



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 134 S

(2014–2015)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

Utbygging og finansiering av Bypakke Grenland fase 1 i Telemark

Innhold

1	Innledning	5	7	Fylkeskommunal garanti	13
2	Lokalpolitisk behandling	5	8	Samferdselsdepartementets vurdering	13
3	Aktuelle prosjekter og tiltak i Bypakke Grenland fase 1	7	9	Avtale	14
4	Trafikkgrunnlag	9		Forslag til vedtak om utbygging og finansiering av Bypakke Grenland fase 1 i Telemark	15
5	Finansierings- og bompenggeopplegg	9			
6	Styringsmodell for Bypakke Grenland fase 1	12			



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 134 S

(2014–2015)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

Utbygging og finansiering av Bypakke Grenland fase 1 i Telemark

*Tilråding fra Samferdselsdepartementet 29. mai 2015,
godkjent i statsråd samme dag.
(Regjeringen Solberg)*

1 Innledning

Samferdselsdepartementet legger i denne proposisjonen fram forslag om utbygging og finansiering av fase 1 av en bypakke for transport i Grenland i Telemark. Lokale myndigheter ønsker å styrke Grenlandsområdet som en attraktiv og konkurransedyktig region ved å gjennomføre samferdselstiltak i årene framover. Forslaget som legges fram, er forankret i en konseptvalgutredning med ekstern kvalitetssikring (KVU/KS1) der det er lagt til grunn at videre utvikling av transportsystemet skal ta utgangspunkt i en trinnvis utbygging. I fase 1 prioriteres en optimalisering av dagens transportsystem, med utbygging av rv 36 Skyggestein – Skjelbredstrand og fv 32 Gimleveien – Augestadveien. I tillegg inngår næringstransporttiltak, gang- og sykkelvegutbygging og kollektivtrafikk-, bymiljø- og trafikksikkerhetstiltak. Målet for Bypakke Grenland fase 1 er at veksten i persontransporten skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange samt at forholdene for næringslivets transporter skal forbedres.

Det er lokalpolitisk tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiert utbygging av Bypakke Grenland fase 1. I tillegg kommer statlige, fylkeskommunale og kommunale midler. Samlet økonomisk ramme for Bypakke Grenland fase 1 er på om lag 2,7 mrd. 2015-kr. Det er gjennomført

ekstern kvalitetssikring (KS2) av bompenge- og finansieringsopplegg. Samferdselsdepartementet mener de økonomiske forutsetningene som er lagt til grunn for pakken, er realistiske, og anbefaler i hovedsak det lokale forslaget til utbygging og finansiering.

Bypakke Grenland og prosjektet rv 36 Skyggestein – Skjelbredstrand er omtalt i Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023.

2 Lokalpolitisk behandling

Bypakke Grenland fase 1 ble behandlet av Porsgrunn, Skien, Siljan og Bamble kommuner samt Telemark fylkeskommune i juni 2013.

Følgende likelydende vedtak ble fattet i Porsgrunn bystyre 13. juni 2013, Skien bystyre 20. juni 2013, Siljan kommunestyre 20. juni 2013 samt i Telemark fylkesting 18. juni 2013:

1. Det etableres en bypakke for Grenland i tråd med saksinnstillingen og Rapporten «Bypakke Grenland Fase 1» fra Statens vegvesen, datert 05.06.2013. Innkrevningen baseres på enveis innkreving og innkrevningspunkter anbefalt av Statens vegvesen.
2. Det legges til grunn etterskuddsfakturering og en rabattordning med 10 % rabatt for trafikanter som betaler med elektronisk

brikke. Det skal betales for maksimalt 60 passeringer pr måned. Det betales kun en gang ved flere passeringer innenfor en klokkeperiode. Fritaksordninger praktiseres i henhold til gjeldende retningslinjer.

3. Takstene fastsettes slik i 2013-kroner:

	Takst utenom rushtid	Takst i rushtid
Lette biler	14	20
Tunge biler	28	40

4. Rushtid er fra kl. 07.00 til kl. 09.00 samt fra kl. 15.00 til kl. 17.00 mandag til fredag unntatt for offentlige fri- og helgedager.
5. Tidsdifferensierte satser innføres kun dersom Grenland får avtale om belønningsordning med staten på mer enn 200 millioner kroner.
6. Innkrevningen igangsettes så raskt som mulig. Innkrevingsperioden for Fase 1 forutsettes å være maksimalt 10 år. Det etablerte finansieringsselskapet skal betjene innkrevningsordningen for Bypakke Grenland.
7. Det legges til grunn en prosjektportefølje med et investeringsbehov på ca. 2,5 mrd. kr. for fase 1. Fase 1 består av vegprosjektene riksveg 36 Skyggestein-Skjelbredstrand og fylkesveg 32 Gimleveggen-Auestadvegen og tiltak for næringstrafikken, kollektivtrafikken, syklende, gående, trafikksikkerhetstiltak og miljøtiltak, i tråd med rapporten «Bypakke Grenland Fase 1», datert 05.06.2013.
8. Styringsgruppen for Bystrategi Grenland blir styringsgruppe for bypakken og gis fullmakt til å foreta eventuelle mindre justeringer i forbindelse med utarbeidelse av proposisjon til Stortinget om Bypakke Grenland, slik at total kostnad ligger innenfor rammen av beregnet finansieringsevne.
9. Det etableres et system for porteføljestyring i tråd med statlige retningslinjer og føringer gitt i rapporten «Bypakke Grenland Fase 1», datert 05.06.2013.
10. Skien, Porsgrunn, Bamble og Siljan kommune og Telemark fylkeskommune har som intensjon å bidra med en egenfinansiering i tråd med rapporten «Bypakke Grenland Fase 1», datert 05.06.2013. Det forutsettes at merverdikompensasjon knyttet til investeringer i Bypakke Grenland overføres til kommunenes og fylkeskommunens investeringsbudsjett og disponeres til finansiering av bypakka.

