



DET KONGELEGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

# Prop. 70 S

(2020–2021)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

---

Finansiering og utbygging av E18  
på strekninga Tvedestrand – Dørdal  
i kommunane Bamble, Kragerø, Gjerstad,  
Vegårdshei, Risør og Tvedestrand  
i Vestfold og Telemark og Agder



# Innhold

<b>1</b>	<b>Innleiing .....</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>Utbyggings- og finansierings- opplegg .....</b>	<b>14</b>
<b>2</b>	<b>Nye Veier si prioritering av prosjektet .....</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>Fylkeskommunal garanti .....</b>	<b>16</b>
<b>3</b>	<b>Dagens situasjon og omtale av utbygginga .....</b>	<b>6</b>	<b>8</b>	<b>Samferdselsdepartementet si vurdering .....</b>	<b>16</b>
3.1	Dagens situasjon .....	6			
3.2	Omtale av utbyggings- prosjektet .....	7	<b>9</b>	<b>Avtale .....</b>	<b>17</b>
<b>4</b>	<b>Lokalpolitisk behandling .....</b>	<b>9</b>		<b>Forslag til vedtak om finansiering og utbygging av E18 på strekninga Tvedestrand – Dørdal i kommunane Bamble, Kragerø, Gjerstad, Vegårshei, Risør og Tvedestrand i Vestfold og Telemark og Agder .....</b>	<b>18</b>
<b>5</b>	<b>Bompengeopplegg med trafikkgrunnlag .....</b>	<b>11</b>			
5.1	Bompengeopplegg .....	11			
5.2	Trafikkgrunnlag .....	12			





DET KONGELEGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

# Prop. 70 S

(2020–2021)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

## Finansiering og utbygging av E18 på strekninga Tvedestrand – Dørdal i kommunane Bamble, Kragerø, Gjerstad, Vegårshei, Risør og Tvedestrand i Vestfold og Telemark og Agder

*Tilråding frå Samferdselsdepartementet 18. desember 2020,  
godkjend i statsråd same dagen.  
(Regjeringa Solberg)*

### 1 Innleiing

Samferdselsdepartementet legg i denne proposisjonen fram forslag om finansiering og utbygging av E18 på strekninga Tvedestrand – Dørdal i kommunane Bamble, Kragerø, Gjerstad, Vegårshei, Risør og Tvedestrand. Prosjektet omfattar utbygging av ca. 54 km. Strekninga er planlagd som firefeltsveg med fartsgrense 110 km/t.

Prosjektet er ein del av KVV/KS1 for E6 Langangen – Grimstad. I Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029* framhevar Regjeringa behovet for å få samanhengande møtrefri firefeltsveg på heile strekninga Oslo – Kristiansand. Dette vil gi vesentleg betre trafikksikkerheit og kortare reisetid, noko som er viktig for både næringstransport og persontransport i korridoren. Regjeringa legg i tillegg vekt på at E18 er ein viktig del av utlandssambanda via ferjehamnene langs strekninga.

Utbygginga vil skje i regi av Nye Veier AS. Meld. St. 25 (2014–2015) *På rett vei – Reformar i vegsektoren* dannar grunnlaget for prosjektporteføljen og metodikken til Nye Veier AS. Nye Veier AS skal prioritere prosjekt basert på samfunnsøkonomisk lønnsemd. Stortingsmeldinga legg til

grunn at både statlege midlar og bompengar skal nyttast til å finansiere utbygginga. Utbygging av ny E18 frå Dørdal til Tvedestrand er eit av prosjekta som ligg i oppstartsporteføljen. Nye Veier har på denne strekninga hatt ansvar for å utarbeide og få vedtatt kommunedelplan. Arbeidet har vore organisert som eit interkommunalt samarbeid med åtte kommunar, og erfaringa er at planlegginga har gått svært raskt og lagt til rette for store kostnadsinnsparingar.

Samferdselsdepartementet og Nye Veier AS inngjekk 22. desember 2015 ein rammeavtale som fastset oppstartsporteføljen til selskapet og legg dei generelle rammene for dei framtidige oppgåvene selskapet skal utføre, og finansieringa av desse. Rammeavtalen angir at Samferdselsdepartementet og Nye Veier skal inngå ein vegutbyggingsavtale. Vegutbyggingsavtalen forpliktar selskapet til å gjennomføre utbygginga av strekninga E18 Tvedestrand – Dørdal til den prisen og i samsvar med dei vilkåra som går fram av avtalen.

Det ligg føre lokalpolitisk tilslutning, og Vestfold og Telemark fylkeskommune og Agder fylkeskommune har vedtatt å stille garanti for låneopptaket til bompengeselskapet. Prosjektet skal ifølge planen byggast ut med første delopning



Figur 1.1 Oversiktskart over E18 Tvedestrand – Dørdal

i 2025 og planlagd ferdigstilling av heile strekninga innan utgangen av 2028.

## 2 Nye Veier si prioritering av prosjektet

Nye Veier AS har som oppgåve å bygge ut delar av hovudvegnettet raskare og meir kostnadseffektivt og dermed gi meirverdi til samfunnet ut over utbygging i tradisjonell forstand. Selskapet arbeider heilskapleg med prosjekta frå første stund og bygger lengre samanhengande strekningar. Dette skal gi raskare og meir kostnadseffektiv utbygging. Utbyggingsrekkefølga blir vald ut frå vurderingar av samfunnsøkonomisk lønnsemd, mellom anna trafikksikkerheit og samfunnssikkerheit. Vidare tar ein omsyn til heilskapleg utbygging, modningsgraden til prosjekta og tilleggsanalysar av netto ringverknader der det er relevant.

Prioritering basert på samfunnsøkonomisk lønnsemd er nedfelt i vedtektene til selskapet. Her heiter det at: «Strekningene i selskapets samlede utbyggingsportefølje med høy samfunnsøkonomisk lønnsomhet prioriteres gjennomført foran de med lav/negativ samfunnsøkonomisk lønnsomhet».

Oppgåva til Nye Veier er å bidra til heilskapleg og samanhengande utbygging av trafikksikre riksveggar, større kostnadseffektivitet, auka samfunnsøkonomisk lønnsemd og styrking og utviding av bu- og arbeidsmarknadsregionar. Nye Veier har delt utbyggingsporteføljen i to porteføljar som skal planleggast og byggast ut på maksimalt 20 år. Samferdselsdepartementet vedtok i brev av 11. januar 2019 å overføre tre nye prosjekt til Nye Veier sin utbyggingsportefølje. Desse er E6 Øyer – Otta, E16 Kløfta – Kongsvinger og E6 Kvænangsfjellet. Desse inngår og blir prioriterte på lik linje med dei andre prosjekta i utbyggingsporteføljen

til Nye Veier. Det er viktig å sikre at det også i tida framover skal vere god konkurranse mellom prosjekta i utbyggingsporteføljen til Nye Veier. Granavolden-plattformen seier at porteføljen til Nye Veier skal aukast, både i tal prosjekt og i finansiering, i samband med kommande Nasjonal transportplan. Ved at talet prosjekt i porteføljen blir auka, beheld ein konkurranseelementet som har vore viktig for å oppnå meir effektiv vegbygging.

Nye Veier AS gjennomfører porteføljeprioriteringar to gonger årleg. Heile strekninga E18 Tvedestrand – Dørdal er no prioritert for utbygging. Nye Veier AS legg opp til kontinuerleg utbygging på Sør-Austlandet. For å oppnå dette treng ein langsiktig og føreseieleg finansiering av prosjekta. Føreseieleg finansiering vil sikre at selskapet kan tilpasse seg nasjonal kapasitet i entreprenørmarknaden, og legge til rette for rasjonell framdrift i prosjekta.

