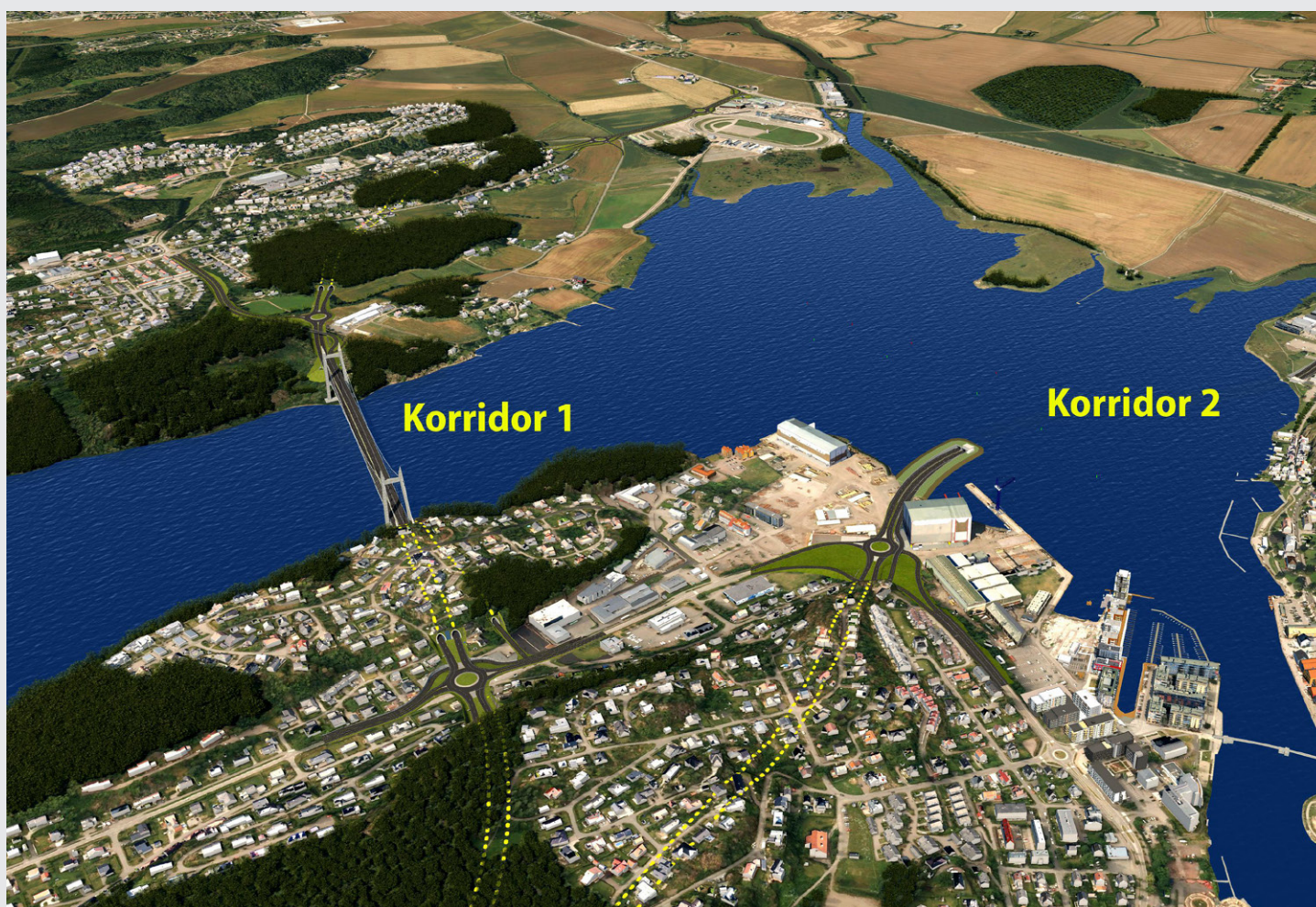




Bypakke Tønsberg-regionen

Mulighetsstudie bompengefinansiering



Innhold

1.	Innledning	2
2.	Mulighetsstudien	2
3.	Tidligere lokalpolitiske vedtak.....	4
4.	Hvorfor Bypakke Tønsberg-regionen	5
5.	Prinsipper for bypakker i mindre byområder	5
6.	Rammer for bompengefinansiering.....	6
7.	Prosjektportefølje	7
8.	Trafikkgrunnlag	8
9.	Plassering av bomstasjoner	9
10.	Bompengepotensial - bompengetakster.....	10
10.1	Nødvendige bomtakster.....	11
10.2	Eventuell kostnadsøkning	12
10.3	Parallellinnkreving vs. etterskuddsinnkreving	13
11.	Porteføljestyring og risiko	13
11.1	Porteføljestyring	13
11.2	Risiko	14
11.3	Forskuttering	14
12.	Anbefaling/forslag til vedtak.....	15

1. Innledning

I 2009 ba Vestfold fylkeskommune og kommunene Tønsberg, Nøtterøy, Tjøme og Stokke, Statens vegvesen om å gjennomføre en konseptvalgutredning (KVU) om helhetlige transportløsninger for Tønsbergområdet. Konseptvalgutredningen er i oppdragsbrevet fra Samferdselsdepartementet definert som en bypakke for Tønsbergområdet. Utredningen skulle inneholde en helhetlig plan for hvordan trafikk- og miljøutfordringene kan løses på kort og lang sikt.

Konseptvalgutredningen med Statens vegvesens anbefaling ble lagt fram i november 2013. Statens vegvesen anbefalte bl.a. at det bygges et ringvegssystem tett på Tønsberg sentrum fordi det tilfredsstiller samfunnsmålet om et miljøvennlig, robust og effektivt transportsystem i Tønsberg-området. KVU'en ble så kvalitetssikret (KS1), og basert på KVU og KS1 besluttet Samferdselsdepartementet at Ringvegkonseptet skulle legges til grunn for videre planlegging (brev datert 16. oktober 2015). Ny fastlandsforbindelse til Nøtterøy er et vesentlig og kostnadmessig dominerende element i det anbefalte konseptet.

