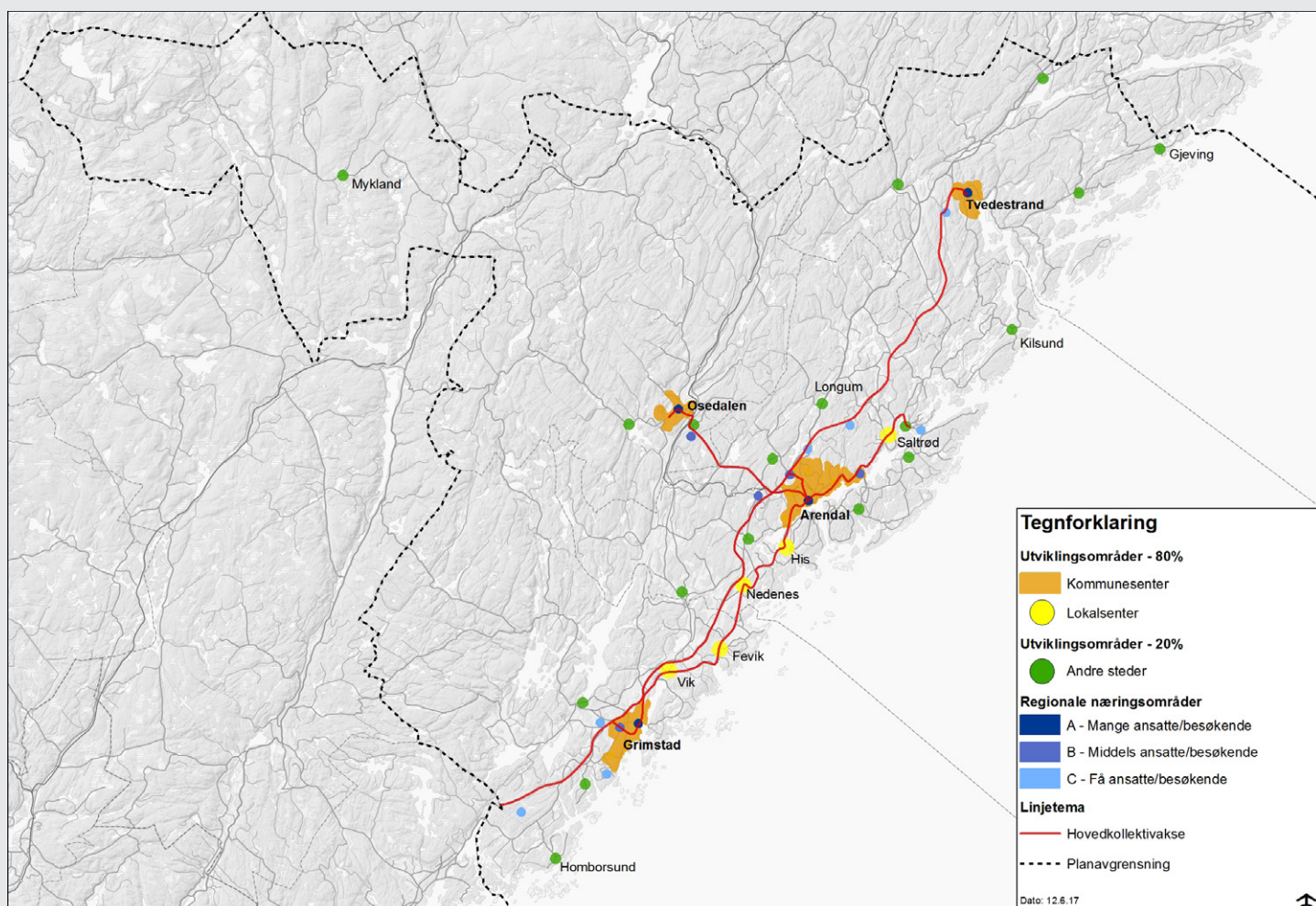




Bymiljøpakke arendal- og grimstadregionen

Mulighetsstudie bompengefinansiering



Innhold

1. Bakgrunn.....	1
2. Innledning	1
3. Mulighetsstudien.....	1
3.1 Tidligere lokalpolitiske vedtak	2
3.2 Areal- og transportplan (ATP) i arendalsregionen.....	2
3.3 Mål for Bymiljøpakke arendal- og grimstadregionen	3
3.4 Hvorfor en Bymiljøpakke i arendal- og grimstadregionen?	4
4. Plassering av bomstasjoner	7
5. Finansiering	8
6. Investeringer	11
6.1 Full utbygging i arendal- og grimstadregionen	11
6.2 Bompengeneinnkreving kun i Arendal kommune	12
7. Utbyggings- og gjennomføringsperiode	13
7.1 Videre fremdrift.....	13
8. Forholdet til nærliggende bompenggeordninger	14
9. Anbefaling og forslag til vedtak	14

1. Bakgrunn

Denne mulighetsstudien om bompengefinansiering av Bymiljøpakke arendal- og grimstadregionen er bestilt av kommunene Arendal, Grimstad, Froland og Tvedestrand, samt Aust-Agder fylkeskommune.

Mulighetsstudiet er en del av det felles arbeidet med en areal- og transportplan for det samme geografiske området, der bypakke med bompengefinansiering er en viktig handlingsdel.

2. Innledning

Arendal- og grimstadregionen har i arbeidet med areal- og transportplanen (ATP) et mål om å vurdere ulike tiltak som å gjøres for å gjøre regionen mer attraktiv. I tillegg må transportbehovene løses på en bærekraftig måte, hvor reduserte klimagassutslipp er ett av flere mål.

