



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 50 S

(2014–2015)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

Utbygging og finansiering av fase 1
av Bypakke Nedre Glomma i Østfold

Innhold

1	Innledning	5	6.3	Bompenger og bompengelopplegg	14
2	Bakgrunn for Bypakke Nedre Glomma	6	6.4	Effekten av en omorganisering av bompengesektoren	15
2.1	Faglig og politisk forankring	6	6.5	Forholdet til bompengeprojektet fv 108 Ny Kråkerøyforbindelse	16
2.2	Overordnede mål for Bypakke Nedre Glomma	7	7	Styringsmodell for Bypakke Nedre Glomma	16
3	Lokalpolitisk behandling	7	8	Videre arbeid med Bypakke Nedre Glomma	18
4	Omtale av prosjekter og tiltak i fase 1 av Bypakke Nedre Glomma	12	9	Garantier	19
4.1	Rv 110 Ørebekk – Simo	12	10	Samferdselsdepartementets vurdering	19
4.2	Programområdetiltak	13	11	Avtale	19
4.3	Planlegging	13		Forslag til vedtak om utbygging og finansiering av fase 1 av Bypakke Nedre Glomma i Østfold	20
5	Trafikkgrunnlag	13			
6	Finansierings- og bompengelopplegg	14			
6.1	Statlige midler	14			
6.2	Fylkeskommunale midler	14			



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 50 S

(2014–2015)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

Utbygging og finansiering av fase 1 av Bypakke Nedre Glomma i Østfold

*Tilråding fra Samferdselsdepartementet 19. desember 2014,
godkjent i statsråd samme dag.
(Regjeringen Solberg)*

1 Innledning

Samferdselsdepartementet fremmer i denne proposisjonen forslag om delvis bompengefinansiering av fase 1 av en bypakke for transport i Nedre Glommaregionen i Østfold.

Det lokale forslaget til Bypakke Nedre Glomma er utviklet gjennom et samarbeid mellom Østfold fylkeskommune, Fredrikstad og Sarpsborg kommuner og Statens vegvesen. Forslaget omfatter blant annet utbygging av hovedvegnettet, nye vegbruer over Glomma, etablering av et sammenhengende sykkelvegnett, bygging av kollektivfelt og tiltak for å styrke kollektivtrafikken. Tiltakene i pakken er foreslått finansiert med bompenger, statlige, fylkeskommunale og kommunale midler. Den økonomiske rammen for hele pakken i det lokale forslaget er på om lag 9 mrd. kr.

Det har vært et sterkt lokalt ønske om å starte utbyggingen av de høyest prioriterte prosjektene i pakken så raskt som mulig. Det er imidlertid knyttet stor usikkerhet til kostnader og gjennomføring av utbyggingsplanene i det lokale forslaget. Det er derfor behov for å detaljere plangrunnlaget for de aktuelle prosjektene for å få et bedre bilde av kostnader og muligheter for gjennomføring. Videre er det behov for å etablere gode prosesser mellom statlige og lokale myndigheter for å utvikle et godt opplegg for porteføljestyring i samsvar med over-

ordnede mål og tilgjengelig finansiering. For likevel å etterkomme lokale ønsker om raskest mulig oppstart av utbyggingen, har Samferdselsdepartementet i dialog med berørte lokale myndigheter besluttet å dele Bypakke Nedre Glomma i faser slik at modne prosjekter kan igangsettes uten å avvente videre planarbeid med de prosjektene som uansett ligger lenger ut i tid.

I fase 1 prioriteres prosjektet rv 110 Ørebekk – Simo i Fredrikstad. I tillegg prioriteres en rekke kollektivtrafikktiltak og tiltak for gående og syklende både i Fredrikstad og Sarpsborg. Videre foreslås midler til planlegging av programområdetiltak i fase 1 og prosjekter som er aktuelle i neste fase. For prosjektet rv 110 Ørebekk – Simo og de programområdetiltakene som skal gjennomføres tidlig i fase 1, foreligger det godkjent reguleringsplan.

Prosjekter og tiltak i fase 1 av Bypakke Nedre Glomma har en økonomisk ramme på 1,2 mrd. 2014-kr. Finansieringen er basert på bompenger, statlige og fylkeskommunale midler.