Bypakke Tønsberg-regionen er et samarbeidsprosjekt mellom kommunene Tønsberg, Nøtterøy og Tjøme, Vestfold fylkeskommune og Statens vegvesen. Bypakka har som mål å bygge et helhetlig transportsystem for regionen som er miljøvennlig, robust og effektivt. Sammen med ny fastlandsforbindelse fra Nøtterøy og Tjøme, er tiltak som fremmer mer miljøvennlig og arealeffektiv transport en viktig del av bypakka. En helhetlig transportløsning for Tønsberg-regionen forutsetter en sterk satsing på buss, sykkel og gående.

Som en del av arbeidet med bypakka er det utarbeidet en gatebruksplan for Tønsberg sentrum, og det jobbes med en interkommunal kommunedelplan for gange, sykkel og kollektivtransport. Bypakka inneholder også tiltak på Teie, i Hogsnesbakken og på Tjøme, samt at tilknytning til E18 skal vurderes i det videre arbeidet. Det er Konseptvalgutredningen for transportsystemet i Tønsberg-regionen som danner grunnlaget for prosjektene i Bypakke Tønsberg-regionen.

Denne mulighetsstudien er en revidering av mulighetsstudien som ble gjort i 2014. Årsaken til denne revideringen er at kostnaden for fastlandsforbindelsen til Nøtterøy og Tjøme har blitt vesentlig dyrere. I tillegg har det skjedd en stor utvikling i bompengesektoren de siste årene, samt at det er jobbet mye med grunnlaget etter 2014. Dette gjorde at man ønsket en ny versjon av mulighetsstudien.

2. Mulighetsstudien

Hensikten med mulighetsstudien er å få kartlagt bompengepotensialet. Mulighetsstudien danner grunnlag for lokalpolitisk prinsippvedtak om bompengefinansiering av bypakka.

I denne mulighetsstudien presenteres mulighetene for å få finansiert det anbefalte konseptet i bypakke Tønsberg-regionen, hovedsakelig basert på bompengeinnkreving. Dette igjen skal danne grunnlag for fylkeskommunale og kommunale vedtak som gir prinsipiell tilslutning til at det arbeides videre med et mer konkret bompengeopplegg.

Etter at det er fattet et prinsippvedtak vil man jobbe videre med en mer detaljert beskrivelse av bompengefinansieringen av Bypakke Tønsberg-regionen. Dette ender opp i et faglig grunnlag som danner grunnlag for et endelig lokalpolitisk vedtak. Før et endelig lokalpolitisk vedtak om bompengefinansiering av ei bypakke for Tønsberg-regionen må det foreligge godkjent reguleringsplan med nytt, kvalitetssikret kostnadsanslag for fastlandsforbindelsen.

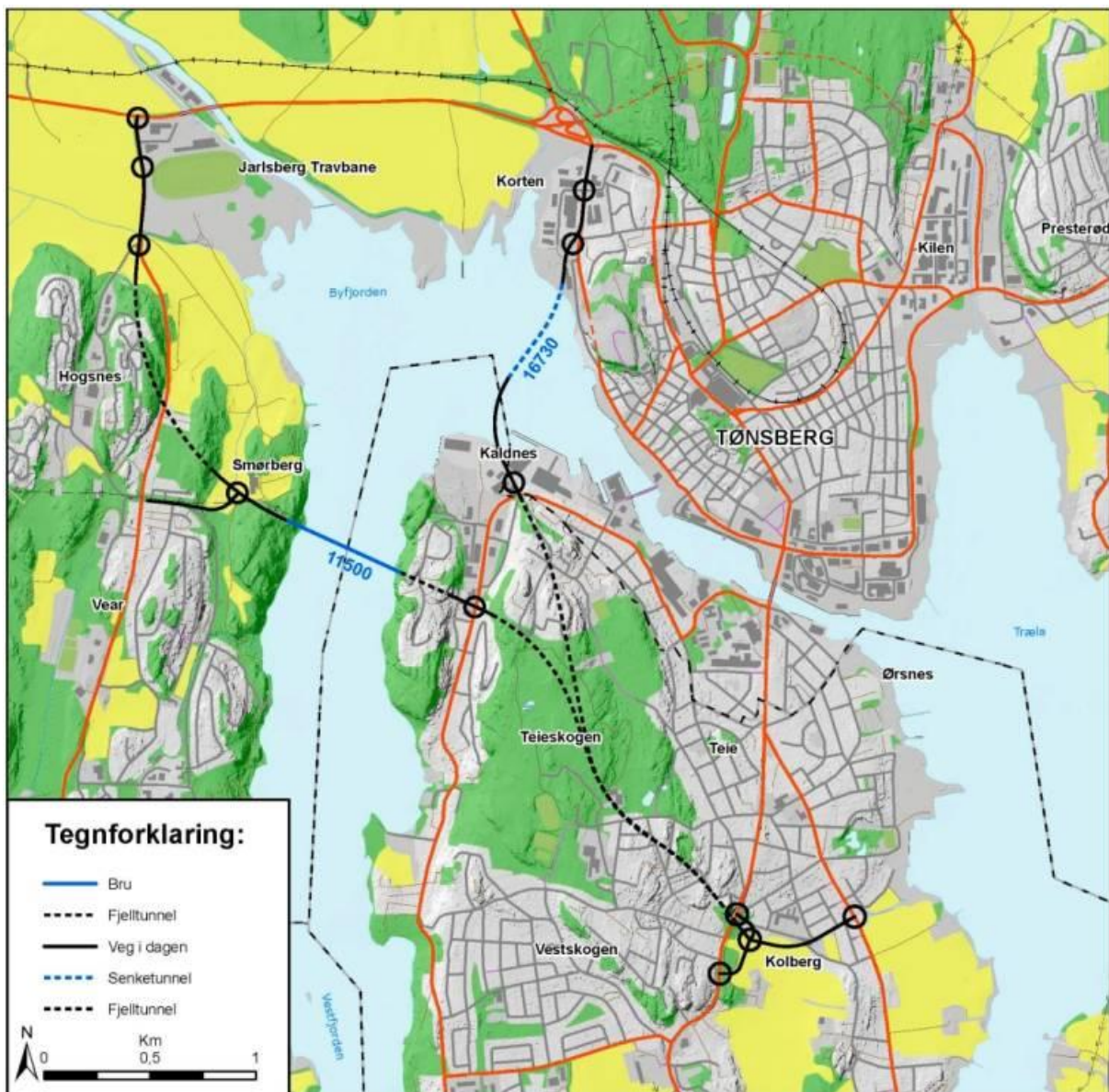
Estimert videre fremdrift for Bypakke Tønsberg-regionen:

2018	Mulighetsstudien kan behandles (prinsippvedtak)
Høsten 2019	Endelig lokalpolitisk behandling av bompengesaken (faglig grunnlag) forutsatt vedtatt reguleringsplan for fastlandsforbindelsen.
2020/2021	Behandling av bompengesaken i Stortinget (St.prp.)

