

Mulig inndeling av Bypakke Tønsberg-regionen - helhetlig transportløsning for Tønsberg-regionen i en kollektiv og fremkommelighetspakke, i tillegg til ny fastlandsforbindelse og veiløsninger for Tønsberg regionen.

Bakgrunn

Tønsberg, Tjøme og Vestfold fylkeskommune vedtok i møter 16. og 17. mars at rådmennene skulle legge frem et notat om en mulig inndeling av Bypakke Tønsberg-regionen/Helhetlig transportløsning for Tønsberg-regionen i en kollektiv- og fremkommelighetspakke, i tillegg til ny fastlandsforbindelse og veiløsninger for Tønsberg-regionen. I dette notatet vurderes muligheter og forutsetninger for en slik løsning.

Innhold i Bypakke Tønsberg-regionen

Bypakken bygger på Konseptvalgutredning for Tønsberg-regionen hvor Ringvegkonseptet var det anbefalte konseptet, og som det lokalpolitisk er gitt tilslutning til. Dette er også det konseptet Samferdselsdepartementet i samråd med regjeringen har sagt skal ligge til grunn for det videre arbeidet med bypakken. I tillegg er det gjort lokale vedtak om at ytterligere noen prosjekter tas inn i pakka. Tabellen under viser de aktuelle tiltakene i pakka.

Ringvegkonseptet	Lokale vedtak
En stor kollektiv- og sykkelsatsing	Trafikkløsninger på Teie (150 mill +/- 40 %)
Fastlandsforbindelse i nord	Hogsnesbakken (300 mill +/- 25%)
Restriktive tiltak (inkl. Presterødbakken)	Gang- og sykkelveg Tjøme (50-60 mill)
	Tilknytninger til E18 (? mill – vurderes nærmere i arbeid med ny fastlandsforbindelse)
= 2,3 mrd. (+/- 40 %)	= 500 (+/- 25 - 40 %) + E18

Forutsetninger

Det berørte vegnettet omfatter ingen riksveger. Det kan derfor ikke påregnes noen statlige bevilgninger til gjennomføring av tiltakene i bypakka. Imidlertid er det i transportetatens grunnlagsdokument til Nasjonal transportplan (NTP) 2018–2029 foreslått omklassifisering av Fv 308 Gulli x E18–Borgheim x Semsveien til riksveg. Det er imidlertid ikke foreslått midler til investeringer på disse vegene, og staten har heller ikke merverdiavgift-kompensasjon for riksveger. NTP behandles av Stortinget først våren 2017.

I Mulighetsstudien for bompenger gjennomført i 2014 er det foreslått at en andel av årlige investeringsmidlene til fylkesveger benyttes til bypakke-prosjekter i hele bomperioden, anslagsvis 15 mill. kr per år. Det er foreløpig ikke forutsatt kommunale finansieringsbidrag.

I tillegg er det gjennom vedtak hos partene bestemt at kompensasjonene for merverdiavgift (mva) for investeringene på fylkesveger og kommunale veger i bypakka i sin helhet skal tilføres bypakka. For en investering på 2300 mill. kr inkl. mva. utgjør merverdiavgiften om lag 450 mill. kr.

Krav til bompengesøknader

Plankrav

For å kunne fremme en bompengesak for Stortinget som inneholder ny fastlandsforbindelse, må det foreligge godkjent reguleringsplan med kostnadsoverslag på detaljnivå for denne.

Iht. foreliggende framdriftsplan skal det foreligge en godkjent reguleringsplan for fastlandsforbindelsen sommeren 2019. Det innebærer at Stortinget, med normal saksbehandlingstid, tidligst kan behandle en Stortingsproposisjon om bompengefinansiering av hele bypakka vinter/vår 2020. Først da har man fått hjemmel til å kreve inn bompenger og bomselskapet kan starte låneopptaket med sikkerhet i bompengeinnkrevingen.