Samferdselsdepartementet vil legge fram forslag til opplegg for kommende faser av Bypakke Nedre Glomma så snart det foreligger tilstrekkelige avklaringer. Utformingen vil skje i dialog med lokale myndigheter og Statens vegvesen. På grunn av størrelsen på pakken skal det også gjennomføres ekstern kvalitetssikring av trafikkgrunnlag og bompenginntekter (KS2) før neste

fase av bypakken legges fram for Stortinget. I tillegg skal det gjennomføres KS2 for prosjekter som enkeltvis eller i naturlig sammenheng har kostnadsoverslag (styringsramme) som overstiger 750 mill. kr.

2 Bakgrunn for Bypakke Nedre Glomma

Det er i dag om lag 130 000 innbyggere i Fredrikstad og Sarpsborg. Med om lag 110 000 innbyggere innenfor tettstedsområdet utgjør dette landets femte største byområde. Dagens hovedvegnett i Nedre Glomma har betydelige framkommelighetsproblemer. Dette skaper trafikk- og miljøproblemer både på hovedvegnettet og sidevegnettet. Hovedvegene inn mot og gjennom byene er mer eller mindre overbelastet i rushperiodene, og rushperiodene varer en stadig større del av dagen. Avviklingsproblemene på hovedvegnettet har ført til overføring av gjennomgangstrafikk fra riksvegnettet til bygatenettet i rushtidsperiodene.

Hovedvegssystemet har flere kritiske lenker hvor det ikke finnes alternative vegruter. Bruene over Glomma og Seutelva er eksempler på dette. Sårbarheten i transportsystemet er derfor stor, også for busstrafikken og annen nytte trafikk. Ved vedlikeholdsarbeid og uønskede hendelser som trafikkulykker eller motorhavari på slike kritiske lenker, påvirkes trafikkavviklingen i hele det sentrale byområdet.

Glomma utgjør en barriere for lokaltrafikken. Om lag 86 000 biler krysser daglig Glomma over de tre bruene Fredrikstadbrua, Sannesundsbrua og Sarpsbrua. Sannesundsbrua har funksjon som avlastningsveg og alternativ reiserute for trafikk som ellers ville gått over Sarpsbrua. Sannesundsbrua ble utvidet til fire felt i 2008. Dette har ikke bedret avviklingen nevneverdig, da det primært er kapasiteten på det tilknyttede sekundærnettet som er problemet. Rv 108 Ny Kråkerøyforbindelse ble åpnet for trafikk i 2011. Selv om dette har bedret fremkommeligheten og redusert sårbarheten for trafikken mellom Fredrikstad og Kråkerøy, er det fortsatt store kapasitetsutfordringer på hovedvegnettet gjennom Fredrikstad.

Sammenlignet med andre byområder i Norge er andelen reiser som foretas med bil høy i Nedre Glommaregionen, og utgjør 73 pst. Den høye bilandelen skyldes i stor grad spredt plassering av arbeidsplasser, boliger og servicetilbud, lett tilgjengelige parkeringsmuligheter og et kollektivtilbud som ikke er konkurransedyktig med bil.

Kartlegging av utendørs støynivå i 2012 viste at over 40 000 personer eller 32 pst. av befolkningen i Nedre Glommaregionen er utsatt for vegtrafikkstøy som overstiger anbefalt grenseverdi ved planlegging av nye boliger. I tillegg utsettes mange innbyggere i regionen for dårligere luftkvalitet enn det som er angitt i nasjonale mål. Problemmomfanget er størst i bysentrene i Fredrikstad og Sarpsborg, og det er spesielt svevestøv som skaper problemer.

I perioden 2004–2014 er det registrert 39 drepte, 152 hardt skadde og om lag 2 800 lettere skadde i vegtrafikken i Fredrikstad og Sarpsborg. Det skjer om lag 175 registrerte ulykker hvert år. På vegnettet sentralt i Fredrikstad og Sarpsborg er det særlig kollisjoner i kryss og påkjørsler bakfra som fører til trafikkulykker med personskader, noe som skyldes et uoversiktlig trafikkbilde og ujevn trafikkavvikling. Om lag 1/3 av de drepte i trafikken er fotgjengere og syklister. Mange av ulykkene skjer i forbindelse med kryssing av veg i sentrale deler av byene.

