



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 95 S

(2024–2025)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

Utbygging og finansiering av Bypakke Tønsberg-regionen i Vestfold

Innhold

1	Innledning	5	7	Styring av Bypakke Tønsberg-regionen	13
2	Bakgrunn og omtale av aktuelle prosjekter	5	8	Fylkeskommunal garanti	14
3	Lokalpolitisk behandling	8	9	Samferdselsdepartementets vurdering	14
4	Trafikkgrunnlag	10	10	Avtaler	15
5	Finansieringsopplegg	11		Forslag til vedtak om utbygging og finansiering av Bypakke Tønsberg-regionen i Vestfold	17
6	Bompengeopplegg	11			



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 95 S

(2024–2025)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

Utbygging og finansiering av Bypakke Tønsberg-regionen i Vestfold

*Tilråding fra Samferdselsdepartementet 4. april 2025,
godkjent i statsråd samme dag.
(Regjeringen Støre)*

1 Innledning

Samferdselsdepartementet legger i denne proposisjonen frem forslag om delvis bompengefinansiering av Bypakke Tønsberg-regionen i Vestfold i tråd med vedtak fra lokale myndigheter. Bypakken omfatter prosjekter på fylkesvei og kommunal vei i kommunene Færder og Tønsberg, og skal bidra til å gjøre transportsystemet i Tønsberg-regionen mer miljøvennlig, robust og effektivt.

2 Bakgrunn og omtale av aktuelle prosjekter

Bypakke Tønsberg-regionen er forankret i konseptvalgutredning (KVU) for transportsystemet i Tønsberg-regionen fra 2013 og rapport fra den eksterne kvalitetssikringen (KS1). Bypakken er også forankret i Regional plan for transport, og Regional plan for bærekraftig arealutvikling i Vestfold fylkeskommune og i kommunale planer i kommunene Færder og Tønsberg.

Det er et stort behov for en tryggere fastlandsforbindelse til Færder. Fv. 308 utgjør en barriere for byutvikling. Ny fastlandsforbindelse gjør det mulig å stenge fv. 308 Nedre Langgate for gjennomkjøring. Samtidig innebærer vedtatte utbyggingsplaner at det ventes at reiser til/fra

Tønsberg sentrum vil øke. For å nå nullvekstmålet må trafikkveksten håndteres ved at flere går, sykler og bruker kollektivtransport. Tønsberg-regionen har et relativt kompakt byområde og de fleste interne reiser er kortere enn fem kilometer.

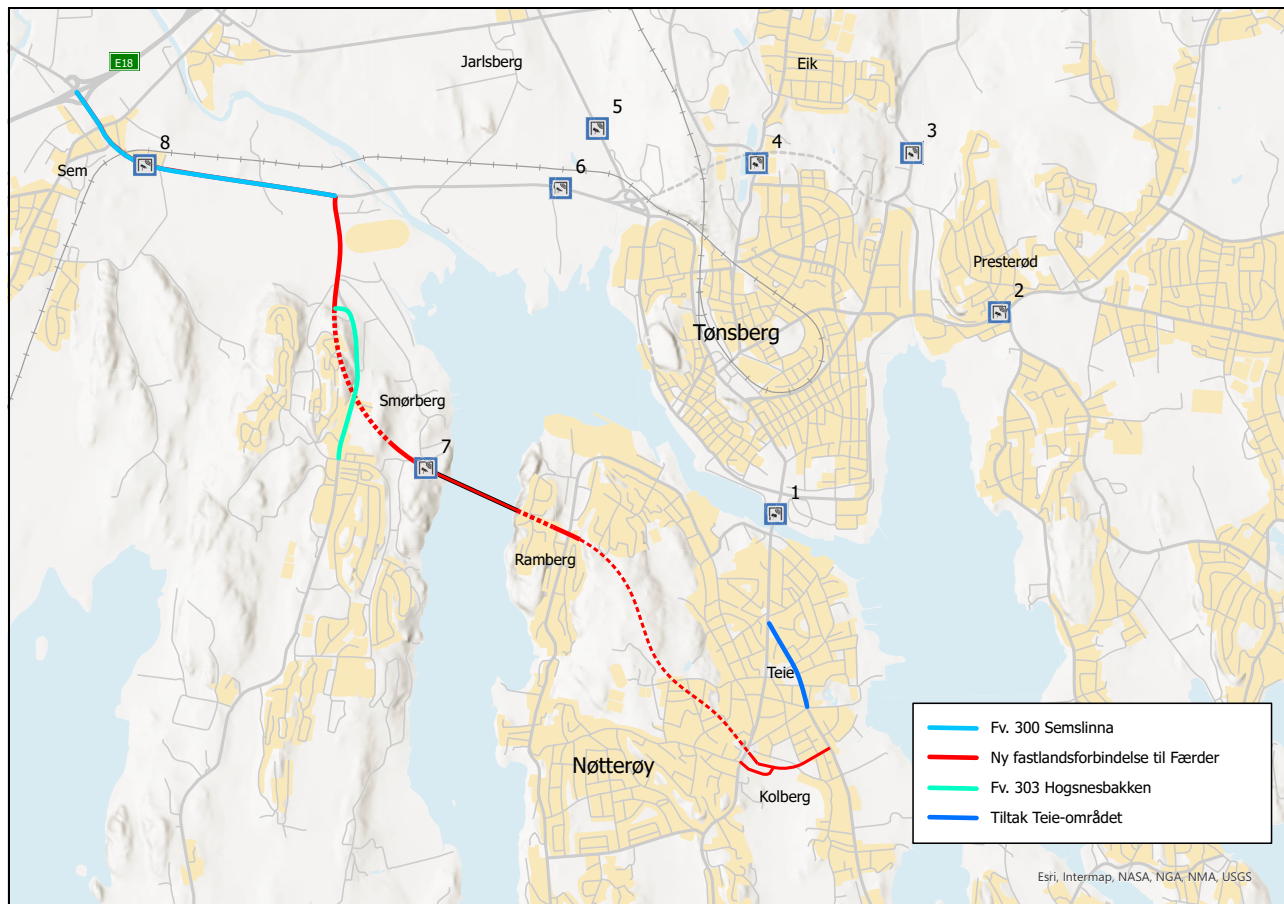
Hovedelementene i pakken er de to veiprojektene Ny fastlandsforbindelse til Færder og fv. 300 Semslinna. I tillegg kommer fire større gang-, sykkel-, kollektiv- og trafikksikkerhetsprosjekter samt en rekke programområdetiltak. Næringstransport og regional transport skal sikres god framkommelighet. Tiltakene i bypakken vil medvirke til å redusere forurensning og trafikkstøy i sentrumsområdene. Ny fastlandsforbindelse er prioritert i utbyggingsplanen. Gang-, sykkel- og kollektivtiltak og utbedring/trafikksikkerhet/miljø disponeres gjennom hele perioden og må prioriteres i handlingsprogramperioden. Det legges opp til at minst 15 pst. av midlene i bypakken brukes til gang-, sykkel-, og kollektivtiltak. Endelige prioriteringer gjøres gjennom porteføljestyringen. Ansvar for porteføljestyring er lagt til en styringsgruppe med representanter fra Vestfold fylkeskommune og kommunene Færder og Tønsberg.

