



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

St.prp. nr. 38

(2002–2003)

Om bompengefinansiering av prosjekter og tiltak i Tønsbergområdet

*Tilråding fra Samferdselsdepartementet av 29. november 2002,
godkjent i statsråd samme dag.
(Regjeringen Bondevik II)*

1 Innledning

Samferdselsdepartementet fremmer i denne proposisjonen forslag om bompengefinansiert utbygging av prosjekter og tiltak i Tønsbergområdet. Tønsbergpakken er et samarbeidsprosjekt mellom kommunene Tønsberg, Nøtterøy og Tjøme, og omfatter både nye hovedveger, tiltak for kollektivtrafikk, gang- og sykkelveger og miljø- og trafikksikkerhetstiltak. Arbeidet med Tønsbergpakken er tidligere omtalt i St.meld. nr. 46 (1999–2000) Nasjonal transportplan 2002–2011, St.prp. nr. 1 (2001–2002), St.prp. nr. 60 (2001–2002) og i St.prp. nr. 1 (2002–2003).

Kommunene Tønsberg, Nøtterøy og Tjøme ønsker å utvikle et helhetlig transportsystem ved å forbedre fremkommeligheten i byområdet og å skjerme bysentrum og andre lokale sentra for gjennomgangstrafikk. Det er videre ønskelig å legge til rette for økt kollektivbruk og bedret tilbud for myke trafikanter.

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.

Vestfold fylkeskommune har sluttet seg til planene. Tønsbergpakken har en økonomisk ramme på 2,6 mrd. 2002-kr.

2 Bakgrunn for bompengefinansiert utbygging

Behovet for å bedre transportsystemet i Tønsbergområdet har vært utredet ved flere anledninger. Tønsbergpakken bygger i hovedsak på forslagene i Transportplan for Tønsbergområdet fra 1991, som omfattet planer for utvikling av transportsystemet i regionen. Tiltakspakken som ble anbefalt, var i hovedsak samlet arealbruk, utbygging av hovedvegnettet og gang- og sykkelveger og økt satsing på kollektivtrafikken. Bare utbygging av gang- og sykkelvegnettet og mindre miljøtiltak er i dag realisert. Det har vært sterk satsing på å legge til rette for gang- og sykkeltrafikk i Tønsbergområdet, med investeringer på om lag 145 mill. kr i årene 1992–98. Utbyggingen omfatter 23 km gang- og sykkelveger.

I vegsjefens forslag til Norsk veg- og vegtrafikkplan 1998–2007 for Vestfold ble de lokale målene for tiltak i Tønsbergområdet omtalt, med vektlegging av behovet for et mer effektivt, trafikksikkert og miljøvennlig hovedvegnett for alle trafikantkategorier. Ny ringveg nord for byen og en gjennomfartsveg i tunnel under bysentrum ble nevnt som aktuelle hovedvegprosjekter. Rammer

og prioriteringer medførte at det ikke var rom for strekningsvise tiltak på hovedvegnettet i planperioden, og på denne bakgrunn tok de tre kommunene Tønsberg, Nøtterøy og Tjøme i 1998 initiativ til bompengefinansiert utbygging for å få realisert prosjektene og tiltakene.

Ved behandlingen av transportetatens forslag til Nasjonal transportplan 2002–2011 understreket Vestfold fylkeskommune behovet for utbygging av vegsystemene i Larvik og Tønsberg, og styrking av kollektivtrafikken.

Dagens situasjon

Det bor om lag 47 000 innbyggere i Tønsbergområdet, som omfattes av kommunene Tønsberg, Nøtterøy og Tjøme, samt deler av Stokke, Andebu, Re og Horten. Dette utgjør et felles bolig- og arbeidsmarked. Tønsberg handelsomland utgjør om lag 80 000 mennesker.

Hovedvegssystemet i Tønsberg består av rv 308 mellom E18 og Tjøme i nord-syd retning (Nedre Langgate i sentrum), vestre innfartsåre rv 312 mellom Sem og Kjelle, østre innfartsåre rv 311 mellom Åsgårdstrand og kanalbrua (Ringvegen gjennom Kilen) samt rv 19 mellom Horten og kanalbrua (Stoltenbergsgate i sentrum). «Mammutkrysset» ved kanalbrua er knutepunktet for hovedvegnettet, og nesten all gjennomgangstrafikk må gjennom sentrum. Dette gjelder også tankbiler fra raffineriet på Slagentangen. Kanalbrua er eneste forbindelse mellom fastlandet og Nøtterøy og Tjøme, og heving av bruklaffene gir trafikkstopp.

