



DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

# Prop. 95 S

(2020–2021)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

---

## Utbygging og finansiering av Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 2 i Agder



## Innhold

1	Innledning .....	5	7	Fylkeskommunal garanti .....	14
2	Lokalpolitisk behandling .....	6	8	Samferdselsdepartementets vurdering .....	14
3	Omtale av aktuelle prosjekter og tiltak .....	8	9	Avtale .....	15
4	Trafikkgrunnlag .....	10		Forslag til vedtak om utbygging og finansiering av Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 2 i Agder .....	16
5	Utbyggings- og finansierings- opplegg .....	11			
6	Styringsmodell .....	14			





DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

# Prop. 95 S

(2020–2021)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

## Utbygging og finansiering av Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 2 i Agder

*Tilråding fra Samferdselsdepartementet 5. mars 2021,  
godkjent i statsråd samme dag.  
(Regjeringen Solberg)*

### 1 Innledning

Samferdselsdepartementet legger i denne proposisjonen frem forslag om delvis bompengefinansiering av fase 2 av Samferdselspakke for Kristiansandsregionen.

I fase 2 prioriteres gjennomføringen av prosjektet E18/E39 Gartnerløkka–Kolsdalen i Kristiansand. Prosjektet er bl.a. omtalt i Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029*. Prosjektet er viktig for utvikling av et robust veisystem i Kristiansandsregionen, med sammenhengende standard og økt satsing på kollektivtrafikk, sykkel og gange. Det gir også bedre adkomst til ferjeterminal, jernbanestasjon, containerhavn, sentrum vest og til rv. 9. Det er lagt opp til anleggsstart for prosjektet våren 2021, og det er ventet at prosjektet kan åpnes for trafikk i 2026.

I tillegg til gjennomføringen av prosjektet E18/E39 Gartnerløkka–Kolsdalen, foreslås midler til programområdetiltak for kollektivtrafikk, sykkel og gange, trafikksikkerhet og eventuelt også mindre veiutbedringer.

Fase 2 av Samferdselspakke for Kristiansandsregionen har en økonomisk ramme på om lag 3,5 mrd. 2021-kr. Finansieringen er basert på bompenger og statlige, fylkeskommunale og kommunale midler. I tillegg kommer all merverdiavgift som staten refunderer til Kristiansand kom-

mune og Agder fylkeskommune for prosjekt og tiltak i pakken.

Bompengordningen i fase 2 er i hovedsak basert på innkrevingsordning i fase 1 av Samferdselspakke for Kristiansandsregionen. Det er forutsatt at innkrevingen skal skje i de eksisterende bomstasjonene i Kristiansand. Det er ikke lagt opp til etablering av nye bomstasjoner. Takst- og rabattsystemet forutsettes også i all hovedsak tilsvarende som i fase 1 av pakken, men det foreslås å innføre betaling for nullutslippskjøretøy og miljødifferensiering av bompengetakster for kjøretøy i takstgruppe 2.

#### *Bakgrunn – overgang fra fase 1 til fase 2*

Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 1 ble vedtatt av Stortinget i 2009 gjennom behandling av St.prp. nr. 98 (2008–2009) *Om utbygging og finansiering av Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 1*, jf. Innst. 82 S (2009–2010).

I 2013 sluttet Stortinget seg til innføring av tidsdifferensierte bompengetakster gjennom behandling av Prop. 156 S (2012–2013) *Ein del saker på Samferdselsdepartementets område*, jf. Innst. 434 S (2012–2013).

I 2017 ble innkrevingsperioden forlenget med om lag to år gjennom Stortingets behandling av Prop. 134 S (2016–2017) *Samferdselspakke for Kristiansandsregionen i Vest-Agder, fase 1 – for-*

*lenging av bompengoordninga*, jf. Innst. 470 S (2016–2017). Ved denne revisjonen ble takst- og rabattordningen justert for kjøretøy i takstgruppe 2. I tillegg ble takst- og rabattordningen justert i tråd med føringene i Prop. 1 S Tillegg nr. 2 (2015–2016), jf. Innst. 13 S (2015–2016). Det ble videre innført 20 pst. rabatt for alle kjøretøy med gyldig avtale og brikke i takstgruppe 1. Brikkerabatten for kjøretøy i takstgruppe 2 ble avvirket. Som kompensasjon for dette ble det lagt til grunn en reduksjon i grunntaksten for kjøretøy i takstgruppe 2. Ordningen med timesregel, samt et passeringstak på 50 passeringer i måneden for begge takstgruppene ble videreført.

I 2019 ble innkrevingsperioden ytterligere forlenget med inntil tre måneder for å finansiere forberedende arbeider for prosjektet E18/E39 Gartnerløkka–Kolsdalen gjennom Stortingets behandling av Prop. 110 S (2018–2019) *Nokre saker om veg, jernbane og post*, jf. Innst. 416 S (2018–2019).

Ved behandling av Prop. 44 S (2019–2020) *For-slag til takst- og rabattsystem for prosjektet rv. 13 Ryfylkesambandet (Ryfast) i Rogaland og til forlengelse av bompengennekningen i Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 1* ble innkrevingen ytterligere forlenget til ut 2020, jf. Innst. 194 S (2019–2020). Det ble lagt til grunn at midlene som ble krevd inn i forbindelse med den siste forlengelsen går til finansiering av fase 2 av samferdselspakken, eventuelt til mindre tiltak i Kristiansandsregionen, dersom fase 2 ikke skulle bli vedtatt av Stortinget. Innkrevingen av bompenger i de eksisterende bomstasjonene i Kristiansand ble stanset den 1. januar 2021, men vil starte opp igjen ved at Stortinget slutter seg til delvis bompengefinansiering av Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 2. Det legges til grunn at staten dekker driftskostnadene som påløper i perioden med stans i bompengennekningen.

Ved overgang fra fase 1 til fase 2 av Samferdselspakke for Kristiansandsregionen legges det til grunn at eventuelle ubrukte midler fra samferdselspakkens fase 1 disponeres i fase 2 og kommer i tillegg til rammene for fase 2. Tilsvarende skal også forpliktelser knyttet til fase 1 følges opp i fase 2.

## 2 Lokalpolitisk behandling

Forslag til delvis bompengefinansiering av fase 2 av Samferdselspakke for Kristiansandsregionen ble behandlet av lokale myndigheter høsten 2018.

Etter kommunevalget 2019 behandlet det nye bystyret i Kristiansand kommune saken på nytt for å stadfeste tidligere vedtak i saken.

