



Vestfold og Telemark

FYLKESKOMMUNE

Arkivsak

22/08787-1

Saksbehandler

Nina Ambro Knutsen

Saksgang

Hovedutvalg for samferdsel

Fylkesutvalget

Fylkestinget

Møtedato

01.06.2022

08.06.2022

14.06.2022

Bypakke Tønsberg-regionen - videre forskuttering av planmidler

Innstilling fra fylkesdirektøren

1. Fylkestinget vedtar at Vestfold og Telemark fylkeskommune forskutterer ytterligere 54 mill. kr inkl. mva til planlegging i Bypakke Tønsberg-regionen. Dette finansieres ved bruk av mva.-kompensasjon og låneopptak. Midlene skal dekke nødvendig planarbeid fram til bypakka er vedtatt i Stortinget, samt andre aktuelle prosjekter.
2. Avgjørelsen om disse midlene skal forskutteres og dekkes inn gjennom en fremtidig bompengeneinnkreving, eller telle som del av fylkeskommunens egenandel, vurderes på nytt i forbindelse med lokalpolitisk behandling av grunnlaget for stortingsproposisjonen.

Bakgrunn og saksgang

Bypakke Tønsberg-regionen er et samarbeidsprosjekt mellom Vestfold og Telemark fylkeskommune og Færder og Tønsberg kommuner. Prosjektet skal planlegge og bygge et helhetlig transportsystem i Tønsberg-regionen, hvor ny fastlandsforbindelse til Færder kommune og satsing på gange, sykkel og kollektivtransport er viktige delprosjekter.

Planlegging av prosjektene i Bypakke Tønsberg-regionen har hittil vært finansiert gjennom forskuttering av bompenger ved at partene har stilt garanti for låneopptak gjennom bomselskapet Vegfinans Bypakke Tønsberg-regionen AS. Forskutteringene og garantistillelse er behandlet i fylkestinget i Vestfold fylkeskommune i 2013 (FT 73/13) og 2016 (FT 5/16), og i Vestfold og Telemark fylkeskommune i 2020 (FT 30/20). Disse sakene har også vært forankret i bypakkas overordnede styringsgruppe (OSG) i møte 2. november 2021 (saksprotokoll vedlagt).

Som tidligere varslet i sak FT 30/20, dekker ikke forskuttet beløp nødvendige planmidler frem til vedtatt bompengeproposisjon. Denne saken omhandler ytterligere forskuttering av planmidler til Bypakke Tønsberg-regionen. Videre omtaler saken nye føringer for forskuttering av midler. Ordningen som tidligere har vært benyttet, at bypakkepartene stiller garanti og at bomselskapet tar opp lån, er avvirket, jfr. brev fra Vegdirektoratet, datert 27. april 2021 (vedlagt).

Saken legges frem for fylkesutvalget som innstiller for fylkestinget. Fylkestinget fatter endelig vedtak i saken. Saken legges frem Hovedutvalg for samferdsel som avgir uttalelse. Saken behandles også som orienteringssaker i Færder og Tønsberg kommuner.

Saksopplysninger

Det er anledning til å bruke midler til planlegging av prosjekter som skal finansieres med bompenger før Stortinget har behandlet bompengeproposisjonen. Dette gjøres ved at det søkes Vegdirektoratet om godkjenning for å dekke forskutteringen av en fremtidig bompengoordning. Vegdirektoratet må i noen tilfeller også få dette godkjent av Samferdselsdepartementet. Planlegging av prosjektene i Bypakke Tønsberg-regionen er hittil finansiert ved en slik forskuttering, gjennom saker behandlet i 2013 (FT-sak 73/13), 2016 (FT-sak 5/16), 2018 (FT-sak 8/18), og 2020 (FT-sak 30/20).

I praksis er det bomselskapet som har tatt opp lån på vegne av partene ved at fylkeskommunen og kommunene har stilt garanti for låneopptaket. Etter behandling i kommunene og fylkeskommunen har søknad om å få stille garanti blitt behandlet av henholdsvis Statsforvalteren og Kommunal- og moderniseringsdepartementet (KMD), for å vurdere risikoene garantistene påtar seg.