Det er stor krysstetthet på hovedvegnettet gjennom sentrum, hvilket er hovedårsaken til tidvis dårlig trafikkavvikling. Gjennomgangstrafikken utgjør om lag en tredjedel av trafikken i Tønsberg. Årsdøgnetrafikken ligger på ca. 38 000 kjøretøy på kanalbrua, og ca. 22 000 kjøretøy på innfartsvegene rv 312 fra vest, rv 311 fra øst og rv 308/rv 19 fra nord. Det forventes en årlig trafikkvekst på 1,5 pst. frem til 2015.

I løpet av de siste ti årene er det registrert 5 drepte, 47 alvorlig skadde og 580 lettere skadde i sentrumsområdet. Det skjer ca. 50 registrerte ulykker hvert år, de fleste med biler i kryss eller påkjørsel av fotgjengere som krysser vegen. Ulykkene i Tønsbergområdet utgjør 25 pst. av alle ulykker i Vestfold.

Bussene er ikke prioritert med eget kollektivfelt, unntatt en kort strekning ved Kilen. I rushtiden forsinkes bussene av køer på vegnettet. Gjennomsnittlig reisetid for kollektivtrafikantene på korte reiser er i dag ikke konkurransedyktig med personbil. Om lag 2 200 av totalt 5 400 parkeringsplasser i sentrum er private, og det antas at en stor del blir stilt gratis til disposisjon for ansatte. Tønsberg kommune disponerer ca. 1 350 parkeringsplasser, hvorav ca. 450 er gratis. Kommunen vil våren 2003 utforme parkeringspolitikken i forbindelse med revisjon av kommuneplanen.

Tønsberg har et godt tilrettelagt gang- og sykkelvegnett. Sykkelandelen av reisende til arbeid eller skole utgjør 9 pst. og tilsvarende andel til fots er 14 pst. 85 pst. av de yrkesaktive benytter aldri buss. 70 pst. bruker heller aldri sykkel i forbindelse med arbeidsreiser.

Forventet trafikkvekst medfører i 10–15-årspektivet forringet trafikkavvikling, økt ulykkesrisiko og større miljøulempere dersom det ikke skjer vesentlige forbedringer i transportsystemet. Prosjektene og tiltakene i pakken vil medføre en forbedring av fremkommelighets-, trafikksikkerhets- og miljøforholdene i sentrumsområdene ved at gjennomgangstrafikken delvis ledes utenom sentrum. Dermed bedres også fremkommeligheten for kollektivtrafikken og forholdene for myke trafikanter.