Kristiansand kommune behandlet saken i møte i bystyret 21. november 2018 og fattet følgende vedtak:

1. *Bystyret er enig i at Samferdselspakke for Kristiansandsregionen videreføres til en fase 2, i tråd med saksutredningen fra Statens vegvesen datert 09.11.2018.*
2. *Midlene disponeres slik det går fram av saksutredningen fra Statens vegvesen Region sør, og med de rammer som der legges til grunn.*
3. *Bruk av bompengennekninger utover finansieringen av E18/E39 Gartnerløkka – Kolsdalen baseres på prinsippene for porteføljestyring med utgangspunkt i tiltaksporteføljen som er utarbeidet i forbindelse med lokalt forslag til Byvekstavtale og at tiltak i omegnskommunene prioriteres.*
4. *Innkrevingen baseres på enveis innkreving i dagens innkrevingspunkter.*
5. *Bystyret gir sin tilslutning til at grunntakstene kan justeres slik at det oppnås en gjennomsnittstakst på 11,60 kr per passering (2019-kroneverdi). Gjennomsnittstaksten indeksreguleres etter konsumprisindeksen.*
6. *Det tas utgangspunkt i følgende grunntakster (2019-prisnivå):*
  - i. *Takstgruppe 1 23 kr i rush og 15 kr ellers*
  - ii. *Takstgruppe 2 40 kr i rush og 26 kr ellers*
7. *Takstene for nullutslippskjøretøy settes til 50 prosent av ordinær takst fratrukket rabatt.*
8. *Statens Vegvesen bes innarbeide en inntektsnøytral differensiering for tyngre kjøretøy som skiller mellom EURO 6 og pre EURO 6. Differensieringen tilpasses nærmeste hele krone og bør være i størrelsesorden om lag 25 %.*
9. *Takst- og rabattordninger, inkl. fritaksordninger, forutsettes å følge gjeldende takstretningslinjer. Dette innebærer blant annet at kjøretøy i takstgruppe 1 med gyldig brikke skal ha 20 prosent rabatt.*
10. *Dagens ordninger med passeringstak på 50 passeringer per måned, timesregel og rush-tidsperiodenes varighet videreføres.*
11. *Kristiansand kommune vil minimum bidra med de midler som mottas som merverdikompensasjon knyttet til investeringer i bompengepakke for Kristiansandsregionen. Det legges til grunn at dette prinsippet også skal gjelde for Vest-Agder fylkeskommune og andre kommuner dersom disse får midler til sitt veinett.*

12. Den etablerte styringsgruppen for «Byvekst-avtale Kristiansandsregionen» blir styringsgruppe for bompengepakken.
13. Det legges til grunn at ubrukte midler fra Samferdselspakkens fase 1 disponeres i fase 2 og kommer i tillegg til rammene for fase 2. Alle forpliktelser knyttet til fase 1 følges opp i fase 2.
14. Ved inngåelse av byvekstavtale vil bompengereordningen for Samferdselspakke fase 2 overtas av byvekstavtalen med tilhørende bompengereordning.
15. Bystyret ber ordføreren om å intensivere det politiske påtrykket overfor Nye veier, med tanke på å fremskynde bygging av ny ringvei. Målet er å få dette prosjektet høyere opp på Nye veiers prioriteringsliste.

Vest-Agder fylkeskommune behandlet saken i møte i fylkestinget 11. desember 2018 og fattet følgende vedtak:

1. Vest-Agder fylkeskommune er enig i at Samferdselspakke for Kristiansandsregionen videreføres til en fase 2, i tråd med saksutredningen fra Statens vegvesen datert 9 november 2018.
2. Midlene disponeres slik det går fram av saksutredningen fra Statens vegvesen Region sør, og med de rammer som der legges til grunn.
3. Bruk av bompenginntekter utover finansieringen av E18/E39 Gartnerløkka – Kolsdalen forbeholdes uavkortet til tiltak i de omkringliggende kommunene utenfor «Nye Kristiansand»
4. Innkrevingen baseres på enveis innkreving i dagens innkrevingspunkter.
5. Vest-Agder fylkeskommune gir sin tilslutning til at grunntakstene kan justeres slik at det oppnås en gjennomsnittstakst på 11,60 kr per passering (2019-kroneverdi). Gjennomsnittstaksten indeksreguleres etter konsumprisindeksen.
6. Det tas utgangspunkt i følgende grunntakster (2019-prisnivå):
  - a. Takstgruppe 1 23 kr i rush og 15 kr ellers
  - b. Takstgruppe 2 40 kr i rush og 26 kr ellers
 Takstene for nullutslippskjøretøy settes til 50 prosent av ordinær takst fratrukket rabatt.
7. Statens vegvesen bes innarbeide en inntektsnøytral differensiering for tyngre kjøretøy som skiller mellom EURO 6 og pre EURO 6. Differensieringen tilpasses nærmeste hele krone, og bør være i størrelsesorden om lag 25%.
8. Takst- og rabattordninger, inkl. fritaksordninger, forutsettes å følge gjeldende takst- og rabattordninger. Dette innebærer blant annet at kjøretøy i takstgruppe 1 med gyldig brikke skal ha 20 prosent rabatt.
9. Dagens ordninger med passeringstak på 50 passeringer per måned, timesregel og rush-tidsperiodenes varighet videreføres.
10. Vest-Agder fylkeskommune vil minimum bidra med de midler som mottas som merverdikompensasjon knyttet til investeringer i bompengepakke for Kristiansandsregionen. Det legges til grunn at dette prinsippet også skal gjelde for andre kommuner dersom disse får midler til sitt veinett.
11. Den etablerte styringsgruppen for «Byvekst-avtale Kristiansandsregionen» blir styringsgruppe for bompengepakken.
12. Det legges til grunn at ubrukte midler fra Samferdselspakkens fase 1 disponeres i fase 2 og kommer i tillegg til rammene for fase 2. Alle forpliktelser knyttet til fase 1 følges opp i fase 2.
13. Ved inngåelse av byvekstavtale vil bompengereordningen for Samferdselspakke 2 overtas av byvekstavtalen med tilhørende bompengereordning.
14. Under forutsetning av Kommunal- og moderniseringsdepartementets godkjenning, garanterer Vest-Agder fylkeskommune ved selvskyldnerkausjon for prosjektets gjeld, med rett til 1. prioritets pant i selskapets rettighet til å innkreve bompenger. Det samlede garantibeløpet, begrenset oppad til 1 400 mill. kr med tillegg av 10 prosent av til enhver tid gjeldende hovedstol til dekning av eventuelle påløpte renter og omkostninger, dvs. totalt 1 540 mill. kr. Garantisten har rett til å sikre garantien med første prioritets pant i selskapets rett til å innkreve bompenger. Denne garantien overtar for tidligere garantier gitt til Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 1.
15. Garantien gjelder fra første opptrekk på finansieringen i forbindelse med rekvisisjoner fra Statens vegvesen i byggeperioden, og gjennom innkrevingsperioden på 12 år. Innkrevingstiden kan i særskilte tilfeller forlenges med inntil fem år. I tillegg skal garantien gjelde inntil to år, jf. garantiforskriftens § 3. Samlet garantitid blir på inntil 19 år fra første opptrekk på finansieringen i forbindelse med rekvisisjoner fra Statens vegvesen.
16. Garantistens utlegg kan dekkes gjennom en økning av gjennomsnittstaksten med inntil 20 prosent og en forlengelse av bompengereordningen.

perioden med inntil 5 år. Garantien gjelder inntil prosjektselskapets gjeld er nedbetalt og reduseres i takt med nedbetalingen av lånet.