Oversikt over prosjekter og tiltak i porteføljen og anslåtte kostnader for disse fremgår av tabell 2.1. Midler til planlegging utover forskutterte planmidler er forutsatt dekket innenfor rammen til de enkelte prosjektene.

Tabell 2.1 Prosjektporteføljen i prioritert rekkefølge – lagt til grunn ved lokalpolitisk behandling

Prosjekt	Kostnader i mill. 2025-kr (inkl. mva)
Ny fastlandsforbindelse til Færder	5 221
Programområdetiltak på kommunal og fylkeskommunal vei	859
Fv. 300 Semslinna	303
Tiltak Teie-området	151
Fv. 303 Hogsnesbakken	227
Fv. 3076 Gang- og sykkelvei Brøtsø – Hvasser	88
Kryssing av Kanalen	151
Forskutterte planmidler	224
Etablering av bomstasjoner	28
Sum	7 252

Kilde: Vestfold fylkeskommune



Figur 2.1 Oversiktskart over de store prosjektene

Kilde: Vestfold fylkeskommune

Prosjektene i porteføljen til Bypakke Tønsberg-regionen er nærmere omtalt nedenfor.

Ny fastlandsforbindelse til Færder

Dagens kanalbru forbinder innbyggerne i Færder kommune og deler av Tønsberg kommune med fastlandet. Den er i dag den eneste kjørbare fastlandsforbindelsen for nær 30 000 innbyggere på øyene. Brua er fra 1957 og i 2023 ble det innført vektrestriksjoner på den. Årsdøgntrafikken (ÅDT) over brua var i 2023 på 33 000 kjøretøy.

Hensikten med prosjektet er å etablere en tryggere forbindelse til Færder kommune, som samtidig vil gi redusert trafikk i Tønsberg sentrum og på Teie, og forbedre forholdene for myke trafikanter i sentrumsområdene og på hovedaksene inn mot sentrum. Prosjektet er planlagt som en hengebru med seilingshøyde på 40 meter, fire kjørefelt og gang- og sykkelvei. Kommunedelplan med konsekvensutredning for prosjektet ble vedtatt i 2019, og reguleringsplanen ble vedtatt i kommunene Færder og Tønsberg 6. september 2023.

Tiltaket omfatter en strekning på om lag 5,75 km, med en tofelts tunnel på om lag 1,9 km under Teieskogen og hengebru mellom Rambergåsen og Smørberg på om lag 600 meter. Fra Smørberg går forbindelsen i en tunnel på om lag 1 km under Hogsnesåsen, som kommer ut i bunnen av Hogsnesbakken. Herfra følger den dagens fv. 303 frem til påkobling på fv. 300 Semslinna ved Jarlsberg travbane.

Programområdetiltak

Programområdetiltak er investeringstiltak for gående, syklende og kollektivtrafikk som kommer i tillegg til de to store veiprojektene og de andre større gang-, sykkel-, kollektiv- og trafikksikkerhetsprosjektene. Samlet portefølje på programområdetiltak er på 859 mill. 2025-kroner.

Lokalt vedtatte planer og måloppnåelse blir lagt til grunn for prioriteringer av tiltakene. Det er i forbindelse med de lokalpolitiske vedtakene identifisert en rekke aktuelle tiltak både på fylkeskommunal og kommunal vei, som legger til rette for at flere kan gå, sykle og bruke kollektivtransport samt bedre trafikksikkerhet.

I utbyggingsplanen er det lagt opp til at programområdetiltakene gjennomføres parallelt med de større prosjektene gjennom hele perioden. Nærmere konkretisering, prioritering og planlegging av enkeltprosjekter vil skje gjennom handlingsprogrammet og porteføljestyringen.

Fv. 300 Semslinna

Prosjektet omfatter fv. 300 Semslinna fra kryss med fv. 303 Hogsnesbakken ved Jarlsberg Travbane i øst, til Aulerødkrysset, kryss med E18 i vest. Strekingen på om lag 2 km består av en tofelts vei og parallell gang- og sykkelvei. ÅDT i 2023 var på 20 800 kjøretøy. Med ny fastlandsforbindelse vil trafikkmønsteret endre seg, og trafikken vil øke betydelig på fv. 300 Semslinna, fra Jarlsberg travbane og mot E18. Det er derfor behov for å utvide veien til fire felt. Det planlegges også for sykkelvei med fortau på strekingen. Reguleringsplanleggingen startet opp høsten 2024. Endelige løsninger og kostnader avklares gjennom detaljplanlegging og porteføljestyring.

Fv. 303 Hogsnesbakken

Prosjektet omfatter fv. 303 fra krysset ved Jarlsberg Travbane til krysset ved Bekkeveien på Vear. Strekingen er ca. 1 km lang. Hogsnesbakken har dårlig standard og mange uoversiktlige avkjørsler. Veien er smal og uten midtstripe, og den bærer preg av å ha dårlig bæreevne med setningsskader. Hogsnesbakken mangler gang- og sykkelvei frem til rundkjøringen ved Bekkeveien på Vear, som er en strekning på om lag 1,2 km. ÅDT var i 2024 om lag 7 200 kjøretøy. Veien skal utbedres og myke trafikanter gis et mer trafikksikkert tilbud. Reguleringsplanleggingen startet opp høsten 2024. Endelige løsninger og kostnader avklares gjennom detaljplanlegging og porteføljestyring.

Større gang- og sykkelveiprojekter

Tiltak i Teie-området

Prosjektet inneholder bl.a. tiltak langs Smidsrødveien og ved Teie for å øke framkommeligheten for buss, og bedre tilretteleggingen for gående og syklende. Ny fastlandsforbindelse til Færder vil avlaste Teie-området for trafikk. Det skal legges til rette for videre utvikling i Teie sentrum med tanke på boliger, handel og næring. Målet er å gjøre Teie til et mer attraktivt sted, med økt besøk og opphold. Endelige løsninger og kostnader blir avklart gjennom detaljplanlegging og porteføljestyring.