Det er hittil vedtatt en garanti på inntil 150 mill. kr, samt at garantiansvaret skal fordeles mellom fylkeskommunen (50%) og resterende andel av garantiansvaret mellom deltakende kommuner basert på befolkningstall. Tabellen under viser hvordan garantiansvaret er fordelt mellom partene etter gjeldene vedtak (FT-sak 30/20).

Tabell 1: Fordeling av garanti mellom partene, jfr. gjeldene vedtak.

Fordeling	Beløp (mill. kr)	Andel av total
Vestfold og fylkeskommune	75,0	50%
Tønsberg	46,5	31%
Færder	28,5	19%
Sum	150,0	100%

Det er hittil garantert for 124 mill. kr i planmidler og 26 mill. kroner til å dekke renter og administrative kostnader. Garantiene gjelder frem til en bompengeproposisjon er vedtatt i Stortinget, tidligst høsten 2023. Etter vedtak i Stortinget vil man finansiere planlegging og tiltak gjennom låneopptak med sikkerhet i bompengeproposisjonen.

Nye retningslinjer for forskuttering

Vestfold og Telemark fylkeskommune har mottatt brev fra Vegdirektoratet, datert 27.04.2021, med informasjon om at gjeldene ordning med forskuttering av planmidler avvikes (vedlagt). Brevet redegjør for nye retningslinjer for forskuttering av planmidler. Av brevet fremkommer det at ordningen med at partene stilte garanti og at bomselskapet tok opp lån, tidligere var en vanlig måte å forskuttere planmidler på. Ordningen er imidlertid avvirket grunnet bompengereformen og ny bompengeaftale. Ved behov for midler til planlegging av fylkesvegprosjekter må fylkeskommunen heretter selv stille nødvendige midler til disposisjon. Om dette skal sees på som en forskuttering som senere kan dekkes av bompenger, må fylkeskommunene sende søknad om forskutteringsmidler til Vegdirektoratet, som videresender søknaden med sin anbefaling til Samferdselsdepartementet. Ved godkjenning av departementet, må fylkeskommunen sikre at det

forskutterte beløpet tas inn i finansieringsplanen for det framtidige bompengeprojektet. I kommende bompengeproposisjon bes fylkeskommunen beskrive om det er forskuttert midler til planlegging som skal refunderes med bompenger, eller om disse midlene skal regnes som en del av fylkeskommunenes finansiering av prosjektet.

Konsekvensen av brevet er at partene ikke lenger kan stille felles garanti for planmidlene ved fremtidige forskutteringer. Fylkeskommunen må selv stille nødvendige midler til disposisjon til planlegging av fylkesvegprosjekter. Det er opptil fylkeskommunen å avgjøre om man ønsker at nødvendige midler til planlegging skal tilbakebetales gjennom en fremtidig bompengereordning eller om nødvendige midler skal regnes som en del av den fylkeskommunale egenandel i bypakka.

Nye retningslinjer får ingen konsekvenser for allerede vedtatt forskuttering, kun fremtidig forskuttering.

Behov for planmidler fram til stortingsbehandling

Nødvendige midler

Av Statens vegvesen håndbok «V718 Bompengeprojekter» fremgår det følgende: «Som grunnlag for Stortingets behandling bør det i proposisjonen som minimum presenteres en liste over hvilke delprosjekt som inngår i utbyggingen. For minst ett prosjekt bør det foreligge godkjent reguleringsplan og kvalitetssikret kostnadsoverslag på detaljplannivå. Det skal også angis et kostnadsanslag for de øvrige prosjektene og en antatt total kostnad (økonomiske ramme) for den samlede bompengepakken. Usikkerhet i kostnadsoverslagene skal angis, og det må sies noe om hvordan større endringer i finansieringsbehovet skal følges opp.»

