.

Samferdselsdepartementet og Nye Veier AS har tidligere inngått veiutbyggingsavtale for utbygging av hele strekningen E18 Langangen – Dørdal. Avtalen ble inngått 10. mai 2016 med utbygging av E18 Rugtvedt – Dørdal som første utbyggingsetappe. Det vises her til Prop. 128 S (2015-2016) Bompengefinansiering av E18 Rugtvedt – Dørdal i Telemark. Det er senere inngått avtale for oppgradering og utsprengning av nye

Kjørholt og Bamble tunneler (KBT). Det er nå inngått avtale for utbygging av for strekningen E18 Langangen – Rugtvedt med forventet kostnad på 6 384 mill. 2019-kr. For den samlede strekningen E18 Langangen – Dørdal er det dermed inngått tre veiutbyggingsavtaler med en forventet kostnad på til sammen 12 543 mill. 2019-kr. Vederlaget er satt til 13 574 mill. 2019-kr.

Disse tre separate utbyggingsavtalene har samlet en høyere forventet kostnad enn den forventede kostnaden for hele prosjektet slik denne vurderes nå. Nye Veier AS ligger an til betydelige besparelser på særlig en av de inngåtte avtalene og det legges gjennom denne proposisjonen opp til at trafikantene skal ta del i disse besparelsene som allerede nå er kjent.

Den samfunnsøkonomiske netto nytten for E18 Langangen – Dørdal er beregnet til om lag -0,74 mrd. 2019-kr. Netto nytte per investerte krone (anleggskostnad) er beregnet til -0,07. Uten bompenger er prosjektets samfunnsøkonomiske netto nytte beregnet til om lag -1 mrd. kr. Netto nytte pr. investert krone er tilsvarende beregnet til -0,10. Beregningene viser altså at bompengeprogget har forbedret den samfunnsøkonomiske lønnsomheten i prosjektet sammenlignet med en situasjon uten bompengeneinnkreving. Alle større endringstiltak som vurderes i det videre løp med prosjektet skal vurderes ut ifra et nytte-kostnads perspektiv med mål om å forbedre prosjektets samfunnsøkonomiske lønnsomhet.

Da Nye Veier AS overtok porteføljen var gjeldende anslag for strekningen på 12,8 mrd. 2019-kr. I den lokale saksbehandlingen for bompengesaken ble det i saksgrunnlaget fra Nye Veier lagt til grunn et redusert kostnadsanslag etter at Nye Veier AS hadde gjennomgått prosjektet og hadde identifisert kostnadsbesparelser, spesielt knyttet til utbyggingen av E18 Rugtvedt – Dørdal. Det ble derfor lagt til grunn en kostnadsbesparelse på 10 pst. og et revidert kostnadsanslag på 10,9 mrd. 2017-kr.

Nye Veier AS har inngått kontrakter og igangsatt utbygging av E18 Rugtvedt – Dørdal og KBT-prosjektet. Selskapets forventede sluttprognose på disse prosjektene viser betydelige kostnadsreduksjoner og gjør at Selskapet legger til grunn en forventet kostnad for hele strekningen på 11 553 mill. 2019-kr. Dette er i tråd med de lokalpolitiske vedtakene hvor kostnadsbesparelser på E18 Rugtvedt – Dørdal ble hensyntatt. Den samlede kostnadsbesparelsen kommer finansieringen av hele strekningen til gode gjennom lavere bomtakster og forbedret samfunnsøkonomisk lønnsomhet.

Brukerne av ny E18 Langangen – Dørdal får en lavere belastning av bompenger for både personbiler og tungtransport. I Prop. 128 S (2015–2016) Bompengefinansiering av Rugtvedt – Dørdal ble det lagt til grunn at tungbiler skulle betale 3 ganger taksten av lettbiler. Som et resultat av de betydelige kostnadsbesparelsene på den samlede strekningen E18 Langangen – Dørdal legger en i denne proposisjonen opp til at tungbiler skal betale 2 ganger taksten av lettbiler. Samtidig reduseres takstene for lettbiler i bommen mellom Rugtvedt og Dørdal som i Prop. 128 S (2015–2016) ble besluttet til 42 2016-kr. Denne proposisjonen reduserer taksten med vel 13 pst. til 40 2019-kr.

Ved behandlingen av Prop. 128 S (2015–2016) vedtok Stortinget finansiering av strekningen E18 Rugtvedt – Dørdal. Samferdselsdepartementet har ønsket å utvide det vedtatte finansieringsopplegget for å sikre et mer helhetlig opplegg som blant annet vil sikre at bilistene tar del i kostnadsbesparelsen som Nye Veier AS har oppnådd på E18 Rugtvedt – Dørdal. Ved å se hele strekningen Langangen – Dørdal samlet får en et bedre grunnlag både trafikalt og finansielt. Dette, sammen med kostnadsreduksjoner, bidrar til lavere bomtakster på strekningen.