Det skal legges til rette for syklende, gående og kollektivtrafikk slik at veksten i persontrafikken kan tas med disse transportformene over tid. ATP og bypakkearbeidet er et partnerskap bygd på konsensus mellom kommunene og fylkeskommunen, samt staten og fylkesmannen. Målet er en felles, omforent og forpliktende plan, som åpner for en bærekraftig vekst og utvikling av regionen.

ATP for regionen skal gi rammer for langsiktige arealstrategier, og skal følges opp i en handlingsdel med prioriteringer av målrettede tiltak som er foreslått finansiert i ei bypakke for regionen.

3. Mulighetsstudien

I en mulighetsstudie kartlegger og analyserer man prosjektkostnader, trafikkgrunnlag, taksnivå og potensiell plassering av antennepunkt (bomstasjoner), for å kartlegge hvor mye som kan være realistisk å oppnå med bompengefinansiering. I den grad detaljer vedrørende plassering av antennepunkter, takster, trafikkgrunnlag m.m. vises i en mulighetsstudie er dette kun som eksempler. Hensikten med en mulighetsstudie er å vise hva som er praktisk mulig å gjennomføre, og å fatte vedtak om at man ønsker å gå videre med brukerfinansiering av en fremtidig bypakke.

Mulighetsstudien skal brukes til å kartlegge lokalpolitisk oppslutning om delvis brukerfinansiering av Bymiljøpakke arendal- og grimstadregionen. Arendal, Grimstad, Froland og Tvedestrand kommuner samt Aust-Agder fylkeskommune skal bruke mulighetsstudien som grunnlag til å fatte et eventuelt vedtak om videre utredning med bruk av bompenger for å finansiere ei bypakke. Dersom kommunene og fylkeskommunen fatter vedtak om videre utredning vil planleggingen fortsette.

3.1 Tidligere lokalpolitiske vedtak

Vedtak i Arendal bystyre 29.09.2016:

- 1. Arendal Bystyre har vedtatt ambisiøse mål for utviklingen av kommunen og ønsker å følge opp nasjonale mål om nullvekst i personbiltransporten. For å få dette til må det gjøres omfattende tiltak for å tilrettelegge for et bedre kollektivtilbud, flere gående og flere syklende, og deler av vegnettet må utbedres. Realisering av ei "Bypakke for Arendals-regionen" vil være en svært sentral premiss for at kommunen skal kunne nå sine mål om vekst og utvikling og må være en integrert del av det pågående ATP-prosjektet.*
- 2. Arendal Bystyre mener regionen har for mye å tape om det ikke sikres en fremtidsrettet utvikling av infrastrukturen i regionen og er innforstått med at en slik målsetting vil kreve innføring av bompenger.*
- 3. Arendal Bystyre vil jobbe for at regionen kan få tildelt statlige bymiljømidler som kan supplere lokal finansiering.*
- 4. Arendal bystyre tar statusrapporten til etterretning.*
- 5. Arendal bystyret anmoder Fylkestinget om å bestille et mulighetsstudie knyttet til bypakke fra Statens Vegvesen.*
- 6. Arendal bystyre ber om at hele bystyret orienteres ang. arbeidet med ATP/Bypakke i nær fremtid.*

Vedtak i Aust-Agder fylkeskommune 13.12.2016

- 1. Fylkestinget tar rapport om ATP og bypakke for Arendals-regionen datert 08.09.16 til etterretning.*
- 2. Fylkestinget ber Statens vegvesen om å gjennomføre en mulighetsstudie for finansiering av en bypakke i Arendals-regionen.*
- 3. Mulighetsstudie sendes på høring til berørte kommuner og andre interesserte og legges frem for fylkestinget til endelig behandling.*

Grimstad, Froland og Tvedestrand kommuner hadde en orientering om ATP-rapporten i kommunestyrene i september/oktober 2016.

3.2 Areal- og transportplan (ATP) i arendalsregionen

Fylkestinget i Aust-Agder vedtok i regional planstrategi for 2012 – 2016 at Regional plan for samordnet areal- og transportplanlegging (ATP) for arendalsregionen skulle startes opp i 2013. Planen skulle ha fokus på områdene som inngår i et felles arbeids- og boligmarked i regionen. For å få en mest mulig helhetlig plan ble kommunene Arendal, Grimstad, Froland og Tvedestrand invitert til å delta i arbeidet sammen med Statens vegvesen og Fylkesmannen. Alle partene ga fornyet tilslutning til arbeidet både i 2013 og i 2014.

Arendalsregionen er arbeidstittel for det geografiske området som inngår i samarbeidet. Arendalsregionen ligger i Østre Agder og består av fire kommuner; Arendal, Grimstad, Froland og Tvedestrand. Det er Arendal og Kristiansand som er hovedsentre for regionen i

Agder-fylkene, og følgelig er det mest innpendling fra de andre ATP kommuner til disse byene. Samtidig er omlandet viktig for Arendal med tanke på et mer variert botilbud og lokalisering av arealkrevende virksomheter.

I planprogrammet for samordnet areal- og transportplan for arendalsregionen 2017–2040 oppsummeres situasjonsbildet i følgende punkter:

- En sammenvevd region med felles bo- og arbeidsmarked
- Befolkningsvekst og høy andel av samlet vekst i landsdelen
- For spredt bosetting
- Sterk vekst i trafikken og høy personbiltrafikk i rushtidene
- Begrenset kapasitet igjen på hovedveger rundt Arendal og til dels Grimstad
- For lav kollektiv- og sykkelandel, og et dårlig utbygd gang- og sykkelvegnett
- Deler av bysentra preges av handelslekkasje og lav aktivitet gjennom året
- Større bilbaserte handelstygdepunkt utenfor sentrum
- Utfordringer innen næringsutvikling, en lav andel kompetansesarbeidsplasser
- Felles utfordringer på levekår, folkehelse, universell utforming, oppvekst, likestilling og utdanning

Arendalsregionen er en vekstregion, og det er i hovedsak tre faktorer som forklarer veksten; innflytting, innvandring og økte fødselstall.