For Bypakke Tønsberg-regionen sin del betyr dette at det må foreligge en vedtatt reguleringsplan for ny fastlandsforbindelse. Dette er det største kostnadselementet i pakken, og det er viktig å ha god kontroll på kostnadene da porteføljestyling benyttes som prinsipp i bypakker. Porteføljestyling betyr at dersom et eller flere prosjekter blir dyrere enn antatt, vil dette gå utover andre prosjekter i pakken. Likeledes vil flere prosjekter kunne gjennomføres dersom noen prosjekter blir rimeligere. Det må også gjennomføres et nytt kostnadsanslag etter at reguleringsplanen er vedtatt.

Reguleringsplaner for flere bypakkeprosjekter vil være gunstig, men er ikke et krav.

Parallelt med ferdigstilling av reguleringsplan for ny fastlandsforbindelse må det gjennomføres en bompengeutredning som grunnlag for lokale vedtak av bompengesystem (faglig grunnlag). For å gjennomføre en slik utredning må det gjennomføres nye transportanalyser og bompengeberegninger.

Prosjekter med en anslått samlet kostnadsramme på over 1 mrd. kr skal videre gjennom en ekstern kvalitetssikring (KS2). Det må gjennomføres KS2 både av ny fastlandsforbindelse og for finansieringsgrunnlaget (bompengeutredningen). Det er oppdragsgiver, i dette tilfellet partene i bypakka, som må bekoste KS2-prosessen. En KS2-prosess krever også interne ressurser til å lage grunnlaget for kvalitetssikringen, samt være tilgjengelige for konsulentene gjennom hele prosessen.

Omregulering av ny fastlandsforbindelse er anslått til å koste 10-15 mill. kr, mens transportanalyser og KS2-prosessen er anslått til å være i størrelsesorden 8-10 mill. kr. Videre vil det være gunstig å ferdigstille arbeidet med interkommunal plan for gange, sykkel og kollektivtransport, inkludert

oppdatering av gatebruksplan for Tønsberg etter at Tønsberg kommune i september 2021 fattet vedtak om omlegging av busstrasé. Dette arbeides anslås til å være i størrelsesorden 1 mill. kr.

Alle kostnader er inkl. mva.

Andre aktuelle prosjekter

Det er flere prosjekter som kan være aktuelle å starte opp regulering av, inkl. fylkesveiprosjekter og en rekke gang-, sykkel, og kollektivprosjekter, både i Tønsberg og Færder kommuner. Som nevnt ovenfor er det imidlertid ikke et krav om flere vedtatte reguleringsplaner før stortingsvedtak enn for ny fastlandsforbindelse. Tilgjengelig plankapasitet i fylkeskommunen kan også være en utfordring med tanke på å sette i gang flere reguleringsplanprosesser samtidig.

Fylkesveiprosjekter som vil være gunstige å sette i gang, gitt tilgjengelige ressurser, inkluderer fv. 300 Semslinna og fv. 303 Hogsnesbakken. Fv. 300 Semlinna bør samkjøres med utbyggingen av ny fastlandsforbindelse, da trafikken særlig fra Jarlsberg til E18 vil øke når ny fastlandsforbindelse åpner. Hogsnesbakken kobler seg også på ny fastlandsforbindelse, men får ikke den samme trafikkøkningen som er beregnet på Semslinna. Anslått behov for regulering av disse prosjektene er om lag 8-10 mill. kr for fv. 300 Semslinna, og om lag 9 mill. kr for fv. 303 Hogsnesbakken.

Også gang- og sykkelvei fra Brøtsø til Hvasser har vært et etterspurt prosjekt. Dette kan imidlertid planlegges og gjennomføres uavhengig av ny fastlandsforbindelse og andre prosjekter i pakka. Før man starter regulering bør det gjennomføres et forprosjekt. Forprosjekt og regulering er anslått til om lag 5-6 mill. kr.

Det er også flere andre gange, sykkel og kollektivprosjekter som kan være aktuelle å detaljplanlegge, inkl. tiltak knyttet til gatebruksplan i Tønsberg sentrum og på Teie, samt på hovedaksene inn mot byen. Nødvendige planmidler vil avhenge av hvor mange prosjekter som skal gjennomføres.

