



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 103 S

(2017–2018)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

Finansiering av prosjektet fv 311 Presterødbakken i Vestfold

*Tilråding fra Samferdselsdepartementet 15. juni 2018,
godkjent i statsråd samme dag.
(Regjeringen Solberg)*

1 Innledning

Samferdselsdepartementet legger i denne proposisjonen fram forslag om finansiering av prosjektet fv 311 Presterødbakken i Tønsberg kommune i Vestfold.

Det er i dag køproblemer på fv 311 ved Presterødbakken i rushperiodene. Dette fører til forsinkelser både for personbil-, nærings- og kollektivtransporten i området. Utbyggingen omfatter flere tiltak som skal legge til rette for økt kapasitet og bedre sikkerhet for alle trafikantgrupper.

Finansieringen er basert på fylkeskommunale midler og bompenger. Det legges opp til anleggsstart i løpet av 2018 med ferdigstillelse i 2020.

2 Dagens situasjon og omtale av utbyggingen

Trafikantene på fv 311 opplever i dag forsinkelser mellom Kilen/Kilden kino og Olsrødkrysset, særlig i ettermiddagsrushet. Dagens kryssløsning ved Presterødbakken gir redusert kapasitet. Kollektivtrafikken har framkommelighetsproblemer på denne delen av fv 311. I tillegg mangler det gang- og sykkelveg mellom Presterødkrysset og Olsrødkrysset.

Det har vært seks trafikkulykker med lettere personskade på strekningen de siste ti årene,

hvorav fem ulykker i området ved Presterødkrysset og en i Valløveien mellom rundkjøringen ved Kilen/Kilde kino og Presterødkrysset.

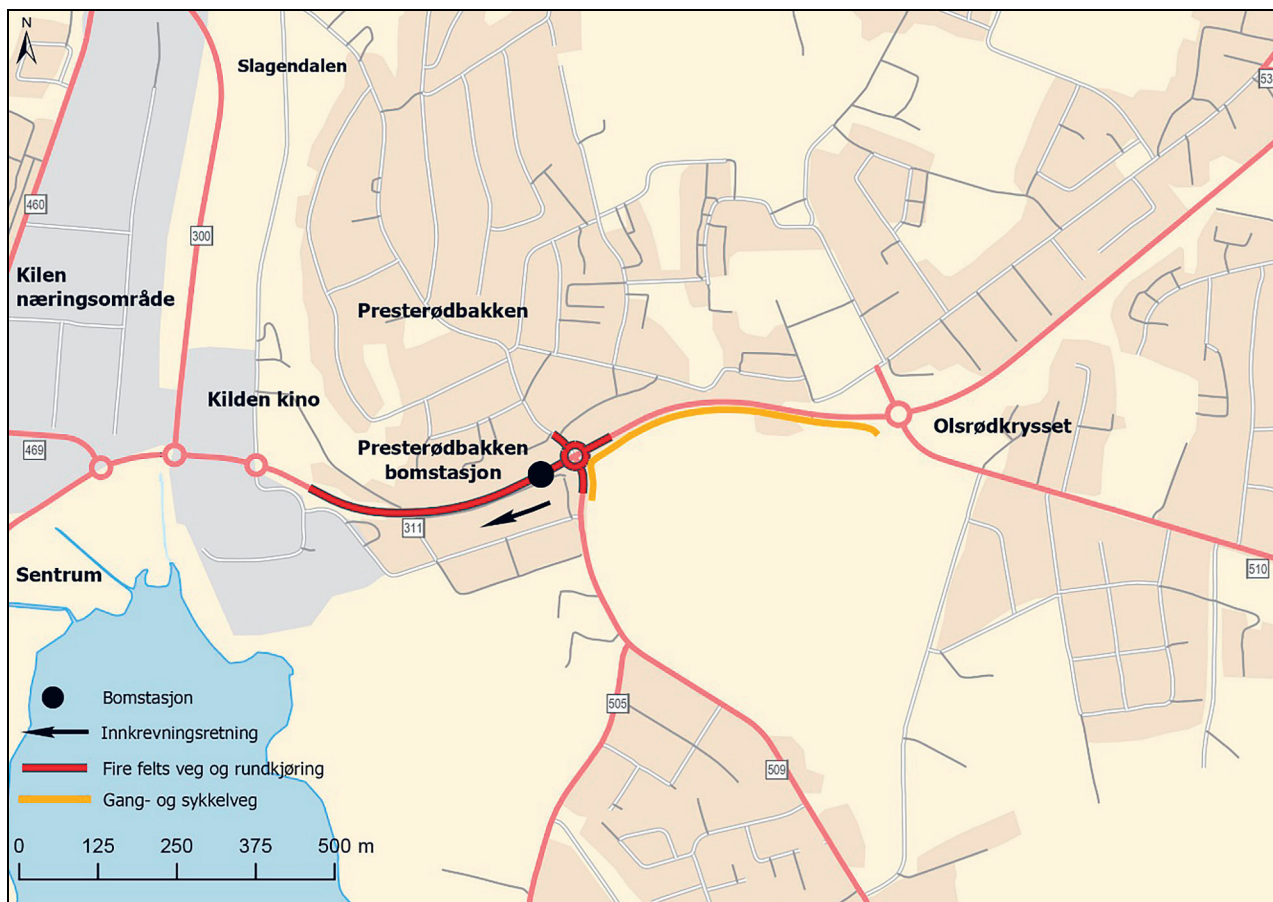
Prosjektet fv 311 Presterødbakken omfatter utvidelse av fv 311 til firefelts veg med fortau inkl. sykkelfelt på en om lag 500 m lang strekning. To av feltene vil bli sambruksfelt, noe som vil gi busser og de som samkjører i personbil prioritet. Presterødkrysset bygges om fra lyskryss til rundkjøring. I tillegg bygges til sammen 930 m gang- og sykkelveg i tilknytning til det nye Presterødkrysset og mellom Presterødkrysset og Olsrødkrysset, jf. figur 2.1.

