



# Bompengereutredning Bypakke Tønsberg-regionen

# Orienteringer bompenger juni 2023

- Oppfølging fra orienteringer om bompengeutredning hos partene i januar/mars
  - Krav til bompengeproposisjoner, inkl. beregningstekniske renter m.m.
  - Krav til egenandel i bypakker
  - Bompengeutredning; inkl. foreløpige vurderinger
- Tidspunkt for orientering for partene:
  - 8. juni: VTFK Hovedutvalg for Vestfold
  - 12. juni: Tønsberg kommune (felles gruppemøte)
  - 14. juni: Formannskapet i Færder kommune

# Dagens tema

1. Prosjektportefølje
2. Anbefalt bomsystem
  - Bomplasseringer
  - Type innkreving
3. Takster og rabatter
  - Nødvendige takster
  - Mulig med flere grønne tiltak og en mer robust pakke?
4. Videre framdrift

# 1. PROSJEKTPORTEFØLJE

# Mer enn bare bru



Ny fastlandsforbindelse Færder



Avlastning av Tønsberg sentrum og Teie, og bedre tilrettelegging for miljøvennlig transport i sentrum



Tilrettelegging for gange, sykkel og kollektiv på hovedaksene inn mot sentrum



Viktige lokale prosjekter: oppgradering av Teie, gang- og sykkelvei på Tjøme, utbedring av Hogsnesbakken og bedre tilknytning til E18

# Prosjektportefølje

Prosjekt	Kostnad mill. kr (2022-kr inkl. mva)*
Ny fastlandsforbindelse (inkl. gjennomgående rømningstunnel)	4742
Gange, sykkel og kollektivtiltak, inklusive kommunale egenandelsprosjekter	780
Fv. 303 Hogsnesbakken	206
Teie	137
Tjøme, Fv. 380 gang- og sykkelvei Brøtsø - Hvasser	80
Fv. 300 Semslinna (utvidelse fram til E18)	275
Kryssing av kanalen (kompenserende tiltak)	137
Forskutterte planmidler	204
Etablering av bomstasjoner	25
Sum	6586

\*SSBs byggindeks: 0% prisvekst f.o.m. 3. kv. 2022 t.o.m. 1. kv. 2023

# Egenandeler

- Er sendt brev til SD om egenandel på 15%. Ikke fått svar på dette ennå.
- Egenandel:
  - 16%: 875 mill. kr
  - 15%: 820 mill. kr
- Fylkeskommunen har vedtatt et bidrag på 545 mill. kr
- Har nok kommunale investeringsprosjekter til å oppfylle kommunenes egenandel.



Vestfold og Telemark  
FYLKESKOMMUNE

SAMFERDSELSDEPARTEMENTET  
Postboks 8010 DEP  
0030 OSLO

Seksjon for strategi og utvikling  
Vår dato: 28.04.2023  
Deres dato:  
Vår referanse:  
Deres referanse: 23/19631-1  
Vår saksbehandler:  
Marit Synnes Lindseth

## Bypakke Tønsberg-regionen - avklaring om egenandelskrav

Arbeidet med Bypakke Tønsberg-regionen startet opp i 2014, og reguleringsplanen for ny fastlandsforbindelse har nylig vært på høring. Denne skal etter planen vedtas før sommeren 2023. En vedtatt reguleringsplan for dette prosjektet er det som må på plass før lokalpolitiske prinsippvedtak om bompenger, og at Bypakke Tønsberg-regionen legges fram for Stortinget. I den forbindelse har vi behov for en bekreftelse på å kunne legge til grunn 15% egenandel, slik som i Nedre Glomma og Kristiansandsområdet. Partene i Bypakke Tønsberg-regionen har i møte med samferdselsminister Knut Arild Hareide 24. mars 2021 fått aksept for en egenandel på om lag 16%. Vi mener det er naturlig at kravet til egenandelen samkjøres mellom byområdene, og at 15% også legges til grunn for Tønsberg-regionen. For partene vil en redusert egenandel fra 16% til 15% utgjøre flere titalls millioner, noe som utgjør betydelige midler i kommunale og fylkeskommunale budsjetter.