Grunnerverv og etablering av byggherreorganisasjon har betydning for framdriften

Det er per i dag lagt opp til en framdrift med åpning av ny fastlandsforbindelse i 2028. En slik framdrift er imidlertid avhengig av at det både etableres en byggherreorganisasjon for ny fastlandsforbindelse, samt at midler til grunnerverv forskutteres før stortingsproposisjonen vedtas.

Grunnerverv

En grunnervervsprosessen tar minimum ett år, men tar normalt nærmere 2 år. Vanligvis foretas grunnerverv basert på vedtatt reguleringsplan, så fremt prosjektet har en bevilgning. For bypakka sin del vil dette i utgangspunktet være etter at stortingsproposisjonen er vedtatt. Dersom det kan forskutteres midler til grunnerverv vil man imidlertid kunne spare mye tid, da grunnerverv kan foretas parallelt med KS2 prosess og stortingsbehandling. I denne perioden kan man også utarbeide anbudsgrunnlag, forutsatt tilgjengelige ressurser.

Færder kommune har fattet vedtak om tidlig innløsning av boliger som blir berørte av ny fastlandsforbindelse. Dette betyr at kommunen ikke venter til det foreligger en vedtatt reguleringsplan. At kommunen foretar innløsning av bolig i en tidlig fase gir en smidigere grunnervervsprosessen senere, og er derfor svært gunstig. Videre er dette et godt tilbud til innbyggere, da det reduserer usikkerheten en kan oppleve på grunn av langvarige planprosesser.

Tønsberg kommune har fattet et tilsvarende vedtak.

Grunnerverv og kostnader relatert til grunnervervsprosessen er anslått til å være totalt i størrelsesorden 200 mill. kr.

Byggherreorganisasjon

For et prosjekt av denne størrelsen er det helt avgjørende å ha en god byggherreorganisasjon. Det er ut fra erfaringer fra prosjekter av tilsvarende størrelse anslått et totalt behov for om lag 100 årsverk til sammen. Det vil være flest årsverk i gang under bygging, med færre årsverk i de forbedrende/innledende og avsluttende fasene. Det er viktig at denne organisasjonen etableres så tidlig at de får vurdert kontraktstrategi, entreprisenndeling, entrepriserform og risikofordeling mellom byggherre og entreprenør før de begynner å skrive anbudsdokumenter. Særlig prosjektleder er viktig å få på plass så raskt som mulig, og det er ønskelig å lyse ut denne allerede før sommeren 2022, da det er erfaringsmessig tar tid fra utlysning til prosjektleder er på plass.

Byggherreorganisasjonen vil i tillegg til prosjektleder ha behov for blant annet flere byggeledere (bru, tunnel m.fl.) og ressurser knyttet til geologi, geoteknikk, grunnerverv, kommunikasjon m.m.

For et best mulig utgangspunkt for den videre prosessen bør det i første omgang settes av 3-5 årsverk til prosjektleder, hovedbyggeleder, kommunikasjonsrådgiver (for bypakka som helhet), BIM-kordinator/vegplanlegger, samt ressurser knyttet til prosjektstyring, økonomi og rapportering.

Samlet oversikt over anbefalte planmidler

Bypakke Tønsberg-regionen – felles kostnader

Det foreslås 1,5 mill. kr til å dekke kostnader til prosjektleder for bypakka, samt møtevirksomhet, annonsering m.m. for 2022-2024.

A2 - Ny fastlandsforbindelse fra Nøtterøy og Tjøme

Det foreslås satt av 25 mill. kr til ny fastlandsforbindelse for 2022 og 2023. Midlene skal dekke omprosjektering av reguleringsplan for ny fastlandsforbindelse, samt oppbemanning av kritiske deler av byggherreorganisasjonen for å forberede anleggsfasen. Reguleringsplanarbeidet omfatter bl.a. modellering av veglinjer, geoteknikk/geologi, miljøvurderinger, konstruksjonstegninger og medvirkning/møtevirksomhet. Til byggherreorganisasjon foreslås det satt av midler til 3-5 årsverk, inkludert prosjektleder, hovedbyggeleder, kommunikasjonsrådgiver (for bypakka som helhet), BIM-kordinator/vegplanlegger, samt ressurser knyttet til prosjektstyring, økonomi og rapportering.