Forbedringene som de foreslåtte tiltakene medfører, er viktige for videre utvikling av næringsområdet Kilen. Det legges til rette for bedre trafikkavvikling og trafiksikkerhet for alle trafikantgrupper, både personbil- og næringstransport, kollektivtransport, syklende og gående.

Områderegulering for Kilen ble vedtatt av Tønsberg kommune i juni 2013, mens reguleringsplan for alle tiltakene ble vedtatt i september 2013.

Tiltakene, inkl. etablering av bomstasjon, er kostnadsberegnet til 222 mill. 2017-kr. Omregnet til 2018-prisnivå er kostnadsoverslaget 226 mill. kr.

Prosjektets samfunnsøkonomiske netto nytte er beregnet til om lag -150 mill. kr. Netto nytte over totale kostnader er beregnet til -0,7. Uten bompengefinansiering er prosjektets samfunns-



Figur 2.1 Utbyggingsområdet med bomstasjon

økonomiske netto nytte beregnet til om lag -200 mill. kr, og netto nytte over totale kostnader er beregnet til -0,9.

3 Lokalpolitisk behandling

På bakgrunn av gjennomført KVV/KS1 arbeides det med en bypakke for Tønsbergregionen. I juni 2016 vedtok Tønsberg kommune og Vestfold fylkeskommune å ta ny trafikkløsning for fv 311 i Presterødområdet ut av bypakken for å gjennomføre tiltakene som et eget delvis bompengefinansiert prosjekt. Et forslag til finansieringsopplegg for prosjektet fv 311 Presterødbakken ble lagt fram for Tønsberg kommune og Vestfold fylkeskommune høsten 2017.

Tønsberg kommune behandlet saken i møte i bystyret 8. november 2017 og fattet følgende vedtak:

1. *Tønsberg kommune anbefaler at utbyggingen av tiltakene på fv.311 i Presterødbakken delfinansieres med bompenger.*

2. *Det legges til grunn om lag fire års etterskuddsinnkreving i en automatisk bomstasjon ved Presterød.*
3. *Det legges til grunn enveisinnkreving av bompenger.*
4. *Gjennomsnittstaksten settes til 13,18 kroner (2017-kroner). Dette tilsvarer en takst på 20 kr for takstgruppe 1 og 40 kr for takstgruppe 2.*
5. *Takster og rabatter:*
 - a. *Takster forutsettes regulert i takt med prisstigning.*
 - b. *Takstgruppe 2 forutsettes å betale dobbel takst av takstgruppe 1.*
 - c. *Nullutslipps- og lavutslippsbiler får en redusert takst.*
 - d. *Kjøretøy i takstgruppe 1 med gyldig elektronisk brikke får 20 % rabatt.*
 - e. *Det innføres et passeringstak på 60, der det betales for maksimum 60 passeringer per måned.*
 - f. *Det legges til grunn fritak for betaling i samsvar med gjeldende takstretningslinjer.*
6. *Kostnadsøkninger inntil 10 % dekkes i utgangspunkt gjennom økte fylkeskommunale midler til-*

svarende det beløpet fylkeskommunen får i økt mva.-refusjon for investeringene og økte bompenger etter samme fordeling som vedtatt finansieringsplan. Kostnadsøkning ut over 10 % forutsettes i sin helhet dekket av Tønsberg kommune.

