



DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

# Prop. 88 S

(2022–2023)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

---

## Utbygging og finansiering av Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 3 i Agder



## Innhold

1	Innledning .....	5	8	Styringsmodell .....	19
2	Bakgrunn .....	5	9	Fylkeskommunal garanti .....	20
3	Lokalpolitisk behandling .....	6	10	Samferdselsdepartementets vurdering .....	20
4	Omtale av aktuelle prosjekter og tiltak .....	10	11	Avtale .....	21
5	Trafikkgrunnlag .....	15		Forslag til vedtak om utbygging og finansiering av Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 3 i Agder ...	22
6	Finansieringsopplegg .....	15			
7	Bompengeopplegg .....	16			





DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

# Prop. 88 S

(2022–2023)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

## Utbygging og finansiering av Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 3 i Agder

*Tilråding fra Samferdselsdepartementet 31. mars 2023,  
godkjent i statsråd samme dag.  
(Regjeringen Støre)*

### 1 Innledning

Samferdselsdepartementet legger i denne proposisjonen frem forslag om delvis bompengefinansiering av fase 3 av Samferdselspakke for Kristiansandsregionen. I Kristiansandsregionen inngår kommunene Kristiansand, Vennessla, Birkenes, Lillesand og Iveland.

I fase 3 legges det frem en portefølje av prosjekter og tiltak som skal styrke kollektivtransport, sykkel og gange, i tillegg til at finansieringen av E18/E39 Gartnerløkka-Kolsdalen i Kristiansand videreføres. Formålet med fase 3 er å bygge ut tiltak som legger til rette for kollektivtransport, sykling og gange, som vil bidra til å nå nullvekstmålet for persontransport med bil i Kristiansandsregionen.

Samlet økonomisk ramme for Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 3 er beregnet til om lag 7,5 mrd. 2023-kr. Finansieringen av pakken er basert på bompenger og statlige, fylkeskommunale og kommunale midler. I tillegg kommer all merverdiavgift som staten refunderer til kommunene i Kristiansandsregionen og Agder fylkeskommune for prosjekter og tiltak i pakken.

Bompengerevningen til fase 3 er basert på dagens innkrevingsordning, men det etableres i tillegg 10 nye bomstasjoner, slik at en større andel av trafikken i Kristiansand må betale bompenger.

Takst- og rabattsystemet videreføres i all hovedsak fra fase 2 av pakken, men det foreslås å øke grunntakstene sammenliknet med dagens nivå. Det legges til grunn en innkrevingsperiode for bypakken på 15 år.

### 2 Bakgrunn

Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 1 ble behandlet av Stortinget i 2009, jf. St.prp. nr. 98 (2008–2009) *Om utbygging og finansiering av Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 1* og Innst. 82 S (2009–2010). Takst- og rabattsystemet i fase 1 ble justert flere ganger, blant annet ved innføring av tidsdifferensierte takster. Innkrevingsperioden ble også forlenget flere ganger.

Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 2 ble behandlet av Stortinget i 2021, jf. Prop. 95 S (2020–2021) *Utbygging og finansiering av Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 2 i Agder* og Innst. 320 S (2020–2021). I fase 2 ble gjennomføringen av prosjektet E18/E39 Gartnerløkka-Kolsdalen i Kristiansand kommune prioritert. I tillegg ble det foreslått midler til tiltak for bl.a. kollektivtransport, sykkel og gange. Det var et opphold i innkrevingen av bompenger i Kristiansand fra 1. januar til 31. august 2021. Innkrevings-

gen av bompenger til Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 2 startet 1. september 2021.

Parallelt med behandlingen av fase 2 ble det arbeidet videre med fase 3 av bypakken. Målet for Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 3 er at veksten i persontransport skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange (nullvekstmålet). Det er satt sammen en portefølje av tiltak for kollektiv, sykkel og gange og vei som skal bidra til å nå målet. Det er forutsatt at Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 3 skal avløse fase 2 av bypakken. Ved overgang fra fase 2 til fase 3, legges det til grunn at eventuelle ubrukte midler fra fase 2 disponeres i fase 3, og kommer i tillegg til rammene for fase 3. Tilsvarende skal også økonomiske forpliktelser knyttet til igangsatte tiltak og prosjekter i fase 2 følges opp i fase 3.

Kristiansandsregionen ønsker å komme i posisjon til å forhandle om en byvekstavtale med staten. Tiltakene i Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 3 er bygd på rammene og føringene for en byvekstavtale. Ytterligere tiltak vil være tema i eventuelle forhandlinger om en byvekstavtale for Kristiansandsregionen.

#### Ekstern kvalitetssikring og prisomregning

Det er gjennomført ekstern kvalitetssikring av bypakkens trafikkgrunnlag, finansieringsevne, samlede usikkerhet, i hvilken grad pakkens innhold er i tråd med tidligere konseptvalg og i hvilken grad tiltakene bidrar til å nå nullvekstmålet.

Den eksterne kvalitetssikreren vurderer at finansieringsgrunnlaget for pakken samlet sett er robust. Tiltakene og ambisjonene i pakken er i stor grad i tråd med konseptvalget som ble tatt på bakgrunn av konseptvalgutredningen for Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fra 2011. Den eksterne kvalitetssikreren vurderer at tiltakene i pakken vil bidra til å nå nullvekstmålet, men at toveis innkreving i bomstasjonene og en ny bomstasjon på Kjos ville gitt enda bedre måloppnåelse. Videre viser kvalitetssikrerens analyser at utbygging av prosjektet E18 Ytre ringvei i Kristiansand kommune kan føre til en trafikkøkning gjennom Kristiansand på om lag 7 pst., noe som kan utfordre nullvekstmålet.

Den eksterne kvalitetssikreren har også gjort en overordnet vurdering av grunnlaget for kostnadsestimatene for prosjekter og tiltak i den prioriterte prosjektporteføljen. Kvalitetssikreren har i sin gjennomgang lagt på et usikkerhetspåslag på

prosjektene i porteføljen med utgangspunkt i prosjektenes planstatus. Kvalitetssikreren vurderer at kostnadene i tiltaksporteføljen sannsynligvis er underestimerte, noe som kan føre til at man kun får gjennomført deler av de foreslåtte tiltakene innenfor den økonomiske rammen for pakken. Dette er nærmere omtalt i kapittel 4. Videre peker kvalitetssikreren på at kvaliteten på kostnadsberegningene må bedres og at effekten av tiltakene må tydeliggjøres, for å kunne utøve reell porteføljestyring. Det vises i den forbindelse til omtalen av styringsmodellen og prinsippene for porteføljestyring i kapittel 8.

Beløpene i denne proposisjonen presenteres i 2023-kr. Tallgrunnlaget som lå til grunn for den lokalpolitiske behandlingen av bompengesaken og den eksterne kvalitetssikringen var i 2021-prisnivå. Ved omregning fra 2021-kr til 2022-kr er det benyttet Statistisk sentralbyrås konsumprisindeks for omregning av bompengelinntekter, takster og kostnader for bompengeselskapet og Statistisk sentralbyrås byggekostnadsindeks for veianlegg for omregning av kostnader for tiltak og prosjekter i pakken. Ved omregning fra 2022-kr til 2023-kr er det benyttet en indeks på 2 pst. for bompengetakster, bompengelinntekter, bompengeselskapets kostnader og kostnader for prosjektene og tiltakene i pakken. Endelige indekser fra Statistisk sentralbyrå vil benyttes til å prisomregne fra 2022-kr til det aktuelle års prisnivå etter hvert som disse foreligger.

### 3 Lokalpolitisk behandling

I 2016 fattet Vest-Agder fylkeskommune og Kristiansand kommune likelydende prinsippvedtak om en fremtidig bypakke. Prinsippvedtaket omhandlet bomsystemet og takst- og rabattsystemet. Et forslag til bompengereordning ble lagt frem i 2018, men i løpet av høringsperioden startet en landsomfattende bompengedebatt, som resulterte i at bompengesaken i Kristiansandsregionen ble stilt i bero.

I november 2020 vedtok styringsgruppen for bypakken at arbeidet med bypakken skulle tas opp igjen. I 2021 ble det utarbeidet et faglig grunnlag for Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 3 som ble sendt på høring til kommunene i Kristiansandsregionen våren og sommeren 2021, og til behandling i Kristiansand kommune og Agder fylkeskommune høsten 2021.

