



DET KONGELEGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

St.prp. nr. 33

(2004–2005)

Om gjennomføring av E18 Grimstad – Kristiansand som OPS-prøveprosjekt med delvis bompengefinansiering

*Tilråding frå Samferdselsdepartementet av 17. desember 2004,
godkjend i statsråd same dagen.
(Regjeringa Bondevik II)*

1 Innleiing

Samferdselsdepartementet legg i denne proposisjonen fram forslag om utbygging av ny E18 Grimstad – Kristiansand. Prosjektet omfattar bygging av 38 km firefelts veg frå Øygardsdalen i Grimstad til Rona i Kristiansand. Heile strekninga frå Grimstad til Kristiansand sentrum/Gartnerløkka vil med dette få firefelts veg, og 74 av 110 km av E18 i Aust-Agder vil få fullgod standard.

Strekninga Øygardsdalen – Dyreparken inngår i Aust-Agderpakka, jf. St.prp. nr. 30 (2000–2001) *Om delvis bompengefinansiert utbygging av deler av Ev 18 i Aust-Agder*, og er foreslått finansiert ved ei vidareføring av dette bompengeprogget. Dette er nærare omtalt i kap. 3. Strekninga Dyreparken – Timenes – Rona er foreslått fullfinansiert med statstilskott. Utbygging av ny E18 mellom Grimstad og Kristiansand er omtalt i St.meld. nr. 46 (1999–2000) *Nasjonal transportplan 2002–2011* side 241, og i St.meld. nr. 24 (2003–2004) *Nasjonal transportplan 2006–2015* side 142.

Strekninga Øygardsdalen – Timenes vil bli gjennomført som OPS-prosjekt. Dette inneber at eit privat selskap får den samla oppgåva med å prosjektere, finansiere, bygge, drive og vedlikehalde strekninga frå kryss E18/rv 404 aust for Øygardsdalen til kryss E18/rv 41 ved Timenes i minimum 25 år. Denne avgrensinga av OPS-prosjektet

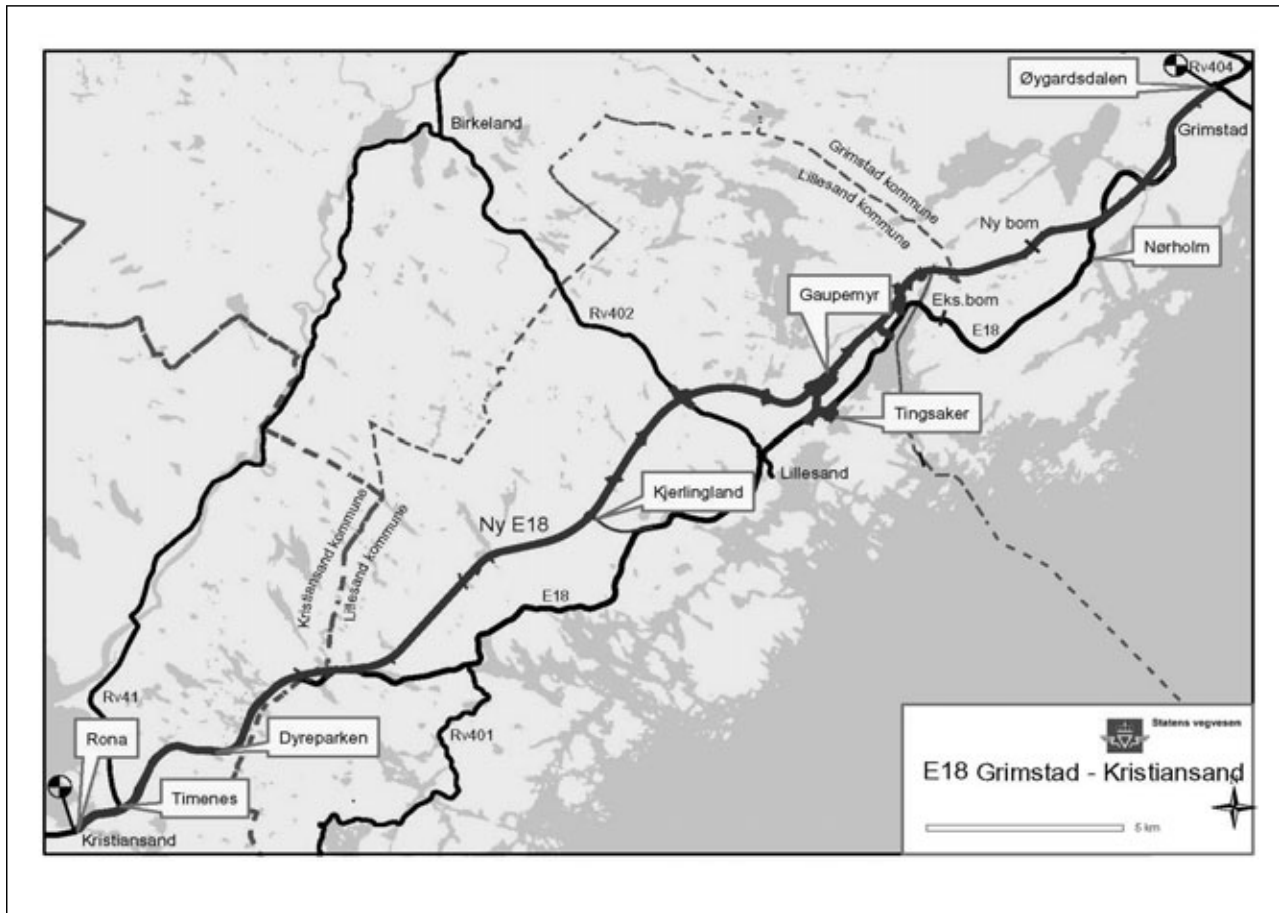
er gjort for å få eit rasjonelt opplegg i driftsfasen. Strekninga Timenes – Rona vil bli bygd ut samtidig, men vil ikkje inngå i driftsfasen av OPS-kontrakten. Samferdselsdepartementet legg opp til at arbeidet med å realisere prosjektet kan starte omgåande og at kontrakt med OPS-selskapet kan bli inngått i løpet av 2006. Utbygginga vil mest sannsynleg bli ferdigstilt i 2009.