7. Dersom det blir uønsket høy trafikkvekst på fv.460 gjennom Slagendalen vil det bli vurdert tiltak som kan redusere denne veksten. Dette kan være trafikkregulerende tiltak, etablering av ny bomstasjon eller andre tiltak.
8. Vegfinans AS gis mandat til å stifte et heleid datterselskap som fremtidig bompengeselskap for fv.311 Presterødbakken. Tønsberg kommune, via Vestfold fylkeskommune, gir et ansvarlig lån på 125.000 kr til Vegfinans AS for å stifte det nye selskapet i henhold til gjeldende aksjonær- og samarbeidsavtale.
9. Under forutsetning av fylkesmannens godkjenning, garanterer Tønsberg kommune ved selvskyldnerkausjon for bompengeselskapet Vegfinans fv. 311 Presterødbakken AS sin gjeld.

I brev til Statens vegvesen av 18. april 2018 presiserer Tønsberg kommune at de er kjent med kommunens garantiansvar:

«Viser til vedtak i bystyret 08.11.2017 sak 133/77, Finansiering og utbygging av tiltak på fylkesveg 311 – Presterødbakken.

I denne saken ble punkt 1–9 i Statens vegvesens faglige grunnlag vedtatt.

I saken ble det uteglemt en presisering av kommunens garanti ansvar (punkt 10 i Statens vegvesens faglige grunnlag):

Under forutsetning av fylkesmannens godkjenning garanterer Tønsberg kommune ved selvskyldnerkausjon for bompengeselskapet Vegfinans fv. 311 Presterødbakken AS gjeld, med pant i bompengeselskapets rettighet til å innkreve bompenger.

Det samlede garantibeløpet (som tilsvarer bompengeselskapets maksimale gjeld beregnet ut fra pessimistiske forutsetninger) begrenses oppad til 200 mill. kr med tillegg av 10 pst av til enhver tid gjeldende hovedstol til dekning av eventuelle påløpte renter og omkostninger.

Garantien gjelder fra første opptrekk på finansieringen i forbindelse med rekvisisjoner fra Statens vegvesen i byggeperioden, og gjennom innkrevingsperioden på 4 år. Innkrevingsperioden kan i særskilte tilfelle forlenges med inntil fem år. I tillegg skal garantien gjelde inntil to år, jf. Garantiforskriftenes § 3. Samlet garantitid blir, inkludert byggeperioden på 2–3år, på inntil

14 år fra første opptrekk på finansieringen i forbindelse med rekvisisjoner fra Statens vegvesen.

Under forutsetning om Stortingets godkjenning vil den kommunale garantisten først komme til utbetaling dersom gjelden ikke blir mulig å håndtere etter at gjennomsnittstaksten er økt med inntil 20 pst. ut over prisstigningen, og bompengeperioden er forlenget med inntil 5 år. Garantien gjelder inntil bompengeselskapets gjeld er nedbetalt og reduseres i takt med nedbetalingen av lånet. Det forutsettes at garantien blir sikret 1. prioritet i retten til å kreve inn bompenger.

Formannskapet ble i møte mandag 16.04.2018 orientert om saken, og formannskapet ga sin tilslutning til at ordfører signerer på at ovennevnte punkt er forstått og vedtatt.»

