
Saksfremlegg

Deres ref.: Vår ref.: Saksbehandler: Dato:
 13/1182 /23670/17-PLNID Tone Hammer 29.05.2017
 0000

 Telefon:
 90 06 28 53

Saken skal behandles i følgende utvalg:

Byutvikling-, miljø- og transportkomiteen
Kommunestyret

TENK TROMSØ - BYVEKSTAVTALE

Innstilling til vedtak:

1. Tromsø kommune godkjenner bompengesøknaden slik den foreligger i denne saken «Brukerfinansiering Tenk Tromsø» datert mai 2017.
2. Tromsø kommunestyre vedtar at forslag til handlingsprogram for Tenk Tromsø legges til grunn for forhandlinger med staten om en byvekstavtale.
Endelig finansieringsplan for Tenk Tromsø som inkluderer fordeling mellom statlig, kommunal og fylkeskommunal andel og medfinansiering, avklares i byvekstforhandlingene. Resultatet kommer tilbake til politisk behandling når en slik avtale foreligger.
3. Finansieringsplan med fordeling mellom statlige/fylkeskommunale/kommunale midler og bompenger fordelt på perioder samt rammer for hele innkrevingsperioden vedtas som i vedlegg 1 og danner utgangspunkt for forhandlingene.
4. Tromsø kommunestyre vedtar en tilslutning til at prosjektet Tenk Tromsø gjennomføres med delvis bompengefinansiering over 20 år.
De totale kostnadene er anslått til 6,5 mrd. kr i 15 år og alternativ ca. 8 mrd. kr år (2017-kronenivå) i 20 år inkl. etablering av bomstasjoner.

Innkrevingsperioden er satt til 20 år (15+5 år.) Bompengepotensialet er beregnet med grunnlag i 5,5 % renter de første ti årene av innkrevingsperioden, og deretter 6,5 %.

Det legges til grunn anleggsstart og parallellinnkreving for prosjektet Tenk Tromsø.

5. Plassering av bomstasjonene er vist i eget vedlegg

Det etableres en bomstasjon på Flyplassvegen.
Det etableres to bomstasjoner på Ringvegen.
Det etableres tre bomstasjoner på rv. 862 Tverrforbindelsen.
Det etableres to bomstasjoner på fv. 59 Stakkevollvegen.

Det etableres en bomstasjon Ev. 8 ved Tromsøysundtunnelen.
Det etableres en bomstasjon rv. 862 ved Tromsøbrua.
Det etableres en bomstasjon på Kvaløyvegen.
Det etableres en bomstasjon i Røstbakken.
Det etableres en bomstasjon på Holtvegen.
Det etableres en bomstasjon rv. 858 i Langnesbakken.
Det etableres en bomstasjon fv. 862 ved Langnestunnelen.

Tromsø kommune forutsetter at det i Tromsø by vurderes å etablere en-portals bomløsninger.

6. Innkrevingsmetode

Betaling av bomavgift skjer enten ved bruk av elektronisk brikke (AutoPASS), eller etterskuddsvis fakturering basert på videofotografering av bilens registreringsnummer. Bomstasjonene er automatiske/ ubemannet.

7. Takster – rabatter

Det vedtas takst på kr10/30 (utenom rush/rush) for takstgruppe 1 og dobbel takst for takstgruppe 2 Det legges til grunn en gjennomsnittlig takst på kr 6,20 per passering. Takstene skal evalueres etter ett års drift og evt. justeres slik at den gjennomsnittlige taksten opprettholdes. Takstene justeres i samsvar med prisutviklingen.

For å redusere trafikkbelastningen i rushtidene er det vedtatt å innføre høyere bomtakster i rushtimene, kl.06:30 – 09:00 og kl. 15:00 -17:00.

Elbiler betaler 50 % takst.

Det legges til grunn 20 % rabatt ved kjøp av AutoPASS-brikke.

Timesregel - hvert abonnement betaler bare for en passering innenfor en time.

Passeringstak - med AutoPASS-brikke betaler en for maksimalt 80 passeringer pr. kjøretøy i kalendermåneden.