2 Omtale av prosjektet

2.1 Dagens situasjon

E18 mellom Oslo og Kristiansand er ein del av stamvegnettet og går gjennom 6 fylke med til saman 1,7 mill. innbyggjarar. Forutan Oslo og Kristiansand ligg det 14 byar med tilknytning til denne strekninga. E18 er eit viktig ledd i Nordic Link, ein strategi for ein konkurransedyktig transportkorridor mellom Sør-Noreg og kontinentet. Samtidig er vegen eit viktig bindeledd mellom tunge råstoffprodusentar, bedrifter og marknader som er avhengige av rasjonell transport, og den er også viktig for reiselivet.

Strekninga E18 Grimstad – Kristiansand er ein del av «Agderbyen», dvs. området som strekkjer seg frå Mandal til Arendal. Dette området utviklar seg i retning av å bli eit felles bustad- og arbeids-



Figur 1.1 Kartskisse

marknadsområde. Strekinga er av dei høgast trafikkerte delane av E18 i Agder-regionen. Dagens trafikkmengde varierer på dei ulike delstrekningane. Mellom Øygardsdalen og Timenes ligg årsdøgntrafikken på 9 000–11 000 kjt/døgn og mellom Timenes og Rona på om lag 23 000 kjt/døgn. Stamvegnormalane legg til grunn firefelts veg ved slike trafikkmengder.

Trafikken i sommarmånadene er gjennomsnittleg 35 pst. høgare enn årsdøgntrafikken, og trafikken i juli er 60–65 pst. høgare enn årsdøgntrafikken. Dette fører ofte til forseinkingar i trafikkavviklinga i sommarperioden. Hendingar som krev stenging av E18, gjer at trafikken må bli dirigert inn på lite eigna omkøyringsruter. Det er knytt uvisse til framtidig trafikkvekst.

Dagens tofeltsveg har for ein stor del dårleg horisontal- og vertikalkurvatur med svært få moglegheiter for forbikøyring. Det er busetnad langs det meste av strekinga, og det manglar 25 km på å få samanhengande gang- og sykkelveg mellom Grimstad og Kristiansand. Skilta fart er i dag 60 eller 70 km/t, med unntak av ei kort strekning i Kristiansand som har 80 km/t.

Det har vore mange alvorlege ulykker på strek-

ninga. Frå 1999 til i dag har 177 personar blitt drepne eller skadde. Av desse har 7 blitt drepne og 4 hardt skadde. Møte- og utforkøyringsulykker utgjer 55 pst. av ulykkene. Sjølv om det i dei siste åra er utført ein del tiltak for å redusere ulykkesrisikoen, representerer strekinga framleis eit trafikktryggleiksproblem. E18 går i dag for ein stor del nær både busetnad og friluftsområde, noko som skapar miljølempen i form av støy, forureining og barriereverknader.

2.2 Omtale av prosjektet og tekniske data

Dagens veg mellom Grimstad og Kristiansand vart bygd ut på 1950-talet som tofelts veg. Den høge trafikkveksten har ført til behov for høgare vegstandard både av omsyn til omgjevnader, trafikktryggleik og framkommelegheit. Det er derfor foreslått bygging av 38 km ny firefelts veg frå Øygardsdalen i Grimstad til Rona i Kristiansand, jf. figur 1.1. Ein får då kopla saman tofeltsstrekninga mellom Arendal og Grimstad og firefeltsstrekninga inn mot Kristiansand sentrum med ein tidsmessig og trygg veg. Vegen får ei breidd på 20 meter og midtrekkverk. I tillegg vert det bygd 8 km gang-

og sykkelveg i tilknytning til lokalvegar, sidevegar og eksisterande E18.

I Aust-Agder vert ny E18 i hovudsak lagt i ny trasé langs og gjennom åsane ovanfor eksisterande veg. Unntaket er mellom Øygardsdalen og Nørholm, der om lag 1 km vil liggje i noverande E18-trasé. I Vest-Agder vil den nye firefeltsvegen i store trekk følgje traséen for noverande E18. Ny E18 går i til dels kupert og urørt naturlandskap, og det er lagt vekt på å halde terrenginngrep på eit lågt nivå og tilpasse veganlegget til landskapet. Det vert lagt til rette for kollektivtrafikk ved at det vert etablert haldeplassar i dei nye kryssområda. Det er føresett at ekspressbussar vil nytte ny E18.

Det er venta at om lag 80–90 pst. av trafikken på eksisterande E18 mellom Øygardsdalen og Dyreparken vert overført til ny E18. På strekninga forbi Lillesand vil overføringa bli noko lågare på grunn av eit større innslag av lokaltrafikk. Dette vil føre til vesentlege gevinstar med omsyn til trafikktryggleik, miljø og framkommelegheit. Ny E18 blir om lag 3 km kortare enn dagens veg og dette, saman med den omfattande standardhevinga, fører til at reisetida mellom Grimstad og Kristiansand vert korta ned frå om lag 40 min. til 30 min. Erfaringar frå tilsvarande vegar tilseier ein nedgang på om lag 80 pst. i talet på personskadeulykker, med størst reduksjon i dei alvorlege ulykkene. Omlegging av E18 fører vidare til at store befolkningskonsentrasjonar unngår nærføringsulemper frå E18-trafikken. Den fjernar barrieren som dagens veg skaper mellom busetnaden ovanfor dagens E18 og sjøsidea. Særleg Lillesand by oppnår store forbetringar. Ny E18 vil skape ein viss barriere mellom busetnaden og friluftsområda ovanfor vegen. Det vert gjort avbøtande tiltak i form av tilrettelagde kryssingar. Reguleringsplanar for heile strekninga vart godkjente i 2003 og 2004.