11. Telemark fylkeskommune stiller nødvendige lånegarantier i forbindelse med gjennomføringen av bypakka.
12. Areal- og transportplanen for Grenland utarbeides i tråd med arealprinsippene i rapporten «Bypakke Grenland Fase 1», datert 05.06.2013.
13. Samferdselsmyndighetene bes om å fremme Bypakke Grenland for behandling i Stortinget våren 2014.
14. Parallellinnkrevning starter når et av de store veiprojektene er satt i gang.
15. Styringsgruppen for Bystrategi Grenland får mandat til å tilpasse bypakka til de kommunene som vedtar å delta.

I tillegg til ovennevnte punkter vedtok Telemark fylkesting følgende:

Planlegging av fase 2 settes i gang så raskt som mulig, senest innen 3 år. Fv 353, Gassvegen, prioriteres for oppstart straks fase 2 igangsettes forutsatt at Bamble deltar i fase 1.

Bamble kommunestyre fattet følgende vedtak 20. juni 2013:

1. Kommunestyret i Bamble avviser Bypakke Grenland med bakgrunn i urimelig høye kostnader for brukerne av vegnettet i Grenland. Kost nytte prinsippet for brukerne er etter kommunestyrets mening ikke tilstrekkelig.
2. Det sendes søknad til samferdselsdepartementet om finansiering av tiltakene i «Bypakke for Grenland». Kommunestyret mener at staten må ta sitt ansvar for transportsystemene i Grenland og sammen med kommunene sørge for finansiering av tiltakene.

Bamble kommune har dermed valgt å ikke slutte seg til det foreslåtte bompengepoplet for Bypakke Grenland fase 1.

I møte i fylkestinget 22. oktober 2013 fattet Telemark fylkeskommune supplerende vedtak om å stille garanti for et låneopptak. Følgende vedtak ble fattet:

Telemark fylkeskommune stiller selvskyldnerkausjon for nye lån i samband med gjennomføringen av Bypakke Grenland fase 1. Garantiansvaret vil vere gjeldende når Stortingsproposisjonen er vedtatt.

Samla garantiansvar for nye lån vil maksimalt vere 800 millionar 2013-kroner med tillegg av 10 % av ei til kvar tid gjeldande hovudstol til dekning av påløpte renter og omkostningar. Garantien gjeld frå første opptrekk på finansieringa i samband med rekvisisjonar frå innkrevingsperioden på 10 år med tillegg av inntil 2 år, jf. garantiforskriftene sin §3. Garantitida reduserast i takt med nedbetalinga av lånet.

3 Aktuelle prosjekter og tiltak i Bypakke Grenland fase 1

Utviklingen av transportsystemet i Grenland er forankret i konseptvalgutredningen (KVU) for Grenland fra 2010, samt rapport fra den eksterne kvalitetssikringen (KS1) i 2011 og regjeringens behandling i mars 2012. Konseptvalgutredningen omfatter transportsystemet i de fire kommunene som inngår i Grenlandsregionen; Skien, Porsgrunn, Siljan og Bamble. Utredningen anbefaler en etappevis utvikling av transportsystemet; fase 1 med optimalisering av dagens vegnett, fase 2 med vegprosjekter som bedrer forbindelsen til E18 og rv 36 samt videre utbygging av gang- og sykkelveger, og fase 3 med vegprosjekter som bedrer framkommeligheten for lokaltrafikken innen regionen. Det ble lagt til grunn at videre planlegging skal ta utgangspunkt i Statens vegvesens anbefalte konsept, med trinnsvis utvikling av transportsystemet i Grenland.

På denne bakgrunn ble et opplegg for Bypakke Grenland fase 1 lagt fram for lokalpolitisk behandling i juni 2013. Den totale økonomiske rammen for fase 1 av pakken var på 2 486

Tabell 3.1 Lokalt behandlet forslag til utbyggingsplan for Bypakke Grenland fase 1

Prosjekt/tiltak	Mill. 2013-kr Ramme
Rv 36 Skyggestein – Skjelbredstrand	492
Fv 32 Gimleveien – Augestadveien	514
Tiltak for næringstransporten	310
Kollektivtiltak	310
Drift av kollektivtransport	310
Gang- og sykkelveg	310
Bymiljøtiltak	90
Trafikksikkerhetstiltak	150
Sum	2 486

mill. 2013-kr, ekskl. etablering av bomstasjoner. Fordelingen på prosjekter og tiltakstyper er vist i tabell 3.1.

Inkludert om lag 50 mill. kr til etablering av bomstasjoner blir den økonomiske rammen på 2 670 mill. kr, omregnet til 2015-prisnivå.

Som det går fram av kapittel 2, sluttet kommunene Skien, Porsgrunn og Siljan seg til forslaget, mens Bamble kommune vedtok å ikke delta i fase 1 av Bypakke Grenland.