Forventet kostnad for hele prosjektet E18 Langangen – Dørdal i denne proposisjonen legges til grunn med 11 553 mrd. 2019-kr, noe som er en reduksjon på vel 10 pst. sammenlignet med da selskapet overtok prosjektet. Prosjektet vil i den videre planprosessen jobbe videre med ytterligere kostnadsreduksjoner.

4 Lokalpolitisk behandling

Saksgrunnlag for lokalpolitisk behandling ble oversendt kommunene Porsgrunn, Bamble og Skien kommune, i tillegg til Telemark fylkeskommune, for vedtak 12. april 2017. Saken ble behandlet i kommunene og Telemark fylkeskommune i tidsrommet mai–juni 2017.

Porsgrunn og Bamble kommune sluttet seg til vedtaksforslagene i saksgrunnlaget fra Nye Veier som følger:

1. [Porsgrunn/Bamble] kommune tilrår at utbyggingen av ny E18 Langangen–Dørdal delfinansieres med bompenger. Innkreving skjer i begge retninger i 2 automatiske bomstasjoner på ny E18. Ved eventuelle endringer i kryssløsninger skal prinsippene som er lagt til grunn i denne saken

være avgjørende for plassering av bomsnitt og takster.

2. Det legges til grunn 15 års etterskuddsvis innkreving i hver bom.
3. Bompengereordninga bygger på et rabattsystem som innebærer at trafikanter i takstgruppe 1 som betaler med elektronisk brikke får 20% rabatt. Trafikanter i takstgruppe 2 får ingen rabatt.
4. Ved start på innkreving skal gjennomsnittstaksten ikke overstige (i 2017-kr.):

		2017-kr		
Bom-	Gjennom	Grunn-	Grunn-	
snitt	snitts-	takst	takst	
Mellom	takst	gruppe 1	gruppe 2	
1	Lanner – Ås	60	50	125
2	Rugt- vedt – Dørdal	41	38	95

- *Kjøretøy i takstgruppe 2 betaler 2,5 ganger taksten for takstgruppe 1*
 - *Bompengetakstane reguleres i takt med prisstigninga (konsumprisindeksen)*
 - *Endelig takst- og rabattsystem skal legges fram for lokalpolitisk saksbehandling i god tid før innkreving starter.*
5. Dersom trafikken på sideveier langs strekningen viser seg å bli for stor, må det vurderes trafikkregulerende tiltak på disse veiene. Statens vegvesen vil i samarbeid med lokale myndigheter ha ansvaret for å vurdere trafikksituasjonen på avlasta veinett.
 6. Det legges opp til betaling for lav- og nullutslippsbiler når nasjonale takstregler for dette er gjeldende. Opplegget for innkreving av bompenger vil da bli justert i taksvedtak etter avtale mellom Statens vegvesen og Telemark fylkeskommune. Gjennomsnittstaksten skal være førende for tekstvedtak.
 7. Det er en forutsetning at bompengeselskapet Veifinans E18 Telemark AS får ansvaret for prosjektet E18 Langangen–Dørdal.
 8. [Porsgrunn/Bamble] kommune slutter seg til at anlegget på strekningen kan starte opp, basert på Nye Veiers AS sitt anbefalte finansieringsopplegg, så snart Stortingets tilslutning til den framlagte bompengereordningen foreligger. Igangsetting av KTB-prosjektet (Kjørholt-Bamble tunneler) er deri-

mot ikke avhengig av positivt vedtak i Stortinget, men vil kunne starte opp etter nærmere avtale mellom Statens vegvesen og Nye veier AS.

Det er gjort noen tillegg i de kommunale behandlingene som gjengis under:

Porsgrunn og Bamble kommune – innledende vedtak:

[Porsgrunn/Bamble] kommune ønsker primært at E18 bygges med 100% statlig finansiering uten bompenger, eventuelt med lavest mulig bompengandelen. Hvis dette ikke er mulig innen planlagt fremdrift, så støtter Bamble kommune punktene i saken om bompengefinansiering.

Bamble kommune gjorde følgende tilleggsvedtak til punkt 5 ovenfor:

Det skal ikke benyttes bompenger som et trafikkregulerende tiltak på sideveiene.

Skien kommune behandlet saken som høringspart og sluttet seg til vedtaksforslagene i saksgrunnlaget fra Nye Veier men med følgende tilleggsvedtak:

Passering av nye bommer på nye E18 i Grenland forsøkes innarbeidet i dagens ordning i Bypakke Grenland om betaling/belastning med en passering uavhengig av antall passering i bommene i Grenland i løpet av en klokkeperiode.