Fv. 3076 Gang- og sykkelvei Brøtsø–Hvasser

Tiltaket omfatter bygging av gang- og sykkelvei langs fv. 3076 fra Ormelet på Tjøme og over Brøtsø til Risbrua på Hvasser. Det mangler i dag tilbud til myke trafikanter på den om lag 2,9 km

lange strekningen. Endelige løsninger og kostnader avklares gjennom detaljplanlegging og porteføljestyring.

Kryssing av Kanalen

Dagens kanalbru og dagens gang- og sykkelbru har begge smale løsninger for myke trafikanter. Målet om å øke andelen som går og sykler, økt bruk av mikromobilitet, samt områdeutvikling på Kaldnes i årene som kommer, krever bedre tilrettelegging for gående og syklende på tvers av Kanalen. Det er flere aktuelle tiltak, inkludert å utvide dagens gang- og sykkelbru fra tre til seks meter. Det må utredes nærmere hvilke tiltak man velger å gå videre med.

Ekstern kvalitetssikring

Det er gjennomført ekstern kvalitetssikring (KS2) av styringsunderlag og finansieringsopplegg for bypakken.

Fylkeskommunen utarbeidet i 2022 et kostnadsanslag for fastlandsforbindelsen på 4 178 mill. 2021-kr. Omregnet blir det 4 771 mill. 2022-kr. Med noen mindre endringer til dette ble det lagt til grunn et kostnadsanslag på 4 742 mill. 2022-kr ved den lokalpolitiske behandlingen. Øvrige tiltak i bypakken ble anslått til 1 844 mill. 2022-kr. Total økonomisk ramme for hele prosjektet som ble lagt til grunn ved lokalpolitisk behandling, var på 6 586 mill. 2022-kr. Omregnet til 2025-kr blir kostnadsanslaget for fastlandsforbindelsen 5 222 mill. 2025-kr og øvrige tiltak 2 030 mill. 2025-kr, dvs. en total økonomisk ramme på 7 252 mill. 2025-kr.

Etter at reguleringsplanen ble vedtatt utarbeidet fylkeskommunen i 2023 et nytt kostnadsanslag for fastlandsforbindelsen på 4 340 mill. 2023-kr. Omregnet blir det 4 449 mill. 2024-kr og 4 649 mill. 2025-kr. Dette kostnadsanslaget ble kvalitetssikret eksternt høsten 2024.

For fylkeskommunens utbyggingsløsning har ekstern kvalitetssikrer anbefalt en styringsramme på 5 310 mill. 2024-kr for fastlandsforbindelsen og et estimat på 2 247 mill. 2024-kr for øvrige tiltak, totalt for hele prosjektet 7 557 mill. 2024-kr. Omregnet til 2025-kr blir det 5 549 mill. kr for fastlandsforbindelsen, 2 348 mill. kr for øvrige tiltak og 7 897 mill. kr for hele prosjektet. I rapporten fra den eksterne kvalitetsikringen (KS2) er det vist til følgende om øvrige tiltak i prosjektet: «Det er ikke utført Anslag for estimatene. Det vil si at estimatene ikke er forventningsverdier (P50)».

Fylkeskommunen mener at årsaken til forskjellen mellom anbefalt kostnad for fastlands-

forbindelsen fra ekstern kvalitetssikrer og fylkeskommunen, er ulike vurderinger av drivere for usikkerhet samt at det er benyttet et referanseprosjekt i kvalitetssikringen som ligger uforholdsmessig høyt i pris i forhold til fastlandsforbindelsen i det foreliggende prosjektet.

Den eksterne kvalitetssikreren har foreslått en optimalisert løsning med en styringsramme på 4 655 mill. 2024-kr for fastlandsforbindelsen. Omregnet blir det 4 864 mill. 2025-kr.

Fylkeskommunen var enig med ekstern kvalitetssikrer i at det siste anslaget som ble gjennomført i 2023 var for lavt. Fylkeskommunen legger til grunn en økonomisk ramme for sin utbygging av hele bypakken på 6 586 2022-kr, som er i henhold til de lokalpolitiske vedtakene, som blir 7 252 mill. 2025-kr. Fylkeskommunen mener at det ligger omfattende politiske prosesser bak vedtatt løsning, og at foreslåtte optimaliseringstiltak kan vurderes dersom det skulle bli behov for å kutte i prosjektet.

3 Lokalpolitisk behandling

Bypakke Tønsberg-regionen ble lokalpolitisk behandlet i Tønsberg kommunestyre 6. september 2023, i Færder kommunestyre 6. september 2023 og i Vestfold og Telemark fylkesting 26. september 2023. Pkt. 1–17 i vedtakene er like lydende. Ved en feil ble det i saksfremlegget oppgitt at beløpene var i 2023-kr, i stedet for 2022-kr. Vestfold og Telemark fylkeskommune sendte berørte parter et tilleggsnotat om saken den 18. september 2023. I vedtakene til kommunene Tønsberg og Færder er kroneverdien oppgitt riktig til 2022-kr, mens i saksprotokollen til Vestfold og Telemark fylkeskommune er de samme tallene oppgitt feil til 2023-kr, men rettet opp i gjengivelsen nedenfor.

Færder kommune, Tønsberg kommune, og Vestfold og Telemark fylkeskommune fattet følgende vedtak ved behandlingen av grunnlag for delvis bompengefinansiering av Bypakke Tønsberg-regionen:

1. *Finansieringen av Bypakke Tønsberg-regionen baseres på en bompengoordning som foreslått i Grunnlag for lokalpolitisk behandling av Bypakke Tønsberg-regionen, datert 22.08.2023. Bompengoordningen skal delfinansiere en prosjektportefølje på 6 586 mill. 2022-kr, hvorav 4 646 mill. 2022-kr skal dekkes med bompenger.*
2. *Bypakke Tønsberg-regionen vil søke om midler fra tilskuddsordning etablert i NTP*

