



Statens vegvesen

Bypakke Grenland fase 1

Forslag til bompengerordning og porteføljestyring



FORORD

Arbeidet med finansieringsordning og porteføljestyring for Bypakke Grenland er forankret i konseptvalgutredningen (KVU) for Grenland som ble ferdigstilt i januar 2010 samt i rapport fra den eksterne kvalitetssikringen (KS1) av KVU'en som forelå i juli 2011. Rammer for videre planlegging på bakgrunn av KS1 ble gitt i brev fra Samferdselsdepartementet datert 1. mars 2012.

Arbeidet har vært utført i regi av Bystrategisamarbeidet i Grenland med representanter fra Telemark fylkeskommune, Bamble, Porsgrunn, Skien og Siljan kommuner og Statens vegvesen. Styringsgruppa for arbeidet har bestått av fylkesordfører og ordførerne i de fire kommunene, Statens vegvesen og Jernbaneverket.

Citiplan AS, Cowi AS, Rambøll Norge AS og Asplan Viak AS har vært engasjert av Statens vegvesen og Telemark fylkeskommune som rådgivere i arbeidet med prosjektledelse, trafikkberegninger, tiltak og finansieringsordningen for Bypakke Grenland.

Eva Preede, Samfunnsseksjonen har vært prosjektleder i Statens vegvesen Region sør ved utarbeidingen av denne rapporten.

Statens vegvesen Region sør

5.juni 2013

INNHOLDSFORTEGNELSE

1.	INNLEDNING – GRUNNLAG OG FØRINGER.....	3
1.1	KVU – mulighetsstudie/prinsippvedtak om bompengefinansiering.....	3
1.2	Samarbeid om areal- og transportutviklingen Grenland.....	6
1.3	ATP Grenland – Prinsipper for arealutviklingen	7
1.4	Bypakke Grenland og flerårig belønningsavtale.....	7
2.	MÅL FOR BYPAKKE GRENLAND	8
3.	AKTUELLE PROSJEKTER – FINANSIERINGSBEHOV	9
3.1	Oversikt over prosjekter og tiltak med finansieringsbehov	9
3.2	Bruk av bompenger til tiltak for drift av kollektivtrafikk	13
4.	FORSLAG TIL BOMPENGEORDNING	16
5.	TRAFIKALE VIRKNINGER AV BOMPENGEORDNINGEN	28
5.1	Trafikkgrunnlag for bompengennektingen	28
5.2	Virkninger av tidsdifferensierte takster – blått enveis konsept	29
5.3	Trafikkarbeid.....	29
5.4	Reiseomfang og reisemønster	29
6.	UTFORMING AV BYPAKKA	30
7.	PORTEFØLJESTYRING FOR BYPAKKE GRENLAND	34
7.1	Organisasjonsmodell	35
7.2	System for mål- og resultatstyring.....	37
7.2.1	Bakgrunn.....	37
7.2.2	Hovedmål.....	39
7.2.3	Etterprøvbare mål.....	39
7.2.4	Måleindikatorer	41
8.	ANBEFALING OG VIDERE PROSESS.....	41
8.1	Statens vegvesens anbefaling.....	41
8.2	Behandling og bindende vedtak i fylkeskommunen og kommunene ..	42
8.3	Prosess etter lokale bindende vedtak	43

1. INNLEDNING – GRUNNLAG OG FØRINGER

1.1 KVVU – mulighetsstudie/prinsippvedtak om bompengefinansiering

Konseptvalgutredning - 2010

Konseptvalgutredningen (KVVU) for Grenland tok utgangspunkt i "Infrastrukturplan for Grenland" laget i samarbeid mellom Telemark fylkeskommune, Skien, Porsgrunn og Bamble kommuner og Statens vegvesen. Infrastrukturplanen ga rammer for videre utvikling av hovedvegnett, kollektivtrafikk, senterstruktur og arealutvikling i Grenland.

Utbygging av transportsystemet ble sett i sammenheng med Grenland som bo- og næringsområde. Gode bokvaliteter og attraktivitet ble sett på som viktig for videre utvikling av regionens næringsliv. Behovet for arbeidskraft øker også behovet for et større pendlingsomland, for å tiltrekke seg arbeidskraft fra et større område.

Samfunnsålet for transportsystemet ble definert slik i konseptvalgutredningen:

"Bedre framkommelighet for næringstrafikk, bedre forhold for kollektivreisende, gående og syklende."

Det ble formulert to prosjektutløsende behov:

- Behov for bedre framkommelighet for næringstrafikken
- Behov for overføring av persontrafikk fra bil til kollektiv, gange og sykkel

Følgende effektmål og indikatorer til grunn for konseptvalget i prioritert rekkefølge:

	Effektmål	Indikator
1	Økt antall km gang-/sykkelveg eller fortau	Antall kilometer
2	5 %-poeng økning i andelen reisende med kollektiv, gang og sykkel	Reisemiddelfordeling
3	5 %-poeng økning i transportarbeidet for kollektiv i Telemark	Personkilometer
4	5 %-poeng reduksjon i reisetid for næringstrafikk gjennom bybåndet (fra E18 til Gulset)	Antall minutter
5	Reduksjon i de bedriftsøkonomiske kostnadene til samfunnet	Mill. kr diskontert over 25 år

Følgende krav ble formulert:

Økt framkommelighet for kollektivtrafikken	Viktig krav
Redusert transportbehov	Viktig krav
Utvidelse av bolig- og arbeidsmarkedsregionen	Viktig krav
Reduksjon i antall drepte og varige skadde	Viktig krav
Mulighet for intermodale knutepunkt sjø/bane/veg	Viktig krav
Utslippet av klimagasser minsker	Viktig krav
Dyrket og dyrkbar mark beslaglegges i liten grad	Viktig krav
Kulturminner og kulturmiljøer berøres i liten grad	Viktig krav
Verdifulle naturmiljøer berøres i liten grad	Viktig krav

Konseptvalgutredningen så på prinsippløsninger (konsepter) i en tidlig planfase. Formålet var å vurdere hvilke prinsipper som burde legges til grunn for videre utvikling av transportsystemet. Konseptvalgutredningen anbefalte et konsept i tre faser:

Fase 1 - Optimalisere dagens vegnett

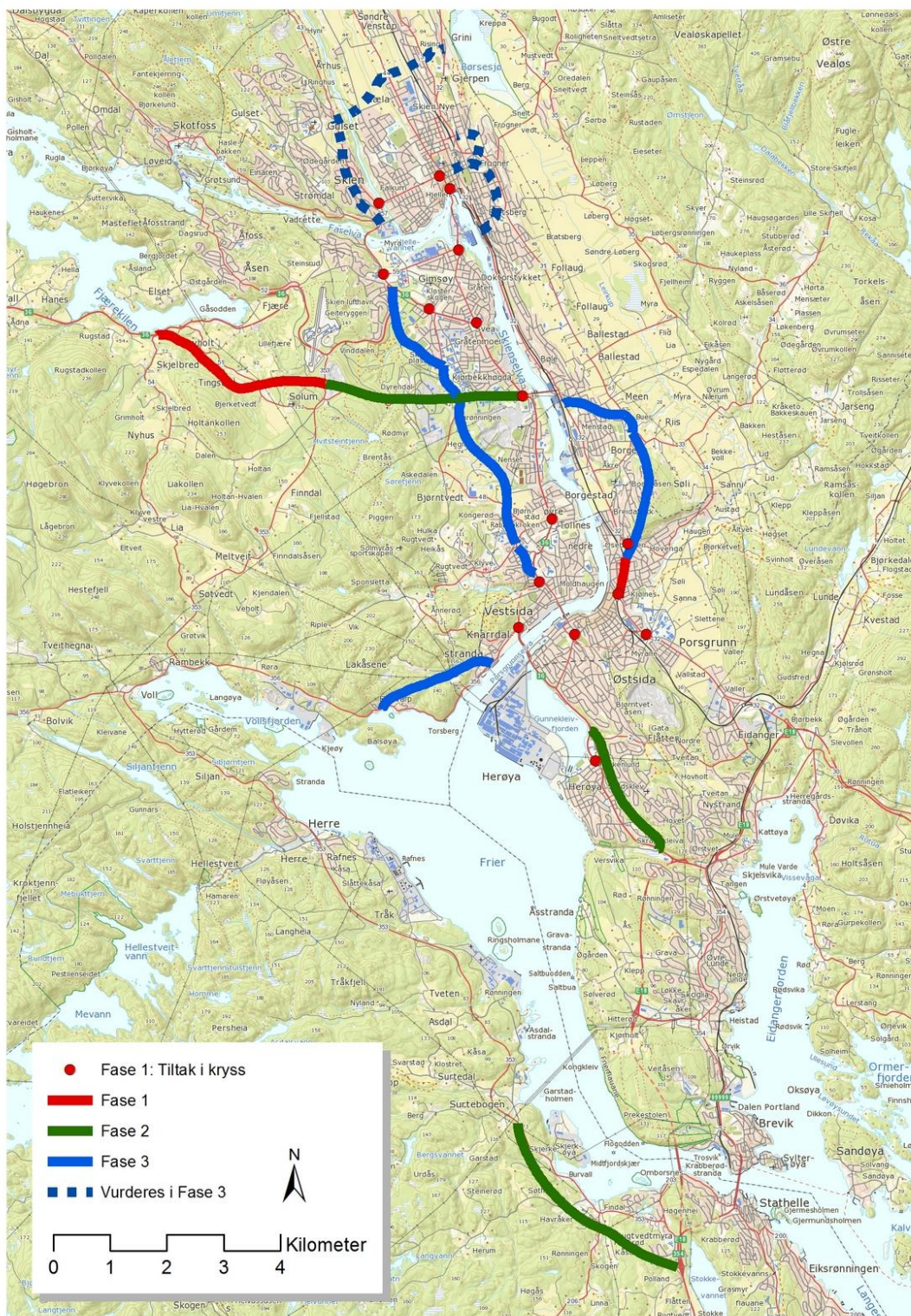
- Utbedring av strekningen Lilleelvgata-Hovenga (jernbanekryssing)
- Bygging av rv. 36 strekningen Skyggestein-Skjelbredstrand
- Kollektivtiltak uten full bybaneutbygging. Økt frekvens, økt busshastighet, kollektivfelt og mulige tiltak på eksisterende banenett
- 30-soner (30 km/t)
- Parkeringsrestriksjoner
- Trafikksikkerhetstiltak
- Tiltak på strekninger med fremkommelighetsproblemer
- Tiltak for gang/sykkel – middels nivå
- Kryssutbedringer
- Holdeplassopprusting
- Ladesteder for elbiler
- Miljøtiltak på dagens vegnett

Fase 2 – Styrke forbindelsen til/fra E18 og til riksveien gjennom bybåndet

- Herøyatunnel (tunnel fra Herøya til E18)
- Menstadbrua-Skyggestein, fortsette Skyggestein-Skjelbredstrand til Menstadbrua)
- Videre utbygging gang/sykkel
- Ny forbindelse Rugtvedt-Surtebogen

Fase 3 – tiltak for lokaltrafikken

- Ny vegforbindelse vest for elva mellom Bjørnstad og Moflata
- Ny forbindelse øst for elva mellom Hovenga og Menstad
- Sentrumsring vest/nord rundt Skien sentrum
- Ny forbindelse Frednesbrua-Flakvarp



Kommunene uttalte seg til konseptvalgutredningen høsten 2010 og sluttet seg til målsettinger og anbefalt konsept. Den eksterne kvalitetssikringen av konseptvalgutredningen ble fullført i juli 2011. KS1-konsulentene sluttet seg i hovedsak til vurderingene i KVUen og var enige i anbefalingen.

Regjeringens vedtak av konseptvalgutredningen for Grenland ble oversendt fra Samferdselsdepartementet 1. mars 2012 og lød (utdrag):

På bakgrunn av behandling i regjeringen legger Samferdselsdepartementet til grunn at videre planlegging av transportsystemet i Grenland skal ta utgangspunkt i Statens vegvesens anbefalte konsept, dvs. et sammenstilt konsept som legger opp til etappevis utbygging.

I tråd med dette vil departementet be om at videre planlegging tar utgangspunkt i tiltakene i fase 1 som innebærer optimalisering av dagens transportsystem. Her inngår mellom annet vegprosjektet rv 36 Skjelbredstrand-Skyggestein, utbedringstiltak for kryss rv 36/jernbanen, tiltak for kollektivtrafikk, ulike miljøtiltak og gang/sykkel m.m.

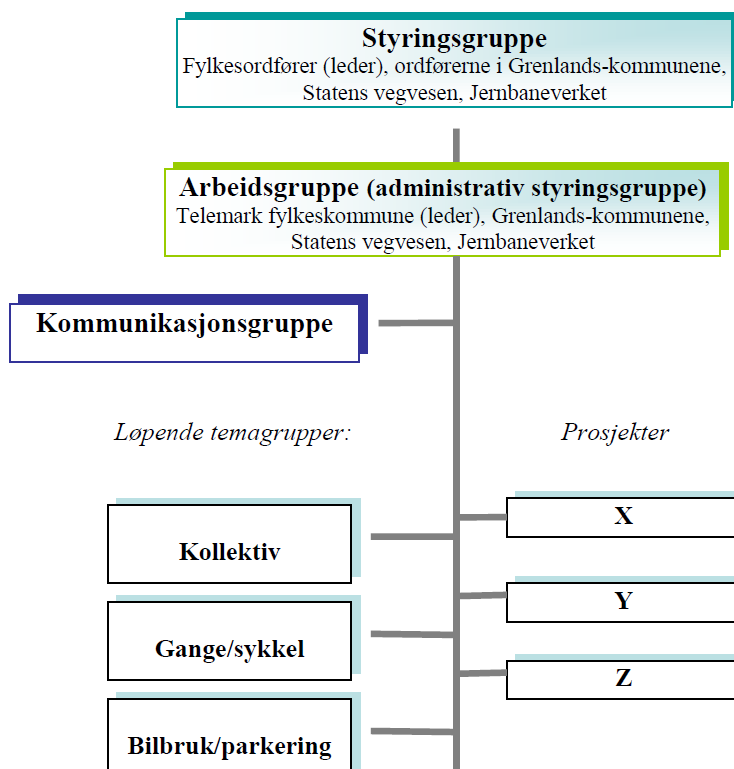
Fylkesdelplan for infrastruktur i Grenland med felles retningslinjer for areal og transport ble godkjent i Miljøverndepartementet i 2003 og ligger til grunn for Bystrategi Grenland-samarbeidet. Konseptvalgutredningen for Grenland, KVU/KS1 er en kvalitetssikring av denne planen, og regjeringen godkjente denne våren 2012.

Parallelt med behandlingen av konseptvalgutredningen er det utarbeidet en mulighetsstudie for bompengefinansieringen av konseptvalgutredningens fase 1. Det er denne fasen som nå konkretiseres i Bypakke Grenland.

De fire kommunene (Bamble, Porsgrunn, Skien og Siljan) og Telemark fylkeskommune etablerte med bakgrunn i konseptvalgutredningens anbefaling og vedtakene knyttet til den våren 2011 et finansieringsselskap. Selskapets navn er Bypakke Grenland AS. Selskapet eies av Telemark fylkeskommune og Bamble, Porsgrunn, Skien og Siljan kommuner. Det er inngått en samarbeidsavtale med Vegfinans AS om administrative oppgaver, herunder daglig ledelse.

1.2 Samarbeid om areal- og transportutviklingen Grenland

Bypakke Grenland er en del av Bystrategi Grenland som er et regionalt, forpliktende samarbeid om areal, transport og klima. Kommunene Skien, Porsgrunn, Bamble og Siljan, Telemark fylkeskommune, Statens vegvesen og Jernbaneverket deltar i det forpliktende samarbeidet. Bystrategi Grenland skal bidra til å oppfylle de nasjonale klimamålene og gjøre Grenland til en attraktivt og konkurransedyktig region. Organiseringen av arbeidet er vist i illustrasjonen som følger.



Bypakke Grenland skal gjøre Grenland til et attraktivt og bedre sted å bo og arbeide i.

1.3 ATP Grenland – Prinsipper for arealutviklingen

Det foreligger en fylkesdelplan i Grenland som er i tråd med nasjonale føringer for samordnet areal og transport; Infrastrukturplanen for Grenland. Planen lå til grunn for vurderingene i konseptvalgutredningen. Planarbeidet som nå pågår bygger videre på denne planen.

I Bystrategi Grenland-samarbeidet utarbeider kommunene Skien, Porsgrunn, Bamble og Siljan, fylkeskommunen og statlige instanser nå en overordnet arealplan som ser arealbruk og transport i sammenheng for de fire kommunene; ATP Grenland. Planen skal støtte opp under målene i Bypakke Grenland og forankres i kommuneplanene. Ambisjonen er å vedta planen som en regional plan etter plan- og bygningsloven i desember 2013. Planen vil omhandle temaene boligbygging, næringsarealer, handel- og senterstruktur, regional grøntstruktur og jordbruksarealer samordnet med transportløsningene. I tillegg forankres felles parkeringsnormer i kommunenes arealdeler, disse skal også bygge opp under målene i Bypakke Grenland.

Arealprinsippene skal sikre at arealbruken og transportsystemet i Grenland utvikles i sammenheng, og tar hensyn til hverandre. Arealprinsippene skal også bidra til måloppnåelse i forhold til målene og sikre at de ulike tiltakene i pakka bygger opp under hverandre.

Følgende prinsipper legges til grunn:

1. I den videre utviklingen av Grenland skal minimum 80 % av utbyggingen boliger innenfor hver kommune skje innenfor gangavstand fra metrolinjene i kollektivsystemet.
2. Maksimum 20 % av utbyggingen av boliger i hver kommune kan skje i form av mindre utbygginger utenfor gangavstand fra Metrolinjene.
3. Jordbruksareal, verdifulle naturområder, kulturlandskap og friluftsområder skal bevares i så stor utstrekning som mulig. Dersom slike arealer omdisponeres skal det stilles krav til høy tetthet og arealeffektivitet.

Arealprinsippene er retningsgivende for det videre arbeidet med den regionale planen for areal- og transport i Grenland. Denne koordineres med kommunenes arealplanrevisjon. Areal- og transportplan (ATP) Grenland skal også fastsette en samordnet interkommunal parkeringspolitikk som bygger opp under målene i Bypakke Grenland. ATP Grenland skal foreligge i løpet av 2013 og knyttes opp til Bypakke Grenland og søknad om flerårig belønningsordning.