Telemark fylkeskommune behandlet saken 6. juni 2017 og gjorde følgende vedtak:

1. TFK ønsker primært at E18 bygges med 100% statlig finansiering uten bompenger, evt. med lavest mulig bompengandelen. Hvis dette ikke er mulig innen planlagt fremdrift støtter TFK punktene i saken om bompengefinansiering
2. Telemark fylkeskommune rår til at utbygginga av ny E18 Langangen-Dørdal delfinansieres med bompengar. Innkrevjing skjer i begge retningar i 2 automatiske bomstasjonar på ny E18. Ved eventuelle endringar i kryssløysingar skal prinsippa som er lagt til grunn i denne saka være avgjerande for plassering av bomsnitt og takstar.
3. Det leggjast til grunn 15 års etterskotsvis innkrevjing i kvar bom.
4. Bompengoordninga byggjer på eit rabattsystem som inneber at trafikantar i takstgruppe 1 som betalar med elektronisk brikke får 20%

rabatt. Trafikantar i takstgruppe 2 får ingen rabatt.

5. Ved start på innkrevjinga skal gjennomsnittstakstane ikkje overstige fylgjande i dei ulike bommene:

		2017-kr		
Bom-		Gjennom-	Grunn-	Grunn-
snitt	Mellom	snitts-	takst-	takst-
		takst	gruppe 1	gruppe 2
1	Lanner – Ås	60	50	125
2	Rugt- vedt – Dørdal	41	38	95

- Kjøretøy i takstgruppe 2 betaler 2,5 gangar taksten for takstgruppe 1
 - Bompengetakstane regulerast i takt med prisstigninga (konsumprisindeksen)
 - Endeleg takst- og rabattsystem skal leggjast fram for lokalpolitisk handsaming i god tid før innkrevjing starter.
6. Det skal ikkje benyttes bompenger på sideveiene.
 7. Dersom trafikken på sideveiar langs strekninga viser seg å bli for stor, må det vurderast trafikkregulerande tiltak på desse veiane. Statens vegvesen vil i samarbeid med lokale myndigheter ha ansvaret for å vurdere trafikksituasjonen på avlasta veinett.
 8. Det leggjast opp til betaling for lav- og nullutslippsbiler når nasjonale takstreglar for dette er gjeldande. Opplegget for innkrevjing av bompengar vil da bli justert i taksvedtak etter avtale mellom Statens vegvesen og Telemark fylkeskommune. Gjennomsnittstaksten skal være førande for tekstvedtak.
 9. Det er ein føresetnad at bompengeselskapet Veifinans E18 Telemark AS får ansvaret for prosjektet E18 Langangen-Dørdal.
 10. Telemark fylkeskommune sluttar seg til at anlegget på strekningen kan starte opp, basert på Nye Veiers AS sitt anbefalte finansieringsopplegg, så snart Stortingets tilslutning til den framlagte bompengoordninga ligg føre. Igangsetting av KBT-prosjektet (Kjørholt-Bamble tunnelen) er derimot ikkje avhengig av positivt vedtak i Stortinget, men vil kunne starte opp etter nærmere

avtale mellom Statens vegvesen og Nye veier AS.

11. Under føresetnad av godkjenning frå Kommunal- og moderniseringsdepartementet garanterer Telemark fylkeskommune ved selvskylderkausjon for bompengeselskapet si gjeld. Det samla garantibeløpet (som svarar til bompengeselskapet si maksimale gjeld rekna ut frå pessimistiske føresetnader) er avgrensa oppover til 5 700 mill. kr. med tillegg av 10% av den til kvar tid gjeldene hovedstol til dekning av eventuelle påløpne renter og omkostningar. Samla garantibeløp blir følgelig 6 300 mill. kr. Til grunn for garantivedtaket leggjast ei berekningsteknisk lånerente på 6,5%.
12. Garantien gjeld frå første opptrekk på finansieringa i samband med rekvisisjonar i byggeperioden, og gjennom innkrevjingsperioden på 15 år. Innkrevjingsperioden kan i særskilte tilfelle forlengast med inntil 5 år. I tillegg skal garantien gjelde for to år, jf. §3 i garantiforskrifta. Samla garantitid blir, inkludert byggeperioden, på inntil 25 år frå første opptrekk på finansieringa i samband med rekvisisjonar. Garantistens utlegg kan dekkast gjennom ei auke i realkostane med inntil 20% og å forlenge bompengerperioden med inntil 5 år. Garantien gjeld inntil gjelda til bompengeselskapet er nedbetalt og reduserast i takt med nedbetalinga av lånet. Det er eit vilkår at garantien sikrast i 1. prioritet i retten til å krevja inn bompengar.

5 Bompengelopplegg med trafikkgrunnlag

5.1 Bompengelopplegg

For å sikre høyst mulig nytte av ny E18 er det viktig at flest mulig biler velger å kjøre ny vei fremfor å kjøre eksisterende. I arbeidet med å utarbeide bompengelopplegget har det vært en målsetting å sørge for at de bilistene som har mest nytte av ny E18 skal betale mest. Ny E18 Langangen – Dørdal vil gi god framkommelighet og redusert reisetid spesielt for gjennomgangs- og tungrafikken. Det har også vært en målsetning om at bompengerevningen ikke skulle gi negative trafikale effekter på sideveisnettlet og lokale områder.