Stortinget har tidlegare vedtatt bompengeproposisjon for delfinansiering med bompengar for følgjande strekningar i porteføljen til Nye Veier AS: E18 Tvedestrand – Arendal, E18 Rugtvedt – Dørdal, E6 Kolomoen – Moelv, E39 Kristiansand vest – Lyngdal vest, E6 Ranheim – Åse, E6 Ulsberg – Melhus, E6 Moelv – Øyer og E18 Langangen – Dørdal.

## 3 Dagens situasjon og omtale av utbygginga

### 3.1 Dagens situasjon

E18 Tvedestrand – Dørdal startar i Dørdal i Bamble kommune, Vestfold og Telemark fylke, og sluttar i Fløyheitunnelen i Tvedestrand kommune, Agder fylke.

Strekninga for ny E18 Tvedestrand – Dørdal er ca. 54 km lang. I dag er det tofeltsveg utan midt-

delar og fartsgrense på 80 km/t frå Dørdal i Bamble til Tangen i Kragerø. Frå Tangen er det midtrekkverk og fartsgrense på 90 km/t fram til Akland i Risør kommune. Vidare sørover til Tvedestrand er det tofeltsveg utan midtdelar og fartsgrense på 70 og 80 km/t. Årsdøgntrafikken på strekninga varierer mellom 8 000 og 10 000 (ÅDT 2018).

I perioden 2009–2019 er det registrert 129 ulykker på strekninga, med til saman 3 drepne, 1 svært alvorleg skadd, 2 alvorleg skadde og 123 lettare skadde.

Dagens E18 på strekninga Tvedestrand – Dørdal er utbygd med midtdelar i forskjellige etappar med seinaste utbygging i år 2014 frå Østerholtheia til Tangen. Utbygginga av midtrekkverk og dei varierende breiddene medfører redusert framkomst på strekninga. Dette gjer seg særleg gjeldande ved hendingar på vegnettet. Det er heller ingen god omkøyringsveg på store delar av strekninga, noko som påverkar reisetida i stor grad.

### 3.2 Omtale av utbyggingsprosjektet

Utbygginga av nye E18 Tvedestrand – Dørdal inngår i ei heilskapleg utbygging av E18 frå Oslo til Kristiansand og Stavanger. Utbygginga av E18 Tvedestrand – Dørdal vil bidra til å auke trafikksikkerheita, betre framkomsten, redusere reisetida og jamne ut spranga i faktiske og opplevde standardforskjellar på dagens veg. Med ein betre vegstandard på strekninga vil ein kunne utvide arbeidsmarknaden for regionen nordover mot sentrale næringslivsklynger i Grenland-området. Forbetra veg og reisetid vil også gi grobott for næringsutvikling i sjølve regionen gjennom tilknytning til ein større bu- og arbeidsmarknad.

Nye Veier har som overordna mål å redusere CO<sub>2</sub>-utsleppa i både utbyggings- og driftsfasen: Utsleppa ved bygging av infrastruktur skal reduserast med 40 prosent. Utsleppa frå drift og vedlikehald skal reduserast med 75 prosent.

For å oppnå meir samfunnsøkonomisk lønns- emd i vegutbygging treng ein større fleksibilitet i val av standardar. Nye Veier arbeider med å vidareutvikle prosjektet for å oppnå reduserte byggekostnader og redusert arealbruk samanlikna med det som blei vedtatt i kommunedelplanen. Nye Veier meiner at ei ny og meir areal- effektiv vegutforming kombinert med betre trafikkovertaking kan bidra til dette på strekninga Tvedestrand – Dørdal. Dei føreslåtte løysingane varetar trafikksikkerheita på ein god måte.

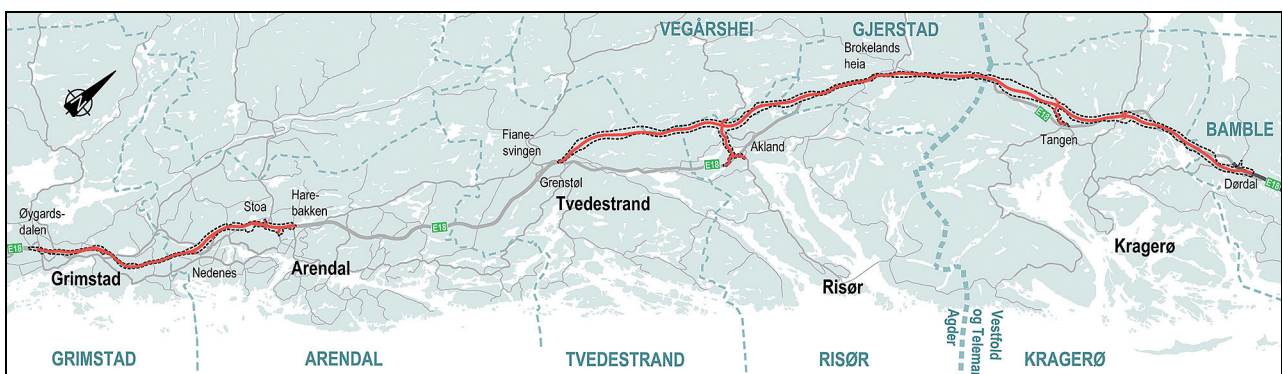
Nye Veier meiner at det vil bli utvikla meir kostnadseffektive og betre miljømessige løysingar ved at utførande entreprenør får fleksibilitet til å kunne optimalisere vegløyningane. Dette vil også kunne gi meir effektiv anleggsgjennomføring. Det går føre reguleringsarbeid på heile strekninga. Nye Veier har kome fram til ein kontraktsstrategi som medfører tre entrepriser:

- E18 Dørdal – Fylkesgrensen
- E18 Fylkesgrensen – Pinesund
- E18 Pinesund – Tvedestrand

Arbeidet med anskaffing og kontrahering av entreprenør for delparsellane E18 Dørdal – fylkesgrensa og E18 Pinesund – Tvedestrand er i gang, og desse er planlagt utbygd i parallell og før enterprisen mellom E18 Fylkesgrensen – Pinesund.

Strekninga Dørdal – Tvedestrand og Arendal – Grimstad har vedtatt kommunedelplan (KDP) med konsekvensutgreiing. Vegstrekninga blir utvikla med bakgrunn i følgjande relevante offentlege plangrunnlag:

- |                                |                                 |
|--------------------------------|---------------------------------|
| – KVU E18 Langangen – Grimstad | Publisert oktober 2008          |
| – KDP E18 Tvedestrand – Dørdal | Vedtatt september/ oktober 2019 |
| – KDP E18 Arendal – Grimstad   | Vedtatt september/ oktober 2019 |



Figur 3.1 Kart over strekninga E18 Tvedestrand – Dørdal

Det interkommunale plansamarbeidet om komunedelplanen for E18 Dørdal – Grimstad har også vore viktig i arbeidet med lokal forankring av bompengeprogget som ligg til grunn for denne proposisjonen. Det interkommunale plansamarbeidet blir vidareført i arbeidet med regulering og utbygging av E18 Tvedestrand – Dørdal.

Vegutbyggingsavtalen mellom Samferdselsdepartementet og Nye Veier AS regulerer omfanget av utbyggingsprosjektet. Utbygginga omfattar eit funksjonelt og trafikksikkert veganlegg som inkluderer køyrebana med nødvendige grunnarbeid, bruer, tunnelar, sideterreng, kryss, tekniske installasjonar og eventuelle nødvendige vegtiltak for å knyte ny hovudveg til eksisterande vegnett.

Samfunnsøkonomisk netto nytte av vegprosjektet med bompengar er berekna til om lag –2,8 milliardar 2020-kroner. Netto nytte per budsjettkrone (NNB) er berekna til –0,57. Utan bompengar er samfunnsøkonomisk netto nytte av prosjektet berekna til om lag –2,7 milliardar kroner og netto nytte pr. budsjettkrone –0,3. I den vidare utviklinga av prosjektet vil det bli sett på moglegheiter for å auke nytten og redusere kostnadene ytterlegare.