Statens vegvesen anbefaler at videre utvikling av transportsystemet i Tønsberg-området baseres på «Ringvegkonseptet». De viktigste elementene i dette er konseptet er:

- Fri fremføring av kollektivtrafikk til sentrum
- Effektivt og sammenhengende sykkelvegnett
- Ringveg med ny fastlandsforbindelse
- Restriktiv tiltakspakke, parkeringsrestriksjoner, kollektivfelt på eksisterende kanalbru, bompenger, stenging for gjennomkjøring av Nedre Langgate og Halfdan Wilhelmsens allé.

Konseptet er illustrert i figuren nedenfor, med to alternativer for fastlandsforbindelsen. Korridor 1 med alternativet 11500 Kolberg-Smørberg, og korridor 2 med alternativet 16730 Kaldnes-Korten.



Figur 1: Anbefalt konsept, med de to alternative fastlandsforbindelsene (11500 og 16730).

Det vises for øvrig til konseptvalgutredningen når det gjelder begrunnelse for anbefalingen.

3. Tidligere lokalpolitiske vedtak

Finansiering av aktuelle løsninger er ikke en del av konseptvalgutredningen. Ved behandling av prosjektstyringsplanen for konseptvalgutredningen i 2010 ble det i de kommunale og fylkeskommunale vedtakene forutsatt at «finansieringsordningen for det regionale vegsystemet kommer opp som egen sak senere». Våren 2012 ble det derfor fattet likelydende vedtak i Tønsberg bystyre (23.05.2012), Nøtterøy formannskap (09.05.2012), Tjøme kommunestyre (19.06.2012) og Vestfold fylkesting (21.06.2012):

- Statens vegvesen – prosjektorganisasjonen for konseptvalgutredning (KVU) – anmodes om å gjennomføre en mulighetsstudie for finansiering av de ulike konsepter.
- Mulighetsstudien bør være gjennomført før KVU for helhetlig transportsystem i Tønsberg-regionen legges ut på høring.
- Mulighetsstudien finansieres av Statens vegvesen – prosjektorganisasjonen for KVU.

På denne bakgrunn ble arbeidet med mulighetsstudien startet opp i august 2013, og var klart i januar 2014. Denne var et vedlegg til KVU'en, og ble ikke direkte politisk behandlet.

Saken om felles høringsuttalelse til konseptvalgutredning (KVU) ble behandlet i kommunene (Tønsberg, Nøtterøy og Tjøme, samt daværende Stokke kommune), og Vestfold fylkeskommune i mars/april 2014. I saken gir partene sin tilslutning til KVU-anbefalingen fra Statens vegvesen, og til bompengefinansiering av bypakka (se vedtakspunkt 7 og 8 nedenfor).

1. *Nøtterøy og Tjømes sårbarhet med hensyn til kommunikasjoner må løses med ny fastlandsforbindelse*
2. *Den nye fastlandsforbindelsen bør være en nord-sørløsning, som Statens vegvesen anbefaler i sin utredning av november 2013.*
3. *En helhetlig løsning for Tønsberg-regionen forutsetter en sterk satsning på kollektivtransport og gang-/sykkelveisystemer.*
4. *En helhetlig løsning for Tønsberg-regionen må omfatte nye trafikk løsninger på Teie, i Presterødbakken, Hogsnesbakken og på Tjøme.*
5. *En helhetlig løsning for transportsystemet i Tønsberg-regionen må omfatte trafikk løsninger frem til E18*
6. *Vestfjordforbindelsen må avvises fordi dette alternativet ikke løser utfordringene knyttet til en helhetlig løsning for Tønsberg-regionen.*
7. *Bompengerekkningen for veipakke 1 kan ikke forlenges. Finansiering av et helhetlig transportsystem for Tønsberg-regionen inklusiv ny fastlandsforbindelse fremmes for Stortinget. Brukerbetaling for nye transportsystemer skjer når de ulike anlegg og tiltak er åpnet.*
8. *Det aksepteres av en helhetlig transportløsning for Tønsberg-regionen i vesentlig grad finansieres med bompenger.*

4. *Hvorfor Bypakke Tønsberg-regionen*

Den nye fastlandsforbindelsen skal avlaste bysentrum for biltrafikk, og være en trafikkisikker og pålitelig forbindelse til og fra øyene. Forbindelsen er en forutsetning for å utvikle et godt kollektivtilbud og et godt utbygd gang- og sykkelvegnett mellom øyene og fastlandet. Den vil lette framkommeligheten og forutsigbarheten i reisetid for alle trafikanter, og ha en positiv virkning både for varetransport, næringstrafikk, handlereiser og arbeidsreiser.

En ny fastlandsforbindelse vil gi en bedre mulighet til å bruke gatene i Tønsberg sentrum på en annen måte. Bussene får bedre framkommelighet på dagens vegnett og Nedre Langgate blir en bygata med lite biltrafikk. Dette gir mange nye møteplasser for rekreasjon og opplevelser, noe som vil gjøre byen mer attraktiv.

Den nye fastlandsforbindelsen vil også avlaste Teie og andre bynære områder for biltrafikk, og gjøre disse stedene til triveligere og mer attraktive steder å bo og leve.

På dagens Kanalbru skal det legges til rette for kollektivtrafikk, med egne felt for buss eller sambruksfelt til og fra byen.

Målet er at Bypakke Tønsberg-regionen skal bygge et transportsystem i Tønsberg-regionen som er miljøvennlig, robust og effektivt.

5. *Prinsipper for bypakker i mindre byområder*

Kravet om sammenheng mellom betaling og nytte er et viktig prinsipp for bompengeneinnkreving. Det innebærer at de som betaler bompenger skal ha nytte av vegprosjektet bompengene finansierer. Likeledes må de som har nytte av prosjektet, være med på å betale.