Bompengelopplegget som er valgt er det opplegget som mest rendyrket sørger for at gjennomgangstrafikken betaler mest og som også har klart minst overføring til sideveisnettlet, inkludert eksisterende E18. Dette har klare samfunnsøkonomiske fordeler som vises ved at bompengerevningen forbedrer den samfunnsøkonomiske lønnsomheten i prosjektet sammenlignet med en situasjon uten bompengerevning. Opplegget medfører at det plasseres to automatiske toveis bomstasjoner på strekningen Langangen – Dørdal. Bomstasjonene blir plassert direkte på det konkrete veiprojektet som blir utbygd, og innkrevningen vil foregå etterskuddsvis.

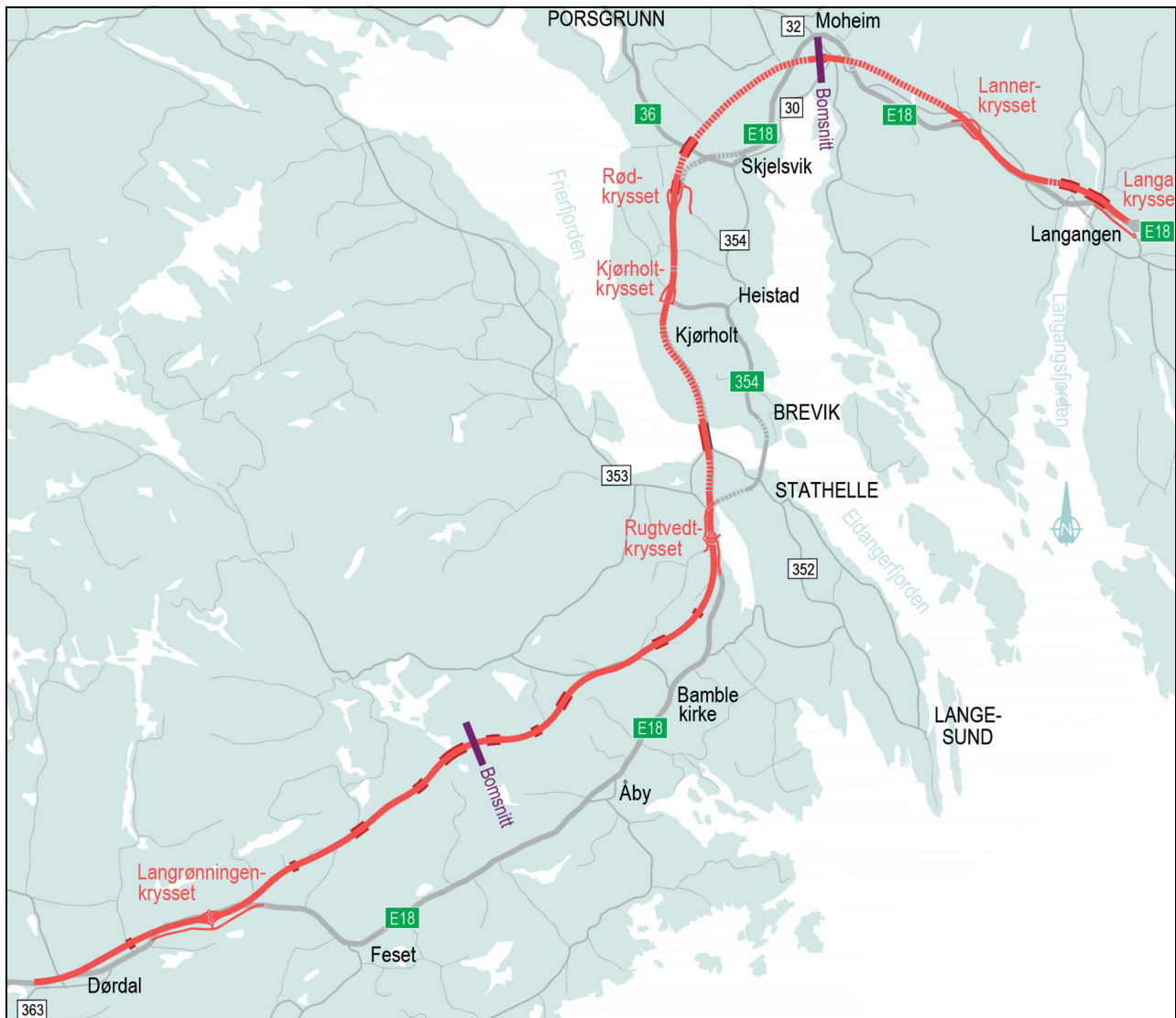
Slik planene foreligger vil dette bety følgende plasserte bomsnitt:

1. På ny E18 mellom Lanner og Ås: mellom planlagte tunneler mellom Lanner og Ås
2. På ny E18 mellom Rugtvedt og kryss på Langrønningen: plassering som i Prop. 128 S (2015–2016).