- 2022 -2033 så snart Bypakken er vedtatt i Stortinget.
3. Det legges til grunn to-veis innkreving i de 6 + 2 bomstasjonene som er vist i grunnlagsdokumentet i inntil 15 år fra etablering av bomstasjonene. Bomstasjonen på ny fastlandsforbindelse og fv. 300 Semslinna etableres når anleggene åpner, og innkrevingen avsluttes samtidig med resten av bomstasjonene.
 4. For å holde takstene så lave som mulig legges parallellinnkreving til grunn.
 5. Det legges til grunn at gjennomsnittstaksten per passering skal være 10-13 kroner (2022-prisnivå). Det tas utgangspunkt i at 10 kroner i gjennomsnittstakst vil svare til en grunntakst på 17 kroner for takstgruppe 1 og 34 kroner for takstgruppe 2, basert på gitte forutsetninger om trafikk sammensetning. Gjennomsnittstaksten reguleres i takt med prisstigningen, og grunntakstene tilpasses denne.
 6. Basert på en gjennomsnittstakst på 10-12 kr (2022-kr) legges det foreløpig til grunn følgende grunntakster (basert på 10 kroner gjennomsnittstakst) uten rabatt:
 - a. Takstgruppe 1 (kjøretøy med tillatt totalvekt til og med 3500kg, samt alle kjøretøy uavhengig av vekt i kjøretøykategori M1): 17 kr.,
 - b. Takstgruppe 2 (kjøretøy med tillatt totalvekt over 3500kg, med unntak av kjøretøy som er registrert i kjøretøykategori M1): 34 kr.
 7. Bompengeselskapet får fullmakt til å prisjustere grunntakstene i samsvar med konsumprisindeksen uten lokalpolitisk behandling. Dersom det blir behov for å prisjustere grunntakstene utover dette for å oppnå forutsatt gjennomsnittstakst, kreves lokalpolitisk tilslutning.
 8. Det legges til grunn at nullutslippskjøretøy i takstgruppe 1 og 2 som hovedregel skal ha minste rabatt som er tillatt i forhold til enhver tids gjeldende takstretningslinjer for bompengeprojekter.
 9. Tidsdifferensiering og miljødifferensiering av takster kan vurderes etter behov, og fastsettes gjennom lokalpolitisk behandling, så fremt gjennomsnittstaksten opprettholdes.
 10. Takst- og rabattordninger er forutsatt å følge gjeldende takstretningslinjer. Kjøretøy uten gyldig avtale og elektronisk brikke betaler full pris. Det blir lagt opp til følgende rabatt- og fritaksordninger for kjøretøy med brikke og gyldig avtale:
 - a. Kjøretøy i takstgruppe 1 får 20 prosent rabatt.
 - b. Nullutslippskjøretøy i takstgruppe 1 får 30 pst. rabatt av ordinær takst fratrukket brikkerabatt.
 - c. Nullutslippskjøretøy i takstgruppe 2 får 100 pst. rabatt.
 - d. Det innføres et passeringstak på 80 per kalendermåned for takstgruppe 1.
 - e. Timesregel.
 - f. Øvrige fritak for betaling i samsvar med gjeldende takstretningslinjer, grunntakstene tilpasses denne.
 11. I påvente av endelig avklaring av egenandelskrav tar Vestfold og Telemark fylkeskommune, Færder kommune og Tønsberg kommune høyde for både 15 og 16 pst. i fylkeskommunal og kommunal egendel. Ved 15 pst. egenandel fordeles beløpet med 66,5 pst. på Vestfold og Telemark fylkeskommune og 34,5 pst. på kommunene. Ved 16 pst. fordeles egenandelen med 62,3 pst. på Vestfold og Telemark fylkeskommune og 37,7 pst. på kommunene. Egenandelen er foreløpig beregnet til 820 – 875 mill. kroner ekskl. mva og fordeles slik:
 - a. Fylkeskommunen: 545 mill. 2022-kroner ekskl. mva fordelt over 15 år fra oppstart.
 - b. Kommunene: 275 – 330 mill. 2022-kroner ekskl. mva. fordelt på inntil 15 år fra oppstart. Summen mellom kommunene fordeles slik:
 - i. Tønsberg: 170 – 205 mill. kroner
 - ii. Færder: 105 – 125 mill.
 12. Fylkeskommunen og kommunene vil i tillegg føre mva.-kompensasjonen de mottar for investeringstiltak i Bypakken tilbake til finansiering av Bypakken. Ut fra planlagt portefølje er det foreløpig beregnet en mva.-kompensasjon på 1 120 mill. 2022-kr.
 13. Det etableres et system for porteføljestyring i tråd med føringer gitt for bypakker.
 14. Den allerede etablerte styringsgruppen for Bypakke Tønsberg-regionen skal fortsette som styringsgruppe for Bypakken.
 15. Garantiansvaret for Bypakke Tønsberg-regionen ivaretas av Vestfold og Telemark fylkeskommune. Etter oppsplittingen fra 01.01.2024 vil Vestfold fylkeskommune overta garantiansvaret.
 16. Bompengeprojektet legges inn som et prosjekt i et heleid datterselskap under Vegfinans AS, prosjektselskapet Vegfinans Bypakke Tønsberg-regionen AS.

17. Vegfinans Bypakke Tønsberg-regionen AS skal gjennomføre finansiering av bompengepakken gjennom interne lån fra Vegfinans Vestfold og Telemark AS, som eier alle aksjer i selskapet. Vegfinans Vestfold og Telemark AS, et heleid datterselskap av Vegfinans AS, skal stå for ekstern finansiering av bompengepakken.

Tilleggspunkter i Vestfold og Telemark fylkestings vedtak 26. september 2023:

18. Vestfold og Telemark fylkeskommune garanterer ved selvskyldnerkausjon for et maksimalt låneopptak for Vegfinans Vestfold og Telemark AS, begrenset oppad til 2 721 mill. kr. for lån til finansiering av Bypakke Tønsberg-regionen. Garantibeløpet gjelder med tillegg av 10 pst. av til enhver tid gjeldende hovedstol til dekning av eventuelle påløpte renter og omkostninger. Med påslaget på 10 pst. blir det samlede garantibeløpet 3 000 mill. kr.
19. Garantien omfatter også inngåtte sikringsavtaler tilknyttet lånefinansiering av Bypakke Tønsberg-regionen.
20. Vestfold og Telemark fylkeskommune garanterer samtidig ved selvskyldnerkausjon for gjelden overfor Vegfinans Vestfold og Telemark AS begrenset oppad til det samme beløp. Vestfold og Telemark fylkeskommune har rett til å sikre garantiene med 1. prioritetspant i prosjektselskapets rett til å innkreve bompenger, med tillegg av 10 pst. av til enhver tid gjeldende hovedstol til dekning av eventuelle påløpte renter og omkostninger.
21. Garantien for Bypakke Tønsberg-regionen gjelder fra første opptrekk på finansieringen i forbindelse med rekvisisjoner fra Vestfold og Telemark fylkeskommune. Det legges til grunn ett år til bl.a. finansiering av bomstasjoner før innkrevingsperioden på 15 år. I tillegg skal garantien gjelde i inntil to år, jf. garantiforskriftens §3. Samlet garantitid blir inntil 18 år.
22. Vestfold og Telemark fylkeskommunes garantiansvar reduseres i tråd med den faktiske nedbetalingen av Vegfinans Vestfold og Telemark AS og Bypakke Tønsberg-regionen sin gjeld. Om garantien kommer til anvendelse, frasier Vestfold og Telemark fylkeskommune seg muligheten for regresskrav som går utover prosjektselskapets innkrevingsrett.
23. Garantien gis under forutsetning av Kommunal- og distriktsdepartementets god-

kjenning etter kommuneloven §14-19 første ledd

4 Trafikkgrunnlag

Forventet trafikkgrunnlag er beregnet med Regional transportmodell (RTM) versjon 4.4 delområdemodell Vestfold. Det er i etterkant av ekstern kvalitetssikring gjennomført oppdaterte beregninger i RTM med grunntakst 21 2024-kr. RTM-beregningene er justert i forhold til observert trafikknivå i de kontinuerlige tellepunktene i området. I trafikkanalysen er det tatt hensyn til bygging av ny fastlandsforbindelse, Semslinna, Hogsnesbakken, stenging av Nedre Langgate for gjennomkjøring, fremtidig kollektivprioritering på Nøtterøyveien og dagens kanalbru. Det er lagt til grunn middelprognose for befolkningsvekst.