1.4 Bypakke Grenland og flerårig belønningsavtale

Grenland har parallelt med arbeidet med Bypakka søkt om flerårig avtale med Samferdselsdepartementet om belønningsordning.

Søknaden må samsvare med målene og handlingsprogrammet for byenes deltakelse i Framtidens byer og være i samsvar med vedtatte bypakker.

I brev fra Grenland til samferdselsdepartementet datert 19.09.2012 er sammenhengen mellom Bypakke Grenland og belønningsordningen synliggjort. Her blir det spesielt pekt på den mereffekten midler fra belønningsordningen kan gi for raskere å kunne møte statlige forventninger om «å stimulere til bedre fremkommelighet, miljø og helse i storbyområdene, ved å dempe veksten i personbiltransport og øke antallet kollektivreiser på bekostning av reiser med personbil».

Samferdselsdepartementet har også pekt på at byområder som ønsker å utprøve vegprising, tidsdifferensierte bompengesatser eller andre trafikkregulerende tiltak skal prioriteres. Tidsdifferensierte bompengetakster er et av alternativene som nå legges fram til lokalpolitisk behandling.

I Meld. St. 26 (2012-2013) nasjonal transportplan 2014-2023 er det lagt opp til at Staten vil innføre bymiljøpakker. I tiårsperioden har regjeringen satt av 26,1 milliarder kroner til helhetlige bymiljøavtaler og belønningsordningen for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk i byområdene. De helhetlige bymiljøavtalene rettes inn mot de ni byområdene som inngår i Fremtidens byer, som Grenland deltar i. Av disse midlene er 16,9 milliarder kroner avsatt til

helhetlige bymiljøavtaler og 9,2 milliarder kroner til belønningsordningen. Det legges opptil langsiktige avtaler med de byområder som best imøtekommer klimaforlikets målsetting om å ta trafikkvekst i byområder med kollektiv, gange og sykkel.

Videre må det dokumenteres forpliktende politiske vedtak, eller initiativ til slike vedtak, knyttet til framtidig arealbruk. Det legges vekt på utvikling av samarbeid med fylkeskommunen og relevante omegnskommuner.

I Grenland utvikles Bypakke Grenland samtidig med at det søkes om flerårig belønningsavtale. I tråd med retningslinjene av 01.01.2013 skal disse ses i sammenheng når forhandlingene om belønningsavtale med Samferdselsdepartementet gjøres i 2013.

I søknaden fra Bypakke Grenland til "Belønningsordningen for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk i byområdene" for perioden 2013-2016 er det definert hovedmål, se kap 7.2.1

Forslag til nye hovedmål må vedtas politisk i kommunene og fylkeskommunene i forbindelse med en 4-årig belønningsavtale. Forslag til nye langsiktige mål (2030) må avklares i forbindelse med lokale vedtak av Bypakke Grenland og areal- og transportplan for Grenland (ATP Grenland). Hovedmålet for avtaleperioden 2013-2016 samsvarer i stor grad med målet om økt andel personreiser som foretas med andre transportmidler enn bil i Bypakke Grenland.

Tabellen under viser tiltak som inngår i søknaden.

Tiltak	2013-2016 (mill kr)
Bedre rutetilbud for kollektivtransporten (Økt frekvens, kapasitet, nye ruter)	100
Attraktivitetstiltak for kollektivtransporten (inkludert taksttiltak, sanntidsinfo og trafikkstyring)	60
Oppgradering av kollektivholdeplasser og knutepunkt	100
Fremkommelighetstiltak for buss og utredning av bybanen som del av fremtidig kollektivtransportsystem	50
Bedre framkommelighet for myke trafikanter, med vekt på knutepunkt og forbindelser (inkludert på tvers av og langs elva)	120
Attraktivitetstiltak for myke trafikanter, med vekt på byrom og omgivelser	40
Mobilitetsveiledning/kontor	5
SUM	475

I tillegg legges det i søknaden til grunn tidsdifferensierte bomtakster og samordnede interkommunale parkeringsnormer.

2. MÅL FOR BYPAKKE GRENLAND

Oppsummert fra tidligere prosesser og føringer som er omtalt ovenfor. De viktigste målene kan sammenfattes i følgende punkter:

Bypakka skal gjøre Grenland til et attraktivt sted å bo og arbeide. Følgende hovedmål foreslås lagt til grunn for bypakka, og dermed for det videre arbeid med å lage etterprøvbare mål (delmål) med tilhørende indikatorer:

- Et nasjonalt ledende byområde i reduksjon av klimagassutslipp fra transport
- Et levende byområde med korte avstander og mindre bilbehov
- God framkommelighet for næringstrafikk
- Attraktive forhold for reisende med kollektivtransport
- Tryggere og bedre framkommelighet for gående og syklende
- Et tilgjengelig og universelt utformet transportsystem

Med disse hovedmålene lagt til grunn for Bypakke Grenland vil regionen kunne utvikles som en attraktiv og konkurransedyktig region, med sterke bysentra, på en bærekraftig måte.

Det vises til kapittel 7.2.3 for nærmere konkretisering av mål for Bypakke Grenland.

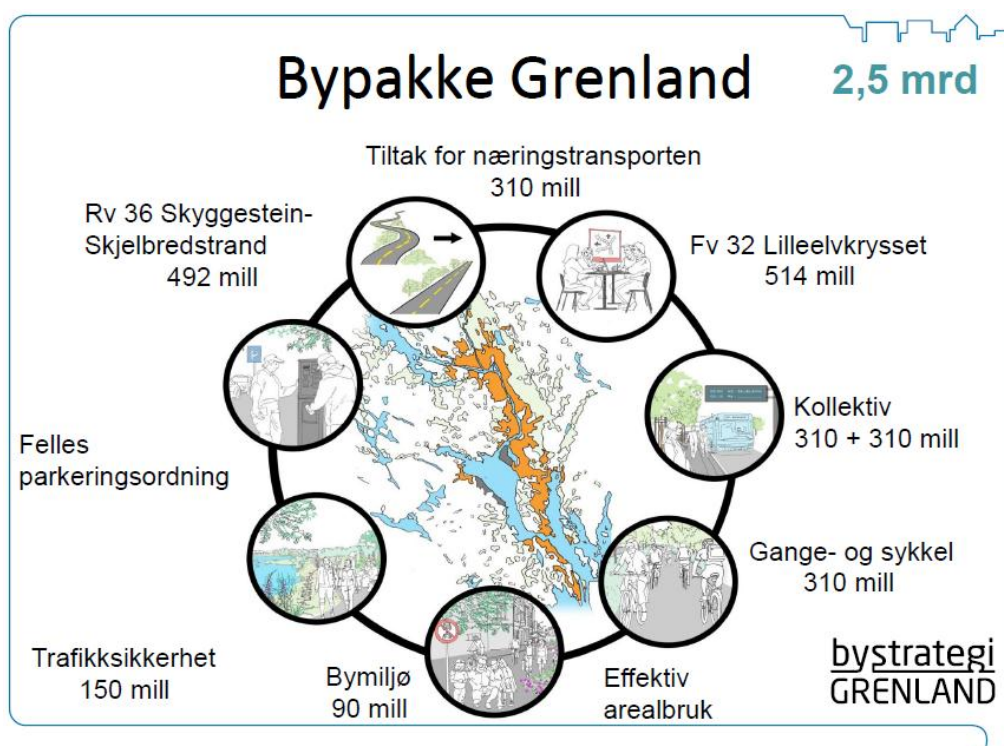
3. AKTUELLE PROSJEKTER – FINANSIERINGSBEHOV

3.1 Oversikt over prosjekter og tiltak med finansieringsbehov

Anbefalt konsept i konseptvalgutredningen for Grenland har, etter kvalitetssikring av kostnader, et finansieringsbehov i fase 1 for 2,5 mrd. kr. I mulighetsstudien er det lagt til grunn minimum 10 % egenandel fra partene i samarbeidet. Det er en forutsetning fra KVVU at forholdet mellom vegprosjekter og andre prosjekter skal holdes fast.

Årsaken til kostnadsøkningen av pakka er at de to store vegprosjektene er dyrere enn tidligere forutsatt. Dette skyldes endringer i momsregelverk, prisstigning og at det ene prosjektet er vedtatt med en annen løsning enn tidligere forutsatt. Vegprosjektene er nå kostnadsberegnet til 1 mrd. kr med +/- 10 % usikkerhet.

Som foreslått i konseptvalgutredningen fordeles tiltak utfra følgende prinsipp:



Fordelt på tiltakstyper etter samme prosentfordeling som angitt i KVVUen gir dette:

Rv 36 Skyggestein-Skjelbredstrand	492 mill kr	20 %
Fv 32 Lilleelvgata-Hovenga	514 mill kr	21 %
Tiltak for næringstransporten	310	12 %
Kollektiv investering	310	12 %
Kollektiv drift	310	12 %
Gang-sykkeltiltak	310 mill kr	12 %
Bymiljø	90 mill kr	4 %
Trafikksikkerhet	150 mill kr	7 %

I bystrategisamarbeidet er det gjort en omfattende jobb for å definere aktuelle tiltak innenfor de ulike satsingsområdene. Den prosentvise fordelingen det vises til over skal være retningsgivende for tiltakene. Mange av tiltakene fordeler seg på flere satsingsområder.

Det legges opp til et prinsipp med å dele tiltakene i to kategorier. Det settes av én pott for tiltak som er viktig for å binde sammen bybåndet på tvers av kommunene, de såkalte interkommunale tiltakene. I tillegg er det en egen pott der hver kommune kan prioritere tiltak ut fra tiltakslisten, fordelt på kommunene i forhold til folketallet.

De regionale større grepene som muliggjøres gjennom Bypakke Grenland er:

- Et sammenhengende gang- og sykkelnett som gjør det mer attraktivt å sykle og gå
- Et oppgradert bussmetrossystem som tar deg effektivt frem
- Næringslivet får tilrettelagt to store vegprosjekter og tiltak i vestkorridoren for økt fremkommelighet i bybåndet.

En rekke av tiltakene som er skissert vil ha gunstige effekter for flere trafikantgrupper, slik de framgår av illustrasjonskart for hovedgrepene for de regionale tiltakene i Bypakka, se kart s 11. De regionale tiltakene og tiltakene som er skissert i de fire kommunene er vist på kart s 12.

Følgende elementer har vært sentrale i arbeidet:

- Mer attraktive forhold for næringstransporten med:
 - Fremkommelighetstiltak for næringstransport, spesielt langs hovedvegnettet på vestsida med kryssutbedringer
 - Omlegging og utbedring av fv32 gjennom Porsgrunn sentrum
 - Utbygging av rv36, Skyggestein-Skjelbredstrand i Skien
- Mer attraktiv kollektivtransport med:
 - Framkommelighetstiltak (signalregulering og prioritering i kryss og utvalgte strekninger, kollektivfelt inn mot og gjennom kryss/rundkjøringer)
 - Oppgradere kollektivknutepunkt og holdeplasser
 - Bedre rutetilbud for kollektivtransporten (økt frekvens og kapasitet, nye ruter)
 - Attraktivitetstiltak som f.eks. sanntidsinformasjon, billett- og rabattsystemer, og markedsføring
- Mer attraktive forhold for gåing og sykling (myke trafikanter) med:
 - Økt framkommelighet og trygghet for myke trafikanter, med vekt på universell utforming, snarveier og sammenhengende forbindelser (inkludert på tvers av og langs elva)
 - Fullføre sammenhengende sykkelvegnett
 - Planlegge og videreutvikle turvegnettet og forbindelser til holdeplasser
 - Attraktivitetstiltak for myke trafikanter gjennom bymiljøtiltak

I tillegg arbeides det med tiltak knyttet til trafiksikkerhet, bærekraftig arealbruk og reduksjon i bilbruk ved en gjennomgang av ulykkesbelastede områder, gjennom utarbeidelse av areal og transportplan for Grenland og kommunenes arealplaner, utvikling av felles parkeringsordning med parkeringsavgifter og planlegging/ gjennomføring av bymiljøprosjekter.

Den totale summen som er tilgjengelig for tiltak innenfor gange, sykkel, kollektiv, næringstrafikk og trafiksikkerhet er per i dag 1 200 millioner. Det er identifisert i alt ca 160 aktuelle tiltak som tilsvarer en samlet kostnad på 2 500 millioner. Tiltakene varierer i kostnad fra under 1 til over 150 millioner kroner.

I porteføljestyringen for Bypakka foreslås det at valg av tiltak skal foregå på to måter:

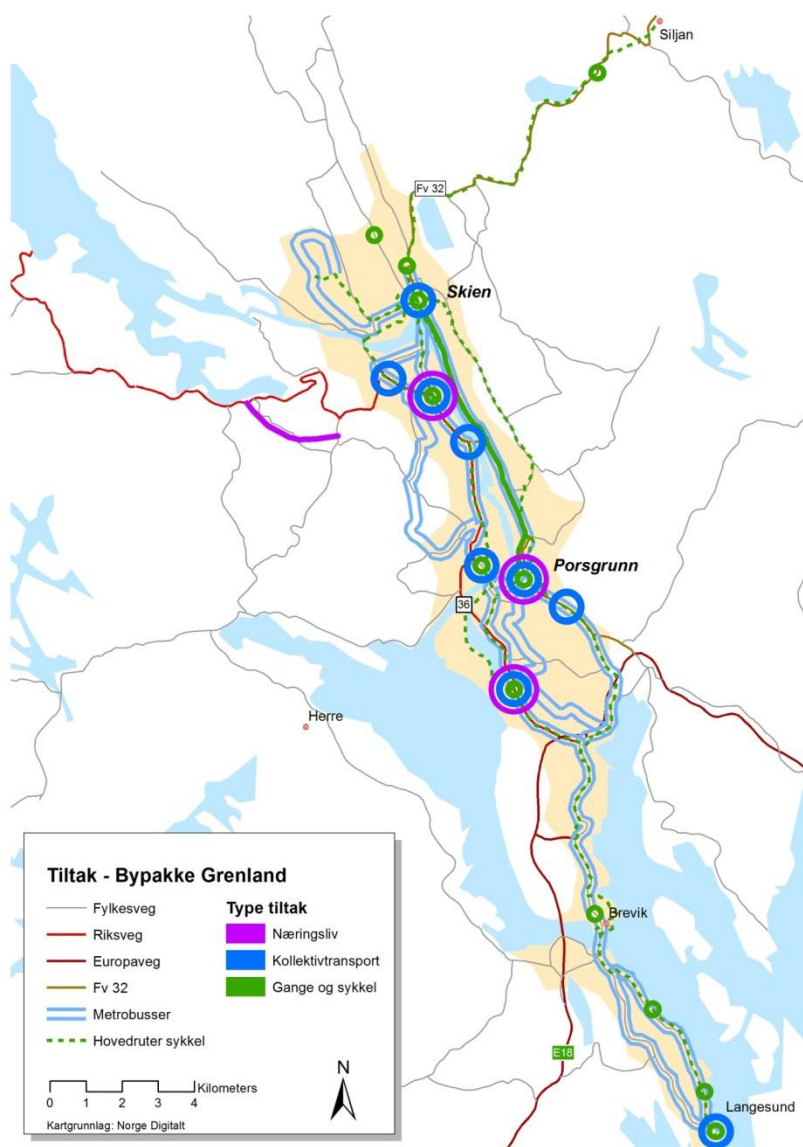
1. Interkommunale tiltak som er viktige for å skape sammenhengende transportsystemer og enkeltprosjekter som er del av slike systemer.
2. Øvrige prosjekter prioriteres av den enkelte kommune ut fra den samlede lista med tiltak

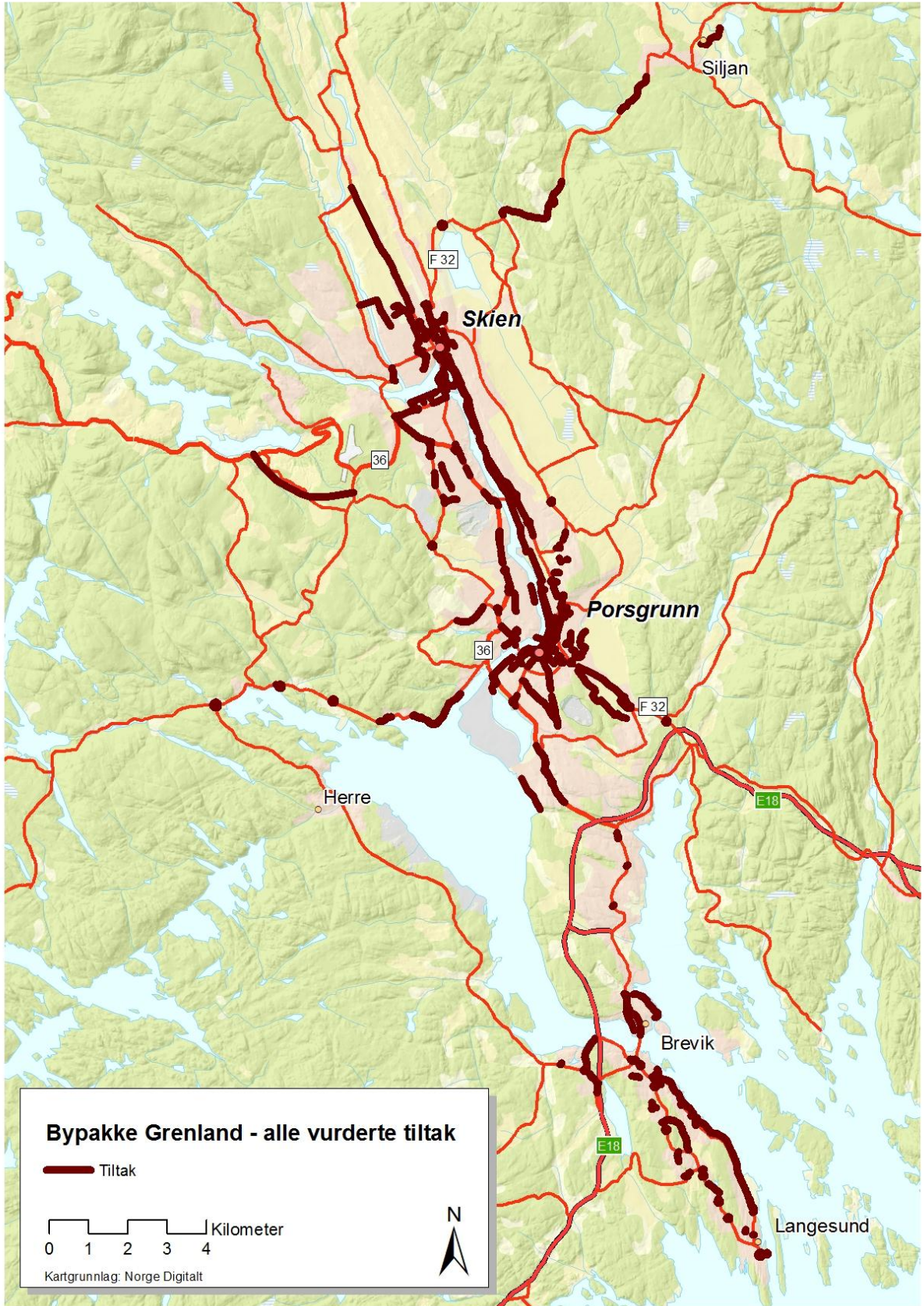
Den «kommunale» rammen er foreslått fordelt etter antall innbyggere i kommunene.