Utviklingen i transportbehovet er blant annet påvirket av hvilken befolkningsvekst man får i framtiden. Statistisk sentralbyrås prognoser (MMMM-prognoser) for befolkningsvekst estimerer en vekst på ca. 19.000 innbyggere i arendalsregionen i perioden frem mot 2040, dvs. en vekst på totalt 29 %.

3.3 Mål for Bymiljøpakke arendal- og grimstadregionen

Regional areal- og transportplan (ATP) for arendalsregionen skal legge til rette for bærekraftig vekst ved å stimulere til en samfunnsutvikling som er klimavennlig, fremmer folkehelse, bedrer trafikksikkerhet og legger til rette for god utvikling av regionens byer og tettsteder.

Viktige delmål som bypakke bidrar til er:

- Foredle og videreutvikle attraktive byer og tettsteder i arendalsregionen.
- Utvikle en infrastruktur og transport som er trafikksikker, effektiv, forutsigbarhet og miljøvennlighet, og som videreutvikler regionen som felles bo- og arbeidsmarked.

Ei mulig bypakke skal finansiere tiltak som vil inngå i en prosjektportefølje. Det er blant annet vegtiltak, tiltak for å bedre sykkel og gange, kollektivtiltak, innfartsparkering, gatebruksplan og andre bymiljøtiltak. Disse tiltakene vil være avgjørende for å nå foreslåtte resultatmål for transport i ATP-planen.

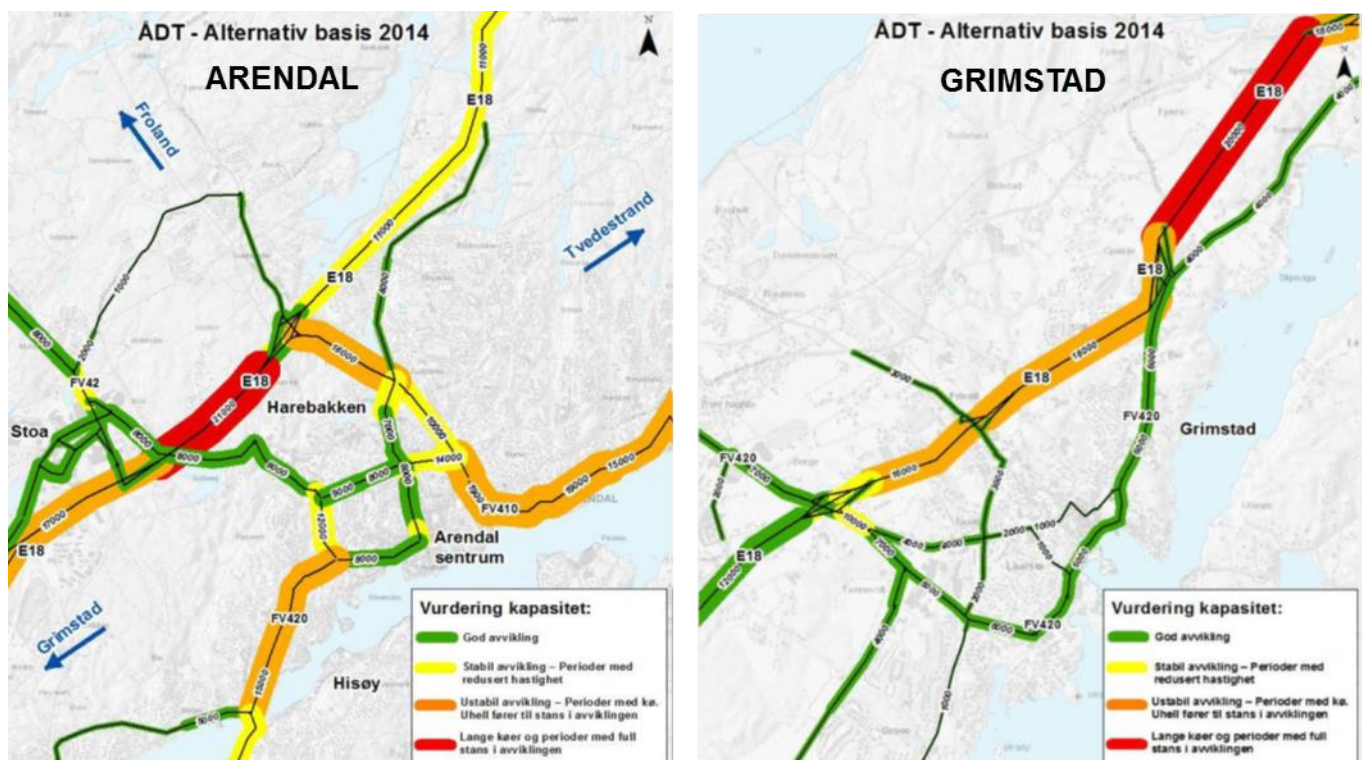
3.4 Hvorfor en Bymiljøpakke i arendal- og grimstadregionen?

Det er kjørt transportmodeller med utgangspunkt i Regional transportmodell (RTM) for Region sør (RTM sør). Av denne er det tatt ut et mindre område av modellen som anvendes i analysene, delområdemodell (DOM) Agder, som dekker Aust- og Vest-Agder. Det er gjennomført omfattende kalibrering og validering mot observerte verdier, og modellen gir et godt samsvar med dagens trafikkbilde.

Fremskrevet trafikk i 2022 uten andre tiltak enn det som allerede er planlagt eller ligger inne i Nasjonal transportplan (NTP) 2014–2023 viser en økning i biltrafikk sammenlignet med 2014. Hvis det ikke gjøres tiltak for å redusere biltrafikken frem til år 2022 vil både trafikkarbeidet og antall bilturer øke, og andelen kollektivturer reduseres i forhold til i dag (pga. befolkningsveksten). Hvis man ser videre mot 2040 skaper befolkningsveksten store transportbehov.

