



# Mulighetsstudie Bypakke Tønsberg

Finansiering av aktuelle tiltak - foreløpig opplegg  
som grunnlag for lokalpolitiske prinsippvedtak



## **FORORD**

Konseptvalgutredningen for transportsystemet i Tønsbergregionen (Bypakke Tønsberg) ble sendt på lokal høring i november 2013. Gjennomføringen av tiltakene i en bypakke for Tønsberg forutsettes finansiert hovedsakelig med bompenger. I denne mulighetsstudien beskrives et opplegg for en ny bompengeordning for Bypakke Tønsberg, basert på dagens bomstasjoner, en videreføring av disse samt en bomstasjon på ny fastlandsforbindelse til Nøtterøy.

Det presiseres at nåværende bompengeordning skal avvikles når tiltakene i Tønsbergpakka fase 1, jf. St.prp. nr. 38 (2002-2003), er nedbetalt.

Hensikten med mulighetsstudien er å danne grunnlag for prinsipiell tilslutning fra berørte kommuner og Vestfold fylkeskommune til at det arbeides videre med en bompengeutredning for Bypakke Tønsberg.

Mulighetsstudien er utarbeidet av Rambøll Norge AS på oppdrag fra Statens vegvesen Region sør.

Statens vegvesen Region sør

Januar 2014

## INNHOOLD

<b>1.</b>	<b>SAMMENDRAG .....</b>	<b>3</b>
<b>2.</b>	<b>INNLEDNING – BAKGRUNN .....</b>	<b>6</b>
<b>3.</b>	<b>ANBEFALT KONSEPT I KONSEPTVALGUTREDNINGEN .....</b>	<b>6</b>
<b>4.</b>	<b>TIDLIGERE FYLKESKOMMUNALE OG KOMMUNALE VEDTAK .....</b>	<b>7</b>
<b>5.</b>	<b>INNHOOLD I BYPAKKA – GRUNNNLAG FOR MULIGHETSSTUDIENS</b>	<b>8</b>
5.1	Prosjekter og tiltak .....	8
5.2	Utbyggings- og finansieringsopplegg .....	9
<b>6.</b>	<b>TRAFIKKGRUNNLAG.....</b>	<b>11</b>
<b>7.</b>	<b>BOMPENGEOPPLEGG – BOMTAKSTER.....</b>	<b>12</b>
7.1	Plassering av bomstasjoner .....	12
7.2	Oppstart og varighet av bompengeskjevingen .....	12
7.3	Andre forutsetninger .....	13
7.4	Nødvendige bomtakster.....	14
<b>8.</b>	<b>VIDERE PROSESS.....</b>	<b>16</b>
<b>9.</b>	<b>ANBEFALING – FORSLAG TIL VEDTAK.....</b>	<b>18</b>

## FIGUROVERSIKT

Figur 1: Anbefalt konsept, Ringvegkonseptet .....	7
Figur 2: Plassering av bomstasjoner. Ny bomstasjon 7 på bru Kaldnes – Korten.	12

## TABELLOVERSIKT

Tabell 1: Finansieringsplan, mill. kr 2013 .....	10
--	----

## 1. SAMMENDRAG

På oppdrag fra Samferdselsdepartementet har Statens vegvesens utført en konseptvalgutredning (KVU) om helhetlige transportløsninger for Tønsbergområdet. Konseptvalgutredningen med Statens vegvesens anbefaling ble lagt fram i november 2013. Statens vegvesen anbefaler at det bygges et ringvegssystem tett på Tønsberg sentrum. Ny fastlandsforbindelse til Nøtterøy, fortrinnsvis som en bruforbindelse mellom Kaldnes og Korten eller i dette området, er et vesentlig element i det anbefalte konseptet.

I lokalpolitiske vedtak våren 2012 har Tønsberg, Nøtterøy og Tjøme kommuner samt Vestfold fylkesting bedt Statens vegvesen om å gjennomføre en mulighetsstudie om finansiering av de ulike konsepter. I denne mulighetsstudien presenteres et opplegg for å få finansiert det anbefalte konseptet for Bypakke Tønsberg, hovedsakelig basert på bompengeneinnkreving. Hensikten med notatet er å danne grunnlag for fylkeskommunale og kommunale vedtak som gir prinsipiell tilslutning til at det arbeides videre med et mer konkret bompengepopplegg.

I mulighetsstudien er det tatt utgangspunkt i kostnadene for det anbefalte Ringvegkonseptet som er angitt i konseptvalgutredningen. Det er lagt til grunn en kostnad på om lag **2000 mill. kr** (2013) for ny fastlandsforbindelse til Nøtterøy. Fordi kostnadsoverslaget for ny fastlandsforbindelse er svært usikkert er det også gjort en beregning der denne kostnaden er økt med 50 pst. til 3000 mill. kr. I tillegg er det antatt et behov på **300 mill. kr** til andre tiltak som gang- og sykkelveger, kollektivfelt, andre fysiske tiltak for kollektivtrafikk, trafikkregulerende tiltak etc. Videre er det lagt til grunn at det i hele bomperioden avsettes **30 mill. kr** per år av bompengeneinntektene til drift av kollektivtrafikk. Dette betyr en økning på 25-30 pst. i forhold til dagens fylkeskommunale tilskudd til drift av kollektivtrafikk i denne regionen.

Det berørte vegnettet i regionen omfatter ingen riksveger. Det kan derfor ikke påregnes noen statlige bevilgninger til gjennomføring av tiltakene i bypakka. I mulighetsstudien legges til grunn at 10-15 pst. av de årlige investeringsmidlene til fylkesveger benyttes i Tønsbergregionen, anslagsvis 15 mill. kr per år i hele bomperioden. Det er ikke forutsatt kommunale finansieringsbidrag i denne omgang.

I tillegg er det forutsatt at kompensasjonen for merverdiavgift (mva) for investeringer på fylkesveger og kommunale veger i bypakka i sin helhet tilføres bypakka. Med en mva-sats på 25 pst. utgjør dette 575 mill. kr for en investering på 2300 mill. kr.

Samlet finansieringsopplegg er dermed forutsatt som følger (2013-kr):

Investeringer/tilskudd	Mill. kr
Ny fastlandsforbindelse	2000
Mindre investeringstiltak	300
Tilskudd til drift av kollektivtrafikk	450
<b>SUM investering/tilskudd</b>	<b>2750</b>
<b>Dekkes med fylkeskommunal bevilgning</b>	<b>225</b>
<b>Dekkes med mva-kompensasjon</b>	<b>575</b>
<b>Dekkes med bompenger</b>	<b>1950</b>

Det er i utgangspunktet ikke tatt høyde for at prosjekter som ny fv 303 i Hogsnesbakken og ny fv 309 gjennom Teie skal inngå i bypakka. Begrunnelsen for dette er at disse prosjektene ikke vil påvirke de målsettingene som er definert i konseptvalgutredningen. Likevel kan dette være

viktige prosjekter ut fra ønsket om å løse lokale problemer. Det er derfor gjort en egen finansieringsberegning for å se hva det betyr for bomtakstnivået dersom det eksempelvis settes av 400 mill. kr til disse prosjektene.