Det er lagt til grunn at innkrevingen starter i seks bomstasjoner i 2026, og at det fra 2033 er innkrevning i åtte bomstasjoner. Uten bompenger er det beregnet ÅDT på 113 373 kjøretøy forbi de første seks bomstasjonene i 2026. Med en grunntakst på 21 2024-kr er det beregnet en ÅDT på 97 555 kjøretøy. Det gir en avvisning på grunn av bompenger på 14 pst. Når det er innkrevning i alle åtte bomstasjonene i 2033 er det beregnet en ÅDT på 132 218 kjøretøy uten bompenger og 111 403 kjøretøy med bompenger. Det gir en avvisning på grunn av bompenger på 15,7 pst.

Ekstern kvalitetssikrer har beregnet ÅDT gjennom seks bomstasjoner i 2026 på 95 497, og en ÅDT gjennom åtte bomstasjoner i 2033 på 112 827 ved en grunntakst på 22,40 2024-kr.

Bypakke Tønsberg-regionen har nullvekstmål for personbiltransport. Som omtalt i Meld. St. 14 (2023–2024) *Nasjonal transportplan 2025–2036* er Vestfoldbyen (Tønsberg, Sandefjord og Larvik) omfattet av Samferdselsdepartementets tilskuddsordning for klima- og miljøvennlig byutvikling og god fremkommelighet i mindre byområder. For å få tildelt midler fra ordningen er det bl.a. en forutsetning at de aktuelle byområdene har forpliktet seg til å nå nullvekstmålet for persontransport med bil og har en bypakke som er behandlet i Stortinget. Det er tatt hensyn til nullvekstmålet i beregningene for Bypakke Tønsberg-regionen. I modellen ligger det inne noe vekst knyttet til nærings- og nyttetraffic samt lange reiser. I de økonomiske beregningene er det lagt til grunn en årlig trafikkvekst på 0,32 pst. fra 2026–2032 og 0,14 pst. fra 2033.

Tabell 5.1 Finansieringsplan for Bypakke Tønsberg-regionen

Finansieringskilde	Kostnader i mill. 2025-kr
Fylkeskommunale midler	600
Kommunale midler	303
Anslag merverdiavgiftskompensasjon	1 233
Bompenger	5 116
Sum	7 252

5 Finansieringsopplegg

Finansieringen av Bypakke Tønsberg-regionen er basert på fylkeskommunale og kommunale midler, merverdiavgiftskompensasjon og bompenger. Det er ingen riksveiprosjekter i pakken, og det er derfor ikke lagt til grunn statlige midler som del av finansieringen utover merverdiavgiftskompensasjonen. Ved lokalpolitisk behandling av bypakken ble det lagt til grunn en samlet økonomisk ramme tilsvarende 7 252 mill. 2025-kr. Det er lagt til grunn en forventet prisvekst på 4,5 pst. fra 2024-kr til 2025-kr.

Samferdselsdepartementet ga i brev av 31. august 2023 aksept for en lokal egenandel i Bypakke Tønsberg-regionen på 15 pst. Basert på den planlagte prosjektporteføljen er det lagt til grunn at egenandelen vil utgjøre om lag 903 mill. 2025-kr (ekskl. mva).

Fylkeskommunale og kommunale midler

Vestfold fylkeskommune har vedtatt å bidra med 545 mill. 2022-kr (ekskl. mva.) til Bypakke Tønsberg-regionen. Det blir 600 mill. 2025-kr. Årlig gjennomsnittlig bidrag blir om lag 40 mill. kr (ekskl. mva.). Vestfold fylkeskommunes bidrag til Bypakke Tønsberg-regionen som omtalt her, er forutsatt i fylkeskommunens økonomiplan 2025–2028.

Kommunene Tønsberg og Færder har vedtatt å bidra med henholdsvis 170 og 105 mill. 2022-kr (ekskl. mva.) tilsvarende 187 og 116 mill. 2025-kr (ekskl. mva.).

Merverdiavgiftskompensasjon

Det er forutsatt at fylkeskommunen og kommunene skal bevilge midler som tilsvarer størrelsen på merverdiavgiftskompensasjonen fra

staten, som foreløpig er beregnet til 1 233 mill. 2025-kr.

Bompengebidrag

Bompengebidraget i Bypakke Tønsberg-regionen er beregnet til 5 116 mill. 2025-kr. Dette utgjør en bompengeandel på om lag 70,5 pst.

Forskuttering

Fylkeskommunen har tidligere søkt om, og fått tilatelse til, å forskuttere inntil 238 mill. kr til planlegging av Bypakke Tønsberg-regionen. Prosjekt-selskapet Vegfinans Bypakke Tønsberg-regionen AS, som er et heleid datterselskap av Vegfinans AS, har lånefinansiert de første 124 mill. kr i forskudd, mens fylkeskommunen selv har stilt resterende midler til disposisjon. Fylkeskommunen og kommunene Tønsberg og Færder har stilt garanti for lånet til prosjektselskapet. Det forskutterte beløpet er forutsatt dekket med bompenger. Dersom utbyggingen ikke blir realisert, dekker fylkeskommunen og kommunene selv de forskutterte midlene.

6 Bompengeopplegg

I arbeidet med bypakken er det vurdert flere alternative plasseringer av bomstasjonene. Endelig plassering er valgt for å oppnå et bredt inntektsgrunnlag med god geografisk fordeling, bygge opp om målene i pakken, tilfredsstillende trafiksikkerhet, nytteprinsipp og leverandørkrav og for at inntektssystemet skal være enkelt og forståelig.