Bystyret i Kristiansand kommune behandlet saken 1. desember 2021 og fattet følgende vedtak:

1. *Bompengeutredningen godkjennes slik den er beskrevet i denne saken, og som vist i dokumentet «Faglig grunnlag – Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 3», datert 01.11.2021.*
2. *Innkrevingen av bompenger baseres på enveis innkreving og innkrevingspunkter som vist i Statens vegvesens faglige grunnlag.*
3. *Det legges opp til å skille mellom takster i rushtid og utenom rushtid. Rushtid er fra kl. 06.30 til kl. 09.00 samt fra kl. 14.30 til kl. 17.00 mandag til fredag unntatt for offentlige fri og helligdager. Dersom dette er teknisk mulig, gjelder dette kun for takstgruppe 1.*
4. *Grunntakstene kan etter vedtak i Agder fylkesting og Kristiansand bystyre justeres slik at det oppnås en gjennomsnittstakst på kr 12,5 per passering (2021-kroneverdi).*
5. *Gjennomsnittstaksten prisjusteres etter konsumprisindeksen.*
6. *Det tas utgangspunkt i følgende grunntakster:*

2021-kr

Takst- grupper	Takstgruppe 1		Takstgruppe 2		
	Normal takst	Null- utslipp	Euro		
Takst- klasser			V og eldre	Euro VI	Null- utslipp
Utenfor rushtid	20	10	41	32	0
Rushtid (06:30– 09:00 og 14:30– 17:00)	30	15	41	32	0

*Dersom det ikke er teknisk mulig å ha flat takst for takstgruppe 2 vedtas det rushtidsavgift på 50% for denne takstgruppen.*

7. *Rabattordninger og fritaksordninger forutsettes å følge gjeldende takstretningslinjer. Dette innebærer blant annet at kjøretøy i takstgruppe 1 med brikke og gyldig avtale skal ha 20 prosent rabatt.*
8. *Kjøretøy med brikke og gyldig avtale skal maksimalt betale for 50 passeringer per kalendermåned, og kun én gang ved flere passeringer innenfor en time, hvor høyeste takst betales.*
9. *Det legges til grunn en innkrevingsperiode på om lag 15 år.*

10. *Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 3 forutsettes etablert snarest mulig, og forutsettes å overta alle forpliktelser fra Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 2, Prop. 95 S (2020–2021).*
11. *Takstene og rabattordningene i vedtakspunktene over ønskes gjennomført i eksisterende bomstasjoner snarest mulig etter Stortingsvedtak, og før de nye bomstasjonene er etablert.*
12. *Det tas utgangspunkt i en portefølje som angitt i Faglig grunnlag – Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 3. Det legges til grunn at bompenger finansierer om lag 4,4 mrd. 2021-kr. Statlige, fylkeskommunale og kommunale midler kommer i tillegg.*
13. *Midler som mottas som merverdikompensasjon knyttet til investeringer på kommunal og fylkeskommunal vei tilbakeføres til Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 3. Staten forutsetter egenandel på 20 prosent på fylkeskommunale/kommunale prosjekter i byvekstavtalen. Kristiansand kommune vil bringe egenandelskravet inn i forhandlingene om en byvekstavtale.*
14. *Med bakgrunn i at Kristiansandsregionen allerede har en bompengepakke ønsker regionen å se bompengereordningen fase 3 i sammenheng med forhandlingsresultatet for en byvekstavtale. Dersom det ikke oppnås byvekstavtale som blir godkjent av bystyret i Kristiansand og fylkestinget i Agder, videreføres Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 2.*
15. *Kristiansand kommune aksepterer strenge krav til kostnadskontroll av pakken og fast økonomisk ramme. Kristiansand kommune og Agder fylkeskommune skal sammen med partene i samferdselspakka sørge for gode systemer som ivaretar slik kontroll.*
16. *I tabell 3.1 og vedlagte oversikt framkommer prosjektene i porteføljen i prioritert rekkefølge. Porteføljen skal gjennomgås av bystyret i Kristiansand når byvekstavtale er inngått med staten. Kristiansand kommune aksepterer at porteføljen må tilpasses den endelige rammen for en byvekstavtale. Når forhandlingene er gjennomført, skal det dermed være dokumentert at inntektene kan finansiere de definerte prosjektene. Porteføljen skal også revideres jevnlig, ut fra måloppnåelse (effekt på utslipp og nullvekstmålet) og andre sentrale faktorer som avtales i forhandlingene. Tiltak for kollektivtransport, sykkel og gange prioriteres tidlig i perioden. Kollektivtilbudet*

skal forbedres senest fra det tidspunkt bomtaksten økes.

17. Den etablerte styringsgruppen for «Byvekst-avtale kristiansandsregionen» blir styringsgruppe for Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 3. Styringsmodellen tilpasses eventuelle behov for endringer gjennom en framforhandlet byvekstavtale.
18. Det etableres et system for porteføljestyring i tråd med forslaget i Statens vegvesens saksgrunnlag.
19. Styringsgruppen gis fullmakt til å foreta eventuelle justeringer i forbindelse med utarbeidelse av proposisjon til Stortinget om Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 3, slik denne blir tilpasset forhandlingsresultat for byvekstavtalen. Dette forutsetter en prosess som vedtatt i punkt 14, og at kommunens medlem i styringsgruppa (ordfører) sørger for god lokalpolitisk forankring gjennom vedtak i bystyret.
20. Finansiering av Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 3 legges inn i bompengeselskapet Ferde AS.

Fylkestinget i Agder behandlet saken 13. desember 2021 og fattet følgende vedtak:

1. Bompengeutredningen godkjennes slik den er beskrevet i denne saken, og som vist i dokumentet «Faglig grunnlag – Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 3», datert 01.11.2021 som grunnlag for forhandlingene med staten.
2. Innkrevingen av bompenger baseres på enveis innkreving og innkrevingspunkter som vist i Statens vegvesens faglige grunnlag. I forhandlingene med staten må en vurdere hensiktsmessigheten av den endelige plasseringen av bommene.
3. Det legges opp til å skille mellom takster i rushtid og utenom rushtid. Rushtid er fra kl. 06.30 til kl. 09.00 samt fra kl. 14.30 til kl. 17.00 mandag til fredag unntatt for offentlige fri og helligdager. Dersom det er teknisk mulig, gjelder dette kun for takstgruppe 1.
4. Grunntakstene kan etter vedtak i Agder fylkesting og Kristiansand bystyre justeres slik at det oppnås en gjennomsnittstakst på kr 12,50 per passering (2021-kroneverdi).
5. Gjennomsnittstaksten prisjusteres etter konsumprisindeksen.
6. Det tas utgangspunkt i følgende grunntakster:

2021-kr

Takstgrupper	Takstgruppe 1		Takstgruppe 2		
	Normal takst	Null-utslipp	Euro V og eldre	Euro VI	Null-utslipp
Utenfor rushtid	20	10	41	32	0
Rushtid (06:30–09:00 og 14:30–17:00)	30	15	41	32	0

Dersom det ikke er teknisk mulig å ha flat takst for takstgruppe 2, vedtas det rushtidsavgift på 50 prosent også for denne takstgruppen.

7. Rabattordninger og fritaksordninger forutsettes å følge gjeldende takstretningslinjer. Dette innebærer blant annet at kjøretøy i takstgruppe 1 med brikke og gyldig avtale skal ha 20 prosent rabatt.
8. Kjøretøy med brikke og gyldig avtale skal maksimalt betale for 50 passeringer per kalendermåned, og kun én gang ved flere passeringer innenfor en time, hvor høyeste takst betales.
9. Det legges til grunn en innkrevingsperiode på om lag 15 år.
10. Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 3 forutsettes etablert snarest mulig, og forutsettes å overta alle forpliktelser fra Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 2, Prop. 95 S (2020–2021).
11. Takstene og rabattordningene i vedtaks-punktene over ønskes gjennomført i eksisterende bomstasjoner snarest mulig etter Stortingsvedtak, og før de nye bomstasjonene er etablert.
12. Det tas utgangspunkt i en portefølje som angitt i Faglig grunnlag – Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 3. Det legges til grunn at bompenger finansierer om lag 4,4 mrd. 2021-kroner. Statlige, fylkeskommunale og kommunale midler kommer i tillegg.
13. Midler som mottas som merverdikompensasjon knyttet til investeringer på kommunal og fylkeskommunal vei tilbakeføres til Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 3. Staten forutsetter egenandel på 20 prosent på fylkeskommunale/kommunale prosjekter i



byvekstavtalen. Agder fylkeskommune vil bringe egenandelskravet inn i forhandlingene om en byvekstavtale. Det legges til grunn at prosjekt ny Egsbru ikke utløser fylkeskommunal egenandel.