Det er lagt til grunn at dagens bomstasjoner beholdes og at det i tillegg etableres en énveis bomstasjon på ny fastlandsforbindelse med innkreving i retning nordover. Det er forutsatt at innkrevingen for bypakka starter samtidig med at de første tiltakene blir gjennomført tidlig i 2016. Det tas utgangspunkt i at bypakka er et «nytt prosjekt» og at den ikke er en fortsettelse av fase 1 av Tønsbergpakka. Det legges derfor til grunn en innkrevingsperiode på 15 år fra 2016 som er det vanlige i norske bompengoordninger. Det innebærer i så fall at innkrevingen vil pågå i perioden 2016-2030.

De trafikkmessige konsekvensene av bompengennekningen er beregnet av Statens vegvesen med Regional transportmodell (RTM), delområdemodell for Tønsbergregionen. Det er lagt til grunn en bomtakst for lett bil på 20 og 25 kr uten rabatt. Resultatene fra trafikkberegningene gir en indikasjon på hvilken trafikkavvisende effekt bompengene vil ha. Beregningene gir et trafikkgrunnlag på 46-50.000 biler/døgn i innkrevingsretningen avhengig av takstnivå, sum alle bomsnitt i 2016-nivå. Sammenlignet med en situasjon uten bompenger blir det 29-35 pst. reduksjon i trafikken gjennom bomsnittene. Den beregnede avvisningen må anses å være relativt stor (pessimistisk).

Andre forutsetninger for finansieringsberegningene:

- Lånerente: Før det er inngått renteavtaler med låneinstitusjoner skal det benyttes konservative anslag på lånerenten. Det legges til grunn en lånerente på 6,5 pst. uten krav til rentesikring.
- Driftskostnader for bomstasjoner: Årlig driftskostnad på 3,5 mill. kr per bomstasjon (i henhold til årsregnskapet til Tønsberg Hovedvegfinans AS for 2012).
- Rabattordning: 10 pst. for alle kjøretøy som betaler med elektronisk brikke i henhold til føringer gitt i Meld. St. nr. 26 (2012-2013) Nasjonal transportplan 2014-2023.
- Timesregel: Som i dagens bomring, dvs. at det betales for kun én bompasering i løpet av en klokkeperiode.
- Månedstak: Det betales for maksimalt 60 bompaseringer i løpet av en måned (som i dag).
- Fritaksordninger: I henhold til regelverket, bl.a. fritak for moped og motorsykkel, utrykningskjøretøy, el-biler og hydrogenbiler, kollektivtransport i rute, forflytningshemmede.
- Gjennomsnittstakst per passering: Gjennomsnittsinntekten per kjøretøy øker når maksimal rabatt settes til 10 pst. i stedet for dagens rabatter på opp til 50 pst. Det er lagt til grunn en gjennomsnittsinntekt per passering på 70 pst. av lettbiltaksten (ca. 60 pst. i 2012).

Med forutsetningene ovenfor er bomtaksten for lett bil uten rabatt beregnet som følger for de ulike investeringsnivåene samt 450 mill. kr til drift av kollektivtrafikk:

a) 2000 mill. kr til fastlandsforbindelse samt 300 mill. kr til andre tiltak:	14 kr
b) Som over, men i tillegg 400 mill. kr til Hogsnesbakken og Teie:	17 kr
c) 3000 mill. kr til fastlandsforbindelse samt 300 mill. kr til andre tiltak:	20 kr

I beregningstilfelle c) inngår ikke Hogsnesbakken og tiltak på Teie.

Dersom det forutsettes en lånerente på 5 i stedet for 6,5 pst. reduseres bomtaksten med 1-2 kr.

Dette tilsier at det kan antas som sannsynlig at bomtaksten for lett bil uten rabatt vil ligge i størrelsesorden **15-20 kr** (2013), gitt det investeringsnivået som er angitt ovenfor, at

bompengeneinnkrevningen varer i 15 år fra 2016 og at fylkeskommunen bidrar med bevilgninger på 225 mill. kr i løpet av bomperioden.

Det er ikke foretatt beregninger med tidsdifferensierte takster i denne omgang.

For å kunne fremme en bompengesak for Stortinget som inneholder ny fastlandsforbindelse, må det foreligge godkjent reguleringsplan med kostnadsoverslag på detaljplannivå for denne. Det vil neppe skje før tidligst i 2017-2018. Innkrevningen i dagens bompengereordning opphører etter planen høsten 2015 og det er ønskelig med minst mulig opphold i innkrevningen. For å kunne starte bompengeneinnkrevningen fra nyttår 2016 må Stortinget behandle bompengeproposisjonen senest høsten 2015. Da vil det kunne foreligge godkjent plangrunnlag for noen av de mindre tiltakene i bypakken. Det vil derfor være nødvendig å fremme bompengesaken for Stortinget i to omganger:

1. Bypakke med mindre tiltak inkl. nytt bompengeprogger. Fremmes høsten 2015.  
Inneholder prosjektportefølge for en bypakke med mindre prosjekter og tiltak som ikke krever omfattende planlegging og der usikkerheten i kostnadene ikke er stor.
2. Resten av bypakken med ny fastlandsforbindelse.  
Fremmes når tilstrekkelig plangrunnlag foreligger for fastlandsforbindelsen.  
Inneholder godkjent reguleringsplan med detaljplanforslag for fastlandsforbindelsen.

Videre prosess frem til et Stortingsvedtak om en bompengereordning er beskrevet i kapittel 8.

Statens vegvesen sender foreliggende notat til uttalelse i Tønsberg, Nøtterøy, Tjøme og Stokke kommuner samt til påfølgende behandling i Vestfold fylkeskommune med følgende anbefaling til vedtak:

- Gjennomføring av Bypakke Tønsberg delfinansieres med bompengeneinnkreving i eksisterende bomstasjoner samt i en bomstasjon på ny fastlandsforbindelse til Nøtterøy.
- Finansieringen av Bypakke Tønsberg fremmes for Stortinget i to omganger, først en bypakke med mindre tiltak og ny bompengereordning, deretter en fullstendig bypakke som inneholder ny fastlandsforbindelse og eventuelt andre større utbyggingstiltak.
- Statens vegvesen legger fram forslag til bompengereordning for bypakken med mindre tiltak når Regjeringens beslutning om konseptvalgutredningen samt kommunenes og fylkeskommunens prinsipielle tilslutning til videre arbeid med en bompengereutredning foreligger.
- Det forutsettes at mva-kompensasjon knyttet til investeringer i Bypakke Tønsberg, overføres til investeringsbudsjettet og disponeres til finansiering av bypakka.

Den videre prosessen som er skissert i denne mulighetsstudien legger til grunn at stortingsbehandlingen av en bypakke med mindre tiltak kan skje høsten 2015 og at byggestart for ny fastlandsforbindelse kan skje tidligst i 2018. Det må understrekes at tidskjemaet for en slik framdrift er svært stramt.

## 2. INNLEDNING – BAKGRUNN

Nåværende bompengoordning i Tønsberg ble vedtatt gjennom Stortingets behandling av St.prp. nr. 38 (2002-2003) Om bompengefinansiering av prosjekter og tiltak i Tønsbergområdet. Stortingsproposisjonen sier følgende om bakgrunnen for den foreslåtte bompengoordningen:

«Tønsbergpakken er et samarbeidsprosjekt mellom kommunene Tønsberg, Nøtterøy og Tjøme. (.....) Tønsbergpakken er delt i to faser. I første fase prioriteres ny rv 311 Ringveg øst-vest Kjelle – Kilen, gang- og sykkelveg rv 308 Kjøpmannskjær – Verdens Ende og strakstiltak for bedre fremkommelighet til Sentralsykehuset i Vestfold. Øvrige prosjekter og tiltak skal avklares gjennom en konsekvensutredning ved utgangen av 2004. Dette vil danne grunnlag for prioritering av prosjekter i fase 2.»