Skien:	53 000 innbyggere	50 %
Porsgrunn:	35 000 innbyggere	34 %
Bamble:	14 000 innbyggere	13 %
Siljan:	3 000 innbyggere	3 %

Det legges opp til en porteføljestyrimodell der styringsgruppen innstiller i forhold til et mål- og resultatstyringssystem. Styringsgruppen innstiller til kommunene og fylkeskommunen som gjør vedtak om prioriteringen av tiltak. Dette gjøres i forbindelse med vedtak og planstrategi hvert 4. år og midler til det enkelte prosjekt tildes i forbindelse med den årlige budsjettbehandlingen i kommunene og fylkeskommunen.

Styringsgruppas sekretariat vurderer måloppnåelse og prioritering av prosjektene fortløpende. I denne prioriteringen vil de prosjektene med minst mål og resultatoppnåelse kuttes dersom inntektene blir for små som følge av kostnadsoverskridelser eller mindreinntekter oppstår i bompengepakka.



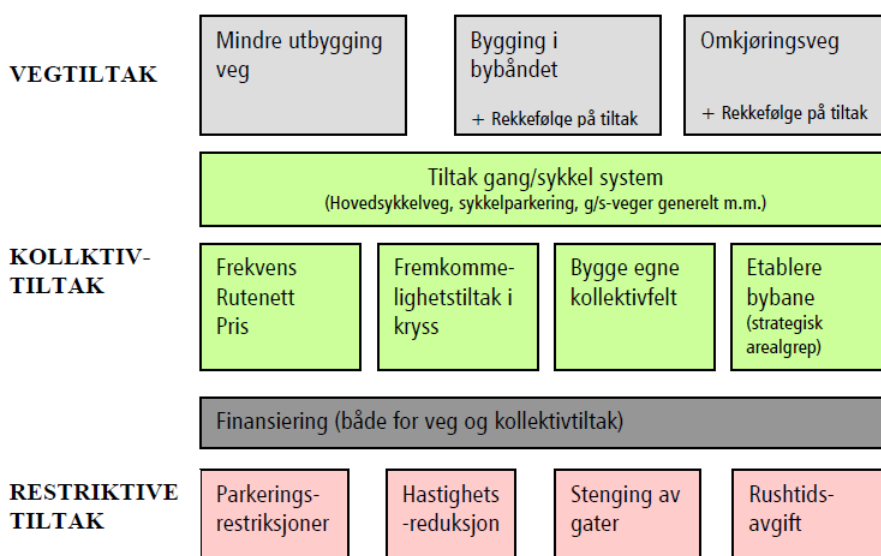


3.2 Bruk av bompenger til tiltak for drift av kollektivtrafikk

Veglovens § 27 åpner for å bruke bompenger til tiltak for drift av kollektivtrafikk: *Som del av ein plan om eit heilskapleg og samordna transportsystem i eit byområde, kan bompengar nyttast til tiltak for drift av kollektivtrafikk.*

Ot.prp. nr. 15 (2007-2008) om lov om endring i veglov 21. juni 1963 nr. 23 inneholder imidlertid forutsetninger som må være oppfylt før en bompengepakke for et byområde, som også inneholder driftstiltak, blir lagt fram for Stortinget. Forutsetningene kan oppsummeres som følger:

- Det må foreligge planer for byområdet som ser arealbruk og transportsystem for det berørte området i sammenheng. Planene må være lokalpolitisk behandlet.
 - *Det foreligger Konseptvalgutredning (KVU) for areal- og transportsystemet for Grenland. Lokalpolitisk er det behandlet og godkjent en strategi for økt miljøvennlig persontransport for Grenland. Det pågår et arbeid med areal- og transportplan (ATP) for Grenland som baserer seg på arealprinsippene omtalt i kapittel 1.3. Arealprinsippene vil bli lokalpolitisk behandlet i juni 2013 og ATP Grenland vil bli lokalpolitisk behandlet i løpet av høsten 2013 for å legges ved som arealføringer for Bypakke Grenland.*
- I forslag til bypakke må det foreligge en framstilling av helheten i pakken som gjør det tydelig hvordan trafikk- og miljøutfordringene skal håndteres på kort og lang sikt. Det må være definert klare mål for hva etableringen av bypakka skal oppnå i det berørte området.
 - *Figuren under viser helheten i Bypakke Grenland hentet fra KVU Grenland basert på at alle tre fasene fra KVUen. Det er i kapittel 7.2 Mål og resultatstyring vist klare mål for Bypakke Grenland.*



- Det må være dokumentert en sammenheng mellom virkninger på de miljø- og trafikkutfordringer som skal løses og de tiltakene som pakken foreslår.
 - *Bypakke Grenland inneholder en kombinasjon av bilrestriktive tiltak, som tidsdifferensierte takster og interkommunale parkeringsnormer, og sterk satsing på tiltak for økt gange, sykkel og kollektivtransport. I tillegg legges det opp til en arealutvikling gjennom ATP Grenland som bygger opp under miljøvennlig transport. Tiltakenes samlede virkning for å oppnå målene er basert på empiri og faglige vurderinger fra forskningsinstitusjoner som Transportøkonomisk Institutt og ledende fagmiljøer som Urbanet Analyse.*
- Det skal rapporteres på om målene blir nådd i samsvar med intensjonene i bypakka.
 - *Det vises til kapittel 7.2 Mål og resultatstyring og pågående arbeid i Vegdirektoratet med utvikling av måleindikatorer.*
- Satsing på kollektivtrafikk må være en del av den helhetlige framstillingen av bypakka.

- *Figuren over viser helheten i Bypakke Grenland hentet fra KVVU Grenland basert på at alle tre fasene fra KVVUen.*
- Bompenger til driftstiltak for kollektivtrafikken skal, som bompenger til andre tiltak, benyttes på en slik måte at de etter en avgrenset innsatsperiode har bidratt til at målene som er definert i bypakka blir nådd.
 - *Dagens bussmetrolinjer i Grenland har i rushtiden i dag ca. 5-10 % forsinkelse gjennom bybåndet som følge av enkelte problemstrekninger, særlig i forbindelse med kryss og rundkjøringer. Utbygging av kollektivfelt gir fri framkommelighet for bussene på de aktuelle strekningene, og vil redusere reisetiden. I løpet av bompengerperioden fra mot 2030 vil en rekke tiltak for kollektivtransporten implementeres samtidig som driftsmidler bidrar til å få økt effekt av tiltakene. Dette vil i vesentlig grad bidra til at målene i Bypakke Grenland nås. I fase 1 legges det ikke opp til økt vegkapasitet. Samlet sett vil dette bidra til at man ikke er avhengig av statlig støtte til drift etter at bompengerperioden er over.*
- Det må en være utarbeidet en strategi for håndtering av driftsoppgavene etter opphør av bompengefinansieringen. Videre må det gå fram hva som skal skje ved eventuell svikt i inntektene.
 - *Grenland har et avtalesystem basert på nettokontrakter fremforhandlet med busselskapene. Ved svikt i inntekter betyr dette at det er busselskapene som må ta et eventuelt underskudd og er ikke direkte avhengig av de offentlige budsjettene. Grenland har tidligere innført nye, rabatterte billettprodukter finansiert gjennom engangskompensasjoner til bussoperatøren. Billettproduktene har solgt mye og gitt flere nye passasjerer, og på denne måten vist seg å være bærekraftige driftstiltak som holder seg også etter at tilskuddet (kompensasjonen) bortfaller. I tillegg vil Telemark fylkeskommune kunne endre fordelingen mellom drift og investeringer dersom behovet tilsier dette på sikt. Gjennom tiltak som kollektivfelt vil man kunne effektivisere driften som følge av raskere framkommelighet. Det er også enklere å gjennomføre rutetilpasninger og – effektiviseringer i et bussystem der framkommeligheten er god.*

Lokal kollektivtransport, med unntak av jernbane, er i utgangspunktet et fylkeskommunalt ansvar. Hvis bruk av bompenger skal føre til en reell økning i driftsmidler til bruk for kollektivtrafikken, må ikke den offentlige innsatsen bli redusert tilsvarende. Bruk av bompenger til drift av lokal kollektivtransport skal altså være et *supplement* til den ordinære innsatsen over offentlige budsjett.

Det er først og fremst tilskudd til drift av det lokale busstilbudet, i tillegg til driftsrettede infrastrukturtiltak (f. eks. sanntidsinformasjonssystemer) og andre mindre infrastrukturtiltak (f. eks. framkommelighetstiltak for busser i vegkryss), som det vil være aktuelt å benytte bompenger til dersom forutsetningene som er omtalt ovenfor blir oppfylt.

Oppfylging av krav og forutsetninger i Ot.prp. nr. 15 (2007-2008)

Det er gjennom det ovenstående etter Statens vegvesens vurdering i stor grad sannsynliggjort at forutsetningene som omtales i Ot.prp. nr. 15 (2007-2008) er innfridd i foreliggende forslag til bypakke for Grenland. Dersom det ikke gis tilslutning fra overordnet myndighet til å bruke bompenger på denne måten, bør disse midlene i stedet brukes på investeringstiltak for å sikre god måloppnåelse for miljøvennlig transport.

I følge Meld. St. 26 (2012-2013) Nasjonal transportplan 2014-2023 kan bompenger brukes til drift av kollektivtrafikk i byområder på visse betingelser. Utdrag fra kap 9.5.1.2: *"Inntekter fra langsiktig brukerbetaling (bompenger) i byområder kan etter dagens opplegg brukes til et økt kollektivtilbud. Det er en del krav knyttet til mulighetene for bruk av bompenger til drift, jf. Ot.prp. nr. 15 (2007 – 2008). I forslaget til en bompengepakke må det foreligge en helhetlig framstilling som tydeliggjør hvordan trafikk- og miljøutfordringene skal håndteres på kort og lang sikt. Bompenger til driftstiltak skal, som bompenger til andre tiltak, nyttes på en slik måte at de etter en avgrenset tidsperiode har bidratt til å nå målene som er definert for bompengepakken. Bruk av bompenger til drift skal være et supplement til den ordinære innsatsen til transportformål over offentlige budsjett. Dersom*

byområdene vedtar kjøprisingsordninger, kan også inntekter herfra brukes som driftstilskudd til kollektivtrafikken. Kjøprising er et lokalt virkemiddel, og det vil ikke bli innført kjøprising uten lokal tilslutning. Dette vil kunne gi et viktig supplement til fylkeskommunens midler til driftstilskudd til kollektivtrafikken.”

3.3 Utbyggings- og gjennomføringsperiode

Det foreligger godkjent reguleringsplan for begge de to større vegprosjektene i fase 1 av bypakka, Rv 36 Skyggestein – Skjelbredstrand og Fv 32 Lilleelvgata – Hovenga. Dersom finansieringsordningen kommer på plass kan begge prosjektene startes i perioden 2014-2017.

For en stor del av de øvrige prosjektene og tiltakene må det utarbeides reguleringsplan før de kan komme til utførelse. Dette antas å skje suksessivt fra 2014-2016 etter hvert som det foreligger godkjente reguleringsplaner.

Det er antatt en gjennomføringsperiode på ca 10 år fra 2015 for de tiltakene som krever regulering. En del mindre tiltak som ikke krever regulering, for eksempel trafikksikkerhetstiltak innenfor eksisterende vegareal, antas å bli utført fra 2014.

3.4 Statlig, fylkeskommunal og kommunal finansiering

I finansieringsanalysene for bypakka er det i tillegg til bompenger, lagt inn antatte beløp for statlige, fylkeskommunale og kommunale bevilgninger til aktuelle investeringstiltak i bypakka.

De statlige investeringsmidlene som er lagt inn er basert på de statlige rammene som er oppgitt i Nasjonal transportplan 2014-2023, dvs til enkeltprosjekter i det aktuelle området (rv 36 Skyggestein – Skjelbredstrand) samt til «sekkepostiltak» (nå kalt programområder) på riksvegnettet (trafikksikkerhet, gang-/sykkelveger etc). Til Rv 36 er det i NTP avsatt 250 mill kr i statlige midler, fordelt med 130 mill. kr i 2014-2017 og 120 mill. kr i 2018-2023. Det er antatt at bevilgningen kommer i 2017 og 2018.

Til programområdene er det i denne omgang antatt kun 10 mill. kr i 2014-2017.

De fylkeskommunale investeringsmidlene som er inkludert i finansieringsanalysen er basert på de fylkeskommunale vegbevilgningene til Grenland de siste årene samt en vurdering av ambisjonene for fylkeskommunal innsats i Grenland i tiden fremover. Det er lagt til grunn at framtidige årlige bevilgninger til investeringer på fylkesveg i byområdet blir liggende omtrent på 50 mill. kr pr år.

De kommunale investeringsmidlene er tilsvarende basert på erfaringstall om årlig bevilgningsnivå til denne typen tiltak samt en vurdering av kommunenes ambisjoner om framtidige investeringer. Det er lagt til grunn en samlet kommunal bevilgning på 20 mill. kr pr år (sum for Skien, Porsgrunn og Bamble og Siljan).

I tabellen nedenfor er vist en oversikt over offentlige bevilgninger som er lagt til grunn, basert på ovennevnte forutsetninger.

Det er i finansieringsberegningene antatt oppstart investeringer i 2015. Dersom nødvendig plangrunnlag foreligger vil det være mulig å starte opp i 2014. Investeringene går til og med 2025, se tabell i kap 6.2. For fylkeskommunale og kommunale midler er det forutsatt samme årlige bevilgningsnivå i 10 år fra 2015, dvs til og med 2024.

For fylkeskommunale og kommunale midler er det antatt samme årlige bevilgningsnivå i hele bompengerperioden (ut 2030, se nærmere om bompengerperioden kapittel 7).

Gjennomføringsperioden (investeringer og tiltak) er satt til 11 år (2012-2025)

Beregningene har lagt til grunn følgende offentlige bevilgninger til bypakke Grenland (mill 2013-kr)

Forvaltningsnivå	2015-2017	2018-2023	Etter 2023	SUM
Staten	140 (***)	120		260
Fylkeskommunen *)	150	300	50	500
Kommunene **)	60	120	20	200
Bompenger	969	354	203	1526
SUM	1319	894	273	2486

*) 50 mill kr pr år i 10 år

**) 20 mill kr pr år i 10 år samlet for de fire kommunene

***) Av summen er 10 mill avsatt fra programområdene

4. FORSLAG TIL BOMPENGEORDNING

4.1 Grunnlag for utvikling av bompengoordning

4.1.1 Føringer fra Mulighetsstudien og evt andre vedtak eller lignende.

Kommunene og fylkeskommunen fattet vedtak om videre arbeid med bompengefinansiering av en bypakke høsten 2011. Bakgrunn for vedtaket var en mulighetsstudie om finansiering av bypakken.

Det har vært et mål å få et system for innkreving som er så rettferdig som mulig, og som i størst mulig grad behandler de tre bykommunene Skien, Porsgrunn og Bamble likt.

I arbeidet med mulighetsstudien og tilhørende prosess kom det frem flere føringer for en bompengoordning som har blitt tatt hensyn til i dette arbeidet:

- Det er viktig at flest mulig er med og betaler.
- Et konsept med mange bomstasjoner med forholdsvis lav takst er å foretrekke fremfor et konsept med få bomstasjoner med forholdsvis høy takst.
- Man ser for seg et takstopplegg med timesregel (det betales for kun én bompassering i løpet av en klokke time) og passeringstak (maksimalt antall betalte passeringer) pr måned. Det er ikke gitt føringer for rabattsystemet for øvrig.
- Månedlig bomkostnad for en personbil skal ligge i området 600-1050 kr.
- Det er ønskelig å unngå trafikkøkninger på lokalveger som ikke er egnet til å avvikle mye trafikk.

4.1.2 Prosessen med å komme frem til et bomkonsept

For å imøtekomme føringene foreslås at det etableres flere øst-vest-gående snitt langs bybåndet. Det er foretatt beregninger med både tette (det finnes ingen realistiske omkjøringsmuligheter) og utette snitt (det finnes realistiske omkjøringsmuligheter). Det er foretatt en løpende vurdering av hva som kan anses som uakseptabel trafikkøkning på sidevegene. Det er tatt utgangspunkt i beregningene som ble gjort i mulighetsstudien, men detaljene er vurdert i større grad. Blant annet er virkningene på sidevegnettet analysert i større grad. Dette har medført at det nå foreslås flere bomstasjoner – også på sidevegnettet.

Det har vært gjennomført befaringer for å kvalitetssikre at det faktisk lar seg gjøre å plassere bomstasjonene der de er foreslått.

Det er vurdert å ha en bomstasjon i nærheten av kommunegrensen mellom Skien og Siljan. Med bakgrunn i beregninger og vurderinger foretatt i etterkant av Mulighetsstudiet, har man kommet frem til at inntjeningen i denne stasjonen vil være forholdsvis beskjedne. Blant annet vil svært mange som passerer denne stasjonen også passere andre bomstasjoner på samme tur. Som følge

av timesregelen vil en bomstasjon mellom Siljan og Skien kommuner generere forholdsvis lav inntekt.

Det er vurdert å ha en bomstasjon på fv 353 ved Vold. Med bakgrunn i beregninger og vurderinger foretatt i etterkant av mulighetsstudien, har man kommet frem til at inntjeningen i denne stasjonen vil være forholdsvis beskjeden. Blant annet vil svært mange som passerer denne stasjonen også passere andre bomstasjoner på samme tur. Som følge av timesregelen vil en bomstasjon ved Vold generere forholdsvis lav inntekt.