Kommunene Færder og Tønsberg har i dag en befolkning på om lag 85 000, og er et område i vekst. Bypakke Tønsberg-regionen er utredet i tråd med statens krav til prosjekter over 1 mrd. kroner, og følger Samferdselsdepartementet og regjeringens beslutning om konseptvalg. Det er satt sammen en portefølje som skal gi en samfunnsikker fastlandsforbindelse og å ta veksten med gange, sykkel og kollektivtrafikk. I tillegg til fastlandsforbindelsen består derfor bypakka av infrastrukturtiltak for kollektivtrafikk, sykkel og gåing. Dette er viktige tiltak som alle bidrar til god måloppnåelse.


Bypakke Tønsberg-regionen består kun av fylkeskommunale og kommunale prosjekter, og det er per i dag ingen statlige midler i pakka. Egenandelskravet som ble innført i 2019, flere år etter arbeidet med Bypakke Tønsberg-regionen startet opp, rammer derfor vår pakke hardt. Det er gjort en omfattende og krevende jobb både med å redusere størrelsen på pakka og å øke egenandelen. En ytterligere slanking av bypakka vil gå ut over satsningen på sykkel, gange og kollektiv, og dermed redusere muligheten for å nå nullvekstmålet. For å nå nullvekstmålet må en helhetlig virkemiddelpakke benyttes. Lokalt tas det viktig grep for å nå nullvekstmålet gjennom blant annet areal- og parkeringspolitikk, men det må også investeres i gange-, sykkel- og kollektivtiltak. Rammebetingelsene som settes fra statens side må ikke ødelegge for mulighetene til å nå viktige lokale og nasjonale målsettinger.

# Prosjektportefølje

- Vi har snart klart et dokument som inneholder aktuelle bypakkeprosjekter, inkludert kommunale egenandelsprosjekter.
- Porteføljestyling viktig prinsipp i bypakker.
- Endelig prioritering av hvilke prosjekter som igangsettes når, hvilken standard de skal ha etc. gjøres gjennom 4-årige handlingsprogram som behandles hos alle partene.
- Handlingsprogrammene rulleres hvert år.