Tilførselsveiene til Arendal, samt avkjøringen ved Vesterled inn til Grimstad har allerede rushtidsutfordringer i dag. Et forstudie av et fremtidig transportsystem i Arendal fra 2012 viser også at kapasitetsgrensene for hovedvegnettet rundt Arendal er i ferd med å nås, og konkluderer med at store deler av veksten i persontransporten må tas med alternativer til bil dersom en skal unngå kø og kaos for alle trafikantgruppene. En langt større del av persontransporten må dekkes med gåing, sykkel, buss og båt.

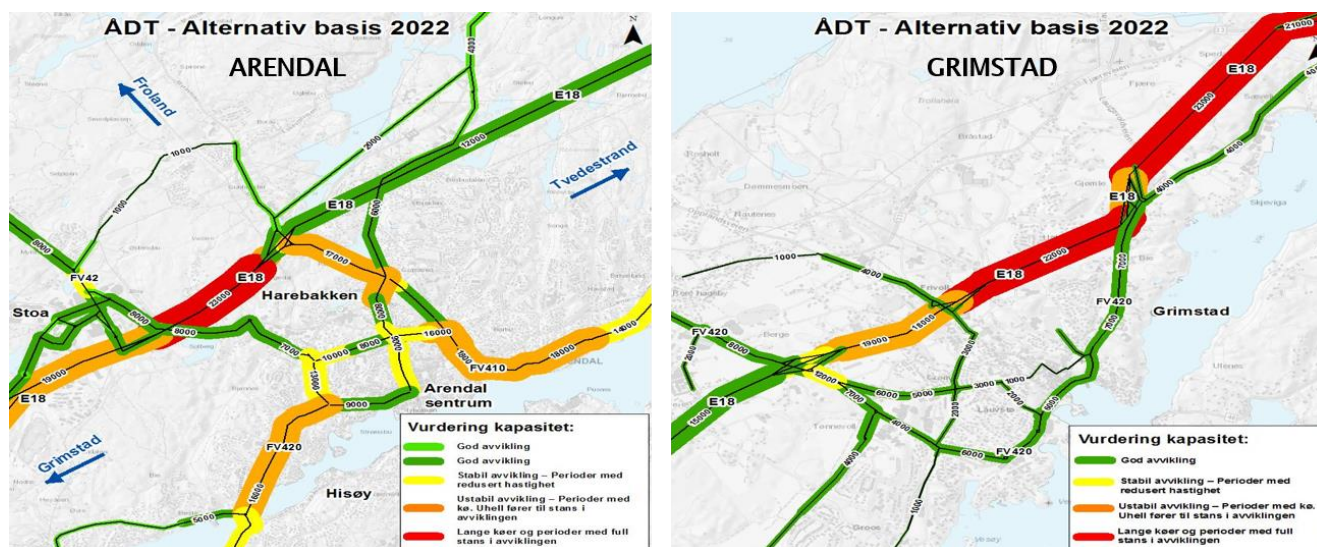
Figurene nedenfor viser dagens situasjon i hhv. Arendal og Grimstad.



Figur 1: Illustrasjon av dagens trafikksituasjon i Arendal og Grimstad

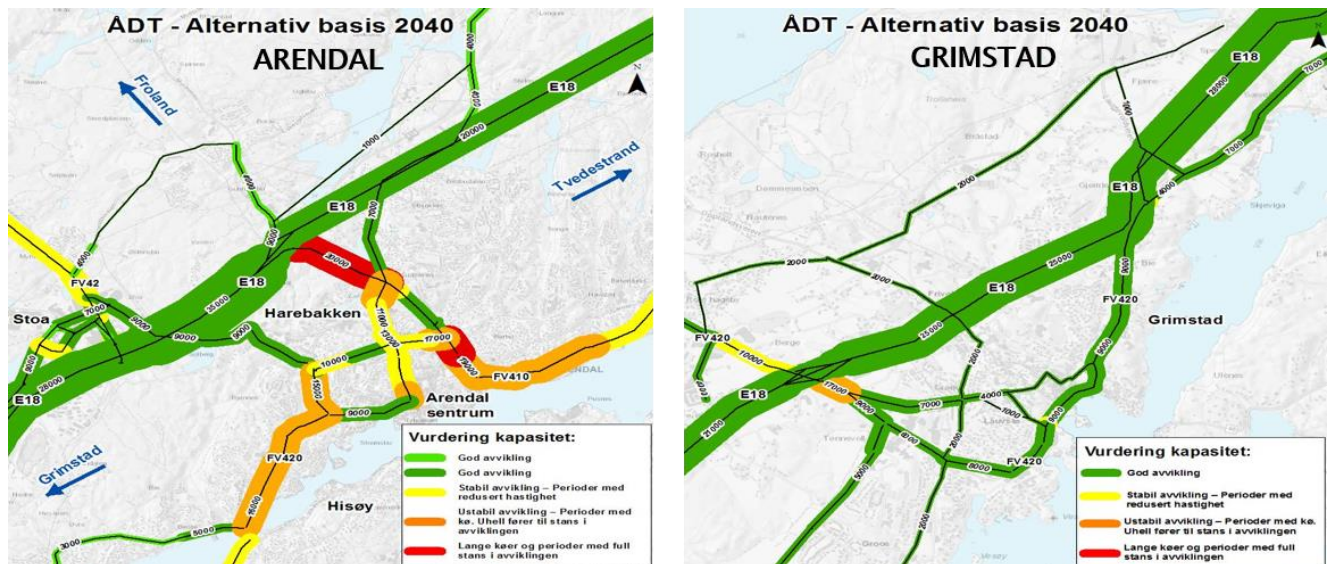
Reiseaktiviteten i arendal- og grimstadregionen domineres i stor grad av trafikk internt i regionen. 61 % av totaltrafikken i denne regionen har Arendal kommune som destinasjonsmål. Denne andelen vil sannsynligvis øke fremover.