Rv 36 Skyggestein – Skjelbredstrand

Dagens veg har randbebyggelse, krappe kurver og er så smal at den mangler gul midtlinje. Prosjektet omfatter bygging av 3,6 km trefelts veg med midtrekkverk i ny trase. I tillegg inngår nødvendige tilknytninger til dagens vegnett, støyskjerming, busslommer og delvis gang- og sykkelveg. Dagens veg forutsettes omklassifisert til kommunal/fylkeskommunal veg.

Det foreligger godkjent reguleringsplan for prosjektet, som har et kostnadsanslag på om lag 570 mill. 2015-kr. Dette innebærer en økning på om lag 50 mill. 2015-kr sammenlignet med det som er lagt til grunn i Meld. St. 26 (2013–2014) og Statens vegvesens handlingsprogram 2014–2017 (2023). Prosjektets samfunnsøkonomiske netto nytte er beregnet til om lag 30 mill. kr. Netto nytte over totale kostnader er beregnet til 0,1.

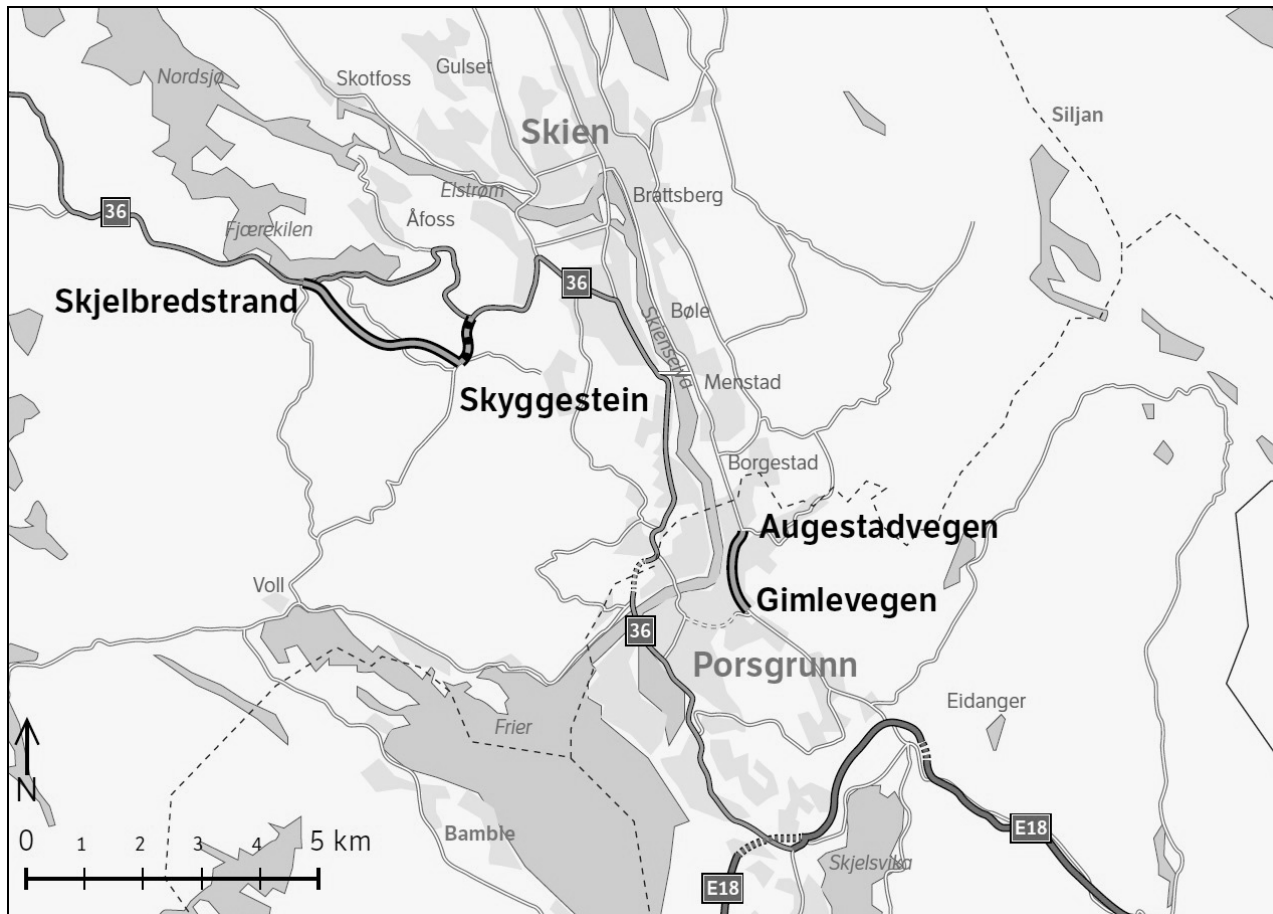
Det legges opp til anleggsstart høsten 2016, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i løpet av 2018. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til endelig styrings- og kostnadsramme for prosjektet i statsbudsjettet for 2016. Prosjektet er vist i figur 3.1.

Fv 32 Gimleveien – Augestadveien

Dagens veg med kryssing av jernbanen i plan er blant de veglenkene i området som har størst køproblemer. Prosjektet omfatter oppgradering av en 1,3 km lang strekning, inkl. fjerning av planoverganger for jernbanen mellom Porsgrunn og Skien. Prosjektet vil dermed fjerne ventetider, gi økt trafikksikkerhet og legge til rette for økt togfrekvens.