Vestfold fylkeskommune behandlet saken i møte i fylkestinget 2. november 2017 og fattet følgende vedtak:

1. Vestfold fylkeskommune anbefaler at utbyggingen av tiltakene på fv.311 i Presterødbakken delfinansieres med bompenger.
2. Det legges til grunn om lag fire års etterskuddsinnkreving i en automatisk bomstasjon ved Presterød.
3. Det legges til grunn enveisinnkreving av bompenger.
4. Gjennomsnittstaksten settes til 13,18 kroner (2017-kroner). Dette tilsvarer en takst på 20 kr for takstgruppe 1 og 40 kr for takstgruppe 2.
5. Takster og rabatter:
 - a. Takster forutsettes regulert i takt med prisstigning.
 - b. Takstgruppe 2 forutsettes å betale dobbel takst av takstgruppe 1.
 - c. Null og lavutslippsbiler får en redusert takst.
 - d. Kjøretøy i takstgruppe 1 med gyldig elektronisk brikke får 20 % rabatt.
 - e. Det innføres et passeringstak på 60, der det betales for maksimum 60 passeringer per måned.
 - f. Det legges til grunn fritak for betaling i samsvarende med gjeldende takstretningslinjer.
6. Kostnadsøkninger inntil 10 % dekkes i utgangspunkt gjennom økte fylkeskommunale midler tilsvarende det beløpet fylkeskommunen får i økt mva.-refusjon for investeringene og økte bompenger etter samme fordeling som vedtatt finansieringsplan. Kostnadsøkning ut over 10 % forutsettes i sin helhet dette av Tønsberg kommune.
7. Vestfold fylkeskommune bidrar med midler tilsvarende de beløp fylkeskommunen får refundert

fra staten som mva.-refusjon for de investeringer som gjøres i dette prosjektet.

8. *Prosjektet innarbeides i budsjett- og økonomiplan for 2018–2021.*
9. *Dersom det blir uønsket høy trafikkvekst på fv. 460 gjennom Slagendalen vil det bli vurdert tiltak som kan redusere denne veksten. Dette kan være trafikkregulerende tiltak, etablering av ny bomstasjon eller andre tiltak.*
10. *Vegfinans AS gis mandat til å stifte et heleid datterselskap som fremtidig bompengeselskap for fv. 311 Presterødbakken. Tønsberg kommune, via Vestfold fylkeskommune, gir et ansvarlig lån på 125.000 kr til Vegfinans AS for å stifte det nye selskapet i henhold til gjeldende aksjonær- og samarbeidsavtale.*
11. *Vestfold fylkeskommune inngår egen avtale med Tønsberg kommune om prosjektet. Fylkesordfører får fullmakt til å undertegne avtalen.*
12. *Fylkestingets vedtak i denne saken tas opp for drøfting med Tønsberg kommune før bystyremøtet 8. november 2017. Om nødvendig tas saken opp igjen i fylkestinget 14. desember 2017.*

4 Trafikkgrunnlag

Det er foretatt trafikkberegninger med samme transportmodell som ble benyttet i forbindelse med utarbeidelsen av KVVU for transportsystemet i Tønsbergregionen i 2013. Den foreslåtte bomstasjonen ved Presterødbakken har samme plassering som en av bomstasjonene i innkrevingsordningen for Tønsbergpakken, som ble avviklet i november 2016.

Resultatet fra beregningene er sammenholdt med erfaringstall for bomstasjonsplasseringene fram til november 2016. Det er godt samsvar mellom disse erfaringstallene og beregningene fra transportmodellen. I 2015 var trafikken gjennom daværende bomstasjon ved Presterødbakken i gjennomsnitt 11 390 kjøretøy per døgn i retning mot sentrum. Tunge kjøretøy utgjør om lag 6–7 pst. av trafikken.

Trafikken gjennom den planlagte bomstasjonen ved Presterødbakken kommer hovedsakelig fra boligområdene rundt Presterødområdet, samt fra strekningen mellom Åsgårdstrand og Tønsberg. Det er ingen nærliggende og attraktive omkjøringsveger til fv 311 Presterødbakken. Trafikantene kan alternativt kjøre fv 536 nordover og over til fv 460 eller fv 465 for enten å kjøre til Tønsberg sentrum eller videre mot E18, jf. figur 4.1. Dette blir imidlertid en stor omkjøring på stedvis dårlige veger, og beregningene viser at det er

svært få som vil velge dette alternativet framfor Presterødbakken selv med bompengeneinnkrevning.

Med en bompengetakst på 20 kr per passering for lette kjøretøy er det beregnet at trafikken gjennom bomstasjonen i retning mot sentrum vil bli om lag 10 800 kjøretøy per døgn i 2020. Uten bompengeneinnkrevning er trafikken beregnet til om lag 13 900 kjøretøy. Dette innebærer en trafikkavvisning på om lag 22 pst.