I bypakker er det ofte flere bomstasjoner, gjerne i form av en bomring, hvor det kreves inn bompenger som bidrar til å finansiere ulike tiltak i et geografisk avgrenset byområde. Bompenger kan i særskilte tilfeller også brukes til drift av kollektivtransport. Det er i slike situasjoner ikke nødvendigvis en direkte sammenheng mellom plasseringen av bomstasjonen og nyttevirkingene av hvert enkelt tiltak som finansieres med bompengene. I stedet praktiseres et utvidet nytteprinsipp, hvor tanken er at trafikkstrømmene i et byområde påvirkes gjensidig av de ulike tiltakene som gjennomføres, og at man gjennom å ferdes i byområdet får nytte av tiltak som gjennomføres andre steder enn der reisen finner sted. Det gjelder ikke bare vegtiltak, men også tilrettelegging for kollektivtransport, sykkel og gange som kan avlaste vegnettet og komme bilistene til gode gjennom bedre framkommelighet.

For å sikre at nytteprinsippet er oppfylt har Samferdselsdepartementet i Meld. St. 33 Nasjonal transportplan 2018-2029 fastsatt enkelte prinsipper for bypakker i mindre byområder:

1. Det utvidede nytteprinsippet skal ligge til grunn dersom gjennomgangstrafikk skal betale bompenger. Det må i slike tilfeller **dokumenteres at gjennomgangstrafikken har nytte** av tiltakene som bompengene bidrar til å finansiere.
2. Bomstasjoner skal i hovedsak **plasseres innenfor det geografiske området der de bompengefinansierte tiltakene gir nytte** for bilistene. Plasseringen skal legge til rette for en effektiv innkreving og at de bilistene som betaler bompenger, drar nytte av tiltakene. Forslaget til bompengepakke må inneholde en vurdering av hvordan bilistene som betaler bompenger, får nytte av tiltakene.

3. Sammensetningen og omfanget av bypakkene skal fortsatt vurderes ut fra samfunnsøkonomisk lønnsomhet (f.eks. fra KVV/KS1) og måloppnåelse. Klima- og miljømål skal vektlegges, men må også veies opp mot andre relevante mål. **Bypakkenes omfang må ikke blåses opp som følge av mulighet for bompengefinansiering.**

4. For at bompengeneinnkreving skal kunne vurderes i mindre byområder må bypakkene inneholde **tiltak som øker framkommeligheten og/eller trafikksikkerheten** i vegnettet.

Prinsippene skal legges til grunn i planleggingen av bompengefinansierte bypakker i byområder som ikke er omfattet av ordningen med bymiljøavtaler og byvekstavtaler. De nye prinsippene endrer imidlertid ikke dagens praksis om at bompengefinansierte bypakker skal vurderes enkeltvis. I vurderingen skal det legges vekt på nytteprinsippet ved fastsetting av bompengeopplegg. Nytteprinsippet skal forstås i vid forstand ved at også tiltak for gange, sykkel og kollektiv kan finansieres dersom de gir nytte for betaler.

6. Rammer for bompengefinansiering

For å sikre en mest mulig kostnadseffektiv og brukervennlig bompengeneinnkreving gjennomfører regjeringen en bompengereform. Hovedlinjene i bompengereformen ble trukket opp i Meld. St. 25 (2014–2015) *På rett vei. Reformen i veisektoren*, jf. Innst. 362 S (2014–2015) og Prop. 1 S (2015–2016) Tillegg 2.

Formålet med bompengereformen er større brukervennlighet og lavere kostnader, gjennom mer profesjonell bompengeneinnkreving, kundebehandling og finansforvaltning. Et enhetlig takst- og rabattsystem med lik prisstruktur vil være mer kundevennlig, samt redusere administrasjonskostnadene og behovet for spesialtilpassede innkrevningssystem. I tillegg vil det være mer oversiktlig for trafikantene, og mer rettferdig ved at prisstrukturen vil være lik for hele landet. Det vil være et krav at alle nye bompengeprojekter må legges til et regionalt bompengeselskap og følge den nye takst- og rabattstrukturen. Strukturen er omtalt i Prop. 1 S Tillegg 2 (2015–2016) og innebærer:

- 20 pst. rabatt for takstgruppe 1 ved bruk av elektronisk brikke og gyldig avtale. Rabatten kan kombineres med passeringstak og timesregel.
- Ingen rabatt for takstgruppe 2. Omfattet av påbudet om obligatorisk brikke Meld. St. 33 2016–2017 Nasjonal transportplan 2018–2029
- Ikke lenger bruk av forskuddsbetaling for å oppnå rabatt

Samferdselsdepartementet har også i et brev til Vegdirektoratet/Statens vegvesen 01.04.2016 skrevet at «*Samferdselsdepartementet ber om at det legges til grunn en beregningsteknisk rente på 5,5 pst. i finansieringsanalysen til nye bompengeprojekt for de første 10 årene, deretter 6,5 pst.*».

Det er vedtatt at 15 års innkrevningstid skal benyttes i bompengeprojekter. Fra Meld. St. 26 (2012–2013) NTP 2014–2023 side 94: *Det er knyttet usikkerhet til forutsetningene for planlegging av bompengeprojekt. Usikkerheten gjelder særlig kostnader, trafikkvolum, inntekter og utvikling i rentenivå på lang sikt. Regjeringen vil videreføre en strategi der planlegging av bompengeprojekt er basert på nøkterne forutsetninger. Slik nøkternhet er viktig for å begrense risikoen for at bompengeselskapene ikke skal kunne nedbetale sine lån som forutsatt. Som en følge av dette, er det en hovedregel at planlagt bompengeperiode for enkeltprosjekt skal være maksimum 15 år etter trafikkåpning.*

Fra Prop. 82 L (2016–2017) Endringer i veglova og vegtrafikkloven (bompengar i byane) avsnitt 7.1.1: *Det er fast praksis for at bompengeneinnkrevjing knytt til et prosjekt eller ei pakke maksimalt skal vare i 15 år. I byområda er det likevel vanleg at pakkene blir revidert ved at det blir lagt fram ein ny bompengeproposisjon i løpet av ein periode, slik at ei bompengepakke blir avløyst av ei ny eller revidert pakke innanfor perioden på 15 år. Ein slik regelmessig gjennomgang er etter departementet si vurdering viktig av omsyn til styringa av pakka og vurderingar knytt til inntekter, kostnader og den politiske prioriteringa av prosjekta og tiltaka.*

Til sammen viser disse at man skal ha ei bypakke med stor fleksibilitet og mulighet for omprioriteringer underveis for at det skal være aktuelt med mer enn 15 års innkrevningstid. Noe annet er unntak som sannsynligvis ikke kan avgjøres før man sender en reell bompengesak til Stortinget.