14. Med bakgrunn i at Kristiansandsregionen allerede har en bompengepakke, ønsker regionen å se bompengoordningen fase 3 i sammenheng med forhandlingsresultatet for en byvekstavtale. Dersom det ikke oppnås byvekstavtale med staten, videreføres Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 2.
15. Agder fylkeskommune aksepterer strenge krav til kostnadskontroll av pakken og fast økonomisk ramme. Kristiansand kommune og Agder fylkeskommune skal sammen med partene i samferdselspakka sørge for gode systemer som ivaretar slik kontroll.
16. I tabell 3.1 og vedlagte oversikt framkommer prosjektene i porteføljen i prioritert rekkefølge. Agder fylkeskommune aksepterer at porteføljen må tilpasses den endelige rammen for en byvekstavtale. Når forhandlingene er gjennomført, skal det dermed være dokumentert at inntektene kan finansiere de definerte prosjektene. Porteføljen skal også revideres jevnlig, ut fra måloppnåelse og andre sentrale faktorer som avtales i forhandlingene. Før de enkelte prosjekt vedtas endelig, må det jobbes videre med vurderingen av standarder på prosjektene med hensyn på kost/nytte. SAM utvalget holdes fortløpende orientert om dette arbeid.
17. Den etablerte styringsgruppen for «Byvekstavtale kristiansandsregionen» blir styringsgruppe for Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 3. Styringsmodellen tilpasses eventuelle behov for endringer gjennom en framforhandlet byvekstavtale.
18. Det etableres et system for porteføljestyring i tråd med forslaget i Statens vegvesens faglige grunnlag.
19. Styringsgruppen gis fullmakt til å foreta eventuelle justeringer i forbindelse med utarbeidelse av proposisjon til Stortinget om Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 3, slik denne blir tilpasset forhandlingsresultat for byvekstavtalen.
20. Finansiering av Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 3 legges inn i bompengeselskapet Ferde AS.
21. Agder fylkeskommune garanterer ved selvskyldnerkausjon for et maksimalt låneopptak for bompengeselskapet Ferde AS, begrenset oppad til 2 mrd. kroner for Samferdselspakke

for Kristiansandsregionen fase 3, med tillegg av 10 prosent av til enhver tid gjeldende hovedstol til dekning av eventuelle påløpte renter og omkostninger. Det samlede garantibeløpet blir følgelig maksimalt 2,2 mrd. kroner for Agder fylkeskommune. Garantisten har rett til å sikre garantiene med første prioritets pant i bompengeselskapets rettigheter til å innkreve bompenger. Denne garantien overtar for tidligere garanti gitt til Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 2.

22. Garantien må på vanlig måte godkjennes av Kommunal og moderniseringsdepartementet.
23. Garantien gjelder fra første opptrekk på finansieringen i forbindelse med rekvisisjon i byggeperioden, og gjennom innkrevingsperioden på 15 år. Innkrevningstiden 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 22 år fra første opptrekk på finansieringen.
24. Kostnadsøkninger og/eller inntektssvikt i porteføljestyrte bompengepakker skal håndteres i den løpende porteføljestyringen og ikke gjennom økte takster eller forlenget innkreving. Garantistenes utlegg kan følgelig ikke dekkes gjennom en økning av gjennomsnittstaksten eller en forlengelse av innkrevningstiden. Unntaket fra dette gjelder prosjektet E18/E39 Gartnerløkka-Kolsdalen som styres etter prinsippet for strekningsvise prosjekter, med mulighet til å øke takstene med 20 prosent, samt å øke innkrevningstiden med inntil 5 år.
25. Garantien gjelder inntil bompengeselskapets gjeld knyttet til Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 3 er nedbetalt og reduseres i takt med nedbetaling av lån.

Finansieringsplanen for bypakken, som inkluderer lokalt bidrag, må avklares gjennom lokalpolitisk behandling av bompengesaken. Samferdselsdepartementet påpekte derfor i desember 2021 at den lokale egenandelen i bypakken ikke vil være en del av eventuelle forhandlinger om en byvekstavtale, slik det var lagt opp til i Kristiansand kommune og Agder fylkeskommunes vedtakspunkt 13 datert hhv. 1. og 13. desember 2021. Agder fylkeskommune og Kristiansand kommune sendte en forespørsel om en redusert lokal egenandel i bypakken til Samferdselsdepartementet i brev av 11. februar 2022. Det ble gitt aksept for en egenandel på minimum 15 pst. for tiltak på lokal vei i brev av 16. mai 2022. Bypakkens finansieringsplan er nærmere omtalt i kapittel 6.

Samferdselsdepartementet påpekte videre at bompengefinansierte bypakker skal fremmes som en egen sak for Stortinget, og at det ikke kan fremmes et forslag om en bompengefinansiert bypakke med forutsetning om at det inngås byvekstavtale, slik Kristiansand kommune og Agder fylkeskommunes vedtakspunkt 14 datert hhv. 1. og 13. desember 2021 la opp til.

På bakgrunn av dette ble saken behandlet på nytt i Kristiansand kommune og Agder fylkeskommune hhv. 8. juni og 14. juni 2022, der det ble lagt til grunn en egenandel på 15 pst. for nye tiltak på kommunal og fylkeskommunal vei, som erstattet vedtakspunkt 13. Videre ble vedtakspunkt 14 annullert.

Bystyret i Kristiansand behandlet saken 8. juni 2022 og fattet følgende vedtak:

1. Bystyret mener Samferdselsdepartementet har imøtekommet Kristiansandsregionen på viktige punkter som gir grunnlag for endring av enkelte vedtak i sak 309/21 av 01.12.2021.
2. Bystyrets vedtak nr 13 i sak 309/21 endres til: I tråd med Samferdselsdepartementets brev av 16.05.22 legges det til grunn at kommunen og fylkeskommunen bidrar med en egenandel på 15 prosent av investeringskostnaden ekskl. merverdiavgift ved nye prosjekter og tiltak på fylkeskommunal eller kommunal vei. Med nye tiltak menes tiltak som starter etter at Stortinget har sluttet seg til gjennomføring av Samferdselspakke for Kristiansand fase 3. Bompenger kan ikke finansiere den lokale egenandelen, og kan heller ikke indirekte benyttes til andre formål enn finansiering av prosjekt og tiltak i samferdselspakken. Kristiansand kommune skal føre tilbake all merverdiavgift staten refunderer for tiltak på kommunal vei tilbake til porteføljen i pakken.
3. Bystyrets vedtak nr 14 i sak 309/21 annulleres.
4. Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 3 vil være en del av grunnlaget for å komme i en posisjon til å forhandle med staten om en byvekstavtale for Kristiansandsregionen. Kristiansand kommune og Agder fylkeskommune har i dag en belønningsavtale med staten for perioden 2020 til 2023. I samsvar med brev fra SD 16.05.2022 legger bystyret til grunn at belønningsavtalen ikke bortfaller selv om det ikke inngås byvekstavtale.
5. Bystyret legger til grunn at Agder fylkesting gjør tilsvarende vedtak.

Fylkestinget i Agder behandlet saken i 14. juni 2022 og fattet følgende vedtak:

1. Fylkestinget mener Samferdselsdepartementet har imøtekommet Kristiansandsregionen på viktige punkter som gir grunnlag for endring av enkelte vedtak i FT-sak 79/21.
2. Fylkestingets vedtak nr 13 i FT-sak 79/21 endres til: I tråd med Samferdselsdepartementets brev av 16.05.22 legges det til grunn at kommunen og fylkeskommunen bidrar med en egenandel på 15 prosent av investeringskostnaden ekskl. merverdiavgift ved nye prosjekter og tiltak på fylkeskommunal eller kommunal vei. Med nye tiltak menes tiltak som starter etter at Stortinget har sluttet seg til gjennomføring av Samferdselspakke for Kristiansand fase
3. Bompenger kan ikke finansiere den lokale egenandelen, og kan heller ikke indirekte benyttes til andre formål enn finansiering av prosjekt og tiltak i samferdselspakken. Agder fylkeskommune skal føre tilbake all merverdiavgift staten refunderer for fylkesveitiltakene tilbake til porteføljen i pakken. 3. Fylkestingets vedtak nr 14 i FT-sak 79/21 annulleres.
4. Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 3 vil være en del av grunnlaget for å komme i en posisjon til å forhandle med staten om en byvekstavtale for Kristiansandsregionen. Kristiansand kommune og Agder fylkeskommune har i dag en belønningsavtale med staten for perioden 2020 til 2023. I samsvar med brev fra Samferdselsdepartementets datert 16.05.2022 legger fylkestinget til grunn at belønningsavtalen ikke bortfaller selv om det ikke inngås byvekstavtale.
5. Fylkestinget legger til grunn at Kristiansand bystyre gjør tilsvarende vedtak.

Styringsgruppen for bypakken har i vedtak av 27. januar 2023 bekreftet at de er kjent med at en bompengefinansiert bypakke skal legges frem for behandling i Stortinget før det eventuelt er aktuelt å starte forhandlinger om en byvekstavtale. Dermed utgår også vedtakspunkt 19 fra den lokalpolitiske behandlingen i desember 2021.

#### 4 Omtale av aktuelle prosjekter og tiltak

Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 3 tar utgangspunkt i konseptvalget som ble tatt på

bakgrunn av konseptvalgutredningen for Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fra 2011. Det er satt sammen en portefølje av prosjekter som er i tråd med konseptvalgutredningen, og som skal bidra til å nå nullvekstmålet i Kristiansandsregionen. En samlet fremstilling av prosjektporteføljen i prioritert rekkefølge fremgår av tabell 4.1.