Bypakker omfatter ofte prosjekter som ligger lenger ut i tid. Det vil ofte være tilstrekkelig at det foreligger planavklaring for en oppstartsportefølje for de første årene av pakken. Det stilles dermed ikke samme krav til slik planavklaring for prosjekter som ligger lenger ut i tid. Slike prosjekter må da tilbake til Stortinget for å få endelig avklaring på finansieringen, etter at det foreligger godkjent reguleringsplan med kvalitetssikret kostnadsoverslag.

Finansiering av planlegging

Etter Stortingsvedtaket vil det normalt ta ytterligere ca. 6 måneder før ny finansiering er fremskaffet i markedet. Dette betyr at alle aktiviteter (Prosjektering, grunnerverv osv.) knyttet til bypakka i 2019 og deler av 2020 må finansieres gjennom kommunale garantier dersom ikke Stortinget har vedtatt en ny bompengeordning i løpet av 2018. Det vil dreie seg om betydelige beløp langt utover de 100 mil. kr. til planlegging. Selvsagt er risikoen for at

det ikke blir noe av prosjektene liten når bypakka er kommet så langt, men det vil likevel være en viss risiko, i alle fall fram til alle politiske vedtak i kommunene og fylkeskommunen om å gå for bompengeneinnkreving er fattet. Rådmannen vurderer denne risikoen å være svært liten.

Det må imidlertid foreligge spesiell avtale dersom disse kostnadene senere skal tillates dekket inn med bompenger. Hovedregelen er at kostnader fra før Stortinget har vedtatt utbyggingen ikke kan dekkes gjennom bompenger. Utgifter til planlegging kan imidlertid dekkes dersom dette er avtalt med Statens vegvesen Vegdirektoratet. Med «planlegging» menes her reguleringsplanlegging, byggeplanlegging/prosjektering og arkeologiske undersøkelser/utgravinger. Forskuttering av utgifter til grunnverv krever at Statens vegvesen innhenter forhåndsgodkjenning fra Samferdselsdepartementet. Det samme gjelder for planlegging når forskutteringsbeløpet blir så stort som i bypakken for Tønsberg-regionen.

Søknad om tillatelse til å forskuttere for framtidige bompenger behandles lokalpolitisk og sendes gjennom regionvegkontoret. Det skal gå fram av vedtaket at de som har forskuttert tar risikoen dersom utbyggingen/bompengeprojektet ikke blir realisert.

For å unngå stans i det videre arbeidet må det derfor i løpet av 2018 fremmes en ny forskutteringssak, evt. en annen finansieringsløsning.

Hvilke tiltak kan finansieres?

Bompenger kan brukes til formål som framgår av vegloven, det vil si primært fysiske tiltak.

Det er åpnet opp for at bompenger kan brukes til drift av kollektivtrafikk. Det stilles imidlertid relativt strenge krav for å få dette godkjent. Varigheten på bompengeneinnkrevingen er begrenset til de årene som er vedtatt for Stortingsproposisjonen, mens bruk av bompenger bør gi nytte også utover bompengeperioden, selv om bompengeneordningen ikke skulle bli etterfulgt av en ny bompengeneordning.

Rentekompensasjonsordning

Det er ikke aktuelt med rentekompensasjonsordning for Bypakke Tønsberg-regionen. Rentekompensasjonsordningen videreføres ikke.

Mulige innkrevingsløsninger

Stortingsbehandling med endelig vedtak på finansiering av store prosjekt (fastlandsforbindelsen) kan først skje etter at det foreligger godkjent reguleringsplan for prosjektet.

Det er ikke uvanlig å fremme bompengeneordninger for Stortinget i flere omganger etter hvert som nødvendig plangrunnlag foreligger, både for prosjekter i og utenfor byområder. Det er derfor mulig å fremme en sak for Stortinget med midler til planlegging og mindre tiltak, inkludert nytt bompengeneopplegg. Pakken kan inneholde en prosjektportefølje bestående av

mindre prosjekter og tiltak som en allerede har planer for eller som ikke krever omfattende planlegging, og der usikkerheten i kostnadene ikke er stor.