A3 – Prosjekter på Teie, Hogsnes, og Tjøme

Det foreslås satt av planmidler som følger:

- Teie: 0,5 mill. kr til videre oppfølging av gatebruksplan for Teie.
- Hogsnesbakken: 9 mill. kr til regulering av Hogsnesbakken.
- Tjøme: 1,5 mill. kr til gjennomføring av et forprosjekt som første ledd i regulering av gang- og sykkelveg fra Brøtsø til Hvasser.

A4 - Hovedaksene buss/sykkel og A1 - Gatebruksplan for Tønsberg sentrum

For 2022 foreslås det 1 mill. kr til ferdigstillelse av interkommunal kommunedelplan for gange, sykkel og kollektiv, inkludert oppdatering av gatebruksplan for Tønsberg sentrum.

Det er videre en rekke andre gange, sykkel og kollektivprosjekter som kan være aktuelle å starte opp. Det foreslås satt av 8,5 mill. kr, men at hvilke prosjekter som skal igangsettes avventes til kommunedelplanen er vedtatt. Eksempelvis er forprosjekt i Nøtterøyveien, som er en svært sentral akse for gange, sykkel og kollektivtrafikk, aktuelt å starte opp med.

A5 – Økonomi, finansiering, bompenger

Det foreslås satt av 6 mill. kr til transportanalyser og bompengeregninger, og 4 mill. kr til gjennomføring av KS2-prosessen, til sammen 10 mill. kr.

A6 – Semslinna

Det foreslås satt av 10 mill. kr til regulering av fv. 300 Semslinna. Strekningen krever sannsynligvis regulering med konsekvensutredning.

Tabell 2: Samlet oversikt over anbefalte planmidler

Delprosjekt	Kostnad, mill. kr
Bypakke Tønsberg-regionen - felleskostnader	1,5
A2 – Ny fastlandsforbindelse til Færder (omregulering m.m.)	25,0
A3 – Teie	0,5
A3 – Gang- og sykkelvei Hogsnesbakken (regulering)	9,0
A3 – Gang- og sykkelvei Brøtsø - Hvasser (forprosjekt)	1,5
A4 + A1 – Kommunedelplan for gange, sykkel og kollektivtransport, inkl. oppdatering av gatebruksplan (A4+A1), eksempelvis forprosjekt Nøtterøyveien, samt planlegging av andre aktuelle gange, sykkel og kollektivprosjekter	9,5
A5 – Økonomi, finansiering, bompenger (A5)	10,0
A6 – Semslinna, regulering	10,0
SUM	67,0

Gjenstående midler fra gjeldene forskuttering

Rekvirerte planmidler

Det er pr. april 2022 rekvirert om lag 100 mill. kr. Påløpte midler i 2020 og 2021 som ennå ikke er rekvirert var ved T2 om lag 7 mill. kr.

Mva-kompensasjon

I sak om organisering av Bypakke Tønsberg-regionen (FT 20/14) ble det fattet følgende vedtak:

4. Bypakke Tønsberg-regionen finansieres primært gjennom bompenger, bidrag fra Vestfold fylkeskommune og Mva-kompensasjonen knyttet til investeringer i Bypakke Tønsberg-regionen.

Som beskrevet i saken fra 2016 var det på det tidspunktet utfordrende å antyde hvor mye mva. ville utgjøre i planfasen, og at dette ville man komme tilbake til.

Plankostnadene beskrevet i tidligere saker er oppgitt inklusive mva. Samtidig har partene garantert for til sammen 124 mill. kr til planlegging. Beløpet som rekvireres fra bomselskapet er imidlertid ekskl. mva., siden denne skal tilbakeføres prosjektet. Dette betyr at beløpet man har garantert for er noe høyere enn det som påløper av planmidler.

År	2014-2017	2018	2019	2020	2021	SUM
Mva- komp.	4,7	1,2	1,9	6,7	0,5	14,5

Tabell 3: Samlet oversikt over mva-kompensasjon i prosjektet (avrundede tall).