Kommunestyret legger til grunn at det etterhvert innføres miljødifferensierte takster i tråd med vedtak som kommer nasjonalt med inndeling i kjøretøyklasser. (Prop. 1 s 2016-2017)

8. Bompengerreform

Det er etablert ett bompengeselskap som dekker fylkene Nordland, Troms og Finnmark. Bompengeselskap Nord AS håndterer innkreving av bompenger for Tenk Tromsø.

9. Prioritering og styringsmodell for byvekstavtalen

Det ble i Kommunestyrevedtak 122/16 vedtatt en innsatsprofil i Tenk Tromsø med tre hovedtyper tiltak og følgende fordeling:

- Veg og sammensatte tiltak 45 %
- Kollektivtiltak 30 %
- Sykkel, gange, miljø og trafikkikkerhet 25 %

Planlegging og gjennomføring av tiltak vil skje i nært samarbeid mellom Tromsø kommune, Troms fylkeskommune og Statens vegvesen. Styringen skjer i styringsgruppen for Tenk Tromsø.

Pakken kan reguleres ved at flere tiltak kommer inn eller må utgå dersom det er rom for det innenfor de økonomiske rammer. Porteføljen i Tenk Tromsø skal rulleres hvert fjerde år i forkant av NTP. Første rullering skal skje i 2020, for samkjøring med NTP 2022-2033.

10. Styring av handlingsprogrammet

Handlingsprogrammet styres gjennom ” porteføljestyring”.

Dette innebærer at gjennomføringen av pakkene er en dynamisk prosess der tiltakene prioriteres etter hvordan de bidrar til å oppfylle målene for pakken, tilgjengelige ressurser og gjennomførbarheten. Prosjektene blir til enhver tid vurdert ut fra disse forhold, og dette innebærer at det kan skje omprioriteringer innenfor pakkene om situasjonen krever dette. Den årlige oppfølgingen bør legge særlig vekt på måloppfyllelse, resultater og økonomi. Innenfor hver tiltakskategori (veg og kombinerte tiltak, kollektivtiltak og sykkel, trafikksikkerhet, miljø og gange) vil det være fokus på målstyring.

Rekkefølgen og sammensetningen av enkeltprosjekter tilpasses planfremdrift og kostnadsendringer. Ved kostnadsøkning eller inntekstssvikt vil tilpasning til ramme skje primært gjennom endringer innenfor eget programområde. Ved kostnadsøkning eksempelvis på et sykkelprosjekt vurderes dette dekket inn gjennom enten å redusere omfang av prosjektet eller utsette andre sykkelprosjekt.

Det forutsettes at større prosjekt gjennomgår en kostnadsberegning av type ”anslag”. På reguleringsplannivå innebærer dette usikkerhet på +/- 10 %.

Under de ulike programområdene er det avsatt en reservepost på ca. 10 % av årsforbruk. I reserveposten er en del av prosjektmidlene samlet i en felles finansieringsramme for programområdet, og kan bare tilføres enkeltprosjekter ved dokumentasjon og godkjenning av ekstra ressursbehov.

Innenfor programområdene er mange av de definerte prosjektene samleposter, der kostnadene kan styres gjennom omfanget av tiltak.

11. Garanti

Garantiene skal gis som selvskyldner garanti. Tromsø kommune aksepterer et garantiansvar på 440 mill. kr. Det forutsettes at Troms fylkeskommune stiller garanti for et tilsvarende beløp.

Garantiansvaret reduseres i takt med nedbetalingen av lånene.

Britt Elin Steinveg
Administrasjonssjef

Øystein Nermo
Avdelingsdirektør for bymiljø

Vedlegg 1: Brukerfinansiering Tenk Tromsø mai 2017

Vedlegg 2: Trafikknotat mai 2017

Vedlegg 3: Bomsnitt alternativ 4

Vedlegg 4: Kart over plassering av 15 bomstasjoner

Vedlegg 5: Tenk Tromsø - Handlingsprogram

Hva saken gjelder:

OPPSUMMERING

Kommunestyret bes om å ta stilling til det framtidige bompengekonseptet for Tromsø kommune. Det vises til tidligere vedtak i møte 15. juni 2016 og 22. februar 2017.