Det er gjennomført kvalitetssikring av kostnadsoverslag i fleire omgangar som følge av prosjektutvikling og verdiaukeprosessar i prosjektet. Den seinaste kvalitetssikringa blei gjennomført i februar 2020. Nye Veier har berekna at prosjektet har ein forventa kostnad på 11 352 millionar 2020-kroner. Kvalitetssikrar angir ein forventa kostnad på 11 872 millionar 2020-kroner. Det er i hovudsak tre usikkerheitsmoment der den eksterne kvalitetssikraren vurderer risikoen høgare enn Nye Veier, og som bidrar til høgare forventa tillegg og usikkerheitsavsetning: risiko for potensielle framtidige tillegg og uspesifiserte kostnader som følge av at prosjektet er i tidleg fase, risiko for uføresette tillegg i gjennomføringsfasen og risiko for påslag hos entreprenør som følge av prosjekteringsansvaret i totalentreprise. Selskapet meiner det er gode moglegheiter for ytterlegare optimaliseringar som gir tryggleik for at prosjektet vil kunne realiserast innanfor foreslått styringsramme. Selskapet har derfor valt å ta utgangspunkt i sitt eige overslag av forventa kostnad (11 352 millionar 2020-kroner), og dette blir dermed lagt til grunn i den inngåtte vegutbyggingsavtalen.

I vegutbyggingsavtalen for prosjektet som er inngått mellom Samferdselsdepartementet og Nye Veier AS, har partane avtalt at utbygginga skal gjennomførast innanfor ei økonomisk ramme

(P85) på 13 449 millionar 2020-kroner. Det er i denne prisen tatt utgangspunkt i ein forventa kostnad på 11 352 millionar 2020-kroner.

I tillegg til den ovannemnde kvalitetssikringa av kostnadsoverslaget har selskapet i mai 2020 fått gjennomført ekstern kvalitetssikring av finansieringsopplegg og trafikkgrunnlag. Konklusjonen frå denne kvalitetssikringa er at føresetnadene, grunnlaget og berekningane til Nye Veier i hovudsak er riktige og i samsvar med dei føresetnadene som skal vere gjeldande for ein stortingsproposisjon.

Statens vegvesen laga i løpet av 2016 nye kostnadsoverslag for alle prosjekta i porteføljen til Nye Veier. Dette kostnadsoverslaget (estimat 0) danner grunnlaget for måling av kostnadsutviklinga på prosjekta til Nye Veier. Det prosjektalternativet for E18 Tvedestrand – Dørdal som ein i 2016 la til grunn for det samla kostnadsoverslaget for porteføljen, hadde ein samla kostnad på i overkant av 15,5 milliardar 2020-kroner for strekninga.

Gjennom arbeidet med komunedelplanen og eit grundig silingsarbeid fekk selskapet vedtatt ein korridor som mogleggjer ytterlegare innsparringar, og ved prioriteringsprosessen Nye Veier gjennomførte hausten 2019, var den estimerte utbyggingskostnaden for prosjektet redusert til 12,6 milliardar (2020-kroner). I etterkant av dette har selskapet arbeidd vidare med å optimalisere omfanget for å oppnå best mogleg samfunnsøkonomisk lønnsemd og redusert utbyggingskostnad. Den estimerte utbyggingskostnaden for prosjektet er ytterlegare redusert til 11,352 milliardar (2020-kroner) – ein reduksjon på ca. 28 prosent frå estimat 0 for prosjektet. Frå oppstart har prosjektet funne ein trasé som mogleggjer ein kraftig reduksjon av brukonstruksjonar og ein tunnelreduksjon på over 3 500 meter frå estimat 0. Gjeldande prosjektomfang har ingen tunnelar og består av ca. 95 prosent veg i dagen og 5 prosent bruer. Desse løysingane har bidratt til vesentlege kostnadsreduksjonar og forbetra samfunnsøkonomisk lønnsemd.

Meld. St. 25 (2014–2015) legg til grunn at Nye Veier skal bygge ut heilskapleg og samanhengande strekningar for bl.a. å styrke bu- og arbeidsmarknadsregionar. Utbygging av ny E18 på strekninga Dørdal til Tvedestrand vidarefører utbygginga av ny trafikksikker veg mellom dei allereie utbygde firefeltsstrekningane mellom Oslo og Kristiansand. Nye Veier har lagt til grunn vurderingar av trafikksikkerheit, heilskapleg utbygging og modenheit i tillegg til samfunnsøkonomisk lønnsemd ved prioriteringa. I arbeidet med komunedelplanen for strekninga har



kommunane i samarbeid med Nye Veier planlagt å redusere kostnaden med 28% fra kostnads-estimatet som låg til grunn da Nye Veier tok over utbyggingsansvaret for denne strekninga.

#### 4 Lokalpolitisk behandling

Saksgrunnlag for lokalpolitisk behandling blei sendt til kommunane Bamble, Kragerø, Gjerstad, Vegårshei, Risør og Tvedestrand samt Vestfold og Telemark og Agder fylkeskommune den 27. februar 2020.

Alle kommunane har slutta seg til følgende vedtaksforslag i saksgrunnlaget frå Nye Veier:

1. *Utbyggingen av E18 på strekningen Dørdal–Tvedestrand delfinansieres med bompenger. Innkrevingen skjer i begge retninger i 5 automatiske bomstasjoner på ny E18. Det legges til grunn 15 års etterskuddsvis innkreving i hver bom.*
2. *Bompengordningen baseres på et rabattsystem som innebærer at kjøretøy i takstgruppe 1 som betaler med elektronisk brikke og gyldig abonnement får 20 pst. rabatt. Kjøretøy i takstgruppe 2 får ingen brikkerabatt.*
3. *Ved start på innkreving forutsettes den gjennomsnittlige taksten å bli 15 kr, og når hele prosjektet er ferdig utbygd forutsettes den gjennomsnittlige taksten å bli 19 kr. Gjennomsnittlige takster forutsettes å bli (i 2020-kr) i de ulike bommene:*
  - *Bompengetakstene forutsettes justert i tråd med anleggsindeksen for veianlegg førinnkreving og med KPI etter åpning.*
  - *Kjøretøy i takstgruppe 2 (kjøretøy med tillatt totalvekt fra og med 3 501 kg med unntak av kjøretøy i kjøretøygruppe M1) betaler to ganger taksten sammenlignet med takstgruppe 1.*
4. *Dersom økonomien i prosjektet blir vesentlig gunstigere enn det som er lagt til 16 grunn i finansieringsanalysen, forutsettes det at kost-*

*nadsreduksjonen kommer brukeren til gode, enten ved reduserte satser eller ved at nedbetalingstiden reduseres.*

Kragerø, Gjerstad, Vegårshei, Risør og Tvedestrand kommune gjorde i tillegg disse vedtaka:

5. *Kommunene ber statlige myndigheter vurdere tiltak som kan redusere bomutgiftene for pendlere.*

Vestfold og Telemark og Agder fylkesting gjorde same vedtak i sine fylkesting høvesvis 28. april og 5. mai 2020:

1. *Utbyggingen av E18 på strekningen Dørdal–Tvedestrand delfinansieres med bompenger. Innkrevingen skjer i begge retninger i 5 automatiske bomstasjoner på ny E18. Det legges til grunn 15 års etterskuddsvis innkreving i hver bom.*
2. *Bompengordningen baseres på et rabattsystem som innebærer at kjøretøy i takstgruppe 1 som betaler med elektronisk brikke og gyldig abonnement får 20 pst. rabatt. Kjøretøy i takstgruppe 2 får ingen brikkerabatt.*
3. *Ved start på innkreving forutsettes den gjennomsnittlige taksten å bli 15 kr, og når hele prosjektet er ferdig utbygd forutsettes den gjennomsnittlige taksten å bli 19 kr. Gjennomsnittlige takster forutsettes å bli (i 2020-kr) i de ulike bommene:*
  - *Bompengetakstene forutsettes justert i tråd med anleggsindeksen for veianlegg førinnkreving og med KPI etter åpning.*
  - *Kjøretøy i takstgruppe 2 (kjøretøy med tillatt totalvekt fra og med 3 501 kg med unntak av kjøretøy i kjøretøygruppe M1) betaler to ganger taksten for lette kjøretøy*
4. *Dersom økonomien i prosjektet blir vesentlig gunstigere enn det som er lagt til grunn i finansieringsanalysen, forutsettes det at kostnadsreduksjonen kommer brukeren til gode, enten*

Bomtakter	2020-kr		
	Gjennomsnittstakst	Beregnet foreløpig grunntakst takstgruppe 1	Beregnet foreløpig grunntakst takstgruppe 2
Bom			
1. E18 mellom Langrønningkrysset og nytt kryss ved Gjerdemyra	18	21	41
2. E18 mellom kryss Gjerdemyra og kryss Fikkjebakke	10	11	23
3. E18 mellom kryss Fikkjebakke og kryss Brokelandsheia	24	30	60
4. E18 mellom kryss Brokelandsheia og kryss Risør	19	25	50
5. E18 mellom kryss Risør og Grendstøl-krysset	24	27	54

Bomtakter	2020-kr		
	Gjennom- snittstakst	Beregnet foreløpig grunntakst takstgruppe 1	Beregnet foreløpig grunntakst takstgruppe 2
Bom			
1. E18 mellom Langrønningkrysset og nytt kryss ved Gjerdemyra	18	21	41
2. E18 mellom kryss Gjerdemyra og kryss Fikkjebakke	10	11	23
3. E18 mellom kryss Fikkjebakke og kryss Brokelandsheia	24	30	60
4. E18 mellom kryss Brokelandsheia og kryss Risør	19	25	50
5. E18 mellom kryss Risør og Grendstøl-krysset	24	27	54

ved reduserte satser eller ved at nedbetalings-  
tiden reduseres.

5. Under forutsetning av Kommunal- og moderniseringsdepartementets godkjenning, garanterer Agder fylkeskommune ved selvskyldnerkausjon for et maksimalt låneopptak til bompengeselskapet Ferde AS for delfinansiering av strekningen E18 Dørdal-Tvedestrand på 3 482,4 mill. kr. Selvskyldnerkausjonen gis under forutsetning at Vestfold og Telemark fylkeskommune garanterer for sin andel av prosjektet på 2226,5 mill. kr. Det samlede garantibeløpet er begrenset oppad til 5708,9 mill. kr, medregnet et tillegg på 10 pst. av til enhver tid gjeldende hovedstol til dekning av eventuelle påløpte renter og omkostninger.

Under forutsetning av Kommunal- og moderniseringsdepartementets godkjenning, garanterer Vestfold og Telemark fylkeskommune ved selvskyldnerkausjon for et maksimalt låneopptak til bompengeselskapet Ferde AS for delfinansiering av strekningen E18 Dørdal-Tvedestrand på 2226,5 mill. kr. Selvskyldnerkausjonen gis under forutsetning at Agder fylkeskommune garanterer for sin andel av prosjektet på 3482,4 mill. kr. Det samlede garantibeløpet er begrenset oppad til 5708,9 mill. kr, medregnet et tillegg på 10 pst. av til enhver tid gjeldende hovedstol til dekning av eventuelle påløpte renter og omkostninger.

Garantistene har rett til å sikre garantiene med 1. prioritets pant i bomselskapets rettighet til å innkreve bompenge.

Garantiansvaret fordeles med 39 pst. av andelen til Vestfold og Telemark fylkeskommune og 61 pst. av til Agder fylkeskommune. Dette er basert andelen ny veg som bygges i

fylkeskommunene på strekningen E18 Dørdal-Tvedestrand.

6. Garantiene 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, jf. garantiforskriftens § 3. Samlet garantitid blir, inkludert byggeperioden, på inntil 26 år fra første opptrekk på finansieringen i forbindelse med rekvisisjoner. Garantiene gjelder inntil prosjektselskapets gjeld er nedbetalt og reduseres i takt med nedbetalingen av gjelden.
7. Garantien gis under forutsetning av at dersom økonomien i prosjektet blir svakere enn forventet, kan prosjektselskapet etter avtale med Vegdirektoratet øke gjennomsnittstaksten med inntil 20 pst ut over prisstigningen, og en forlengelse av bompengeperioden med inntil 5 år.
8. Det forutsettes at Ferde AS er ansvarlige bompengeselskap for finansiering og innkreving av bompenge på prosjektet E18 Dørdal-Tvedestrand.

Agder fylkesting vedtok følgende tilleggsvedtak:

9. Med ny garantiforpliktelse på E18 Dørdal-Tvedestrand vil garantiene som er stilt på E39 og E18- prosjektene utgjøre totalt 24 064 mill. kr i Agder. Dette er på grensen av hvor mye garantier som kan tales av fylkeskommunen. Regjeringen anmodes derfor om å vedta en ny politikk, i tråd med Granavolden-plattformen, om delt garantiansvar mellom stat og fylke.

Forutsatt at det blir vedtatt en ny statlig politikk forutsetter Agder fylkeskommune at dette også blir gjort gjeldende for prosjektene på E39

*og E18 i Agder. Fylkestinget mener at staten må ta garantiansvaret for statens egne veier (E-18 og E-39 mfl). For denne strekningen ber vi Fylkesordføreren om å gå i dialog med regjeringen om å redusere fylkets garantiansvar.*

Vestfold og Telemark fylkesting vedtok følgende tilleggsvedtak:

9. *Forutsatt at det blir vedtatt en ny statlig politikk forutsetter Vestfold og Telemark fylkeskommune at dette også blir gjort gjeldende for prosjektene på E39 og E18 i Vestfold og Telemark og Agder*
10. *Vestfold og Telemark fylkeskommune ved fylkesutvalget ber statlige myndigheter vurdere tiltak som kan redusere bomutgiftene for pendlere.*
11. *For denne strekningen ber FU Fylkesordføreren gå i dialog med regjeringen om å redusere fylkets garantiansvar.*

## 5 Bompengelopplegg med trafikkgrunnlag

### 5.1 Bompengelopplegg

Ved utvikling av bompengelopplegget i dette prosjektet har ein tatt utgangspunkt i overordna føringar om plassering av bomstasjonar. Desse angir at det ved samanhengande utbygging over lengre avstandar bør plasserast fleire bomstasjonar på strekninga, og at strekninga bør delast opp i mindre delstrekningar. Det skal plasserast eitt eller fleire innkrevjingspunkt på kvar delstrekning.

Nye Veier prioriterer utbyggingane sine ut frå samfunnsøkonomisk lønnsemd, og selskapet arbeider kontinuerleg med å forbetre den samfunnsøkonomiske lønnsemda i utbyggingsprosjekta. Det betyr at også bompengelopplegga som selskapet greier ut og legg fram for lokalpolitisk behandling, blir greidde ut og vurderte opp mot samfunnsøkonomisk lønnsemd. I denne samanhengen er det viktig at flest mogleg bruker den nye vegen, og at bompengelopplegget som blir vedtatt, i minst mogleg grad gjer at trafikantane vel å ikkje bruke den nye vegen. Dette har vore eit viktig kriterium i arbeidet med å identifisere det anbefalte bompengelopplegget.