Statistisk Sentralbyrås prognoser for befolkningsvekst viser at det vil være om lag 25 000 flere innbyggere i Fredrikstad og Sarpsborg i 2030 enn i dag. Dette vil føre til sterk vekst i transportterspørselen, noe som vil øke presset på transportsystemet ytterligere. Antatt utvikling i økonomi og førekortinnehav tilsier samtidig at etterspørselen etter biltransport vil være sterkere enn befolkningsveksten. Hvis det ikke gjennomføres tiltak, vil befolkningen og næringslivet i regionen påføres ulemper og økte kostnader. Miljøbelastningen kan øke.

2.1 Faglig og politisk forankring

Fredrikstad bystyre gjorde i mai 2007 vedtak om en delvis bompengefinansiert Fredrikstadpakke. Stortinget hadde da gjort vedtak om delvis bompengefinansiering av fv 108 Ny Kråkerøyforbindelse, jf. St.prp. nr. 41 (2006–2007) og St.prp. nr. 45 (2007–2008). Kråkerøyforbindelsen ble åpnet for trafikk i 2011. Lokalpolitisk representerer Bypakke Nedre Glomma en videreføring av denne infrastrukturutviklingen.

Utviklingen av transportsystemet i Nedre Glomma er forankret i konseptvalgutredningen (KVU) for Nedre Glomma som ble ferdigstilt i mars 2010, samt i rapport fra den eksterne kvalitetssikringen (KS1) som forelå i mai 2011. Rammer for den videre planlegging på bakgrunn av KVU/KS1 ble gitt i brev fra Samferdselsdepartementet datert 18. januar 2012, der det blant annet heter:

«Regjeringen har behandlet saken på bakgrunn av KVUen, høringsuttalelser til KVUen og rapport fra ekstern kvalitetssikrer. På bakgrunn av behandlingen i Regjeringen fastlegger SD følgende tre prinsipper for videre utvikling i saken:

- Videre planlegging i tråd med plan- og bygningsloven skal ta utgangspunkt i konsept 2 og konsept AB. En skal starte med tiltak som er felles i de to konseptene. Planlegging må ses i sammenheng med planene for utviklingen av togtilbudet på Østfoldbanen. Videre skal det tas hensyn til dyrka mark i den videre planleggingen av transportsystemet i regionen.
- Eventuell videre utvikling av en konkret tiltakspakke skal skje i en organisasjon for porteføljestyring som forankrer samarbeid og finansiering med en klar prioriteringsstrategi. Dette skal en komme tilbake til i samband med et eventuelt fremlegg om saken til Stortinget.
- Prioritering av tiltak skal bli vurdert i arbeidet med NTP 2014–2023.

Konsept 2 samsvarer med vedtatt bypakke i Fredrikstad. Konsept AB er et kombinasjonskonsept som omfatter tiltak i Sarpsborg og Fredrikstad – konseptet innebærer satsing på miljøvennlig transport, og det er fokus på formålstjenlig håndtering av kollektivtrafikken.»

I 2011 ble det inngått en femårig samarbeidsavtale om felles areal- og transportutvikling i Nedre Glomma mellom Østfold fylkeskommune, Fredrikstad og Sarpsborg kommuner og Statens vegvesen Region øst. Samarbeidsavtalens hovedmål er å utvikle Nedre Glommaregionen som en attraktiv og konkurransedyktig region på en bærekraftig måte, basert på virkemidler innen areal- og transportsektoren. Inngått avtale om belønningsmidler til Nedre Glommaregionen for perioden 2014–2017 administreres på lokalt nivå av samarbeidsavtalens organer. Utviklingen av forslaget til Bypakke Nedre Glomma har foregått gjennom denne samarbeidsavtalen.