Med grunnlag i en folkeavstemning i de tre kommunene i juni 2005 ble fase 2 i Tønsbergpakken skrinlagt. Dermed ble også planleggingsarbeidet for ny eller utbedret fastlandsforbindelse mellom Tønsberg og Nøtterøy lagt på is, da dette prosjektet ville vært et sentralt element i fase 2.

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 skal 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, jf. kapittel 3. Statens vegvesen anbefaler bl.a. at det bygges et ringvegssystem tett på Tønsberg sentrum fordi det tilfredsstiller samfunnsmålet om et miljøvennlig, robust og effektivt transportsystem i Tønsbergområdet. Ny fastlandsforbindelse til Nøtterøy er et vesentlig og kostnadmessig dominerende element i det anbefalte konseptet.

Hovedvegssystemet i Tønsbergområdet øst for E18 består utelukkende av fylkesveger. En ny fastlandsforbindelse til Nøtterøy vil også være et fylkesvegprosjekt. I dagens situasjon finnes det ikke disponible fylkesvegmidler til å gjennomføre det anbefalte konseptet. Det anses derfor at en fortsatt bompengoordning er eneste realistiske mulighet til å få finansiert utbyggingsprosjektene og andre aktuelle tiltak.

I dette notatet presenteres mulighetene for å få finansiert det anbefalte konseptet for bypakke Tønsberg, hovedsakelig basert på bompengeinnkreving. Hensikten med notatet er å danne grunnlag for fylkeskommunale og kommunale vedtak som gir prinsipiell tilslutning til at det arbeides videre med et mer konkret bompengeopplegg.

## 3. ANBEFALT KONSEPT I KONSEPTVALGUTREDNINGEN

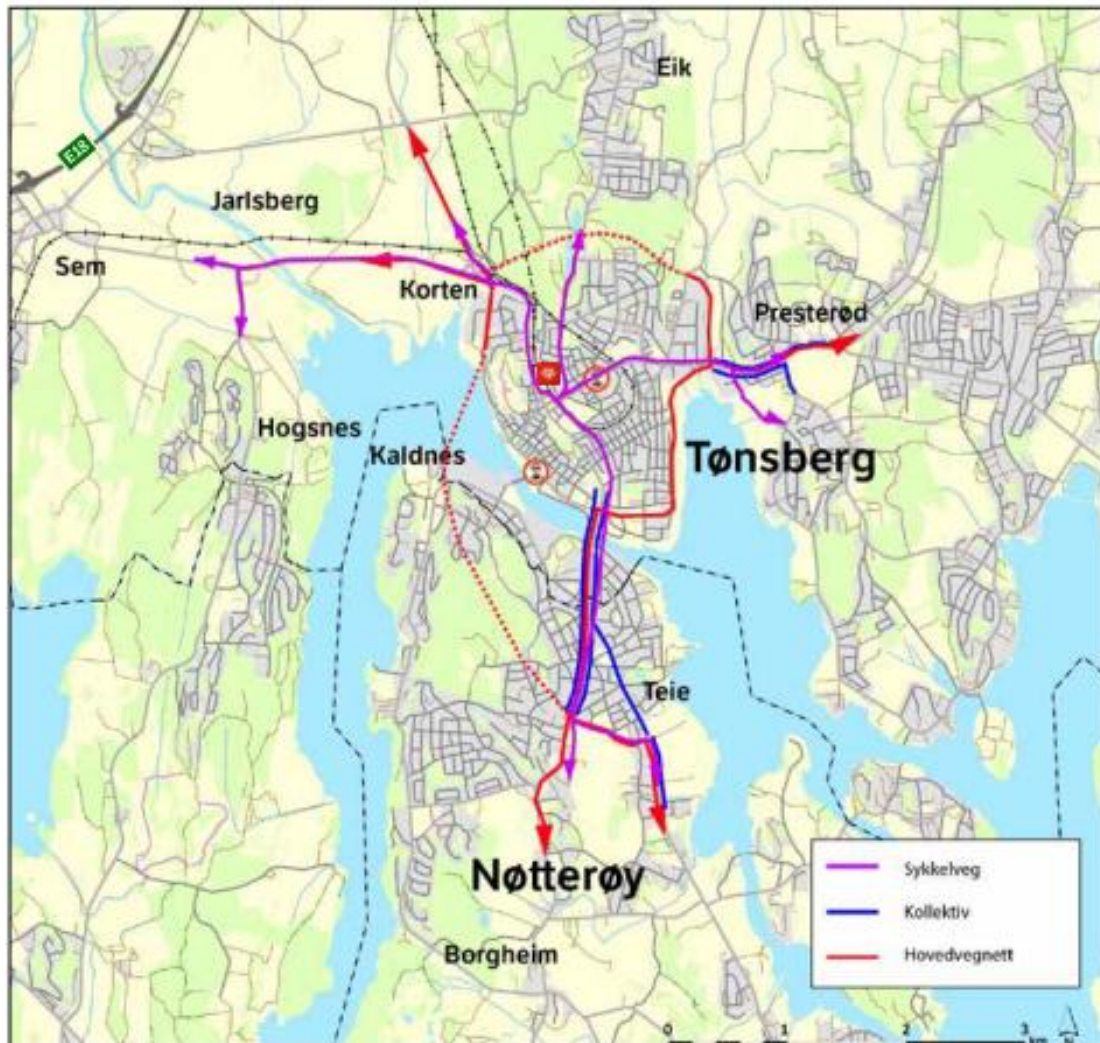
Statens vegvesen anbefaler at videre utvikling av transportsystemet i Tønsbergområdet baseres på «Ringvegkonseptet». De viktigste elementene i dette er konseptet er:

- Fri fremføring av kollektivtrafikk til sentrum (kollektivfelt vist med blå strek i figur 1).
- Effektivt og sammenhengende sykkelvegnett (hovedsykkelveger vist med lilla strek i figur 1).
- Ringveg med ny Nøtterøyforbindelse, i figur 1 vist mellom Kaldnes og Korten (stiplet strek).



- Restriktiv tiltakspakke, parkeringsrestriksjoner, kollektivfelt på eksisterende kanalbru, bompenger, stenging for gjennomkjøring av Nedre Langgate og Halfdan Wilhelmsens allé.

Konseptet er illustrert i figuren nedenfor. Det presiseres at Ringvegkonseptet ikke er låst til at fastlandsforbindelsen må legges eksakt mellom Kaldnes og Korten som vist i figur 1.



Figur 1: Anbefalt konsept, Ringvegkonseptet

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

Ut over beskrivelsen ovenfor er ikke aktuelle tiltak konkretisert i form av opplisting av enkeltprosjekter. Det foreligger ikke godkjente planer for noen av de større prosjektene i anbefalt konsept.

#### 4. TIDLIGERE FYLKESKOMMUNALE OG KOMMUNALE 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 praktisk talt likelydende vedtak i Tønsberg bystyre (23.05.2012), Nøtterøy formannskap (09.05.2012), Tjøme kommunestyre (19.06.2012) og Vestfold fylkesting (21.06.2012):

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

På denne bakgrunn ble arbeidet med mulighetsstudien startet opp i august 2013.