Bompengelopplegget som er vedtatt og som blir lagt fram i dette saksgrunnlaget, bygger på nytteprinsippet. Brukarane av ny E18 Tvedestrand – Dørdal vil betale for lengda dei køyrer, med lik kilometertakst på heile strekninga. Bomstasjonane vil bli plasserte mellom kvart kryss, og betaling skjer etterskotsvis. Det blir ikkje lagt opp til bommar på sidevegar i dette prosjektet. I dette

prosjektet er trafikkavvinga liten, og vurderinga er at det ikkje er nødvendig med sidevegsbommar verken av trafikale eller av finansielle grunnar.

Dei lokale vedtaka som ligg til grunn for bompengelopplegget, oppmodar statlege myndigheter om å vurdere tiltak som kan redusere bomutgiftene for pendlarar. Passeringstak er eit mogleg tiltak, og det er omtalt i takstretninglinjene. Takstretninglinjene er rammene for takst- og rabattstrukturen for bompengeneinnkrevjing på offentleg veg. Dei er fastsette på bakgrunn av føresegner og føringar frå Stortinget og Samferdselsdepartementet. Trafikkanalysane som ligg til grunn for bompengelopplegget, tar utgangspunkt i ein svært høg andel gjennomgåande bilreiser, mens andelen arbeidsreiser/pendlarar er svært låg. Det er derfor ikkje lagt opp til passeringstak i dette prosjektet. Fylkeskommunane, i samarbeid med bompengeselskapet, vil ha moglegheit til å innføre eit passeringstak etter eitt til to års drift. Dette vil vere mogleg som eit alternativ til reduserte grunntakstar om evalueringa etter eitt til to års drift gir rom for redusert gjennomsnittstakst.

Ein legg til grunn betaling for nullutslepps-bilar (el- og hydrogenbilar). Dette er i tråd med vedtak i Stortinget, jf. Prop. 87 S (2017–2018). I tråd med Stortinget sitt vedtak blir det lagt til grunn ein takst for nullutslepps-bilar som har brikke og gyldig avtale, på 50 prosent etter fråtrekk av brikkerabatt i takstgruppe 1. Nullutsleppskøyretøy i takstgruppe 2 får 100 pst. rabatt når dei har brikke og gyldig avtale.

Slik planane ligg føre, vil dette bety følgende prinsipielt plasserte bomsnitt, jf. figur 5.1:

1. på ny E18 mellom Langrønningkrysset og nytt kryss ved Gjerdemyra
2. på ny E18 mellom kryss Gjerdemyra og kryss Fikkjebakke
3. på ny E18 mellom kryss Fikkjebakke og kryss Brokelandsheia
4. på ny E18 mellom kryss Brokelandsheia og kryss Risør
5. på ny E18 mellom kryss Risør og kryss Grendstøl

Nye Veier AS vil gjennom sin eigarstyringsmodell avgjere tidspunkt for og rekkefølge på utbygginga. Dei finansielle berekningane tar utgangspunkt i utbygging i åra 2021–2028. Bompengeneinnkrevjinga er berekna å starte i 2025 ved alle bomstasjonane, men med ein lågare takst dei første åra ved bomstasjon 3 (mellom kryss Fikkjebakke og Brokelandsheia) og 4 (mellom kryss Brokelandsheia og Risør) fram til heile strekninga er ferdig utbygd. Den lågare taksten vil vere basert på



Figur 5.1 Prinsipiell plassering av bomstasjon på ny E18 Tvedestrand – Dørdal

lengda på den nye vegen som blir opna som ein del av dei to første enterprisane. Når enterprisen E18 Fylkesgrensen – Pinesund opnar vil bilistane betale for heile strekninga. Føremålet med å starte opp innkrevjinga i snitt 3 og 4 tidleg er å få tidlegare inntekter, slik at opplåninga og rentekostnadane blir mindre. Taksten ved bomstasjon 3 og 4 vil auke når utbygginga av entreprisen gjennom Gjerstad er ferdigstilt (planlagt i løpet av 2028). Dette vil bety 4 år kortare bompengeneinnkrevjing samanlikna med dersom bompengeneinnkrevjinga i bomstasjon 3 og 4 skulle starta opp når enterprisen mellom E18 Fylkesgrensen – Pinesund står ferdig. Det er lagt til grunn bompengeneinnkrevjing i 15 år ved kvar bom. I finansieringsberekningane har ein lagt til grunn etterskotsvis bompengeneinnkrevjing i perioden 2025–2039.

Bompengordninga vil vere basert på AutoPASS-systemet. Utstyret (antennar, kamera osv.) blir plassert på portalar langs vegen. Det er derfor ikkje føresett arealinngrep ut over det som er nødvendig for sjølve veganlegget og for plassering av stolpar med kamera og anna utstyr, samt til parkeringsareal for tilsyn med bomstasjonane. Betaling av bomavgift skjer anten ved bruk av elektronisk brikke (AutoPASS) eller ved etterskotsvis fakturering basert på videofotografering av registreringsnummeret på bilen.

## 5.2 Trafikkgrunnlag

Til berekning av trafikkgrunnlaget har ein nytta Nasjonal transportmodell (NTM6) og Regional transportmodell (RTM) for Region sør. Transportmodellen bereknar persontransport basert på koda transporttilbod og data om innbyggartal og arbeidsplassar. Tala i transportmodellen blir nytta til å sjå korleis trafikken i utbygd situasjon endrar seg samanlikna med berekna trafikk i dagens

situasjon. Det er i trafikkberekningane lagt til grunn at ny E18 får ein vegstandard med 110 km/t og fire køyrefelt.

Det er berekna ein gjennomsnittleg årleg trafikkvekst for lette køyretøy på 1,2 prosent frå 2022 til 2040. For tunge køyretøy er det berekna ein trafikkvekst på 2 prosent.

Trafikkbelastninga for E18 med og utan bompengar og tilhøyrande avvising går fram av tabellen under.

Berekningane viser at utbygd firefeltsveg utan bompengeneinnkrevjing vil ha ei trafikkmengde som varierer mellom 10 500 og 12 500 ÅDT i 2022 på ny E18. Det er ein stor andel lange reiser og tunge køyretøy på strekninga. Lange reiser er i transportmodellen definert som reiser over 70 km, og dei utgjer rundt 70 prosent av trafikken på strekninga. Tunge køyretøy har ein berekna andel på ca. 19 prosent på strekninga.