Som følge av at det ikke foreligger godkjent reguleringsplan for strekningen Langangen – Rugtvedt er det en mulighet for endrede løsninger på denne strekningen. Dersom det skulle bli utfallet vil prinsippene som fremgår av denne proposisjonen være styrende for plassering av bomsnitt og takst. Det betyr at det skal være et bomsnitt mellom kryss på Lanner og kryss vest for Lanner og gjennomsnittstaksten skal være lik som i figur 6.1 i kap. 6.

Nye Veier AS vil i de kontinuerlige porteføljeprioriteringene avgjøre tidspunkt og rekkefølge på utbyggingen. Det er i de finansielle beregningene lagt til grunn utbygging mellom Rugtvedt og Dørdal i årene 2017–2019 med start bompengerevning fra år 2020. For Langangen – Rugtvedt er det lagt til grunn utbygging i årene 2017–2024 (inkludert Oppgraderingsprosjektet Kjørholt og Bamble tunneler) med start bompengerevning i 2025.

Bompengerevningen vil være basert på AutoPASS-systemet. Utstyret (antennar, kamera etc.) blir plassert på portaler langs veien. Det er derfor ikke forutsatt arealinngrep ut over det som er nødvendig for selve veianlegget og for plassering av stolper med kamera og annet utstyr, samt til parkeringsarealer for tilsyn med bomstasjonene. Betaling av bomavgift skjer enten ved bruk av elektronisk brikke (AutoPASS), eller etterskuddsvis fakturering basert på videofotografering av bilens registreringsnummer.



Figur 5.1 Plassering av bomsnitt på ny E18 Langangen – Dørdal

5.2 Trafikkgrunnlag

Årsdøgnetrafikken (ÅDT 2016) på E18 varierer fra 16.500 kjøretøy per døgn ved Langangen, øker til ca. 19.000–20.000 kjøretøy per døgn forbi Porsgrunn og faller til 10.000 kjøretøy per døgn ved Dørdal. Det er en forholdsvis stor tungtrafikkandel på denne delen av E18 med variasjon på 12–19 pst. I perioden fra og med 2010 til og med 2016 har det vært en trafikkvekst på vel 13 pst i tellepunktet ved Brattåstunnelen syd, det vil si en årlig trafikkvekst på ca. 2 pst. per år.

Det er gjennomført trafikkberegninger ved hjelp av Regional transportmodell for Region Sør. Trafikkbelastningen for E18 med og uten bompenger er vist i tabell 5.1 under. Det er lagt til grunn en gjennomsnittlig vekst fra 2016–2040 for lette kjøretøy på 28 pst. Dette samsvarer godt med

NTP-prognosene. For godstransporten antas en vekst tilsvarende NTP-prognosene fra 2014–2040 på ca. 60 pst.

Ny E18 uten bompengeneinnkreving får en noe høyere trafikkmengde enn eksisterende E18 ville hatt i år 2022. Videre vil ny E18 både med og uten bompenger avlaste eksisterende E18 som, etter at en ny vei er på plass, i hovedsak kun vil betjene lokaltrafikk i Grenland. Innføring av bomstasjoner på ny E18 vil ifølge beregningene redusere trafikken på strekningen med bom med opptil 7 pst. i forhold til en situasjon uten bom.

Trafikkbelastningen på E18 mellom Langangen og Dørdal påvirkes i liten grad av tiltak i Bypakke Grenland og tilsvarende har utbyggingen av ny E18 både med og uten bom marginal innvirkning på Bypakke Grenland. Ved plassering av bommene på ny E18 mellom Lanner–Ås

Tabell 5.1 Beregnet trafikkgrunnlag på ny E18, med og uten bompenger[kjt/døgn]

	ÅDT 2022	ÅDT 2022	ÅDT 2022	Trafikkavvisning	
	Eksisterende E18	uten bom	med bom	ÅDT	Pst.
E18 Langangen – Lanner	27 700	29 300	28 600	-700	-2 %
E18 Lanner – Ås BOM	18 700	13 100	9 800	-3 300	-25 %
E18 Ås – Kjørholt	24 100	27 000	25 400	-1 600	-6 %
E18 Kjørholt – Rugtvedt	18 600	23 500	22 500	-1 000	-4 %
E18 Rugtvedt – Dørdal BOM	12 700	13 800	12 600	-1 200	-9 %
Sum	101 800	106 700	98 900	-7 800	-7 %

og Rugtvedt-Dørdal oppnår man minimalt med overføring av trafikk til parallelt veinett. På disse strekningene er det stort sett bare gjennomgangstrafikk som ikke påvirkes vesentlig av bomtakster.