Bypakke Tønsberg-regionen  
Prosjektportefølje



Vestfold og Telemark  
FYLKESKOMMUNE



TØNSBERG  
KOMMUNE  
— der du er fra



FÆRDER  
KOMMUNE  
— med alle i lørdag





## 2. ANBEFALT BOMSYSTEM

# Tema som har vært vurdert

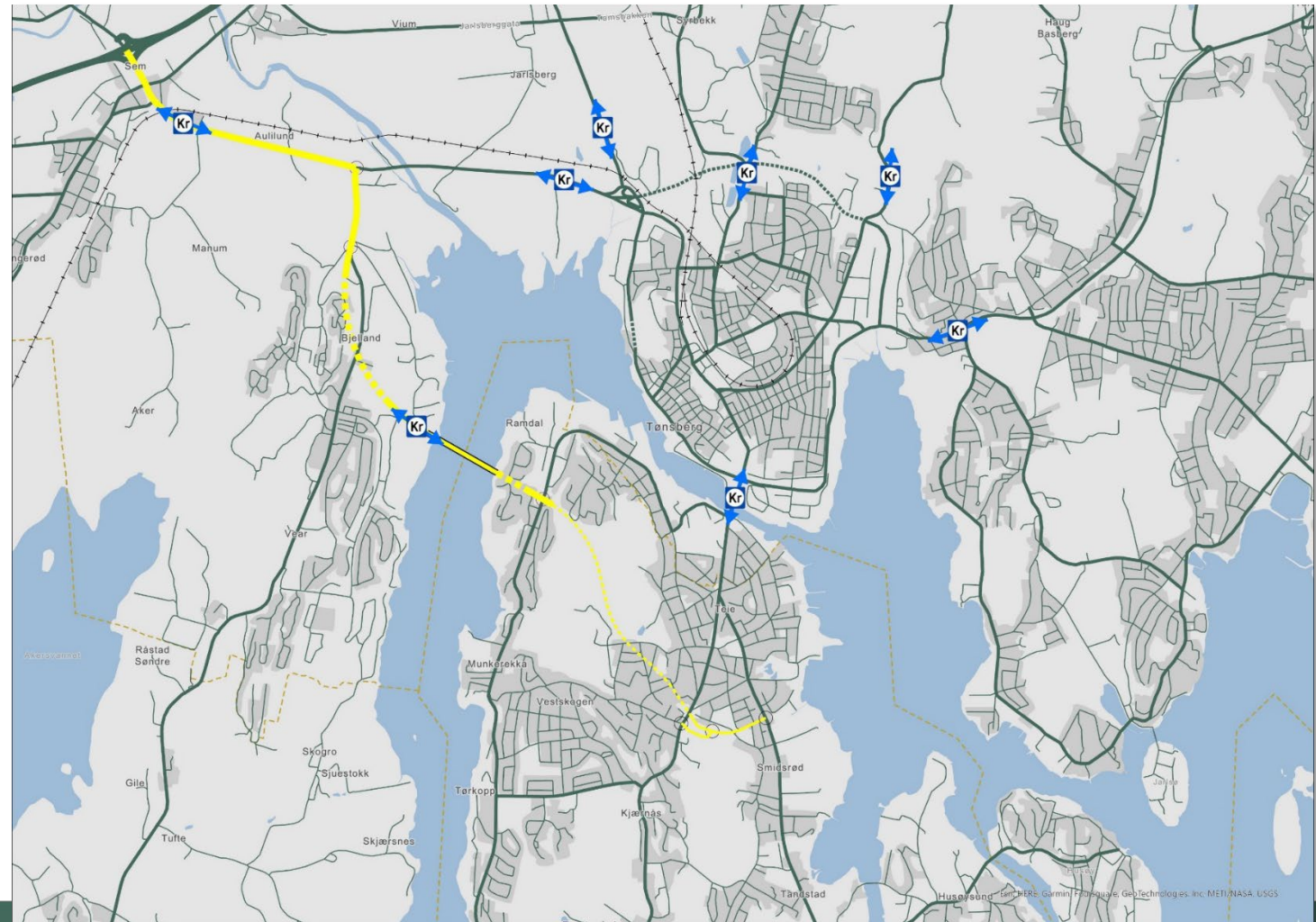
- **Kvalitetssikre bomplasseringer**
  - Spesielt for å fange opp ny fastlandsforbindelse
- **Timesregel**
  - Betaler kun for en passering uavhengig av antall bommer som passeres i løpet av en time
  - Et byområde har vurdert en lengre periode med «timesregel» på ettermiddagene (ikke prøvd ut i praksis ennå)
- **Månedstak**
  - Maks antall passeringer man betaler for i løpet av en måned (eksempelvis 60 passeringer)
- **Enveis vs. toveisinnkreving**
  - Enveis innkreving mest vanlig i bypakker
  - Belyse fordeler og ulemper ved begge
- **Tidsdifferensierte takster**
  - Mulig å differensiere takster over døgnet, eksempelvis høyere i rush-periodene.
- **Parallellinnkreving vs. etterskuddsinnkreving**
  - Parallellinnkreving hovedregel i bypakker, og gunstigere ift. rentebelastning (gir lavere takster)
  - Vedtak fra 2014: «(...) Brukerbetaling for nye transportsystemer skjer når de ulike anlegg og tiltak er åpnet».
  - Belyse forskjeller i bompengeutredningen.