I sak 23/17 fra 22. februar, vedtok kommunestyret at bompenger skal delfinansiere en bymiljøavtale (etter navneendring i NTP heter det nå byvekstavgift) for Tromsø. Pakken skal være på 8 milliarder kroner, og takstene for bompassering ble vedtatt til 10/30 kroner utenom og i rushtiden. Videre vedtok kommunestyret en innkrevningstid på 20 år. I vedtaket fra februar ble det bestilt en ny sak til kommunestyret i juni, med detaljer om bomstasjonplasseringer, utregning av endelige inntekter, samt en videre oversikt over hva inntektene skal brukes på og forslag til finansieringsplan.

Denne saken er en oppfølging av vedtaket fra februar.

Statens vegvesen har utarbeidet notatet «Brukerfinansiering Tenk Tromsø, mai 2017» (vedlegg 1). Her er det vist inntekspotensiale for Tenk Tromsø med finansiering og investeringsprofil. Det er vist alternativer for bompengeneinnkreving i 15 år og 20 år (15 +5).

Bompengeneinnkrevingen henger nøye sammen med hvilke tiltak som skal gjennomføres (vedlegg 5), og kostnadene knyttet til tiltakene. Prosjektgruppa i Tenk Tromsø har på bakgrunn av utredninger og kostnadsberegninger satt sammen forslag til tiltakspakker som er vist gjennomført i løpet av 20 år. Dersom Tenk Tromsø skal begrenses til 15 år, vil det være vanskelig å få gjennomført alle de planlagte tiltakene.

Det anbefales derfor at bompengeneinnkrevingen og gjennomføringen av prosjektene pågår i 20 år.

Administrasjonssjefen slutter seg til styringsgruppens konklusjon.

Saksutredning:

Innholdet i Tenk Tromsø

Prosjektgruppa for Tenk Tromsø har utarbeidet et forslag til handlingsprogram for Tenk Tromsø (vedlegg 5). Handlingsprogrammet viser prioritering av tiltak fordelt på 20 (15 +5) år.

I forslaget er det tatt hensyn til at Tromsø skal lykkes med å oppnå nullvekstmål i personbiltrafikken. Dette krever tilrettelegging for bedre kollektivtrafikk, og bedre tilrettelegging for at flere skal gå eller sykle på daglige reiser. Handlingsprogrammet er satt sammen på en måte som skal sørge for at Tromsø oppnår dette målet innen 2030.

Handlingsprogrammet er delt opp i 3 perioder. Første periode omfatter 2019-2023, andre periode omfatter 2024–2029, og de neste årene fram til 2038 er lagt til en samlet periode. De første fem årene (periode 1), er mest detaljert, og tiltakene har vært igjennom en omfattende kostnadsberegning.

I 2019 vil vi i tillegg til etablering av bomstasjonene, igangsette noen mindre prosjekter samt få på plass organisasjonen for drift og styring. Det er beregnet å få inn bompengainntekter for et halvt år i 2019.

I første periode ligger det en rekke tiltak for å bedre fremkommeligheten for kollektivtrafikk, herunder en effektivisering av holdeplasser, flere kollektivfelt i Giæverbukta og ny kollektivterminal i sentrum, flere sykkeltiltak og veitiltak i Breivika nord. I tillegg er det i første periode lagt inn trafiksikkerhetstiltak på skoleveier samt oppgraderinger av uterom i sentrum. En del av tiltakene forutsetter at det utarbeides reguleringsplaner; et arbeid det er viktig å holde fokus på. Dette arbeidet tar også tid, og har betydning for når prosjektene kan gjennomføres.

Andre periode (2024-2029) inneholder store veitiltak; ny Tverrforbindelse og ny hovedvei til flyplassen. Ny Tverrforbindelse ligger inne i siste priode av NTP.