3 Omtale av prosjekter og tiltak

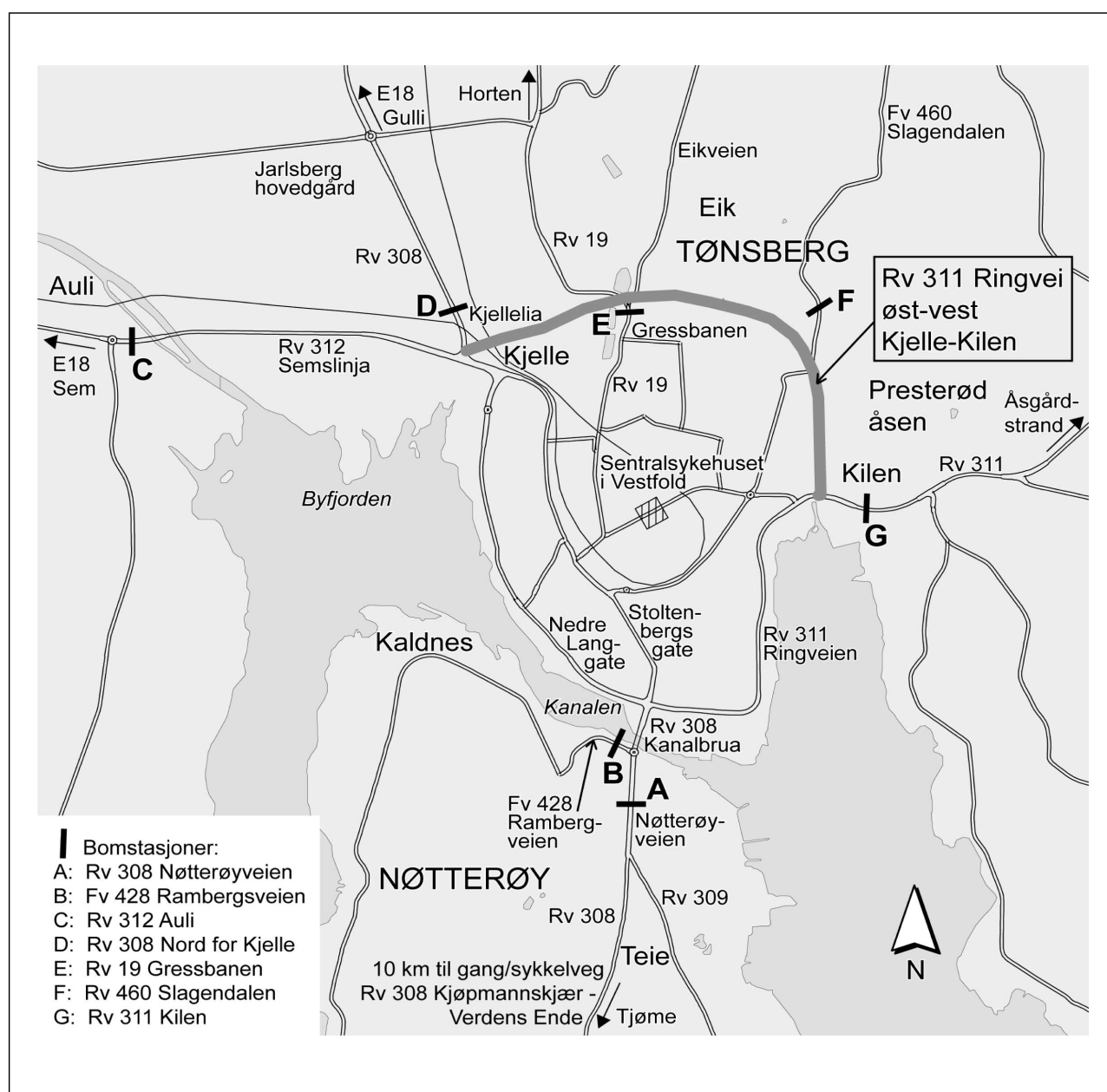
Høringsdokumentet for Tønsbergpakken består av to rapporter fra henholdsvis mai og juni 2000: «Tønsbergpakken delrapport 1 av mai 2000: Beskrivelse av 8 delprosjekter» samt «Delrapport 2 av juni 2000: Forslag til finansiering». Tønsbergpakken ble gjennom den lokale politiske behandlingen vedtatt høsten 2000, jf. pkt. 4. Prioriterte prosjekter og tiltak er rv 311 Ringveg øst-vest Kjelle – Kilen, gang- og sykkelveg rv 308 Kjøpmannskjær – Verdens Ende og strakstiltak for bedre fremkommelighet til Sentralsykehuset i Vestfold. Det ble videre besluttet at pakkens øvrige innhold skulle fastlegges gjennom en konsekvensutredning, som forutsettes slutført ved utgangen av 2004.

Tabell 3.1 viser hvilke prosjekter og tiltak som er lagt til grunn for investeringsrammen på 2,6 mrd. kr.

Tabell 3.1 Utbyggingsprogram i mill 2002-kr

Prosjekter/tiltak	Kostnader
Rv 311 Ringveg øst-vest Kjelle – Kilen	920*
Gang- og sykkelveg rv 308 Kjøpmannskjær – Verdens Ende	100
Trafikkløsning for Sentralsykehuset i Vestfold	35
Trafikksikkerhets- og miljøtiltak på riksvegnettet	130
Planleggingsutgifter	50
Bomstasjoner inkl avbøtende tiltak	55
Prosjekter og tiltak som beror på utfallet av en konsekvensutredning for veg- og trafikksystemet, jf kap 3	1 310
Sum	2 600

* kostnadsramme



Figur 3.1 Oversiktskart

Rv 311 Ringveg øst-vest Kjelle – Kilen

Ny omkjøringsveg nord og øst for sentrum er et prioritert prosjekt på hovedvegnettet i pakken. Parsellen bygges som firefelts veg med vegbredde 20 m og rekkverk i midtdeleren. Strekingen er om lag 3 km, hvorav 1,9 km gjennom tunnel med to adskilte løp. Ny ringveg vil redusere trafikkbelastningen gjennom sentrumsgatene og gi en sikrere transportrute for farlig gods fra raffineriet på Slagentangen. Det forventes reduksjon i antallet drepte og skadde, og at miljøulempene i sentrum reduseres. Årsdøgntrafikken på ringvegen er forventet å bli ca. 12 000 kjøretøy i åpningsåret.