17. Vest-Agder fylkeskommune vil igjen påpeke det urimelige ved dagens garantiordning. Det er urimelig at fylkeskommunene skal garantere for riksveiprosjekter som er statens ansvar.

Ved utbyggingsprosjekt som inkluderer både riks-/ fylkes- og evt. kommunal vei bør garantiansvaret differensieres.

Vest-Agder fylkeskommune viser for øvrig igjen til vedtak i FT-sak 3/17, brev til KAD av 260617 samt til FT-sak 30/18 og oppfordrer på ny til at garantiordningen utvikles.

Kristiansand kommune fattet 27. november 2019 følgende vedtak:

1. Bystyret viser til utbygging av Gartnerløkka og stadfester tidligere vedtak om bompengefinansiering av Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 2. Bystyret ber Samferdselsdepartementet om å igangsette kvalitetssikringsprosessen av prosjektet (KS2), og at denne er grundig. Ekstern kvalitetssikring skal ifølge departementet både gjennomgå kostnadssiden ved prosjektet, men også gi en vurdering av andre faktorer som eksempelvis oppdaterte anslag for samfunnsøkonomisk nytte for det valgte konseptet. KS2 skal også sikre at prosjektet ivaretar nasjonale mål om 0-vekst i personbiltrafikken.
2. Bystyret ber kommunedirektøren om å nedsette en lokal arbeidsgruppe bestående av faglige aktører og politiske parter, som har som oppgave å kvalitetssikre og gjennomgå eksisterende planer for Gartnerløkka. Arbeidet bør gå parallelt med KS2 slik at en både kan dra nytte av departementets arbeid, samt spille inn problemstillinger til dette arbeidet. Sammensetningen av utvalget drøftes med politisk ledelse, og godkjennes av Formannskapet.
3. Det skal gjennomføres en grundig, ekstern og uavhengig utredning av KVM-alternativet/regionalt havnesamarbeid, og en tilsvarende utredning av konsekvensene en eventuell flytting av containerhavna til Vige kan få for marint liv i Topdalsfjorden.

Utredningene bør ferdigstilles før kvalitetssikringen til departementet (KS2) er ferdig. Utredningene skal ha særlig fokus på tekniske løsninger, økonomi og miljømessige konsekvenser.

4. Bystyret ber administrasjonen kontakte Nye Veier A/S for å se på fremdriften av Ytre Ringvei prosjektet.

### 3 Omtale av aktuelle prosjekter og tiltak

Fase 2 er avgrenset til E18/E39 Gartnerløkka–Kolsdalen og enkelte programområdetiltak, og har en økonomisk ramme på om lag 3,5 mrd. 2021-kr inkl. mva.

#### E18/E39 Gartnerløkka–Kolsdalen

Veisystemet mellom Gartnerløkka og Kolsdalen i Kristiansand har en årsdøgntrafikk på om lag 40 000 kjøretøy, og er overbelastet i rushperioder morgen og ettermiddag. Det medfører forsinkelser på veinettet inn og ut av Kristiansand sentrum, for gjennomgående øst-vestrettet trafikk på E18/E39, og for trafikken inn til Norge via ferjer på E39. Få omkjøringsmuligheter gjør veinettet i Kristiansand sentrum svært sårbart for hendelser som trafikkulykker, uforutsett trafikkstans mv.

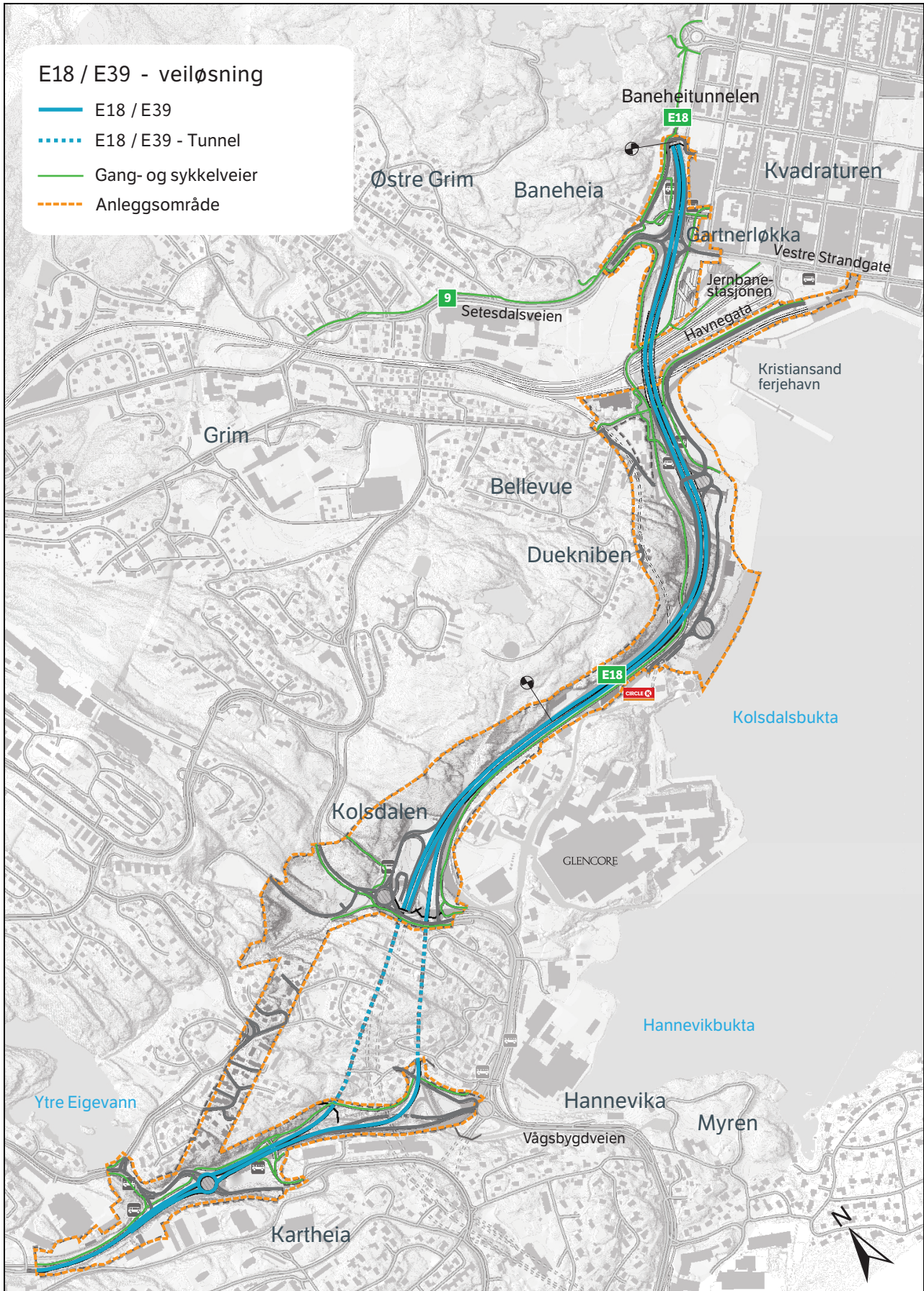
Prosjektet omfatter bygging av ny E18/E39 med nye kryss ved Vestre Strandgate, ferjeterminalen og rv. 9, del av ny Havnegate med adkomst til containerhavn, prioriterte løsninger for kollektivtrafikk og gjennomgående sykkelekspressvei. Utbyggingsstrekningen er om lag 1,4 km, jf. figur 3.1.