2.3 Kostnader og nytte

Utbygginga er kostnadsrekna til om lag 3 000 mill. (2004-kr), fordelt med 2 700 mill. kr på den 33 km lange strekninga Øygardsdalen – Dyreparken og 300 mill. kr på den 5 km lange strekninga Dyreparken – Timenes – Rona. Kostnadsoverslaget er basert på ei prosjektgjennomføring med tradisjonelle byggherrestyrte entreprisar. Kostnadsoverslaget er kvalitetssikra av ekstern konsulent i samsvar med prinsippa for styring av statlege investeringar. Kvalitetssikringa gir ikkje avvikande resultat i forhold til føreliggjande kostnadsoverslag.

Med omsyn til at prosjektet blir delvis bompengefinansiert og ei diskonteringsrente på 8 pst. er samfunnsøkonomisk netto nytte (NN) rekna til om lag – 570 mill kr. Netto nytte over totale kostnader (NN/K) er rekna til – 0,2 basert på ei tradisjonell gjennomføring. Internrenta for heile prosjektet er rekna til å vere om lag 6 pst.

3 Bompengoordning og finansieringsplan

3.1 Forholdet til Aust-Agderpakka

Strekninga E18 Øygardsdalen – Dyreparken inngår som eit av fleire prosjekt i Aust-Agderpakka. Gjennom handsaminga av St.prp. nr. 30 (2000–2001) slutta Stortinget seg til Samferdselsdepartementets finansieringsplan for Aust-Agderpakka, jf. Innst. S. nr. 121 (2000–2001).

I finansieringsplanen vart det lagt til grunn ei total ramme på 2 340 mill. kr (2004-kr) i 15-årsperioden 2001–2015. Av dette utgjorde bompengane 1 250 mill. kr (53,6 pst.) og statsmidlane 1 090 mill. kr (46,4 pst.). I første omgang skulle strekninga Brokelandsheia – Vinterkjær aust i fylket prioriterast og deretter vestregionen på strekninga Øygardsdalen – Dyreparken. I tillegg var det føresett midlar til trafikktryggleikstiltak langs noverande E18, i tillegg til midlar for å styrkje kollektivtrafikken.

Bompengeinnevinga starta opp i november 2001. Det er oppretta eit lokalt bompengeselskap «Aust-Agder Vegfinans as» som Vegdirektoratet har inngått avtale med i tråd med standardavtalen. Selskapet er eigd av fylkeskommunen. I samband med oppstart av OPS-prosjektet E18 Grimstad – Kristiansand vil det bli vurdert om det er behov for endringar eller tillegg i avtalen som ligg føre, jf. St.prp. nr. 30 (2000–2001).

Til no er utbygginga av bomstasjonane og strekninga Brokelandsheia – Vinterkjær gjennomført i samsvar med planen. Strekninga Brokelandsheia – Vinterkjær vart opna for trafikk i november 2004. Enkelte trafikktryggleikstiltak og kollektivtrafikktiltak er også gjennomførte, i tillegg til framskunda planlegging og grunnverv på strekninga Øygardsdalen – Dyreparken, jf. St.prp. nr. 18 (2001–2002). Totalt er det føresett nytta 653 mill. kr til tiltak innafor Aust-Agderpakka ved utgangen av 2005, fordelt mellom statlege midlar og bompengar, jf tabell 3.1.

Tabell 3.1 Fordeling mellom statlege midlar og bompengar

	<i>Mill. 2004-kr</i>	
	Statlege midlar	Bompengar
Eablering av bomstasjonar		46
Brokelandsheia – Vinterkjær	332	98
Trafikktryggleikstiltak langs eksisterande E18		40
Kollektivtrafikktiltak		5
OPS – reguleringsplaner m.m.		36
OPS – grunnerverv mm.		96
Sum	332	321

3.2 Bompenginntektene

Etter tre års erfaring med bompengeneinnkreving er det klart at føresetnadene som låg til grunn i Aust-Agderpakka ikkje er innfridde, og bompengeneinntektene er lågare enn føresett. Dette har si årsak i at både gjennomsnittleg inntekt pr. kjøretøy er lågare og driftskostnadene er høgare enn venta:

- Gjennomsnittleg inntekt pr. kjøretøy var i 2003 15,70 kr (2004-kr), og ikkje 18,70 kr (2004-kr) som venta. Dette skuldast i hovudsak større bruk av abonnement enn ein hadde rekna med. I tillegg er verknadene av at bilistane berre betalar gjennom ein bomstasjon ved passering av begge stasjonane innan 6 timar større enn venta (6-timars regelen).
- I februar 2004 vart AutoPASS innført i Aust-Agder og gjennomsnittsinntekta pr. passering har gått ned ytterlegare (frå 15,70 kr til 14,70 kr). Det er mogleg at talet på abonnement framleis vil stige, med tilhøyrande nedgang i gjennomsnittstaksten som følgje av innføringa av AutoPASS.
- Driftskostnadene låg i 2003 på 21 pst. av brutto inntekter. Desse kostnadene var føresette å utgjere om lag 7,5 pst. av bruttoinntekt. I ettertid har det vist seg at driftskostnader på 7,5 pst. av brutto inntekter er for lågt for ein veg med denne trafikkmengda og manuell innkreving heile døgnet. Først etter ein reduksjon av bemanninga kan ein hente ut den største innsparinga etter innføring av AutoPASS.
- I dag har 52 pst. av trafikantane gjennom bomstasjonen ved Svennevig abonnement og 39 pst. av trafikantane gjennom bomstasjonen ved Østerholtheia har abonnement. Talet på abonnement må utgjere over 60 pst. for å forsvare ubemanna bomstasjonar om natta (tilsvarande 80 pst. om dagen).

Statens vegvesen har gjennomført ei vurdering av kva for tiltak som kan setjast i verk for å redusere driftskostnadene ytterlegare. Både styret i bompengeselskapet og Statens vegvesen ønskte å finne fram til tiltak for å redusere driftskostnadene etter 3 års drift. Det er forhandla fram ein ny og meir kostnadseffektiv driftsavtale frå og med i år.