7. Prosjektportefølje

Konseptvalgutredningen (KVU'en) inneholder ikke en spesifisert oversikt over aktuelle tiltak med kostnader, så denne mulighetsstudien baseres på overslag over finansieringsbehovet til de tiltak som er angitt i KVU'en.

Satsing på kollektivtrafikk må være en del av den helhetlige fremstillingen av bypakka. Lokal kollektivtransport, med unntak av jernbane, er i utgangspunktet et fylkeskommunalt ansvar. Hvis bruk av bompenger skal føre til en reell økning i driftsmidler til bruk for kollektivtrafikken, må ikke den offentlige innsatsen bli redusert tilsvarende. Bruk av bompenger til drift av lokal kollektivtransport bør altså være et supplement til den ordinære innsatsen over offentlige budsjett.

Konseptvalgutredningen danner grunnlaget for bypakka. Denne peker på to behov som krever prinsipielle endringer i transportsystemet:

- Behov for en robust og samfunnssikker fastlandsforbindelse fra Nøtterøy som sikrer viktige samfunnsfunksjoner. I praksis betyr det at det er behov for et alternativ til Kanalbrua.
- Behov for å håndtere trafikkøkningen fra forventet befolkningsvekst på en miljøvennlig måte.

Prosjektene som er planlagt i bypakke Tønsberg-regionen er:

- Ny fastlandsforbindelse til Nøtterøy og Tjøme.
- Gange-/sykkel-/kollektivtiltak
- Gatebruksplan for Tønsberg
- Tiltak Teie, Hogsnesbakken og Tjøme
- Tilknytninger til E18

Sammen med ny fastlandsforbindelse fra Nøtterøy og Tjøme, er tiltak som fremmer mer miljøvennlig og arealeffektiv transport en viktig del av bypakka. En helhetlig transportløsning for Tønsberg-regionen forutsetter en sterk satsing på buss, sykkel og gående.

Ny fastlandsforbindelse til Nøtterøy og Tjøme: Bypakka utreder og planlegger en ny fastlandsforbindelse. Planprogrammet for fastlandsforbindelsen ble fastsatt våren 2016. Planprogrammet redegjør for hvilke problemstillinger planarbeidet omfatter og viser hvilke alternativer som blir vurdert. Det ble gjennomført en silingsprosess våren 2016. Etter den prosessen gjenstod det sju alternativer, fem i korridor 1 (Kolberg-Kaldnes-Vear/Jarlsberg) og to i korridor 2 (Kolberg-Kaldnes-Korten). Både bru- og tunnelloesninger er med i utredningene som har pågått.

Statens vegvesen har etter videre utredninger, samt en vurdering av de ulike alternativene utfra en rekke faglige perspektiver lagt frem to alternative løsninger, én løsning i hver korridor.

Gange-, sykkel-, og kollektivtiltak: Oppgaven til Bypakke Tønsberg-regionen er å bygge et helhetlig transportsystem i og rundt Tønsberg. For å lykkes er det nødvendig å legge bedre til rette for buss, sykkel og gange. Konseptvalgutredningen for transportsystemet i Tønsberg-regionen (KVU) fra 2013 anbefaler satsing på gange, sykkel og kollektivtransport primært langs hovedaksene og i de mest folkerike områdene, samt en restriktiv tiltakspakke for privatbilbruk. Basert på dette skal det utarbeides en interkommunal kommunedelplan, en temaplan, for gange, sykkel og kollektivtransport, for å komme fram til hvilke tiltak som bør gjennomføres for å nå bypakkas mål.

Gatebruksplan for Tønsberg sentrum: En ny fastlandsforbindelse mellom Tønsberg og Nøtterøy vil avlaste Tønsberg sentrum for biltrafikk. Dette åpner for nye muligheter på dagens gatenett i Tønsberg sentrum. Det blir for eksempel lettere å legge til rette for god fremkommelighet for bussen inn til byen. Mindre belastende biltrafikk gir muligheter for et byliv tilrettelagt for gående og syklende. Målet er å skape en levende og miljøvennlig by.

Teie: En ny fastlandsforbindelse til Nøtterøy/Tjøme skal ha innslagspunkt på Kolberg med ny tverrforbindelse mellom Smidsrødveien og Kirkeveien, og vil endre kjørevaner og trafikkmengder på de ulike veiene i området. Dette får konsekvenser for eksisterende veier, og i den forbindelse ønskes det å gi Teie sentrum et løft. Transportsystemet skal bidra til en positiv utvikling av områdesenteret Teie med redusert miljøbelastning og barrierevirkning.

Målet er å gjøre Teie til et mer attraktivt sted, med økt besøk og opphold. Gatebruksplanen skal se på hvordan Teie sentrum kan bli et trygt og trafiksikkert sted for myke trafikanter, og hvordan fremkommelighet for alle trafikantgrupper kan sikres. Det skal legges til rette for videre utvikling i Teie sentrum med tanke på boliger, handel og næring.

Tjøme: Langs fylkesvei 380 fra Ormelet på Tjøme over Brøtsø til Risbrua på Hvasser er det i dag ikke et tilbud til gående og syklende. Dette er en strekning på nesten tre kilometer, og det er et sterkt lokalt ønsket prosjekt for å bedre trafiksikkerheten.

Hogsnesbakken: En utbedring i Hogsnesbakken har lenge vært ønsket for at myke trafikanter kan ferdes på en trygg måte. Det foreligger i dag en vedtatt reguleringsplan for en tunnelløsning i Hogsnesbakken, men da et av alternativene for ny fastlandsforbindelse er i konflikt med denne planen, blir det som en del av arbeidet med fastlandsforbindelsen utredet alternative måter å bedre trafiksikkerheten på i bakken. For linje 11 500 i korridor 1 er en annen løsning for Hogsnesbakken en integrert del av prosjektet.