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. Beregningene som er gjennomført i Regional transportmodell innebærer noe usikkerhet med tanke på hvor stor trafikkavvisningen blir og trafikkmengdene som overføres til sideveisnettet. Det er likevel grunn til å følge opp trafikkutviklingen på de alternative veirutene etter at bompengeneinnkrevingen er startet og eventuelt vurdere trafikkreduserende tiltak der dette er nødvendig.

6 Utbyggings- og finansieringsopplegg

Finansieringsopplegget for E18 Langangen – Dørdal omfatter statlige midler over kapittel 1321 post 70 Tilskudd til Nye Veier AS samt bompenger. Bompengandelen utgjør 38,6 pst. Finansieringsplan er basert på forventet utbyggingskostnad og vist i tabell 6.1.

Statlige midler

Prosjektet gjennomføres i regi av Nye Veier AS og det forutsettes at det statlige bidraget bevilges over kapittel 1321 post 70 Tilskudd til Nye Veier AS. Utbyggingsprosjektet til bli gjennomført innenfor de rammene som fastsettes av Stortinget knyttet til statlige forpliktelser for fremtidige bud-

sjettår utover gitt bevilgning på kapittel 1321 post 70 Tilskudd til Nye Veier AS.

Bompenger

Finansieringsopplegget bygger på 2 automatiske bomstasjoner på ny vei som vist i kapittel 5. Det er forutsatt bompengeneinnkreving i begge retninger. Det gis 20 pst. rabatt ved bruk av gyldig brikkeavtale for kjøretøy i takstgruppe 1¹ og ingen rabatt for kjøretøy i takstgruppe 2². Det forutsettes at takstene blir justert i forhold til prisutviklingen, og at det regionale bompengeselskapet Veifinans delfinansierer og håndterer trafikantbetalingen. For øvrig gjelder de til enhver tid gjeldende takstretningslinjer for bompengeprojekter.

Det er lagt til grunn bompengeneinnkreving i 15 år i hvert bomsnitt. I finansieringsberegningene er det lagt til grunn etterskuddsvis bompengeneinnkreving i perioden 2020–2039.

Tabell 6.1 Finansieringsplan for E18 Langangen – Dørdal

	Mill. 2019-kr		
	2016–2018	Fra 2019	Sum
1321.70	2 612	4 484	7 096
Bompenger	918	3 539	4 457
Sum	3 530	8 023	11 553

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

Tabell 6.2 Oversikt over beregnede gjennomsnittstakster og grunntakster:

Bomsnitt	2019-kr			
	Gjennomsnittstakst	Grunntaksttakstgruppe 1	20 pst. rabatttakstgruppe 1	Grunntaksttakstgruppe 2
1 – Lanner – Ås	56	51	41	103
2 – Rugtvedt – Dørdal	39	40	32	80

For at prosjektet E18 Langangen – Dørdal skal være nedbetalt i løpet av innkrevingsperioden er det beregnet at gjennomsnittlig inntekt per passering i de ulike bommene må være kr 39 i bomsnittet mellom Rugtvedt og Dørdal og 56 kr i bomsnittet mellom Lanner og Ås. Basert på dette legges det foreløpig til grunn grunntakster uten rabatt i takstgruppe 1 og takstgruppe 2 (2019-prisnivå) som angitt i tabell 6.2.

I tråd med forutsetningene i Prop. 1 S (2016–2017) vil beregnet gjennomsnittstakst bli benyttet som grunnlag for justering av takstene. 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. Det legges til grunn at gjennomsnittstakster beregnes for det samlede prosjektet ved oppstart av bompengeneinnkrevningen på strekningen Lanner – Ås. Ved vurdering av eventuelle takstjusteringer underveis i innkrevingsperioden skal samfunnsøkonomiske effekter av endret takst vektlegges.

De lokalpolitiske vedtakene som er gjort i saken gir tilslutning til at nullutslippsbiler skal betale bompenger når det er vedtatt nasjonale takstregler, jfr. Telemark fylkeskommunes vedtaks punkt 8 som omtalt i kapittel 4. Stortinget vedtok i Prop. 87 S (2017–2018) at el- og hydrogenbiler skal betale bompenger. Her legges det i utgangspunktet til grunn takst for nullutslippskjøretøy i takstgruppe 1 på 50 prosent av takst etter brikke-

rabatt, og i takstgruppe 2 på 0 prosent. Nullutslippskjøretøy må ha elektronisk brikke og gyldig abonnement får å oppnå redusert takst og rabatt.

Ved å legge til grunn gjennomsnittstakstene i tabell 6.2 kan takster for nullutslippskjøretøy bli som skissert i tabell 6.3.

Bompengetakstene og herunder konkrete takster for nullutslippsbiler vil bli justert i takstvedtak av Statens vegvesen på bakgrunn av vedtak i Telemark fylkeskommune. Gjennomsnittstaksten skal være førende for takstvedtak.