For den generelle trafikkutviklingen er det lagt til grunn noe lavere trafikkvekst enn i prognosene som ble utarbeidet for Vestfold i forbindelse med arbeidet for Nasjonal transportplan 2018–2029. Det er regnet med en gjennomsnittlig årlig trafikkvekst på 1,7 pst. i 2014–2018, 1,4 pst. i 2019–2022, 1,3 pst. i 2023–2028, og deretter 0,8 pst.

5 Forslag til finansieringsopplegg

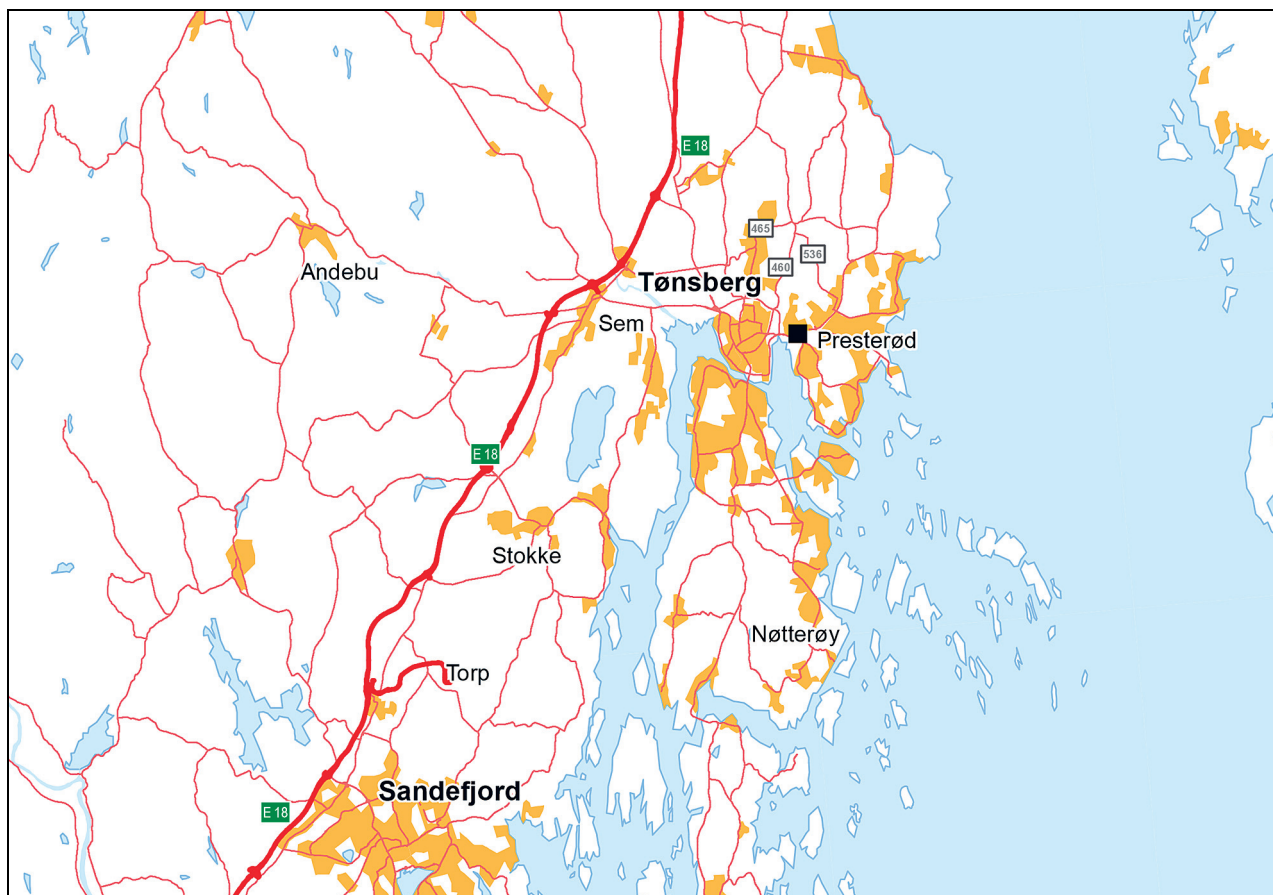
Prosjektet fv 311 Presterødbakken er forutsatt finansiert med fylkeskommunale midler og bompenger. I tråd med de lokalpolitiske vedtakene er det lagt til grunn at Vestfold fylkeskommune bidrar med midler tilsvarende det fylkeskommunen får refundert fra staten som kompensasjon for merverdiavgiftsutgifter knyttet til prosjektet. På denne bakgrunn er det lagt til grunn at 14 pst. av kostnadene blir finansiert med fylkeskommunale midler og 86 pst. med bompenger. Med utgangspunkt i prosjektets kostnadsoverslag på 226 mill. 2018-kr inkl. mva., innebærer dette et fylkeskommunalt bidrag på 32 mill. kr og et bompengbidrag på 194 mill. kr.