8. Trafikkgrunnlag

Det er benyttet en transportmodell for å estimere trafikken i Tønsberg. Transportmodellen er kalibrert i forhold til observerte reisevaner (reisevaneundersøkelser) og trafikkteLLinger. Litt forenklet kan man si at modellen er en strukturering av tilgjengelige data om reiseomfanget og reisevaner for persontransport, foreliggende transporttilbud, samt sosioøkonomiske data (befolkningsdata fordelt på kjønn og alder, og data om antall arbeidsplasser). Disse dataene er utarbeidet av Statistisk sentralbyrå (SSB). Med disse dataene beregner modellen først dagens situasjon, og deretter en fremtidig situasjon.

Det er for dette prosjektet gjort flere beregninger med ulike forutsetninger. Det er også gjort beregninger for alle scenarier med bompenger. Tabellen nedenfor viser total årsdøgntrafikk (ÅDT) over bomsnittene i bomringen for de to alternativene fastlandsforbindelsene, med ulike bomtakster.

Tabell 1: Trafikkgrunnlag årsdøgntrafikk (ÅDT)

Takst	Trafikk bypakke Tønsberg-regionen	
	Korridor 1	Korridor 2
20 kr	63 500	59 800
25 kr	60 400	57 100
30 kr	57 500	54 500
35 kr	54 600	51 800
40 kr	51 900	49 200

9. Plassering av bomstasjoner

For å gjøre transportanalyser/trafikkberegninger er det lagt opp til at bomstasjonene skal ha samme plassering som i den forrige bypakke Tønsberg. I tillegg kommer det en ny bomstasjon på den nye fastlandsforbindelsen, dvs. det blir totalt 7 bomstasjoner. Dette er kun et forslag som er brukt i beregningene i denne mulighetsstudien. I det videre må det gjøres en detaljert vurdering av plasseringen av bomstasjonene.



Figur 2: Plassering av bomstasjoner

10. Bompengepotensial - bompengetakster

Bypakke Tønsberg-regionen blir hovedsakelig finansiert med bompenger, samt bidrag fra Vestfold fylkeskommune. I denne mulighetsstudien er det beregnet et årlig tilskudd på 15 mill. kr. gjennom bompengerperioden (15 år), men størrelsen på beløpet er ikke vedtatt. Vestfold fylkeskommune kan velge å gå inn med et høyere eller lavere beløp, og dette må en komme tilbake til i den videre prosessen. I tillegg vil merverdiavgiftskompensasjonen for investeringstiltakene gå inn i bypakka.

Det er kostnader knyttet til innkreving av bompenger, samt til drift og vedlikehold av selve antenepunktet (bomstasjonen). Totalt er det lagt opp til 7 bomstasjoner, og årlig driftskostnad for disse er estimert til om lag 20-22 mill. kroner. Etablering av bomstasjonene estimeres til 2,5 mill. kroner pr. bomstasjon, dvs. totalt 17,5 mill. kroner. Disse kostnadene inkluderer eventuelt grunnerverv i forbindelse med bygging av bomstasjonen, tilpasninger og nødvendig utstyr.

Det er beregnet to ulike varianter for korridor 2. Det er for øvrig viktig å påpeke at det er stor kostnadsusikkerhet på dette tidspunktet (på kommunedelplan har kostnadene en usikkerhet på +/- 25 %).

I utredningen som har pågått er det valgt to alternative løsninger for fastlandsforbindelsen. Da den ene av disse er uten gang-/sykkelveg er det vedtatt å bruke 200 mill. kroner til kompenserende tiltak for gående/syklende. Dette er lagt inn i tabellen nedenfor.

Tabell 2: Investeringsplan/tiltak som ønskes finansiert (tall i mill. 2017-kroner):

	Korridor 1 11500 m/GS	Korridor 2 16730 u/GS
Fastlandsforbindelse	3 800	4 300–4 400
Gange/sykkel/kollektiv 15 % av ny forb.	570	645–660
Hogsnesbakken	–	150
Teie	100	100
Tjøme	60	60
Utvidelse frem til E18	200	300
Kompenserende tiltak	–	200
Etablering av bomstasjon	18	18
SUM INVESTERING	4 748	5 773–5 888

Tabell 3: Finansieringsplan for de to alternativene (tall i mill. 2017-kroner)

	Korridor 1 11500 m/GS	Korridor 2 16730 u/GS
Vestfold fylkeskommune	225	225
Bompenger	3 810	4 682–4 780
Mva.kompensasjon	712	866–883
SUM FINANSIERING	4 748	5 773–5 888

Bompengandelen er om lag 80 % i begge alternativene.

Det er gjort beregninger med et prosentvis noe lavere nivå på merverdiavgift enn i kostnadsanslaget for ny fastlandsforbindelse, da det i de mindre prosjektene kan være større andel av prosjektkostnaden hvor vi ikke får mva. kompensasjon (bl.a. knyttet til grunnerverv og planlegging), mens det for ny fastlandsforbindelse er mye tunnel og dermed mindre grunnerverv.

10.1 Nødvendige bomtakster

Det er lagt til grunn en investeringsplan over hvilke tiltak som ønskes finansiert, denne er vist i tabell 2. Dette svarer på konklusjonene fra konseptvalgutredningen. Det er to ulike alternativer som legges frem, der det ene alternativet er beregnet både med og uten gang-/sykkelveg (G/S). Det er videre gjort beregninger for å se hvordan bompenger kan finansiere disse alternativene.