Ringvegen ligger inne i Tønsberg kommunes kommuneplan, og er ikke konsekvensutredningspliktig etter overgangsbestemmelsene i konsekvensutredningsforskriftene. Fjerning av deler av gjennomgangstrafikken fra sentrumsområdet anses som en forutsetning for å kunne gjennomføre miljø- og kollektivtiltakene som skal konsekvensutredes. Dette oppnås ved bygging av ny Ringveg.

Reguleringsplaner for strekingen ble godkjent våren 2002. Det er utført ekstern kvalitetssikring av parsellen. Kvalitetssikringen viser tall for anbefalte rammer som ligger marginalt lavere enn foreslått av Statens vegvesen. Etter Samferdselsdepartementets oppfatning bekrefter kvalitetssikringen at Statens vegvesens overslag ligger på riktig nivå. Samferdselsdepartementet foreslår en kostnadsramme på 920 mill. kr, som er i samsvar med Statens vegvesens anbefaling. Departementet tar sikte på å legge til grunn en styringsramme for prosjektet på 870 mill. kr.

Prosjektets netto nytte (NN) er beregnet til om lag 1 450 mill. kr. Netto nytte over totale kostnader (NN/K) er beregnet til 1,2. Parsellen foreslås startet opp i 2003.

Gang- og sykkelveg rv 308 Kjøpmannskjær – Verdens Ende på Nøtterøy og Tjøme

Omfatter gang- og sykkelvegutbygging med 1 km i Kjøpmannskjær syd på Nøtterøy og 9 km mellom Vrengen og Verdens Ende på Tjøme. Prosjektet gir økt sikkerhet og forbedret tilbud til gående og syklende, særlig i sommerhalvåret.

Det er godkjent reguleringsplan for parsellen på Nøtterøy, mens det gjenstår planlegging på mesteparten av strekingen på Tjøme. Det er i pakken forutsatt inntil 100 mill. kr for disse gang- og sykkelvegparsellene.

Trafikkløsning for Sentralsykehuset i Vestfold

Det er i dag utilfredsstillende fremkommelighet til sykehuset, særlig for utrykningskjøretøy. Strakstiltak kan gjennomføres ved utvidelse av underganger og ved å tillate utrykningskjøretøy å benytte bolig-gater som er stengt for trafikk. Vurdering av andre aktuelle tiltak vil inngå i konsekvensutredningen for veg- og transportsystemet.

Det er forutsatt inntil 35 mill. kr til strakstiltakene for Sentralsykehuset.

Trafikksikkerhets- og miljøtiltak på riksvegnettet

Den statlige andelen i pakken omfatter tiltak som forutsettes gjennomført på riksvegnettet i henhold til handlingsprogram for fylkesfordelt ramme i perioden 2002–2011, med videreføring på samme nivå i 2012–2015. Dette vil i hovedsak være ordinære trafikksikkerhets- og miljøtiltak. Det er i pakken forutsatt 110 mill. kr av statlige midler til disse tiltakene. I tillegg er det forutsatt 20 mill. kr i bompenger.

Planleggingsutgifter

Planleggingsutgifter omfatter utgiftene som er medgått frem til høsten 2002. Planleggings- og grunnervervsutgifter ut over dette inngår i kostnadsoverslagene til de respektive delprosjekter.

Tønsbergpakken medfører et visst behov for økt saksbehandlerkapasitet i kommunene og fylkeskommunen frem til 2007. I planleggingsutgiftene inngår derfor også utgifter til saksbehandling i de tre kommunene Tønsberg, Nøtterøy og Tjøme samt Vestfold fylkeskommune, som er ansvarlig myndighet for konsekvensutredningen. Statens vegvesen gis på bakgrunn av planleggingsomfanget anledning til årlig fastsetting av størrelsen på tilskuddet.

Det har vært nødvendig for bompengeselskapet å forskottere deler av planleggingsutgiftene, mot tilbakeføring av bompenger etter stortingsbehandlingen av bompengepakken. Forskotterte planleggingsmidler utgjør totalt 10 mill. kr. I tillegg har Statens vegvesen brukt 20 mill. kr til planlegging i statlige midler fra den fylkesfordelte rammen.

Prosjekter og tiltak som skal konsekvensutredes

Som tidligere omtalt prioriteres i første omgang utbygging av rv 311 Ringveg øst-vest Kjelle – Kilen, gang- og sykkelveg rv 308 Kjøpmannskjær – Ver-

dens Ende og strakstiltak for bedret fremkommelighet til Sentralsykehuset i Vestfold, jf tabell 3.1.