Trafikkutviklingen frem mot 2022, gitt en videreføring av dagens infrastruktur med utbygging av ny E18 Tvedestrand–Arendal, vil preges av en betydelig vekst i biltrafikken, og en relativt stor nedgang i antall kollektivturer innenfor og mellom kommunene i Arendals-regionen. Gitt ambisjonen om å redusere biltrafikken innebærer resultatene at det vil være behov for tiltak som bidrar både til å redusere bilbruken og til å øke kollektivtrafikken. Figur 2 nedenfor viser en illustrasjon av dette.



Figur 2: Illustrasjon av trafikksituasjonen i 2022 i Arendal og Grimstad uten tiltak

Trafikkavviklingen i 2040 viser at innføringen av ny E18 gir utslag i veldig god trafikkflyt langs E18 både nord og sør for Harebakken. Men, det blir fortsatt store avviklingsproblemer langs Kystveien og på fylkesvegen fra Harebakken mot Arendal sentrum. Det blir også ustabil avvikling langs Vesterveien og deler av Strømsbusletta. Barbu, Krøgenes, Strømmen-Dampen er andre områder som får avviklingsproblemer. I Grimstad blir det store utfordringer i Vesterled og Øygårdsdalen. Figuren nedenfor viser en illustrasjon av dette.



Figur 3: Illustrasjon av trafikksituasjonen i 2040 i Arendal og Grimstad uten tiltak

Beregningene viser at det blir om lag 45 000 flere bilreiser i Arendal- og Grimstad-regionen i 2040 enn det som finner sted i 2014. Det er en stor vekst i biltrafikken til og innenfor både Arendal og Grimstad kommune.

Vegutbyggingen på E18 vil ha en negativ innvirkning på kollektivbruken i 2040 dersom det ikke gjøres tiltak for å fremme bruken av kollektivtransporten. Resultatene indikerer at vegutbyggingen som allerede er planlagt gir så god tilgjengelighet med bil at veksten i transportbehovet nesten utelukkende vil skje med bruk av bil. Fremkommeligheten vil kun bedres på E18, dvs. sentrum vil svekkes av den planlagte utbyggingen.

Dersom arendal- og grimstadregionen skal oppnå en målsetting om reduksjon i bilbruken, viser resultatene at det må settes inn tiltak som reduserer bilbruken i regionen.

4. Plassering av bomstasjoner

I denne mulighetsstudien presenteres et utkast til bomstasjonsplassering og prinsippene som er brukt for plasseringen. Det er nødvendig å ha en skisse på hvor bomstasjonene kan stå, slik at man får et så korrekt trafikkgrunnlag som mulig til bruk i bompengeberegningene.

Prinsippene som er benyttet for plassering av bomstasjoner i dette prosjektet så langt er:

- Tette bomsnitt (ikke mulig å finne alternative ruter uten bompengeinnkreving)
- Innkreving av bompenger inn mot sentrum/senter
- Bomring rundt handelsområder:
 - Arendal: sentrum, Stoa, Harebakken og Krøgenes
 - Grimstad: sentrum og Bergemoen
 - Det må også gjøres en vurdering av fremtidig utvikling, f.eks. potensielt nye handelssenter
- E18 blir ikke belastet
- Skal kunne kjøre til E18 uten å bli belastet for bompenger
- Bygger på et prinsipp om at innbyggerne skal komme til et «nærsenter» uten å betale bompenger.

En eksakt plassering av bomstasjoner vil bli gjort i et nært samarbeid med kommunene, og disse skal deretter vedtas lokalpolitisk.

Beregningene viser en samlet årsdøgntrafikk (ÅDT) på ca. 58 000 gjennom bomstasjonene i 2022. Årsdøgntrafikk er summen av antall kjøretøy som passerer et punkt på en vegstrekning gjennom året, delt på antall dager i året, altså et gjennomsnittstall for daglig trafikkmengde. I dette tallet ligger det en høy andel lokaltrafikk som innebærer at mange vil passere flere tellesnitt. Det er beregnet bruk av om lag 20 bomstasjoner i Arendal og Grimstad (14 i Arendal og 6 i Grimstad).

5. Finansiering

Det er i hovedsak bompenger som skal finansiere Bymiljøpakke arendal- og grimstadregionen. I tillegg er det forutsatt at kompensasjon for merverdiavgift for investeringer på fylkesveg og kommunale veger fra fylkeskommunen og kommunene kommer inn som en del av finansieringen.

Målet er også å forme bymiljøpakka slik at man kan komme i posisjon til å søke om belønningsmidler i fremtiden. Dette er ikke tatt med i finansieringsberegningene da det foreløpig er uklart hvilke ordninger som vil kunne bli for de mindre byområdene.

Det er et ønske om nullvekst i biltrafikk utenom næringstransport etter oppstart av bymiljøpakka i 2020, og det er derfor lagt til grunn en lavere trafikkvekst enn fylkesprognosene, som man normalt legger til grunn i beregningene. Det er ikke lagt opp til nullvekst pga. at det er estimert en økning for næringstrafikken. Det er estimert at trafikkveksten blir:

Tabell 1: Trafikkvekst

Periode	Estimert årlig trafikkvekst
2014–2018	0,7 %
2018–2022	0,6 %
2022–2028	0,5 %
2028–2040	0,4 %

Det er kostnader knyttet til innkreving av bompenger, samt til drift og vedlikehold av selve antennepunktet (bomstasjonen). Totalt er det lagt opp til om lag 20 bomstasjoner, og årlig driftskostnad for disse er estimert til ca. 25 mill. kr. Etablering av bomstasjonene estimeres til 2,5 mill. kr pr bomstasjon, dvs. totalt 50 mill. kr. Disse kostnadene inkluderer eventuelt grunnerverv i forbindelse med bygging av bomstasjonen, tilpasninger og nødvendig utstyr.