Det foreligger godkjent reguleringsplan for prosjektet, som har et kostnadsanslag på om lag 570 mill. 2015-kr. Prosjektets samfunnsøkonomiske netto nytte er beregnet til om lag 550 mill. kr. Netto nytte over totale kostnader er beregnet til 1,1.

Det legges opp til anleggsstart i 2015, og prosjektet ventes åpnet for trafikk høsten 2017. Prosjektet er vist i figur 3.1.



Figur 3.1 Prosjektene rv 36 Skyggestein – Skjelbredstrand og fv 32 Gimleveien – Augestadveien

Programområdetiltak

Lokale myndigheter har gått inn for et opplegg der programområdetiltakene er delt i to:

- Regionale tiltak – tiltak for helhetlige løsninger med regional betydning. Det er lagt til grunn om lag 900 mill. kr til slike tiltak.
- Lokale tiltak der hver av de tre kommune kan prioritere fra en tiltaksliste. Det er lagt til grunn om lag 300 mill. kr til slike tiltak. Midlene forutsettes fordelt mellom kommunene etter antall innbyggere, noe som innebærer 174 mill. kr til Skien, 114 mill. kr til Porsgrunn og 12 mill. kr til Siljan.

Tiltak som igangsettes først, vil være gang- og sykkelveger med godkjent reguleringsplan, mindre trafikksikkerhetstiltak innenfor regulert vegareal og tiltak som ikke krever regulering. Midler til planlegging av tiltak som mangler planavklaring, forutsettes dekket innenfor foreslåtte rammer til de ulike tiltakstypene. Dette gjelder også nødvendige midler til forberedelse av fase 2.

Drift av kollektivtransport

Bypakke Grenland fase 1 innebærer en vesentlig satsing på utvikling av kollektivtilbudet. I opplegget som ble lagt fram for lokalpolitisk behandling, er det lagt til grunn 310 mill. kr til kollektivtrafikktiltak og 310 mill. kr til drift av kollektivtransport (2013-prisnivå).

Samferdselsdepartementet har inngått avtale mellom staten, Telemark fylkeskommune og Porsgrunn, Skien og Siljan kommuner om 215 mill. kr i belønningsmidler for bedre kollektivtransport og redusert bilbruk i perioden 2013–2016. Belønningsmidlene finansierer en satsing på kollektivtransport som kalles Bussløftet 2014. Hovedtiltakene er økt frekvens for buss på metro- og pendellinjene samt til/fra Siljan. En mindre del av midlene går til reduserte billettpriser, forenklet billettsystem og økt markedsføring.

Lokale myndigheter ønsker å videreføre denne satsingen etter 2016 gjennom å benytte bompenger til finansiering av drift av kollektivtransporten. Dette skal bidra til å nå målet om en

økning i kollektivandelen fra 4 pst. til 8 pst. innen 2023.

Samferdselsdepartementet er positiv til kollektivsatsingen i Grenland. I Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023 er det lagt opp til helhetlige bymiljøavtaler som rettes inn mot de ni største byområdene, herunder Grenland (Porsgrunn/Skien). Kollektivsatsing vil også bli et tema i eventuelle kommende forhandlinger om bymiljøavtale i Grenland. Departementet vil i den forbindelse komme tilbake til hvordan driften av kollektivtransporten skal finansieres.

Effekter av Bypakke Grenland fase 1

Gjennomføringen av Bypakke Grenland fase 1 vil bidra til utvikling av et sammenhengende gang- og sykkelvegnett. Framkommeligheten for kollektivtransporten vil bli bedret gjennom tiltak som signalregulering og prioritering i kryss og på utvalgte strekninger, bygging av kollektivfelt inn mot og gjennom kryss/rundkjøringer samt oppgradering av kollektivknutepunkter og holdeplasser. Bymiljøtiltak vil øke bysenterets attraktivitet som målpunkt for gående, syklende og kollektivtrafikanter. Videre vil to større vegprosjekter bli gjennomført, samt tiltak i vestkorridoren som tilrettelegger for at næringslivet får bedre framkommelighet i bybåndet. En rekke av tiltakene vil ha gunstig effekt på flere målområder.

4 Trafikkgrunnlag

Det er gjort vurderinger av hvordan bompengereinnkrevningen vil påvirke trafikken gjennom de planlagte bomstasjonene. Trafikkanalysen er basert på bruk av Regional transportmodell (RTM) og viser hvordan ulike takster påvirker trafikken.

Med bompengereinnkreving er den totale årsdøgnetrafikken (ÅDT) gjennom de planlagte bomstasjonene beregnet til om lag 49 000 kjøretøy i sammenligningsåret 2010. Uten bompengereinnkreving er årsdøgnetrafikken beregnet til om lag 71 000 kjøretøy. Dette tilsvarer en avvisning på 31 pst. ved innføring av bompenger. Andelen tunge kjøretøy er om lag 7 pst.

Bompengereopplegget vil kunne innebære tilnærmet nullvekst i trafikken som går gjennom bomstasjonene, noe som bidrar til målet om begrensninger i personbiltrafikken og økt kollektivtransport, sykkel og gange.

5 Finansierings- og bompengereopplegg

Finansieringen av Bypakke Grenland fase 1 er basert på bompenger, samt statlige, fylkeskommunale og kommunale midler. Finansieringsplanen er vist i tabell 5.1.