I Aust-Agderpakka er det lagt til grunn eit bompengebidrag på 1 250 mill. kr. For å oppnå dette er følgjande føresetnader lagt til grunn:

- årleg prisauke på 2 pst.
- årlege driftskostnader på om lag 15 mill. kr etter at det er gjennomført effektiviseringstiltak på 2 mill. kr
- gjennomsnittstakst pr. passering på 15,70 kr fram til 2004 og 14,70 kr i perioden etter innføring av AutoPASS.
- 20-års bompengeperiode frå 2001 til 2021
- trafikklekkasje på 5 pst. etter opning av ny veg

Prognosar basert på same føresetnader som over, men med 15 års bompengeperiode, viser at bompengebidraget vil bli på om lag 920 mill. kr. For å oppnå det føresette bompengebidraget på om lag 1 250 mill. kr må bompengeperioden forlengjast med 5 år, til totalt 20 år. Det vert lagt til grunn at bompengeperioden skal forlengjast med 5 år, jf. omtale kap. 3.4.2.

3.3 Standardval for Øygardsdalen – Dyreparken

Ved handsaminga av Aust-Agderpakka var standardvalet for strekninga Øygardsdalen – Dyreparken ikkje avklart, og det låg heller ikkje føre reguleringsplanar for strekninga. På dette grunnlaget vart kostnadane for strekninga rekna til å liggje mellom 1 200 og 1 600 mill. (2000-kr) basert på ei tofeltsløyning. Ei firefeltsløyning ville auke kostnadene med minst 50 pst.

Finansieringsplanen for Aust-Agderpakka var føresett å gi rom for nærare 1 600 mill. (2000-kr) til denne strekninga. Departementet ville kome attende til endelege prioriteringar og val av standard når meir detaljerte plangrunnlag og nøyaktige kostnadsoverslag låg føre.

Nye stamvegnormalar tilseier at strekninga skal byggast som smal firefelts veg, noko som også er eit sterkt lokalt ønske. I St.prp. nr. 1 (2003–2004) jf. side 90, legg Samferdselsdepartementet til grunn at strekninga Øygardsdalen – Dyreparken skal byggast som firefelts veg. Ved handsaminga av St.meld. nr. 24 (2003–2004) *Nasjonal transportplan 2006–2015*, støtta fleirtalet i Samferdselskomiteen Regjeringa sitt opplegg med å realisere utbygginga av E18 mellom Grimstad og Kristiansand til firefelts veg, jf. Innst. S. nr. 240 (2003–2004), side 104.

Utbygging av strekninga Øygardsdalen – Dyreparken som firefeltsløysing er rekna til å koste om lag 2 700 mill. kr, inkl. 96 mill. kr som er føresett nytta til grunnerverv innan utgangen av 2005. Det står dermed att å finansiere om lag 2600 mill. kr. Strekninga Dyreparken – Rona, som ikkje inngår i Aust-Agderpakka, er kostnadsrekna til 300 mill. kr og er føresett finansiert med statlege midlar utanom Aust-Agderpakka.

3.4 Revidert finansieringsplan for Aust-Agderpakka

3.4.1 Kostnadsauke som følgje av standardauke

Aust-Agderpakka hadde opphavleg ei finansieringsramme på 2 340 mill. kr. Kostnadsauken som følgje av standardauke frå tofelt til firefelts veg på strekninga Øygardsdalen – Dyreparken, har ført til at det totale behovet for finansiering no er auka med vel 1 000 mill. kr, til om lag 3 350 mill. kr.

I St.prp. nr. 30 (2000–2001) er det lagt til grunn at kostnadsauke vil resultere i auka bompengetakstar og/eller forlengd bompengeperiode eller redusert utbyggingsomfang. Med det sterke lokale engasjementet for ei firefeltsløysing, er det lite ønskjeleg at omfanget av utbygginga blir redusert. Vegdirektoratet går derfor inn for at bompengedraget i Aust-Agderpakka blir auka. Som vist i prognosen er det nødvendig å auke takstane og/eller bompengeperioden berre for å følgje opp føresetnadene i den opphavlege finansieringsplanen. I tillegg finn Vegdirektoratet det rimeleg at delar av standardauken frå to- til firefelts veg blir finansiert med bompengar.

3.4.2 Takstauke

Per. desember 2004 gjeld følgjande bompengetakstar i bomstasjonen på E18:

- Kjøretøy med godkjent totalvekt tom 3 500 kg: 20 kr.
- Kjøretøy med godkjent totalvekt fom 3 500 kg: 40 kr.

Gjeldande retningslinjer for bompengefinansiering tilseier at takstane ikkje bør aukast før strekninga Øygardsdalen – Dyreparken er utbygd. Dette inneber at dei som betalar bompenger også får direkte nytte av utbygginga som skal delfinansierast med bompengar. Vegdirektoratet viser i den samanhengen til at ved handsaming av St.meld. nr. 24 (2003–2004) *Nasjonal transportplan 2006–2015* slutta fleirtalet i Samferdselskomiteen seg til Regjeringa sitt forslag om å skjerpe inn retningslinjene for nytteprinsippet.

Vegdirektoratet går inn for ein realtakstauke på 20 pst. når vegen opnar for trafikk i 2009 og ei forlenging av bompengeperioden på 5 år. Det er føresett at takstane skal justerast i samsvar med prisstigninga.

Ein slik realtakstauke frå vegen opnar for trafikk i 2009 er venta å gi ein gjennomsnittstakst på 18,70 kr. Med ei forlenging av bompengeperioden på 5 år og dei same føresetnadene som i prognosen for bompengeinntektene elles, vil dette føre til eit totalt bompengebidrag på 1 500 mill. (2004-kr), 250 mill. kr meir enn i den opphavlege finansieringsplanen i Aust-Agderpakka.

Med eit totalt finansieringsbehov på 3 350 mill. kr for heile pakka vil forslaget innebere at det statlege bidraget må aukast til om lag 1 850 mill. kr dersom ein gjennomfører investeringsprosjekta i Aust-Agderpakka på tradisjonell måte. Kostnadsauken på vel 1 000 mill. kr som følgje av standardauke frå tofelt til firefelts veg blir følgjeleg fordelt med at staten dekkjer 760 mill. kr, medan 250 mill. kr blir dekt gjennom utviding av bompengeinnkrevjinga. Dette vil medføre at bompengebidraget i Aust-Agderpakka blir redusert frå opphavleg føresett 54 pst. til 45 pst.