Parallellinnkreving av bompenger er vanlig innkreivingsform av bompenger i byområder, og også brukt i beregningene for dette prosjektet. Dette innebærer at utbygging og bompengeinnkreving starter samtidig. Det er en stor fordel med parallellinnkreving vs. etterskuddsinnkreving, siden dette gir mindre behov for låneopptak, og renteutgiftene blir dermed redusert.

Bomstasjonene vil være basert på AutoPass-systemet. Bomstasjonene kan beregnes å være operative først ett år etter et eventuelt stortingsvedtak.

Bompengeberegningene er basert på disse forutsetningene:

- Envegs innkreving av bompenger
- 20 % rabatt for takstgruppe 1 (lette kjøretøy) med gyldig elektronisk brikke
- Ingen rabatt for takstgruppe 2 (tunge kjøretøy), etter gjeldende regler
- Timesregel (betaler kun for en passering pr time)

- Månedstak/passeringstak på 60 passeringer pr kalendermåned
- Ordinære fritak (jfr. takstretningslinjene)
- Nullutslippsbiler får en redusert takst
- 15 års innkrevingstid
- Beregningsteknisk rente på 5,5 % de første 10 årene, deretter 6,5 %.
- Årlig prisvekst: 2,5 %

Bruk av en beregningsteknisk rente på 5,5 % de første 10 årene og deretter 6,5 % er rentesatser fastsatt av Stortinget som skal benyttes i bompengeprojekter. Dersom reell rente blir lavere vil det gi et visst handlingsrom for enten lavere takster eller kortere nedbetalingstid.

Det er beregnet finansieringspotensial for flere alternative takster:

Tabell 2: Takstalternativer

Takstalternativer	Takstgruppe 1 (lette)	Takstgruppe 2 (tunge)
Alternativ 1	10 kr	20 kr
Alternativ 2	15 kr	30 kr
Alternativ 3	20 kr	40 kr

Disse forutsetningene gir et beregnet finansieringspotensial som vist i tabellen nedenfor:

Tabell 3: Finansieringspotensial

	Finansieringspotensial
Alternativ 1	Ca. 2 mrd. kr
Alternativ 2	Ca. 3 mrd. kr
Alternativ 3	Ca. 4 mrd. kr

I beregningene er det lagt til grunn at fylkeskommunen og kommunene bevilger kompensasjon for merverdiavgift for investering på fylkesveger henholdsvis kommunale veger til bymiljøpakka.

I bomringer kan det innføres et **månedlig passeringstak**. Dvs. at det settes en øvre grense for antall passeringer som det skal betales for innenfor en kalendermåned. Det kan også innføres en **timesregel**, dvs. det betales kun for én passering per time uansett hvor mange passeringer man har med samme kjøretøy innenfor 60 minutter. Disse ordningene kan redusere ulempene for trafikanter som har et reisemønster som medfører urimelig mange passeringer. For å få nytte av månedstak og timesregel kreves bruk av elektronisk brikke. Begge disse ordningene er tatt med i finansieringsberegningene.

Nedenfor viser en tabell maksimal bompengebelastning pr. kjøretøy for takstgruppe 1 (lette kjøretøy), pr. måned og pr. år med de ulike takstalternativene:

Tabell 4: Bompengebelastning pr. kjøretøy

Takst	Netto takst (20 % rabatt)	20 passeringer pr måned	Maks belastning pr måned (60)	Maks belastning pr år (60 x 12)
kr 10	kr 8	kr 160	kr 480	kr 5 760
kr 15	kr 12	kr 240	kr 720	kr 8 640
kr 20	kr 16	kr 320	kr 960	kr 11 520

Tidsdifferensierte takster brukes for å redusere biltrafikken i perioder med tettest trafikk og de største køproblemene. En demping av trafikken i morgen- og ettermiddagsrushet kan både bidra til å redusere investeringsbehovet for ny veg, og til å gi mindre utslipp og dermed forbedre luftkvaliteten. I tillegg kan dette bidra til å gjøre bruk av kollektivtransport mer attraktivt, siden bussene da lettere kommer frem på de mest trafikkerte vegene. Om dette skal benyttes, og eventuelt hvilke tidspunkt de økte takstene skal gjelde for bestemmes i det endelige lokalpolitiske vedtaket. Det anbefales å bruke tidsdifferensierte takster der man ønsker en trafikkregulering innenfor periodene med høyest trafikk. Som et eksempel kan takstene utenfor rushperioden settes til 15 kroner og i rushperioden settes til 25 kroner. Dette må man eventuelt gjøre ytterligere beregninger på senere.

Miljødifferensierte takster har kommet som et forslag pga. et ønske om at takstene i et bompengesystem kan utformes etter de forskjellige kjøretøyene sine miljøegenskaper. Reglene om disse differensierte takstene i den nye Veglova ventes vedtatt våren 2017. I høringsutkastet er det foreslått følgende klasseinndeling:

- Takstgruppe 1 /lette kjøretøy: Nullutslipp, ladbar hybrid, diesel og andre (bensin, gass, etanol etc).
- Takstgruppe 2/tunge kjøretøy: Nullutslipp, ladbar hybrid, Euro VI og Pre-Euro VI.