Statens vegvesen har beregnet et finansieringsbehov på om lag 6 470 mill. 2023-kr for de prioriterte prosjektene i porteføljen. Som omtalt i kapittel 2 har den eksterne kvalitetssikreren gjort vurderinger av kostnader for tiltakene og prosjektene i bypakken. Kvalitetssikreren har lagt til et usikkerhetspåslag på prosjektene i porteføljen på mellom 10 og 45 pst. avhengig av planstatus for det enkelte prosjektet, og kommet frem til et

finansieringsbehov på om lag 8 260 mill. kr for tiltakene i den prioriterte prosjektporteføljen.

Det er knyttet stor usikkerhet til kostnadene for prosjektene, blant annet som følge av at flere av prosjektene og tiltakene er på et tidlig planstadium. Det har videre vært en sterk prisvekst innen veianlegg de siste årene, som det er en risiko for at vedvarer. Prosjekter i porteføljestyrte bypakker skal gjennomføres innenfor den økonomiske rammen for pakken. Kostnadsøkninger og/eller inntektssvikt i pakken skal håndteres ved å kutte i porteføljen. Dersom inntektene i pakken blir høyere, og/eller finansieringskostnadene lavere enn beregnet, vil det bli rom for å gjennomføre flere tiltak i porteføljen i tabell 4.1.

Tabell 4.1 Oversikt over prosjektporteføljen i Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 3

Prioritet	Prosjekt	Veieier	Beregnet finansieringsbehov i mill. 2023-kr
1	E18/E39 Gartnerløkka – Kolsdalen	Stat	2 910 <sup>1</sup>
2	Kjoskrysset	Fylke	130
3	Havnegata (og Vestre Strandgate)	Kommune	380
4	Sykkelekspressvei Vollevannet – Oddemarka	Stat	190
5	Sykkelekspressvei Oddemarka – Tordenskioldsgate	Stat	220
6	Innfartsparkering	Ikke avklart	50
7	Kollektivterminal Lillesand	Ikke avklart	20
8	Kollektivterminal Birkenes	Ikke avklart	10
9	Bussgater i Kvadraturen – hovedakse	Fylke	170
10	Diverse mindre kollektivtiltak inkl. kryss mellom Tollbodgata og Elvegata	Kommune	60
11	Rundingen, vei og kollektivtiltak	Fylke	170
12	Bru til Eg	Fylke	440
13	Kryss – Påskebjergget, samt påkobling på begge sider	Fylke	140
14	Kollektivtrase Anders Kjærsvog	Kommune	90
15	Sykkelekspressvei Vennesla – Hunsøya	Kommune	50
16	Høvågveien, Rona – Dvergsnesveien inkl. ny bru ved Gamle Strømmeveien	Fylke	60
17	G/S Doktorsvingen – Moseidmoen	Kommune	50
18	Østre Ringveg, 4-felt – Kongsgård Alle – E18	Fylke	170
19	Kollektivfelt, Vågsbygdv. Kjoskrysset – Flødemelka	Fylke	230
20	Sykkelekspressvei Auglandsbukta – Kjos	Fylke	120

Tabell 4.1 Oversikt over prosjektporteføljen i Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 3 (forts.)

Prioritet	Prosjekt	Veieier	Beregnet finansieringsbehov i mill. 2023-kr
21	Sykkelekspressvei Lumber – Auglandsbukta	Fylke	110
22	Gangakse UiA – Kvadraturen	Fylke/ kommune	20
23	Gangakse sykehuset – Kvadraturen	Fylke/ kommune	20
24	G/S Sømsveien, Randesundsheimen – Sømkleiva	Kommune	100
25	Sykkelvei langs E39 og planskilt kryss ved Brennåsen	Stat	50
26	Sykkel og gangakse Vennesla nord – syd	Kommune	100
27	Utbedring G/S Dvergsnesveien – Strømmeveien – Høvågveien	Kommune	30
28	Rv. 9 Setesdalsveien, undergang Mølla – Grimsbekken	Stat	20
29	Rona, som i forprosjekt	Fylke	230
30	Planlegging neste periode (etter 2033)		120
Sum prioriterte prosjekter			6 470
Bomstasjoner og planlegging			60
Administrasjon			50
Kommunikasjon og adferd			40
Gange			420
Sykkel			240
Mindre tiltak kollektiv			220
SUM TOTALT			7 490

<sup>1</sup> Oppgitt finansieringsbehov er kostnad for prosjektet fratrukket statlig bevilgning og bompenger i perioden 2021–2023.

I omtalen av prosjektene i porteføljen er det gjort et skille mellom vei-, kollektiv-, sykkel- og gangetiltak selv om veitiltakene også inneholder tiltak for kollektiv, sykkel og gange. Nedenfor gis det en omtale av de mest sentrale prosjektene i porteføljen med planstatus.

#### Veitiltak

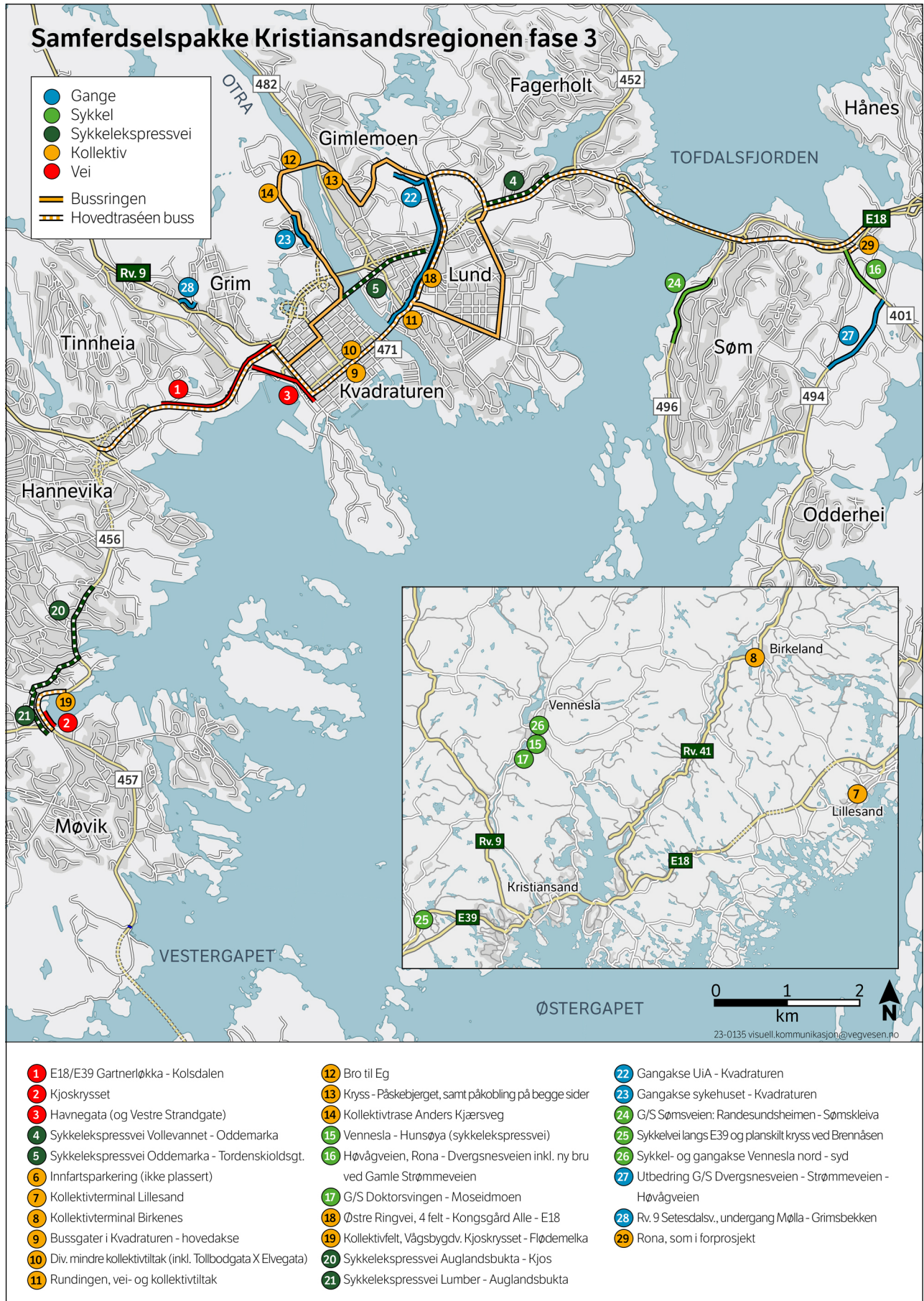
##### *E18/E39 Gartnerløkka-Kolsdalen*

Prosjektet videreføres fra Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 2, jf. Prop. 95 S (2020–2021) og Innst. 320 S (2020–2021). Kostnadsrammen for E18/E39 Gartnerløkka-Kolsdalen ble vedtatt av Stortinget gjennom behandlingen av Prop. 2 S (2021–2022) *Endringar i statsbudsjettet 2021 under Samferdselsdepartementet (driftskreditt*

*til Nye Veier AS og kostnadsrammer) og revisjon av bompengepakke (fylkesveg) jf. Innst. 79 S (2021–2022).*

Forberedende arbeider startet sommeren 2021, og byggeperioden er estimert til om lag seks år. Finansieringsbehovet til prosjektet er oppgitt i tabell 4.1. Det er fratrukket statlig bevilgning og bompengebidrag i perioden 2021–2023.