I tillegg kommer inngått avtale med Telemark fylkeskommune og Skien, Porsgrunn og Siljan kommuner om belønningsmidler for perioden 2013–2016.

Statlige midler

Statsmidlene inkluderer verdien av en eventuell rentekompensasjon. Det er en forutsetning for pakkens finansieringsopplegg at bompengereprosjektet legges inn i et av de nye bompengeselskapene. Videre er det en forutsetning for gjennomføringen av Bypakke Grenland at lokale myndigheter slutter seg til finansieringsplanen presentert i denne proposisjonen

I Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023 er det lagt til grunn om lag 260 mill. kr i statlige midler til delfinansiering av prosjektet rv 36 Skyggestein – Skjelbredstrand, omregnet til 2015-prisnivå. Samferdselsdeparte-

Tabell 5.1 Finansieringsplan for Bypakke Grenland fase 1

	Mill. 2015-kr			
	2014–2017	2018–2023	2024–2025	Sum
Statlige midler	350	230		580
Fylkeskommunale midler	180	320	30	530
Kommunale midler	50	110	20	180
Bompenger	660	470	250	1 380
Sum	1 240	1 130	300	2 670

mentet går inn for at prosjektet fullfinansieres med statlige midler. Den statlige rammen til prosjektet er derfor økt med 310 mill. kr, til 570 mill. kr. I tillegg er det i Statens vegvesens handlingsprogram 2014–2017 (2023) satt av 10 mill. kr til programområdetiltak på riksveger i Grenland i perioden 2014–2017. De statlige midlene er fordelt med 350 mill. kr i perioden 2014–2017 og 230 mill. kr i perioden 2018–2023.

Fylkeskommunale og kommunale midler

Telemark fylkeskommune har i sitt vedtak uttrykt en intensjon om å bidra med fylkeskommunale midler i tråd med det som er lagt til grunn i Statens vegvesens utredning «*Finansiering av Bypakke Grenland fase 1 Forslag til bompengelopplegg og porteføljestyring*», datert 5. juni 2013. Dette innebærer en årlig fylkeskommunal bevilgning på 50 mill. 2013-kr i 10 år fra og med 2015, inkl. forskutterte midler før 2015. Følgelig er det lagt til grunn et fylkeskommunalt bidrag på totalt om lag 530 mill. kr i perioden 2015–2024, omregnet til 2015-prisnivå.

På samme måte har Skien, Porsgrunn og Siljan kommuner uttrykt en intensjon om å bidra med kommunale midler i tråd med det som er lagt til grunn i Statens vegvesens utredning. Redusert for forutsatt bidrag fra Bamble kommune er det lagt til grunn årlige kommunale bevilgninger på til sammen 17 mill. 2013-kr i perioden 2015–2024, fordelt på de tre kommunene etter folketall. Følgelig er det lagt til grunn kommunale bidrag på totalt om lag 180 mill. kr, omregnet til 2015-prisnivå.

Bompenger og bompengelopplegg

Basert på de lokalpolitiske vedtakene har styringsgruppen for Bypakke Grenland foreslått bompengennevning hele døgnet i 16 automatiske, ubemannede bomstasjoner med énvegs innkreving.

Samferdselsdepartementet går inn for at innkrevingen begrenses til 13 bomstasjoner: Den planlagte bomstasjonen på rv 36 ved Hanesbakken etableres ikke som følge av at prosjektet rv 36 Skyggestein – Skjelbredstrand fullfinansieres med statlige midler. Bomstasjonene på rv 354 ved Breviksbrua og fv 353 ved Voll ble lagt til bompengelopplegget, delvis til erstatning for andre bomstasjoner, etter at Bamble kommune hadde trukket seg fra det lokale samarbeidet om Bypakke Grenland. Disse bomstasjonene har etter departementets vurdering liten funksjon for det helhetlige opplegget. Det legges til grunn at det ikke vil opp-

stå vesentlig trafikklekkasje ved at de tre bomstasjonene utelates fra opplegget. Det foreslåtte bompengelopplegget gir noe lavere bompengeneinntekter enn det som følger av de lokale vedtakene, men samtidig er det statlige bidraget økt ved at prosjektet rv 36 Skyggestein – Skjelbredstrand fullfinansieres med statlige midler.

Bomstasjonene vil være basert på AutoPASS-systemet. Det legges opp til innkrevingsstart så snart som mulig etter stortingsbehandling og maksimalt 10 års innkreving. Figur 5.1 viser plasseringen av bomstasjonene med innkrevingsretning.

Følgende takst- og rabattsystem er lagt til grunn (omregnet til 2015-prisnivå):

- Lette kjøretøy (totalvekt t.o.m. 3 500 kg): 15 kr utenom rushperiodene og 21 kr i rushperiodene
- Tunge kjøretøy (totalvekt over 3 500 kg): 30 kr utenom rushperiodene og 42 kr i rushperiodene
- Rushperioder: Mandag – fredag kl. 07.00–09.00 og kl. 15.00–17.00, unntatt offentlige fri- og helgedager
- Bruk av elektronisk brikke: 10 pst. rabatt
- Timesregel: Det betales for kun én passering pr. time
- Passeringstak: Lette kjøretøy betaler for maksimum 60 passeringer pr. måned.