Bompenger og bompengeprogram

Det er lagt opp til envegs innkrevning mot Tønsberg sentrum i en automatisk bomstasjon på den nye firefeltsstrekningen ved Presterød, jf. figur 1. Dette er samme lokalisering som for en av bomstasjonene i innkrevingsordningen for Tønsbergpakken.

Det legges til grunn bompengeneinnkrevning i om lag 4 år, slik at prosjektet fv 311 Presterødbakken skal være nedbetalt før evt. bompengeneinnkrevning knyttet til en ny bypakke for Tønsbergregionen startes.

Det er lagt til grunn at kjøretøy i takstgruppe 2 (kjøretøy over 3 500 kg ekskl. kjøretøy i kjøretøygruppe M1) skal betale det dobbelte av kjøretøy i takstgruppe 1 (kjøretøy med tillatt totalvekt til og med 3 500 kg og kjøretøy i kjøretøygruppe M1). Videre legges det til grunn at kjøretøy i takstgruppe 1 får 20 pst. rabatt ved bruk av elektronisk



Figur 4.1 Oversiktskart

brikke. Det gis ikke rabatt for kjøretøy i takstgruppe 2.

Det er lagt til grunn et passeringstak på 60 passeringer per måned for kjøretøy i takstgruppe 1 med gyldig brikke og avtale. For øvrig gjelder de til enhver tid gjeldende takstretningslinjer for bompengeprojekter.

Med de forutsetninger som ellers er lagt til grunn for finansieringsanalysen, er gjennomsnittlig inntekt per passering beregnet til 13,50 kr i 2018-prisnivå. Basert på dette legges foreløpig følgende grunntakster uten rabatt til grunn (2018-prisnivå):

- Takstgruppe 1: 20 kr
- Takstgruppe 2: 40 kr

Det forutsettes at takstene blir justert i samsvar med prisstigningen.

I beregningene er det lagt til grunn fritak for nullutslippskjøretøy i tråd med gjeldene takstretningslinjer. Det er lagt til grunn at nullutslippskjøretøy utgjør om lag 10 pst. av trafikken. I tråd med forutsetningene i Prop. 1 S (2016–2017) vil fastsatt gjennomsnittstakst bli brukt som grunnlag for justering av takstene. Ved endringer i

omfanget av nullutslippskjøretøy og/eller innføring av betaling for denne gruppen, vil takstene bli vurdert justert slik at gjennomsnittstaksten opprettholdes. Før start på innkrevingen vil gjennomsnittstaksten bli vurdert ut fra kjente faktorer som låneopptak, faktisk lånerente, trafikk (ÅDT og fordeling mellom kjøretøygrupper) og utbyggingskostnad. Forslag til takstjusteringer som følge av dette forutsetter tilslutning fra Tønsberg kommune som garantist.

Andre forutsetninger for finansieringen

Eventuelle kostnadsøkninger ut over ordinær prisstigning skal i utgangspunktet dekkes i samsvar med gjeldende retningslinjer for bompengeprojekter. Dette innebærer at kostnadsøkninger opp til 10 pst. skal dekkes med fylkeskommunale midler og bompenger etter samme prosentvise fordeling som i finansieringsplanen. I tråd med de lokalpolitiske vedtakene dekkes kostnadsøkninger utover 10 pst. av Tønsberg kommune.

Eventuelle kostnadsreduksjoner fordeles mellom fylkeskommunen og bompengeselskapet i forhold til partenes andel av finansieringen.

Dersom økonomien i prosjektet blir svakere enn forventet, kan bompengeselskapet etter avtale med Vegdirektoratet øke gjennomsnittstaksten med inntil 20 pst. og forlenge innkrevingsperioden med inntil 5 år.