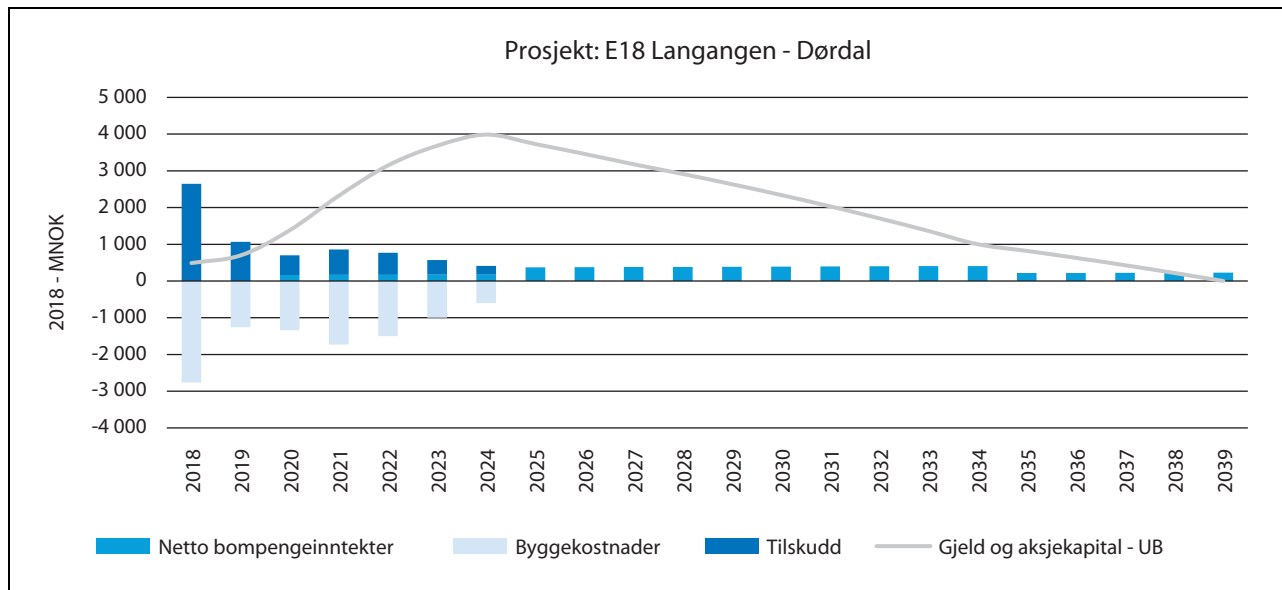
Stortinget vedtok i Prop. 128 S (2015–2016) Bompengefinansiering av E18 Rugtvedt – Dørdal at det skulle koste 47 2019-kr i bommen mellom Rugtvedt og Dørdal. Bompengepoepplet som legges fram i denne proposisjonen medfører en reduksjon av samme taksten til 40 kr, en reduksjon på drøyt 13 pst. Det betyr at trafikanten tar del i den betydelige kostnadsbesparelsen som Nye Veier AS legger til grunn på prosjektet. Samtidig foreslås det i denne proposisjonen at tungbiler skal betale 2 ganger taksten til lettbiler, mot tidligere 3 gangen i vedtatte bompengepoepplet for Rugtvedt – Dørdal. Disse endringene vil bidra til økt nytte av ny E18 Langangen – Dørdal.

Gjennom Stortingets behandling av statsbudsjettet for 2017 ble det opprettet en ny post innenfor kap. 1330, post 75 Tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene, jfr. Prop. 1 S (2016–2017) og Innst. 13 S (2016–2017). Målet med tilskuddet er å redusere bompengebelastningen utenfor de store byområdene gjennom å redusere gjennomsnittstaksten med 10 pst. i de prosjektene som mottar tilskudd. Videre skal tilskuddsordningen stimulere til gjennomføring av bompengereformen. Bompengeprosjektet E18 Rugtvedt – Dørdal har i 2017 fått tilsagn om tilskudd. Tilskuddet var beregnet å gi om lag 10 pst. reduksjon av takstene i prosjektet E18 Rugtvedt – Dørdal.

Av Granavolden-plattformen fremgår følgende punkt: «regjeringen vil fortsette reduksjonen av takster i eksisterende bomprosjekter gjennom å doble bevilgningene til tilskuddsordningen for redusert bompengebelastning». Samferdsels-

Tabell 6.3 Skisserte takster for nullutslippsbiler i de ulike bommene

Bomsnitt	Skissert grunntakst for nullutslippsbiler i takstgruppe 1	Skissert grunntakst for nullutslippsbiler i takstgruppe 2
1 – Lanner – Ås	25,5	0
2 – Rugtvedt – Dørdal	20	0



Figur 6.1 Oversikt over utvikling i bompengeneinntekter, byggekostnader, tilskudd fra Nye Veier og gjeld som forutsatt i finansieringsberegningene

departementet vil komme tilbake til en eventuell innføring av en slik ordning og hvorvidt det påvirker dette konkrete prosjektet.