## 5. INNHOLD I BYPAKKA – GRUNNLAG FOR MULIGHETSSTUDIEN

### 5.1 Prosjekter og tiltak

Siden konseptvalgutredningen ikke inneholder en spesifisert oversikt over aktuelle tiltak med kostnader må mulighetsstudien baseres på grove overslag over finansieringsbehovet til ulike grupper av tiltak som angitt i KVU'en.

#### Ny fastlandsforbindelse til Nøtterøy

I denne mulighetsstudien er det lagt til grunn en kostnad på **2000 mill. kr** for ny fastlandsforbindelse til Nøtterøy som i det anbefalte konseptet. Denne kostnaden antas å være representativ for en bruforbindelse mellom Kaldnes og Korten. I tillegg inngår tunnel under Teieskogen mellom Kolberg og Kaldnes samt nødvendige tiltak på tilstøtende vegnett.

Det foreligger ikke et konkret plangrunnlag for dette prosjektet. Det presiseres derfor at foreliggende kostnadsanslag kun er basert på lengder og erfaringstall for priser per løpemeter for tilsvarende anlegg. Usikkerheten i anslaget må derfor antas å ligge på om lag 40 pst.

For å ta høyde for denne usikkerheten er det også gjort en bompengeregning der kostnaden for ny fastlandsforbindelse er økt med 50 pst. til 3000 mill. kr.

#### Andre investeringstiltak

I tillegg til kostnaden for ny fastlandsforbindelse kommer kostnader til diverse andre tiltak som gang- og sykkelveger, kollektivfelt, andre fysiske tiltak for kollektivtrafikk, trafikkregulerende tiltak etc. Som grunnlag for mulighetsstudien er behovet for slike tiltak satt til **300 mill. kr**.

#### Tilskudd til drift av kollektivtrafikk

I tillegg til fysisk tilrettelegging for kollektivtrafikk er det også forutsatt at selve kollektivtilbudet bedres, særlig gjennom økt frekvens. Dette vil kreve økt tilskudd til drift av kollektivtrafikk.

Veglovens § 27 åpner for å bruke bompenge til tiltak for drift av kollektivtrafikk: *Som del av ein plan om eit heilskapleg og samordna transportsystem i eit byområde, kan bompengar nyttast til tiltak for drift av kollektivtrafikk.*

Ot.prp. nr. 15 (2007-2008) om lov om endring i veglov 21. juni 1963 nr. 23 inneholder imidlertid forutsetninger som må være oppfylt før en bompengepakke for et byområde, som også inneholder driftstiltak, blir lagt fram for Stortinget. Det må være definert klare mål for hva etableringen av bypakken skal oppnå i det berørte området og det skal rapporteres på om målene blir nådd i samsvar med intensjonene i bypakken.

Satsing på kollektivtrafikk må være en del av den helhetlige framstillingen av bypakken. Bompenger til driftstiltak for kollektivtrafikken skal, som bompenger til andre tiltak, benyttes på en slik måte at de etter en avgrenset innsatsperiode har bidratt til at målene som er definert i bypakken blir nådd. Det må dessuten være utarbeidet en strategi for håndtering av driftsoppgavene etter opphør av bompengefinansieringen.

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 skal altså være et *supplement* til den ordinære innsatsen over offentlige budsjett.

Med forbehold om at de angitte kravene kan bli oppfylt er det i mulighetsstudien lagt til grunn at det i hele bomperioden avsettes **30 mill. kr** per år av bompenginntektene til drift av kollektivtrafikk. Dette betyr en økning på 25-30 pst. i forhold til dagens fylkeskommunale tilskudd til drift av kollektivtrafikk i denne regionen.

## 5.2 Utbyggings- og finansieringsopplegg

### Ny fastlandsforbindelse

Det finnes ikke noe formelt plangrunnlag for ny fastlandsforbindelse til Nøtterøy som er forankret i plan- og bygningsloven. Tidligere planarbeid har kun omfattet utredning av ulike løsninger på et overordnet nivå.

Det må derfor utføres et omfattende planarbeid i henhold til plan- og bygningsloven. Først må det utarbeides kommunedelplaner med konsekvensutredning som grunnlag for valg av løsning. Deretter må det utarbeides reguleringsplan for den valgte løsningen. Det er antatt at denne prosessen vil ta så lang tid at bygging av ny fastlandsforbindelse først kan starte 4-6 år etter Regjeringens beslutning om valg av konsept. I løpet av denne tiden skal det, i tillegg til å gjennomføre en planprosess ihht. plan- og bygningsloven, utføres prosjektering av anlegget med kvalitetssikring av kostnadsoverslag, samt forberedes og gjennomføres stortingsbehandling av proposisjonen for andre fase av Bypakke Tønsberg. Det må understrekes at dette innebærer et meget stramt tidsskjema.

Det er derfor lagt til grunn at bygging av ny fastlandsforbindelse i tidligste fall kan starte i 2018 og med en byggetid på 3 år.

### Diverse mindre investeringstiltak

Selv om det ikke finnes formelt plangrunnlag for disse tiltakene vil mange av tiltakene kreve vesentlig mindre planlegging og kortere planprosess enn fastlandsforbindelsen. Det vil derfor være sannsynlig at gjennomføringen av disse tiltakene kan starte fra 2016.

Det legges til grunn at investeringene i diverse mindre tiltak vil strekke seg over fem år med oppstart i 2016, dvs. gjennomføring i perioden 2016-2020.

### Andre aktuelle vegprosjekter

Det er i utgangspunktet ikke tatt høyde for at prosjekter som ny fv 303 i Hogsnesbakken og ny fv 309 gjennom Teie skal inngå i bypakka. Begrunnelsen for dette er at disse prosjektene ikke vil påvirke de målsettingene som er definert i konseptvalgutredningen. Likevel kan dette være viktige prosjekter ut fra ønsket om å løse lokale problemer. Det er derfor gjort en egen

finansieringsberegning for å se hva det betyr for for bomtakstnivået dersom det eksempelvis settes av 400 mill. kr til disse prosjektene.

#### Tilskudd til drift av kollektivtrafikk

Som nevnt er det lagt til grunn at det benyttes 30 mill. kr per år i bompenger til drift av kollektivtrafikk i hele bomperioden. Dersom bompengene innkrevingen iverksettes fra 2016 (se nedenfor) vil det dette gjelde i perioden 2016-2030. Det forutsettes at kravene omtalt i Ot.prp. nr. 15 (2007-2008) er innfridd for at bompenger skal kunne brukes til drift av kollektivtrafikk.

#### Offentlige bevilgninger

Det berørte vegnettet i regionen omfatter ingen riksveger. Det kan derfor ikke påregnes bevilget ordinære statlige riksvegmidler til gjennomføring av tiltakene i bypakka. Fylkeskommunen arbeider imidlertid med en søknad om statlige midler gjennom en bymiljøavtale med staten.

Handlingsprogrammet for fylkesveger for Vestfold for 2014-2017 omfatter bare noen mindre tiltak i Tønsbergregionen. Det meste gjelder kollektivfelt i Halfdan Wilhelmsens allé og rundkjøring i krysset Stenmalveien/Halfdan Wilhelmsens allé på til sammen 18 mill. kr som dekkes av midler fra Tønsbergpakka (dagens bompengordning).

Det må antas at det vil bli foretatt investeringer i fylkesvegnettet i Tønsbergregionen i årene fremover, uansett bompengefinansiering eller ikke. I mulighetsstudien legges til grunn at 10-15 pst. av de årlige investeringsmidlene til fylkesveger benyttes i regionen, anslagsvis 15 mill. kr per år i hele bomperioden.

