



Statens vegvesen

Notat

Til:	Bypakke Tønsberg-regionen	Saksbehandler/telefon:	
Fra:	Statens vegvesen Region sør, Styrings- og strategistab	Karl Sandsmark	
Kopi til:		Vår dato:	12.04.2016
		Vår referanse:	16/55426-2

Mulighet for bompengefinansiering av trafikkløsning i Presterødbakken

Bakgrunn

Representantene fra Tønsberg kommune i Overordnet styringsgruppe for Bypakke Tønsberg-regionen fremmet i styringsgruppens møte den 18. februar forslag om å finansiere ny trafikkløsning i Presterød-området med bompenger.

Representantene fra Tønsberg kommune ønsket at fylkeskommunen ved Statens vegvesen lager et notat som utreder saken nærmere.

Innhold i forslaget

Tiltak

Forslaget innebærer at Tønsberg kommune stiller garanti for låneopptak for tre tiltak på fylkesveg 311; utvidelse av Presterødbakken, nytt Presterødkyss, samt gang- og sykkelveg mellom Presterødkrysset og Olsrødkrysset. Lånet tilbakebetales gjennom en fremtidig bompengoordning med innkreving i 2 bomsnitt, dvs. bommen på fv. 311 ved Presterødkrysset og bommen på fv. 460 i Slagendalen. Tiltakene ønskes realisert før bominnkrevningen starter.

Prosjektkostnader

Prosjektkostnaden er anslått til 120–135 millioner kroner. Anslaget inkluderer grunnerverv for omlag 50 mill. kr (tall fra Tønsberg kommune). Det er fortsatt usikkerhet knyttet til disse kostnadene.

I tillegg vil det være behov for å oppgradere bomstasjonene, da utstyret er modent for utskiftning. Reetablering av de to innkrevingspunktene er estimert til 5 mill. kr. Dette forutsetter at innkrevingspunktene plasseres på samme steder som i dag, og at etableringskostnaden heller ikke påvirkes vesentlig av vegtiltakene. Samlet investeringssum blir dermed 140 mill. kr for prosjekter og innkrevingspunkter.

Planstatus, med videre framdrift

Det foreligger en godkjent reguleringsplan for alle tre prosjektene. Neste fase er prosjektering og grunnverv. Dette kan startes opp så snart det foreligger midler til disposisjon. Anslått tid til prosjektering er om lag et år. Erfaringsmessig er det behov for om lag et år også til grunnverv. Selve byggetiden er anslått til om lag to år (to hele sesonger). Med oppstart av prosjektering og grunnverv i løpet av 2016 kan tiltaket stå ferdig tidligst høsten 2019.

Forslag til investeringsplan

Det antas i beregningen at samlet prosjektkostnad er på 135 mill. kr. Det er lagt til grunn at 5 mill. kr av dette er forskuttert, og at forskutteringen er godkjent i forkant av Vegdirektoratet slik at dette kan tilbakebetales med bompenger.

Dette innebærer at følgende investeringsplan er lagt til grunn for beregningene nedenfor.

	2018	2019	2020	SUM
Refusjon av forskutterte midler	5			5
Reetablering av innkrevingspunkt	5			5
Fv 311 utvidelse av Presterødbakken. Fv 311 x Fv 504 Nytt Presterødkyss. Fv 311 Presterødkrysset – Olsrødkrysset, gang- og sykkelveg	35	60	35	130
SUM	45	60	35	140

Finansierings- og bompengeplegg

Takster og rabatter

Det er lagt til grunn en grunntakst for lette kjøretøy på 15 kroner og 30 kroner for tunge kjøretøy. Stortinget vedtok i desember 2015 at nye for bompengordninger skal lette kjøretøy med elektronisk brikke og gyldig avtale gis 20 pst. rabatt. Det gis ikke brikkerabatt for tunge kjøretøy.

Det foreslås å videreføre dagens ordning med at det betales kun for én passering per time, og at det betales for maksimum 60 passeringer per måned. Det legges ellers til grunn fritak for betaling i samsvar med gjeldende takstretningslinjer. Alle rabatt- og fritaksordninger forutsetter bruk av brikke og gyldig avtale.

Trafikk og inntekter i dagens bomstasjoner

I 2015 var årsdøgntrafikken (ÅDT) 12 300 kjøretøy gjennom innkrevingspunktene på Presterød og i Slagendalen. Dette utgjør 24 pst. av trafikken gjennom bompunktene i hele bypakke Tønsberg. Forventet brutto bompenginntekter i bypakka er rundt 154 mill. kr. Gjennomsnittsinntekten per passering i de to bomstasjonene er i dag om lag kr 8,30. De fleste passeringene skjer i dag med 30 til 50 pst. rabatt. Vi anslår at endring av rabattordningen til maksimalt 20 pst rabatt for lette kjøretøy vil øke gjennomsnittsinntekten per passering til om lag kr 11,00. Vi understreker at dette er et svært foreløpig estimat.

Trafikken i de to innkrevingspunktene kan imidlertid bli noe redusert når taksten etter rabatt øker og det også oppstår omkjøringsmuligheter når andre bommer fjernes. Vi har valgt å legge til grunn at trafikken blir rundt 85 pst. av dagens nivå. Vi gjør oppmerksom på at det ikke er gjort trafikkberegninger i denne omgang.