# Anbefalinger Bypakke Tønsberg-regionen

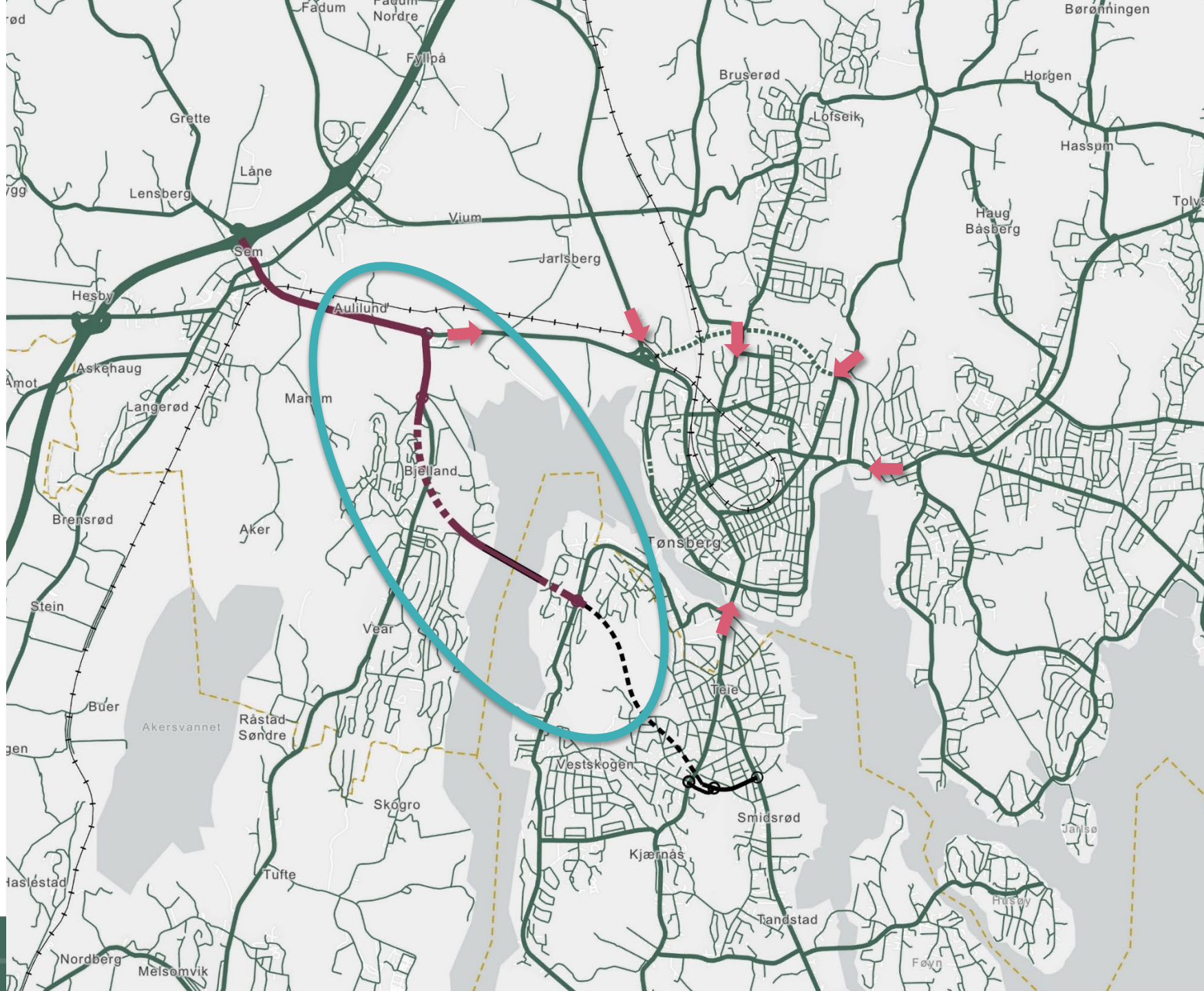
- **Bomplasseringer omtrent som før, med to bommer i tillegg**
  - På ny fastlandsforbindelse
  - På fv. 300 Semslinna
- **Ordinær timesregel legges til grunn**
  - Anbefaler ikke utvidet timesregel (ikke utprøvd per nå, og ønsker mest mulig sikre beregninger)
- **Månedstak legges til grunn**
  - Gjenstår å finne riktig nivå, aktuelt med 80, evt. 70 passeringer som månedstak
- **Toveis-innkrevning legges til grunn**
- **Tidsdifferensierte takster (rushtidsavgift) og miljødifferensierte takster anbefales ikke første omgang**
  - Ønsker et mest mulig enkelt og lesbart system
  - Vurderer et mulig vedtakspunkt som åpner for å se nærmere på dette ved behov senere i prosessen.
  - Rabatt for nullutslipp følger gjeldene nasjonale føringer, men forventes på sikt og fases ut i byområder da betydelige rabatter konkurrerer med kollektivtransporten og gjør det mer utfordrende å nå nullvekstmålet.
- **Parallellinnkrevning**
  - Bommer på ny fastlandsforbindelse og fv. 300 åpner når disse anleggene er åpnet, tidligst i 2030.