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 kollektivtransport og gjennomgående sykkelekspressvei. Prosjektet bidrar til sammenhengende standard, løsninger for kollektivtransport, sykkel og gange og bedre fordeling av trafikken i Kristiansand sentrum.



Figur 4.1 Prioriterte prosjekter og tiltak i Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 3

Prosjektet legger til rette for videreføring av Havnegata frem til containerhavn syd og vest i Kvadraturen (Silokaia/Odderøya).

#### *Fv. 471 Havnegata (og Vestre Strandgate)*

Ny Havnegate vil avlaste Vestre Strandgate, gi bedre fremkommelighet for kollektivtransporten, bedre forholdene for gående og syklende og bidra til byutvikling i Vestre havn. Videre vil ny Havnegate gi effektiv adkomst til containerhavna for næringstrafikken og god atkomst til indre deler av sentrum. Omlegging av busstraséen fra Henrik Wergelandsgate til Dronningens gate for østgående trafikk, vil sammen med nye løsninger for Gartnerløkka, Vestre Strandgate og ny Havnegate gi et mer oversiktlig kjøremønster. Reguleringsplan for prosjektet ble vedtatt i 2018.

#### *Fv. 456/457 Kjoskrysset*

Dagens Kjoskryss bygges om fra et t-kryss med kryssing i plan til en rundkjøring med gange- og sykkelbru over. Tiltaket vil gi bedre trafikkavvikling, spesielt for kollektivtransport. Tiltaket vil også gi bedre trafiksikkerhet, særlig for gående og syklende. Reguleringsplan for prosjektet ble vedtatt i 2019.

#### Kollektivtiltak

Prosjektporteføljen inneholder infrastrukturtiltak for kollektivtransport under to hovedsatsinger. Den ene hovedsatsingen er tiltak for å fjerne flaskehals og sikre full fremkommelighet på bussens hovedtrasé. Tiltakene skal bidra til å øke bussens attraktivitet. Den andre hovedsatsingen er tiltak for å etablere en indre bussring i Kristiansand. Bussringen skal legge til rette for et nytt og godt kollektivtilbud mellom befolkningstette områder og viktige målpunkt. Det legges ellers opp til å etablere kollektivterminaler i de omkringliggende kommunesentrene og innfartsparkeringer på sentrale innfartsårer.

#### *Hovedtraséen for buss*

Hovedtraséen for buss er definert som strekningen mellom Hannevika i vest og Rona i øst. Den største flaskehalsen for kollektivtransporten er gjennom Kvadraturen, fra Gartnerløkka og forbi Lund torv hvor forsinkelser påvirker hele kollektivsystemet. Prosjektene E18/E39 Gartnerløkka-Kolsdalen og ny Havnegate og Vestre Strandgate vil være viktige bidrag for å øke bus-

sens fremkommelighet til Kvadraturen. Det er videre lagt opp til tiltak i sentrale gater i Kvadraturen der kollektivtransporten skal prioriteres på bekostning av annen trafikk. Samlet vil tiltakene gi betydelig forbedret fremkommelighet for kollektivtransport gjennom Kvadraturen.

#### *Bussringen*

Bussringen vil knytte sammen Kvadraturen, sykehuset på Eg, Universitetet i Agder og Lund bydel. Gjennom å tilrettelegge for nye byttemuligheter, vil bussringen effektivisere reiser med de øvrige gjennomgående busslinjene til og fra bussringen sitt dekningsområde. Ny bru over Otra ved Eg er en forutsetning for å få på plass en indre bussring. Brua er særlig viktig for å legge til rette for et godt kollektivtilbud mellom befolkningstette områder og viktige målpunkt i Kristiansand. Den vil også styrke sykehusets beredskap og sikre tilgjengeligheten ved hendelser som stenger E18 Baneheitunnelen. Videre vil brua redusere sykkel- og gangavstand mellom Eg bydel og østsiden av Otra.

#### Tiltak for sykkel og gange

Den største satsingen i porteføljen for sykkel og gange er å videreføre utbyggingen av en sykkel-ekspresvei med fortau fra Vågsbygd i vest til Timenes i øst. Det legges videre opp til å gjennomføre tiltak som skal binde sammen eksisterende sykkelveinett og koble dette til sykkel-ekspresveien.

Videre inneholder porteføljen tiltak for sykkel og gange i bydelssentre og kommunesentre. Det er også prioritert mindre tiltak som binder sammen boligområder med kollektivholdeplasser, herunder snarveier for å korte ned gangtid og for enkle adkomst til kollektivsystemet.

#### *Sykkelekspressveien*

Sykkelekspressveien skal legge til rette for at flere velger å sykle, og at alle typer syklist kan sykle direkte og trafiksikkert. Sykkelekspressveien legger også til rette for gående med eget fortau. Deler av sykkelekspressveien er bygd, men det gjenstår noen etapper for å få en fullstendig akse fra øst til vest. Delstrekningene Vollevannet-Oddemarka, Oddemarka-Tordenskioldsgate, Auglandsbukta-Kjos og Lumber-Auglandsbukta ligger i prosjektporteføljen. Det er vedtatt kommunedelplan for hele strekningen (2015). For strekningen Vollevannet-Oddemarka ble reguleringspla-

nen vedtatt i 2018, mens det er påbegynt arbeid med reguleringsplan for strekningen Oddemarka-Tordenskioldsgate.

#### *Gangeakse UiA-Kvadraturen*

Det er lagt opp til tiltak for gående på strekninger med, eller med potensiale for mange gående. Langs akse fra Universitetet i Agder (UiA) over Lund og inn i Kvadraturen er det blant annet lagt opp til et stort tiltak for gående. Aksen skal binde bysentrum sammen med universitetet for gående, syklende og kollektivtransport.

#### Bomstasjoner og planlegging

I porteføljen er det satt av midler til planlegging og etablering av nye bomstasjoner, og til å dekke kostnader til å skifte ut dagens bomstasjoner. Det er anslått at om lag 70 pst. av kostnadene knyttet til dette arbeidet vil tilfalle bompengeselskapet Ferde AS og om lag 30 pst. vil tilfalle Statens vegvesen.

#### Administrasjon og kommunikasjon og atferd

I porteføljen er det satt av midler til administrasjon av bypakken og til kommunikasjon og atferd. Bompenger kan kun benyttes til planlegging av prosjekter i vedtatt portefølje og administrasjon av disse prosjektene. Bompenger kan ikke finansiere arbeid i forbindelse med inngåelse og oppfølging av en eventuell byvekstavtale.

## **5 Trafikkgrunnlag**

Det er benyttet Regional transportmodell (RTM) for å beregne fremtidig trafikk gjennom bomstasjonene i Kristiansand. Trafikken gjennom de eksisterende fem bomstasjoner i Kristiansand har de siste årene vært om lag 56 000 kjøretøy per døgn (ÅDT). Ved etablering av ytterligere 10 bomstasjoner er det beregnet at trafikken som passerer bomstasjonene vil øke til om lag 112 000 kjøretøy per døgn. Andelen kjøretøy i takstgruppe 2 (tunge kjøretøy) er beregnet til om lag 9 pst. av trafikken.

Ekstern kvalitetssikrer sine trafikkberegninger gir noe lavere trafikkmengder sammenliknet med beregningene til Statens vegvesen. Det har blant annet bakgrunn i endringer i elbilprognoser, lavere befolkningsprognoser og forbedret kollektivsystem i transportmodellen.

E18 Ytre ringvei er et delvis bompengefinansiert prosjekt i Nye Veier AS sin portefølje, og omfat-

ter bygging av en ringvei utenfor Kristiansand sentrum. Prosjektet bygges ut i henhold til selskapets porteføljeprioriteringer og er ikke en del av bypakken. Fremdriften er foreløpig usikker. Når ringveien eventuelt åpner for trafikk, vil deler av trafikken som i dag går gjennom Kristiansand sentrum overføres til ringveien. Hvor stor trafikkoverføringen vil være er usikkert, og vil blant annet avhenge av takstnivået på bompengene på E18 Ytre ringvei. Basert på Statens vegvesens og ekstern kvalitetssikrers vurderinger, er det i finansieringsanalysen for bypakken lagt til grunn en reduksjon i ÅDT på 15 000 kjøretøy gjennom bomstasjonene i Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 3 ved åpning av prosjektet E18 Ytre ringvei, og at prosjektet åpner for trafikk i 2030.

Bypakken har nullvekstmålet som overordnet mål. Som grunnlag for vurderingen av bompenginntektene, er det derfor lagt til grunn at det ikke blir vekst i biltrafikken i bompengeperioden. Det er grunn til å regne med at det likevel vil bli noe trafikkvekst siden nullvekstmålet ikke omfatter næringstransport og gjennomgangstrafikk.