I den lokale behandlingen av Tønsbergpakken høsten 2000 ble det besluttet å konsekvensutrede øvrige prosjekter og tiltak. Hensikten er å belyse de muligheter man har for å løse problemene på veg- og transportsystemet, og målet for utredningen er en helhetlig vurdering og anbefaling av hvilke delprosjekter og tiltak som bør prioriteres innenfor en kostnadsramme på 1 310 mill. kr.

Utredningen omfatter ny nord-sydforbindelse inkludert ny Nøtterøyforbindelse og trafikkløsning for Teieområdet, ny øst-vestforbindelse gjennom Presterødåsen samt tiltak for kollektivtrafikken. Det skal utredes ulike løsninger for å bedre fremkommeligheten for kollektivtrafikken i sentrum. Aktuelle tiltak kan være etablering av kollektivfelt og egne kollektivgater i sentrum og langs innfartsvegene med størst forsinkelser, etablering av envegskjørt kollektiv- og bilring i sentrum, signalprioritering av busstrafikk, forbedret av- og påstigningmuligheter mv. Det pågår vurdering av hvilke traseer som kan være aktuelle for ny Nøtterøyforbindelse, og det er aktuelt å utrede traseer ved dagens kanalkryssing og videre vestover i Byfjorden. Dette kan medføre behov for endring av hovedvegnettet nærmest kanalen både på Nøtterøy og fastlandssiden. Det skal vurderes i hvilken grad det bør satses på kollektivtrafikktiltak som alternativ eller supplement til delprosjektene.

Arbeidet med konsekvensutredningen er startet opp, og sluttdokumentet vil foreligge i 2004/2005. Når konsekvensutredningen er gjennomført, og det foreligger planer for prosjektene og tiltakene med sikre kostnadsoverslag, vil Stortinget bli forelagt forslag til hvilke prosjekter og tiltak som bør prioriteres innenfor delrammen på 1 310 mill. kr og totalrammen på 2 600 mill. kr.

4 Lokal behandling

Tønsbergpakken ble behandlet i Tønsberg bystyre 13. september 2000, i Nøtterøy kommunestyre 26. september 2000 og i Tjøme kommunestyre 18. oktober 2000. De tre kommunene gjorde følgende likelydende vedtak (oppgitte beløp i 2000-kr):

«1. Investeringsnivået for Tønsbergpakken settes til øvre grense 2 500 mill kr som skal finansieres ved hjelp av bompenger og statlige bevilgninger. Størrelsen på statlig andel avklares gjennom handlingsprogrammet for Nasjonal transportplan 2002–2011, som behandles i fylkestinget 2. halvår 2001 etter kommunale uttalelser. Basert på foreløpige vurderinger er stat-

lig andel satt til 120 mill kr over en 15-årsperiode fra 2002.

Man krever at Stortinget tilfører Vestfold flere vegmidler gjennom Nasjonal transportplan enn tidligere foreslått, slik at den statlige finansieringsdelen av Tønsbergpakken kan økes opp på nivå med sammenlignbare prosjekter.

2. Seks bomstasjoner plasseres på dagens vegnett med lokaliseringer som utgjør en bomring rundt Tønsberg: rv 308 ved Kanalbrua, rv 312 Semslinna vest for Kjelle, rv 308 nord for Kjelle, rv 19 Hortensvegen ved Gressbanen, fv 460 Slagenvegen nord for Kilen, rv 311 ved Kilden kino.

3. Normaltaksten for enkeltbillett lette biler settes til 15 kr pr passering i retning mot Tønsberg sentrum, og tilsvarende 30 kr for kjøretøy med tillatt vekt over 3500 kilo. Innkreving skjer hele døgnet, og det innføres rabattordninger i samsvar med Staten vegvesens takstretningslinjer.

4. Tidsdifferensierte bomtakster kan innføres på et senere tidspunkt. Dette innebærer mulighet for takstøkning i rushtiden, og mulighet for takstreduksjon på tidspunkter med lav trafikk. Innføringen vurderes etter at det er vunnet praktiske erfaringer med bompengereordningen. Det forutsettes at initiativ om bruk av tidsdifferensierte bomtakster gjøres i samarbeid mellom Vegvesenet, fylkeskommunen, kommunene og bompengeselskapet. Takstene godkjennes av Vegdirektoratet.

5. Det tas sikte på å starte bompengereinnkrevningen i løpet av 2002 og senest innen 1 januar 2003. Innkrevningen vil med gitte forutsetninger være avsluttet i løpet av 13 år.

6. Planprosesser som fører fram til grunnlag for prioriteringer og beslutning om gjennomføring av prosjekter og tiltak, skal følge plan- og bygningslovens bestemmelser om konsekvensutredninger, kommunedelplaner og reguleringsplaner.