Elbiler har til nå hatt fritak for betaling i bomstasjoner, men det er nå åpnet opp for at hvert prosjekt kan vedta om nullutslippsbiler skal ha fritak eller betale bompenger. Andelen nullutslippsbiler er økende, og det blir etter hvert mer naturlig at denne gruppen også må være med på å betale for de nye vegprosjektene. Det planlegges etablert en nasjonal regel om at utslippsfrie biler maksimalt skal ha halvparten av takstene til biler som ikke er nullutslippsbiler.

6. Investeringer

Det er foreslått to alternative løsninger for investeringer med tilhørende finansiering i Bymiljøpakke arendal- og grimstadregionen:

1. Full utbygging i alle fire kommunene som er med i ATP i arendalsregionen (Arendal, Grimstad, Froland og Tvedestrand).
2. Bompengereinnskreving kun i Arendal kommune.

Det er anbefalt å velge det første alternativet, full utbygging i alle fire kommunene. Det er bare dette som vil løse utfordringene for hele regionen.

6.1 Full utbygging i arendal- og grimstadregionen

Dette alternativet innebærer tiltak i de fire ATP-kommunene, og dette er også utgangspunktet for samarbeidet om Bymiljøpakke arendal- og grimstadregionen. Det er dette alternativet som er brukt for å beregne bompengepotensialet for bymiljøpakka som vist under punkt 5. Innkreving av bompenger gjøres i kommunene Arendal og Grimstad, mens utbyggingen vil skje i alle fire kommunene.

Investeringsplanene som er foreslått har et finansieringsbehov på ca. 3,8 mrd. kr, dvs. man må opp i en bompengetakst på 20 kr for å finansiere alle foreslåtte tiltak.

Investeringsbeløpet er fordelt mellom de fire kommunene på denne måten:

Tabell 5: Investeringsbeløp fordelt pr. kommune med en bompengetakst på 20 kroner.

Kommune	Investering i mill. kr (ca.)	Andel
Arendal	2 700	71 %
Grimstad	850	22 %
Froland	150	4 %
Tvedestrand	100	3 %
TOTALT	3 800	100 %

Bompenginntektene fordeler seg med ca. 80 % av inntektene fra Arendal og ca. 20 % fra Grimstad.

Tiltakene som er foreslått i prosjektporteføljen er vegtiltak, sykkel felt med fortau, kollektivknutepunkt med parkering, gatebruksplan og kollektiv felt. I tillegg kommer drift av kollektivtrafikk som det i Nasjonal transportplan (NTP) 2018–2029 er åpnet opp for at kan finansieres med bompenger.

Drift av kollektivtrafikken i regionen er estimert til ca. 75 mill. kr pr år, dvs. totalt 1.125 mill. kr i en 15-årsperiode, dette kommer i tillegg til finansieringsbehovet på 3,8 mrd. kr. Totalt finansieringsbehov er dermed 4,9 mrd. kroner. En bompengetakst på 20 kroner finansierer

ca. 4 mrd. kroner. Dersom en skal finansiere drift av kollektiv med bompenger vil det eventuelt gå noe ut over tiltakene som er foreslått i bymiljøpakka.

Innholdet i bymiljøpakka, dvs. hvilke konkrete prosjekter som skal inngå, samt kostnadene og utbyggingsrekkefølgen for disse vil måtte skje i løpet av bompengerperioden. Det må opprettes en styringsmodell for porteføljestyling der berørte myndigheter og etater er representert. Organiseringen skal være omtalt i bompengeproposisjonen for bompengepakken.

En prioritering av tiltakene må gjøres i hver kommune sammen med Statens vegvesen. Om lag 1/3 av tiltakene må være ferdig planlagt med godkjent reguleringsplan før eller samtidig som endelig lokalpolitisk vedtak fattes. Det er viktig at det er planlagt nok tiltak tidlig i prosjektperioden. Planleggingen av den første delen av prosjektperioden må påbegynnes snarest etter at prinsippvedtaket er fattet slik at man kan ha ønsket fremdrift. Det må fortløpende gjøres en vurdering av tiltakene som er gjort før man bestemmer hvilke tiltak som skal gjøres i neste periode.

I tillegg til prosjektporteføljen er det også mulig å vedta en lokal avtale om et bestemt beløp, en lokal pott, som kan fordeles pr. kommune ut fra for eksempel innbyggertall. Disse pengene kan hver kommune selv styre hvordan de skal benytte innenfor et visst handlingsrom.

Tiltakene som er skissert i Bymiljøpakke arendal- og grimstadregionen er valgt for å oppnå målene for bymiljøpakka. Mulighetsstudiet for sykkel som er gjort i både Arendal og Grimstad har vært utgangspunktet når det gjelder valg av sykkeltiltak. Tiltakene som er valgt skal få flest mulig til å velge å sykle fremfor å kjøre bil. Tilsvarende er det utført et mulighetsstudie for kollektivtrafikk i arendal- og grimstadregionen, som er bakgrunnen for tiltakene som er foreslått når det gjelder kollektiv. Vegtiltakene skal være med på å gjøre byene mer bilfrie, i tillegg til at de skal bidra til en bedre trafikkfordeling på vegene.

Før åpning av bomstasjonene må det være et godt kollektivtilbud på plass langs de prioriterte kollektivtraseene, slik at det finnes et alternativ til å bruke bil.

Det er laget foreløpige skisser med forslag til tiltak i de fire kommunene. Disse finner man i den digitale løsningen til ATP-dokumentet for arendalsregionen.

6.2 Bompengeneinnkreving kun i Arendal kommune

En alternativ løsning dersom ikke Grimstad kommune vedtar plassering av bomstasjoner i sin kommune er bomstasjoner kun i Arendal kommune, med hovedutbygging av tiltak i Arendal, og noe i Grimstad, Tvedestrand og Froland. Dette alternativet gir et bompengepotensial på ca. 3,2 mrd. kr. (med 20 kroner i takst). Dette forutsetter at det gis kompensasjon for merverdiavgift for investering på fylkesveg fra fylkeskommunen.