Finansieringsplan

De foreløpige beregningene legger til grunn at en investering på 140 mill. kr finansieres med om lag 20 mill. kr fra fylkeskommunen og om lag 120 mill. kr fra bompenger.

Fylkeskommunens bidrag er omfatter hovedsakelig kompensasjonen for merverdiavgift (mva) for investeringene på fylkesveg. Estimatet for merverdiavgift har i denne sammenhengen blant annet lagt til grunn at det ikke er merverdiavgift for de relativt høye kostnadene til grunnerverv.

	2018	2019	2020	SUM
Fylkeskommunale midler	5	10	5	20
Bompenger	40	50	30	110
SUM	45	60	35	140

Bypakke-prosjektet har ønsket alternativ beregninger med henholdsvis parallellinnkrevning og etterskuddsinnkrevning. 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.

Ved etterskuddsinnkrevning starter innkrevningen når vegen åpnes for trafikk. For enkeltprosjekt/landevogsprosjekt 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.

Beregningene viser at innkrevningstiden blir:

- Nærmere 4 år med parallellinnkrevning
- Nærmere 4,5 år hvis det velges etterskuddsinnkrevning

Dersom et Stortingsvedtak kommer før utløpet av 2017, og parallellinnkrevning kan starte sommeren 2018, forventes pakken nedbetalt innen sommeren 2022.

Kostnader fra før Stortinget har vedtatt utbygging, kan ikke dekkes av bompenger¹. Bygging kan derfor ikke starte før Stortinget har vedtatt finansieringen. Med Stortingsvedtak ved utløpet av 2017 vil prosjektet tidligst stå ferdig ved utløpet av 2019. Ved etterskuddsinnkreving ventes i så fall bompengerperioden å vare fra og med 2020, til sommeren 2024.

Utbyggerne i Kilen-området vil muligens kunne bidra med et beløp i tråd med ansvaret i rekkefølgebestemmelsene. Rekkefølgekrav er i størrelsesorden inntil 25 mill. kr. Dersom dette beløpet blir stilt til disposisjon i byggetiden, vil innkrevingstiden kunne reduseres med inntil tre kvart år i hvert av de to alternativene.

Fremdrift

Politisk behandling

Dersom Tønsberg kommune ønsker å gå videre med denne løsningen er det behov for vedtak i Kommunestyre og i Vestfold fylkeskommune med søknad om å fremme dette for Stortinget. Vi legger til grunn at vedtakene blir basert på et faglig grunnlag fra Statens vegvesen region sør. Vedtakene sendes tilbake til regionvegkontoret, og Statens vegvesen vil normalt bruke 1–3 måneder til forberede og sende saken over til Samferdselsdepartementet. Den videre prosessen er politisk styrt. Samferdselsdepartementet avgjør om de vil fremme saken for Stortinget. Statens vegvesen erfarer at det er store variasjoner i tidsbruken fram til et eventuelt Stortingsvedtak.

Forskuttering av midler til prosjektering

Dersom prosjektet skal komme i gang med prosjektering i 2016 må Tønsberg i mellomtiden ta ansvar for mellomfinansiering og risikoen ved dette frem til vedtak i Stortinget. Det må foreligge spesiell avtale dersom disse kostnadene senere skal kunne dekkes 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 grunnerverv krever at Statens vegvesen innhenter forhåndsgodkjenning fra Samferdselsdepartementet.

Søknad om å forskutteres for framtidige bompenger behandles lokalpolitisk og sendes gjennom regionvegkontoret. Det skal eksplisitt gå fram av vedtaket at den som har forskuttet tar risikoen for tap dersom utbyggingen/bompengeprojektet ikke blir realisert.

Mulighet for godkjenning i Stortinget av bompengefinansiering

Det er erfaring for at Stortinget kan vedta kortsiktige forlengelser av eksisterende bompengepakker. De lokalpolitiske vedtakene i slike saker har ofte vektlagt å unngå

¹ Det kan gjøres unntak for midler til planlegging o.l., forutsatt at det er forhåndsgodkjent av Vegdirektoratet / Samferdselsdepartementet (jamfør egen omtale nedenfor i notatet).

endringer i bompengeopplegg og kortvarig opphold i innkrevningen i påvente av pågående arbeid med søknad om ny og endret bompengeordning.

Bompengefinansiering av trafikkløsning i Presterødbakken håndteres imidlertid som et nytt prosjekt, slik vi har oppfattet det. Statens vegvesen er derfor mer usikker på hvordan dette vil bli vurdert av Samferdselsdepartementet og Stortinget. Den begrensede størrelsen på bompengeprosjektet kan også være en utfordring.

Anbefaling

Det foreslåtte bompengeopplegget er bare en mindre del av helheten fra KVV/KS1 for Tønsberg-regionen, og Statens vegvesen. Region sør vil ut fra dette ikke tilrå å gå videre med forslaget, men anbefaler at det vurderes andre tilnærminger på bompengeordning i Tønsberg-regionen som i langt større grad vil være i samsvar med helhetsløsningene som er skissert i KVV/KS1.

Dersom Tønsberg kommunen og Vestfold fylkeskommune likevel ønsker å gå videre med forslaget, vil selvsagt Statens vegvesen bidra med nødvendige utredninger i henhold til vanlige rutiner.

Etter endelige lokalpolitiske vedtak er det imidlertid Samferdselsdepartementet som avgjør om det skal fremmes en sak for Stortinget.