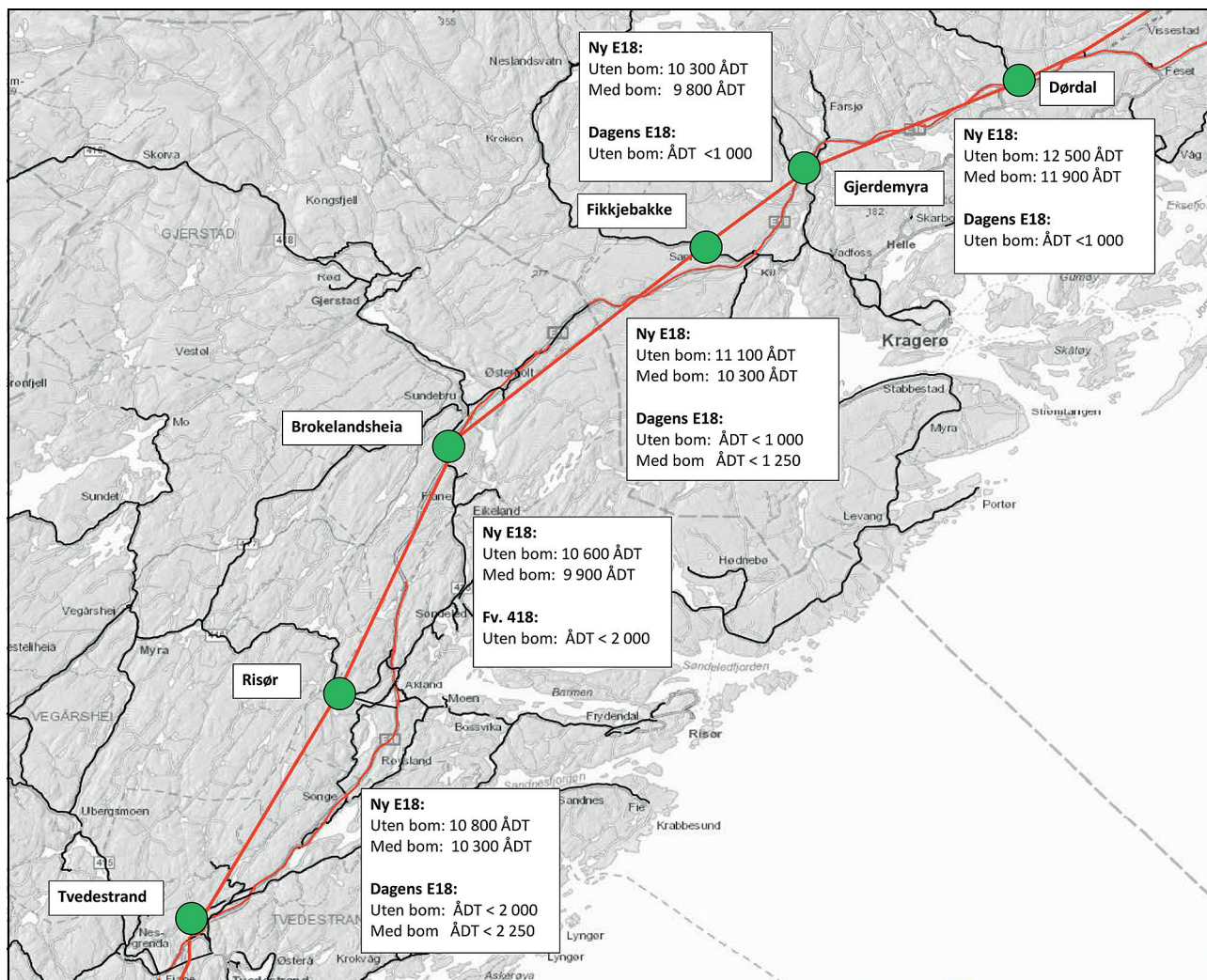
Trafikkavvisinga er berekna å ligge mellom 5 og 7 prosent, noko som blir vurdert som ei beskjeden trafikkavvising. Trafikken er i hovudsak lengre reiser der ein vel å køyre heile strekninga. Desse reisene verdset reisetid høgare enn kortare reiser og er mindre følsame for bomtakstar. Overføringa til sidevegnettet på grunn av bompengar er berekna å vere svært liten, rundt 100 til 200 køyretøy per døgn.

Ei innføring av bomstasjonar på ny E18 mellom Dørdal og Tvedestrand vil isolert sett medføre ei overføring av trafikk frå ny E18 til dagens E18. Men ein reknar med at denne tilbakeføringa av trafikk til dagens E18 grunna bom vil bli beskjeden. Totalt sett vil dagens E18 bli betydeleg avlasta samanlikna med dagens situasjon dersom ny E18 blir bygd, uansett om vegen har bom eller ikkje.

Figur 5.2 under viser berekna ÅDT (prognoseår 2022) for ny E18 med bom. Som det går

Tabell 5.1 Berekna totaltrafikk på ny E18 med og utan bompengar i 2022 [kjt/døgn]  
(Rekna med gjennomsnittleg inntekt på 19 kr per passering)

Stad	ÅDT 2022 utan bom	ÅDT 2022 med bom	Trafikkavvising
<i>E18 Dørdal – Gjerdemyra</i>	12 500	11 900	–5 %
Eksisterande E18	100	150	
<i>E18 Gjerdemyra – Fikkjebakke</i>	10 300	9 800	–5 %
Eksisterande E18	600	700	
<i>E18 Fikkjebakke – Brokelandsheia</i>	11 100	10 300	–7 %
Eksisterande E18	700	900	
<i>E18 Brokelandsheia – Risør</i>	10 600	9 850	–7 %
Eksisterande E18 / fv. 418	1 100	1 250	
<i>E18 Risør – Tvedestrand</i>	10 800	10 250	–5 %
Eksisterande E18	1 550	1 650	



Figur 5.2 Trafikk langs dagens og ny E18 med og utan bompengar på ny E18 (ÅDT 2022)

fram av kartet, reknar ein med at mengda overført trafikk frå ny E18 til dagens E18 grunna bompengar vil bli svært liten. Overført trafikk til dagens E18 ligg på under 250 ÅDT i alle bomsnitt. Dette er lågare enn avvist trafikk på ny E18, som ligg mellom 500 og 800 køyretøy per døgn. Dette kjem av at bompengar generelt reduserer totalt tal bil-turar og samtidig endrar målpunktet for enkelte reiser.

Når det blir innført bomavgift, må ein forvente ein reduksjon i trafikkgrunnlaget, dels fordi nokre trafikantar vil velje andre køyreruter viss det er mogleg, og dels fordi nokre vil utelate enkelte reiser eller velje andre reisemål for å unngå å betale bompengar. Berekingane som er gjennomførte, inneber noko usikkerheit med tanke på kor stor trafikkavvisinga blir, og kor store trafikkmengder som blir overførte til sidevegnettet. Det er derfor grunn til å følge opp trafikkutviklinga på dei alternative vegrutene etter at bompengeneinnkrevjinga er starta, og eventuelt vurdere trafikkreduserande tiltak der dette er nødvendig.

## 6 Utbyggings- og finansieringsopplegg

Finansieringsopplegget for E18 Tvedestrand – Dørdal omfattar statlege midlar over kapittel 1321 post 70 *Tilskudd utbyggingsselskapet for veg* og bompengar. Bompengandelen utgjer 34,4 prosent. Finansieringsplanen er basert på forventa utbyggingskostnad og vist i tabell 6.1 nedanfor.

### Statlege midlar

Prosjektet blir gjennomført i regi av Nye Veier AS, og ein føreset at det statlege bidraget blir løyvd over kapittel 1321 post 70 *Tilskudd utbyggingsselskapet for veg*. Utbyggingsprosjektet vil bli gjennomført innanfor dei rammene som blir fastsett av Stortinget knytta til statlege bindingar for fram-

Tabell 6.1 Finansieringsplan for E18 Tvedestrand – Dørdal

	Mill. 2020-kr
	Sum
Nye Veier AS	
1321.70	7 442
Bompengar	3 910
Sum	11 352

tidig budsjettår utover gitt løyving på kapittel 1321 post 70 *Tilskudd utbyggingsselskapet for veg*.

### Bompengar

Finansieringsopplegget bygger på fem automatiske bomstasjonar på ny E18 som vist i kapittel 5.1. Ein føreset bompengeneinnkrevjing i begge retningar. Det blir gitt 20 prosent rabatt ved bruk av elektronisk brikke for køyretøy i takstgruppe 1 (køyretøy med tillatt totaltvekt til og med 3500 kg, i tillegg til alle personbilar uavhengig av vekt i køyretøykategori M1 i Autosys) og ingen rabatt for køyretøy i takstgruppe 2 (køyretøy med tillatt totaltvekt fra og med 3501 kg med unntak av personbilar som er registrert i køyretøykategori M1 i Autosys). Ein føreset at takstane blir justerte i samsvar med prisutviklinga, og at det regionale bompengeselskapet Ferde AS delfinansierer og handterer trafikantbetalinga. Elles gjeld dei til kvar tid gjeldande takstretninglinjene for bompengeprojekt.

Det er lagt til grunn bompengeneinnkrevjing i 15 år i kvart bomsnitt. I finansieringsberekningane har ein lagt til grunn etterskotsvis bompengeneinnkrevjing i perioden 2025–2039.