I forbindelse med utbyggingen må adkomst til regional oljeterminal legges om, og ny tilførsels-tunnel må bygges for å opprettholde jernbanespor til industri i Kolsdalen. Ny bru over jernbaneområdet tilpasses dagens og fremtidig sporplan, slik at veiprojektet kan bygges uavhengig av den planlagte utbyggingen av jernbanestasjonen i Kristiansand. I prosjektet inngår også bygging av to parallelle jernbanespor til Kristiansand ferjeterminal.

Prosjektet legger til rette for videreføring av Havnegata frem til containerhavn syd og vest i Kvadraturen (Silokaia/Odderøya). Dette bidrar til bedre fordeling av trafikken i Kristiansand sentrum og til/fra E18/E39, samtidig som det gir mulighet til å prioritere kollektivtrafikk til/fra Kvadraturen i Vestre Strandgate. Prosjektet bidrar også til utvikling av sikre og effektive knutepunkter for overgang mellom ulike transportmidler.

Prosjektet inngår i KVV/KS1 for Samferdselspakke for Kristiansandsregionen, som ble behandlet av regjeringen i 2012. Prosjektet har godkjent reguleringsplan fra 2015. Statens vegvesen har foreslått en styringsramme på 3 280 mill. 2020-kr og en kostnadsramme på 3 610 mill. 2020-kr.





Figur 3.1 Oversikt over prosjektet E18/E39 Gartnerløkka–Kolsdalen

Det er gjennomført ekstern kvalitetssikring (KS2) i henhold til Statens prosjektmodell. Kvalitetssikringen har omfattet prosjektstyringsunderlag, kostnadsoverslag og trafikkgrunnlag. Den eksterne kvalitetssikreren har tilrådd en styringsramme på 3 220 mill. 2020-kr og en kostnadsramme på 3 430 mill. 2020-kr. Det er liten forskjell mellom ekstern kvalitetssikrers og Statens vegvesens sine anslag.

Samferdselsdepartementet foreslår å legge ekstern kvalitetssikrers forslag til styringsramme på 3 220 mill. 2020-kr og kostnadsrammen på 3 430 mill. 2020-kr til grunn. Omregnet til 2021-prisnivå blir styringsrammen 3 310 mill. kr og kostnadsrammen 3 526 mill. kr.

Prosjektets samfunnsøkonomiske netto nytte er beregnet til om lag -1,3 mrd. 2021-kr. Netto nytte over totale kostnader er beregnet til om lag -0,4 og netto nytte per budsjettkrone er beregnet til om lag -0,70. Uten bompenger er det beregnet at netto nytte er om lag -1,5 mrd. 2021-kr. Netto nytte over totale kostnader er beregnet til om lag -0,46 og netto nytte per budsjettkrone uten bompenger er beregnet til om lag -0,60.

Ved finansiering uten bompenger er det beregnet at prosjektet fører til en økning av CO<sub>2</sub>-utslippene på om lag 151 tonn i åpningsåret. Ved finansiering med bompenger er reduksjonen i CO<sub>2</sub>-utslippene beregnet til om lag 828 tonn i åpningsåret.

#### *Diverse programområdetiltak*

De lokalpolitiske vedtakene forutsetter finansiering av ulike programområdetiltak i tillegg til prosjektet E18/E39 Gartnerløkka–Kolsdalen. Det er lagt til grunn at finansieringen av programområdetiltak håndteres innenfor en ramme på 300 mill. 2019-kr inkl. mva. Omregnet til 2021-prisnivå tilsvarer dette om lag 315 mill. kr.

Midler til programområdetiltak kan disponeres til kollektivtrafikk, sykkel, gange, trafikk-sikkerhet, mindre veiutbedringer og planlegging av prosjekter for en ny fremtidig bompengoordning. I samsvar med de lokalpolitiske vedtakene legges det til grunn at midlene prioriteres til tiltak i kommunene Vennesla, Lillesand, Birkenes og Iveland, utenfor «Nye Kristiansand kommune».

## **4 Trafikkgrunnlag**

Trafikkgrunnlaget som er brukt i finansieringsberegningene er basert på summen av all trafikk i

dagens bomstasjoner. Alle bomstasjoner fra fase 1 av Samferdselspakken skal videreføres.

Den totale trafikken gjennom eksisterende bomstasjoner har de siste årene vært om lag 55 000 kjøretøy per døgn (ÅDT). Tunge kjøretøy (takstgruppe 2) utgjør om lag 6 pst. av passerene. I finansieringsberegningene er det lagt til grunn en ÅDT på 54 500 kjøretøy, en forsiktig nedjustering fra dagens nivå pga. innføring av betaling for nullutslippskjøretøy. Som grunnlag for vurdering av bompengene er det videre forutsatt at det ikke blir vekst i biltrafikken i bompengeperioden, heller ikke for næringstransport. Siden målet om nullvekst kun omfatter persontransport med bil, er det grunn til å regne med at det likevel vil bli noe trafikkvekst i bompengeperioden.