Kommunene foretar år om annet investeringer i det kommunale vegnettet. Noen av disse tiltakene kan være relevante i forhold til bypakka og de kommunale midlene kan i så fall betraktes som kommunale bidrag til denne. Omfanget av kommunale midler vil imidlertid være usikkert og dessuten beskjedent i denne sammenhengen. I denne omgang er det derfor ikke forutsatt kommunale midler som bidrag til gjennomføring av bypakka.

#### Refusjon av merverdiavgift for investeringer på fylkesveger

Fra 2013 skal alle veginvesteringer belastes med full merverdiavgift, dvs. 25 pst. Det innebærer at mva-kompensasjonen for investeringer på fylkesveger og kommunale veger vil øke. For store investeringer som ny fastlandsforbindelse vil mva-kompensasjonen utgjøre betydelige beløp. Som i noen andre bypakker, f.eks. i Nedre Glomma, er det også i denne mulighetsstudien forutsatt at hele mva-kompensasjonen skal tilføres finansieringsgrunnlaget for Bypakke Tønsberg, se tabell 1 nedenfor.

#### Samlet utbyggings- og finansieringsplan

Basert på det ovenstående er det lagt til grunn en utbyggings- og finansieringsplan for det anbefalte Ringvegkonseptet som vist i tabellen nedenfor.

**Tabell 1: Finansieringsplan, mill. kr 2013**

Investeringer/tilskudd	2014-2017	2018-2023	2024-2030	SUM
Ny fastlandsforbindelse		2000		2000
Mindre investeringstiltak	100	200		300
Tilskudd drift kollektivtrafikk	60	180	210	450
<b>SUM investering/tilskudd</b>	<b>160</b>	<b>2380</b>	<b>210</b>	<b>2750</b>
<b>Fylkeskommunal bevilgning</b>	<b>30</b>	<b>90</b>	<b>105</b>	<b>225</b>
<b>Mva-kompensasjon</b>	<b>13</b>	<b>562</b>		<b>575</b>
<b>Bompenger</b>	<b>117</b>	<b>1728</b>	<b>105</b>	<b>1950</b>

De første tiltakene antas utført fra 2016. Dette kan dreie seg om utvidelse av fv 311 i Presterødbakken, ombygging av Halfdan Wilhelmsens allé forbi sykehuset til kollektivtrasé samt utbygging av enkelte gang- og sykkelveger. Dersom det er lokalpolitisk tilslutning til å innlemme ny fv 3030 Hogsnesbakken i bypakka tilsier plansituasjonen for dette prosjektet at utbyggingen kan starte i 2016.

## 6. TRAFIKKGRUNNLAG

For å få kartlagt de trafikkmessige konsekvensene av bompengene har Statens vegvesen utført trafikkberegninger med Regional transportmodell (RTM), delområdemodell for Tønsbergregionen (DOM Tønsbergregionen). Det er utført trafikkberegninger for et nytt vegnett basert på Ringvegkonseptet både med og uten bompenge. Dermed fremkommer den effekten bompengene vil ha på trafikken i regionen, dvs. hvilken avvisende effekt bompengene vil ha.

Den avvisende effekten vil bestå i at noen trafikanter, om mulig, vil velge alternative kjøreruter, noen vil velge andre reisemål, noen vil velge andre reisemidler enn bil og noen reiser vil bli utelatt for å unngå bomavgiften. Trafikkmodellen RTM gir en teoretisk tilnærming til denne problematikken, men gir et godt grunnlag for å vurdere trafikkmessige effekter av bompengene. Erfaringer fra tilsvarende prosjekter viser at modellen kan ha en tendens til å overdrive den trafikkavvisende effekten av bompengene.

Trafikkberegningene gir trafikkgrunnlaget i hvert av bomsnittene. I tabellen nedenfor er resultatene fra beregningene med ny fastlandsforbindelse Kaldnes – Korten vist som sum trafikkgrunnlag i biler/døgn i innkrevingsretningen i alle bomsnitt. Tallene er angitt i 2016-nivå. I tillegg til dagens bomstasjoner er det forutsatt et bomsnitt med énveis innkreving på ny fastlandsforbindelse.

	<b>Trafikkberegning basert på takst 20 kr</b>	<b>Trafikkberegning basert på takst 25 kr</b>
Sum trafikkgrunnlag i 2016	50 000 biler/døgn	46 500 biler/døgn
Avvist trafikk pga. bompenge	21 000 biler/døgn (29 pst.)	24 500 biler/døgn (35 pst.)

Et Ringvegkonsept med ny fastlandsforbindelse nær sentrum (Kaldnes – Korten) får større trafikkgrunnlag enn hvis ny forbindelse legges lenger fra sentrum (Ramberg – Hogsnes).

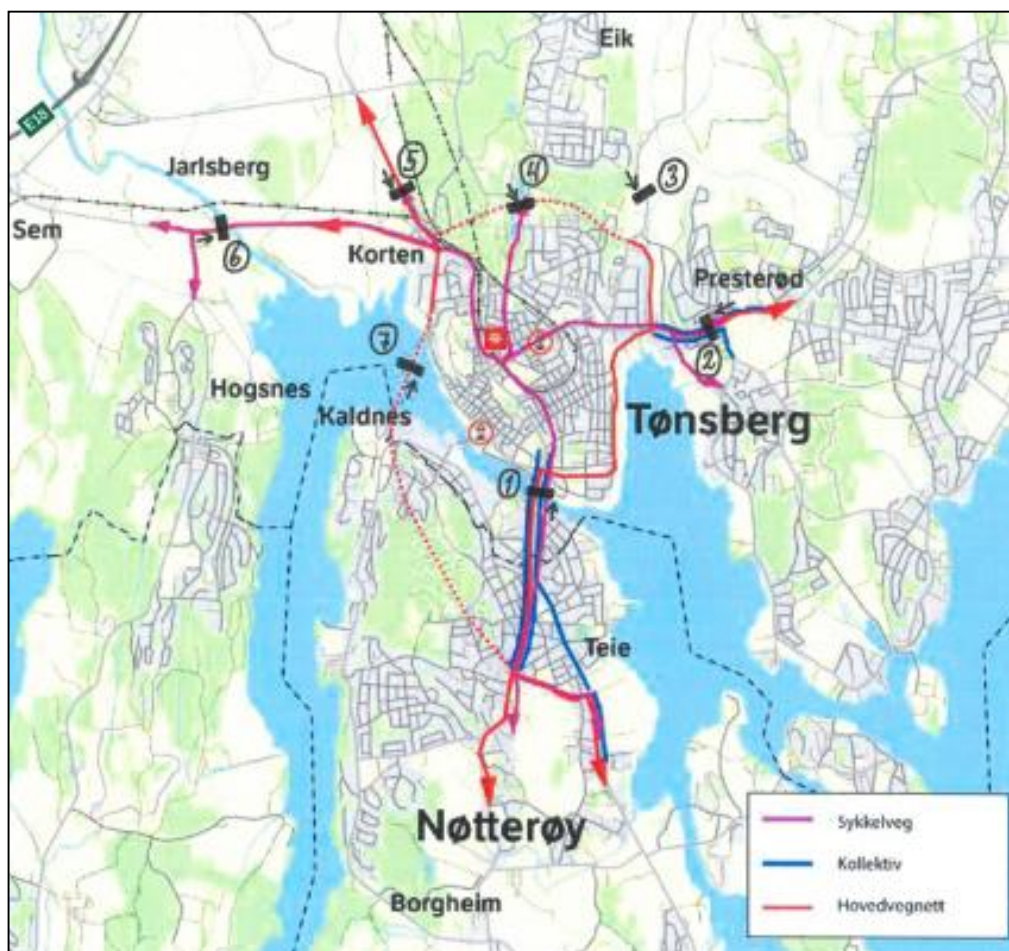
Til sammenligning kan nevnes at sum trafikk i dagens bomstasjoner var 49 000 biler/døgn i 2012. Dagens bomtakst for lett bil er 15 kr uten rabatt. Etter at dagens bomstasjoner var etablert ble det i 2005 registrert en avvisning på 16 pst.<sup>1</sup> Det må påregnes at avvisningen øker hvis bomtakstene heves til 20 eller 25 kr. Det beregnede trafikkgrunnlaget synes å stemme bra overens med den registrerte trafikken i dagens bomstasjoner, men den beregnede avvisningen virker likevel å være relativt stor. Beregningsgrunnlaget for finansieringsanalysen må derfor anses å være nøkternt og robust.