Trafikkforutsetningene framgår av kap. 4. Følgende basisforutsetninger er ellers lagt til grunn for finansieringsanalysen:

- Lånerente: 5,5 pst.
- Årlig prisstigning: 2,5 pst.
- Årlige innkrevings- og driftskostnader: 3 mill. kr
- Andel som bruker elektronisk brikke: om lag 95 pst. av kjøretøy i takstgruppe 1

Med disse forutsetningene er innkrevingsperioden beregnet til om lag 4 år. Brutto bompengeinntekter er beregnet til om lag 225 mill. 2018-kr der 194 mill. kr er forutsatt benyttet til å dekke deler av investeringskostnadene, om lag 18 mill. kr til å dekke finansieringskostnader og om lag 12 mill. kr til å dekke innkrevingskostnader og kostnader til drift av bompengeselskapet.

Det er regnet på et optimistisk alternativ med følgende forutsetninger:

- ÅDT i åpningsåret økes med 10 pst.
- Lånerenten reduseres til 4,5 pst.
- For øvrig er de samme forutsetningene som i basisalternativet lagt til grunn.

Med disse forutsetningene er innkrevingsperioden beregnet til i underkant av 4 år, dvs. en reduksjon på i underkant av at halvt år. Alternativt kan gjennomsnittstaksten reduseres med om lag 1,50 kr.

Det er også regnet på et pessimistisk alternativ med følgende forutsetninger:

- 10 pst. kostnadsøkning
- ÅDT i åpningsåret reduseres med 5 pst.
- Ingen årlig trafikkvekst
- Lånerenten økes til 6,5 pst.
- Takstøkning på 20 pst. utover prisstigning etter ett år.

Med disse forutsetningene er innkrevingsperioden beregnet til om lag 6 år, dvs. en økning på om lag 2 år i forhold til basisalternativet.

6 Kommunal garanti

Som det framgår av kapittel 3, har Tønsberg kommune i brev av 18. april 2018 bekreftet at kommunen stiller garanti ved selvskyldnerkausjon for et maksimalt låneopptak på 200 mill. kr. Maksimal gjeld er i det pessimistiske alternativet beregnet til om lag 195 mill. 2018-kr ved utgangen av 2020.

Den kommunale garantien må godkjennes av Fylkesmannen i Vestfold. Garantistens utlegg kan dekkes gjennom en økning av gjennomsnittstaksten med inntil 20 pst. utover prisstigningen og en forlengelse av bompengeperioden med inntil 5 år, jf. kap. 5.

7 Samferdselsdepartementets vurdering

Samferdselsdepartementet har merket seg lokale myndigheter sine ønsker om forsering av prosjektet fv 311 i Presterødområdet gjennom delvis bompengefinansiering. Både Tønsberg kommune og Vestfold fylkeskommune har sluttet seg til planene. De foreslåtte tiltakene vil gi forbedringer for alle trafikantgrupper, med større forutsigbarhet i reisetiden for kollektivtrafikken og økt trafiksikkerhet for myke trafikanter gjennom etablering av gang- og sykkelveg.

Departementet har videre merket seg at lokale myndigheter går inn for at det blir vurdert å gjennomføre tiltak dersom det blir uønsket høy trafikkvekst på fv 460 gjennom Slagendalen. Dette kan være trafikkregulerende tiltak, etablering av en ekstra bomstasjon eller andre tiltak.

I tråd med de lokalpolitiske vedtakene legger Samferdselsdepartementet til grunn at Tønsberg kommune dekker kostnadsøkninger ut over 10 pst. og står som garantist for låneopptak.

8 Avtale

Etter at Stortinget har fattet vedtak om finansiering av prosjektet fv 311 Presterødbakken i Vestfold, vil det bli inngått avtale mellom Statens vegvesen og bompengeselskapet i tråd med vilkårene som er lagt til grunn i denne proposisjonen.

Samferdselsdepartementet

t i l r å r :

At Deres Majestet godkjenner og skriver under et framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om finansiering av prosjektet fv 311 Presterødbakken i Vestfold.

Vi **HARALD**, Norges Konge,

s t a d f e s t e r :

Stortinget blir bedt om å gjøre vedtak om finansiering av prosjektet fv 311 Presterødbakken i Vestfold i samsvar med et vedlagt forslag.

Forslag

til vedtak om finansiering av prosjektet fv 311 Presterødbakken i Vestfold

1. Stortinget samtykker i at bompengeselskapet får tillatelse til å ta opp lån og kreve inn bompenger til delvis bompengefinansiering av prosjektet fv 311 Presterødbakken i Vestfold. Vil-kårene framgår av denne proposisjonen.
2. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsette nærmere regler for finansieringsordningen.