7. Det forutsettes låneopptak utover rent likviditetslån ved utbygging av Tønsbergpakken. Tønsberg kommune, Nøtterøy kommune og Tjøme kommune garanterer derfor sammen med Vestfold fylkeskommune for bompengeselskapets gjeld, ved simpel kausjon, begrenset oppad til 900 mill kr. Garantiansvaret fordeles mellom kommunene og fylkeskommunen på samme måte som eierandelene i Tønsberg Hovedvegfinans A/S. Garantitiden er maksimalt 21 år, inkludert den ordinære innkrevingsperioden på 13 år, 5 års forlengelse av bompengeperioden i tilfelle sviktende økonomi, og planleggings- og byggeperiode for bomstasjonene på 3 år. Det er et vilkår at garantien blir sikret 1. prioritert pant i retten til å kreve inn bompenger.»

Følgende tillegg ble i eget punkt tatt inn i vedtakene i de tre kommunene:

«Fysiske tiltak for forbedring av kollektivtrafikken prioriteres i den videre planleggingen. Det fremmes egen sak om plan for styrking av kollektivtilbudet i Tønsbergområdet og søknad om særskilte prosjektmidler til denne fra statlig hold basert på samarbeid med nabokommuner og fylkeskommunen. Valg av ulike former for bompengebetaling utredes nærmere med sikte på å finne fram til fleksible løsninger, blant annet innføring av tilbud til spesielle brukergrupper og innføring av årskort som supplement til øvrige betalingsformer.»

Vestfold fylkesting behandlet saken i møte 12. desember 2000, med likelydende forslag til vedtak i syv punkter som ved den kommunale behandlingen. Følgende ble vedtatt:

«1. Fylkestinget slutter seg i hovedsak til vegsjefens anbefalinger slik de er inntatt i forelegget.

2. Det arbeides videre med tidsdifferensierede takster med sikte på innføring etter 2 års erfaring med faste takster.

3. Fysiske tiltak for forbedring av kollektivtrafikken prioriteres i den videre planleggingen.

4. Det forutsettes at kollektivtrafikk i rute får fritak for betaling av bompenger.

5. Det innføres et tak for hvor mange passeringer det skal betales for pr måned samt en ordning som gjør at det ikke betales for mer enn en passering pr time.

6. Trafikkløsning for SiV (Sentralsykehuset i Vestfold) i Tønsberg tas med i programmet for konsekvensutredningene.»

5 Finansiering- og bompengeplegg

Finansieringsplan

I handlingsprogrammet for 2002–2011 er det forutsatt 90 mill. kr til Tønsbergpakken av fylkesfordelt ramme til Vestfold. Finansieringsplanen legger opp til videreføring på samme nivå i 2012–2015, jf. tabell 5.1. Det lokale målet er at samtlige prosjek-

ter og tiltak gjennomføres innen 2011. Dette innebærer at bompengeselskapet forskotterer deler av de statlige midlene, mot refusjon i 2012–2015.

Den statlige andelen av investeringskostnadene for Tønsbergpakken er 5 pst.

Det legges videre til grunn at selskapets forskottering av planleggingsmidler på 10 mill. kr refunderes med bompenger når innkrevingen starter i 2003/2004.

Finansieringsbehovet i 2003 er omlag 120 mill. kr. Dette forutsettes dekket ved låneopptak fra bompengeselskapet. Utgiftene går til bygging av bomstasjoner, planlegging og enkelte mindre tiltak.

Samferdselsdepartementet legger til grunn at omfanget av prosjekter og tiltak samt utbyggings-takten tilpasses totalrammen på 2,6 mrd. kr. Der-som det blir kostnadsøkning på tiltak og prosjekter i pakken, står finansieringsplanen fast og innhol-det i pakken må eventuelt tas opp til ny vurdering.

Bompengeplegg

De lokale vedtak innebærer etablering av en bomring rundt sentrum av Tønsberg. Det blir ikke mulig å kjøre inn til og gjennom sentrum uten å passere en bomstasjon. Dette medfører at også trafikken mellom Nøtterøy/Tjøme og fastlandet avgiftsbelegges. Plasseringen er valgt ut fra en samlet vurdering av nærhet til prosjektene som skal finansieres, mest mulig lik behandling av boområdene rundt Tønsberg samt inntjening. Det tas avgift hele døgnet i retning sentrum i samtlige stasjoner. Bomringen vil bestå av syv bomstasjoner, merket med bokstavene A-G på oversiktskartet i fig 3.1.