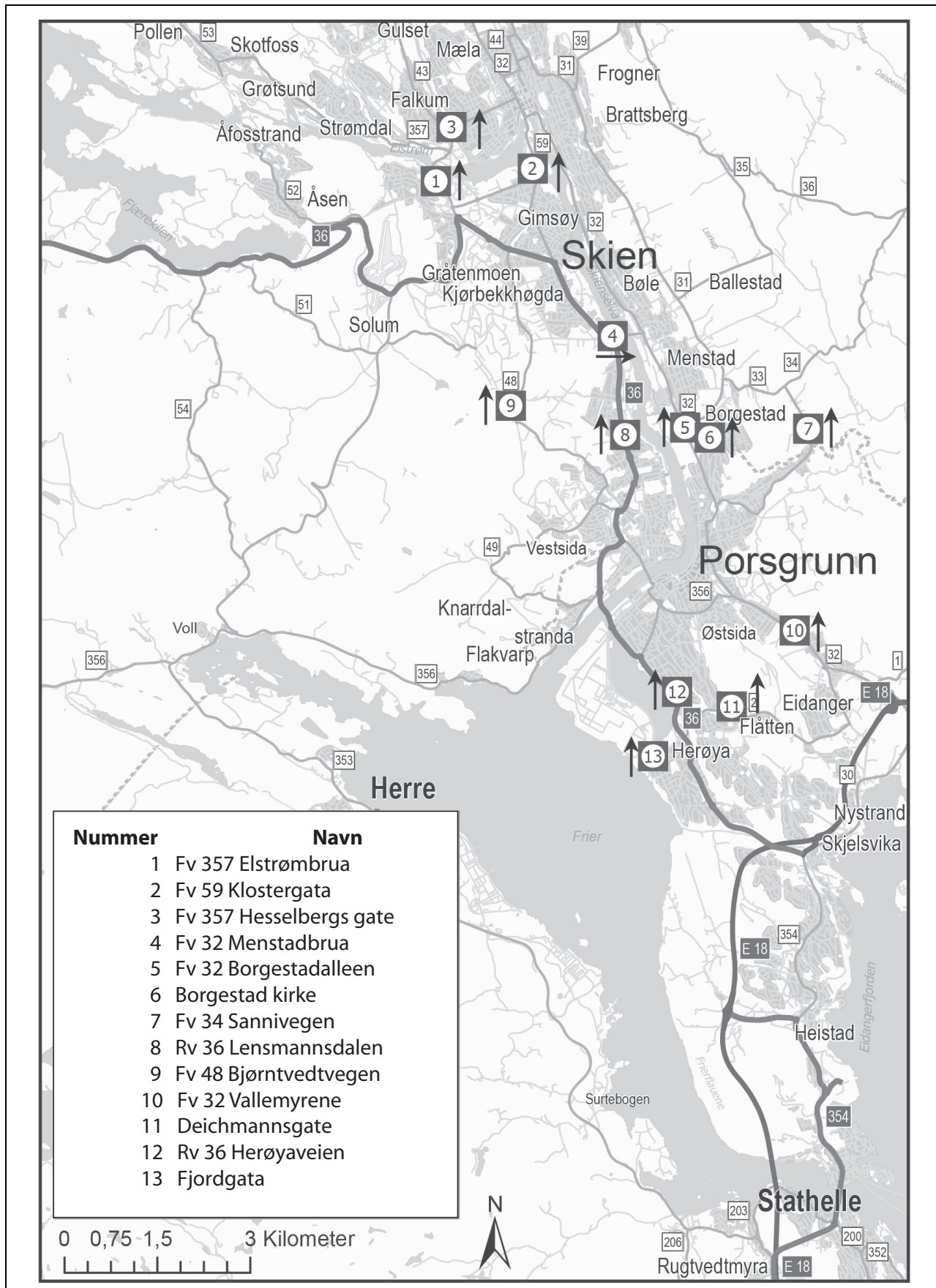
Det legges ellers til grunn rabatter/fritak for betaling i samsvar med gjeldende takstretningslinjer. Alle rabatt- og fritaksordninger forutsetter bruk av brikke. Bompengetakstene forutsettes justert i samsvar med prisutviklingen.

Med 7 pst. tunge kjøretøy er gjennomsnittlig inntekt pr. passering beregnet til om lag 10 kr utenom rushperiodene og om lag 14 kr i rushperiodene.

Følgende basisforutsetninger er lagt til grunn for vurdering av bompengepotensialet:

- Trafikkgrunnlag: ÅDT på om lag 49 000 kjøretøy gjennom bomstasjonene
- Årlig prisstigning: 2,5 pst.
- Lånerente: 6,5 pst.
- Årlige innkrevings- og driftskostnader: om lag 37 mill. kr.

Med disse forutsetningene er det beregnet at Bypakke Grenland fase 1 vil være finansiert i løpet av om lag 10 år. De totale bompengeneinntektene er beregnet til om lag 2 mrd. kr i 2015-prisnivå, fordelt med om lag 1,4 mrd. kr til prosjekter og tiltak innenfor bypakken, inkl. etablering av bomstasjoner, om lag 220 mill. kr til å dekke finansier-



Figur 5.1 Plassering av bomstasjoner med innkrevingsretning

Tabell 5.2 Takstnivå ved ulike renteforutsetninger

		2015-kr
Lånerente	6,5 pst.	2,8 pst.
Takst – lette kjøretøy, utenom/i rush	15/21 kr	14/20 kr
Finansieringskostnader	220 mill. kr	80 mill. kr
Innkrevings- og driftskostnader	370 mill. kr	370 mill. kr

ingskostnader og om lag 370 mill. kr til å dekke innkrevingskostnader og drift av bompengeselskapet.