En eventuell kollektiv- og fremkommelighetspakke vil muliggjøre gjennomføring av noen «modne» prosjekter i bypakka, hvilket kan gi tidlige gevinster og synliggjøre helheten i bypakka. En godkjent bompengesøknad for en liten pakke vil gi bompengeselskapet hjemmel til å låne med sikkerhet i bompengeneinnkrevningen, og vil kunne være en mindre krevende løsning for kommunene og fylkeskommunen enn å garantere for en forskuttering. Med denne løsningen vil bompengeringen settes opp igjen så raskt som mulig.

En annen mulighet er å starte innkrevningen når en har en vedtatt reguleringsplan for ny fastlandsforbindelse fra Nøtterøy og Tjøme. Dette innebærer en fase, med oppstart bompengeneinnkreving når reguleringsplanen for fastlandsforbindelsen er vedtatt, det vil si ca. 2019/2020.

En tredje mulighet er å starte opp bompengeneinnkreving når fastlandsforbindelsen og andre tiltak og anlegg er åpnet.

Behandling av finansieringssøknad for fastlandsforbindelsen

Reguleringsplanen for fastlandsforbindelsen forventes behandlet i kommune-/bystyrene før sommeren 2019. Den lokalpolitiske behandlingen av en bompengesøknad som inkluderer et stort prosjekt som fastlandsforbindelsen, kan tidligst skje samtidig med (straks etter) at reguleringsplanen er vedtatt.

Deretter skal bompengesøknaden gjennom en relativt omfattende prosess som blant annet omfatter at Samferdselsdepartementet sender saken til ekstern kvalitetssikring (KS2). Det kan være store variasjoner i behandlingstiden. Vi erfarer at det ofte kan gå et år eller mer fra lokalpolitisk vedtak og fram til eventuelt stortingsvedtak.

To separate faser

Fase 1 kan omfatte finansiering av programområdetiltak i perioden før bygging av fastlandsforbindelsen starter. Den vil også kunne omfatte finansiering av planlegging og prosjektering av tiltak i fase 2.

Dersom man fremmer en kollektiv- og fremkommelighetspakke vil det være aktuelt å ta høyde for en bompengetakst som er nødvendig for å finansiere hele pakken. Når bompengeneordningen 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.

Det kan for eksempel tenkes en framdrift som innebærer et stortingsvedtak på bompengesøknaden innen sommeren **2018**. Dette er både avhengig av framdrift for lokalpolitisk prosess, og av den påfølgende sentrale behandlingen. Bomstasjoner ventes å være etablert om lag ett år etter vedtak. Innkreving kan i så fall starte fra sommeren 2019.

Prosesen for fase 2, bompengordningen for fastlandsforbindelsen, kan bli slik den er omtalt over, i avsnittet *Behandling av finansieringssøknad for fastlandsforbindelsen*.

Det er stilt spørsmål om Stortinget kan gi en garanti for gjennomføring av fase 2 (ny fastlandsforbindelse og andre tiltak) ved behandling av første søknad om fase 1. Stortinget kan ikke gi en garanti for gjennomføring av neste fase i en faseinndelt bompengordning. Det vanlige er at Stortinget fatter et konkret vedtak på fase 1 og at de ber om at resten, det vil si fase 2, fremmes for Stortinget senere. Imidlertid vil man ved søknad om en første fase beskrive totaliteten i pakka og gjøre Stortinget oppmerksom på at dette er første del av en større pakke. «Garantien» for en fase 2 ligger hos lokale myndigheter ved at de nødvendige lokalpolitiske vedtak blir gjort. Dersom det foreligger slike vedtak vil Stortinget normalt gi en positiv behandling av saken.

Det er også stilt spørsmål om hva som skjer dersom fase 1 er gjennomført og kostandene for fase 2 overskrider forutsetningen gitt av regjeringen. Samferdselsdepartementet, i samråd med regjeringen, sa blant annet følgende i brev om videre planlegging i Tønsberg-regionen: «Departementet er videre opptatt av at kostnadene i all hovedsak skal holdes innenfor de anslagene som foreligger i utredningene som nå er gjennomført, og som har inngått i departementets beslutningsgrunnlag for konseptvalget». Rådmannen anser ikke dette som en absolutt føring/forutsetning, men som en klar henstilling. Det vil være de lokalpolitiske vedtakene om kostnadsnivå som vil være avgjørende.