Det totale bompengebidraget frå Aust-Agderpakka blir etter dette 1 500 mill. (2004-kr). Med dette vil både høvet til takstauke og forlenging av bompengeperioden vere utnytta. Dersom det viser seg at bompengeinntektene blir lågare enn prognosen tilseier, bør ytterligare to tiltak vurderast:

- Når ny E18 på strekninga Øygardsdalen – Dyreparken blir opna for trafikk, skal bompengeinnkrevinga på eksisterande E18 etter planen avsluttast. Dersom det viser seg at trafikk-

Tabell 3.2

	<i>Mill. 2004-kr</i>		
	Statlege midlar	Bompengar	Sum
Forventa tildelt pr. 31.12.2005	332	321	653
Trafikktryggleikstiltak langs eksisterande E18		70	70
Kollektivtrafikktiltak		23	23
Øygardsdalen – Dyreparken	1 518	1 086	2 604
<i>Sum</i>	<i>1 850</i>	<i>1 500</i>	<i>3 350</i>
<i>Prosentvis fordeling</i>	<i>55 pst.</i>	<i>45 pst.</i>	<i>100 pst.</i>

lekkasjen til eksisterande E18 blir større enn venta, bør bomstasjonen på eksisterande E18 opnast igjen.

- Endring av 6-timarsregelen som er ei rabattordning som gir vesentleg reduksjon i inntektene. Det er knytt uvisse til verknadene av denne rabatten, men det er rekna med at den fører til om lag 8–10 mill. kr i reduserte brutto inntekter pr. år (10–12 pst.). Ordninga gjeld for alle trafikanter, med og utan brikke/abonnement.

Samferdselsdepartementet vil kome attende til Stortinget dersom det blir aktuelt å ta desse tiltaka i bruk.

3.5 Lokalpolitisk handsaming av forslaget til revidert finansieringsplan for Aust-Agderpakka

Forslaget til revidert finansieringsplan og endra bompengereordning er lagt fram for lokalpolitisk behandling. Aust-Ager fylkeskommune har i møte i fylkestinget 2. november 2004 fatta følgjande vedtak om endring av Aust-Agderpakka:

1. «Aust-Agder fylkesting gir sin tilslutning til endring av Aust-Agderpakken som beskrevet i Vegdirektoratets notat av 21.10.2004. Endringene omfatter reaktakstøkning på 20 % fra 2009 og en forlengelse av bompengeperioden med 5 år.
2. For å kunne sikre fylkeskommunens lånegarantier overfor bompengeselskapets lånegjeld, er det i gjeldende bompengereavtale forutsetninger om mulighetene for å øke bomtakstene med inntil 20 % og forlengelse av bompengeperioden med inntil 5 år dersom det er vesentlige avvik i bompengeselskapets inntekter. På bakgrunn av at disse virkemidlene nå brukes til å dekke inn ekstrakostnadene ved utvidelsen av Aust-Agderpakken i tillegg til inntektssvikten anser fylkestinget det som nødvendig at bompeng-

geselskapets lånegjeld nedbetales og at fylkeskommunens garantier dermed også bortfaller. Nedbetalingen av lånegjelden må avpasses slik at de planlagte tiltakene kan gjennomføres som planlagt.»

4 Gjennomføring som OPS-prosjekt

4.1 OPS-prosjektet Grimstad – Kristiansand

I samband med Nasjonal transportplan 2002–2011 vart dei vestlege delane av E18 i Aust-Agder foreslått gjennomført som eitt av tre prøveprosjekt etter ein OPS-modell. Dette inneber at eit privat selskap får den samla oppgåva med å prosjektere, finansiere, byggje, drive og vedlikehalde vegen i ei lengre tidsperiode. Selskapet vert tildelt oppgåva etter ein open internasjonal konkurranse. Føremålet med å gjennomføre prøveprosjekt etter ein OPS-modell er å få erfaring med om det å utnytte konkurranseelementet på større og meir langvarige oppgåver av vegutbygging, drift og vedlikehald vil kunne føre til effektivitetsgevinstar.

Gjennom handsaminga av Nasjonal transportplan 2002–2011, jf. Innst. S. nr. 119 (2000–2001), vart det lagt ein del hovudprinsipp for gjennomføring av prøveprosjekta. I OPS-modellen vil staten inngå kontrakt med eit OPS-selskap. Kontrakten inneber at selskapet skal syte for at ei vegstrekning står fram med avtalt kvalitet i ein driftsperiode på 20–25 år mot eit avtalt årleg vederlag frå staten. Før driftsperioden startar, skal selskapet ha bygd heile eller delar av strekninga. OPS-modellen er nærare omtalt i St.prp. nr. 83 (2000–2001) *Om Ev 39 Øysand – Thamshamn gjennomført som OPS-prøveprosjekt ved delvis bompengefinansiering.*

OPS-prosjektet E18 Grimstad – Kristiansand vil få ei avgrensing frå kryss med rv 404 ved Øygardsdalen og til kryss med rv 41 ved Timenes. Avgrensinga er gjort for å få ei føremålstenleg

strekning i driftsfasen. Parsellen Timenes – Rona vil bli bygd ut samtidig med strekninga Øygardsdalen – Timenes, men vil ikkje inngå i OPS-kontrakten i driftsfasen. Drift og vedlikehald av denne strekninga vil inngå i funksjonskontrakten for Kristiansand.