Det er lagt til grunn at bompengeselskapet vil stille til disposisjon om lag 25 mill. kr i 2015.

Ekstern kvalitetssikring (KS2)

Det er gjennomført ekstern kvalitetssikring (KS2) av trafikk- og finansieringsforutsetningene i Bypakke Grenland fase 1. Kvalitetssikrers vurdering av finansieringsopplegget er at det er robust. Kvalitetssikringen har påvist at pakken antakelig vil ha lavere trafikkavvisning og dermed høyere inntekter enn det som er lagt til grunn i planleggingen av pakken.

Departementet vil påpeke at det generelt er usikkerhet ved trafikkanslag, ikke minst avvisningseffekten ved innføring av bompenger. Departementet legger på den bakgrunn opp til at det gjøres en ny vurdering av trafikk og inntekter ett år etter at innkrevningen har startet. Da vil avvisningseffekten være kjent. Takstene eller innkrevingsperioden vil da kunne justeres.

Effekten av en omorganisering av bompengesektoren

Som omtalt i Prop. 97 S (2013–2014), legger regjeringen opp til en omorganisering av bompengesektoren fra dagens mange bompengeselskaper til et fåtall selskaper. I tillegg vil regjeringen innføre en rentekompensasjonsordning for bompengelån. Det legges opp til at rentekompensasjonen skal komme trafikantene til gode i form av lavere takstnivå/høyere rabatter eller kortere innkrevingsperiode. Det er en forutsetning for rentekompensasjonen at prosjektene legges inn i et av de nye bompengeselskapene så snart disse er etablert.

Bompengelopplegget i denne proposisjonen er basert på en forutsetning om 6,5 pst. lånerente, i tråd med de lokalpolitiske vedtakene. Gjennom Prop. 119 S (2013–2014) er det åpnet for at den beregningstekniske renten i en overgangsperiode kan settes lavere, i intervallet mellom 6,5 pst. og

renten på 10-års statsobligasjonslån. Det er en forutsetning at det er lokalpolitisk tilslutning til dette og at den fylkeskommunale garantien opprettholdes. Det er videre en forutsetning at lokale myndigheter forplikter seg til å legge prosjektet inn i et av de nye bompengeselskapene når disse er etablert. Samferdselsdepartementet ber Stortinget om fullmakt til at det kan fattes takster i tråd med ovennevnte forutsatt lokalpolitisk tilslutning.

Når rentekompensasjonsordningen er på plass, vil det bli gjort en ny finansieringsanalyse og en ny vurdering av beregningmessig rente.

Tabell 5.2 viser kalkulerte bompengetakster, finansieringskostnader og innkrevingskostnader ved 6,5 pst. lånerente sammenlignet med en lånerente på 2,8 pst.

Dersom effekten i stedet benyttes til å redusere innkrevingsperioden, er det beregnet at denne kan reduseres med vel et halvt år.

6 Styringsmodell for Bypakke Grenland fase 1

I gjennomføringen av Bypakke Grenland fase 1 er det nødvendig med gode prosesser mellom transportetatene, statlige og lokale myndigheter for å sikre et godt system for prioritering av prosjekter og tiltak. Lokale myndigheter har gått inn for at det tas utgangspunkt i eksisterende strukturer og grupper knyttet til arbeidet med Bystrategi Grenland. Arbeidet vil dermed bli ledet av en styringsgruppe der staten ved Statens vegvesen og Jernbaneverket, Telemark fylkeskommune ved fylkesordfører samt kommunene Porsgrunn, Skien og Siljan ved ordførerne, er representert. Fylkeskommunen gis sekretariatsfunksjonen for styringsgruppen og en administrativ koordineringsgruppe. Et prosjektkontor får en koordinerings- og pådriverrolle for gjennomføring av bypakken. Det vil bli årlig rapportering på mål og resultater for å få et godt grunnlag for å vurdere hvilke tiltak som gir best måloppfyllelse. Samferdselsdepartementet legger dette til grunn. Dersom det blir

aktuelt å inngå en bymiljøavtale for Grenland, forutsettes det imidlertid at styringsmodellen blir tilpasset de krav som vil gjelde for slike avtaler.

Bypakke Grenland fase 1 skal styres gjennom porteføljestyring, der mål- og resultatstyring er en viktig del. Porteføljestyring innebærer at prosjekter og tiltak blir prioritert på bakgrunn av flere kriterier. I tillegg til mål og resultat blir det lagt vekt på samfunnsøkonomi, planstatus, disponible midler og kapasitet til planlegging og gjennomføring. Porteføljestyringen er dynamisk, og prioriteringene kan endre seg over tid. Rammefordelingen som lå til grunn ved den lokalpolitiske behandlingen av pakken, vil være retningsgivende for prioriteringene.

Som for andre bompengepakker er det forutsatt at omfanget av utbyggingen tilpasses den økonomiske rammen. Dersom kostnaden for noen av delprosjektene øker, vil andre delprosjekter ikke bli gjennomført. Dersom enkelte delprosjekter blir billigere enn forutsatt, blir det plass til flere delprosjekter eller innkrevningstiden kan reduseres. Samferdselsdepartementet viser i den forbindelse til at det allerede er varslet kostnadsøkninger på enkelte prosjekter. Midler til planlegging av tiltak som mangler planavklaring, forutsettes dekket innenfor foreslåtte rammer til de ulike tiltakstypene. Dette gjelder også nødvendige midler til forberedelse av fase 2.