Innkrevning etter fastlandsforbindelsen er ferdig regulert

Etter stortingsvedtak vil det vanligvis medgå ytterligere et år for å sette opp nytt innkrevingsutstyr. Dette skyldes blant annet at det ikke kan igangsettes anbudsprosesser før Stortingsproposisjonen foreligger. Dersom Stortingsvedtaket for eksempel kommer mot slutten av 2020, vil bygging kunne starte så snart det er gjort nødvendige avtaler med bompengeselskapet, mens innkreving antakelig vil starte fra rundt årsskiftet 2021/2022.

Innkrevning etter fastlandsforbindelsen er ferdig bygget og andre tiltak og anlegg er åpnet

Med et eventuelt Stortingsvedtak ved utløpet av 2020, som i eksemplet over, vil bygging kunne starte så snart det er gjort nødvendige avtaler med bompengeselskapet. Bygging vil deretter gå over tre år. Bomstasjoner etableres samtidig med bygging av vegen, og innkreving starter når vegen åpner for trafikk, rundt årsskiftet 2023/2024.

Fordeler og ulemper ved de ulike løsningene

Parallellinnkrevning vs. etterskuddsinnkrevning

Det er økonomiske fordeler ved å åpne for parallell bompengeneinnkrevning i prosjektet. Den totale rentebelastningen blir mindre ved at brukerne finansierer anleggene i takt med at de bygges.

Det er en kombinasjon av parallellinnkrevning og etterskuddsinnkrevning som normalt brukes i bypakker. Ved parallellinnkrevning blir bompenger krevd inn samtidig med utbyggingen. Inntektene blir brukt direkte til å dekke anleggskostnadene, og rentekostnader reduseres. Ulempen er at trafikantene må betale for et prosjekt som de ikke får umiddelbart nytte av. På den annen side ser trafikantene at utbygging pågår.

I tillegg innebærer parallell bompengeneinnkrevning lavere økonomisk risiko for fylkeskommunen og kommunen. Alternativet ved at samarbeidspartene garanterer for låneopptak av midler innebærer, dersom en bompengordning ikke blir noe av, at kommunene vil måtte belaste sine driftsregnskaper med sin andel av påløpte kostnader i prosjektet. For fylkeskommunen er planlegging investering så fremt de fører til utbygging.

Finansdepartementet er opptatt av at ikke gjelden må bli for stor. Det blir økte rentekostnader med etterskuddsinnkrevning. Det samme gjelder forskuttering dersom alternativet kan være å opprette en bypakke allerede før de store prosjektene starter, slik at planlegging og forberedende arbeider finansieres med parallellinnkrevning, sammen med andre tiltak.

Ved etterskuddsinnkrevning starter innkrevningen når vegen åpnes for trafikk. For enkeltprosjekt/landevegsprosjekt som ikke er del av en pakke, skal det brukes etterskuddsinnkrevning. Fordelen med denne løsningen er at trafikantene betaler for et gode de får umiddelbart nytte av. Ulempen er at det må tas opp lån i byggeperioden. Ved store utbyggingskostnader og lang byggeperiode, kan rentekostnaden utgjøre en stor del av de totale kostnadene. Dersom byggeperioden er kort reduseres lånekostnadene.

Fordeler og ulemper ved to faser

Fordeler:

- En kan kreve inn penger parallelt med planlegging og bygging, som vil gi mindre rentebelastning og lavere bomtakster
- Lengre nedbetalingstid, for eksempel 5 + 15 år vil gi lavere takster
- En kommer i raskt gang med tiltak som kan ha betydning for om regionen kommer med i betraktning for Bymiljøavtale (viktig for å være aktuelle for statlige midler til drift av kollektivtransport)
- Kan starte med bygging av tiltak om lag 2,5–3 år før enn med de alternative finansieringsløsningene
- Dersom pakken er på mindre enn 750 millioner er det ikke behov for KS2
- Kan eventuelt sitte igjen med «penger på bok» til neste fase