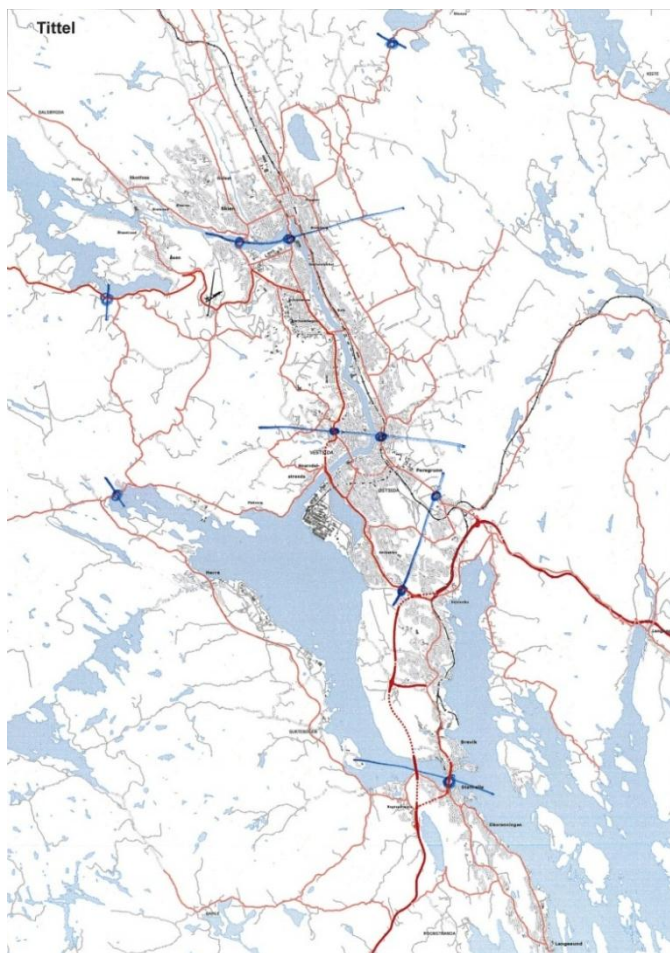
Trafikkberegninger viser at dersom det ikke etableres bomstasjoner på Vold, vil trafikken på fylkesveg 353 kunne øke med opp mot 1000-1500 kjøretøy pr døgn, og dette vurderes som akseptabelt.

Det foreslås et betalingspunkt i tilknytning til ny riksveg 36 Skyggestein – Skjelbredstrand for å ivareta nytteprinsippet, dvs. at de som har nytte av tiltaket bør betale bompenger.

Følgende bomsnitt (et bomsnitt kan omfatte flere veger og bomstasjoner) er vurdert som aktuelle, se også figuren nedenfor:

- Sør for Skien sentrum i nærheten av der vegen krysser elva.
- Nord for Porsgrunn
- To alternative snitt sørøst for Porsgrunn:
 - Nær sentrum eller
 - Nær E18
- Ved Stathelle

I tillegg er det i utgangspunktet tenkt et bomsnitt vest for bybåndet som innebærer et snitt på Rv 36 ved Skjelbredstrand og på Fv 353 ved Vold.



Figur 1: Prinsipielle bomsnitt i Grenland basert på mulighetsstudien

4.1.3 Viktige vurderinger – énveis/toveis innkreving

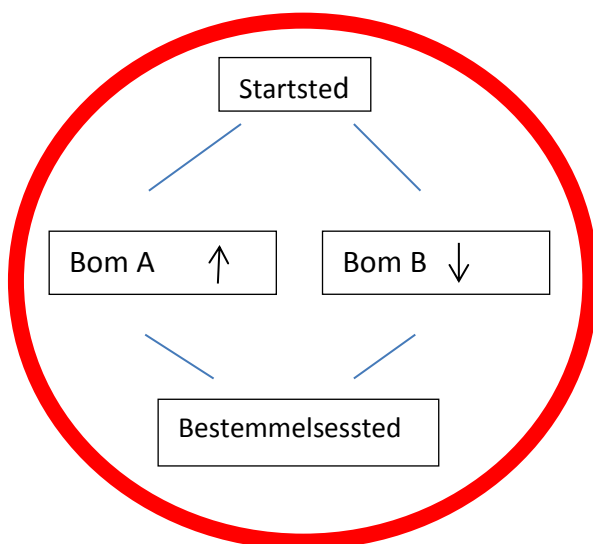
Driftskostnadene med bomstasjoner er tidligere blitt undervurdert i andre bompengeprosjekter som er blitt fremlagt for Stortinget. På grunn av driftskostnadene er det ønskelig med så få bomstasjoner som praktisk mulig gitt føringene ved behandling av Mulighetsstudien.

Utfordringen har vært å plassere ut færrest mulig bomstasjoner som gir mest mulig trafikk. Dette har vært problematisk av flere årsaker, bl.a. fordi det er utfordrende å finne sentrale områder som de fleste kommer fra eller skal til. Boliger, arbeidsplasser, fritidsaktiviteter, handel etc er spredt utover hele bybåndet fra Langesund til Gulset.

Økt trafikk på sidevegnettet som følge av bomstasjoner på hovedvegnettet kan tilsi at man bør gjøre tiltak i hvert fall dersom trafikken går gjennom boligområder eller andre uegnede veger. Dersom fartsreducerende tiltak ikke ansees å være tilstrekkelig, må man vurdere stengning eller å sette opp en ekstra bom. Stengning av vegen kan vurderes som mindre dramatisk enn det å sette opp en ekstra bom. Man må vurdere ulempen med stengning opp mot ulempen med høyere driftskostnader.

En énveis bomstasjon gir lavere driftskostnader enn en toveis bomstasjon. Gitt samme totale inntjening i bomstasjonene, vil énveis innkreving gi høyere takst enn toveis innkreving (man betaler kun den ene vegen). Videre vil énveis innkreving gi lavere driftskostnader enn toveis innkreving gitt samme antall bomstasjoner. Hvis man reduserer antall bomstasjoner for å redusere driftskostnadene, vil man i mindre grad imøtekomme ønsket om at bomstasjonene skal spres mest mulig.

Hovedutfordringen med et system med énveis bomstasjoner er å finne den beste innkrevingsretningen på alle bomstasjoner. Man må unngå at systemet gir insentiver til uønskede kjøremønstre. Dette er skjematisk vist i figuren nedenfor. Man kan kjøre mellom startsted og bestemmelsessted og passere en bom med innkreving i motsatt retning. Returen kan tas en annen veg der det er innkreving den andre retningen, slik at man også her passerer i motsatt retning. En slik bomplassering vil redusere inntektene og gi en skjev retningsfordeling av trafikken og bør unngås.



4.2 Beskrivelse av alternative bomkonsept

Basert på ovenstående føringer og vurderinger er det utviklet to ulike bomkonsept (blått og rødt bomkonsept). I tillegg er blått konsept vurdert med både énveis og toveis innkreving i bomstasjonene. Rødt bomkonsept er bare utredet med toveis innkreving da det antas at forskjellen

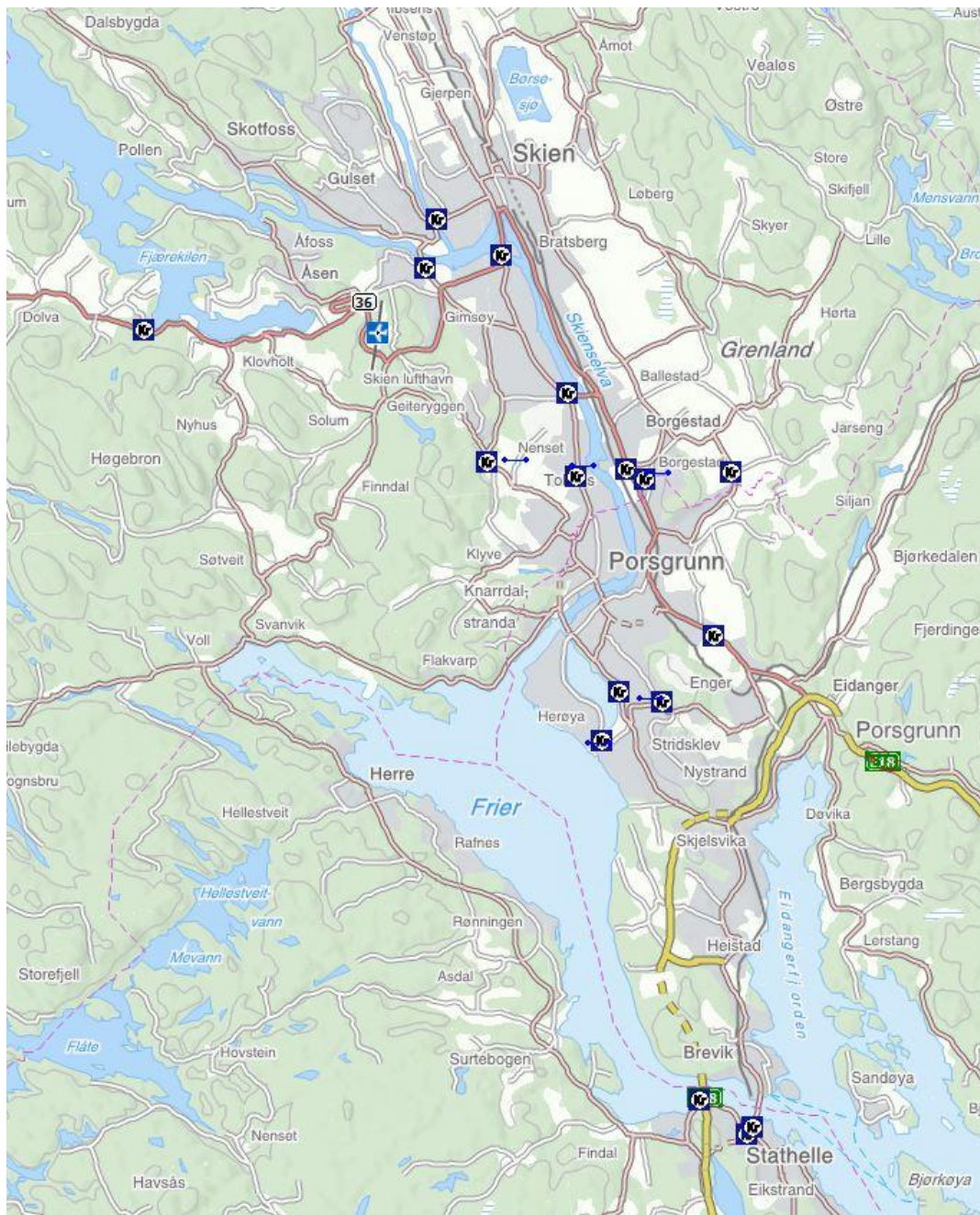
mellom énveis og toveis innkreving i blått konsept også vil være representativ for rødt bomkonsept. Det er dermed tre alternative bomkonsept som er utredet:

1. Blått bomkonsept med énveis innkreving
2. Blått bomkonsept med toveis innkreving
3. Rødt bomkonsept med toveis innkreving

4.3 Plassering av bomstasjoner

Gjennomførbarheten av plasseringen av bomstasjonene er avklart, det gjelder trafiksikkerhet, elektrisitet og tele samt anleggsfase og driftsfase.

4.3.1 Blått alternativ – énveis innkreving



Bomkonseptet inneholder 17 bomstasjoner hvorav én er forutsatt med toveis innkreving, resten med énveis innkreving, se nedenfor.

Bomstasjonene plasseres på følgende steder:

I tilknytning til ny veg Skyggestein – Skjelbredstrand:

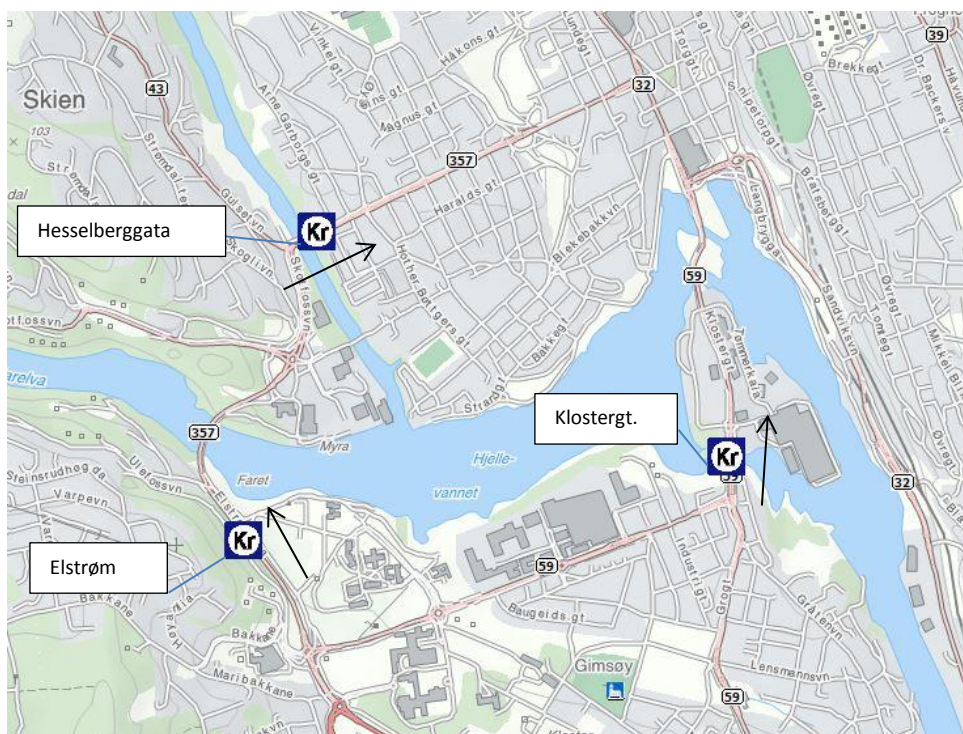
- Rv 36 ved Hanesbakken, se detaljkart nedenfor.



Bomsnitt sør for Skien sentrum

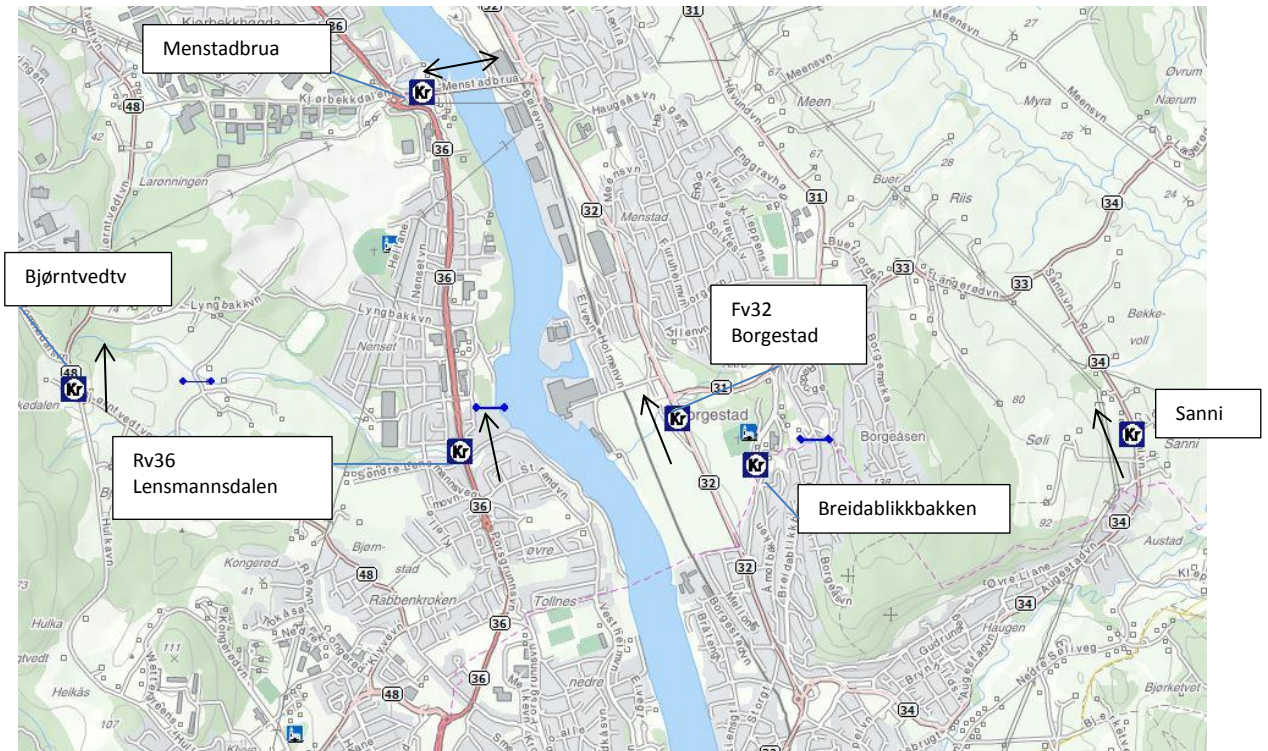
- På fv 357, rettstrekning mellom Elstrømbraua og den nordlige rundkjøringen ved Moflata.
- I fv 59 Klostergata, rett nord for krysset med Ulefossvegen.

I forbindelse med disse bomstasjonene gjøres ingen stengning av veger.



Bomsnitt nord for Porsgrunn

- På fv 32 Menstadbrua, toveis innkrevning.
- Fv 32 Borgestadalleen, Breidablikkbakken og fv 34 Sannivegen (har vært bomstasjon her tidligere, lokalveg stenges).
- Vest for elva: Rv 36 Lensmannsdalen og fv 48 Bjørntvedtvegen.