Bypakke Nedre Glomma er primært en transport- og infrastrukturpakke. For at målene med bypakken skal nås og ivaretas på lang sikt, må bypakken og arealstrategiene samordnes. Fylkesplanen Østfold mot 2050, godkjent ved kongelig resolusjon av 11. mars 2011, har en langsiktig arealstrategi for hver av regionene i fylket, herunder Nedre Glommaregionen. Arealstrategien for Nedre Glomma har redusert og samordnet arealforbruk, samt transporteffektivitet, som

bærebjelke, og skal tilrettelegge for økt kollektivandel og økt andel gående og syklende. Fylkesplanen understreker at ny og forbedret infrastruktur for transport er en forutsetning for videreføring av denne arealstrategien. Fredrikstad og Sarpsborg kommuner har vedtatt å følge opp fylkesplanens arealstrategi for Nedre Glomma gjennom et felles arealregnskap. Gjennom arealregnskapet er det vedtatt en fordeling av framtidig utbyggingsareal fram til 2050. Dette legges til grunn for kommunenes arealplaner.

2.2 Overordnede mål for Bypakke Nedre Glomma

I Meld. St. 29 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023 er det et mål at veksten i persontransport i de største byområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange.

I avtale om belønningsmidler til Nedre Glommaregionen for perioden 2014–2017 er det et mål at både framkommelighet, miljø og helse skal bli bedre i avtaleperioden. Personbiltrafikken skal ikke ha vekst, med utgangen av 2013 som referanseår. Antall reiser med kollektivtransport, sykkel og gange skal øke på bekostning av reiser med privatbil.

Målet i klimaforliket om at veksten i persontransporten skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange blir videreført i bypakken. I det lokale forslaget til bypakke ble det forutsatt at utbyggingen av et sammenhengende sykkelvegnett og tiltak som skal styrke kollektivtilbudet skal startes opp i en tidlig fase. Utover dette er bygging av kollektivfelt (eventuelt sambruksfelt) og etablering av kollektivknutepunkter høyt prioriterte tiltak. Videre er bygging av nye bruer over Glomma i både Fredrikstad og Sarpsborg viktige prosjekt for å redusere den trafikale barrieren som Glomma utgjør, samt å avlaste deler av det sentrale vegnettet i begge byene. Det kan i tillegg være nødvendig med andre type tiltak for at flere skal ønske å velge kollektivreiser, gange og sykkel fremfor bilkjøring.

For å følge opp dette målet er det etablert trafikkregistreringspunkter som grunnlag for utvikling av en trafikkindeks for byområdet. Trafikkindeksen og reisevaneundersøkelser vil bli benyttet som indikatorer i en løpende evaluering.

I tillegg er det i konseptvalgutredningen (KVU) for Nedre Glomma definert mål om å redusere reisetiden for persontransport, øke persontransportkapasiteten inn mot og mellom bysentrene i forhold til forventet befolkningsvekst og sikre bedre forutsigbarhet i transportsystemet for godstransport.

3 Lokalpolitisk behandling

Bystyret i Fredrikstad behandlet Bypakke Nedre Glomma i møte 6. juni 2013, og fattet følgende vedtak:

1. Det etableres en bypakke for Nedre Glomma.
2. Det etableres totalt 23 bomstasjoner. Lokaliseringen av bomstasjonene er som i Statens vegvesens rapport av 05.04.2013 om Bypakke Nedre Glomma.
3. Innkrevingen i bomstasjonene skal være enveis og innkrevingsretningen er som i Statens vegvesens rapport av 05.04.2013 om Bypakke Nedre Glomma.
4. Innkrevingen i bomstasjon 1 samt i bomstasjon 4–8 i Fredrikstad igangsettes når prosjektet rv 110 Simo – Ørebekk er ferdigstilt, forutsetningsvis fra 2017.
5. Innkrevingen i bomstasjon 9 og 11–13 i Fredrikstad og i bomstasjon 10 samt 14–23 i Sarpsborg igangsettes når prosjektet fv 109 Torsbekkdalen – Tindlund (Fredheimveien) er ferdigstilt, forutsetningsvis fra 2019.
6. Innkrevingsperioden forutsettes å være 15 år i alle bomstasjonene.
7. For bomstasjon 2 og 3 (Kråkerøyforbindelsen) regnes innkrevingsperioden fra 2011.
8. Det legges til grunn en rabattordning med etterskuddsfakturering og:
 - 10 pst. rabatt for trafikanter som betaler med elektronisk brikke.
 - 20 pst. rabatt for trafikanter som inngår abonnementsavtale med bomselskapet.
9. Det legges til grunn at det betales maksimalt 70 bompasseringer pr måned.
10. Det skal praktiseres en timesregel, dvs. kun én betalt passering i løpet av en klokke-time.
11. Fritaksordninger praktiseres ihht gjeldende takstretninglinjer.
12. a. Det legges til grunn en prosjektportefølje med et investeringsbehov på ca. 7,85 mrd. kr
 - b. Prosjektporteføljen er som følger:

Prosjekt	Utbyggings- tidspunkt
Tiltak gående og syklende i Fredrikstad	2015–2028
Tiltak gående og syklende i Sarpsborg	2015–2028
Tilskudd til drift av kollektivtrafikken	2017–2033
Tiltak kollektivtrafikk (mindre infrastrukturtiltak)	2017–2033
Rv 110 Ørebekk-Simo	2015–2016
Fv 109 Borg Storsenter-X arm fv 109 i Torsbekkdalen, inkl. Alvim bru	2016–2018
Nordre tangent, inkl. utvikling av gatenettet ved Torvbyen/Grønli	2016–2017
Fv 109 Alvim renseanlegg-Borg Storsenter	2017–2018
Fv 109 Fredheimveien-Alvim renseanlegg	2017–2018
Fv 109 Råbekken-Hatteveien	2017–2019
Rv 110 St. Croix-Østsiden	2019–2020
Fv 118 Ny bru over Glomma i Sarpsborg+2 sambruks-/kollektivfelt til Dondern	2019–2020
Forbindelse fv 109 ved Alvim renseanlegg-Gamle Greåkervei	2020–2021
Forbindelse Vingulmorkveien-fv 109 i Torsbekkdalen	2020–2021
Fv 109 Hatteveien-Rolvsøysund	2020–2021
Fv 109 Rolvsøysund-Fredheimveien	2020–2021
Rv 110 Grønli-St. Croix	2021–2022
Rv 110 Simo-Grønli	2022–2023
Ny bru over Glomma i Fredrikstad	2022–2024
Rv 111 øst for Hafslund	2024–2026
Rv 111 Østsiden-Moum (NB: En del av prosjektet er ikke finansiert)	2024–2026

- c. Styringsgruppen for Samarbeidsavtalen i Nedre Glomma gis fullmakt til å foreta eventuelle mindre justeringer i forbindelse med utarbeidelse av bompengeproposisjon til Stortinget om Bypakke Nedre Glomma, slik at total kostnad ligger innenfor rammen av beregnet finansieringsevne.
- d. Dersom det, i forbindelse med utarbeidelse av bompengeproposisjon til Stortinget om Bypakke Nedre Glomma, viser seg at det økonomiske handlingsrommet blir større skal følgende prioriteres i denne rekkefølgen:
- Økt ramme til «Tiltak gående og syklende i Sarpsborg» tilsvarende finansiering av sykkeltiltak på fv 109 i Torsbekkdalen – mellom Sandesund og Korsgata.
 - Utbygging av Nordre Tangent i 2016–2017 uten at noe av rammen til «Tiltak gående og syklende i Fredrikstad» forskyves i tid.
 - Fullfinansiering av rv 111 i Fredrikstad.
 - Realisering av prosjekt som pr i dag ikke inngår i prosjektporteføljen (i uprioritert rekkefølge):
 - Videreføring av Kråkerøyforbindelsen til Kråkerøy kirke
 - Fv 117 Åledalslinjen
 - Fv 114 Greåker – Grålum
 - Ny havneveg Østsiden – Moum
- e. Dersom det, i forbindelse med utarbeidelse av bompengeproposisjon til Stortinget om Bypakke Nedre Glomma, viser seg at det økonomiske handlingsrommet blir mindre skal bortfall eller reduksjon av tiltak skje i henhold til prosjektporteføljen over, der nederste tiltak anses som det lavest prioriterte. Økonomisk ramme for tiltak til sykkel, gange og kollektivtrafikk skal holdes uendret.
13. Fredrikstad kommune, Sarpsborg kommune og Østfold fylkeskommune har intensjon om minimum å bidra med kommunal og fylkeskommunal finansiering til Bypakke Nedre Glomma i tråd med Statens vegvesens rapport:
- 10 mill. kr årlig i kommunal finansiering for begge kommunene samlet.
 - 20 mill. kr årlig i fylkeskommunal finansiering.
- 100 mill. kr i fylkeskommunal finansiering til fv 109 Torsbekkdalen – Tindlund i perioden 2015–2017.
14. Det forutsettes at mva.-kompensasjon knyttet til investeringer i Bypakke Nedre Glomma, overføres til investeringsbudsjettet og disponeres til finansiering av bypakka.
15. Det må arbeides for en størst mulig statlig finansieringsandel.
16. Fredrikstad kommune, Sarpsborg kommune og Østfold fylkeskommune har intensjon om å stille nødvendige lånegarantier.
17. Det etableres en organisasjon for porteføljestyring av Bypakke Nedre Glomma i tråd med Statens vegvesens rapport av 05.04.2013.
18. Det legges til grunn et system for mål- og resultatstyring for Bypakke Nedre Glomma.
19. Det vil bli etablert et bompengeselskap som skal betjene bompengereordningen for Bypakke Nedre Glomma, inkl. nåværende bompengereordning for Kråkerøyforbindelsen.
20. Samferdselsmyndighetene bes om å arbeide for å få Bypakke Nedre Glomma fremmet for behandling i Stortinget våren 2014.
21. Under forutsetning av at det inngås avtale med Samferdselsdepartementet om belønningsmidler til Nedre Glomma gjeldende fra 2013, fastsettes følgende takster i 2013-kroner:

	Takst utenom rushtid	Takst i rushtid
Lette biler	23	32
Tunge biler	63	63

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 helligdager.

Hvis forutsetningen om belønningsmidler ikke innfris settes takstene til 25 kroner for lette biler og 63 kroner for tunge biler hele døgnet.

22. Det forutsettes nytt takstvedtak for Kråkerøyforbindelsen (bomstasjon 2 og 3) med takster og rabatter ihht punktene 21 samt 8–11 i innstillingen.
23. Nye takster og rabatter for Kråkerøyforbindelsen (bomstasjon 2 og 3) forutsettes å gjelde fra samme tidspunkt som for bomstasjon 1 og 4 – 8, forutsetningsvis fra 2017.

24. Rådmannen bes om å utrede om Åledalslinjen kan finansieres separat gjennom en egen bompengeskjeving knyttet til veiltaket.
25. Rådmannen bes å utrede en spesiell hente- og bringetjeneste for barnehagebarn. Tilbudet rettes mot familier som må kjøre gjennom bompengestasjon(er) i rushtiden for å levere og hente barn i barnehage.

Bystyret i Sarpsborg behandlet Bypakke Nedre Glomma i møte 13. juni 2013, og fattet samme vedtak som Fredrikstad bystyre med følgende unn- tak:

- Punkt 24 og 25 i Fredrikstad bystyres vedtak inngår ikke i Sarpsborg bystyres vedtak.
- Følgende to punkt inngår i tillegg i Sarpsborg bystyrets vedtak:
 - Bystyret ber rådmannen ta initiativ til en ny vurdering av framtidig plassering av bomstasjonene 14 og 15 når endelig trasé for ny forbindelse over Glomma og riksvei 111 gjennom Sarpsborg er avklart.
 - Sarpsborg kommune ønsker at Statens vegvesen foretar en ny vurdering av behovet for ny fylkesvei 114 fra Greåker til Grålum samt ny vei fra riksvei 111 ved Skjeberg rådhus til E6 ved Skjeberg pukkverk innen utgangen av tidsperioden for bypakken.

Fylkestinget i Østfold behandlet Bypakke Nedre Glomma i møte 18. juni 2013, og fattet samme vedtak som Fredrikstad bystyre med følgende unn- tak:

- Punkt 24 og 25 i Fredrikstad bystyres vedtak inngår ikke i fylkestingets vedtak.