Byutredningen for Kristiansandsregionen fra 2017 synliggjorde at bompenger i kombinasjon med tiltak for kollektivtransport, syklende og gående er viktig for å nå nullvekstmålet. Bomsystemet som er foreslått i fase 3 av bypakken vil dekke flere transportstrømmer enn dagens bomsystem, ved å ha bomstasjoner rundt Sørlandsparken, tettere bomsnitt og bomstasjoner nærmere sentrum. Samtidig vil det bli gjennomført tiltak som vil gi store forbedringer for kollektiv, sykkel og gange som vil øke disse reisealternativenes attraktivitet sammenliknet med personbil. Sammen vil dette bidra til å nå nullvekstmålet.

## **6 Finansieringsopplegg**

Utbyggingen av Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 3 skal finansieres med statlige midler, bompenger, fylkeskommunale og kommunale midler. I tillegg er det lagt til grunn at kommunene i Kristiansandsregionen og Agder fylkeskommune skal føre all merverdiavgift som staten refunderer for prosjekter og tiltak tilbake til pakken. Forslag til finansieringsplan er vist i tabell 6.1.

Det er lagt til grunn at ubrukte midler fra Samferdselspakkens fase 2 disponeres i fase 3, og kommer i tillegg til rammene for fase 3. Tilsvarende skal alle økonomiske forpliktelser knyttet til igangsatte prosjekter og tiltak i fase 2 følges opp i fase 3. Gjennom behandlingen av Prop. 2 S (2021-

Tabell 6.1 Finansieringsplan for Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 3

Finansieringskilde:	Mill. 2023-kr
Statlige midler til E18/E39 Gartnerløkka – Kolsdalen	730
Merverdiavgiftskompensasjon fra fylkeskommune og kommuner	550
Egenandel fra fylkeskommune og kommuner	485
Bompenger	5 745
Sum	7 510

2022), jf. Innst. 79 S (2021-2022) ble kostnadsrammen for E18/E39 Gartnerløkka-Kolsdalen fastsatt. Styringsrammen for E18/E39 Gartnerløkka-Kolsdalen er fastsatt til 3 220 mill. 2020-kr, jf. Prop. 95 S (2020–2021) og Innst. 320 S (2020–2021), som omregnet til 2023-kr er 4 010 mill. I perioden 2021–2023 er det bevilget statlige midler og brukt bompenger til prosjektet på til sammen om lag 1 100 mill. 2023-kr, dvs. det gjenstår å finansiere om lag 2 910 mill. 2023-kr.

Økonomisk ramme for fase 3 er beregnet til om lag 7 510 mill. 2023-kr, der 2 910 mill. kr er satt av til E18/E39 Gartnerløkka-Kolsdalen, og de øvrige 4 600 mill. kr til øvrige prosjekter og tiltak porteføljen, jf. tabell 4.1. Utbyggingen må tilpasses inntektene i pakken, og det forutsettes streng kostnadskontroll.

#### Statlige midler

I tråd med Prop. 95 S (2020–2021) og Innst. 320 S (2020–2021), er det lagt til grunn 1 320 mill. 2021-kr i statlige midler til delfinansiering av E18/E39 Gartnerløkka-Kolsdalen, omregnet til om lag 1 510 mill. 2023-kr. Det er bevilget om lag 780 mill. 2023-kr til prosjektet før 2024. Det gjenstår om lag 730 mill. 2023-kr i statlige midler til E18/E39 Gartnerløkka-Kolsdalen.

#### Fylkeskommunale og kommunale midler

Samferdselsdepartementet ga i brev av 16. mai 2022 til Kristiansand kommune og Agder fylkeskommune aksept for en lokal egenandel på minimum 15 pst. i Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 3. I tillegg er det forutsatt at all merverdiavgift som staten refunderer for disse prosjektene skal føres tilbake til bypakka.

Det er foreløpig beregnet at investeringer på lokalt veinett vil kunne være på om lag 3 780 mill. 2023-kr inkludert merverdiavgift. Refusjon av merverdiavgift vil utgjøre om lag 550 mill. 2023-kr.

Lokale bidrag fra kommunene i Kristiansandsregionen og Agder fylkeskommune er foreløpig beregnet til om lag 485 mill. 2023-kr. Disse to postene utgjør til sammen om lag 1 035 mill. 2023-kr. Endelig nivå på den lokale egenandelen og kompensasjonen for merverdiavgift er avhengig av hvor stor andel av investeringsmidlene som faktisk blir brukt til prosjekter og tiltak på det kommunale og fylkeskommunale veinettet.

#### Bompenger

Bompenggebidraget i Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 3 er beregnet til om lag 5 745 mill. 2023-kr.

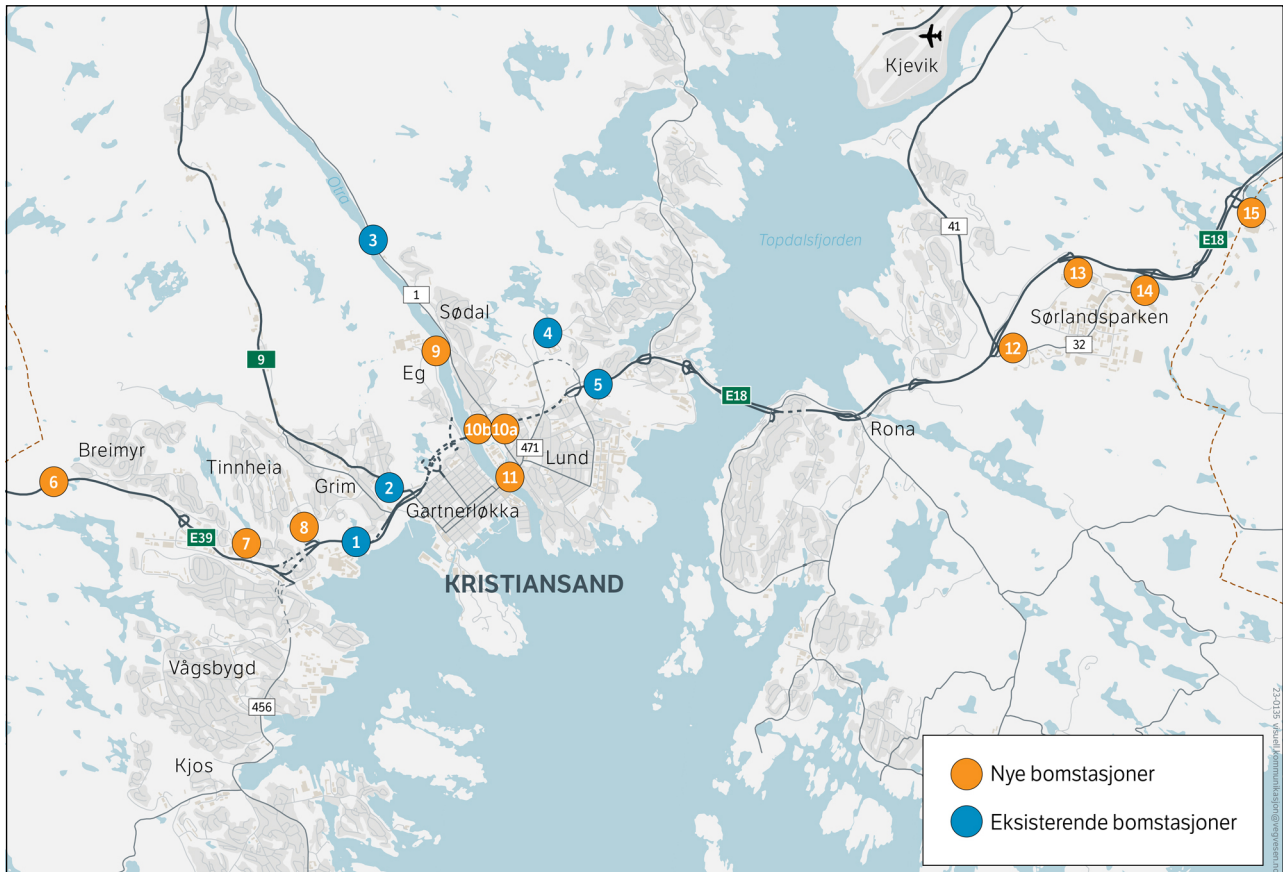
## 7 Bompenggeopplegg

Totalt vil det inngå 15 bomstasjoner i Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 3 som vist i figur 7.1. I tillegg til de fem eksisterende bomstasjonene i Kristiansand, vil det bli etablert 10 nye bomstasjoner.