Det er lagt opp til åtte bomstasjoner med toveis innkreving. De seks første vil åpne i 2026 og de to siste når veianleggene åpnes for trafikk,

Tabell 6.1 Plassering av bomstasjoner

1.	Fv. 308 Kanalbrua
2.	Fv. 311 Presterødbakken
3.	Fv. 3160 Velleveien
4.	Fv. 325 Gressbanen
5.	Fv. 308 Jarlsberglinna
6.	Fv. 300 Auli
7.	Ny fastlandsforbindelse
8.	Fv. 300 Semslinna

etter planen i 2032/2033. Innkrevningen vil ha en varighet på inntil 15 år fra oppstart av de første bomstasjonene. Plasseringene av bomstasjonene fremgår av tabell 6.1 og figur 6.1.

Hvis det oppstår trafikklekkasje til lokalt veinett, vil det bli vurdert å gjennomføre tiltak som stenging av vei eller redusert hastighet. Even-

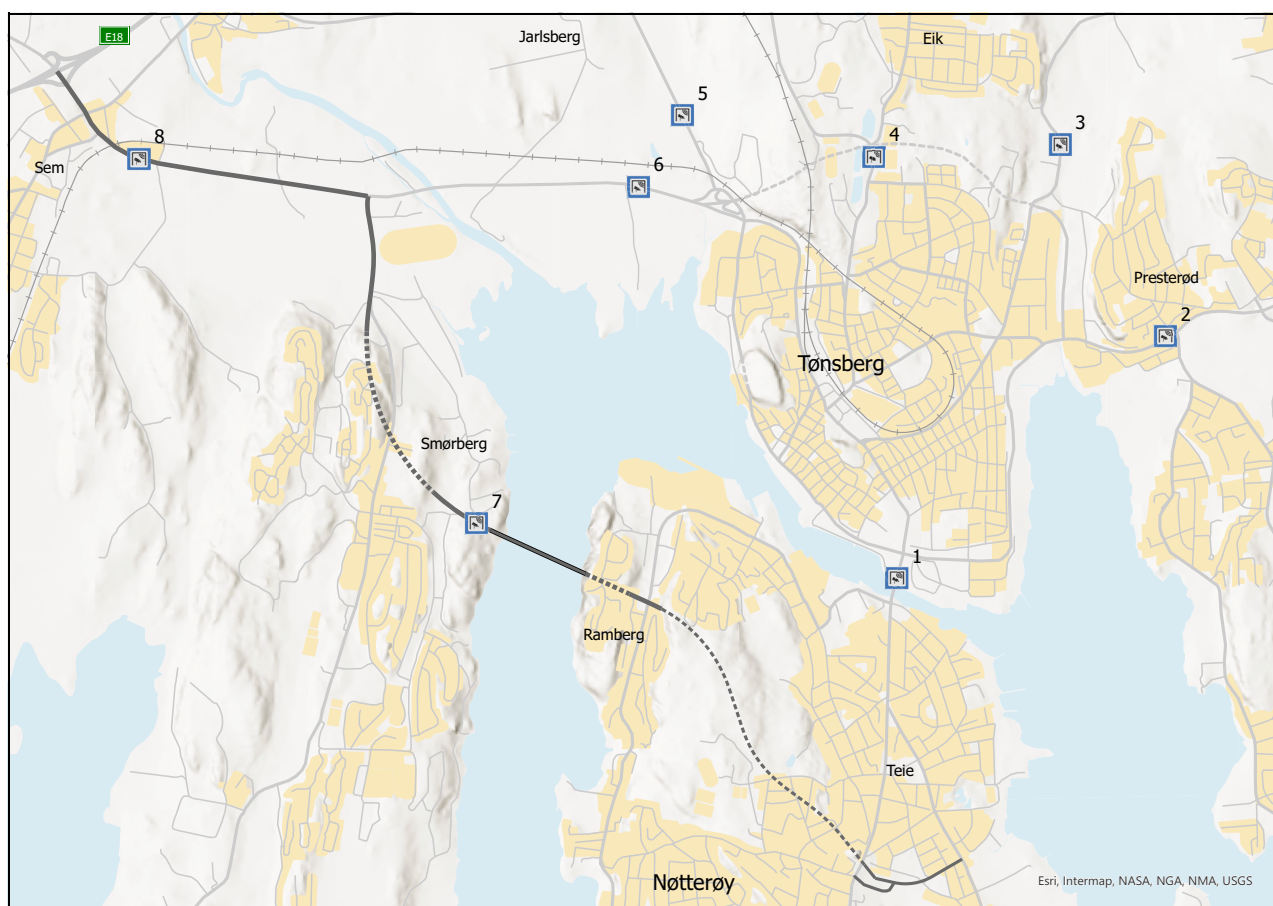
tuelle endringer i vedtatt bomstasjonsopplegg må først vedtas lokalpolitisk og deretter legges frem for Stortinget.

Takst- og rabattsystem

Følgende takstgrupper gjelder i norske bompengeanlegg:

- Takstgruppe 1: Kjøretøy med tillatt totalvekt til og med 3500 kg.
- Takstgruppe 2: Kjøretøy med tillatt totalvekt fra og med 3501 kg.

I de lokalpolitiske vedtakene er det lagt til grunn en gjennomsnittstakst på mellom 10 og 13 2022-kr. Omregnet til 2025-kr blir det mellom 11,01 og 14,31 kr. I finansieringsberegningene er det lagt til grunn en gjennomsnittstakst på 11,41 2025-kr ved åpning av de seks første bomstasjonene i 2026. Når ny fastlandsforbindelse til Færder åpner i 2033, blir det etablert to nye bomstasjoner i bypakken. Dette vil påvirke trafikkmengde og andel som får nytte av passeringstak og timesregel, og vil medføre at gjennomsnittstaksten vil gå ned til 10,30 2025-kr.



Figur 6.1 Kart med plassering av bomstasjoner

Kilde: Vestfold fylkeskommune

Nedgangen i gjennomsnittstaksten skyldes at det er lagt til grunn at grunntaksten holdes uendret. En gjennomsnittstakst på 11,41 2025-kr fra 2026 og 10,30 2025-kr fra 2033 er lagt til grunn i de økonomiske beregningene for at prosjektet skal bli nedbetalt på 15 år. Det er beregnet følgende foreløpige grunntakster i 2025-kr:

- Takstgruppe 1: 21,20 kr
- Takstgruppe 2: 42,40 kr

I de lokalpolitiske vedtakene ble det lagt til grunn at bomselskapet får fullmakt til å prisjustere grunntakstene i samsvar med konsumprisindeksen uten lokalpolitisk behandling. Dersom det blir behov for å justere grunntakstene utover dette for å sikre at den beregnede gjennomsnittstaksten på 11,41 2025-kr fra 2026 og 10,30 2025-kr fra 2033 oppnås, kreves det lokalpolitiske vedtak. Dersom lokale myndigheter på et senere tidspunkt ønsker å justere grunntakstene, kan disse økes innenfor det spennet som er lagt til grunn i de lokalpolitiske vedtakene, dvs. inntil en maksimal gjennomsnittstakst på 14,31 2025-kr dersom det er lokalpolitiske vedtak om det.