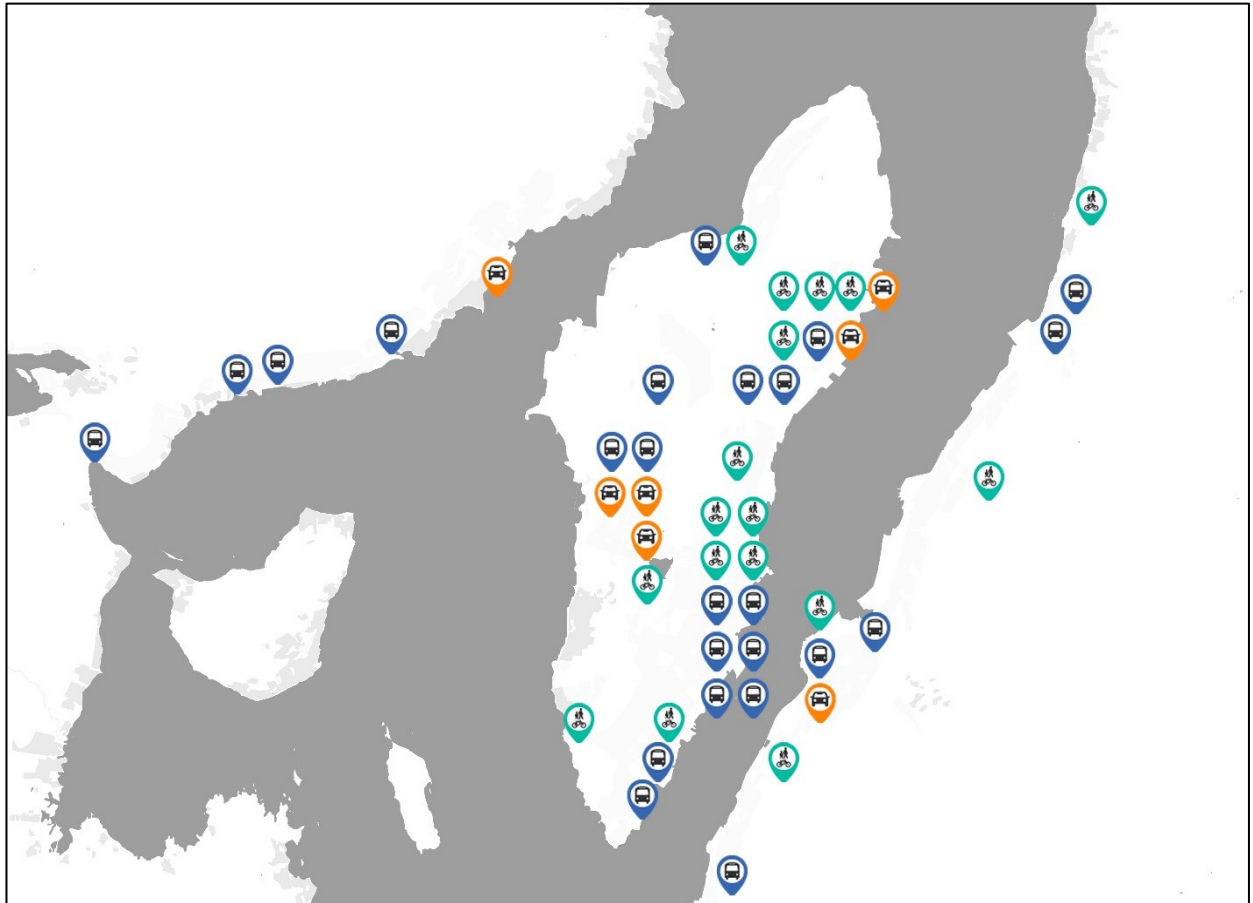
Handlingsprogrammet er forsøkt bygd opp slik at det gjøres tiltak i alle deler av byen, slik at flest mulig vil oppleve forbedringer i infrastrukturen. Det er viktig at gjennomføringen av gang- og sykkeltiltak gjøres sammenhengende i strekninger. Stykkevis tilrettelegging for sykkel vil kunne skape trafikkfarlige situasjoner.