Seks av sju bomstasjoner vil bli betjente. Etter en tid forventes høy abonnementsandel, og når erfaringene er gjort, er det aktuelt å la flere av bomstasjonene med lav trafikkmengde være ubetjente. Samtlige stasjoner tilrettelegges for betaling med betalingskort. Det vurderes også å ta i bruk ny teknologi gjennom ubemannede helautomatiske bomstasjoner. En slik vurdering pågår etter godkjenning av Vegdirektoratet.

I høringsdokumentene for Tønsbergpakken var det foreslått innkreving nord for Kanalbrua, i

Tabell 5.1: Finansieringsplan i mill. 2002-kr

	2002–2005	2006–2011	2012–2015	Sum	Andel
Statlige midler	50	40	40	130	5
Bompenger	700	1770	2470	95	
Sum	750	1810	40	2600	100

stedet for i bomstasjonene A og B på Nøtterøy-siden. Muligheten for innkreving syd for brua var nevnt, og detaljplanleggingen av stasjonene etter behandlingen i 2000 viste at innkreving nord for brua medfører uakseptable trafikkforstyrrelser både i etablerings- og innkrevingsperioden. Stasjonene ble derfor besluttet plassert syd for brua. Tønsberg og Nøtterøy kommuner sluttet seg våren 2002 til denne endringen. Samtlige bomstasjoner har godkjent reguleringsplan.

Bomringen kan medføre noe trafikkoverføring til øst-vestgående veger nord for sentrum av bilister som vil unngå avgift. Dette er fylkesveger av lav standard som også benyttes som skoleveg. Tiltak for å motvirke trafikkøkningen på disse lokalvegene vil bli satt i verk før bomringen etableres. Tiltakene vil være etablering av gang- og sykkelveger, fartsreducerende humper samt stenging av veger som kun er åpen for buss. Ytterligere tiltak vil bli vurdert. Av totalt 55 mill. kr til bomstasjonene forutsettes det inntil 15 mill. kr til dette formålet.

I trafikkprognosene er det lagt til grunn en engangsnedgang i trafikken på 10 pst. når innkrevningen starter.

Øvrige forutsetninger er:

- innkrevingsstart: ved årsskiftet 2003/2004
- innkrevingsperiode: 15 år
- etableringskostnader bomstasjoner: 55 mill. kr inkludert avbøtende tiltak
- betalende årsdøgntrafikk: 50 000 kjøretøy
- årlig trafikkvekst: 1,5 pst.
- driftskostnader bomstasjoner: om lag 16 mill. kr pr. år
- årlig prisstigning: 2 pst.
- nominell rente: 8 pst.

Det er lagt til grunn følgende takster i prisnivå 2000-kr:

- kjøretøy med tillatt totalvekt til og med 3 500 kg: 15 kr
- kjøretøy med tillatt totalvekt fra og med 3 501 kg: 30 kr

Kostnadstallene som lå til grunn for den lokale behandlingen var i 2000-kr. Disse er nå oppjustert til 2002-kr. Takstene er holdt konstant. Dette medfører at innkrevningstiden er økt fra 13 år som var forutsatt i de lokale vedtakene, til 15 år.

Det er forutsatt at moped, el-bil, motorsykel, buss i konsesjonert rute og passasjerer skal ha fritak for betaling. Det er forutsatt et rabattsystem ved bruk av elektronisk brikke og i henhold til takstretningslinjene.

Det er videre forutsatt et betalingstak på maksimalt 60 passeringer pr. måned, og det betales kun

èn gang dersom flere bomstasjoner passeres i løpet av en time. Etter noen års erfaringer med bomringen vil det bli vurdert innføring av tidsdifferensierte takster.

Det er opprettet et bompengeselskap, deleid av Vestfold fylkeskommune med 50 pst. og kommunene Tønsberg, Nøtterøy og Tjøme med henholdsvis 29, 17 og 4 pst. hver. Bompengeselskapet kan etter avtale med Vegdirektoratet forlenge innkrevningen med inntil fem år og øke taksten med inntil 20 pst. dersom bompenginntektene blir lavere enn forutsatt.

Vestfold fylkeskommune har sammen med kommunene Tønsberg, Nøtterøy og Tjøme vedtatt å stille garanti for låneopptak på inntil 930 mill. 2002-kr. Etter gjeldende regler vil garantien først komme til anvendelse etter forlenget innkrevningstid på 5 år og økt takst på 20 pst. En følsomhetsanalyse viser at redusert trafikkvekst fra 1,5 til 0,5 pst. medfører om lag ett og et halvt års forlenget innkrevningstid. Øker lånerenten med en prosent, forlenges innkrevningen med et halvt år. Nedgang i betalende årsdøgntrafikk fra 90 til 85 pst. av dagens trafikkmengde gir i underkant av to års forlenget innkreving. En ugunstig kombinasjon av disse tre faktorene gir summert en økning i innkrevningstiden på om lag fire år.