I henhold til lokalpolitiske vedtak legges det til grunn at nullutslippskjøretøy i takstgruppe 1 og 2, som hovedregel skal ha minste rabatt som er tillatt i forhold til enhver tid gjeldende takstretningslinjer for bompengeprojekter.

Det er lagt til grunn følgende rabattsystem:

- Kjøretøy i takstgruppe 1 med elektronisk brikke og gyldig brukeravtale får 20 pst. rabatt.
- Nullutslippskjøretøy i takstgruppe 1 skal betale 70 pst. av grunntakst etter fratrukket brikkerabatt.
- Nullutslippskjøretøy i takstgruppe 2 får fritak for betaling.
- Kjøretøy registrert i kjøretøygruppe M1 (bobiler etc.) får takst som takstgruppe 1.
- Timesregel: Det innføres felles timesregel for alle seks (åtte) bomstasjonene for takstgruppe 1 og 2.
- Passeringstak: Det betales for maksimum 80 passeringer per måned samlet i alle bomstasjonene for kjøretøy i takstgruppe 1.

Alle rabatter, med unntak av timesregel, forutsetter elektronisk brikke og gyldig brukeravtale. Takst, fritak- og rabattordninger forutsettes å følge de til enhver tid gjeldende takstretningslinjer.

Andre forutsetninger

I tråd med gjeldende retningslinjer for bompengeprojekter er det lagt til grunn en lånerente på

5,5 pst. de ti første årene med låneopptak, og deretter 6,5 pst. Innskuddsrenten er satt til 1,5 pst. de ti første årene og deretter 2,5 pst. Det er lagt til grunn en prisstigning på 2 pst. per år.

Kostnadene til innkrevingsutstyr til åtte bomstasjoner er anslått til om lag 3,5 mill. kr per bomstasjon, til sammen om lag 28 mill. kr. Det er lagt til grunn årlige innkrevings- og driftskostnader på om lag 29 mill. kr når alle bomstasjonene er i drift.

I finansieringsanalysen er brutto bompenginntekter beregnet til 6 239 mill. 2025-kr. Av dette er 5 116 mill. kr beregnet til å dekke deler av investeringskostnadene, om lag 706 mill. kr til å dekke finansieringskostnadene, og om lag 417 mill. kr til innkrevingskostnader og kostnader til drift av bompengeselskapet.

7 Styring av Bypakke Tønsberg-regionen

Bypakke Tønsberg-regionen vil bli gjennomført etter prinsippene for porteføljestyring, der ansvaret for porteføljestyring er lagt til en styringsgruppe med representanter fra Vestfold fylkeskommune og kommunene Færder og Tønsberg. Styringsgruppen ledes av Vestfold fylkeskommune og ble etablert i 2014. Andre deltakere i styringsgruppen er fra Statens vegvesen, Jernbandedirektoratet og Bane NOR SF. Fra 2025 vil også Vegfinans delta i styringsgruppen. De politisk valgte representantene har stemmerett og ansvaret for porteføljestyringen, mens de andre representantene har talerett og kan gi faglige råd. Statsforvalteren deltar som observatør.

Arbeidet med porteføljestyring skal skje gjennom årlig rullering av fireårige handlingsprogram, med hovedvekt på mål- og resultatstyring. Styringsgruppen har mandat til å justere og endre den prioriterte rekkefølgen av prosjektene i arbeidet med handlingsprogrammet, innenfor mandatet som er gitt i handlingsprogrammet. Det første handlingsprogrammet fastsettes så snart som mulig etter at bypakken er behandlet i Stortinget.

Det vil bli lagt til grunn porteføljestyring og kostnadskontroll innenfor den fastsatte rammen for bypakken. Det innebærer bl.a. at en eventuell kostnadsøkning og/eller inntektssvikt skal skje ved kutt i porteføljen. Eventuelle kostnadsøkninger i de enkelte prosjektene, og/eller inntektssvikt, skal håndteres gjennom porteføljestyringen, og ikke gjennom økte takster og/eller forlenget innkreving. Det forutsettes sterk kostnadskontroll. Bompengeperioden kan avkortes eller takstene kan reduseres, hvis bompenginntekter

tektene blir høyere enn beregnet eller om prosjektene blir billigere enn beregnet. Dersom de beregnede bompenginntektene nås før den fastsatte bompengeperioden er nådd og det gjenstår prosjekter/tiltak i porteføljen, kan bompengerekvingen fortsette fram til fastsatt innkrevingsstid forutsatt lokalpolitisk tilslutning.

8 Fylkeskommunal garanti

Vestfold og Telemark fylkeskommune vedtok 26. september 2023 å stille garanti ved selvskyldnerkausjon for et maksimalt låneopptak for Vegfinans Bypakke Tønsberg-regionen AS, oppad til 2 721 mill. kr, for lån til finansiering av Bypakke Tønsberg-regionen. Garantibeløpet gjelder med tillegg av 10 pst. av til enhver tid gjeldende hovedstol, til dekning av eventuelle påløpte renter og omkostninger. Det samlede garantibeløpet blir 2 993 mill. kr, avrundet til 3 000 mill. kr. Ifølge de økonomiske beregningene forventes maksimal lånegjeld å være om lag 2 475 mill. 2025-kr ved utgangen av 2032, som er innenfor maksimalt garantibeløp.

Etter punkt 15 i vedtaket fra Vestfold og Telemark fylkeskommune av 26. september 2023, overtok Vestfold fylkeskommune garantiansvaret ved oppsplittingen av fylkene fra 1. januar 2024.

Den fylkeskommunale garantien må godkjennes av Kommunal- og distriktsdepartementet.

Som en følge av at det er porteføljestyring av bypakken, kan ikke garantistens utlegg dekkes gjennom å øke fastsatt gjennomsnittstakst og/eller forlenge innkrevingsperioden.

9 Samferdselsdepartementets vurdering

Fylkeskommunen er utbygger av pakken med tiltak og prosjekter, og har ansvaret for hele byggeprosjektet.

Samferdselsdepartementet har merket seg at kommunene Tønsberg og Færder, og Vestfold fylkeskommune har vedtatt en bredt sammensatt bypakke med vei-, gange-, sykkel- og kollektivprosjekter. Forutsetningene er dermed til stede for at Bypakke Tønsberg-regionen vil bidra til en utvikling av transportsystemet med god tilgjengelighet for alle trafikantgrupper og nullvekst i personbiltransporten, gjennom en tryggere fastlandsforbindelse, bedre bymiljø, bedre framkommelighet for kollektivtransporten og bedre trafiksikkerhet og framkommelighet for gående og syklende.