# Anbefalte bomplasseringer

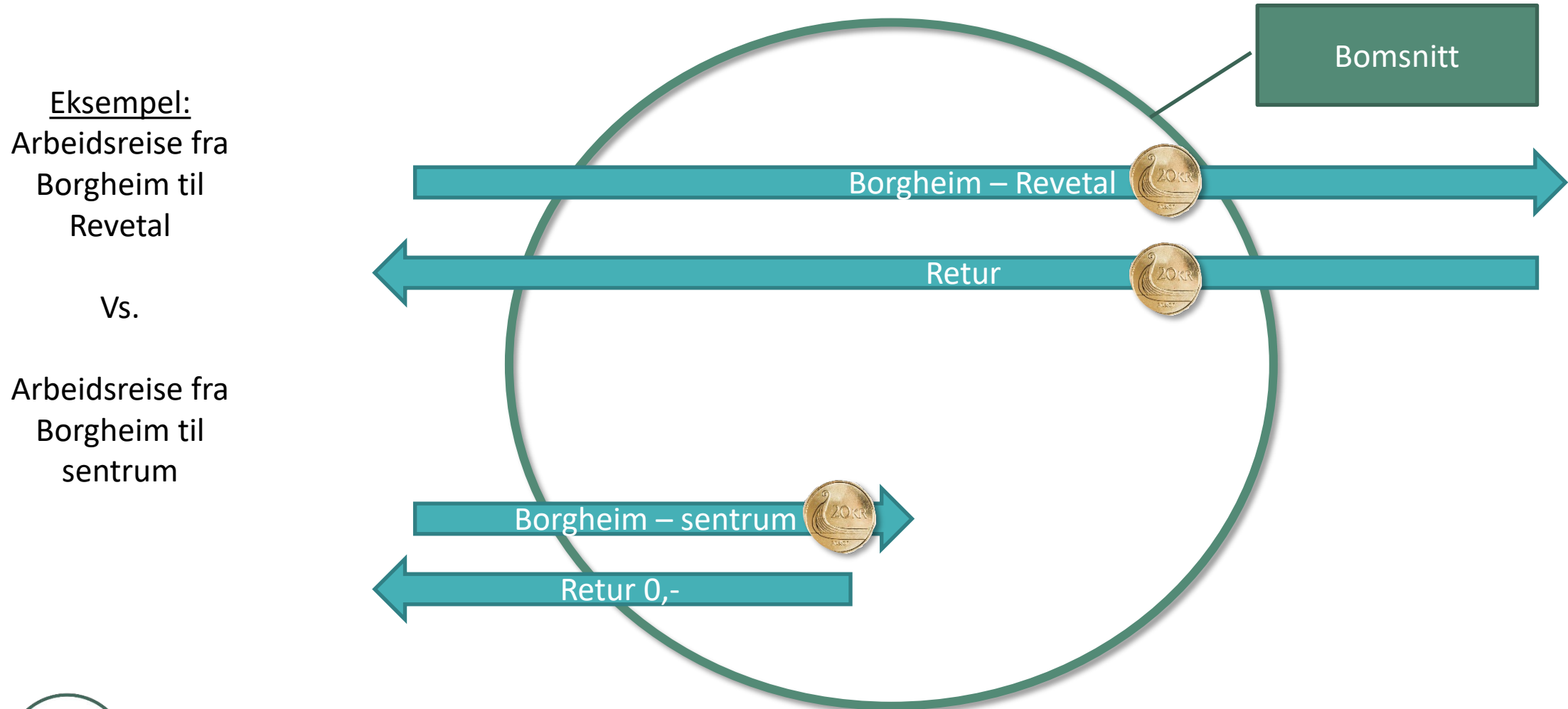
- Samme som forrige pakke, samt på fastlandsforbindelsen og på Semslinna.
- Bommer anbefalt åpnet så raskt som mulig etter vedtak i Stortinget. Bommene kan åpne tidligst i 2025.
- Bommer på fastlandsforbindelsen og fv. 300 kan først åpne når disse står ferdige, tidligst 2030.