6 Samferdselsdepartementets vurdering

Det er behov for å oppgradere hovedvegnettet i Tønsbergområdet, redusere miljølempene i sentrum, forbedre trafiksikkerheten og forholdene for myke trafikanter, og å styrke kollektivtilbudet. Det har med årene blitt stor trafikkbelastning gjennom sentrum, særlig grunnet manglende omkjøringsmuligheter for gjennomgangstrafikken.

Samferdselsdepartementet ser positivt på det lokale initiativet og samarbeidet mellom kommunene Tønsberg, Nøtterøy og Tjøme for å gjennomføre prosjekter og tiltak ved innføring av bompenger. Tønsbergpakken er i hovedsak bompengefinansiert, og den statlige andelen på om lag 5 pst. forutsettes brukt på riksvegnettet til planlegging og trafiksikkerhets- og miljøtiltak. Kommunene har i den lokale behandlingen bedt om økt statlig andel i pakken. På bakgrunn av rammene i Nasjonal transportplan 2002–2011 har det ikke vært mulig å imøtekomme dette.

Departementet vektlegger det lokale opplegget for gjennomføring av pakken i to faser. I fase 1 gjennomføres prioriterte prosjekter og tiltak, mens fase 2 innebærer videre utbygging etter 2004/2005

på basis av resultatet av en konsekvensutredning for veg- og transportsystemet.

Fase 1 omfatter ny Ringveg på rv 311 mellom Kjelle og Kilen med oppstart i 2003, bygging av gang- og sykkelveg langs rv 308 på Tjøme samt strakstiltak for bedret fremkommelighet ved Sentralsykehuset. Ringvegen er et viktig bidrag til bedret fremkommelighet og trafiksikkerhet for gjennomgangstrafikken, særlig for den betydelige transporten av farlig gods mellom E18 og Slagentangen. Fjerning av deler av gjennomgangstrafikken gir miljø- og trafiksikkerhetsgevinster i sentrum og legger forholdene til rette for økt virksomhet og triveligere forhold for beboere. En forutsetning for kollektivsatsingen i sentrum og forbedringer i forholdene for myke trafikanter i fase 2 av utbyggingen er fjerning av deler av gjennomgangstrafikken. Dette oppnås ved bygging av ny Ringveg.

Departementet er positiv til at de lokale myndighetene har valgt å avklare prioriteringene av prosjekter og tiltak i neste fase gjennom en konsekvensutredning. Dette vil gi bedre grunnlag for å beslutte hvilke delprosjekter og tiltak som er best egnet til å løse problemene på veg- og transportsystemet innenfor rammen på 2,6 mrd. kr. Utredningen vil omfatte ny nord-sydforbindelse inkludert ny Nøtterøyforbindelse og trafikkkløsing for

Teieområdet, ny øst-vestforbindelse gjennom Presterødåsen samt tiltak for kollektivtrafikken. Samferdselsdepartementet vil sterkt anbefale at en ser på i hvilken grad satsing på kollektivtrafikk og eventuelt andre tiltak er et alternativ eller supplement til hovedvegutbyggingen.

Når konsekvensutredningen og prioriteringene foreligger, og det er utarbeidet planer med sikre kostnadsoverslag, vil Samferdselsdepartementet komme tilbake til fase 2 av Tønsbergpakken.

7 Avtale

Det vil bli inngått avtale mellom Vegdirektoratet og bompengeselskapet i tråd med standardavtalen.

Samferdselsdepartementet

tilrår:

At Deres Majestet godkjenner og skriver under et framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om bompengefinansiering av prosjekter og tiltak i Tønsbergområdet.

Vi **HARALD**, Norges Konge,

stadfester:

Stortinget blir bedt om å gjøre vedtak om bompengefinansiering av prosjekter og tiltak i Tønsbergområdet i samsvar med et vedlagt forslag.

Forslag til vedtak om bompengefinansiering av prosjekter og tiltak i Tønsbergområdet

I

Stortinget samtykker i at:

1. Bompengeselskapet får rett til å kreve inn bompenger for finansiering av Tønsbergpakken. Villkårene fremgår av denne proposisjonen.
2. Vegdirektoratet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsette nærmere regler for finansieringsordningen.