Ved årsslutt 2021 gjensto det om lag 13,3 mill. kr som prosjektet har mulighet til å rekvirere opp til vedtatt garantiramme.

Behov for planmidler i denne forskutteringen

Behovet for planmidler er som vist i tabell anslått til om lag 67 mill. kr. På gjenstående ramme er det mulig å rekvirere på 13,3 mill. kr. Dette gir et behov for 53,7 mill. kr i ny forskuttering.

Det vil ikke bli lånt opp mer midler enn det som faktisk påløper. Hvor mye som vil påløpe i 2022 og 2023 er avhengig av framdriften og den videre planprosessen, samt tilgjengelig planressurser som er tilgjengelig for å starte opp nye planprosesser.

Det kan være behov for å omprioritere mellom prosjektene. Dette vil i så fall legges fram for bypakkas overordnede styringsgruppe.

Økonomiske, administrative og juridiske konsekvenser.

Prosjektene i Bypakke Tønsberg-regionen finansieres primært gjennom bompenger, lokal egenandel og mva.-kompensasjon. Lokal behandling av bypakka er planlagt tidlig i 2023, med stortingsbehandling av bypakka så raskt som mulig etter lokale vedtak, tidlig høsten 2023, evt. vårsesjonen 2024.

Det er foreløpig forskuttet nødvendige midler til planlegging ved at partene stiller garanti for låneopptak, som tilbakebetales når bompengene innkreving igangsettes. Fylkeskommunen og kommunene bærer den økonomiske risikoen for det allerede forskutterte beløpet dersom det ikke skulle bli en bompengordning. Garantiansvaret for allerede forskutterte planmidler på inntil 75 mill. kr opphører når Stortingsproposisjonen er vedtatt og bompengeselskapet har etablert finansiering. Risikoen knyttet til garantiene er knyttet til en situasjon hvor det ikke kan bli etablert en bompengordning som følge av at prosjektet ikke blir godkjent eller gjennomført. Denne saken endrer ikke de administrative eller juridiske forholdene i forhold til disse tidligere vedtatte

garantiene for allerede forskutterte midler, eller fordelingen av disse mellom partene. Den fylkeskommunale andel av allerede forskutterte midler er inntil 75 mill. kr.

Nye føringer gjør at garantiansvaret for planmidlene denne saken handler om, ikke fordeles mellom partene i pakka slik det har vært gjort i de foregående sakene. Risikoen for midlene vil heller ikke fordeles mellom partene på samme måte som til tidligere. Imidlertid er midlene som kommunene og fylkeskommune har garantert for i tidligere saker av en slik størrelsesorden at partene i praksis fortsatt har en stor forpliktelse til samarbeidet, og til å få vedtatt en stortingsproposisjon.

Det vil utarbeides budsjett, tertial- og årsrapporter for Bypakke Tønsberg-regionen og denne rapporteringen vil bidra til å gi partene kontroll med bruk av midlene. Ved behov kan det omprioriteres mellom prosjektene, forutsatt behandling og godkjenning i bypakkens overordnede styringsgruppe.

Deling av Vestfold og Telemark fylkeskommune

I sak om «Valg av vegstandard for ny fastlandsforbindelse», behandlet av partene i mars 2022, fattet fylkestinget følgende vedtak: «*All fylkeskommunal gjeld i prosjektet tilfaller Vestfold fylkeskommune etter 01. 01. 2024.*»

Konsekvenser for fylkets klimamål og FNs bærekraftsmål.

Bypakke Tønsberg-regionens overordnede miljømål er å etablere et bærekraftig transportsystem som reduserer klimagassutslipp fra transportsektoren og begrenser lokale miljøskadelige virkninger av transport. Veksten i persontransport skal tas med kollektivtransport, gåing og sykling og bymiljøet i Tønsberg og på Teie skal avlastes for biltrafikk.