For at prosjektet E18 Tvedestrand – Dørdal skal vere nedbetalt i løpet av innkrevjingsperioden, er det berekna at gjennomsnittleg inntekt per passering må vere 19 kr når heile prosjektet er ferdig utbygd. Gjennomsnittlege takstar i dei like bomstasjonane går fram av tabell 6.2 nedanfor.

Gjennomsnittstaksten vil bli nytta som grunnlag for justering av takstane. Før innkrevjinga startar, vil gjennomsnittstaksten bli vurdert ut frå kjende faktorar som låneopptak, lånerente og utbyggingskostnad. Forslag til justeringar av takstane som følge av dette føreset tilslutning frå fylkeskommunen som garantist. Ved vurdering av eventuelle takstjusteringar undervegs i innkrevjingsperioden skal ein legge vekt på samfunnsøkonomiske effektar av endra takst.

Ved å legge til grunn gjennomsnittstakstane som går fram av tabell 6.2 over, bereknar ein at grunntakstane (skilta takst) i takstgruppe 1 vil ligge mellom 11 og 30 kr ved dei ulike bommane, mens grunntakstane i takstgruppe 2 vil ligge mellom 23 og 60 kr. Med rabatt vil er det berekna å koste 91 kr for ein lettbil å køyre heile strekninga mellom Dørdal og Tvedestrand. Det gir ein kilometer-takst på vel 1,7 kr/km. For ein nullutslepps-bil (el- og hydrogenbil) med elektronisk brikke og gyldig avtale er det berekna å koste 46 kr, mens det for ein tungbil er det berekna å koste 228 kr for å køyre heile strekninga. Det blir lagt til grunn

Tabell 6.2 Oversikt over berekna grunntakstar

Bomsnitt	Gjennomsnittstakst	Grunntakstakstgruppe 1	2020-kr	
			Grunntakst nullutslepps-køyretøy i takstgruppe 1	Grunntakst takstgruppe 2
1. E18 mellom Langrønningkrysset og nytt kryss ved Gjerdemyra	18	21	8	41
2. E18 mellom kryss Gjerdemyra og kryss Fikkjebakke	10	11	5	23
3. E18 mellom kryss Fikkjebakke og kryss Brokelandsheia	24	30	12	60
4. E18 mellom kryss Brokelandsheia og kryss Risør	19	25	10	50
5. E18 mellom kryss Risør og kryss Grendstøl	24	27	11	54

at tunge køyretøy skal betale to gonger taksten for lette køyretøy. Dette er i tråd med hovudregelen i sektoren og i tråd med styrevedtak i det interkommunale plansamarbeidet.

#### Andre føresetnader for finansieringsplanen

Eventuelle kostnadsaukar over forventa kostnad (P50) ut over prisstiging skal dekkast med statlege midlar innanfor ramma til Nye Veier AS og bompengar etter same prosentvise fordeling som innanfor den avtalte kostnaden for prosjektet. Eventuelle overskridingar ut over 10 prosent er Nye Veier AS sitt ansvar. Bompengeselskapet og Nye Veier vil dele eventuelle innsparingar med same fordeling som er lagd til grunn i finansieringa av forventa kostnad. Bompengeselskapet vil altså vere med på 34,4 prosent av heile innsparinga.

Dersom økonomien i prosjektet blir svakare enn føresett, kan bompengeselskapet etter avtale med Vegdirektoratet auke realtakstane med inntil 20 prosent og forlenge innkrevjingsperioden med inntil fem år.

Trafikkføresetnadene går fram av kapittel 5.2. Følgande basisføresetnader er lagde til grunn for finansieringsberekningane:

- Lånerenta er på 5,5 prosent dei første ti åra, deretter på 6,5 prosent resten av innkrevjingsperioden.
- Tunge køyretøy betaler to gonger lettbiltakst.
- Den årlege prisveksten er på 2 prosent. Dette gjeld anleggskostnader, driftskostnader og bomtakstar.

- Elbilandelen er på 23 prosent ved dei bomstasjonane som opnar i 2025, og 40 prosent når heile prosjektet opnar i 2029.
- Årlege innkrevjingskostnader blir fastsette basert på tal passeringar, mellom 5 og 6 millionar kroner ved kvar bom.
- Andelen som bruker brikke, er 80 prosent.

Med desse føresetnadene er innkrevjingsperioden berekna til om lag 15 år ved kvar bom. Brutto bompenginntekter er berekna til om lag 5 950 millionar 2020-kroner. Av desse føreset ein at 3 910 millionar 2020-kroner blir nytta til å dekke delar av investeringskostnadene. Resterande inntekter etter bidraget til investeringskostnader går til å dekke finansieringskostnader og innkrevjingskostnader.

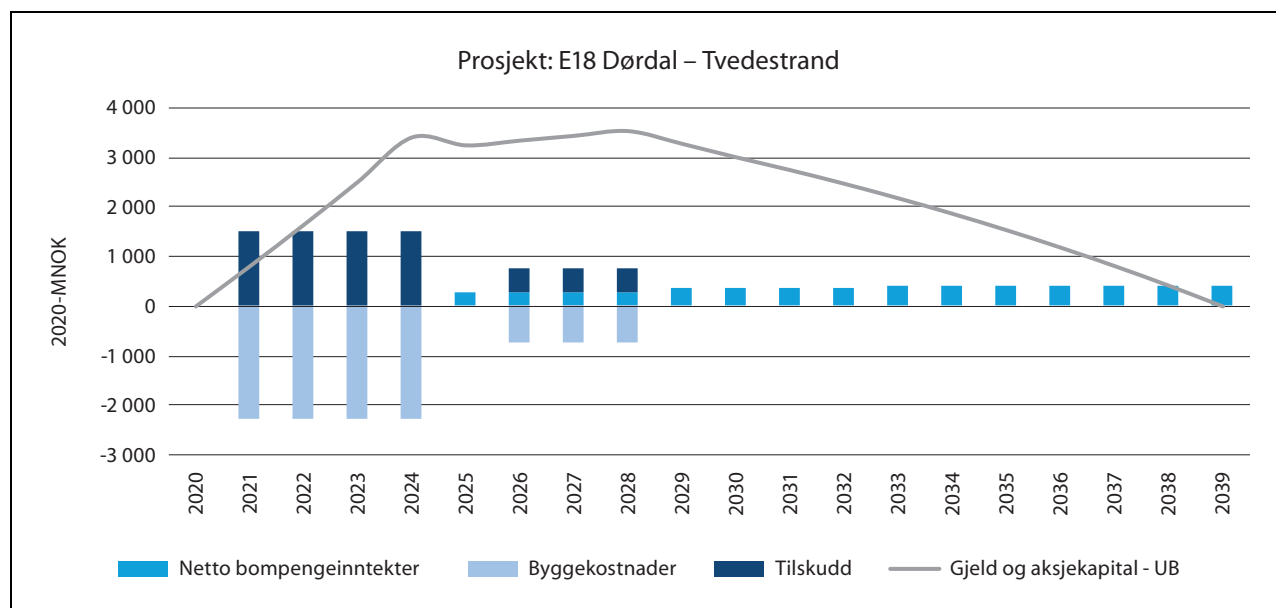
Det er rekna på eit optimistisk alternativ med følgande føresetnader:

- ÅDT er 5 prosent høgare i opningsåret.
- Lånerenta blir redusert med 1 prosentpoeng til 4,5 prosent dei første ti åra og deretter 5,5 prosent i resten av innkrevjingsperioden.
- Elles har ein lagt til grunn dei same føresetnadene som i basisalternativet.

Med desse føresetnadene bereknar ein at innkrevjingsperioden vil bli redusert med om lag to år. Alternativt kan ein redusere takstane med ca. 12 prosent.

Det er også rekna på eit pessimistisk alternativ med følgande føresetnader:

- Bompengeselskapet dekker sin andel av ein kostnadsauke på 10 prosent.