Prosjektet E18/E39 Ytre ring ligger i Nye Veier AS sin portefølje og vil bygges i henhold til selskapets porteføljeprioriteringer. Prosjektet omfatter en ringvei rundt Kristiansand og forutsettes delvis finansiert med bompenger. Ytre ring er foreløpig ikke prioritert for utbygging. Ved et ferdigbygd prosjekt forventes det imidlertid en reduksjon i trafikken gjennom bomstasjonen E18 Bjørndalssletta, som er en del av bompengeprogget for samferdselspakken i Kristiansand. Trafikkoverføringen til Ytre ring vil dels være avhengig av takstnivået på strekningen. Basert på transportmodellberegninger er det i finansieringsanalysen for fase 2 av samferdselspakken lagt til grunn en reduksjon i ÅDT på 10 000 kjøretøy gjennom ovennevnte bomstasjon ved en åpning av Ytre ringvei.

Det er gjennomført ekstern kvalitetssikring (KS2) av trafikkgrunnlaget. Analysen til ekstern kvalitetssikrer viser at E18/E39 Gartnerløkka–Kolsdalen er robust for ulike scenarioer for utbygging av Ytre ring. Ekstern kvalitetssikrer har i sin rapport påpekt at trafikkbortfallet som følge av prosjektet E18/E39 Ytre ring sannsynligvis vil være lavere enn det som er lagt til grunn i Statens vegvesen sine beregninger. Ekstern kvalitetssikrer har beregnet at det vil overføres et sted mellom 6 000 og 8 500 kjøretøy i døgnet fra E18/E39 gjennom Kristiansand til Ytre ring når strekningen åpnes for trafikk. Det vil fortsatt være behov for en kapasitetsforbedring i Gartnerløkka-krysset selv om Ytre ring bygges. Kvadraturen (i sentrum av Kristiansand) er målpunkt for svært mange trafikanter, og store deler av denne trafikken går via Gartnerløkka-krysset.

Samferdselsdepartementet, Kristiansand kommune og Agder fylkeskommune har i dag en avtale om midler fra belønningsordningen og tilskudd til reduserte billettpriser på kollektivtrafikk

for perioden 2020–2023. Målet for avtaleperioden er at all vekst i persontrafikk skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange (nullvekstmålet). I belønningsavtalen heter det imidlertid at et videreutviklet nullvekstmål vil legges til grunn når dette er fastsatt. Det er nå fastsatt et slikt videreutviklet nullvekstmål. Prosjektet E18/E39 Gartnerløkka–Kolsdalen ventes å gi bedre trafikkavvikling gjennom Kristiansand sentrum, og det er beregnet at prosjektet vil bidra til en svak økning i trafikken gjennom regionen. Samferdselsdepartementet legger imidlertid til grunn at dette kan kompenseres med andre tiltak for å nå nullvekstmålet, jf. belønningsavtalen og en eventuell fremtidig byvekstavtale.

## 5 Utbyggings- og finansieringsopplegg

Utbyggingen av Samferdselspakke Kristiansand fase 2 er forutsatt finansiert med statlige midler, bompenger, samt fylkeskommunale og kommunale midler. I tillegg er det lagt til grunn at Kristiansand kommune og Agder fylkeskommune skal føre tilbake til samferdselspakken all merverdiavgift som staten refunderer for prosjekt og tiltak i pakken. Forslag til finansieringsplan er vist i tabell 5.1.

Det er lagt til grunn at ubrukte midler fra samferdselspakkens fase 1 disponeres i fase 2 og kommer i tillegg til rammene for fase 2. Tilsvarende skal alle forpliktelser knyttet til fase 1 følges opp i fase 2.

Styringsrammen for prosjektet E18/E39 Gartnerløkka–Kolsdalen er 3 310 mill. 2021-kr. Den statlige andelen utgjør 40 pst. av styringsrammen. Før 2021 er det benyttet om lag 125 mill. kr i bompenger til planlegging og prosjektering av prosjektet, jf. Prop. 134 S (2016–2017), Innst. 470 S (2016–2017) og Prop. 110 S (2018–2019), Innst. 416 S

(2018–2019). Følgelig gjenstår det å finansiere om lag 3 185 mill. 2021-kr.

### Statlige midler

I tråd med Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029* er det lagt til grunn om lag 275 mill. 2021-kr til delfinansiering av E18/E39 Gartnerløkka–Kolsdalen i perioden 2018–2023 og 1 045 mill. 2021-kr i perioden 2024–2029.

### Fylkeskommunale og kommunale midler

I de nye retningslinjene for porteføljestyrte bypakker basert på bompengavtalen fra 2019 er det lagt til grunn at kommunen og fylkeskommunen skal bidra med en egenandel på minst 20 pst. av investeringskostnaden ekskl. merverdiavgift ved investeringer på kommunal eller fylkeskommunal vei.

I Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 2 er det lagt til grunn at finansieringen av programområdetiltak håndteres innenfor en ramme på om lag 315 mill. 2021-kr. Det er foreløpig antatt at om lag halvparten av midlene skal gå til tiltak på fylkeskommunale/kommunale veier. Basert på dette er det foreløpig lagt til grunn at kommunen og/eller fylkeskommunen skal bidra med til sammen minst 25 mill. 2021-kr til finansiering av programområdetiltak på lokal vei, noe som ser ut til å oppfylle kravet om lokal egenandel. Restende finansieres av bompenger.

### Refusjon av merverdiavgift

Bompenger kan ikke finansiere den lokale egenandelen, og kan heller ikke indirekte benyttes til andre formål enn finansiering av prosjekt og tiltak i samferdselspakken. Det er derfor forutsatt at Kristiansand kommune og Agder fylkeskommune skal føre tilbake all merverdiavgift som staten

Tabell 5.1 Finansieringsplan for fase 2 av Samferdselspakke for Kristiansandsregionen

	Mill. 2021-kr			
	2018–2023	2024–2029	Etter 2029	Sum
Statlige midler	275	1 045		1 320
Bompenger	1 325	730	70	2 125
Fylkeskommunale og kommunale midler		15	10	25
Refusjon av merverdiavgift		15	15	30
Sum	1 600	1 805	95	3 500



refunderer for tiltakene i pakken. Totalt er det beregnet at momskompensasjonen fra staten vil være på om lag 30 mill. 2021-kr, gitt en forutsetning om at omtrent halvparten av midlene til programområdetiltak skal gå til tiltak på fylkeskommunale/kommunale veier.

Endelig nivå på den lokale egenandelen og merverdiavgiftskompensasjonen er avhengig av hvor mye midler som benyttes til investeringer på kommunale og fylkeskommunale veier.