I tabellen nedenfor vises bompengepotensialet med bompengeneinnkreving kun i Arendal kommune for de tre alternative takstene (lettbiltakst):

Tabell 7: Finansieringspotensial

	Finansieringspotensial
Alternativ 1 – takst 10 kr	Ca. 1,3 mrd. kr
Alternativ 2 – takst 15 kr	Ca. 2,3 mrd. kr
Alternativ 3 – takst 20 kr	Ca. 3,2 mrd. kr

Det må avklares lokalpolitisk hvor stor andel av investeringsbeløpet som vil gå til tiltak i Grimstad, Froland og Tvedestrand i dette alternativet. Et forslag er satt inn i tabellen nedenfor:

Tabell 8: Investeringsbeløp fordelt pr. kommune med bompengetakst 20 kroner.

Kommune	Investering i mill. kr (ca.)	Andel
Arendal	2 700	84 %
Grimstad	250	8 %
Froland	150	5 %
Tvedestrand	100	3 %
TOTALT	3 200	100 %

7. Utbyggings- og gjennomføringsperiode

Før et endelig lokalpolitisk vedtak om bompengefinansiering av ei Bymiljøpakke for arendal- og grimstadregionen bør det utarbeides reguleringsplaner for om lag 1/3 av prosjektene i porteføljen. De prosjektene som skal ha oppstart de første to til fire årene i bymiljøpakka må ha godkjent reguleringsplan når bompengesaken skal ha endelig lokalpolitisk behandling. Eventuelt kan bompengesaken og reguleringsplanen behandles politisk samtidig.

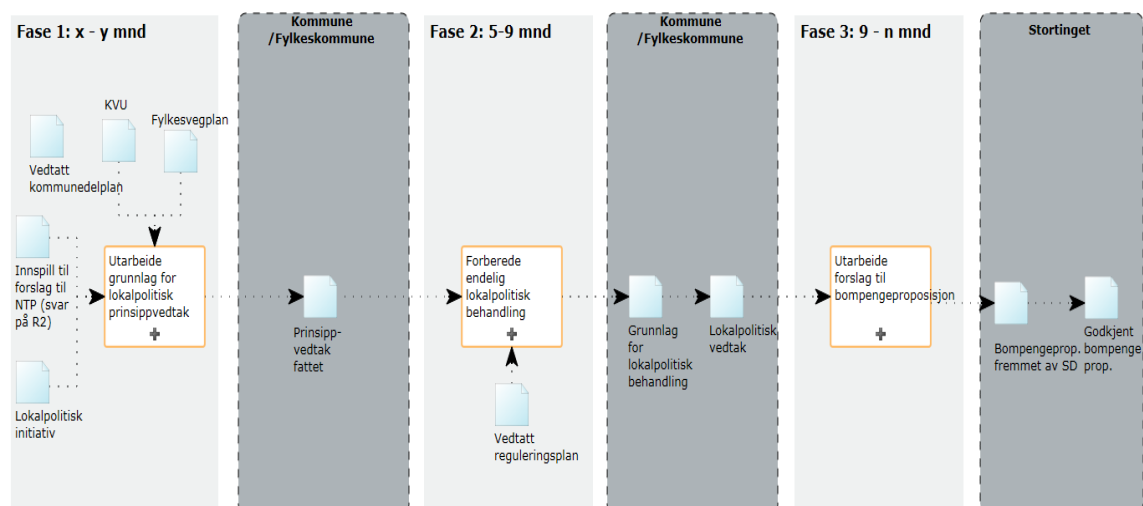
Dersom man ønsker stortingsbehandling våren 2019 må flere reguleringsplaner være klare før endelig lokalpolitisk behandling av bompengesaken våren 2018.

Målet er å starte utbyggingen og bompengeinnkrevningen i 2020, og de første tiltakene kan forventes å være klare relativt kort tid etter dette.

7.1 Videre fremdrift

Fremdriftsplan som er planlagt tok utgangspunkt i at mulighetsstudien ble behandlet våren 2017, men det er en ambisjonen om å holde denne.

- Høsten 2017: Behandling av mulighetsstudien (prinsippvedtak)
- Våren 2018: Endelig lokalpolitisk behandling av bompengesaken (faglig grunnlag)
- Høsten 2018 – våren 2019: Kvalitetssikring og oversendelse av saken til Samferdselsdepartementet
- Våren 2019: Behandling av saken i Stortinget



Figur 4: Viser normal fremdriftsplan for bompengesaker

8. Forholdet til nærliggende bompengoordninger

E18 Aust–Agder pakka skal være nedbetalt i 2018, dvs. at bomstasjonene på Østerholtheia i Gjerstad kommune, Inntjore i Grimstad kommune, og Kviksdalen i Lillesand kommune vil være tatt ned før oppstart av bymiljøpakke Arendal og Grimstadregionen.

E18 Tvedestrand–Arendal åpner sannsynligvis høsten 2019. Her blir det innkreving av totalt 44 kroner i bompenger på hele strekningen (fordelt på to bomstasjoner).

Det er pr i dag ingen mulighet til å ha timesregel mellom ulike bompengeprosjekter. Dette innebærer at de som kjører E18 Tvedestrand–Arendal og skal videre til Arendal sentrum først må betale bompenger på E18, og deretter i bymiljøpakka.

9. Anbefaling og forslag til vedtak

Statens vegvesen anbefaler at det gjøres et prinsippvedtak på om det skal jobbes videre med en bompengoordning og ei Bymiljøpakke for arendal– og grimstadregionen.



Statens vegvesen
Region sør

Postboks 723 Stoa 4808 ARENDAL
Tlf: (+47 915) 02030
firmapost-sor@vegvesen.no

vegvesen.no

Trygt fram sammen