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. Eventuelle overskridelser ut over 10 pst. er Nye Veier AS sitt ansvar. I tråd med Granavoldenplattformen legger Samferdselsdepartementet til grunn at besparelser sammenliknet med forventet kostnad fordeles mellom statlige midler og bompenger etter samme prosentvise fordeling.

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 2 ganger lettbiltakst
- Årlig prisvekst på 2,5 pst. Dette gjelder anleggskostnader, driftskostnader og bomtakster
- Årlige innkrevingskostnader settes til 5 mill. kr i hver bom
- Andel som bruker brikke: 80 pst.

Med disse forutsetningene er innkrevingsperioden beregnet til om lag 15 år i hver bom. Brutto bompengeneinntekter er beregnet til om lag 6 200 mill. 2019-kr der om lag 4 457 mill. 2019-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 basialternativet lagt til grunn. Med disse forutsetningene beregnes innkrevingsperioden til å bli redusert med om lag 4 år. Alternativt kan taksten for takstgruppe 1 reduseres fra om lag 91 kr for hele strekningen til om lag 80 kr og taksten for takstgruppe 2 reduseres fra om lag 183 kr til om lag 162 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 0,5 pst. trafikkvekst fra 2023 i alle snitt ut bompengeperioden.

Med disse forutsetningene beregnes innkrevings-tiden til å bli forlenget til om lag 18,5 år, det vil si en økning på 3,5 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 bompengeprolegget. Direktora-tets vurdering, under gitte forutsetninger om inn-gangsdata for trafikk og kostnader, er at beregnin-gene synes å være riktige og at bompengeproleg-get vurderes som robust.

7 Fylkeskommunal garanti

Som det framgår av kapitel 4, har Telemark fylkes-kommune fattet vedtak om å stille garanti ved selvskyldnerkausjon for bompengeselskapets låneopptak. Den fylkeskommunale garantien må godkjennes av Kommunal- og moderniserings-departementet før anleggsstart.

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

8 Samferdselsdepartementets vurdering

E18 inngår i Regjeringens utvikling av korridorer som binder landsdeler/regioner sammen, og som gir effektive, pålitelige og trygge forbindelser til utlandet. E18 har en viktig transportfunksjon mel-lom sør og øst. Samferdselsdepartementet legger stor vekt på å bygge ut E18 for å sikre bedre fram-kommelighet og trafikksikkerhet. Telemark fylkes-kommune og kommunene Porsgrunn og Bamble

har sluttet seg til at hele strekningen E18 Langan-gen – Dørdal skal delfinansieres med bompenger.

Departementet er positive til at denne proposi-sjonen utvider finansieringsopplegget for E18 Rugtvedt – Dørdal som vedtatt i Prop. 128 S (2015–2016) til også å sikre finansiering av sam-menhengende utbygging mellom Langangen og Dørdal. Ved å legge til grunn reduserte kostnader knyttet til pågående utbygging av E18 Rugtvedt – Dørdal fører det til reduserte bompengetakster og forbedret samfunnsøkonomisk lønnsomhet i pro-sjektet. Brukerne tar del i den kostnadsbesparel-sen som Nye Veier AS oppnår.

I tråd med etablert praksis skal forutsetnin-gene for innkrevingsopplegget være nøkterne og gi en robust finansieringsplan. Denne proposisjo-nen tilfredsstiller 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)

På denne bakgrunn slutter Samferdselsdepar-tementet seg til bompengeprolegget slik det frem-går av denne proposisjonen.

9 Avtale

Etter at Stortinget har fattet vedtak om utbygging og finansiering av E18 Langangen – Dørdal i Tele-mark, vil det bli inngått avtale mellom staten og bompengeselskapet. Denne avtalen vil gi bompeng-eselskapet rett til å kreve inn bompenger og ta opp lån, samt ivareta statens interesser overfor bompengeselskapet i tråd med gjeldende avtale-verk. Videre vil det bli inngått 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

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 E18 på strekningen Langangen – Dørdal i kommunene Porsgrunn og Bamble i Telemark.

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 E18 på strekningen Langangen – Dørdal i kommunene Porsgrunn og Bamble i Telemark i samsvar med et vedlagt forslag.

Forslag

**til vedtak om finansiering og utbygging av E18 på strekningen
Langangen – Dørdal i kommunene Porsgrunn og Bamble
i Telemark**

I

1. Stortinget samtykker i at bompengeselskapet får tillatelse til å ta opp lån og kreve inn bompenger til delvis bompengefinansiering av utbyggingen av E18 på strekningen Langangen – Dørdal i Telemark. 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.

=====