Det er lagt opp til enveis innkreving av bompenger i alle bomstasjoner, med betaling inn til sentrum eller inn til Sørlandsparken. I bomstasjon 7 i Hellermyrbakken og bomstasjon 8 på Tinnhei-veien betaler trafikken som kjører til E39. Bomstasjon 10 a og b dekker samme trafikkstrømmer, men registreringen av kjøretøyene må fordeles på to innkrevingspunkter for å fange opp all trafikk. Bomstasjon 10 a dekker trafikken fra E18 Odder-nestunnelen ut på brua, mens bomstasjon 10 b dekker trafikk fra Torridalsveien på vestrettet påkjøringsrampe ut på E18 Oddernesbrua. Der-som det er mulig med en portal for å dekke tre kjørefelt, vil denne løsningen benyttes. Trafikkgrunnlaget blir det samme uavhengig av valgt løsning.

Samferdselsdepartementet legger til grunn at bomstasjonsplasseringen og innkrevingsopplegget kan justeres på et senere tidspunkt under for-





Figur 7.1 Kart som viser plasseringen av bomstasjoner i Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 3.

utsetningen av at endringene bidrar til bedre måloppnåelse og at det er lokal enighet om dette. Eventuelle justeringer skal ikke svekke økonomien i bypakken.

#### Takst- og rabattsystem

I samsvar med lokalpolitiske vedtak er det lagt til grunn en gjennomsnittstakst (gjennomsnittlig inntekt per passering) på inntil 12,50 2021-kr i Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 3. Omregnet til 2023-prisnivå tilsvarer dette om lag 13,50 kr. Foreløpige beregnede grunntakster fremgår av tabell 7.2.

Følgende takst- og rabattstruktur legges til grunn:

- Kjøretøy registrert i kjøretøykategori M1, får takst som takstgruppe 1.
- 20 pst. brikkerabatt i takstgruppe 1.
- Tidsdifferensiering av bompengetakster: Takstgruppe 1 betaler høyere takst mandag til fredag i rushtiden mellom kl. 06:30–09:00 og kl. 14:30–17:00. For øvrige tidspunkt, inkl. lørdag, søndag og helligdager blir takst utenfor rushtid lagt til grunn. For takstgruppe 2 er det ikke lagt opp til differensierte takster i og utenfor rushtid.

- Miljødifferensiering: I takstgruppe 1 skilles det mellom nullutslippskjøretøy og ordinære fossildrevne kjøretøy inkl. hybrid. Nullutslippskjøretøy i takstgruppe 1 betaler 50 pst. av taksten for ordinære kjøretøy. I takstgruppe 2 skilles det mellom kjøretøy med Euro V-teknologi og eldre, Euro VI-teknologi og nullutslippskjøretøy. Kjøretøy med Euro V-teknologi og eldre betaler om lag 25 pst. høyere takst enn kjøretøy med Euro VI-teknologi. Nullutslippskjøretøy i takstgruppe 2 har fritak for bompenger.
- Timesregel: Det betales kun for én passering innenfor én klokke i bomringen. Det er den første registrerte passeringen i sentral-systemet som vil være gjeldende. Timesregelen gjelder begge takstgrupper.
- Passeringstak: Det betales maksimalt for 50 passeringer per kalendermåned per kjøretøy i bomringen. Passeringstaket gjelder begge takstgrupper.

Det er ellers lagt til grunn at rabatter og fritak for betaling i bypakken skal følge til enhver tids gjeldende takstretningslinjer. For å oppnå rabatter (brikkerabatt, timesregel og passeringstak) forut-

Tabell 7.1 Plassering av bomstasjoner

Bomstasjon	Merknad	Innkrevingsretning
1. E39 Vesterveien	Eksisterende	Til sentrum
2. Rv. 9 Grim	Eksisterende	Til sentrum
3. Fv. 1 Sødal	Eksisterende	Til sentrum
4. Presteheia	Eksisterende	Til sentrum
5. E18 Bjørndalssletta	Eksisterende	Til sentrum
6. E39 Fidjane	Like øst for kryss E39 Grauthelleren	Til sentrum
7. Hellemyrbakken	Mellom E39 Kartheiakrysset og kryss på Eigevannsveien	Til E39
8. Tinnheiveien	På «ny» veiforbindelse fra E39 i Kolsdalen	Til E39
9. Ny bru Eg – Sødal	Ny kollektivbru. Bomstasjon hvis ordinær trafikk tillates	Til sentrum/Eg
10. a) E18 Oddernesbrua	E18 mellom Oddernestunnelen og Oddernesbrua	Til sentrum
b) E18 Brannstasjonen	E18 vestførende påkjøringsrampe til Oddernesbrua	Til sentrum
11. Fv. 471 Lahellebakken	Fv. 471 øst for Thygeson minde («Lundsbrua»)	Til sentrum
12. Fv. 32 Barstølveien vest	Fv. 32 Barstølveien nær Timeneskrysset	Til Sørlandsparken
13. Grasdalen	Kommunal vei Grasdalen	Til Sørlandsparken
14. Fv. 32 Barstølveien øst	Fv. 32 Barstølveien ved Barselvann	Til Sørlandsparken
15. Sørlandsparken øst	Kommunal vei Sydinga, til Sørlandsparken øst	Til Sørlandsparken

Tabell 7.2 Foreløpige takster for Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 3

Takstgrupper	Takstgruppe 1 (kjøretøy til og med 3500 kg)		Takstgruppe 2 (kjøretøy over 3500 kg)		
	Normaltakst	Nullutslipp	Euro V og eldre	Euro VI	Nullutslipp
Utenfor rushtid	22	11	41	32	0
Rushtid (06:30–09:00 og 14:30–17:00)	32	16	41	32	0

settes det gyldig brukeravtale og elektronisk brikke.

Det er videre lagt til grunn at gjennomsnittstaksten justeres i samsvar med Statistisk sentralbyrås konsumprisindeks. Ved eventuelle avvik mellom forutsatt og faktisk gjennomsnittstakst, kan bompengeselskapet søke om justering av grunntakstene slik at gjennomsnittstaksten blir som forutsatt i denne proposisjonen. Takstjusteringer krever tilslutning fra Kristiansand kommune og Agder fylkeskommune.

Gjennom behandlingen av Prop. 95 S (2020–2021), jf. Innst. 320 (2020–2021), ble det vedtatt

innført et system med miljødifferensierte bompengeretakster i Samferdselspakke for Kristiansandsregionen. I fase 3 videreføres de samme takstklassene som i fase 2 av bypakken, men lokale myndigheter kan på et senere tidspunkt innføre miljødifferensiering for øvrige kjøretøy og/eller endre takstene mellom kjøretøy i de ulike takstklassene. I tråd med bompengepolitikken generelt, forutsettes det lokalpolitiske vedtak for å forankre eventuelle takstendringer. Det legges videre til grunn at eventuelle takstendringer håndteres innenfor rammene av forutsatt gjennomsnittstakst.

### Andre forutsetninger for finansieringsplanen

Det er i samsvar med Prop. 95 S (2020–2021) og Innst. 320 S (2020–2021) lagt til grunn at en eventuell kostnadsøkning for prosjektet E18/E39 Gartnerløkka–Kolsdalen skal håndteres i tråd med gjeldende retningslinjer for enkeltprosjekter. Dette innebærer at en eventuell kostnadsøkning opp til kostnadsrammen for prosjektet E18/E39 Gartnerløkka–Kolsdalen skal dekket med statlige midler og bompenger etter samme prosentvise fordeling som innenfor styringsrammen. En eventuell kostnadsøkning utover kostnadsrammen er staten sitt ansvar, og vil dekket med statlige midler. Eventuell kostnadsreduksjon på inntil 10 pst. fordeles mellom staten og bompengeselskapet etter samme prosentvise fordeling som innenfor styringsrammen. Eventuell kostnadsreduksjon på mer enn 10 pst. tilfaller staten. Det er forutsatt at en kostnadsreduksjon som tilfaller bompengeselskapet skal brukes til å redusere innkrevningstiden eller finansiere øvrige prosjekter og tiltak i pakken.

Dersom bompengeselskapets økonomi i samferdselspakken blir svakere enn forutsatt pga. en økning i kostnadene for E18/E39 Gartnerløkka–Kolsdalen, kan bompengeselskapet etter avtale med Statens vegvesen v/Vegdirektoratet øke gjennomsnittstaksten med inntil 20 pst. ut over ordinær prisstigning, og/eller 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, men det er i tråd prinsippene som ble lagt til grunn for håndtering av en eventuell kostnadsøkning for E18/E39 Gartnerløkka–Kolsdalen i Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 2, jf. Prop. 95 S (2020–2021) og Innst. 320 S (2020–2021). Garantivedtaket i denne saken må derfor ses i sammenheng med at det er lagt til grunn at en eventuell kostnadsøkning for prosjektet E18/E39 Gartnerløkka–Kolsdalen skal håndteres etter prinsippene for enkeltprosjekter.