Trafiksikkerhetstiltak, drift av kollektivtrafikk og oppgraderinger i Tromsø sentrum er prosjekter som skal gjennomføres i hele innkrevingsperioden. De skal prioriteres og gjennomføres i tråd med prioriteringer og ferdige reguleringsplaner og prosjektplaner.

I tiltakspakken er det lagt inn økte driftstilskudd for kollektivtrafikken.

Perioden etter 2029 er ikke spesifisert på år. Her er det listet opp en rekke tiltak innenfor vei, kollektiv, gang/sykkel/miljø/trafiksikkerhet. Disse må gjennomføres og prioriteres når man vet mer om situasjon og utviklingen i Tromsø på det tidspunktet.

Kartet under viser hvor de ulike tiltakene tenkes gjennomført:



Finansiering:

Tenk Tromsø er kostnadsberegnet til rundt 8 milliarder kroner inklusiv Tverrforbindelsen. Rv. 862 Tverrforbindelsen er omtalt i Meld. St. 33 Nasjonal transportplan 2018-2029. Prosjektet omfatter bygging av tunnel mellom Breivika og Langnes. Tverrforbindelsen ligger inne i siste del NTP-periode, med statlige midler på 620 millioner kroner, samt annen finansiering på 980 millioner 2017-kroner. Prosjekt må samordnes med ny vei fra Langnes til flyplassen (ny rv. 862 vest for rullebanen). Denne er regulert i områdeplan Langnes, og vil videre detaljreguleres sammen med tunnelprosjektet.

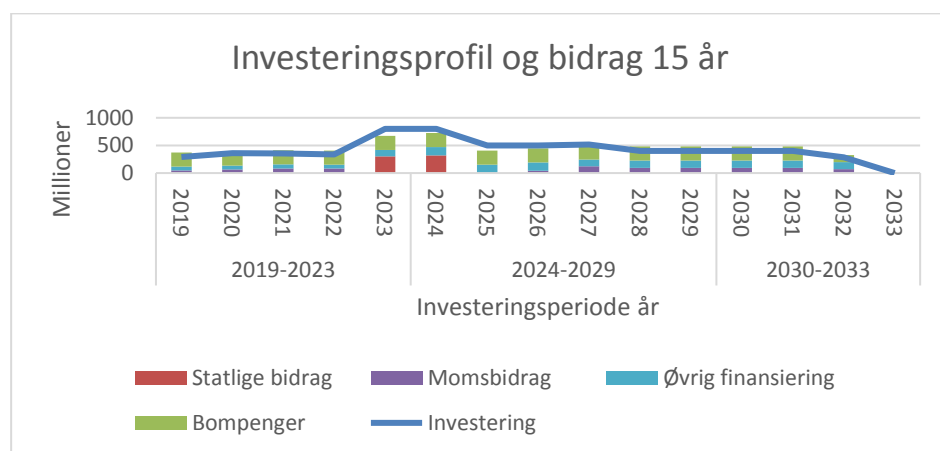
Mulig finansieringsplan for Tenk Tromsø:

Posten «øvrig investering» er behovet for investeringsbidrag fra byvekstavtale, stat, fylkeskommune og kommune. I perioden 2019-2023 er det lagt inn midler som tilsvarer dagens belønningsmidler. Posten må derfor oppdateres når ny avtale mellom partene foreligger. Det er lagt til grunn at moms på fylkeskommunale og kommunale prosjekter skal tilfalle prosjektene i Tenk Tromsø.

«Basispakke» 15 år

Periode	Investeringer	Bidrag			
		Bompenger	Moms*	Statlige bidrag	Øvrig bidrag
2019-2023	1512	1148	321	0	350
2024-2029	3514	1531	263	620	820
2030-2033	1486	893	357	0	520
Sum	6512	3572	941	620	1690

*Momsbidraget er beregnet ut fra estimerte fylkeskommunale og kommunale investeringer. Kommunale/fylkeskommunale investeringer utgjør 3,8 milliarder kroner av de 6,5 milliardene som investeres i 15-årsperioden.