Ulemper:

- Foreløpig usikre anslag på hele pakken
- Kan være noe større usikkerhet knyttet til om helheten i pakken ivaretas og de mest optimale tiltakene er de som gjennomføres
- To behandlinger i kommuner og fylkeskommunen og Storting

Fordeler og ulemper ved innkreving når en har en vedtatt reguleringsplan for ny fastlandsforbindelse (en fase)

Fordeler:

- Helheten i bypakka ivaretas og gir trygghet for gjennomføring av alle tiltak.
- Gir sikrere anslag på hele pakken
- Kommuner, fylkeskommunen og Storting behandler bompengeproposisjonen bare en gang

Ulemper:

- Ligger et stykke frem i tid på grunn av krav om reguleringsplan for ny fastlandsforbindelse fra Nøtterøy og Tjøme
- Må kombineres med andre finansieringsformer
- Dyrere finansiering på grunn av økt rentebelastning

Fordeler og ulemper ved innkreving etter fastlandsforbindelsen er ferdig bygget og andre tiltak og anlegg er åpnet (en fase)

Fordeler:

- Helheten i bypakka ivaretas og gir trygghet for gjennomføring av alle tiltak.
- Gir sikrere anslag på hele pakken
- Kommuner, fylkeskommunen og Storting behandler saken bare en gang

Ulemper:

- Krever at fylkeskommune og kommuner stiller sikkerhet for relativt store beløp til planlegging og bygging. Dette må godkjennes av henholdsvis Kommunal- og regional departementet og Fylkesmannen.
- Store låneopptak før en krever inn penger gir økt rentebelastning
- Trafikken gjennom Tønsberg vil sannsynligvis øke dersom det ikke lenger er bompengennekkering fra dagens ordning avsluttes høsten 2016 til ny Stortingsproposisjon er vedtatt og ny innkrevingsperiode startet (omkring 2019–2020 reg. plan for ny Nøtterøyforbindelse ferdig, eventuelt når alle anleggene står ferdig i 2023 – 2024?)
- Økt trafikk kan redusere muligheten for å komme med i betraktning for bymiljøavtaler

Aktuelle tiltak i en kollektiv- og fremkommelighetspakke i Tønsberg-regionen

En mulig sammensetning av en kollektiv- og fremkommelighetspakke er vist under. Dette detaljeres ytterligere dersom en ønsker å gå videre med en slik løsning, samt at det er mulig å dreie innretningen på pakka til å inneholde mer kollektiv-, gange- og sykkeltiltak.

Aktuelle tiltak i en kollektiv- og fremkommelighetspakke	
Planmidler	100 mill ¹
Kollektivtiltak (oppgradering av holdeplasser inkl. sanntidsinformasjon, bedre fremkommelighet inkl. kollektivfelt, tilrettelegging for ny, mer effektiv rutestruktur inkl. snuplasser, prioritering i kryss (Teie veidele, Teie torv, Farmannsveien/Tollbodgaten og Farmannsveien/Eckerbergsgate).	50 mill
Gange- og sykkelvegtiltak (Sikker sykkelparkering, bedre fremkommelighet for gående og syklende, sykkelstasjon, sykkelstopp, sykkelstasjon, sykkelstopp, sykkelstasjon, sykkelstopp)	30 mill
Trafikkløsninger på Teie (trinn 1)	75 mill
Tiltak på Tjøme (gang- og sykkelveg til Brøtsø og Hvasser)	60 mill
Tiltak i Presterød-området (bedre fremkommelighet for alle trafikanter)	135 mill
SUM	450 mill

Planmidler

En eventuell kollektiv- og fremkommelighetspakke bør inkludere behovet for planmidler som skissert i sak om forskuttering av planmidler behandlet hos partene i mars 2016 (Stokke kommune i april 2016), altså minimum 10 + 90 millioner til videre planlegging.