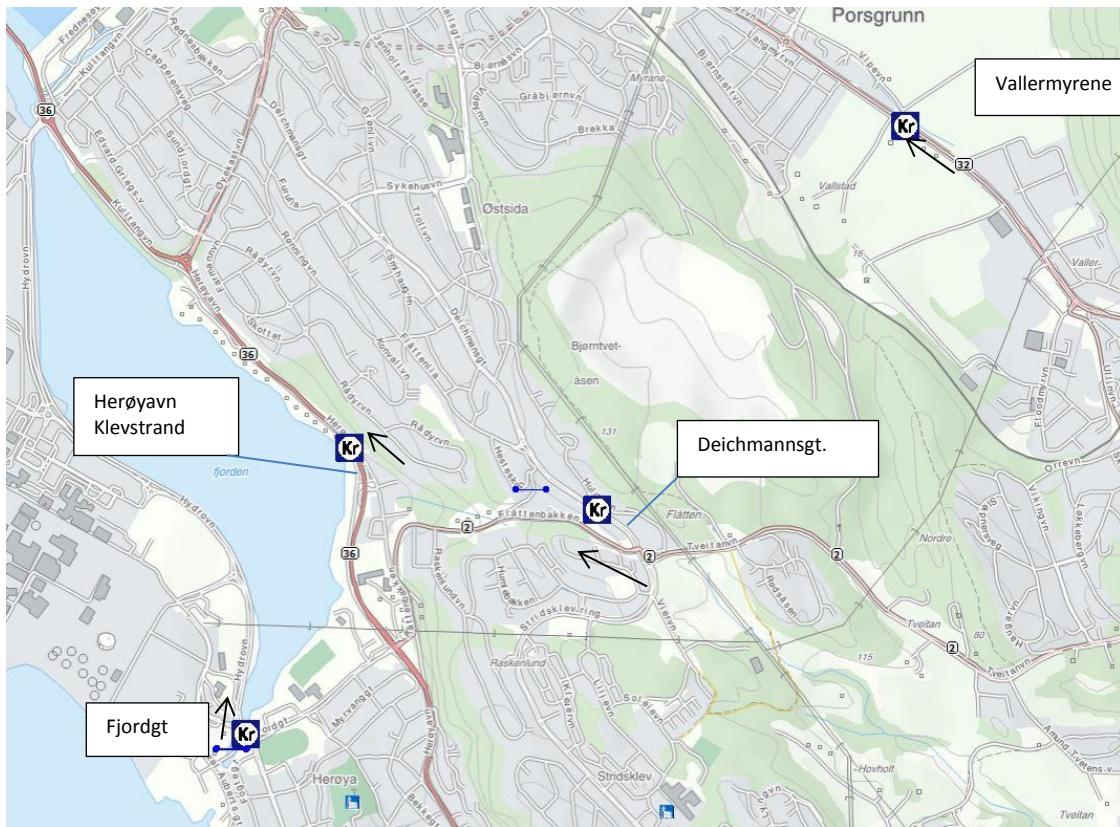
For å unngå uønsket kjøremønster med økt belastning på den ene eller andre siden av elva foreslås toveis innkrevning på Menstadbrua.

En kommunal og en privat veg på vestsiden vurderes stengt. Håvundvegen på østsiden stenges ved kommunegrensen mellom Porsgrunn og Skien. Breidablikkbakken stenges med bom, men skal være åpen for buss.

Bomsnitt sør for Porsgrunn

- Fjordgata på Herøya, sør for industriområdet
- Rv 36 nord for Klevstrandkrysset
- Øverst i Deichmannsgate
- Fv 32 Vallermyrene

Kanalvegen og Stigen stenges.



Bomsnitt ved Stathelle

- Fv 354 Brevikbrua
- Fv 354 Høgenheitunnelen
- Omborgsnes (eventuelt fysisk stenging)

Det forutsettes ikke bomstasjoner på E18.

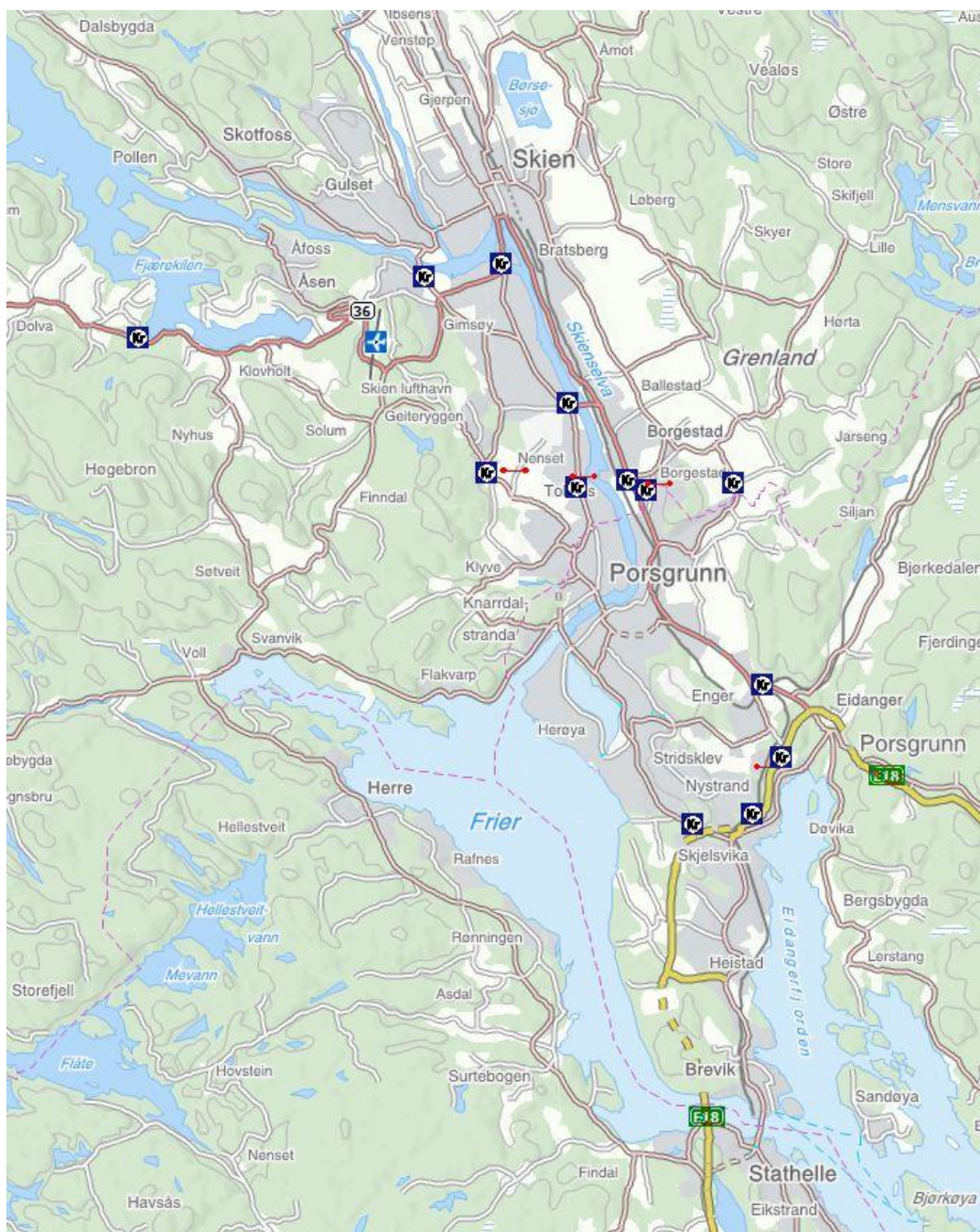


Det er vurdert å ha en bomstasjon på fv 353 ved Vold. Med bakgrunn i beregninger og vurderinger foretatt i etterkant av mulighetsstudien, har man kommet frem til at inntjeningen i denne stasjonen vil være forholdsvis beskjeden. Blant annet vil svært mange som passerer denne stasjonen også passere andre bomstasjoner på samme tur. Som følge av timesregelen vil en bomstasjon ved Vold generere forholdsvis lav inntekt. Trafikkberegninger viser at dersom det ikke etableres bomstasjoner på Vold, vil trafikken på fylkesveg 353 kunne øke med opp mot 1000-1500 kjøretøy pr døgn, og dette vurderes som akseptabelt.

4.3.2 Blått alternativ – toveis innkreving

Alle bomsnitt er de samme og inneholder samme bomstasjoner som i blått énveis bomkonsept. Det forutsettes toveis innkreving i alle bomstasjoner.

4.3.3 Rødt alternativ – toveis innkreving



Bomkonseptet inneholder 13 bomstasjoner, alle med toveis innkreving.

I tilknytning til ny veg Skyggestein – Skjelbredsstrand:

- Rv 36 ved Hanesbakken som i blått bomkonsept.

Bomsnitt sør for Skien sentrum (som i blått énveis konsept)

- På fv 357, rettstrekning mellom Elstrømbrua og den nordlige rundkjøringen ved Moflata.
- I fv 59 Klostergata, rett nord for krysset med Ulefossvegen.



I forbindelse med disse bomstasjonene gjøres ingen stenging av vegar.

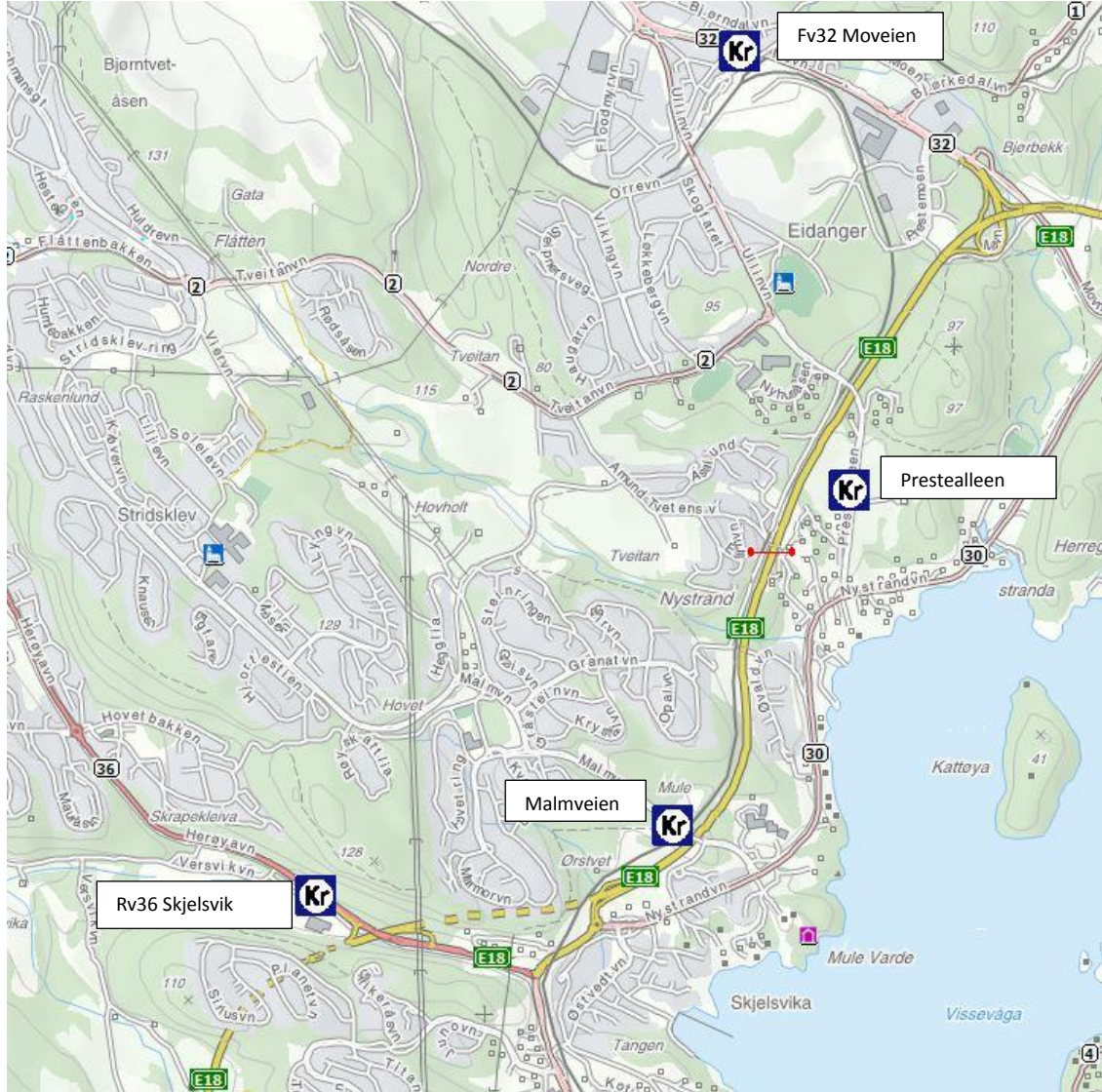
Bomsnitt nord for Porsgrunn

- På fv 32 Menstadbrua, toveis innkrevning.
- Fv 32 Borgestadalleen, Breidablikkbakken og fv 34 Sannivegen (har vært bomstasjon her tidligere, lokalveg stenges).
- Vest for elva: Rv 36 Lensmannsdalen og fv 48 Bjørntvedtvegen.

Som i blått bomkonsept.

Bomstasjoner i bomsnitt sør for Porsgrunn

- Rv 36 Skjelsvikdalen
- Malmvegen
- Prestealleen
- Fv 32 ved Moheim



4.4 Takster og rabatter

4.4.1 Takstnivå

I tabellen nedenfor er vist noen nøkkeltall fra eksisterende bompengoordninger i norske byområder.

Bomselskap	Antall bomstasjoner	Retning	Takst lett/tung	Rabatter*	Månedstak, passeringer	Timesregel
Nord-Jæren	21	Enveis	20/50	20 %	75	Ja
Bergen	14	Enveis (toveis)	15/30	10-40 %	50 (nytt: 60)	Ja
Haugalandet	13	Enveis/toveis	12/24	30-40 %	75	Ja
Tønsberg	6	Enveis	15/30	30-50 %	60	Ja
Trondheim	7	Toveis	10/20 *	20 %	90	Ja (pr snitt)
Kristiansand	5	Enveis	14/28	10-20 %	50	Ja
Krårkerøy	2	Enveis	22/44	30-50 %	50	Nei

* Dobbel takst i rush hverdager

Nivået på takstene for lette biler uten rabatt ligger pr i dag stort sett i området 15-20 kr. Tunge biler (> 3,5 tonn) betaler vanligvis dobbel takst. Bare Trondheim har bomtakster som er tidsdifferensierte, dvs at takstene i morgen- og ettermiddagsrushet er dobbelt så høye som utenfor rush. Det vil bli innført tidsdifferensierte takster i Kristiansand fra høsten 2013. For lette biler blir taksten 14 kr utenom rush og 21 kr i rush.

I Nedre Glomma (Fredrikstad og Sarpsborg) er forslag til finansiering av bypakke til lokalpolitisk behandling. Der er det utredet flate bomtakster på 20 og 30 kr og tidsdifferensierte takster på 20/30 kr utenom/i rush for lette biler. Det er forutsatt dobbel takst for tunge biler, 20 % rabatt for abonnenter og 10 % for øvrige brikkebrukere.

Forslag til takstnivå

Det foreslås at bompengekonseptene beskrevet ovenfor utredes med følgende takstnivåer (skiltet takst, uten rabatter):

- Flat takst 14/28 kr for lette/tunge biler
- Flat takst 18/36 kr for lette/tunge biler
- Blått konsept med énveis innkreving utredes med tidsdifferensierte takster for lette biler på 18 kr utenom rush og 27 kr i rush. Lørdag og søndag og andre helge- og helligdager settes taksten til 18 kr. Rushperiodene er satt til kl 07-09 og kl 15-17. Tunge biler (>3500 kg) betaler dobbelt takst.

Fritak for betaling av bompenger er regulert gjennom de til en hver tid gjeldende takstretningslinjer. Pr. i dag er følgende trafikantgrupper fritatt for betaling av bompenger:

- Syklende og gående
- Passasjerer i alle typer kjøretøy
- Uniformerte utrykningskjøretøy samt sivile utrykningskjøretøy i tjenesteoppdrag
- Kjøretøy i merket begravelserfølge
- Elektriske biler
- Kollektivtransportkjøretøy i rute
- Forflytningshemmede, fritak gjelder kun i bomringer

4.4.2 Rabattordninger

Som det framgår av tabellen ovenfor har flere byområder i dag fortsatt rabattordninger som gir fra 30 til 50 % rabatt hvis man inngår abonnementsavtale med bomselskapet.

Flere norske byområder har gått over til eller vedtatt endringer som gir 20 % flat rabatt ved avtale med bomselskapet og 10 % rabatt for alle andre som betaler med elektronisk brikke. For øvrig har Oslo 10 % flat rabatt ved abonnement. Viktige begrunnelser for overgang til flat rabatt har vært å øke inntjeningen og å få et enklere rabattsystem som er mer oppnåelig og rettferdig for alle (abonnementsavtaler med 50 % rabatt koster relativt mye mer enn avtaler med lavere rabatter).

I Meld. St. nr. 26 (2012-2013) Nasjonal transportplan 2014-2023 går regjeringen inn for at det for nye bompengeprojekt skal være en rabatt på 10 % for alle kjøretøy.

Rabattordningen forutsetter at trafikantene har brikke.

Forslag til rabattordning

Med utgangspunkt i Meld. St. nr. 26 (2012-2013) foreslås:

- 10 % rabatt for alle brikkebrukere.

Det legges til grunn etterskuddsvis fakturering, også for abonnenter.

Timesregel

I tillegg til rabattordningen foreslås det en «timesregel» i bompengereordningen. Det innebærer at man betaler for bare én bompassering i løpet av en time, uansett hvor mange bompasseringer man har i løpet av denne timen.

Månedstak

Dessuten foreslås det et «månedstak» som angir maksimalt antall bompasseringer det skal betales for i løpet av en måned. Det betales altså ikke for bompasseringer ut over månedstaket. Et lavt månedstak kan gi en betydelig reduksjon i inntjeningen i bomstasjonene. Et lavt månedstak vil også innebære at mange bilturer (ut over månedstaket) vil være «gratis», hvilket ikke vil være i tråd med intensjonene i bypakka om å begrense bilbruken. I Grenland foreslås et månedstak på 60 passeringer.

I forbindelse med Mulighetsstudien ble det antydnet at en daglig utgift for en personbil på 20-35 kr kunne være akseptabelt. Dette tilsvarer mellom 600 kr og 1050 kr pr måned.

Følgende gjelder dersom månedstaker settes til 60 passeringer og bombrikke som gir 10% rabatt:

En takst på 14 kr for lette biler vil gi en maksimal månedlig bompengekostnad på $14 \text{ kr} \times 60 \text{ passeringer} \times 0,9 = 756 \text{ kr}$ for en bil.

Hvis taksten settes til 18 kr for lette biler blir tilsvarende kostnad 972 kr.