Forutsetninger for beregningene:

- 20 % brikkerabatt for takstgruppe 1
- Takstgruppe 2 betaler dobbelt takst
- Timesregel
- Passeringstak på 60 passeringer pr. kalendermåned
- Innkrevningstid 15 år (2024-2038)
- Utbyggingstid: 4-5 år 2020/2021-2024
- Vestfold fylkeskommune bidrar med 15 mill. kroner (2017-kroner) pr år i innkrevingsperioden
- Mva.-kompensasjonen går tilbake til bypakka
- Beregningsteknisk rente er 5,5 % de første 10 årene, deretter 6,5 %.
- Nullutslippskjøretøy betaler inntil 50 % av taksten som ordinære kjøretøy.
- Årlig prisindeksjustering på 2,5 %
- Nullutslippskjøretøy betaler 50 % av normal takst

Det er foreslått å legge til grunn en gjennomsnittstakst og benytte denne som utgangspunkt for takstøkning. Gjennomsnittstakst er en gjennomsnittlig takst pr passering, der det er tatt høyde for rabatt, timesregel, passeringstak osv. Det er et gjennomsnitt av netto takst i takstgruppe 1 og 2. Ved bruk av gjennomsnittstakst fjernes usikkerhet knyttet til effekten av rabatter, fritak og fordeling mellom tunge og lette kjøretøy, og det er dermed med på å sikre en viss garanti for inntektene.

Tabell 4: Bomtakster

	Alle tall er i 2017-kroneverdi	
	Korridor 1 m/GS	Korridor 2 u/GS
SUM INVESTERING	4 730 mill. kr	5 773 – 5 888 mill. kr
Takstgruppe 1	25 kroner	33-34 kroner
Takstgruppe 2	50 kroner	66-68 kroner
Gjennomsnittstakst	16,5 kroner	22-22,5 kroner

Tabellen viser at bomtakstene må være 25-34 kroner for å finansiere de ønskede prosjektene.

Tidsdifferensierte takster brukes for å redusere biltrafikken i perioder med tette trafikk og de største køproblemer. 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. Det må gjøres beregninger på dette senere dersom man ønsker å gå videre med dette.

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 ble vedtatt i mai 2017. Det er vedtatt følgende klasseinndeling:

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

El-biler har tidligere hatt fritak for betaling i bomstasjoner, men det er nå åpnet opp for at hvert prosjekt kan vedta om nullutslippskjøretøy skal ha fritak eller betale bompenger. Andelen nullutslippskjøretøy er økende, og det blir etter hvert mer naturlig at denne gruppen også må være med å betale for de nye vegprosjektene. Nullutslippskjøretøy kan maksimalt betale halvparten av normal takst/taksten til kjøretøy som ikke har nullutslipp. I beregningene som er gjennomført ligger det inne 50 % takst for nullutslippskjøretøy.

10.2 Eventuell kostnadsøkning

Prinsippvedtaket bør ta hensyn til at usikkerheten i kostnadsoverslagene på kommunedelplan er på +/- 25 pst. De endelige kostnadene for fastlandsforbindelsen kan dermed bli i størrelsesorden 1 mrd. kr dyrere eller billigere enn kostnadstallet som er oppgitt nå.

Tabellen nedenfor viser nødvendige takster dersom kostnadsoverslaget på reguleringsplanen går opp i forhold til tabell 1, mens øvrige betingelser blir uendret. Det er her valgt å vise konsekvensene hvis kostnadsoverslaget på reguleringsplanen øker med om lag 15 pst. i forhold til kommunedelplanen.

Tabell 5: Kostnader ved 15 % kostnadsøkning

	Tall i mill. 2017-kroner	
	Korridor 1 m/GS	Korridor 2 u/GS
Fastlandsforbindelse	4 370	4 945 - 5 060
Gange/sykkel/kollektiv 15 % av ny forb.	656	742-759
Hogsnesbakken	-	173
Teie	115	115
Tjøme	69	69
Utvidelse frem til E18	230	345
Kompenserende tiltak	-	230
Etablering av bomstasjon	18	18
SUM	5 458	6 636 – 6 769

Dersom det blir en 15 % kostnadsøkning er det nødvendig med følgende bomtakster:

Tabell 6: Bomtakster ved 15 % kostnadsøkning

	Alle tall er i 2017-kroneverdi	
	Korridor 1 m/GS	Korridor 2 u/GS
SUM INVESTERING	5 458 mill. kr	6 636 – 6 769 mill. kr
Takstgruppe 1	30 kroner	41 kroner
Takstgruppe 2	60 kroner	82 kroner
Gjennomsnittstakst	19,8 kroner	27,1 kroner

Det betyr at takstene må øke med om lag 5-7 kroner ved endelig behandling av bompengesaken dersom kostnadsoverslaget på reguleringsplanen øker med 15 % i forhold til kommunedelplanens kostnadsoverslag. Alle priser er gitt i 2017-kroneverdi. Dette innebærer at prisvekst på grunn av indeksregulering kommer i tillegg.

10.3 Parallellinnkreving vs. etterskuddsinnkreving

I alle beregninger som er gjort i dokumentet hittil er det regnet på etterskuddsinnkreving av bompenger.

Ved etterskuddsinnkreving av bompenger starter innkreving av bompenger når vegen åpnes for trafikk. Fordelen er at trafikantene betaler for et gode de får umiddelbar nytte av. Ulempen er at det må tas opp større lån i byggeperioden, og rentekostnaden øker.

Parallellinnkreving er vanlig i bypakker. Ved parallellinnkreving blir bompenger krevd inn samtidig med utbyggingen. Inntektene blir brukt direkte til å dekke anleggskostnadene, og rentekostnader kan helt eller delvis unngås. Ulempen er at trafikantene må betale for et prosjekt som de ikke får umiddelbar nytte av, men de ser imidlertid at utbyggingen pågår. Parallellinnkreving bør kun tillates i begrenset omfang, hovedsakelig i bomringer rundt byer.

En viktig fordel med parallellinnkreving er at risikoen for garantisten reduseres som følge av at inntektene kommer inn samtidig som utbyggingen og investeringene pågår, i stedet for at alle investeringer gjøres før inntektene kommer inn.

Det er i denne mulighetsstudien gjort beregninger for både parallellinnkreving og etterskuddsinnkreving. Bypakke Tønsberg-regionen har tidligere vedtatt at de ønsker etterskuddsinnkreving, og tabellen nedenfor synliggjør forskjellen mellom de to innkrevingsformene:

Tabell 7: Rentekostnader, alle tall i mill. kroner.