<sup>1</sup> Bompengeringen i Tønsberg. Inntekter i forhold til finansieringsplanen. TØI-rapport 775/2005.

## 7. BOMPENGEOPPLEGG – BOMTAKSTER

### 7.1 Plassering av bomstasjoner

Som nevnt er det lagt til grunn at dagens bomstasjoner beholdes og at det i tillegg etableres en énveis bomstasjon på ny fastlandsforbindelse. Dersom ny fastlandsforbindelse legges mellom Kaldnes og Korten blir bomstasjonsplasseringen som vist i figur 2, der bomstasjon 7 er ny. Innkrevningen i denne blir i retning nordover.



Figur 2: Plassering av bomstasjoner. Ny bomstasjon 7 på bru Kaldnes – Korten.

### 7.2 Oppstart og varighet av bompenggeinnkrevningen

Eksisterende bomring finansierer det som ble benevnt fase 1 av Tønsbergpakka. Som nevnt ble fase 2 skrinlagt etter folkeavstemningen i 2005. Det ligger an til at fase 1 er nedbetalt høsten 2015 og innkrevningen i de eksisterende bomstasjonene med Tønsbergpakka fase 1 som finansieringsformål skal da avsluttes.

Utgangspunktet for denne mulighetsstudien er å vurdere et mulig finansieringsopplegg for bypakke Tønsberg, uavhengig av nåværende bompenggeordning i Tønsberg. I kapittel 8 er mulighetene for tidsmessig samordning mellom nåværende innkreving og innkrevningen for bypakka nærmere omtalt.

Det er lagt til grunn at innkrevningen for bypakka starter samtidig med at de første tiltakene blir gjennomført. Dette tilsier at innkrevningen kan starte tidlig i 2016.

Når det gjelder varigheten av innkrevningen tas det utgangspunkt i at bypakka er et «nytt prosjekt» og at den ikke er en fortsettelse av fase 1 av Tønsbergpakka. Det legges derfor til grunn en innkrevingsperiode på 15 år fra 2016 som er det vanlige i norske bompengerordninger. Det innebærer i så fall at innkrevningen vil pågå i perioden 2016-2030. Sett i forhold til investeringstiltakene som er forutsatt realisert i 2016-2020, vil det være parallellinnkrevning i 2016-2020, deretter etterskuddsinnkrevning.

### **7.3 Andre forutsetninger**

#### Lånerente

På dette stadiet i prosessen, før det er inngått renteavtaler med låneinstitusjoner, skal det legges til grunn konservative anslag på lånerenten. Statens vegvesen legger til grunn en lånerente på 6,5 pst. uten krav til rentesikring. På grunn av et stort finansieringsbehov blir det nødvendig med store låneopptak. Rentekostnadene kan dermed bli betydelige, og rentenivået får derfor betydning for finansieringspotensialet i bompengerordningen. Dersom den faktiske renten blir vesentlig lavere enn de forutsatte 6,5 pst. vil dette bidra til at flere tiltak kan finansieres, eventuelt at bomtaksten kan settes ned eller at innkrevningstiden kan forkortes.

For å illustrere hvordan lånerenten kan påvirke takstnivået er det også gjort en beregning med en lånerente på 5 pst.

#### Driftskostnader for bomstasjoner

I følge årsregnskapet til Tønsberg Hovedvegfinans AS for 2012 var driftskostnadene for dagens seks bomstasjoner om lag 3,5 mill. kr per bomstasjon. Dette er relativt høyt sammenlignet med driftskostnadene i bompengerordninger i andre norske byer. Noe av årsaken kan trolig tilskrives at det er få bomstasjoner i Tønsberg da flere bomstasjoner gir en viss stordriftsfordel. Ved planlegging av nye bompengerordninger i byer (Grenland og Nedre Glomma) legger man til grunn en årlig kostnad på 2,5 mill. kr for énveis bomstasjoner.

Selv om det kan ligge en mulig effektiviseringsgevinst i driften av bomstasjonene legger vi til grunn en årlig driftskostnad på 3,5 mill. kr per bomstasjon.

#### Rabattordning

I Meld. St. nr. 26 (2012-2013) Nasjonal transportplan 2014-2023 går regjeringen inn for at det i alle nye bompengerprosjekt, også i byområder, skal være en rabatt på 10 pst. for alle kjøretøy som betaler med elektronisk brikke. Andre rabatter er ikke aktuelle. Det betyr at dagens rabattordning i Tønsberg med opptil 50 pst. for trafikanter som har abonnementsavtale med bomselskapet, ikke lenger er aktuell.

Hvis bomtakstene opprettholdes vil dette medføre bedre inntjening i bompengerordningen, men større bomkostnader for trafikantene. Alternativt kan bomtakstene reduseres. Fortsatt timesregel og månedstak vil imidlertid bidra til å begrense kostnadene for trafikantene, se nedenfor.

#### Timesregel

Dagens ordning med timesregel opprettholdes. Dvs. at det betales for kun én bompasering i løpet av en klokke-time.



### Månedstak

I dagens bompengerordning er det et månedstak som innebærer at det betales for maksimalt 60 bompasseringer i løpet av en måned. Det må tas stilling til om dette månedstaket skal opprettholdes, eller om man skal velge et annet nivå på månedstaket. Månedstaket i norske byområder ligger i dag i området 50-90, men i fase 2 av miljøpakka i Trondheim er det fastlagt et månedstak på 110.

I mulighetsstudien er det lagt til grunn at månedstaket på 60 passeringer opprettholdes.

### Fritaksordninger

Fritak for betaling av bompenger er regulert gjennom de til en hver tid gjeldende takstretninglinjene. Dagens fritaksordning i bomringen i Tønsberg videreføres. Det innebærer per i dag at følgende trafikantgrupper fritatt for betaling av bompenger i bomringer:

- Gående og syklende.
- Moped og motorsyssel.
- Passasjerer.
- Uniformerte utrykningskjøretøy (sivile utrykningskjøretøy i tjeneste).
- Kjøretøy i merket begravelsesfølge.
- El-biler og hydrogenbiler med HY-registreringsskilt.
- Kollektivtransport i konsesjonert rute.
- Forflytningshemmede. Herunder åpnes det for to gratisbrikker for familier med funksjonshemmede barn, og refusjon av bompenger for funksjonshemmede uten egen bil.