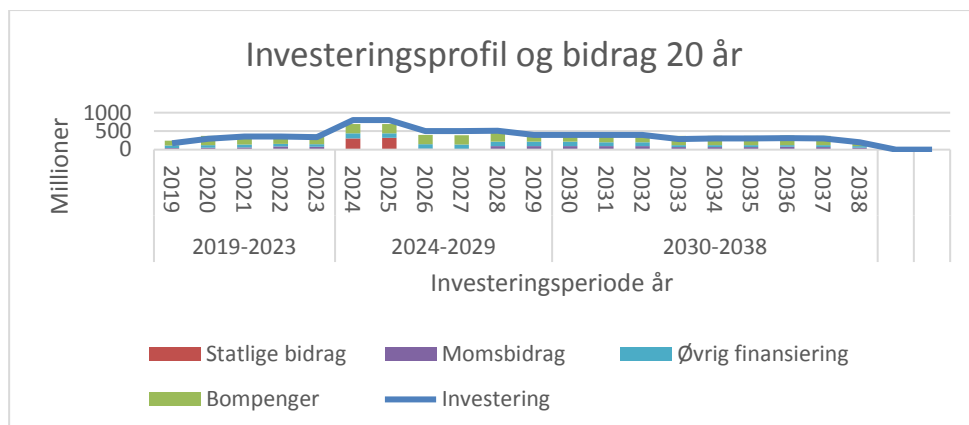


Samlet er renteutgifter med denne profilen er 265 millioner i 2017-kroner.

Full utbygging 20 år (15+5)

Periode	Investeringer	Bidrag			
		Bompenger	Moms*	Statlige bidrag	Øvrig bidrag
2019-2023	1512	1145	321	0	350
2024-2029	3514	1527	239	620	740
2030-2038	2899	2163	696	0	620
Sum	7925	4834	1256	620	1710

*Momsbidraget er beregnet ut i fra estimert fylkeskommunale og kommunale investeringer. Kommunale/fylkeskommunale investeringer utgjør 5,2 milliarder kroner av pakken på 7,9 milliarder kroner.



Samlet er renteutgifter med denne profilen er ca 470 millioner i 2017-kroner.

Investeringsprofilen er lagt opp slik for å unngå at fylket og kommunen må stille med stort garantiansvar for låneopptak. Store investeringstiltak kommer derfor etter at man har begynt å få inn bompenger.

Bompengene er beregnet å utgjøre 50 prosent av finansieringen, og det er forutsatt en videreføring av belønningsordningen. NTP sier at belønningsordningen skal inngå i byveksttalen for byene. Hvor stor andel av finansieringen som vil komme fra staten, vil være avhengig av byveksttaleforhandlinger mellom staten og kommunen/fylkeskommunen. Både Tromsø kommune og Troms Fylkeskommune forutsettes å bidra med delfinansiering fra egne budsjetter. Kommunen og fylkeskommunen må også garantere for låneopptak med sikkerhet i bompenger. Investeringsprofilen er laget for å unngå urimelig høye lånegarantier.

Håndtering av usikkerhet

Handlingsprogrammet styres gjennom en såkalt «porteføljestyling». Innenfor hver tiltakskategori (vei og kombinerte tiltak, kollektivtiltak, sykkel, trafikksikkerhet, miljø og gange) vil det være fokus på målstyring.

Rekkefølgen og sammensetningen av enkeltprosjekter tilpasses planfremdrift og kostnadsendringer. Justeringer skjer primært gjennom endringer innenfor et programområde. Det vil si at ved kostnadsøkning på eksempelvis et sykkelprosjekt, vil dette vurderes dekket inn gjennom å redusere/utsette andre sykkelprosjekt.

Det forutsettes at større prosjekter gjennomgår en kostnadsberegning av type «anslag». På reguleringsplannivå innebærer dette usikkerhet på 10 – 20 prosent. Under de ulike programområdene er det avsatt en reservepost på ca. 10 prosent av årsforbruk. I reserveposten er en del av prosjektmidlene samlet i en felles finansieringsramme for programområdet, og kan bare tilføres enkeltprosjekter ved dokumentasjon og godkjenning av ekstra ressursbehov. Innenfor programområdene er mange av de definerte prosjektene samleposter, der kostnadene kan styres gjennom omfanget av tiltak. Alle prosjekter skal ha kostnadsvurderinger før oppstart.