4.2 Risikoplassering og vederlagsmodell

I OPS-modellen overtek selskapet ansvaret for at vegen vert levert med avtalte funksjonar og kvalitetar i heile driftsperioden. Vederlagsforma skil seg vesentleg frå tradisjonell gjennomføring ved at betaling først skjer når vegen opnar og at det då vert gitt eit årleg vederlag i heile driftsperioden. Til det årlege vederlaget vil det bli knytt insentiv i form av bonus- og sanksjonsordningar i høve til avtalte funksjonar og kvalitetar. Vederlaget for OPS-prosjektet Grimstad – Kristiansand vil byggje på dei same elementa som dei to tidlegare vedtekne OPS-prosjekta:

- Betaling for at vegen er open og tilgjengeleg.
- Betaling for avtalt driftsstandard (brøyting, reinhald, lys mm.).
- Kompensasjon for auka slitasje ved meir trafikk enn føreset.
- Bonusutbetaling ved høgare trafikktryggleik enn venta.

Selskapet vil få stor fridom til å velje på kva måte dei vil løyse dei definerte oppgåvene. Det er eit mål å plassere risikoen hos den parten som har best føresetnader for å handtere den. Dersom selskapet må ta på seg risiko for forhold det ikkje i tilstrekkelig grad kan påverke utfallet av, vil både eigarane og långjevarane krevje ein ekstra risikopremie som staten må dekkje via det årlege vederlaget til selskapet. Det vert lagt opp til ei risikofordeling som er basert på omtalen i St.prp. nr. 83 (2000–2001) og erfaringane frå dei tidlegare vedtekne prosjekta. Dette inneber at OPS-selskapet i utgangspunktet tek store delar av risikoen særleg knytt til utbyggingskostnader, tidspunkt for ferdigstilling, drifts- og vedlikehaldskostnader og finansieringskostnader, medan staten framleis tek risikoen for inflasjon i driftskostnadene, endringar i vegstandard og eigne planendringar m.m.

4.3 Driftsperiode og betalingsprofil

Selskapet som vinn konkurransen vil få eit årleg vederlag i samsvar med ovannemnde vederlagsmodell frå det tidspunktet ny veg er opna for trafikk og så lenge driftsperioden varer. Denne godtgjersla vil bli dekt gjennom årlege statlege løyvin-

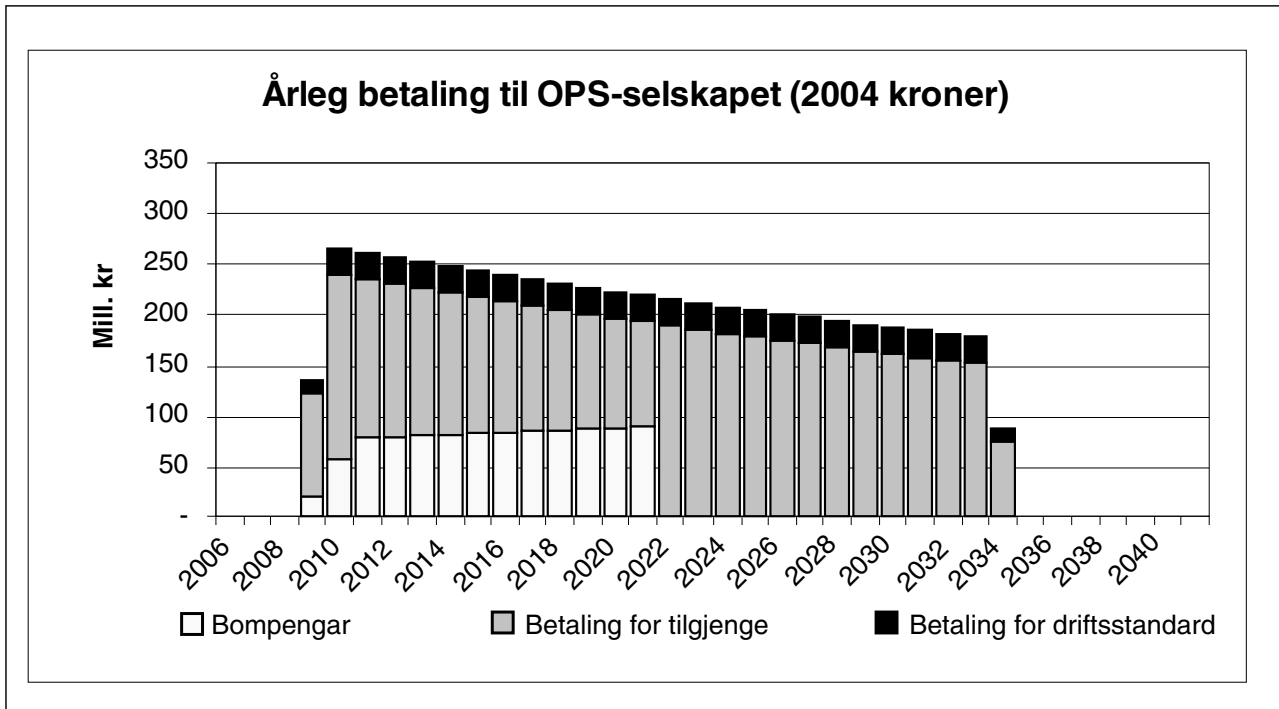
gar over statsbudsjettet og bompengar i bompengerperioden.

Ein må vege fleire omsyn mot kvarandre når ein skal vurdere lengda på driftsperioden. For å kunne ta ut gevinsten ved lågare levetidskostnader må det vere mogleg for OPS-selskapet å optimere forholdet mellom utbyggings-, drifts- og vedlikehaldskostnader og å ha eit langsiktig perspektiv på vegprosjektet. I vegprosjekt vil feil og manglar først kunne vise seg etter lang tid, noko som tilseier ein lang driftsperiode der det er høve til sanksjonar for å gjenopprette kvaliteten dersom veganlegget over tid ikkje oppfyller krava som er sette. Ein lang avtaleperiode gir OPS-selskapet høve til ei lang betalingstid på låna, som også vil gi lågare årlege vederlag og lågare årlege utbetalningar frå staten. Den generelle uvissa som vil gjelde for så langsiktige kontraktar for alle partar, kan likevel tale for at driftsperioden ikkje blir for lang. I dei to førre prosjekta er det nytta ein driftsperiode på 25 år. Erfaringa frå desse har vore at dette har gitt ei rimeleg avveging av de ulike omsyna, og at vi no har ein konkurransedyktig lånemarknad for denne typen prosjekt. Det er gjort vurderingar av å forlengje driftsperioden til 30 år for dette prosjektet, noko som vil redusere det årlege vederlaget med om lag 6 pst., og noverdien av dei årlege vederlaga marginalt (0,5 pst.). Samferdselsdepartementet går inn for at driftsperioden blir på 25 år, men med høve til forlenging dersom dette viser seg å kunne gi ein betre verdi for staten.