Forskuttering av planmidler gjennom at partene stiller garanti for låneopptak dekker utrednings- og planleggingsarbeid ut 2018. Det er i saken om forskuttering varslet at det i løpet av 2018 vil være behov for å utarbeide en ny finansieringsløsning da det fra og med 2019 vil påløpe betydelige kostnader til byggeplanlegging, grunnverv m.m. Blant annet vil

¹ 20 mill. kr til renter og administrasjonskostnader fra forskutteringssaken er tatt ut av dette oppsettet. Dette vil fordel seg på alle prosjektene.

det være behov for midler til regulering av ny kollektivterminal, samt regulering av andre tiltak.

Ferdige regulerte prosjekter

Av de prosjektene som partene har vedtatt skal inngå i Bypakke Tønsberg-regionen foreligger det vedtatte reguleringsplaner for to prosjekter:

- Trafikkløsning i Presterødbakken: Prosjektet inkluderer utvidelse av Presterødbakken til fire felt, nytt Presterødkryss, samt gang- og sykkelveg fra Presterødkrysset til Olsrødkrysset. Prosjektkostnad: 120–135 millioner.
- Trakkløsning i Hogsnesbakken: Regulert løsning på fv. 303 Jarlsberg travbane – Bekkeveien, inkludert tunnel i Hogsnesbakken.

I en eventuell kollektiv- og fremkommelighetspakke synes Presterødområdet som et meget aktuell prosjekt som vil gi bedre flyt i trafikken generelt, inkludert bedre fremkommelighet for kollektivtransporten.

Trafikkløsning for Hogsnesbakken er et kostbart prosjekt (anslått til 300 millioner i 2015), samt at løsninger for ny fastlandsforbindelse særlig i korridor 1 mot Smørberg/Jarlsberg har alternativer som kan påvirke løsningen. Det anbefales derfor at man venter med dette prosjektet til trasé for ny fastlandsforbindelse er avklart.

Prosjekter under planlegging

Det er flere prosjekter under planlegging i bypakken.

I mars startet arbeidet med Gatebruksplan for Tønsberg sentrum. Hensikten med planen er å ivareta de ulike trafikantgruppers aktivitet i sentrum gjennom gode helhetlige løsninger på gatenettet. Gatebruksplanen skal bygge opp under målet om nullvekst i personbiltransporten, og det er behov for attraktive løsninger for gående, syklende og kollektivreisende. Ny fastlandsforbindelse vil avlaste dagens gatenett i byen for biltrafikk og gjøre det mulig å prioritere de miljøvennlige transportformene. Mange tiltak kan likevel gjennomføres før ny fastlandsforbindelse står ferdig. Gatebruksplanen skal på et overordnet nivå gi retningslinjer for kjøremønster, kollektivtransport, gange, sykkeltrafikk, parkering, varelevering byliv/rekreasjon. Planen skal på høring i februar – mars 2017, med behandling i bypakke-organisasjonen og Tønsberg kommune i mai – juni 2017. Planen vil identifisere aktuelle tiltak, videre planbehov (regulering/byggeplan etc), samt kostnader for de ulike tiltakene.

Det skal utarbeides en plan for gange, sykkel og kollektivtrafikk. Siktemålet med planen er å få et mer miljøvennlig transportsystem. Det skal være en helhetlig plan for gang-, sykkel- og kollektivtransport. Planen skal omfatte alle de fire kommunene, og vil identifisere aktuelle tiltak, videre planbehov (regulering/byggeplan etc), samt kostnader for de ulike tiltakene. Planen er tenkt gjennomført som en interkommunal kommunedelplan. Det gjenstår imidlertid noe avklaringer rundt plantype, og arbeidet er derfor noe forsinket i forhold til opprinnelig fremdrift, som la opp til vedtak av plan hos partene våren 2018.

I løpet av april vil det også bli oppstart av planlegging av trafikkløsning på Teie. Nøtterøy kommune ønsker utvikling av Teie torg til et mer attraktivt sted, inkludert mulig miljøgate i Smidsrødveien. Det vil gjennomføres et forprosjekt hvor en ser på muligheter og løsninger for et mer attraktivt Teie torg.