Det var opprinnelig bompengeselskapet Fredrikstad-Distriktets Vegfinansiering AS som hadde ansvaret for bompengefinansieringen av den nye Kråkerøyforbindelsen. Bompengeselskapet var eid av Fredrikstad kommune (76,67 pst.), Østfold fylkeskommune (20 pst.) og Hvaler kommune (3,33 pst.). Fylkestinget i Østfold behandlet sak om etablering av bompengeselskap for Bypakke Nedre Glomma i møte 4. desember 2013, og fattet følgende vedtak:

1. Østfold fylkeskommune ber styret i Fredrikstaddistriktets vegfinansiering starte en prosess med å omdanne Fredrikstaddistriktets vegfinansiering til et selskap som i til-

legg til Kråkerøyforbindelsen har oppgaven med å finansiere prosjektene i Bypakke Nedre Glomma.

2. Eierandelene i det nye selskapet bør være som følger: Østfold fylkeskommune 50 %, Fredrikstad kommune 24 %, Sarpsborg kommune 24 %, Hvaler kommune 2 %.
3. Under forutsetning om at det ikke blir gjort endringer i aksjekapitalen, øker Østfold fylkeskommune sin eierandel av det omdannede selskapet til 50 % med en kostnad på kr. 45.000,-.

Bystyret i Fredrikstad behandlet saken i møte 5. desember 2013 og fattet følgende vedtak:

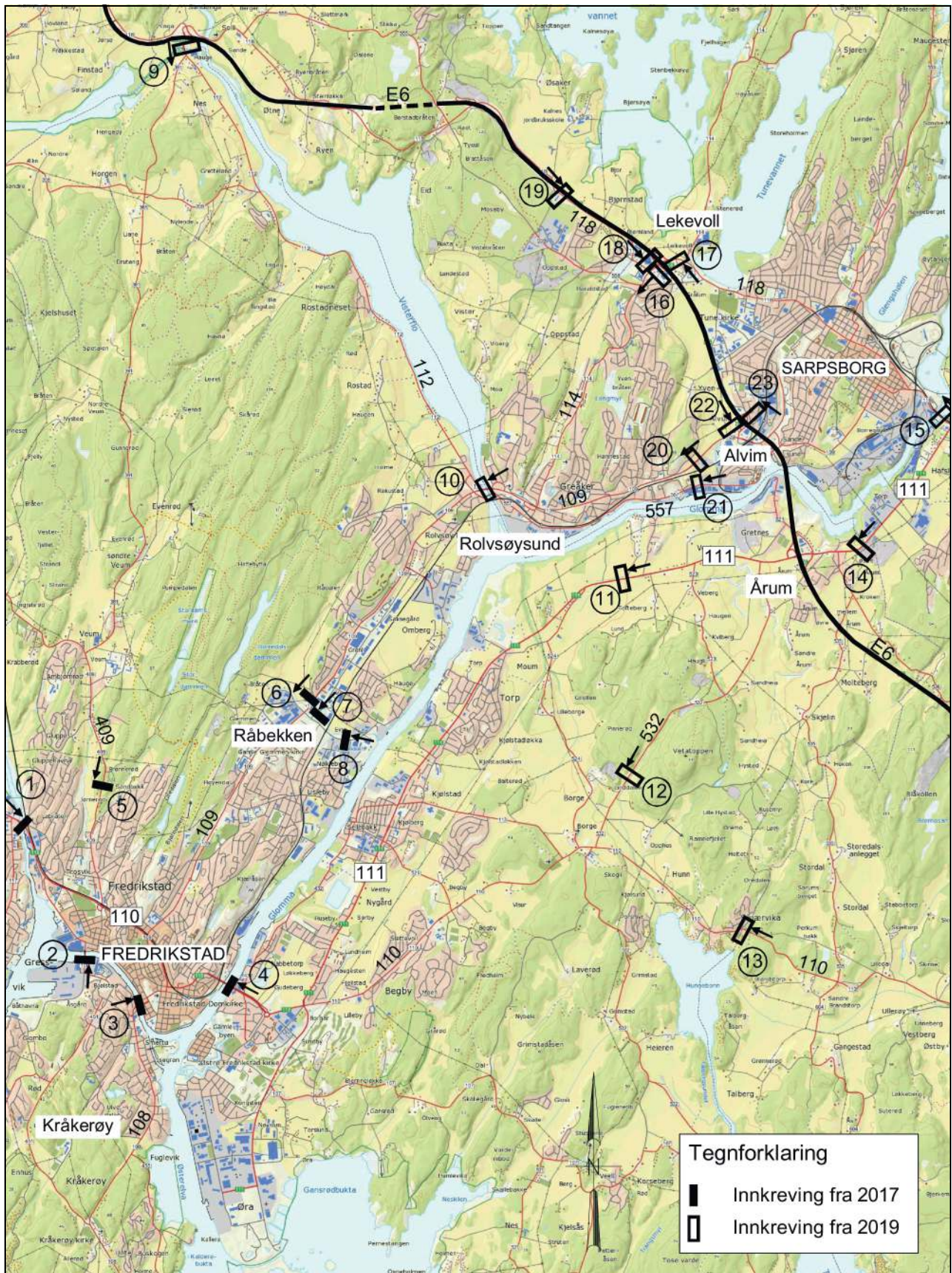
1. Fredrikstad kommune ber styret i Fredrikstad-Distriktets Vegfinansiering AS starte en prosess med å omdanne Fredrikstad-Distriktets Vegfinansiering AS til et selskap som i tillegg til Kråkerøyforbindelsen har oppgaven med å finansiere prosjektene i Bypakke Nedre Glomma.
2. Eierandelene i selskapet bør være som følger: Østfold fylkeskommune 50 %, Fredrikstad kommune 24 %, Sarpsborg kommune 24 %, Hvaler kommune 2 %.
3. Under forutsetning om at eierstrukturen i det omdannede selskapet blir som i punkt 2, og at det ikke blir gjort endringer i aksjekapitalen, selger Fredrikstad kommune seg ned til 24 % eierandel i det omdannede selskapet for en samlet salgssum på kr 79.050.