Det kan nyttast ulike profilar på tilbakebetalinga frå staten, alt frå ei jamn årleg tiltakebetaling, til ein profil der ein vesentleg del av investeringskostnadene vert betalte tilbake dei første åra etter at prosjektet er ferdigstilt. For prosjektet E39 Klett-Bårdshaug vil ein gjere ei tidleg tilbakebetaling av delar av investeringskostnadene. Ei slik utbetaling vil på den eine sida redusere dei årlege utbetalingane frå staten og på den måten redusere dei framtidige bindingane på statsbudsjettet. På den andre sida vil dette leggje band på ein større del av midlane i dei næraste åra.

På grunn av storleiken til prosjektet og verknader av større enkeltbetalningar på statsbudsjettet foreslår Samferdselsdepartementet ein jamn tilbakebetalingsprofil, tilsvarande profilen for OPS-prosjektet E39 Lyngdal-Flekkelfjord. Ein jamn tilbakebetalingsprofil er også det enklaste og mest rasjonnelle når det gjeld OPS-selskapet si finansiering, i tillegg til at det opnar for fleire ulike måtar å finansiere på.

Dei årlege vederlaga som staten må betale til OPS-selskapet er vist i figur 4.1.



Figur 4.1 Årleg betaling til OPS-selskapet, delvis dekt av bompengainntekter.

I tillegg kjem Statens vegvesen sine kostnader i prosjektet i perioden 2006–2009 som lokal prosjektorganisasjon, grunnverv mv. Dette vil utgjøre om lag 90 mill. kr og må finansierast med bompengar.

Overslaga tek utgangspunkt i kostnadsoverslag basert på tradisjonell gjennomføring for bygging, drift og vedlikehald og på fast rente i perioden. Fastrenta er basert på rentenivået i august 2004. Ein må vente at kostnadene som ligg til grunn for ein ferdig forhandla OPS-kontrakt, kan verte noko lågare på grunn av dei utsiktene til effektivitet som kontraktsforma gir. Kostnadene vil også avhenge av det almene rentenivået og dei finansielle vilkåra OPS-selskapet oppnår. For dei to første OPS-prosjekta er kontraktane baserte på ei fastrente for heile perioden. Vegdirektoratet vil i tida fram til kontraktsinngåing, i samarbeid med OPS-selskapet og långivarane, arbeide med å finne ei effektiv form for rentesikring. Betalingsprofilen i figur 4.1 må av den grunn sjåast på som ein indikasjon på finansieringsbehovet. Ein del av det årlege vederlaget vil bli dekt av bompengar. Figur 4.1 viser vidare kor mykje av det årlege vederlaget bompengane vil dekkje, basert på den nye prognosen for bompengar som er omtalt tidlegare. Figur 4.2 viser netto behov for statsmidlar.

Som omtalt i kap. 2 gir ikkje den eksterne kvalitetssikringa avvikande resultat i forhold til føreliggande kostnadsoverslag. Uvissa i prosjektet er i

hovudsak knytt til utviklinga i rentenivå og byggekostnader fram til kontraktsinngåing.