Bompenger eller drivstoffavgift

I Ksak 23/17 fra møte 22.02.17 vedtok kommunestyret et bompengekonsept for finansiering av Tenk Tromsø, på bakgrunn av en utredning av brukerfinansiering. I tillegg ble det bedt om en vurdering av mulighetene for å kombinere drivstoffavgift og bompenger.

Lokal drivstoffavgift er hjemlet i veglovens 27A. Lokal drivstoffavgift kan bare benyttes til finansiering av offentlig veg. Tromsø har i dag lokal drivstoffavgift, men den gir et relativt beskjedent finansieringsbidrag i forhold til tradisjonelle bompengeringer i byer. I Tromsø er de årlige inntektene fra den lokale drivstoffavgiften på om lag 27 millioner i året og dette vil ikke være tilstrekkelig for å finansiere tiltakene.

For å oppnå tilnærmet de inntektene som er nødvendig for finansiering av handlingsprogrammet kreves det en økning av avgiften på om lag 15-20 kr pr liter forutsatt dagens drivstoffomsetning i Tromsø. Ved en kombinasjon av bompenger og drivstoffavgift antas at en avgift på 2-3 kroner kan være aktuelt.

Drivstoffavgiftens fordel, sammenlignet med bompenger, er lave og effektive innkrevingskostnader. Imidlertid er drivstoffavgiften momspliktig, og momsen på 25 % av avgiften vil tilfalle staten.

Ulemper med drivstoffavgiften er følgende:

- Drivstoffavgiften vil ikke gi muligheter for en differensiering av kostnadene ved å kjøre i rush / utenom rush. Forsinkelser og køkjøring er størst i rushtiden i dag, og det er også i disse periodene bussene og næringstrafikken har dårligst framkommelighet.
- En større økning av avgiften vil antakelig gi noe utslag for hvor bilister fyller drivstoff, og det må forventes handelslekkasje.
- Det er sannsynlig at noen vil vurdere muligheten for å kjøpe inn og lagre drivstoff på uegnede steder – noe som er problematisk med tanke på beredskap når det gjelder brann- og eksplosjonsfare.
- Drivstoffavgiften vil gjelde for hele kommunen. Dvs at også de som bor utenfor byområdet må betale en høyere bensinpris på all kjøring. I disse områdene av kommunen er også det alternative transporttilbudet dårligere utbygget.
- Et av prinsippene med trafikantbetalingen er at det skal tilstrebes at de som har mest utbytte av tiltakene skal betale mest. En bompengeløsning sørger for at bilister betaler for infrastruktur de bruker, da alle bomstasjonene ligger i områder hvor det skal gjøres trafikale utbedringer.
- El-bilister vil ikke betale drivstoffavgift. I tillegg vil biler som bruker mindre bensin og diesel enn dagens biler øke i årene framover.

Det foreslåtte bompengekonseptet med 15 bomstasjoner er beregnet å gi inntekter nok til å finansiere tiltakene i Tenk Tromsø. Dersom man skal ha både bompengeneinnkreving og drivstoffavgift, vil det kreve et dobbelt sett av innkrevingsystem og system for forvaltning av pengene.

For bompenger er det allerede etablert ett bomselskap for Nordnorge - Bompengeselskap Nord AS og det arbeides kontinuerlig med effektivisering av innkreving og forvaltning av midlene.

Bompenger er hjemlet i veglovens § 27. Hovedformålet med bompenger er finansiering av utbyggingstiltak og infrastruktur, men det er gitt åpning for å bruke bompenger til drift av kollektiv som en del av en helhetlig og samordnet transportløsning i by i Odelstingsproposisjon nr.15 (2007-2008).

Ut fra vurderingene over anbefales det å ikke gå videre med en kombinasjon av drivstoffavgift og bompenger, men at foreslått bompengefinansiering gjennomføres.

Vedtakskompetanse:

Kommunestyret