**HVORFOR ANBEFALES TOVEIS-INNKREVIING?**



# Enveis-innkrevning – gjennomgående reiser koster dobbelt så mye som sentrumsrettede reiser

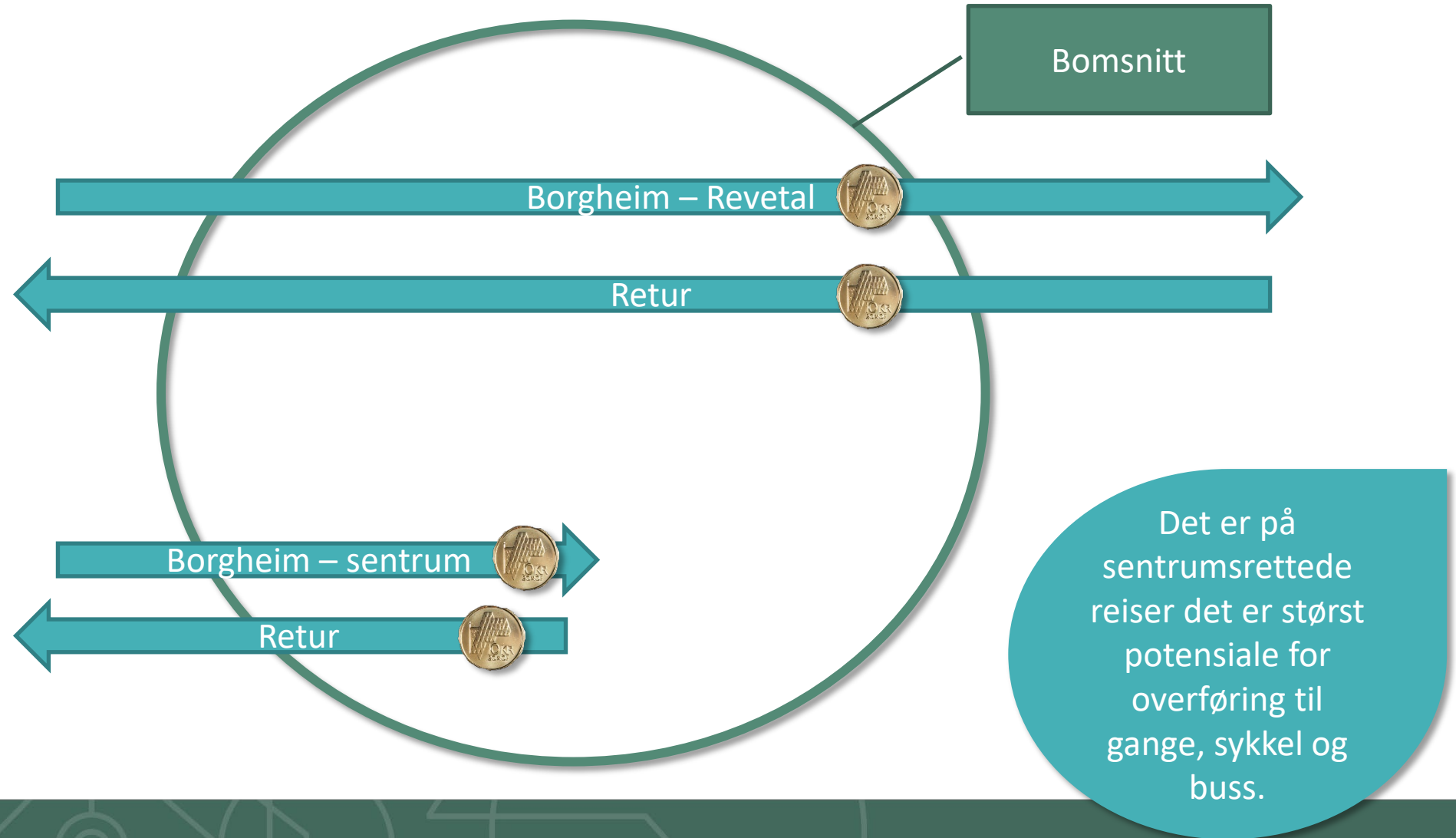


# To-veis innkreving og timesregel

Eksempel:  
Arbeidsreise fra  
Borgheim til  
Revetal

Vs.

Arbeidsreise fra  
Borgheim til  
sentrum





**HVORFOR ANBEFALES PARALLELINNKREVIING?**

# Parallellinnkrevning anbefales fordi:

- Parallellinnkrevning gir betydelig lavere rentebelastning
  - Sparer om lag 1 mrd. kr i renter, som ellers ville måtte dekkes av bompenger
  - Blir store forskjeller på parallell- og etterskuddsinnkrevning fordi vi har store låneopptak tidlig i perioden til bygging av ny fastlandsforbindelse
- Ønsker å holde takstene så lave som mulig
- Parallellinnkrevning er også mest vanlig i bypakker

# 3. TAKSTER OG RABATTER

# Det er en gjennomsnittstakst som skal vedtas

Gjennomsnittstakst: *Inntekt pr. passering (basert på årsdøgnstrafikk) når det tas hensyn til effekten av rabatter, fritak og fordeling av kjøretøy på takstgruppe 1 og takstgruppe 2. Gjennomsnittstaksten legges til grunn ved beregning av grunntakster. Denne kan vedtas i et spenn.*

Grunntakst/skiltet takst: *Den taksten som gjelder pr. takstgruppe, eventuelt takstklasse (ved miljødifferensiering), før eventuelle rabatter og fritak.*