### Fastsetting av gjennomsnittstakst i finansieringsanalysene

Rabattordninger, timesregel, månedstak samt diverse fritaksordninger påvirker gjennomsnittsinntekten per passerende kjøretøy i bomstasjonene. Dessuten må det tas høyde for at noen passeringer ikke blir registrert av tekniske årsaker, for eksempel pga. uleselige nummerskilt.

Erfaringer fra norske bompengerordninger i byområder viser stor variasjon i gjennomsnittsinntekten per passering, bl.a. fordi månedstaket varierer, samt at effekten av timesregelen varierer. I Tønsberg utgjorde gjennomsnittsinntekten per passering med dagens rabattordning ca. 9 kr i 2012, dvs. om lag 60 pst. av lettbiltaksten på 15 kr (uten rabatt). Når det blir mulig med kun 10 pst. rabatt ved bruk av brikke vil gjennomsnittsinntekten øke betydelig, trolig opp mot 80 pst. av lettbiltaksten dersom månedstaket ikke endres vesentlig.

I 2012 ble ca. 85 % av passeringene i Tønsberg betalt med elektronsik brikke. Det er grunn til å anta at brikkeandelen vil øke etter hvert som det igangsettes nye bompengerprosjekter i regionen, bl.a. på E18 i Vestfold. Dessuten vil det bli obligatorisk med brikke i tunge biler fra 2015. Flere brikkebrukere vil rasjonalisere driften, men redusere gjennomsnittsinntekten.

Rabatter og fritaksordninger påvirker gjennomsnittsinntekten betydelig. For å være på den sikre siden er det lagt til grunn en gjennomsnittsinntekt per passering på 70 pst. av lettbiltaksten.

## **7.4 Nødvendige bomtakster**

### Flat takst hele døgnet

Med forutsetninger som beskrevet i kapittel 5, 6 og 7.1-7.3 er bomtaksten for lett bil uten rabatt beregnet som følger for ulike nivåer på investeringene i bypakka og i tillegg 450 mill. kr til drift av kollektivtrafikk (jf. tabell 1):

a) 2000 mill. kr til fastlandsforbindelse samt 300 mill. kr til andre tiltak:	14 kr
b) Som over, men i tillegg 400 mill. kr til Hogsnesbakken og Teie:	17 kr
c) 3000 mill. kr til fastlandsforbindelse samt 300 mill. kr til andre tiltak:	20 kr

I beregningstilfelle c) inngår ikke Hogsnesbakken og tiltak på Teie.

Dersom det forutsettes en lånerente på 5 i stedet for 6,5 pst. reduseres bomtaksten med 1-2 kr.

Dette tilsier at det kan antas som sannsynlig at bomtaksten for lett bil uten rabatt vil ligge i størrelsesorden **15-20 kr** (2013), gitt det investeringsnivået som er angitt ovenfor, at bompengerevningen varer i 15 år fra 2016 og at fylkeskommunen bidrar med bevilgninger på 225 mill. kr i løpet av bomperioden.

En rekke endringer i forutsetningene vil påvirke økonomien i bompengeprognosen. Enkelte av forutsetningene kan anses som robuste i dagens situasjon (trafikkgrunnlag, lånerente og gjennomsnittsinntekt per passering), mens usikkerheten i andre forutsetninger kan trekke i motsatt retning. Dette gjelder særlig kostnadsoverslaget for ny fastlandsforbindelse som er det kostnadmessig helt dominerende prosjektet i bypakka.

Dersom kostnaden for ny fastlandsforbindelse øker fra 2000 til 3000 mill. kr må bomtaksten for lett bil økes med 6 kr. Dette illustrerer hvor viktig det er å ha et kvalitetssikret kostnadsoverslag før andre fase av bypakken, med ny fastlandsforbindelse, fremmes for Stortinget. Dersom det skjer en betydelig kostnadsøkning etter stortingsbehandlingen må enten bomtakstene økes for å kunne finansiere alle tiltak i pakken, eller så må noen tiltak utgå.

Gjennom porteføljestyringen kan innholdet i og omfanget av tiltakspakken bli løpende justert i forhold til inntjeningen, etter hvert som kostnadene for de ulike tiltakene blir mer avklart. En vesentlig økning i kostnaden for ny fastlandsforbindelse kan imidlertid gå sterkt ut over andre prosjekter og tiltak i pakka, hvis ikke bomtaksten eller offentlige tilskudd til pakken økes. Det forutsettes at ny fastlandsforbindelse uansett må stå fast som et vesentlig element i bypakka.

#### Tidsdifferensiert bomtakst

I følge regelverket er det anledning til å innføre tidsdifferensierte takster så lenge hovedformålet er å fordele betalingsplikten på en mer rettferdig måte (rushtrafikken skaper størst problemer og bør betale mest) og å lette finansieringen av prosjekter og tiltak. Tidsdifferensierte takster kan dessuten være et aktuelt tiltak for å begrense overskridelse av grenseverdier for luftkvalitet etter forurensingsloven.

Hovedhensikten med tidsdifferensierte takster med hjemmel i veglovens § 27 er altså ikke å regulere trafikken. Tidsdifferensiering med høyere takst i rush enn ellers vil imidlertid ha som «bieffekt» at bilbruken i rushperiodene, når trafikksituasjonen er mest anstrengt, vil bli påvirket. Hvor vidt tidsdifferensierte takster gir større inntjening enn flate takster vil være avhengig av nivået på takstene. Tidsdifferensierte takster har vært mest aktuelt i litt større byområder, men kan også vurderes i Tønsberg.

I Trondheim er det i dag tidsdifferensierte bomtakster, dvs. høyere takst i rushperiodene (20 kr for lett bil) enn utenom rush (10 kr). En tilsvarende ordning ble innført i Kristiansand høsten 2013 (21 kr i rush, 14 kr utenom rush) og er vedtatt lokalt i Grenland (foreløpig ikke i Stortinget).

Det er ikke foretatt beregninger med tidsdifferensierte takster i denne omgang. Hvis flat takst f.eks. settes til 20 kr vil det være aktuelt å vurdere noe lavere takst enn 20 kr utenom rush og litt høyere takst i rush. Inntjeningen bør være minst like høy som med flat takst 20 kr.

## 8. VIDERE PROSESS

Når prosjektporteføljen i en bompengesak som fremmes for Stortinget inneholder ny fastlandsforbindelse, må det foreligge godkjent reguleringsplan med kostnadsoverslag på detaljplannivå for fastlandsforbindelsen. Det gjenstår en omfattende planprosess med forankring i plan- og bygningsloven før det ville foreligge godkjent reguleringsplan for dette prosjektet, og det vil derfor neppe skje før tidligst i 2017-2018.

For å kunne starte bompengeneinnkrevningen fra nyttår 2016 som forutsatt i mulighetsstudien, må Stortinget behandle bompengeproposisjonen senest høsten 2015. Da vil det kunne foreligge godkjent plangrunnlag for noen av de mindre tiltakene i bypakken.

Det innebærer at det vil være nødvendig å fremme bompengesaken for Stortinget i to omganger:

1. Bypakke med mindre tiltak.  
Fremmes høsten 2015.  
Inneholder prosjektportefølje for en bypakke med mindre prosjekter og tiltak som ikke krever omfattende planlegging og der usikkerheten i kostnadene ikke er stor.
2. Resten av bypakken med ny fastlandsforbindelse.  
Fremmes når tilstrekkelig plangrunnlag foreligger for fastlandsforbindelsen.  
Inneholder godkjent reguleringsplan med detaljplanforslag for fastlandsforbindelsen.