Med tidsdifferensierte satser vil en bilist i Grenland som kjører til jobb i rush alle arbeidsdager i måneden få utgift på $27 \text{ kr} \times 22 \text{ dager} \times 0,9 = 535 \text{ kr}$. Dersom de resterende reisene av de 60 betalingspliktige pr måned kjøres utenom rush tilsvarer dette en utgift på: $18 \text{ kr} \times 38 \text{ dager} \times 0,9 = 616 \text{ kr}$. Samlet blir dette kr 1151 kr per måned. Dersom det kjøres utenom rushtiden blir tilsvarende tall: $18 \text{ kr} \times 60 \text{ passeringer} \times 0,9 = 972 \text{ kr}$. Statens vegvesen vurderer at dette er akseptabelt i forhold til antydningene i Mulighetsstudien.

4.4.3 Fastsetting av gjennomsnittstakst i finansieringsanalysene

Rabattordninger, timesregel, månedstak samt diverse fritaksordninger påvirker gjennomsnittsinntekten pr passerende kjøretøy i bomstasjonene. Dessuten må det tas høyde for at noen passeringer ikke blir registrert av tekniske årsaker, for eksempel pga uleselige nummerskilt.

Erfaringer fra norske bompengeordninger i byområder viser stor variasjon i gjennomsnittsinntekten pr passering, bl.a. fordi månedstaket varierer fra 50 til 90, samt at effekten av timesregelen varierer. Hvis man ser på gjennomsnittsinntekten som andel av lettbiltaksten varierer dette forholdet fra ca 35 til 75 %. I de fleste tilfellene ligger gjennomsnittsinntekten på 35 til 60 % av lettbiltaksten. De fleste eksisterende bomordningene har imidlertid rabatter på opptil 50 %, noe som kan redusere gjennomsnittsinntekten betydelig.

Effekten av månedstaket med hensyn på antall gratispasseringer vil variere med hensyn på hvor høyt det settes og om man har énveis eller toveis innkreving. Med toveis innkreving vil mange av trafikantene nå månedstaket raskere enn med énveis innkreving.

Ut fra erfaringstall fra eksisterende bompengeordninger i norske byer og vurdering av de lokale forholdene i Grenland er det valgt å legge til grunn en gjennomsnittstakst på:

- 65 % av lettbiltaksten med énveis innkreving
- 55 % av lettbiltaksten med toveis innkreving

Det er viktig å være klar over at vurderingene av gjennomsnittsinntekten pr passering er beheftet med stor grad av usikkerhet.

4.5 Bompengeselskap

Det er allerede opprettet et bompengeselskap som vil være ansvarlig for den bompengeordningen som vedtas for Grenland. Bomselskapet vil måtte garantere for låneopptakene som vil bli gjort for å finansiere bypakken.

Det arbeides på nasjonalt nivå med planer om å etablere regionale, eller subsidiært fylkesvise, bompengeselskap som skal erstatte det store antallet bomselskap som eksisterer i dag. Det er ikke kjent når og hvordan en slik omorganisering vil tre i kraft. Før man vet mer om etableringen av regionale/fylkesvise bompengeselskap må man forutsette at det opprettede bompengeselskapet vil administrere bompengeordningen.

5. TRAFIKALE VIRKNINGER AV BOMPENGEORDNINGEN

5.1 Trafikkgrunnlag for bompengeinnkrevingen

Det er til utført/under utførelse trafikkberegninger med Regional transportmodell for å beregne trafikkgrunnlaget for bompengeinnkrevingen og de trafikkmessige konsekvensene av en bompengeordning. Trafikkmodellen fanger ikke opp effekten av timesregelen, dvs at man bare skal betale for én bompassering i løpet av en time. Modellen agerer som om man skal betale i alle bompasseringer. Beregnet trafikkavvisning på grunn av bompengene blir derfor for stor.

I de bomkonseptene som er utredet i Grenland vil til dels mange bilreiser passere to eller flere bomstasjoner i løpet av en time. Dette gjelder i særlig grad med toveis innkreving. Ut fra erfaringstall og vurderinger av effekten av timesregelen andre steder er det derfor lagt til grunn at trafikkavvisningen blir:

- 10 % mindre enn beregnet med énveis innkreving
- 15 % mindre enn beregnet med toveis innkreving.

Virkingen av tidsdifferensierte bomtakster er beregnet bare for blått bomkonsept med énveis innkreving.

Dette gir følgende trafikkgrunnlag i de ulike bomkonseptene, dvs sum antall passerende kjøretøyer i alle bomstasjoner pr døgn (sum ÅDT) er som følger:

Bomkonsept	14 kr	18 kr	Tidsdiff 18/27 kr
Blått énveis	65.000	59.000	55.000
Blått toveis	115.000	102.000	
Rødt toveis	90.000	81.000	

Som det fremgår av tabellen vil avvist trafikk som følge av bompengeordningen øke med økende bomtakst. Trafikkavvisningen som følge av bompenger ligger i området 20-25 % i snitt for alle bomstasjoner.

Det er foreløpig utført trafikkberegninger med tidsdifferensierte bomtakster på 18/27 kr utenom/i rush for en 2-times rushperiode morgen og ettermiddag. Denne beregningen gir et trafikkgrunnlag i bomstasjonene i samme størrelsesorden som med flat takst 18 kr.

5.2 Virkninger av tidsdifferensierte takster – blått enveis konsept

Detaljerte resultater fra trafikkberegningene vil bli presentert i en egne trafikkrappport

Det tidsdifferensierte alternativet i blått bomkonsept med énveis innkreving ligger nær tilsvarende konsept med flat takst 18 kr med hensyn til antall betalende kjøretøy.

For å se hvilke effekter som alene kommer som følge av tidsdifferensieringen er det sammenlignet mot beregningsresultatene for flat takst 18 kr.

Beregningene viser at tidsdifferensieringen virker etter hensikten. Trafikken i rushtimene morgen og ettermiddag blir vesentlig lavere enn med flat takst. Dette skyldes naturlig nok at bomavgiften er høyere de to rushtimene, men også at trafikken «forskyver» seg i tid til nærmeste time med lav avgift.

Alt i alt medfører tidsdifferensierte bomtakster en del trafikkmessige effekter som må anses som gunstige i forhold til målene for bypakka (mindre bilbruk, særlig til arbeidsreiser, samt høyere kollektivandel). Det er også grunn til å forvente en økning i andelen gående og syklende, men trafikkmodellen gir ikke store utslag for disse trafikantgruppene.

5.3 Trafikkarbeid

Trafikkarbeidet er antall kjørte kilometer med bil i løpet av et gjennomsnittsdøgn (årsdøgn). Det er tatt ut tall for de fire berørte kommunene. Tallene gjelder totalt for hele kommunen, dvs. at alle offentlige veier inngår.

I kommunene med flest bomstasjoner, Porsgrunn og Skien, gir alternativene med toveis bompengeinnkreving størst nedgang i trafikkarbeidet. Det er her beregnet en nedgang på 17 % i Porsgrunn og 18-20 % i Skien (blått toveis konsept gir størst reduksjon). I Bamble og Siljan blir det en økning i trafikkarbeidet. For Bamble skyldes dette at det blir mer «lekkasjetrafikk» på Fv 353 på langs Frierfjorden. Dette oppveier reduksjonen man får i trafikkarbeid på vegene ved Brevik/Stathelle. For Siljan, som ikke har noen bomstasjoner, skyldes økningen i trafikkarbeid at Fv 32 og 215 får noe mer «lekkasjetrafikk». Selv om denne trafikkøkningen er liten (noen hundre kjøretøy pr døgn), er dette lange turer som gir utslag i form av økt trafikkarbeid.

Et enveis bomkonsept gir mindre trafikkreduksjon enn toveis fordi men i hovedsak betaler for kun en retning. Det blir et billigere konsept for trafikantene, og gir derfor mindre trafikkavvisning.

5.4 Reiseomfang og reisemønster

Det er sett på hvilken virkning de ulike bompengekonseptene har på reiseomfang (antall turer og hvor turene går) og på valg av reisemiddel. Beregningene omfatter antall turer totalt pr døgn (årgjennomsnitt) i de 19 sonene som Grenland er inndelt i, fordelt på bilfører, bilpassasjer,

kollektiv, sykkel og gange. Endringer i forhold til 0-situasjonen for disse transportformene i de tre bompengekonseptene er beregnet.

I dagens situasjon gjøres 63,6 % av det totale antallet turer i de 19 sonene av bilførere. Kollektivandelen er 4,1 %, sykkel 5,9 % og gange 15,3 %.

Blått toveis bomkonsept gir størst nedgang i andelen bilførerturer, denne synker fra 63,6 % til 62,5 %. Tilsvarende får man en økning fra 4,1 % til 4,4 % i kollektivandelen, og omtrent samme økning i gang- og sykkelturene. Endringen i reisemiddelfordelingen altså beskjeden og forskjellene mellom bomkonseptene er også små.

6. UTFORMING AV BYPAKKA

6.1 Forutsetninger for finansieringsanalysene

Bomtakster

Se kapittel 4.4. I alle alternativ forutsettes at tunge biler (> 3,5 tonn) betaler dobbelt takst.

Oppstart og varighet av bompengeneinnkrevningen

Ut fra en vurdering av nødvendig tid for beslutningsprosessen fram til et stortingsvedtak om en bompengereordning i Grenland, er det sannsynlig at innkrevningen kan starte i 2015.

Utbygging og gjennomføring av aktuelle tiltak antas å starte ved årsskiftet 2014/2015 dersom plansituasjonen tilsier det. Det innebærer at det i de første årene vil bli parallellinnkrevning, dvs innkrevning av bompenger samtidig som tiltakene bygges/utføres.

I norske bompengereordninger skal maksimal innkrevningstid være 15 år.

Trafikkgrunnlag i bomstasjonene

Se omtale i kapittel 5.

Årlig trafikkvekst

Det er ikke gjennomført prognoseberegninger i forbindelse med bypakka. Dette ble gjort i forbindelse med KVUen. Trafikkberegningene skal i bypakka primært brukes som grunnlag for finansieringsberegningene. Når det gjelder bompengeneinntekter m.m. er det de første årene som er de viktigste for finansieringsberegningene. I denne sammenheng anses fylkesprognosene å være mer presise enn prognosene i konseptvalgutredningen.

Et av målene med bypakken er å redusere veksten i biltrafikken. Det er et mål at veksten i persontrafikken skal tas med kollektiv, gange og sykkel, men at det vil ta tid før tiltakene er gjennomført og får effekt. Det kan derfor ikke forventes at den trafikkredukerende effekten av tiltakene som foreslås blir særlig merkbar de første årene. Erfaringer fra andre byområder og resultatene fra trafikkberegningene tilsier imidlertid at det kan forventes en ganske umiddelbar trafikkreduksjon etter at bompengereordningen er etablert. Deretter er det likevel grunn til å anta at andre drivkrefter i samfunnsutviklingen (bosetting, næringsutvikling, økt bilhold etc.) vil gi en viss trafikkvekst.

I løpet av innkrevingsperioden er det derfor lagt til grunn en trafikkvekst i tråd med trafikkprognosen for Telemark som er utarbeidet i forbindelse med rulleringen av Nasjonal transportplan.

Denne innebærer årlig trafikkvekst på om lag 1 % i gjennomsnitt i bomperioden.

Lånerente

På dette stadiet i prosessen, før det er inngått renteavtaler med låneinstitusjoner, skal det legges til grunn konservative anslag på lånerenten. Det er vanlig å anta en lånerente på 6,5 %.

På grunn av et stort finansieringsbehov blir det nødvendig med låneopptak. Rentekostnadene kan dermed bli betydelige, og rentenivået får derfor stor betydning for finansieringspotensialet i bompengoordningen. Dersom den faktiske renten blir vesentlig lavere enn de forutsatte 6,5 % vil dette bidra til at flere tiltak kan finansieres, eventuelt at innkrevningstiden kan forkortes.

Driftskostnader (innkrevingskostnader) for bomstasjoner

Erfaringstall fra bompengoordninger i norske byområder viser stor spredning hva gjelder driftskostnadene, fra 1,4 til over 4 mill kr pr år pr bomstasjon. Det er imidlertid uvisst hva som ligger til grunn for de ulike tallene, så man bør være forsiktig med å trekke for sikre konklusjoner fra dette erfaringsgrunnlaget. Kostnadene er i stor grad knyttet til manuell fakturering av trafikanter som ikke betaler med elektronisk brikke. En høy andel brikkebrukere vil derfor bidra til å redusere driftskostnadene.

I Grenland legges det opp til at alle rabattordninger inkludert timesregel og månedstak kun oppnås ved kjøp av brikke. Samferdselsdepartementet arbeider med et lovforslag som skal tillate obligatorisk bompengebrikke for alle tunge kjøretøy. Disse forholdene tilsier at det kan forventes høy brikkeandel i Grenland og dette vil redusere driftskostnadene for bomsystemet.

Driftskostnadene vil variere fra bomstasjon til bomstasjon, avhengig av trafikkgrunnlaget. I samråd med Vegdirektoratet er det antatt en gjennomsnittlig årlig driftskostnad for énveis bomstasjoner på 2,5 mill kr pr bomstasjon og år ved flate takster og 2,7 mill kr pr. bomstasjon og år ved tidsdifferensierte takster. Et opplegg med tidsdifferensierte takster vil være dyrere å drifte enn et opplegg med flat takst. Bakgrunnen for at en ordning med tidsdifferensierte takster vil være dyrere å drifte er bl. a. et mer omfattende informasjonsopplegg rundt takster og rabatter. I tillegg er det grunn til å regne med økte publikumshenvendelser som følge av et mer uoversiktlig takstsystem. Det må også settes opp variable skilttavler i tilknytning til hver enkelt bomstasjon. Valg av et system med tidsdifferensierte bompengetakster har altså en konsekvens for driftskostnadene.

En toveis bomstasjon tilsvarer i prinsippet to énveis bomstasjoner. Kostnadene for en toveis bomstasjon er likevel ikke dobbelt så stor som kostnaden for en énveis stasjon. Det antas en driftskostnad for toveis bomstasjoner på 4,3 mill kr pr år.

6.2 Finansieringspotensial – innkrevningstid

Finansieringsbehovet i fase 1 av bypakka er om lag 2,5 mrd kr, jfr. omtale av prosjekter, tiltak og finansieringsbehov i kapittel 3.1.

Som nevnt i kapittel 3.3 er det antatt en gjennomføringsperiode av prosjekter og tiltak på om lag 11 år fra 2015. I tabellen nedenfor er vist hvilken investeringstakt som er lagt til grunn (mill 2013-kr).

Det forutsettes at bompengeselskapet forskutterer nødvendige midler.

Årlige investeringer	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	SUM
Tiltak gående og syklende TS												
Tiltak kollektivtrafikk (mindre infrastrukturtiltak)												
Tiltak for næringstransport Bymiljø												
Sum alle tiltak over	70	110	110	110	110	110	110	110	110	110	110	1170
Tiltak kollektivtrafikk (tilskudd drift)	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	30	310
Rv 36 Skyggestein-Skjelbredstrand		250	242									492
Fv 32 Lilleelvgata – Hovenga	150	250	114									514
SUM investering	248	638	494	138	138	138	138	138	138	138	140	2486

Det er ikke lagt inn midler fra belønningsordningen, statlige bymiljøavtaler eller momsrefusjon fra fylkeskommunale eller kommunale veger i beregningen.

Som omtalt i kapittel 3.4 er det lagt til grunn offentlige bevilgninger på i alt 960 mill kr. Sammen med bompengene og et stort trafikkgrunnlag gir dette et betydelig inntekspotensial. For alle beregningstilfeller, dvs for ulike bomkonsept med énveis eller toveis innkreving og 14 eller 18 kr flat bomtakst, eller tidsdifferensierte takster 18/27 kr, blir innteksgrunnlaget så stort at finansieringsbehovet kan dekkes med bomperiode på under 10 år.

I tabellen nedenfor er angitt hvor lang bomperiode som er nødvendig i de ulike beregningstilfellene.

Dessuten er samlede driftskostnader (innkrevingskostnader) angitt, både i mill kr og som andel av brutto bompenginntekter.

Maksimal lånegjeld i løpet av innkrevingsperioden er også angitt. Fylkeskommunen forutsettes å stille garanti for denne lånegjelden.

Bomkonsept	Takst lett bil	Nødvendig innkrevingstid (bomperiode)	Sum driftskostnader, mill kr	Driftskostnader i % av brutto bompenginntekter	Maksimal lånegjeld mill kr
Blått énveis	14 kr	10 år	440	19 %	730
	18 kr	8 år	350	16 %	630
	Tidsdiff. 18/27 kr	8 år	385	17 %	720
Blått toveis	14 kr	7 år	520	23 %	640
	18 kr	6 år	450	19 %	580
Rødt toveis	14 kr	9 år	510	22 %	700
	18 kr	7 år	400	18 %	620

Innkrevingstiden er rundet opp til nærmeste hele år.

Toveis innkreving gir større trafikkgrunnlag og inntjening og dermed kortere innkrevingstid enn enveis innkreving. På den annen side medfører toveis innkreving høyere innkrevingskostnader, både i absolutte tall og som andel av brutto bompenginntekter.

Tidsdifferensierte bomtakster medfører noe høyere driftskostnader enn flate takster.

Det vil alltid være usikkerhet knyttet til forutsetningene for både trafikk- og finansieringsberegningene. Det vil skje en ytterligere kvalitetssikring før saken behandles i stortinget.

6.3 Konsekvenser for trafikantene

Gjennomføringen av bypakka vil gi en bedring i transporttilbudet i regionen for alle trafikantgrupper, og ikke minst for gående og syklende og kollektivtrafikanter. Bilistene må i stor grad bidra til å finansiere denne forbedringen gjennom betaling av bompenger. De vil få nytte av bompenginnkrevningen gjennom bedre framkommelighet i et avlastet vegnett og et vesentlig forbedret gang-sykkel og kollektivtilbud som et alternativ til bilen.

Den økonomiske belastningen på bileierne vil være avhengig av hvor ofte de passerer en bomstasjon, om de har bompengebrikke og hva takstnivået settes til. For bilister som trafikkerer vegnettet i regionen ofte vil månedstaket være avgjørende for hvor store bompengeutgiftene blir.

Med et månedstak på 60 passeringer og bombrikke som gir 10 % rabatt vil en lett bil gi følgende utgifter (se pkt 4.4.2 for detaljer):

- Flat takst 14 kr – 756 kr/mnd
- Flat takst 18 kr - 972 kr/mnd
- Tidsdifferensierte satser 18/27 kr med
 - kjøring i rush alle arbeidsdager i måneden, resten av turene utenom rush – 1151 kr/mnd
 - Kun turer utenom rush – 972 kr/mnd

Statens vegvesen vurderer at dette er akseptabelt i forhold til antydningene i Mulighetsstudien.