Dersom inntektene i Bypakke Grenland fase 1 blir lavere enn forutsatt, er det lagt til grunn at bompengeselskapet etter avtale med Vegdirektoratet kan øke takstene med inntil 20 pst. ut over ordinær prisstigning og forlenge innkrevingsperioden med inntil 5 år.

7 Fylkeskommunal garanti

Som det går fram av kapittel 2, har Telemark fylkeskommune fattet vedtak om å stille garanti for et låneopptak på maksimalt 800 mill. 2013-kr, med tillegg av 10 pst. av til enhver tid gjeldende hovedstol til dekning av eventuelle påløpte renter og omkostninger. Den fylkeskommunale garantien er godkjent av Kommunal- og moderniseringsdepartementet.

Garantistens utlegg kan dekkes gjennom en økning av realtakstene med inntil 20 pst. og en forlengelse av bompengeperioden med inntil 5 år.

8 Samferdselsdepartementets vurdering

Bypakke Grenland fase 1 er forankret i KVU/KS1 for Grenland, og prosjektet rv 36 Skyggestein – Skjelbredstrand er prioritert i Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023. Samferdselsdepartementet mener de økonomiske forutsetningene som er lagt til grunn for pakken, er realistiske, og anbefaler i hovedsak det lokale forslaget til utbygging og finansiering. Departementet går likevel inn for noen endringer i opplegget, ved at prosjektet rv 36 Skyggestein – Skjelbredstrand fullfinansieres med statlige midler og tre bomstasjoner utelates fra det opplegget som nå legges fram for Stortinget. Videre vil departementet komme tilbake til ønsket om å benytte bompenger til drift av kollektivtransporten.

Den foreslåtte samferdselssatsingen i Grenland vil bidra til bedre bymiljø, med positive effekter for de reisende og incitament for flere reiser med sykkel og gange. Trafikksikkerheten vil bedres, og trafikkveksten vil kunne reduseres. Ny trefelts rv 36 med midtrekkverk mellom Skyggestein og Skjelbredstrand vil korte ned reisetiden, bedre trafikksikkerheten og gi færre miljøulempere for randbebyggelsen. Utbedring av planovergangen på fv 32 vil fjerne ventetider når tog passerer, noe som vil gi store tidsgevinster for trafikantene og tilrettelegge for økt frekvens i togdriften. Dette er nyttige forbedringer, særlig for næringstransporten. Utbygging av et sammenhengende gang- og sykkelvegnett vil gi tryggere og bedre framkommelighet for myke trafikanter. Bymiljøtiltakene kan øke aktiviteten i sentrumsområdene.

Som for andre bompengepakker forutsettes det at omfanget av utbyggingen tilpasses den økonomiske rammen på om lag 2,7 mrd. kr. Samferdselsdepartementet viser i den forbindelse til at det allerede er varslet kostnadsøkninger på enkelte prosjekter. Pakken skal styres gjennom porteføljestyring, der mål- og resultatstyring er en viktig del. Porteføljestyringen er dynamisk, og prioriteringene kan endre seg over tid. Rammefordelingen som lå til grunn ved den lokalpolitiske behandlingen, vil imidlertid være retningsgivende for prioriteringene. Midler til planlegging av tiltak som mangler planavklaring, forutsettes dekket innenfor foreslåtte rammer til de ulike tiltakstypene. Dette gjelder også nødvendige midler til forberedelse av fase 2.

Overgangsordningen for rentekompensasjon innebærer at Telemark fylkeskommune som garantist for bompengelånet, vil få tilbud om at takstene kan baseres på lavere beregningsteknisk

rente enn 6,5 pst. Det er en forutsetning at Bypakke Grenland fase 1 legges inn i et av de nye bompengeselskapene når disse er etablerte. På vanlig måte vil det bli krevd at den fylkeskommunale garantien blir godkjent av Kommunal- og moderniseringsdepartementet.

vesen Vegdirektoratet og bompengeselskapet i tråd med gjeldende standardavtale og de forutsetninger som er lagt til grunn i denne proposisjonen.

Samferdselsdepartementet

tilrår:

9 Avtale

Etter at Stortinget har fattet vedtak om utbygging og finansiering av Bypakke Grenland fase 1 i Telemark, vil det bli inngått avtale mellom Statens veg-

At Deres Majestet godkjenner og skriver under et framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om utbygging og finansiering av Bypakke Grenland fase 1 i Telemark.

Vi **HARALD**, Norges Konge,

stadfester:

Stortinget blir bedt om å gjøre vedtak om utbygging og finansiering av Bypakke Grenland fase 1 i Telemark i samsvar med et vedlagt forslag.

Forslag

til vedtak om utbygging og finansiering av Bypakke Grenland fase 1 i Telemark

1. Stortinget samtykker i at bompengeselskapet får tillatelse til å ta opp lån og kreve inn bompenger til delvis bompengefinansiering av Bypakke Grenland fase 1 i Telemark. Vilkårene framgår av denne proposisjonen.
2. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fast-
- sette nærmere regler for finansieringsordningen.
3. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å fastsette takster basert på lavere beregnings-teknisk rente, gitt lokalpolitisk tilslutning og i tråd med føringene i denne proposisjonen.