#### Bompenger og bompengoopplegg

Det er forutsatt at innkrevningen knyttet til fase 2 av samferdselspakken skal skje i de fem eksisterende bomstasjonene i Kristiansand. Disse er plassert på E18 Bjørndalssletta, E39 Vesterveien, rv. 9 Grim, fv. 482 Torridalsveien (Sødal) og bomstasjonen Prestheia på kommunal vei Tretjønnveien, se figur 5.1. Bomstasjonene danner en tett ring rundt sentrale deler av Kristiansand kommune. Det er enveisinnkreving av bompenger, med innkreving i kjøreretning mot sentrum. Det er ikke lagt opp til etablering av nye bomstasjoner.

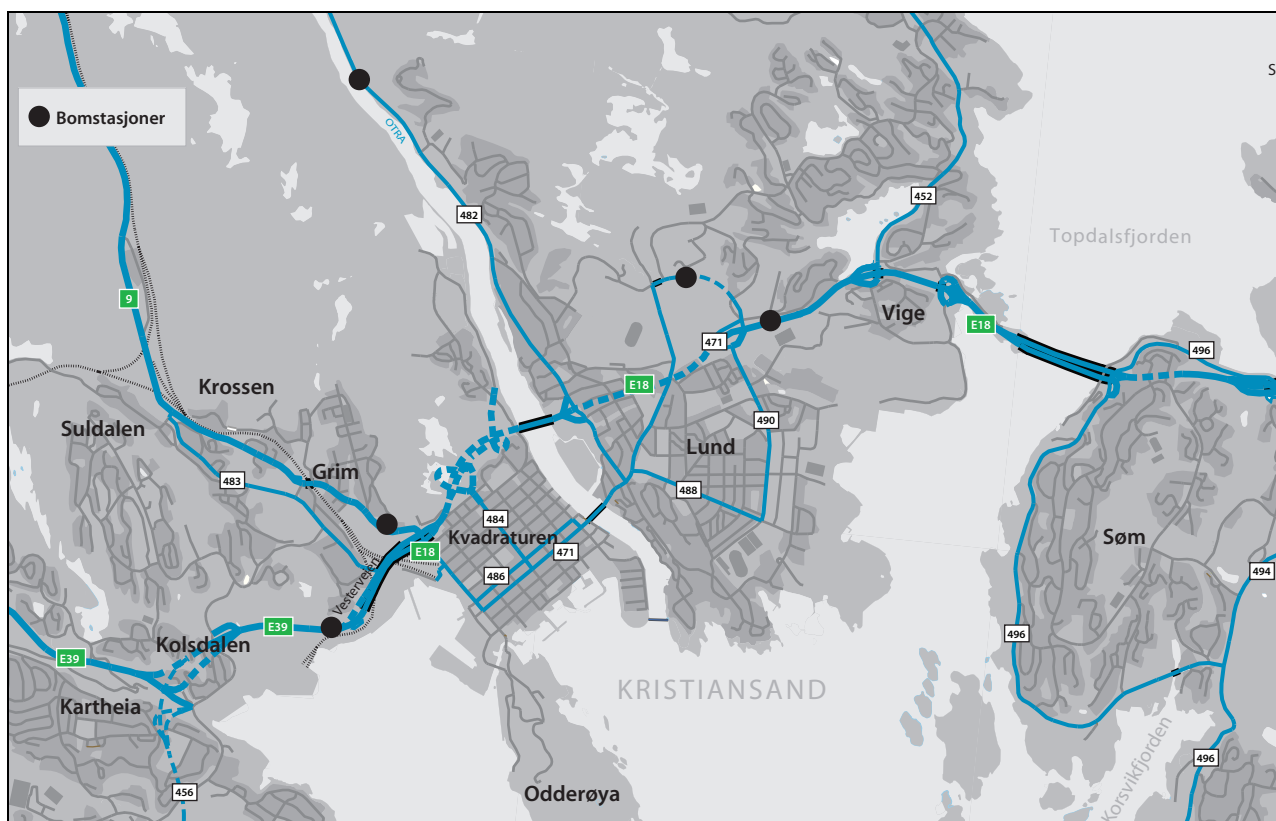
Bomstasjonen på E39 Vesterveien ligger innenfor anleggsområdet til E18/E39 Gartnerløkka–Kolsdalen. Det er aktuelt å midlertidig flytte denne et lite stykke vestover langs E39 i

anleggsperioden. Den nye plasseringen påvirker ikke trafikkgrunnlaget gjennom bomstasjonen, men endrer betalingstidspunkt for dem som kjører av til bensinstasjonen og tankanlegget, til at de må betale før avkjøring fra E39, mot at de før betalte når de kjørte inn på E39 igjen.

#### Takst- og rabattsystem

I tråd med de lokalpolitiske vedtakene er det lagt til grunn følgende takst- og rabattsystem for fase 2 av Samferdselspakken for Kristiansandsregionen:

- Tids- og miljødifferensierte takster:
  - Det skal betales høyere takst mellom kl. 06.30–09.00 og mellom kl. 14.30–17.00 mandag til fredag unntatt offentlige fri- og helligdager.
  - Kjøretøy med Euro V-teknologi og eldre i takstgruppe 2 betaler om lag 25 pst. høyere takst enn kjøretøy med Euro VI-teknologi og ladbare hybrider. Nullutslippskjøretøy i takstgruppe 2 betaler 50 pst. av taksten for kjøretøy med Euro VI-teknologi. Nullutslippskjøretøy i takstgruppe 1 betaler 50 pst. av taksten for konvensjonelle kjøretøy.
- Felles timesregel for alle bomstasjoner og passeringstak på 50 passeringer. Ordningen gjelder for alle kjøretøy med gyldig avtale og



Figur 5.1 Bomstasjoner i Kristiansand

Tabell 5.2 Forslag til takster for fase 2 av samferdselspakken.

2021-kr					
Takstgrupper	Takstgruppe 1			Takstgruppe 2	
Takstklasser	Normaltakst	Nullutslipp	Euro V og eldre	Euro VI	Nullutslipp
Utenfor rushtid	16	8	33	26	13
Rushtid (06.30–09.00 og 14.30–17.00)	24	12	50	40	20

brikke. Når timesregelen omfatter passeringer både innenfor og utenfor rushperiodene, skal bilistene betale taksten for den passeringen som er registrert først i sentralsystemet.

Det er lagt til grunn en gjennomsnittlig inntekt per passering for fase 2 av samferdselspakken på 12,2 2021-kr (gjennomsnittstakst). Med utgangspunkt i ovennevnte takst- og rabattsystem og gjennomsnittstakst, er det foreløpig lagt opp til følgende takster som vist i tabell 5.2.