Andre aktuelle tiltak

I innledende fase av arbeidet med bypakken ble det vurdert tiltak som evt. kunne inngå i en fase 1, dersom man fikk forlenget dagens bompenggeordning. Vi synes det kan være nyttig å også hente frem noen av disse tiltakene. Disse er tiltak som har kort planleggingstid og kan iverksettes relativt raskt. Dette kan være gode prosjekter som kan «markedsføre» bypakkas miljøvennlige profil. Fra møtet i OSG den 06.01.2016 ble det referert følgende: «Bypakka bør se på quick wins, med tiltak som kan gjennomføres på en billig måte og som kan skape oppmerksomhet rundt enkle og gode tiltak og samtidig belyse helheten i pakka».

Kollektivtiltak

Vestfold kollektivtrafikk (VKT) jobber for tiden med en ny rutemodell. Flere av tiltakene er knyttet til forslag om ny rutemodell med en sentrumsterminal på Farmannstorget, men mange av tiltakene kan ifølge VKT med fordel også gjennomføres i dagens rutemodell.

I dagens rutemodell er det i stor grad lagt opp til regulering på rutebilstasjonen. I en fremtidig rutemodell, med en sentrumsterminal på Farmannstorget, vil det kun være kapasitet til rask av og påstigning. All regulering må skje i endene av rutene. På flere av linjene kreves det infrastruktur som f. eks snuplass for å kunne legge til rette for regulering.

I en fremtidig rutemodell, med gjennomgående ruter der regulering i sentrum er kuttet ned til ett minimum, vil det være behov for sjåførfasiliteter på endeholdeplassene. Der en bygger nytt (Movik, Skallevold, Vear og Sem) må det derfor i første omgang settes av areal til dette. På øvrige endeholdeplasser (Kjær, Vallø, Jarlsø, Prestelia (Eik), Borgheim, Sandøsund, Verdens Ende, Tenvik) bør en også etter hvert søke å finne løsninger.

Ved gjennomføring av disse tiltakene vil dette føre til besparelser i tid og kostnader

Konklusjon

Det er mulig å fremme en sak for Stortinget med midler til planlegging og mindre tiltak, inkludert nytt bompenggeopplegg. Pakken kan inneholde en prosjektportefølje bestående av mindre prosjekter og tiltak som en allerede har planer for eller som ikke krever omfattende planlegging, og der usikkerheten i kostnadene ikke er stor.

En eventuell kollektiv- og fremkommelighetspakke vil muliggjøre gjennomføring av noen «modne» prosjekter i bypakka, hvilket kan gi tidlige gevinster og synliggjøre helheten i bypakka. Det er i tillegg et behov for ytterligere forskutterte midler for aktiviteter i bypakken i 2019 og 2020 (bl. a. for prosjektering og grunnverv). En godkjent bompengesøknad for en liten pakke vil gi bompengeselskapet hjemmel til å låne med sikkerhet i

bompengeinnkrevingen, og vil kunne være en mindre krevende løsning for kommunene og fylkeskommunen enn å garantere for en forskuttering. Eksempler på tiltak som da kan gjennomføres er flere tiltak for prioritering av gange, sykkel og kollektivtransport (inkl. «quick wins»), trafikkkløsning i Presterødområdet og Teie, og gang- og sykkelveg fra Brøtsø til Hvasser.

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

Videre prosess dersom en ønsker å gå videre med en Kollektiv- og fremkommelighetspakke

Prosess for bypakke med mindre tiltak

1. Bompengeutredning med trafikkanalyse basert på valgt konsept
2. Kommunal og fylkeskommunal behandling – bindende vedtak om bompengeordning med takster for bypakke med mindre tiltak
3. Behandling i Vegdirektoratet og Samferdselsdepartementet, Stortingsproposisjon
4. Behandling i Stortinget – vedtak om bypakke med mindre tiltak

Det bør i tillegg vurderes om det er behov for en ny mulighetsstudie for å avklare rammene for en bompengeutredning, eller om premisser for bompengeordning, takster m.m.

Prosess for fullstendig bypakke

Prosess for fullstendig bypakke kan som nevnt først starte når det foreligger godkjent reguleringsplan for ny fastlandsforbindelse.