# Bomsystem og takster

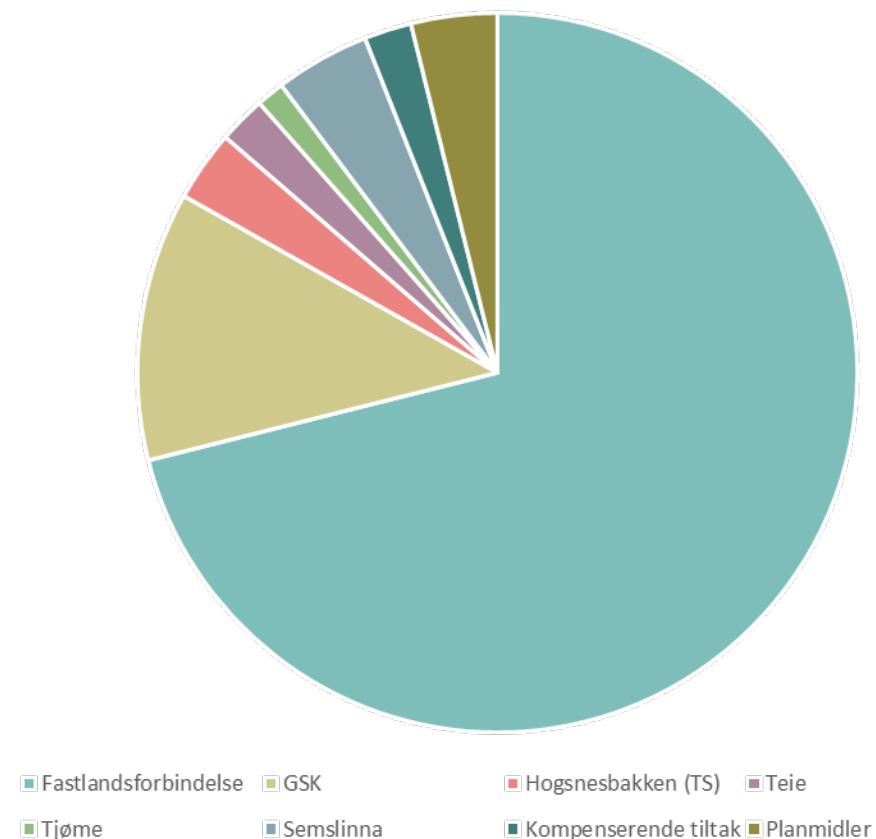
- Portefølje: 6 586 mill. kr (hvorav 1 134 mill. kr til gange, sykkel og kollektivtiltak, inkl. Teie og Brøtsø-Hvasser)
- Nødvendige takster:
  - Grunntakst: 17 kr (Kjøretøy > 3,5 tonn: 34 kr)
  - Brikkerabatt (20% rabatt): 13,5 kr (antar 95% vil ha brikke)
  - Nullutslipp (44% rabatt): 9,50 kr
  - **Gjennomsnittstakst: 10 kr** (den som skal vedtas)
    - Gjennomsnittstaksten kan også vedtas i et spenn på f.eks. 10-12 kroner for en mer robust finansiering.

**MULIG MED FLERE GRØNNE TILTAK OG EN MER  
ROBUST PAKKE?**

# Mulighet for flere grønne tiltak og en mer robust pakke?

- Ny fastlandsforbindelse utgjør en stor andel av bypakka, og flere større tiltak er ennå ikke regulerte.
- Prinsippet for bypakker er porteføljestyring.
- Legger man på 1 kr på grunntaksten vil dette gi snaut ytterligere 400 mill. kr til å investere for
  - Flere tiltak
  - Flere anlegg hvor en kan skille gående og syklende
  - Mer robust pakke

Fastlandsforbindelsen andel av pakka



# Eksempel på takster

- Portefølje: 6 586 mill. kr (hvorav 1 134 mill. kr til gange, sykkel og kollektivtiltak, inkl. Tønsberg sentrum, Teie og Brøtsø – Hvasser)
  - Grunntakst: 17 kr
  - Brikkerabatt (20 % rabatt): 13,50 kr
  - Nullutslipp (44% rabatt): 9,50 kr
  - Gjennomsnittakst: 10 kr
- Portefølje: Snaut 7 000 mill. kr (hvorav ca. 1 500 til gange, sykkel og kollektivtiltak, inkl. Tønsberg sentrum, Teie og Brøtsø – Hvasser)
  - Grunntakst: 18 kr
  - Brikkerabatt (20% rabatt): 14,50 kr
  - Nullutslipp (44% rabatt): 10 kr
  - Gjennomsnittakst: Venter fra konsulent



# 4. VIDERE FRAMDRIFT

# Videre prosess

- Skal straks sendes til VD for kvalitetssikring (1 mnd. behandlingstid)
- Planlagt politisk behandling
  - Færder: (FS 30. august) KS 6. september 2023
  - Tønsberg: (FS 28. august) KS 6. september 2023
  - VTFK: *FU 20. sept., HUV 21.sept. FT: 26. sept. Vurderer behov for å samkjøre dette med kommunene).*
- Etter lokale vedtak: KS2 og Stortingsbehandling. Dette tar minimum et år.



**PAKKE**  
TONSBERGREGIONEN