6.4 Samfunnsmessige virkninger

Det finnes begrenset med erfaringer om virkningene av bompenggeordninger i norske byområder, sett i forhold til byutvikling, næringsliv, arealutvikling og liknende. Nedenfor er referert resultater fra noen undersøkelser som virker relevante i forhold til bypakke Grenland.

Kristiansand – bomringens effekt på boligprisene (bomtast 22/44 kr)

I en mastergradsoppgave ved Universitet i Agder fra mai 2011 ble det trukket følgende konklusjoner vedrørende bompenggeordningens effekt på boligprisene:

- Boligarealer prises høyere innenfor enn utenfor bomringen.
- Boligareal, beliggenhet i forhold til bomring, avstand til sentrum, boligtype og alder er med på å påvirke boligprisen.
- Bomringens innvirkning på boligprisene er merkbart høy.

Effekt av tidligere bomring i Trondheim (1991-2005)

Virkningen av den tidligere bomringen i Trondheim der det var bomavgift mandag-fredag kl. 0600-1800, er beskrevet i rapporten «Evaluering av bomringen i Trondheim», SINTEF/ Meland 1994. Fra rapporten gjengis følgende:

- Da bomringen ble introdusert, endret ikke det totale trafikkvolumet seg i særlig grad, men trafikkbelastningen ble noe utjevnet: Trafikken økte utenom periodene med bompenger med 8-9 %, mens den ble redusert med 10 % i perioden med bompenger.
- Bomringen ble fjernet 31.12.2005 etter at prosjektene bomringen finansierte, var sluttført. Registrerte effekter av fjerningen:
 - Trafikken økte i perioden 06-18 på virkedager med 12 %, mens trafikkveksten for hele uka sett under ett økte med 4 %.
 - Trafikken utenfor avgiftsbelagte perioder sank. Bompengene endret altså når folk kjørte gjennom bomringen.
 - Erfaringene viser at en bomring, slik den har vært praktisert i Trondheim, ikke gir sporbare virkninger for handelsnæringen.

Lokal drivstoffavgift kontra bompenggeinnkreving

I rapporten «Lokal drivstoffavgift. En sammenligning av virkningene ved bompenger og lokal drivstoffavgift for å finansiere lokale samferdselstiltak», Norsk Petroleumsinstitutt, november 2009, er det gjort en sammenligning av effekten av en bompenggeordning og av en lokal drivstoffavgift. Resultatene viser blant annet:

- En bompengering, særlig tidsdifferensierte bompenger, vil gi langt større virkninger på køer, energibruk og utslipp enn en lokal avgift.
- Bompenger vil ha liten eller ingen virkning på handelsmønstre. En lokal avgift vil derimot påvirke handelsmønstrene og gi betydelig konkurransevridning for bensinstasjonssektoren.

- En lokal bensinavgift vil sannsynligvis også stride mot nytteprinsippet som legges til grunn ved utforming av slike lokale finansieringstiltak.
- Rent administrativt vil driftskostnadene ved en lokal avgift være mindre, men også for en lokal avgift vil det kreves oppbygging av kostbare it-systemer.
- NPs konklusjon er at et bomsystem er å foretrekke framfor en lokal drivstoffavgift fordi bomsystemet gir samfunnsmessig sett større positive virkninger med hensyn til energibruk og kjøkjøring enn en lokal avgift. Bompenger er også mer rettferdig fordi det sannsynligvis er større sammenheng mellom hvem som betaler og hvem som drar nytte av prosjektene. I tillegg kommer betydelige negative virkninger for bensinstasjonene innen avgiftsområdet

Oppsummering av samfunnsmessige virkninger

Tilgjengelige erfaringer og undersøkelser tilsier ikke at det kan forventes omfattende endringer i reisemønster, reiseomfang, handelsmønster etc etter etablering av en bompenggeordning i Grenland. De refererte undersøkelsene bekrefter inntrykket av at trafikkberegningene som ligger til grunn for finansieringsanalysene i Grenland synes å overvurdere den trafikkavvisende effekten av bompenger.

Det er sannsynlig at det vil kunne skje endringer i reisevanene, spesielt for trafikanter som er bosatt eller arbeider nær bomstasjonene. Slike «lokale» virkninger blir ikke fanget opp i trafikkberegningene, men må eventuelt kartlegges når bomringen er satt i drift.

7. PORTEFØLJESTYRING FOR BYPAKKE GRENLAND

Følgende avsnitt er hentet fra kapittel 9.5.1 i Nasjonal transportplan 2014-2023 og beskriver hensikten med porteføljestyringen:

Styringsmodell for gjennomføring

For alle helhetlige bymiljøavtaler må det være et system for styring og politisk forankring. I eksisterende bypakker er det noe variasjon mellom de ulike byområdene i valg av styringsmodell. Det kan være flere aktuelle modeller for etablering av styringsgrupper innenfor det nye avtaleregimet. I valg av styringsmodell må en rekke hensyn ivaretas både når det gjelder ønske om politisk forankring, faglige tilrådinger og handlekraft. Et viktig spørsmål er statens representasjon. Det er viktig å sikre overordnet politisk styring og legge til rette for helhetlige prioriteringer og god porteføljestyring. Regjeringen vil vurdere nærmere hvilke modeller som er hensiktsmessige og om det skal legges til grunn en felles modell for alle helhetlige bymiljøavtaler.

System for porteføljestyring

De helhetlige bymiljøavtalene skal som hovedregel porteføljestyres. Prioritering av prosjekt og dosering av øvrige tiltak avgjøres løpende i perioden som følge av måloppnåelse og finansieringsgrunnlag. Et slikt system skal sikre at valg av rekkefølge på prosjekt skjer basert på de overordnede målsettingene for avtalene. Detaljeringsgraden i tiltakspakkene som inngår i de helhetlige bymiljøavtalene må vurderes med utgangspunkt i at prinsippet om porteføljestyring skal gjelde. Endringer i kostnader, finansieringsgrunnlag og kunnskap om virkninger av innsatsen kan gi behov for å justere kursen underveis. I de helhetlige bymiljøavtalene bør det derfor være et opplegg for faglig utredning og evaluering slik at porteføljestyringen baseres på oppdatert kunnskap. Dersom det viser seg at tiltakspakken må justeres for å nå målene i avtalen, gjøres det gjennom det avtalte systemet for styring.

Årlig rapportering utvikles ut fra behov og bør ha hovedvekt på mål, virkninger og økonomi.

Oppfølging av de helhetlige bymiljøavtalene skal rapporteres til og følges opp av Stortinget, berørte fylkeskommuner og kommuner. Behovet for årlig omtale i statsbudsjettet vurderes individuelt.

Avtalene i de fire største byområdene vil bli omtalt hvert fjerde år i forbindelse med Nasjonal transportplan.

Porteføljestyringen fordrer at organisasjonsmodellen og systemet for mål- og resultatstyring er avklart. I det følgende presenteres et forslag til opplegg for porteføljestyring av Bypakke Grenland

7.1 Organisasjonsmodell

Organiseringen av porteføljestyringen tar utgangspunkt i eksisterende struktur og grupper i arbeidet med Bystrategi Grenland.

Arbeidet foreslås ledet av en politisk styringsgruppe der staten ved Statens vegvesen og Jernbaneverket, Telemark fylkeskommune samt kommunene Bamble, Porsgrunn, Skien og Siljan ved ordførerne, er representert. Styringsgruppen vil ha politiske representanter fra Telemark fylkeskommune og kommunene. Under styringsgruppen organiseres arbeidet med en administrativ og en faglig koordineringsgruppe/sekretariat.

Saker for styringsgruppen vil i de fleste tilfeller først være forberedt av sekretariatet og deretter behandlet av administrativ styringsgruppe. Den administrative styringsgruppen vil bestå av rådmennene fra Telemark fylkeskommune og de fire kommunene og representanter på tilsvarende administrativt nivå i Statens vegvesen og Jernbaneverket.

Sekretariatet skal følge opp de deltakende parter i saker som gjelder økonomi og strategisk målstyring, og bistå i det løpende arbeidet med et samlet handlingsprogram for bypakka. Sekretariatet skal dessuten ha ansvar for å utarbeide samlede rapporter knyttet til økonomi og mål- og resultatstyring. Hvilken av partene i bypakka som skal være formell arbeidsgiver for sekretariatsleder med stab, og hvordan stillingene skal finansieres, må avklares i det videre arbeidet.

Det foreslås at det etableres en referansegruppe som skal bistå porteføljestyriings-organisasjonen med råd for å sikre bred forankring og god tilgang på informasjon. Representanter fra interessegrupper og fra nabokommuner kan være aktuelle deltakere i referansegruppen. Referansegruppen har ingen formell myndighet i organisasjonen.

Gjennomføringen av de forskjellige prosjektene og tiltakene i bypakka skal foretas av den myndighet som gjennom arbeidet med handlingsprogram og budsjetter er tildeles prosjekteierskapet fra planlegging og øvrige forberedelser til gjennomføring av prosjekter. Ansvarsfordelingen vil i stor grad følge den ansvars- og myndighetsfordeling som gjelder i dag.

Jernbane vil ikke inngå direkte i Bypakke Grenland, men hva som skjer med jernbanens infrastruktur vil være av stor betydning for bypakka. Tilsvarende vil bypakka kunne ha stor betydning for togreisende i form av tilgjengelighet til stasjonsområder og utvikling av kollektiv-knutepunkt. Koordinering mellom bypakka og Jernbaneverkets planlegging håndteres i den politiske og administrative styringsgruppen.

I tillegg til selve bompengeproposisjonen vil NTP, RTP, statsbudsjett, økonomiplaner og fylkeskommunale og kommunale budsjett legge føringer for Bypakke Grenland. Det kommende års forbruk av både statlige midler og bompengemidler er avhengig av bevilgningsvedtak i Stortinget gjennom den årlige statsbudsjettbehandlingen. Tilsvarende er forbruk av fylkeskommunale og kommunale midler i bypakka avhengig av bevilgningsvedtak i fylkeskommunale og kommunale organer.

Det foreslås et system med en todelt styring og justering av pakkens innhold. Prioritering av prosjekter gjøres i forhold til målene i bypakke Grenland. Prioritering og avklaring av prosjekter i forhold til overordnede mål og planavklaring/koordinering med øvrig planlegging i staten, fylkeskommunen og kommunene gjøres hvert 4. år i forbindelse med vedtak av fylkeskommunens og kommunenes planstrategier. Justering av fremdrift, detaljering av prosjektene og gjennomføring gjøres i forbindelse med den årlige budsjettbehandlingen.

Rullering av handlingsprogrammet, der det første året i kommende periode er neste års budsjettforslag, er en viktig forutsetning for framdriften i bypakken. Arbeidet med handlingsprogram og budsjett tilpasses tidsfrister som gjelder for budsjettarbeidet for øvrig i stat, fylkeskommune og kommunene.

Den totale summen som er tilgjengelig for tiltak innenfor gange, sykkel, kollektiv, næringstrafikk og trafiksikkerhet er per i dag 1 220 millioner. Det er identifisert i alt ca 160 aktuelle tiltak som tilsvarer en samlet kostnad på 2 240 millioner. Tiltakene varierer i kostnad fra under 1 til over 150 millioner kroner.

I porteføljestyringen for Bypakka foreslås det at valg av tiltak skal foregå på to måter:

1. Interkommunale tiltak som er viktige for å skape sammenhengende transportsystemer og enkeltprosjekter som er del av slike systemer.
2. Prioritering av øvrige prosjekter foreslås av den enkelte kommune ut fra den samlede lista med tiltak

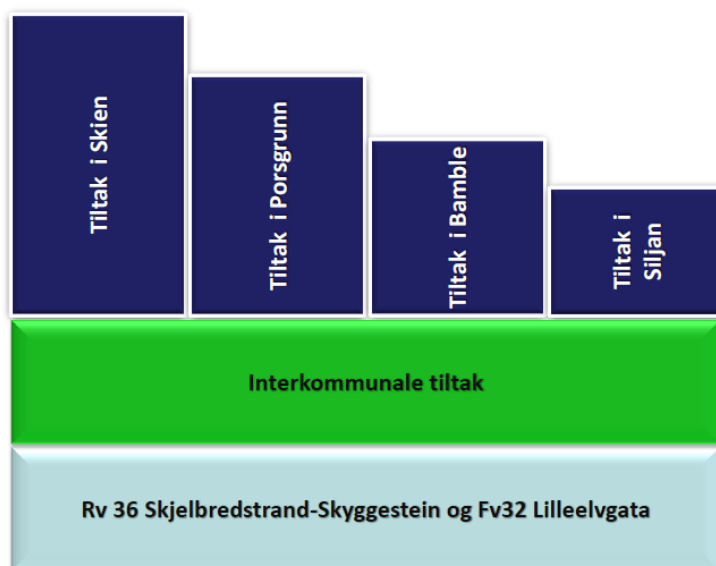
Den «kommunale» rammen er foreslått fordelt etter antall innbyggere i kommunene.

Skien: 53 000 innbyggere 50 %

Porsgrunn: 35 000 innbyggere 34 %

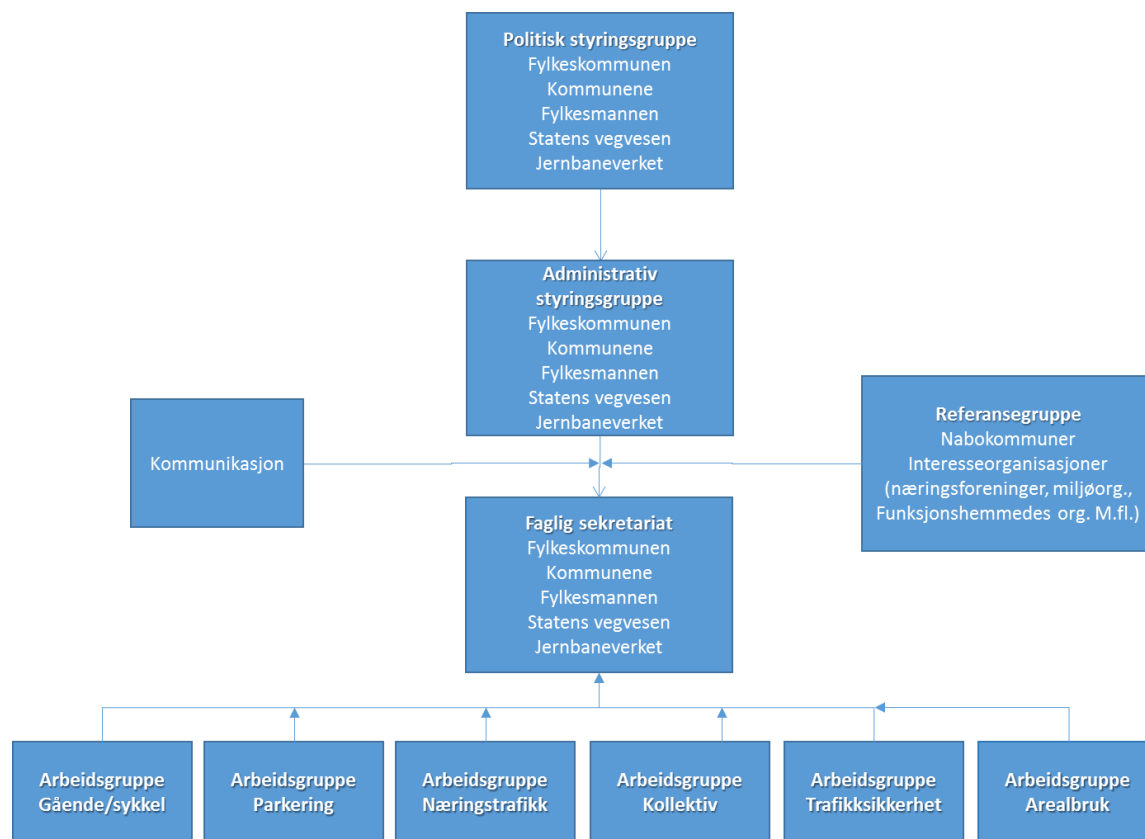
Bamble: 14 000 innbyggere 13 %

Siljan: 3 000 innbyggere 3 %



Bruk av bompengemidler er avhengig av bevilgningsvedtak i Stortinget gjennom den årlige behandlingen av statsbudsjett. Statens vegvesen vil rekvirere bompengemidler fra bompengeselskapet for så å overføre disse til de respektive myndigheter og/eller delprosjekt.

Forslaget til organisasjonsmodell vil kunne fremstilles grafisk på følgende måte:



Forslag til organisering av porteføljestyringen i bypakke Grenland

7.2 System for mål- og resultatstyring

Bypakkene er komplekse med tanke på virkemidler som bør trekkes inn og fordelingen av ansvar for virkemidlene mellom forvaltningsnivåene. Dette stiller store krav til samarbeid mellom alle berørte parter.

Det er viktig å finne hensiktsmessige måter å håndtere utfordringene på tvers av forvaltningsnivåer og transportmidler. Porteføljestyling er et element som gir nødvendige justeringsmuligheter i pakkene over tid. Et system for mål- og resultatstyring er et virkemiddel for at porteføljestyriingsorganisasjonen skal kunne gjøre nødvendige justeringer gjennom rapportering og styring. Vurderinger som må gjøres underveis er eksempelvis: *Går utviklingen i riktig retning, og i raskt nok tempo? Brukes de rette tiltakene? Kreves flere eller andre tiltak? Er det behov for å revurdere målsettingen?*

7.2.1 Bakgrunn

I Konseptvalgutredningen for Grenland er følgende samfunns mål definert:

Bedre framkommelighet for næringstrafikk og mer attraktive forhold for reisende med kollektivtransport og for gående og syklende.

I søknaden fra Bystrategisamarbeidet i Grenland til "Belønningsordningen for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk i byområdene" for perioden 2013-2016 er følgende hovedmål definert:

Forslag til nye hovedmål for avtaleperioden 2013-2016:

- Biltrafikken skal ikke øke i avtaleperioden. Innen 1 år etter oppstart av bypakke Grenland (innføring av bompenger og gjennomføring av andre tiltak) forventes personbiltrafikken å bli redusert med minimum 5 %. Dette vil også bidra til å øke trafikksikkerheten.