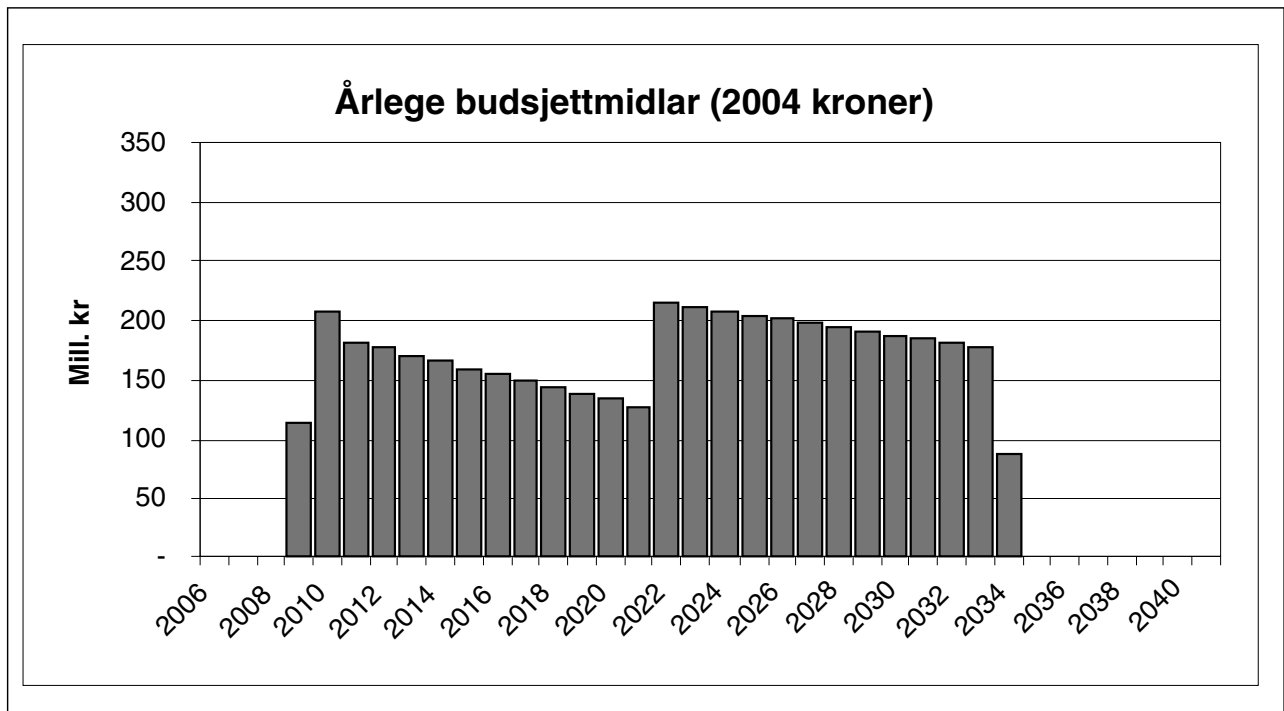
5 Innkjøpsprosessen

Prosjektet vil bli sett ut på internasjonal konkurranse. Dette OPS-prosjektet vil bli det største vegprosjektet som blir gjennomført som ein kontrakt, noko som gjer det spesielt viktig å få ein effektiv konkurranse. Vegdirektoratet vil vurdere om det er mogleg å nytte eventuelle prosjektspesifikke tekniske løysingar i tilbodet frå selskapa som leverer tilbod, men ikkje vinner konkurransen, til fordel for gjennomføringa av prosjektet. Dette vil bli gjort i samråd med selskapa.

Samferdselsdepartementet vil be Vegdirektoratet starte innkjøpsprosessen omgåande etter at det er fatta vedtak i saka.

6 Samferdselsdepartementets vurdering

E18 mellom Oslo og Kristiansand er ei av dei viktigaste stamvegstrekingane i Noreg. Ruta er viktig både for dei som bur langs vegen, næringslivet som bindeledd mellom verksemdar og marknader, og turismen. Strekinga mellom Grimstad og Kristiansand er av dei høgast trafikkerte i Agder-fylka.



Figur 4.2. Årlege midlar over statsbudsjettet.

Sjølv om det dei seinare åra er gjennomført tiltak for å betre trafikktryggleiken, utgjer strekninga framleis eit trafikktryggleiksproblem. Den høge trafikkmengda fører til miljøulempar for dei som bur langs vegen, og tofelts standard, saman med redusert fartsgrense og dårleg kurvatur, fører til dårleg framkommelegheit.

Samferdselsdepartementet legg opp til at strekninga frå Øygardsdalen ved Grimstad til Rona i Kristiansand vert bygd som firefelts veg, noko som er i samsvar med stamvegnormalane. Erfaringar frå same type vegar medfører at ein kan vente ein nedgang i personskadeulykkene på om lag 80 pst, med størst reduksjon i dei alvorlege ulykkene.

Strekninga Øygardsdalen – Dyreparken inngår i Aust-Agderpakka, jf. St.prp. nr. 30 (2000–2001) og er derfor føresett delvis bompengefinansiert. På grunn av reduserte bompenginntekter og auka kostnader som følgje av utbygging til firefelts veg, er det lagt opp til å auke bompengeperioden med 5 år og takstane med 20 pst. etter at vegen opnar for trafikk. Etter dette vil dei statlege midlane utgjere 55 pst. av totalramma, medan det i den opphavelige finansieringsplanen var føresett at desse berre skulle utgjere 46 pst. Aust-Agder fylkeskommune har gitt si tilslutning til denne endringa av Aust-Agderpakka. Strekninga Dyreparken – Rona er ikkje med i Aust-Agderpakka og er føresett finansiert med statsmidlar. Departementet vil tilrå at Stortinget vedtek den reviderte finansieringsplanen for

Aust-Agderpakka som omtalt i denne proposisjonen.

Samferdselsdepartementet legg opp til at prosjektet E18 Grimstad – Kristiansand skal gjennomførast som det tredje og førebels siste av dei vedtekne OPS-prøveprosjekta. Føremålet med OPS-prøveprosjekta er å få erfaringar med om ein slik modell kan gi gevinstar ved utbygging, drift og vedlikehald av store vegprosjekt. Departementet legg opp til at prosjektet vert gjennomført på same måte og etter tilsvarende modell som OPS-prosjekta E39 Klett – Bårdshaug, jf. St.prp. nr. 83 (2000–2001), og E39 Lyngdal – Flekkefjord, jf. St.prp. nr. 60 (2001–2002).

På grunn av storleiken til prosjektet og ein meir rasjonell finansiering, går Samferdselsdepartementet inn for ein jamn tilbakebetalingsprofil på dei årlege vederlaga til OPS-selskapet. Vidare går departementet inn for at driftsperioden blir på 25 år, men med høve til forlenging dersom dette viser seg å kunne gi ein betre verdi på kontrakten for staten. Modellen gir OPS-selskapet stor fridom til sjølv å velje løysingar så lenge krava i kontrakten med Vegdirektoratet vert følgde. Det er eit mål å plassere risikoen hos den parten som har best føresetnader for å handtere den. Dette inneber at OPS-selskapet vil ta ein stor del av risikoen knytt til opningstidspunkt, utbyggings-, drifts- og vedlikehaldskostnader og finansieringskostnader.

Samferdselsdepartementet tilrår at Vegdirektoratet set i gang innkjøpsprosessen omgåande etter at det er fatta vedtak i saka.

Samferdselsdepartementet

tilrår:

At Dykkar Majestet godkjenner og skriv under eit framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om gjennomføring av E18 Grimstad – Kristiansand som OPS-prøveprosjekt med delvis bompengefinansiering.

Vi **HARALD**, Noregs Konge,

stadfester:

Stortinget blir bedt om å gjere vedtak om gjennomføring av E18 Grimstad – Kristiansand som OPS-prøveprosjekt med delvis bompengefinansiering i samsvar med vedlagt forslag.

Forslag

til vedtak om gjennomføring av E18 Grimstad – Kristiansand som OPS-prøveprosjekt med delvis bompengefinansiering

I

Stortinget samtykkjer i at:

1. Bompengeselskapet får rett til å krevje inn bompengar til delvis finansiering av E18 Grimstad – Kristiansand etter vilkår i denne proposisjonen.
2. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å
3. E18 Grimstad – Kristiansand blir gjennomført som OPS-prøveprosjekt.

inngå revidert avtale med bompengeselskapet og fastsette nærare reglar for finansieringsordninga.