Samtidig forutsetter dette at partene driver en aktiv porteføljestyring der det legges vekt på kostnadskontroll, slik at det blir mulig å gjennomføre tiltak innenfor de ulike innsatsområdene.

Det er lokalpolitisk enighet om det foreslåtte opplegget for utbygging og finansiering av Bypakke Tønsberg-regionen. I tråd med de lokale vedtakene er det forutsatt totalt åtte bomstasjoner med toveis innkreving. De to siste bomstasjonene vil bli etablert når ny fastlandsforbindelse og fv. 300 Semslinna blir åpnet for trafikk. Bypakke Tønsberg-regionen vil ha en innkrevingsperiode på inntil 15 år fra oppstart av bompengerekvingen. Vestfold fylkeskommune har vedtatt å stille garanti for bompengelånet.

Det er gjennomført ekstern kvalitetssikring (KS2) av styringsunderlag og finansieringsopplegg for bypakken. For fastlandsforbindelsen er det i tillegg gjennomført ekstern kvalitetssikring av kostnadsanslaget. Samferdselsdepartementet har merket seg at ekstern kvalitetssikrer anbefaler at det legges til grunn en høyere styringsramme for den løsningen av fastlandsforbindelsen som fylkeskommunen har vedtatt, enn hva fylkeskommunen legger til grunn. Videre har departementet merket seg at ekstern kvalitetssikrer anbefaler en optimalisert løsning for fastlandsforbindelsen som medfører en redusert utbygging og dermed en lavere kostnad. Departementet har også merket seg at øvrige tiltak i bypakken, som fylkeskommunen har kostnadsberegnet til 2 030 mill. 2025-kr, er blitt beregnet av ekstern kvalitetssikrer til 2 348 mill. 2025-kr. Fylkeskommunen tar ikke anbefalingene til følge foreløpig, men er åpen for å vurdere de foreslåtte optimaliseringene dersom det skulle bli behov for å kutte i prosjektet. Ekstern kvalitetssikrer mener at porteføljestyring kan bli vanskelig å gjennomføre hvis det oppstår kostnadsøkninger på fastlandsforbindelsen. Departementet deler denne vurderingen. Ekstern kvalitetssikrer skriver «vi har vurdert at kuttlista i Anslaget er lavt, og dette gjør prosjektet lite robust i forhold til kostnadsøkninger og inntektssvikt».

Samferdselsdepartementet legger fylkeskommunens kostnadsvurderinger til grunn for det videre arbeidet med Bypakke Tønsberg-regionen. Det er videre en forutsetning at prosjektporteføljen blir tilpasset de økonomiske rammene for Bypakke Tønsberg-regionen, jf. omtalen av styringsmodell i kapittel 7.

Det er ikke lagt til grunn statlige midler som en del av finansieringen utover merverdiavgiftskompensasjonen. Den økonomiske rammen for aktuelle prosjekter og tiltak innenfor Bypakke

Tønsberg-regionen slik bypakken er vedtatt lokalt, er beregnet av fylkeskommunen til 7 252 mill. 2025-kr. Etter Samferdselsdepartementets vurdering er opplegget for styring av Bypakke Tønsberg-regionen i samsvar med statens prinsipper for porteføljestyring i bypakker. Departementet understreker at prosjektene i porteføljestyrte bypakker skal gjennomføres innenfor den fastsatte økonomiske rammen. Eventuelle kostnadsøkninger og/eller inntektssvikt utover den fastsatte økonomiske rammen skal skje ved kutt i porteføljen. Samferdselsdepartementet legger til grunn at det vil være fylkeskommunens ansvar å finne nødvendige midler til å dekke eventuelle kostnadsoverskridelser hvor kutt i utbyggingsporteføljen ikke er tilstrekkelig.

Dersom lokale myndigheter på et senere tidspunkt ønsker å justere grunntakstene, kan disse økes innenfor det spennet som er lagt til grunn i de lokalpolitiske vedtakene, dvs. inntil en maksimal gjennomsnittstakst på 14,31 2025-kr, dersom det er lokalpolitiske vedtak om det.

Departementet har merket seg at dersom det oppstår uønsket trafikklekkasje til lokalt veinett,

vil det bli vurdert tiltak som bl.a. redusert hastighet eller stenging av vei. Eventuelle endringer i bomstasjonsopplegget forutsetter fremlegg for Stortinget.

Det er lokalpolitisk fattet vedtak om at innføring av tidsdifferensiering og miljødifferensiering av takster kan vurderes ved behov. En slik takstendring må tas opp med Samferdselsdepartementet som legger saken frem for Stortinget.

10 Avtaler

Etter at Stortinget har fattet vedtak om finansiering av Bypakke Tønsberg-regionen, vil det bli inngått prosjektavtale mellom Statens vegvesen v/Vegdirektoratet og prosjektselskapet, om innkreving av bompenger. Prosjektselskapet vil inngå finansieringsavtale med oppdragsgiver i bypakken, som regulerer rekvirering av bompengemidlene i tråd med forutsetningene som er lagt til grunn i denne proposisjonen.

Samferdselsdepartementet

t i l r å r :

At Deres Majestet godkjenner og skriver under et fremlagt forslag til proposisjon til Stortinget om utbygging og finansiering av Bypakke Tønsberg-regionen i Vestfold.

Vi HARALD, Norges Konge,

s t a d f e s t e r :

Stortinget blir bedt om å gjøre vedtak om utbygging og finansiering av Bypakke Tønsberg-regionen i Vestfold i samsvar med et vedlagt forslag.

Forslag

til vedtak om utbygging og finansiering av Bypakke Tønsberg-regionen i Vestfold

1. Stortinget slutter seg til utbygging og finansiering av Bypakke Tønsberg-regionen i Vestfold.
2. Stortinget samtykker i at bompengeselskapet Vegfinans AS med prosjektselskapet Vegfinans Bypakke Tønsberg-regionen AS, får tillatelse til å ta opp lån og kreve inn bompenger til delvis bompengefinansiering av Bypakke Tønsberg-regionen. Vilåårene for finansieringen fremgår av denne proposisjonen.
3. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bomselskapet Vegfinans AS med prosjektselskapet Vegfinans Bypakke Tønsberg-regionen AS, om delfinansiering av Bypakke Tønsberg-regionen. Avtalen gir bompengeselskapet rett til å kreve inn bompenger innenfor de vilåårene denne proposisjonen fastsetter.