- Reiseandelen gående, syklende eller kollektivreisende skal økes med 5 %-poeng i avtaleperioden. (Utgangspunkt RVU 2009, dvs fra 26 %-31 %)
- Den totale befolkningstettheten innenfor tettstedsområdet i Grenland skal være økende. 80 % av nyetableringer av bolig og næring skal skje innenfor tettstedsarealet (2012). Ved fortetting/omforming skal det fokuseres på å ivareta nærmiljø, blå- og grønn struktur.
- Etablering og videreutvikling av handelsområder skal skje i tråd med ny regional areal- og transportplan der sammenhengen mellom senterstruktur/handel og ønsket areal- og transportutvikling med redusert bilbehov skal avklares.

Forslag til nye hovedmål som vist over må vedtas politisk i kommunene og fylkeskommunene i forbindelse med en 4-årig belønningsavtale. Forslag til nye langsiktige mål (2020) må avklares i forbindelse med lokale vedtak av Bypakke Grenland/ny samordna areal og transportplan for Grenland. Hovedmålet for avtaleperioden 2013-2016 samsvarer i stor grad med målet om økt andel personreiser som foretas med andre transportmidler enn bil i Bypakke Grenland.

Stortingsmelding 26 Nasjonal transportplan 2014-2023, sier en god del om byområder i kapittel 9.5.1.2 Strukturen i helhetlige bymiljøavtaler:

Boks 9.1 Generelle krav til rammer, avklaringer og vedtak i helhetlige bymiljøavtaler

- KS1:
 - KVVU og KS1 for byområdets transport-system er gjennomført. Regjeringens føringer er fulgt opp.
 - Gjennom KVVU/KS1 er det synliggjort hva som må til for at persontransportveksten skal tas med kollektivtransport, sykling og gange. KVVU/KS1 suppleres dersom dette ikke er tilfelle.
 - Om nødvendig er KS2 for større enkeltprosjekt gjennomført.
- Mål og innsatsområder:
 - Klimaforlikets mål om at veksten i persontransporten skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange legges til grunn.
 - Langsiktige mål og mer kortsiktige etappemål er vedtatt.
 - Lokalt vedtatte mål harmonerer med nasjonale mål.
 - Hovedinnsatsområder er avklart mellom partene. Det kan f.eks. være stamnett for kollektivtrafikken, større kollektivinvesteringer og hovednett for syklende og gående.
 - Innføring av restriktive tiltak må være avklart.
- Arealplanlegging:
 - Regional eller interkommunal arealplan etter plan- og bygningsloven er vedtatt eller vedtatt utarbeidet/revidert i tråd med målene i den helhetlige bymiljøavtalen, og med intensjon om en konsentrert arealbruk som bygger opp under knutepunkt og mer kollektivtransport, sykling og gange. Det forutsettes at føringer fra regionale eller interkommunale planer følges opp i den kommunale arealplanleggingen.
- Finansiering:
 - Brukerbetaling som bidrag til finansiering er avklart. Det er gjort nødvendige vedtak på kommunalt og fylkeskommunalt nivå i tråd med kravene for ordinære bompengepakker.
 - De ulike forvaltningsnivåenes bidrag til finansiering er konkretisert og vedtatt lokalt. Staten gjør sitt vedtak ved behandling i Stortinget.
 - Drift av kollektivtilbudet er avklart. Dersom en økning av tilbudet skal inngå, må dette være avklart.
- Styringssystem:
 - System for styring av gjennomføringen og oppfølging av økonomi er avtalt.
 - Indikatorsystem for måloppfølging er avtalt.

7.2.2 Hovedmål

Samfunns målet i KVU for Grenland, og definerte hovedmål i søknaden fra Bystrategi Grenland for perioden 2013-2016 til "Belønningsordningen for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk i byområdene", må operasjonaliseres videre. Det må, med utgangspunkt i definerte hovedmål, utformes etterprøvbare mål (delmål) med tilhørende indikatorer slik at porteføljestyringsorganisasjonen kan benytte disse til rapportering og til styring av bypakka. Dette vil sikre at organisasjonen underveis får informasjon om hvordan bypakka utvikler seg i forhold til fastsatte, overordnede mål.

I tillegg til målene omtalt i KVU for Grenland og i søknaden til "Belønningsordningen for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk i byområdene", er det naturlig å ta utgangspunkt i hovedmålsettingene i Nasjonal transportplan (som gjelder framkommelighet og regional utvikling, transportsikkerhet, miljø og universell utforming) når det skal utformes hovedmål for Bypakke Grenland.

Bypakka skal gjøre Grenland til et attraktivt sted å bo og arbeide. Følgende hovedmål foreslås lagt til grunn for bypakka, og dermed for det videre arbeid med å lage etterprøvbare mål (delmål) med tilhørende indikatorer:

1. Et nasjonalt ledende byområde i reduksjon av klimagassutslipp fra transport
2. Et levende byområde med korte avstander og mindre bilbehov
3. God framkommelighet for næringstrafikk
4. Attraktive forhold for reisende med kollektivtransport
5. Tryggere og bedre framkommelighet for gående og syklende
6. Et tilgjengelig og universelt utformet transportsystem

Med disse hovedmålene lagt til grunn for Bypakke Grenland vil regionen kunne utvikles som en attraktiv og konkurransedyktig region, med sterke bysentra, på en bærekraftig måte.

7.2.3 Etterprøvbare mål

Målsettingene i de etterprøvbare målene må fastlegge årstallet for forventet måloppfyllelse for å være fullt ut operative. 2030 vil kunne være et årstall for måloppfyllelse siden de fleste tiltakene i porteføljen må forventes å være realisert i 2030. For enkelte målsettinger er det imidlertid mer hensiktsmessig å fastsette etappemål på vei mot et mer ambisiøst mål. Det foreslås derfor at årstall for måloppfyllelse fastlegges i forbindelse med konkretisering av måleindikatorer for de enkelte målsettingene. Imidlertid skal ingen målsettinger ha lavere ambisjonsnivå enn måloppfyllelse i senest 2030.

På oppdrag fra Samferdselsdepartementet arbeider Vegdirektoratet nå med å utvikle et felles indikatorsett som vil kunne komme til å gjelde for rapportering til staten for alle bypakker. Det vil altså kunne komme endringer i forhold til foreliggende forslag til etterprøvbare mål. Det vil være opp til porteføljestyringsorganisasjonen å ta stilling til hvilke måleindikatorer som skal gjelde for bypakka utover de indikatorene som skal gjelde for rapportering til staten.

Målsettingene som følger i teksten under har mål og krav fra konseptvalgutredningen som utgangspunkt, men de gitt en noe annen formulering her. En oppfølging av disse målene under vil ha samme måloppfyllelse som for KVUen.

1. Et nasjonalt ledende byområde i reduksjon av klimagassutslipp fra transport

Klimameldingens mål om å ta veksten i personbiltrafikken i storbyområdene med kollektivtransport, gange og sykkel legges til grunn.

Målsetting 1A: Andelen personreiser som foretas med andre transportmidler enn bil skal øke til minst 35 %.

Målsettingen er basert på forslagene til bypakke mål i Grenland (35 % tilsvarer gjennomsnittet for sammenlignbare byområder i Norge). Andelen personreiser som foretas med andre transportmidler enn bil i Grenland er i dag ca 26 %.

Målsetting fordelt på reisemidler; kollektiv: 8 %, sykkel 8%, gange 19%.

Målsetting 1B: CO₂-utslippene fra transport skal reduseres med minst 15 % i forhold til 2010-nivå.

Ca. to tredjedeler av reduksjonen i utslippene skal oppnås som en følge av redusert kjøring med motoriserte transportmidler, og ca. én tredjedel skal oppnås på som en følge av økt bruk av mer miljøvennlige kjøretøy (bl. a. el- og biogass). Vekst i reisevirksomhet på grunn av befolkningsøkning og økt økonomisk aktivitet forutsettes å bli oppveid av forbedringer i kjøretøy- og motorteknologi.

2. Et levende byområde med korte avstander og mindre bilbehov

Arealprinsippene skal sikre at arealbruken og transportsystemet i Grenland utvikles i sammenheng, og med hensyn til hverandre. Arealprinsippene er retningsgivende for det videre arbeidet med den regionale planen for areal- og transport i Grenland. I det videre arbeidet vil arealprinsippene bli bearbeidet og konkretisert.

I den videre utviklingen av Grenland legges følgende prinsipper til grunn:

Målsetting 2A: Minimum 80 % av utbyggingen boliger innenfor hver kommune skje innenfor gangavstand fra metrolinjene i kollektivsystemet.

Målsetting 2B: Maksimum 20 % av utbyggingen av boliger i hver kommune kan skje i form av mindre utbygginger utenfor gangavstand fra Metrolinjene.

Målsetting 2C: Jordbruksareal, verdifulle naturområder, kulturlandskap og friluftsområder skal bevares i så stor utstrekning som mulig. Dersom slike arealer omdisponeres skal det stilles krav til høy tetthet og arealeffektivitet.

Målsetting 2D: Et levende byområde med redusert antall biler i sentrum, flere bosatte og handlende og flere gående.

3. God framkommelighet for næringstrafikk

Følgende mål for næringstrafikken er hentet fra konseptvalgutredningens effektmål:

Målsetting 3A: Kjøretiden for næringstrafikken gjennom bybåndet skal reduseres med 5 %-poeng.

4. Attraktive forhold for reisende med kollektivtransport

Målsetting 4A: Metrolinjebussenes gjennomsnittshastighet i rushtiden skal ha en økning på minst 10 %.

Målsetting 4B: Økt tilfredshet med frekvens, prisnivå og punktlighet for metrolinjebussene

5. Tryggere og bedre framkommelighet for gående og syklende

Målsetting 5A: På et sammenhengende hovednett på sykkel skal det kunne sykles sikkert i hastigheter opp til 20 km/t

Målsetting 5B: Reduksjon i trafikkulykker hvor gående/syklende er involvert

Målsetting 5C: Økt tilfredshet med drift og vedlikehold, sammenhengende gang-sykkelnett, framkommelighet og tilrettelegging

6. Et tilgjengelig og universelt utformet transportsystem

Målsetting 6A: Økt tilfredshet med transportsystemets framkommelighet, orienterbarhet og tilgjengelighet blant innbyggere og brukergrupper

Målsetting 6B: Økt antall km sammenhengende hovedruter for gående og syklende som er universelt utformet

Målsetting 6C: 100 % av holdeplasser langs metrolinjetettet er universelt utformet

7.2.4 Måleindikatorer

Mange av de etterprøvbare målene ovenfor må ha en måleindikator knyttet til seg for å være fullt ut operative, og alle målene må ha et fastsatt system for innsamling av data, fordeling av ansvar og liknende. På oppdrag fra Samferdselsdepartementet arbeider Vegdirektoratet nå med å utvikle et felles indikatorsett som vil kunne komme til å gjelde for rapportering til staten for alle bypakker.

8. ANBEFALING OG VIDERE PROSESS

Bypakke Grenland har som ambisjon å gjennomføre lokalpolitisk behandling av Bypakke Grenland før sommeren 2013. Dette er nødvendig for å få behandlet bompengeproposisjonen i Stortinget i vårsesjonen 2014.

8.1 Statens vegvesens anbefaling

Statens vegvesens anbefalinger for Bypakke Grenland er forankret i bystrategisamarbeidet i Grenland. Basert på vurderingene i de ovenstående kapitlene anbefaler Statens vegvesen at følgende bompengoordning legges til grunn for finansiering av bypakka for Grenland:

Bomkonsept med plassering av bomstasjoner

I kapittel 4 er det beskrevet 3 alternative for bomkonsepter; rødt alternativ to-veis innkreving, blått alternativ to-veis innkreving og blått alternativ en-veis innkreving.

Blått enveis innkrevingskonsept anbefales av følgende grunner:

- Tilfredsstiller i størst grad føringen om at flest mulig er med og betaler
- Tilfredsstiller behovet for et system med lave driftskostnader
- Bygger bedre opp under målet om å få flere til å bruke miljøvennlige transportmidler gjennom en mer bynær innkrevingsplassering for Skien, Porsgrunn og Bamble enn rødt konsept.

Bomstasjonsplasseringen er vist i kapittel 4.3.1.

Oppstart og varighet av bompengennektingen

Alle bomstasjonene settes opp kort tid etter at utbyggingen har begynt. Dersom det ikke foreligger vedtak om videreføring med fase 2, tas alle bomstasjonene ned samtidig etter at prosjektene er nedbetalt.

Flate eller tidsdifferensierte takster?

Der er vurdert flat takst med 14 kroner eller 18 kroner lettbiltakst. Av disse anbefales det å legge takstnivå for lettbil på 18 kr til grunn da dette vil øke finansieringskraften i Bypakka og redusere den relative andelen som går til innkrevingskostnader.

Det er også vurdert tidsdifferensierte takster 18/27 kr for lett bil.

For begge systemene foreslås det en rabatt på 10 % for biler med elektronisk brikke.

Beregninger av de trafikkmessige virkningene av ulike bomtakster i Bypakke Grenland viser følgende:

- Trafikkavvisningen på grunn av bomstasjoner er betydelig.
- Tidsdifferensiering virker etter hensikten. Trafikken i rushtimene om morgen og ettermiddag blir vesentlig lavere enn med flat takst.
- Tidsdifferensierte bomtakster medfører en del trafikkmessige effekter som må anses som gunstige i forhold til bypakka som bedre fremkommelighet for næringstransporten, spesielt i rush, bedre måloppnåelse for redusert bilbruk og økt kollektivandel. Trafikkfordelingen i rushperioden fordeler seg over et større tidsrom og bidrar til å begrense framtidig behov for bygging av økt vegkapasitet.

Det understrekes at hovedformålet med bompengordningen vil være å bidra til finansiering av tiltak i henhold til Vegloven § 27, og at de trafikkmessige effektene av bompengordningen vil være en sideeffekt i perioden med innkreving av bompenger. En metode for å vurdere kostnadene ved rushtrafikk er å se på de investeringer som gjøres i vegsystemet for å øke kapasiteten. Fordeles investeringskostnadene ut på den trafikk som skaper det største behovet for kapasitetsøkning, vil man finne at rushtrafikken er dyr. Noe forenklet kan man altså si at tidsdifferensierte bompengetakster er en bompengordning der de som belaster vegnettet mest må betale mest.

Anbefalte takster

Statens vegvesen anbefaler at et bomsystem basert på tidsdifferensierte satser legges til grunn for innkrevningen i Grenland. Begrunnelsen er at dette prinsippet gir bedre fremkommelighet for næringstransporten i rush, bedre måloppnåelse for redusert bilbruk og økt kollektivandel. Trafikkfordelingen i rushperioden fordeler seg over et større tidsrom og bidrar til å begrense framtidig behov for bygging av økt vegkapasitet.

Anbefalte tidsdifferensierte satser:

Lette kjøretøy: 18/27 kr/passering utenom/i rush

Tunge kjøretøy: 36/54 kr/passering utenom/i rush

Takstene er angitt i 2013-kr og forutsettes å bli justert for prisstigning.

Dersom man lokalt velger flate takster anbefales følgende satser:

Lette kjøretøy (< 3500 kg): 18 kr/passering

Tunge kjøretøy (> 3500 kg): 36 kr/passering

Rabattordninger

Fra oppstart innkreving i de nye bomstasjonene legges til grunn en rabattordning med 10 % rabatt for trafikanter som betaler med elektronisk brikke.

Det betales for maksimalt 60 passeringer pr måned.

Det praktiseres timesregel, dvs. kun en betalt passering i løpet av en klokkeperiode.

Fritaksordninger praktiseres i henhold til Statens vegvesens takstretninglinjer (håndbok 199).

Alle rabattordninger er knyttet til bruk av elektronisk brikke.

Porteføljestyling

- Det etableres en organisering for porteføljestyling av bypakke Grenland som beskrevet i kapittel 7.1.

- Det legges til grunn et system for mål- og resultatstyring for bypakke Grenland som beskrevet i kapittel 7.2.

8.2 Behandling og bindende vedtak i fylkeskommunen og kommunene

Hensikten med rapporten er å danne grunnlag for bindende lokalpolitiske vedtak i fylkeskommunen og kommunene om en finansieringsordning for bypakke Grenland, basert på delvis bompengefinansiering, samt om et opplegg for porteføljestyling av aktuelle prosjekter under

gjennomføringsperioden. Vedtakene må være så konkrete at de gir tilstrekkelig grunnlag for å utarbeide en stortingsproposisjon som vil være Stortingets beslutningsgrunnlag ved behandling av bompengereordningen for bypakke Grenland.

Kommunene og fylkeskommunen må derfor i sin behandling av saken ta stilling til Statens vegvesen sin anbefaling. Vedtakene må dermed inneholde følgende punkter:

1. Valg av bomkonsept (plassering av bomstasjoner, oppstart og varighet osv.)
2. Nivå på bomtakster
3. Nivå på rabattordninger inkl månedstak
4. Organisering av porteføljestyring
5. Innholdet i prosjektporteføljen
6. Garanti for opptak av lån
7. Vedtak om fylkeskommunale og kommunale bidrag til finansiering av bypakka (ikke bevilgningsvedtak i denne omgang)

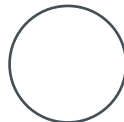
8.3 Prosess etter lokale bindende vedtak

Dersom det blir lokalpolitisk tilslutning til et opplegg for bompengereinnkreving og porteføljestyring vil dette gi grunnlag for å fremme forslaget for Stortinget. Videre saksgang ivaretas da av Vegdirektoratet i samråd med Statens vegvesen Region sør, og deretter av Samferdselsdepartementet. Stortinget fatter endelig vedtak om iverksettelse av en bompengereordning.

Den konkrete utformingen av bompengereordningen og driften av denne reguleres gjennom en avtale som inngås mellom bompengeselskapet og Statens vegvesen når Stortingets vedtak foreligger.

Den videre prosessen overfor statlige myndigheter har som ambisjon:

- August 2013: Oversendelse av saken med lokalpolitiske vedtak til Vegdirektoratet
- September-desember 2013: Behandling i Vegdirektoratet og ekstern kvalitetssikring av bompengereutredning og trafikknøttat i regi av Samferdselsdepartementet
- Januar-april 2014: Oversendelse til Samferdselsdepartementet, utarbeidelse av stortingsproposisjon
- Mai-juni 2014: Behandling i Stortinget med endelig vedtak om bompengereordning i Grenland.



13-1131 gratis senter@vegvesen.no



Statens vegvesen