Målene for Bypakke Tønsberg-regionen er i tråd med flere av fylkeskommunens mål nedfelt i Regional planstrategi (RPS). Fylkestinget har vedtatt mål om 60% reduksjon i utslipp av klimagasser innen 2030 (FNs bærekraftsmål 13 Stoppe klimaendringene). Utslipp fra veitrafikken utgjør 13% av fylkets totale utslipp. Det er viktig at man kommer videre med planleggingen av tiltakene i Bypakke Tønsberg-regionen. Prosjektet er en bidragsyter til at fylket kan nå sine klimamål.

Videre bidrar Bypakke Tønsberg-regionen til å nå FNs bærekraftsmål 11 om Bærekraftige byer og samfunn. I tråd med anbefalingene i RPS er Bypakke Tønsberg-regionen et samarbeidsprosjekt hvor man har fokus på felles og tverrfaglig utvikling av attraktive og klimasmarte byer og tettsteder. Det pekes i RPS på viktigheten av å inngå forpliktende samarbeidsavtaler for å nå de overordnede målene om nullvekst, økt konkurransekraft for kollektivtrafikken, økt andel av gående og syklende og fremtidsrettet by- og stedsutvikling. For å lykkes med å nå overnevnte mål er det viktig å komme videre med planleggingen av tiltak i bypakka.

Bygging av de ulike prosjektene i bypakka vil føre til direkte utslipp. I RPS er et av tiltakene å arbeide for utslippsfrie byggeplasser. Målet følges opp i Bypakke Tønsberg-regionen gjennom å arbeide for fossilfri byggeplasser, så langt det er mulig.

Fylkesdirektørens vurdering

Det er viktig at planleggingen av Bypakke Tønsberg-regionen kan videreføres fram til stortingsproposisjonen for prosjektet kan fremmes.

Etter endrede føringer fra Vegdirektoratet kan nødvendige planmidler fram til stortingsproposisjonen dekkes på to ulike måter; 1) forskuttering av midler som siden refunderes gjennom den fremtidige bompengoordningen, eller 2) at disse planmidlene tas av fylkeskommunens budsjetter og regnes som en del av den fylkeskommunale egenandelen i bypakka. Ved alternativ 1 må det sendes en søknad om dette til Vegdirektoratet. I den kommende bompengeproposisjonen den valgte løsningen beskrives.

Fylkesdirektøren anbefaler i første omgang at dette håndteres som en forskuttering, og at disse tilbakebetales gjennom den fremtidige bompengoordningen. Om midlene sidene skal regnes som en del av den fylkeskommunale egenandelen i bypakka, kan man ta stilling til når det skal fattes lokale vedtak om bompengefinansieringa av pakka. Lokalpolitisk behandling av stortingsproposisjonen er planlagt tidlig i 2023.

Fylkesdirektøren anbefaler videre en forskuttering som dekker de nødvendige aktivitetene frem til vedtak i Stortinget, som beskrevet i saken. I tillegg forskutteres midler til oppstart til noen flere reguleringsplaner, og ferdigstilling av interkommunal kommunedelplan for gange, sykkel og kollektiv, inkludert oppdatering av gatebruksplan for Tønsberg etter vedtak om omlegging av busstrasé.

Etablering av byggherreorganisasjon og midler til grunnerverv har stor betydning for framdriften, og må være på plass før vedtak i Stortinget dersom man skal nå åpning av ny fastlandsforbindelse i 2028. Fylkesdirektøren anbefaler at det allerede nå settes av midler til å starte oppbemanningen av byggherreorganisasjonen, men at eventuelle midler til grunnerverv avventes til senere i prosessen.

Anbefalte aktiviteter er beregnet til om lag 67 mill. kr inkl. mva. Resterende midler tilgjengelig innenfor allerede vedtatt ramme er om lag 13 mill. kr. Dette gir et gjenstående behov for 54 mill. kr i denne forskutteringen. Dette finansieres ved bruk av mva.-kompensasjon og låneopptak.

Vedtak i tråd med fylkesdirektørens innstilling vil søknad om forskuttering oversendes Vegdirektoratet.

Vedlegg:

Brev_Forskuttering av midler til planlegging til Bypakke Tønsberg-regionen

Saksprotokoll fra møte i bypakkas overordnede styringsgruppe 2. november 2021