	Investerings- kostnad	Rentekostnad etterskudds- innkreving	Rentekostnad parallell- innkreving
Korridor 1	4 730	1 210	951
Korridor 2 u/GS	5 555- 6 670	1 473 – 1 495	1 242 - 1 244

I tabellen ser man at rentekostnaden blir lavere ved parallellinnkreving, fordi man får inntekter samtidig som utbyggingen pågår. I dette tilfellet er rentekostnadene uansett høye fordi man tar opp høye lån i begynnelsen av perioden, som man må betale ned på i 15 år. Tabellen viser at parallellinnkreving vil gi om lag 250 mill. kroner mer å bygge for enn ved etterskuddsinnkreving.

Beregningene er gjort med like takster for både etterskudds- og parallellinnkreving.

11. Porteføljestyling og risiko

11.1 Porteføljestyling

Det øvrige innholdet i bompengapakken, prosjektporteføljen, vil som regel ikke være endelig avklart når forslaget om bompengoordning går til lokalpolitisk behandling og når Stortinget fatter vedtak om å iverksette bompengoordningen. Det må være et system for styring og politisk forankring av prosjektporteføljen. Ved vedtak om bompengepakker vil det vanligvis ikke foreligge detaljplanoverslag for alle delprosjekter. For en del prosjekter kan det derfor være betydelig usikkerhet i kostnadsoverslagene. Det vil også være fare for at en del av de foreslåtte delprosjekter ikke kan gjennomføres, enten fordi de ikke blir godkjent ved den videre planlegging, eller fordi kostnadsøkninger på andre prosjekter gjøre at noen delprosjekter må utgå av pakken. Slike endringer i innholdet i bompengepakken skal håndteres gjennom porteføljestylingen.

Som grunnlag for Stortingets behandling bør det i proposisjonen for utbyggingen som minimum presenteres en liste over hvilke delprosjekt som inngår i utbyggingen. For minst ett prosjekt bør det foreligge godkjent reguleringsplan og kvalitetssikret kostnadsanslag på detaljplannivå. Det skal også angis et kostnadsanslag for de øvrige prosjektene og en antatt total kostnad (økonomisk ramme) for den samlede tiltakspakken.

11.2 Risiko

Før Stortingsvedtak

Prinsippvedtaket bør ta hensyn til at usikkerheten i kostnadsoverslagene er på +/- 25 pst. De endelige kostnadene for fastlandsforbindelsen kan dermed bli i størrelsesorden 1 mrd. kr dyrere eller billigere enn kostnadstallet som er oppgitt nå. Se avsnitt 10.2.

De endelige lokalpolitiske vedtakene på bompengesaken skal baseres på kostnadsoverslaget på reguleringsplan. Dersom kostnadsoverslaget på reguleringsplanen blir lavere enn kostnadene er beregnet til nå, kan man redusere takstene deretter.

Etter Stortingsvedtak

Stortinget vedtar en øvre økonomisk ramme for bompengefinansiering. Etter stortingsvedtaket skal alle kostnadsendringer håndteres innenfor den vedtatte pakken. For fastlandsforbindelsen innebærer dette at hvis kostnadene for dette prosjektet øker etter stortingsvedtaket, blir det mindre midler igjen til andre tiltak. Blir prosjektet billigere enn forutsatt, vil det frigjøres ekstra midler som kan brukes til andre tiltak innenfor rammene Stortinget fastlegger.

Det samme prinsippet gjelder også for de andre tiltakene i pakken. Stortinget vedtar en økonomisk ramme. Denne blir styrende for hvor stor del av tiltakene som kan realiseres gjennom porteføljestylingen.

Dersom det settes i gang flere tiltak enn det som lar seg realisere innenfor den vedtatte rammen, vil Vestfold fylkeskommune (prosjekteier) overta ansvaret for å sluttfinansiere igangsatte tiltak. Det må være en lokal styring av prosjekter slik at man ikke starter opp for mange nye tiltak før man er sikker på at det er midler til å finansiere det man allerede har igangsatt.

Dersom økonomien i prosjektet blir svakere enn regnet med (ved dårligere inntjening enn forutsatt, **ikke** dersom kostnadene blir høyere enn antatt), kan bompengeselskapet etter avtale med Vegdirektoratet øke takstene med inntil 20 pst. ut over prisstigningen og/eller forlenge innkrevingsperioden med inntil 5 år.

Bruk av gjennomsnittstakst begrenser risikoen for svikt i inntektene. Ved å legge til grunn en gjennomsnittstakst og benytte denne som utgangspunkt for takstøkning, fjernes usikkerheten knyttet til effekten av rabatter, fritak og fordeling mellom tunge og lette kjøretøy. Bortfall av trafikk vil imidlertid fortsatt gi en viss risiko for mindre inntekt enn planlagt. All risiko på kostnadssiden må tas gjennom porteføljestyling.

11.3 Forskuttering

Kostnader fra før Stortinget har vedtatt utbyggingen kan ikke dekkes gjennom bompenger uten spesiell avtale. Det kan imidlertid gjøres unntak for utgifter til planlegging, dersom dette er avtalt med Statens vegvesen Vegdirektoratet. Lokale myndigheter og/eller bompengeselskapet kan forskuttere, med dekning gjennom senere innkreving av bompenger. De som har forskuttert på

denne måten tar risikoen dersom utbyggingen/bompengeprosjektet ikke blir realisert. Med «planlegging» menes her reguleringsplanlegging, byggeplanlegging/prosjektering og arkeologiske undersøkelser/utgravninger. Det må i første omgang innhentes forhåndstillatelse fra Vegdirektoratet via Statens vegvesen. Avhengig av forskutteringsbeløpets størrelse, vil det være nødvendig å innhente forhåndsgodkjenning fra Samferdselsdepartementet. Forskuttering av utgifter til grunnerverv krever forhåndsgodkjenning fra Samferdselsdepartementet.

Bypakke Tønsberg-regionen har i dag en godkjent forskutteringssak på 100 mill. kroner. Denne søknaden er godkjent av Samferdselsdepartementet.

12. Anbefaling/forslag til vedtak

Statens vegvesen anbefaler at det gjøres et prinsippvedtak på at det skal jobbes videre med en bompengeordning og ei bypakke for Tønsberg-regionen.



Statens vegvesen
Region sør

Postboks 723 Stoa 4808 ARENDAL
Tlf: (+47) 22073000
firmapost-sor@vegvesen.no

vegvesen.no

Trygt fram sammen