Det er lagt til grunn at rabatter og fritak for betaling skal følge gjeldende takstretningslinjer for bompenggeordninger. Alle rabatter og fritak etter retningslinjene betinger gyldig avtale og brikke. Dette innebærer blant annet 20 pst. rabatt for kjøretøy i takstgruppe 1 (kjøretøy med totalvekt til og med 3 500 kg og alle kjøretøy i kategori M1) som har gyldig avtale og brikke. Det gis ikke brikkerabatt til kjøretøy i takstgruppe 2 (kjøretøy over 3 500 kg unntatt kjøretøy i kategori M1 med gyldig avtale og brikke).

Det forutsettes at gjennomsnittstaksten blir justert i samsvar med prisutviklingen. I tråd med forutsetningene for bruk av gjennomsnittstakst i bompengeprojekter i Prop. 1 S (2016–2017) er det videre lagt til grunn at bompengetakstene kan justeres slik at gjennomsnittstaksten i samferdselspakken blir som forutsatt i denne proposisjonen. Eventuelle takstendringer krever tilslutning fra fylkeskommunen som garantist.

#### *Andre forutsetninger for finansieringsplanen*

E18/E39 Gartnerløkka–Kolsdalen utgjør om lag 95 pst. av den samlede rammen til fase 2 av Samferdselspakken for Kristiansandsregionen. En eventuell kostnadsøkning for prosjektet vil derfor kunne få store konsekvenser for fremdrift og gjennomføring av programområdetiltakene i samferdselspakken. Samferdselsdepartementet legger derfor til grunn at en eventuell kostnadsøkning

for prosjektet E18/E39 Gartnerløkka–Kolsdalen skal finansieres i tråd med gjeldende retningslinjer for enkeltprosjekt.

Dette innebærer at en eventuell kostnadsøkning opp til kostnadsrammen for prosjektet E18/E39 Gartnerløkka–Kolsdalen skal dekkes med statlige midler og bompenger etter samme prosentvise fordeling som innenfor styringsrammen. Eventuelle overskridelser utover kostnadsrammen er staten sitt ansvar og vil dekkes med statlige midler. Eventuelle kostnadsreduksjoner på inntil 10 pst. fordeles mellom staten og bompengeselskapet etter samme prosentvise fordeling som innenfor styringsrammen. Eventuelle kostnadsreduksjoner på mer enn 10 pst. tilfaller staten. Det er forutsatt at kostnadsreduksjonen som tilfaller bompengeselskapet skal brukes til å redusere innkrevningstiden eller finansiere øvrige prosjekt/tiltak i pakken.

Utover dette legger Samferdselsdepartementet til grunn at programområdetiltakene i Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 2 styres etter prinsippene for porteføljestyring.

Dersom bompengeselskapets økonomi i samferdselspakken blir svakere enn forutsatt, er det lagt til grunn at bompengeselskapet etter avtale med Statens vegvesen v/Vegdirektoratet kan øke gjennomsnittstaksten med inntil 20 pst. ut over ordinær prisstigning og forlenge innkrevingsperioden med inntil 5 år. Dette er ikke i tråd med retningslinjene for porteføljestyrte bypakker, der det legges opp til at garantistens risiko skal håndteres gjennom porteføljestyring. Garantivedtaket i denne saken må ses i sammenheng med at det er lagt til grunn at kostnadsøkning på det største prosjektet i samferdselspakken, E18/E39 Gartnerløkka–Kolsdalen skal håndteres etter prinsippene for enkeltprosjekt. Dette for å sikre at en eventuell kostnadsøkning for dette prosjektet ikke skal føre til store reduksjoner i rammene på programområdetiltakene i pakken.

Følgende basisforutsetninger er ellers lagt til grunn for finansieringsplanen:

- Lånerente: 5,5 pst. de første ti årene etter låneoppstart, deretter 6,5 pst.
- Innskuddsrente: 1,5 pst. de første ti årene, deretter 2 pst.
- Årlig prisvekst og takstøkning: 2 pst.
- Årlige innkrevings- og driftskostnader: om lag 20 mill. 2021-kr
- Det er ikke lagt til grunn trafikkvekst gjennom bomstasjonene i løpet av innkrevingsperioden.

Med disse forutsetningene er innkrevingsperioden beregnet til om lag 14 år. Brutto bompengerinntekter er beregnet til 2 640 mill. 2021-kr. Av dette er 2 125 mill. kr forutsatt benyttet til å dekke deler av investeringskostnadene, om lag 265 mill. kr til å dekke finansieringskostnadene og om lag 250 mill. kr til å dekke innkrevingskostnader og kostnader til drift av bompengeselskapet.

Det er regnet på et pessimistisk alternativ med følgende forutsetninger:

- Kostnadsøkning for E18/E39 Gartnerløkka-Kolsdalen opp til kostnadsrammen.
- 5 pst. mindre trafikk enn opprinnelig forutsatt i åpningsåret.
- Årlig negativ trafikkvekst gjennom bomstasjonene, minus 1 pst.
- Trafikken reduseres med ytterligere 10 prosentpoeng når Ytre ring åpnes for trafikk.
- Lånerenten økes med ett prosentpoeng, til 6,5 pst. de første 10 årene.
- Takstøkning på 20 pst. ut over prisstigning etter to år (fra år 2023).

Med disse forutsetningene er innkrevingsperioden beregnet til å øke med fem år, til om lag 19 år.

## 6 Styringsmodell

De lokalpolitiske vedtakene legger til grunn at den etablerte styringsgruppen for «Byvekstavtale Kristiansandsregionen» blir styringsgruppe for bompengerordningen. Ordføreren i Kristiansand kommune leder styringsgruppen. Dersom det blir inngått en byvekstavtale må denne styringsmodellen endres i tråd med gjeldende føringer og retningslinjer for styringsmodell i bypakker med byvekstavtale.

Programområdetiltakene skal finansieres innenfor en fastsatt økonomisk ramme. Eventuell kostnadsøkning og/eller inntektssvikt skal skje ved kutt i porteføljen. Eventuell kostnadsøkning etter fastsatt styrings- og kostnadsramme i

enkelte prosjekt og/eller inntektssvikt skal håndteres i den løpende porteføljestyringen, og ikke gjennom økte takster og/eller forlenget innkrevingsstid.

Det legges til grunn at styringsgruppen skal prioritere prosjekter innenfor rammen til programområdemidlene. Styringsgruppen skal tilse at gjennomføringen av utbyggingen er i tråd med denne proposisjonen og styres etter porteføljestyringsprinsippet.