Figur 6.1 Oversikt over utvikling i bompengeneinntekter, byggekostnader, tilskott frå Nye Veier og gjeld som føreset i finansieringsberekningane

- Renta er på 6,5 prosent i heile innkrevjingsperioden.
- Trafikkmengda blir vel 5 prosent lågare frå opningsåret og ut innkrevjingsperioden.

Med desse føresetnadene bereknar ein at innkrevjingsperioden vil bli forlenga til om lag 20 år, det vil seie ein auke på nærmare fem år ut over basialternativet. I tillegg vil bompengeselskapet etter avtale med Vegdirektoratet ha moglegheit til å auke takstane med inntil 20 prosent ut over prisstiginga i løpet av innkrevjingsperioden.

Vegdirektoratet har gjennomført ei kvalitets-sikring av det foreslåtte bompengeprogget. Vegdirektoratet si vurdering, under gitte føresetnader om inngangsdata for trafikk og kostnader, er at berekningane ser ut til å vere rimelege.

## 7 Fylkeskommunal garanti

Som det går fram av kapittel 4, har Vestfold og Telemark fylkeskommune og Agder fylkeskommune gjort vedtak om å stille garanti ved sjølvskuldkausjon for låneopptaket til bompengeselskapet. Agder fylkeskommune garanterer ved sjølvskuldarkausjon for eit maksimalt låneopptak til bompengeselskapet Ferde AS på 3 482,4. Vestfold og Telemark fylkeskommune garanterer ved sjølvskuldarkausjon for eit maksimalt låneopptak til bompengeselskapet Ferde AS på 2 226,5 mill. kr. Det samla garantibeløpet er avgrensa til øvre

grense på 5708,9 mill. kr. Medrekna eit tillegg på 10 pst. av til ein kvar tid gjeldande hovudstol til dekning av eventuelle samla renter og kostnader. Maskimal gjeld er berekna til å inntreffe i 2028.

Den fylkeskommunale garantien må godkjennast av Kommunal- og moderniseringsdepartementet før anleggsstart. Utleget til garantistane kan dekkast gjennom ein auke av realkostane med inntil 20 prosent og ei forlenging av bompengeperioden med inntil fem år.

## 8 Samferdselsdepartementet si vurdering

Utbygging av E18 Tvedestrand – Dørdal vil bidra til ei trafiksikker og effektiv transportåre med samanhengande firefeltsveg mellom Oslo og Kristiansand. Prosjektet vil vidare bidra positivt til å styrke regionen som éin bu- og arbeidsmarknad. Vestfold og Telemark fylkeskommune og Agder fylkeskommune og kommunane Bamble, Kragerø, Gjerstad, Vegårshei, Risør og Tvedestrand er samde om at strekninga E18 Tvedestrand – Dørdal skal delfinansierast med bompengar. Dei to fylkeskommunane har også vedtatt å stille garanti for prosjektet.

Nye Veier har som oppgåve å bygge vegar meir kostnadseffektivt, samanhengande og raske. Selskapet har i sitt arbeid med prosjektet fokusert på å optimalisere den samfunnsøkonomiske lønnsmda i prosjektet. Det gode regionale



samarbeidet har gjort det mogleg å redusere kostnadene i prosjektet. I arbeidet med kommunedelplanen har kommunane og Nye Veier i samarbeid funne fram til kostnadseffektive løysingar. Veg-utbyggingsavtalen som Nye Veier inngår med Samferdselsdepartementet, viser store kostnadsreduksjonar samanlikna med anslaget over kostnader då Nye Veier overtok ansvaret for prosjektet. Samferdselsdepartementet viser til dei positive effektane som følge av at Nye Veier fekk ansvaret for å sikre vedtatt kommunedelplan, og korleis dette arbeidet har vore organisert gjennom eit interkommunalt plansamarbeid med åtte kommunar. Plansamarbeidet har medført kortare planleggingstid og reduserte kostnader, målsettingar som er heilt sentrale i samferdselspolitikken til regjeringa.

Samferdselsdepartementet viser til det tydelege samfunnsøkonomiske mandatet som Nye Veier har. Selskapet skal prioritere sine prosjekt basert på samfunnsøkonomisk lønnsemd. Bompengeprogget som blir lagt til grunn i denne saka, bygger på dei same prinsippa for å sikre at flest mogleg trafikantar vil velje å ta i bruk den nye vegen. Dei lokalpolitiske vedtaka oppmodar om å vurdere tiltak for å redusere bomutgiftene for pendlarar. Samferdselsdepartementet viser til trafikkanalysane som er gjennomførte, og som viser svært låge andelar arbeidsreiser på strekninga. Departementet vil likevel ikkje motsette seg innføring av eit passeringstak i prosjektet før endeleg fastsetting av takst- og rabattsystemet. Dette føreset at gjennomsnittstakstane som går fram av denne proposisjonen, blir haldne uendra, og at grunntakstane blir auka for å kompensere for inntektsbortfallet.

I tråd med etablert praksis skal føresetnadene for innkrevjingsopplegget vere nøkterne og gi ein robust finansieringsplan. Denne proposisjonen til-

fredsstiller den nye takst- og rabattstrukturen som er fastlagt i Prop. 1 S Tillegg nr. 2 (2015–2016), og det rentenivået som er presisert i Prop. 1 S (2016–2017). Vidare legg ein til grunn bompengebetaling for nullutsleppsbiar i tråd med Stortinget sitt vedtak i Prop. 87 S (2017–2018).

På bakgrunn av dette sluttar Samferdselsdepartementet seg til bompengeprogget slik det går fram av denne proposisjonen.

## 9 Avtale

Etter at Stortinget har gjort vedtak om utbygging og finansiering av E18 Tvedestrand – Dørdal i Vestfold og Telemark og Agder fylke, vil det bli inngått prosjektavtale mellom staten og bompengeselskapet. Denne avtalen vil gi bompengeselskapet rett til å krevje inn bompengar og ta opp lån, og til å vareta staten sine interesser overfor bompengeselskapet i tråd med gjeldande avtaleverk. Vidare vil det bli inngått finansieringsavtale mellom Nye Veier AS som oppdragsgivar og bompengeselskapet som regulerer rekvirering av bompengemidlane frå bompengeselskapet til Nye Veier AS, jf. føresetnadene som er lagde til grunn i denne proposisjonen.

Samferdselsdepartementet

t i l r å r :

At Dykkar Majestet godkjenner og skriv under eit framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om finansiering og utbygging av E18 på strekninga Tvedestrand – Dørdal i kommunane Bamble, Kragerø, Gjerstad, Vegårshei, Risør og Tvedestrand i Vestfold og Telemark og Agder.

Vi **HARALD**, Noregs Konge,

s t a d f e s t e r :

Stortinget blir bedt om å gjere vedtak om finansiering og utbygging av E18 på strekninga Tvedestrand – Dørdal i kommunane Bamble, Kragerø, Gjerstad, Vegårshei, Risør og Tvedestrand i Vestfold og Telemark og Agder i samsvar med eit vedlagt forslag.

## Forslag

### **til vedtak om finansiering og utbygging av E18 på strekninga Tvedestrand – Dørdal i kommunane Bamble, Kragerø, Gjerstad, Vegårshei, Risør og Tvedestrand i Vestfold og Telemark og Agder**

#### I

1. Stortinget samtykker i at bompengeselskapet får løyve til å ta opp lån og krevje inn bompengar til delvis bompengefinansiering av utbygginga av E18 på strekninga Tvedestrand – Dørdal i Vestfold og Telemark og Agder. Vil-kåra går fram av denne proposisjonen.
2. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fast-sette nærmare regler for finansierings-ordninga. Denne fullmakta kan Samferdsels-departementet delegere til Vegdirektoratet og Nye Veier AS.

---

---