Det er ikke uvanlig å fremme bompengeordninger for Stortinget i flere omganger etter hvert som nødvendig plangrunnlag foreligger, både for prosjekter utenfor og i byområder.

Når bypakken med mindre tiltak fremmes vil det være aktuelt å ta høyde for en bomtakst som er nødvendig for å finansiere hele pakken. Med basis i beregningen for full pakke omtalt ovenfor kan det eksempelvis bety at man fremmer en bompengesak med bomtakst 20-25 kr for lette biler uten rabatt og med en innkrevingsperiode som er nødvendig for å finansiere denne pakken. I dette tilfellet vil det trolig bety en innkrevingsperiode på vesentlig mindre enn 10 år.

Når bompengeordningen for den fullstendige pakken fremmes i neste omgang beregnes nødvendig bomtakst mer eksakt, basert på oppdaterte forutsetninger om kostnader etc. Det vil da være gunstig om taksten ikke er vesentlig forskjellig fra taksten som ble fastlagt for bypakka med mindre tiltak.

Med utgangspunkt i at bompengeordningen fremmes for Stortinget i to omganger kan prosessen beskrives som følger:

### Prosess for bypakke med mindre tiltak:

1. *Behandling av mulighetsstudie om bompengefinansiering.*  
Mulighetsstudien behandles i kommunene og fylkeskommunen med sikte på å gi prinsipiell lokalpolitisk tilslutning til at det jobbes videre med bompengefinansiering av valgt konsept når Regjeringens beslutning om dette foreligger. Lokal behandling av mulighetsstudien skjer samtidig med lokal høring av KVU-rapporten.

Det er lagt opp til kommunal og fylkespolitisk behandling i november 2013-mai 2014.

2. *Bompengeutredning med trafikkanalyse for en bypakke basert på valgt konsept.*  
Hensikten med dette arbeidet er å få fram et materiale som skal danne grunnlag for bindende lokalpolitiske vedtak om en bompengeordning for vedtatt konsept for bypakken med mindre tiltak.

Bompengeutredningen må være basert på lokale prinsippvedtak (pkt. 1) og Regjeringens vedtak om valg av konsept. Tidspunktet for oppstart av utredningsarbeidet blir da avhengig av hvor lang tid Samferdseldepartementet og Regjeringen trenger etter den lokale høringen. Selve utredningsarbeidet kan utføres i løpet et par måneder, noe avhengig av føringene i de lokale prinsippvedtakene og Regjeringens KVVU-vedtak. Det faglige utredningsarbeidet må skje i nær kontakt med de aktuelle samarbeidsfora.

Antatt utførelse i august-september 2014.

3. *Kommunal og fylkeskommunal behandling – bindende vedtak om bompengeordning m/ takster for bypakke med mindre tiltak.*

Før saken sendes til lokalpolitisk behandling skal det gjennomføres en foreløpig kvalitetssikring internt i Vegdirektoratet. Denne tar vanligvis ca. en måned. Det betyr at grunnlaget for den lokalpolitiske behandlingen kan foreligge i september/oktober 2014.

Antatt lokalpolitisk behandling av bompengeutredning med bindende vedtak: oktober-november 2014.

Efaringsvis tar det ett års tid fra lokale vedtak til saken fremmes for Stortinget. For å få et stortingsvedtak i 2015 er det derfor svært viktig at de lokale bindende vedtakene ikke fattes for sent høsten 2014.

Det må understrekes at tidskjemaet for pkt. 2 og 3 i prosessen er svært stramt.

4. *Behandling i Vegdirektoratet og Samferdselsdepartementet, stortingsproposisjon.*  
Saken med lokalpolitiske vedtak sendes til Vegdirektoratet som forbereder saken for videre behandling i Samferdselsdepartementet. Som en del av denne behandlingen vil de faglige rapportene, bompengeutredning og trafikkutredning, bli gjenstand for ekstern kvalitetssikring (såkalt KS2 av ekstern konsulent). Statens vegvesen Region sør utarbeider utkast til stortingsproposisjon etter oversendelse av saken med vedtak til Vegdirektoratet.

Samferdselsdepartementet fremmer stortingsproposisjonen som behandles av Stortinget.

Antatt utførelse vinter/vår 2015-høst 2015.

5. *Behandling i Stortinget – vedtak om bypakke med mindre tiltak.*  
Med en framdrift som skissert ovenfor er det realistisk at Stortingets behandling kan skje i høstsesjonen 2015 (erfaringsvis skjer dette som regel sent i høstsesjonen).

Stortingsbehandling senhøstes 2015 innebærer at det kan bli vanskelig å få til oppstart/videreføring av bompengeinnkrevningen allerede fra nyttår 2016. Det kan imidlertid være mulig å gjøre en del forberedende arbeid parallelt med behandlingsprosessen slik at oppstart innkreving ikke blir mye forsinket.

Prosess for fullstendig bypakke:

Proessen med finansieringsopplegget for en fullstendig bypakke kan som nevnt først starte når det foreligger godkjent reguleringsplan for ny fastlandsforbindelse.

Proessen vil for øvrig bli som beskrevet for bypakken med mindre tiltak, med unntak av at det ikke vil være nødvendig med en ny mulighetsstudie før bompengeutredningen for full pakke. Dvs. at man kan gå rett på en bompengeutredning for fullstendig pakke.

Det må tas høyde for en tidsramme på 1,5-2 år fra oppstart bompengeutredning til vedtak i Stortinget.

## **9. ANBEFALING – FORSLAG TIL VEDTAK**

For at Statens vegvesen skal få mandat til å jobbe videre med planlegging og finansiering av Bypakke Tønsberg basert på prinsippet om delvis bompengefinansiering som omtalt ovenfor, er det nødvendig å få tilslutning til dette fra kommunene og fylkeskommunen. Statens vegvesen sender derfor foreliggende notat til uttalelse i Tønsberg, Nøtterøy, Tjøme og Stokke kommuner samt til påfølgende behandling i Vestfold fylkeskommune med følgende anbefaling til vedtak:

- Gjennomføring av Bypakke Tønsberg delfinansieres med bompengeinnkreving i eksisterende bomstasjoner samt i en bomstasjon på ny fastlandsforbindelse til Nøtterøy.
- Finansieringen av Bypakke Tønsberg fremmes for Stortinget i to omganger, først en bypakke med mindre tiltak inkl. nytt bompengeopplegg, deretter en fullstendig bypakke som inneholder ny fastlandsforbindelse.
- Statens vegvesen legger fram forslag til bompengeordning for bypakken med mindre tiltak når Regjeringens beslutning om konseptvalgutredningen samt kommunenes og fylkeskommunens prinsipielle tilslutning til videre arbeid med en bompengeutredning foreligger.
- Det forutsettes at mva-kompensasjon knyttet til investeringer i Bypakke Tønsberg, overføres til investeringsbudsjettet og disponeres til finansiering av bypakka.



Statens vegvesen  
Region sør  
Veg- og transportavdelingen

Tlf: (+47 915) 02030  
firmapost-sor@vegvesen.no

[vegvesen.no](http://vegvesen.no)

**Trygt fram sammen**