Følgende basisforutsetninger er ellers lagt til grunn for finansieringsplanen:

- Lånerente: 5,5 pst. de første 10 årene etter låneoppstart, deretter 6,5 pst.
- Innskuddsrente: 1,5 pst.
- Årlig prisvekst og takstøkning: 2 pst.
- Årlige innkrevings- og driftskostnader: om lag 35 mill. 2023-kr.
- Ingen trafikkvekst gjennom bomstasjonene i løpet av innkrevningstiden.
- Nye Veier AS sitt prosjekt E18 Ytre ringvei åpner i 2030, og reduserer trafikken gjennom

bomstasjonene i samferdselspakken med en ÅDT på 15 000 kjøretøy.

Samferdselspakken skal finansieres innenfor en innkrevningstid på 15 år. Brutto bompenginntekter er beregnet til om lag 6 400 mill. 2023-kr. I tillegg er det beregnet om lag 230 mill. 2023-kr i disponible bompenginntekter fra fase 2 av samferdselspakken per 31. desember 2023. Av disse midlene er 5 745 mill. kr forutsatt benyttet til å dekke deler av investeringskostnadene, om lag 325 mill. kr til å dekke finansieringskostnadene og om lag 560 mill. kr til å dekke kostnader knyttet til anskaffelse av bomstasjoner, innkrevingskostnader og kostnader til drift av bompengeselskapet.

Det er regnet på et optimistisk alternativ med følgende forutsetninger:

- E18 Ytre ringvei åpner i 2032
- Lånerente: 4,5 pst. de første 10 årene etter låneoppstart, deretter 6,5 pst.

Med disse forutsetningene er det forventet at den økonomiske rammen for samferdselspakken kan øke med om lag 200 mill. 2023-kr til 7 700 mill. 2023-kr.

Det er regnet på et pessimistisk alternativ med følgende forutsetninger:

- Kostnadsøkning for E18/E39 Gartnerløkka–Kolsdalen opp til kostnadsrammen.
- Trafikkmengden gjennom bomstasjonene blir 10 pst. lavere enn beregnet.
- Lånerenten settes til 6,5 pst. i hele innkrevingsperioden.
- Åpning av prosjektet E18 Ytre Ringvei medfører en ytterligere redusert trafikk på ÅDT 5 000 kjøretøy.

Med disse forutsetningene er innkrevingsperioden beregnet å øke med om lag 3 år.

## 8 Styringsmodell

De lokalpolitiske vedtakene legger til grunn at den etablerte styringsgruppen for Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 2, «Byvekstavtale Kristiansandsregionen», blir styringsgruppe for bompengoordningen i Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 3. Ordfører i Kristiansand kommune leder styringsgruppen. Dersom det blir inngått en byvekstavtale, må styringsmodellen legges om i tråd med gjeldende føringer og retningslinjer for styringsmodell i bypakker med byvekstavtale.

Prosjekter og tiltak i Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 3 skal prioriteres gjennom porteføljestyring. Dette gjelder som omtalt i kapittel 7, ikke prosjektet E18/E39 Gartnerløkka-Kolsdalen. Porteføljestyring innebærer at omfanget av utbyggingen må tilpasses de økonomiske rammene for bypakken. Det forutsettes sterk kostnadskontroll. Eventuell kostnadsøkning og/eller inntektssvikt skal håndteres i den løpende porteføljestyringen og ved kutt i porteføljen, ikke gjennom økte takster og/eller forlenget innkrevningstid. Dersom enkelte prosjekter blir rimeligere enn det som er lagt til grunn, inntektene i pakken høyere og/eller finansieringskostnadene lavere enn beregnet, kan det derimot bli rom for å gjennomføre flere av tiltakene i porteføljen.

Arbeidet med porteføljestyringen skal skje gjennom årlig rullering av et handlingsprogram med vekt på mål- og resultatstyring. Det legges til grunn at styringsgruppen for bypakken prioriterer prosjekter innenfor rammene til pakken. Styringsgruppen skal tilse at gjennomføringen av utbyggingen er i tråd med denne proposisjonen og styres etter prinsipper for porteføljestyring.

## 9 Fylkeskommunal garanti

Agder fylkeskommunen vedtok den 13. desember 2021 å stille garanti ved selvskyldnerkausjon for et maksimalt låneopptak for bompengeselskapet Ferde AS, begrenset oppad til 2 000 mill. kr for lån til finansiering av Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 3. Garantibeløpet gjelder 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 3 blir følgelig 2 200 mill. kr, jf. kapittel 3.

Den fylkeskommunale garantien må godkjennes av Kommunal- og distriktsdepartementet. 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. omtale i kapittel 7.

## 10 Samferdselsdepartementets vurdering

Kristiansand kommune og Agder fylkeskommune er enige om en satsing på kollektivtransport, sykling og gange gjennom Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 3. Det legges opp til en videreføring av prosjektet E18/E39 Gartner-

løkka-Kolsdalen fra Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 2, jf. Prop. 95 S (2020–2021) og Innst. 320 (2020–2021). I tillegg blir prosjektporteføljen utvidet med nye prosjekter og tiltak særlig rettet mot kollektivtransport, sykkel og gange. Gjennom tiltakene i porteføljen vil kollektivtransporten få bedre fremkommelighet og bli mer forutsigbar. Det skal legges til rette for et sammenhengende og sikkert sykkelveinett, gangeakser mellom viktige målpunkt og raske og trygge forbindelser for gående til holdeplasser og kollektivknutepunkt.

I tråd med de lokale vedtakene legges det opp til å etablere 10 nye bomstasjoner i tillegg til de eksisterende fem bomstasjonene, og økte grunn-takster. Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 3 vil ha en innkrevingsperiode på 15 år. Forslaget til nytt bompengelopplegg i Kristiansand kommune gir en bedre dekning av de overordnede transportstrømmene enn dagens bompengereordning, og vil ha en større trafikkregulerende effekt. Bompenginntektene vil blant annet finansiere tiltak som vil gi store forbedringer for kollektivtransport, syklende og gående. Bompengelopplegget og porteføljen vil bidra til å bremse trafikkvekst med personbil og til at det blir enklere for flere å velge kollektivtransport, sykling og gange i tråd med nullvekstmålet.

Samferdselsdepartementet har merket seg at den eksterne kvalitetssikringen av pakken viste at finansieringsgrunnlaget synes robust, men at det er knyttet usikkerhet til kostnadene i samferdselspakken, blant annet som følge av at flere av prosjektene og tiltakene er på et tidlig planstadium. Samferdselsdepartementet viser også til den sterke prisveksten innen veianlegg de siste årene. Departementet understreker at prosjektene i porteføljestyrte bypakker skal gjennomføres innenfor den økonomiske rammen for pakken. Håndtering av kostnadsøkninger og/eller inntektssvikt i pakken skal skje ved kutt i porteføljen. Dersom inntektene i pakken blir høyere og/eller finansieringskostnadene lavere enn beregnet, vil det bli rom for å gjennomføre flere tiltak i porteføljen.

Det er gjort unntak fra porteføljestyring for prosjektet E18/E39 Gartnerløkka-Kolsdalen. Samferdselsdepartementet understreker at dette ikke er i tråd med retningslinjene for porteføljestyrte bypakker. Ettersom prosjektet allerede er igangsatt, legger departementet likevel til grunn at styringsmodellen for E18/E39 Gartnerløkka-Kolsdalen videreføres fra fase 2 av bypakken, der det ble lagt til grunn at eventuelle kostnadsendringer i prosjektet utover prisstigningen skal

håndteres etter prinsippene for enkeltprosjekter. Departementet viser til at Stortinget gjennom behandlingen av Prop. 95 S (2020–2021) har sluttet seg til denne håndteringen, jf. Innst. 320 (2020–2021).

Kristiansand ønsker å inngå en byvekstavtale. Tiltak som ligger til grunn for Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 3 er bygd på rammer og føringer for en eventuell byvekstavtale, og vil være et godt grep for å nå målet om at veksten i persontransport skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Ytterligere tiltak vil være tema i eventuelle fremtidige forhandlinger om en byvekstavtale for Kristiansand. Departementet har merket seg at styringsgruppen for bypakken, gjennom vedtak 27. januar 2023, har bekreftet at en bompengefinansiert bypakke skal legges frem for behandling i Stortinget før det er aktuelt å starte forhandlinger om en byvekstavtale.

## 11 Avtale

---

Etter at Stortinget har fattet vedtak om delvis bompengefinansiering av Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 3, vil Statens vegvesen v/Vegdirektoratet inngå prosjektavtale 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

t i l r å r :

At Deres Majestet godkjenner og skriver under et fremlagt forslag til proposisjon til Stortinget om utbygging og finansiering av Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 3 i Agder.

---

Vi **HARALD**, Norges Konge,

s t a d f e s t e r :

Stortinget blir bedt om å gjøre vedtak om utbygging og finansiering av Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 3 i Agder i samsvar med et vedlagt forslag.

---

## Forslag

### til vedtak om utbygging og finansiering av Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 3 i Agder

1. Stortinget slutter seg til delvis bompengefinansiering av Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 3 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 3. 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 3. Avtalen gir bompengeselskapet rett til å kreve inn bompenger innenfor de vilkårene denne proposisjonen fastsetter.

---

---