## 7 Fylkeskommunal garanti

Gjennom fase 1 av Samferdselspakke for Kristiansandsregionen har Vest-Agder fylkeskommune (nå Agder fylkeskommune) og Kristiansand kommune tidligere stilt garanti for bompengeselskapets lån. Gjennom sitt vedtak av 11. desember 2018 har fylkeskommunen vedtatt å stille garanti ved selvskyldnerkausjon for ytterligere låneopp-tak, begrenset oppad til 1 400 mill. kr, med tillegg av 10 pst. av til enhver tid gjeldende hovedstol til dekning av ev. påløpte renter og omkostninger. Det samlede garantibeløpet knyttet til Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 2 blir følgelig 1 540 mill. kr, jf. kap. 3.

Den fylkeskommunale garantien må godkjennes av Kommunal- og moderniseringsdepartementet.

Garantistens utlegg kan dekkes gjennom en økning av gjennomsnittstaksten med inntil 20 pst. utover prisstigningen, og en forlengelse av bompengerperioden med inntil 5 år, jf. kap. 5.

## 8 Samferdselsdepartementets vurdering

Agder fylkeskommune og Kristiansand kommune er enige om å videreføre satsingen på veiltak gjennom en ny fase av Samferdselspakke for Kristiansandsregionen. Innkrevingen i dagens bomstasjoner skal også starte opp igjen etter et midlertidig opphold fra og med 1. januar 2021. Det er lagt til grunn at bompengerinntektingen skal vare i om lag 14 år.

Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 2 gjelder i hovedsak utbygging og finansiering av prosjektet E18/E39 Gartnerløkka-Kolsdalen. Prosjektet er prioritert i Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029* med oppstart første seksårsperiode. I tillegg er det i de lokalpolitiske vedtakene forutsatt delvis finansiering av programområdetiltak med bompenger. Til-

takene vil rettes mot kollektivtrafikk, sykkel, gange, trafikksikkerhet, mindre veiutbedringer og planlegging av prosjekter for en ny fremtidig bompengoordning.

Den økonomiske rammen for prosjekter og tiltak innenfor Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 2 er beregnet til om lag 3,5 mrd. 2021-kr. Det legges til grunn at eventuelle ubrukte midler fra samferdselspakkens fase 1 disponeres i fase 2 og kommer i tillegg til rammene for fase 2. Tilsvarende skal også forpliktelser knyttet til fase 1 følges opp i fase 2.

Det er lagt til grunn at eventuelle kostnadsendringer i prosjektet E18/E39 Gartnerløkka–Kolsdalen ut over prisstigningen skal håndteres etter prinsippene for strekningsvise prosjekter. Programområdetiltakene skal styres i tråd med prinsipper for porteføljestyring. Det er videre forutsatt at bompengeselskapet etter avtale med Statens vegvesen kan øke takstene med inntil 20 pst. ut over prisstigningen og forlenge innkrevingsperioden med inntil 5 år dersom bompengeselskapets økonomi blir svakere enn forutsatt.

Samferdselsdepartementet understreker at prosjekter i porteføljestyrte bypakker skal gjennomføres innenfor en fastsatt økonomisk ramme. Eventuell kostnadsøkning og/eller inntektssvikt skal skje ved kutt i porteføljen. Forslaget til videreføring av bompengoordningen i Kristiansandsregionen er imidlertid i praksis et opplegg for å finansiere prosjektet E18/E39 Gartnerløkka–Kolsdalen. Styringsrammen for prosjektet utgjør om lag 95 pst. av den totale økonomiske rammen for fase 2. Det gir svært lite handlingsrom for å håndtere kostnadsøkninger eller inntektssvikt ved hjelp av porteføljestyring. Samferdselsdepartementet slutter seg derfor til Statens vegvesen sine vurderinger om at eventuelle kostnadsøkninger i prosjektet E18/E39 Gartnerløkka–Kolsdalen og inntektssvikt i pakken skal håndteres etter prinsippene for strekningsvise prosjekter. Samferdselsdepartementet forutsetter at programområdetiltakene skal styres etter prinsippene for porteføljestyring.

Investeringer på fylkeskommunale eller kommunale prosjekt i fase 2 av Samferdselspakke for

Kristiansandsregionen er omfattet av kravet om lokal egenandel på 20 pst., jf. bompengeaftalen fra 2019. Vedtakene i Kristiansand kommune og Agder fylkeskommune ble fattet før de nye retningslinjene for porteføljestyrte bompengepakker, herunder kravet om 20 pst. lokal egenandel, trådte i kraft. Disse vedtakene er tilstrekkelig for å legge til grunn at kravet om lokal egenandel innfris ved bruk av lokale midler til lokale programområdetiltak.

Samferdselsdepartementet legger til grunn at lokale myndigheter har gjort nødvendige vedtak om det foreslåtte opplegget med enveis innkreving av tidsdifferensierte bompenger i de fem eksisterende bomstasjonene i Kristiansand kommune. I tråd med de lokalpolitiske vedtakene er det er lagt til grunn betaling av bompenger for nullutslippskjøretøy i takstgruppe 1 og miljødifferensiering av takster for kjøretøy i takstgruppe 2. Departementet viser til at lokale myndigheter har anledning til å innføre betaling for nullutslippskjøretøy, så lenge takstene ikke overstiger 50 pst. av grunntaksten, jf. Prop. 87 S (2017–2018) og at det er anledning til å differensiere bompengetakster på bakgrunn av kjøretøyets miljøklasse i byområder.

Samferdselsdepartementet viser til at utbyggingssprosjektet E18/E39 Gartnerløkka–Kolsdalen er et prosjekt som vil gi vesentlig bedre trafikkavvikling i Kristiansand sentrum. Prosjektet har vært gjennom ekstern kvalitetssikring (KS2), og er klart til oppstart når saken er vedtatt.

## 9 Avtale

---

Etter at Stortinget har fattet vedtak om delvis bompengefinansiering av Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 2, vil Statens vegvesen v/Vegdirektoratet inngå avtale med bompengeselskapet om innkreving av bompenger. Bompengeselskapet vil inngå finansieringsavtale med oppdragsgiversiden i bypakken slik at det stilles midler til utbyggingen i tråd med de 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 utbygging og finansiering av Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 2 i Agder.

---

Vi **HARALD**, Norges Konge,

stadfester:

Stortinget blir bedt om å gjøre vedtak om utbygging og finansiering av Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 2 i Agder i samsvar med et vedlagt forslag.

---

## Forslag

### til vedtak om utbygging og finansiering av Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 2 i Agder

1. Stortinget slutter seg til delvis bompengefinansiering av Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 2 i Agder.
2. Stortinget samtykker i at bompengeselskapet Ferde AS får tillatelse til å ta opp lån og kreve inn bompenger til delvis bompengefinansiering av Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 2. Vilkårene går frem av denne proposisjonen.
3. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet Ferde AS om delfinansiering av Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 2. Avtalen gir bompengeselskapet rett til å kreve inn bompenger innenfor de vilkårene denne proposisjonen fastsetter.