Bystyret i Sarpsborg behandlet saken i møte 5. desember 2013 og fattet følgende vedtak:

1. Sarpsborg kommune gir sin tilslutning til løsningen om å omdanne Fredrikstad-Distriktets Vegfinansiering AS til et selskap for hele Nedre Glomma, og at selskapet skal få oppgaven med å finansiere prosjektene i Bypakke Nedre Glomma, i tillegg til Kråkerøyforbindelsen.
2. Sarpsborg kommune trer inn som deleier med 24 % av aksjene i bompengeselskapet for Nedre Glomma, enten gjennom erverv av aksjer eller gjennom tegning av nye aksjer for inntil kr 50.000. Kostnaden dekkes av ubundet investeringsfond. Det er en forutsetning at eierandelen for øvrig blir Østfold fylkeskommune 50 %, Fredrikstad kommune 24 % og Hvaler kommune 2 %.

Kommunestyret i Hvaler behandlet saken i møte 12. desember 2013 og fattet følgende vedtak:

Utbygging og finansiering av fase 1 av Bypakke Nedre Glomma i Østfold



Figur 3.1 Forslag til bomstasjonsplasseringer for Bypakke Nedre Glomma, inkl. fv 108 Ny Kråkerøyforbindelse

Tabell 4.1 Utbyggingsplan for fase 1 av Bypakke Nedre Glomma

Tiltak	Mill. 2014-kr Økonomisk ramme
Rv 110 Ørebekk – Simo	675
Tiltak for gående og syklende i Fredrikstad	120
Tiltak for gående og syklende i Sarpsborg	104
Kollektivtrafikktiltak i Fredrikstad	121
Kollektivtrafikktiltak i Sarpsborg	6
Planlegging – fase 1	30
Planlegging – fase 2	120
Etablering av bomstasjoner	24
Sum	1 200

Hvaler kommune imøtekommer dannelsen av et nytt bompengeselskap for Nedre Glomma, og justeringen av Hvaler kommunes eierandel til 2 %.

Representasjon for Hvaler kommunes eierandel i selskapet ivaretas av ordfører.

Fylkestinget i Østfold behandlet sak om garanti for låneopptak til Bypakke Nedre Glomma i møte 4. desember 2013, og fattet følgende vedtak:

1. Østfold fylkeskommune, Sarpsborg kommune og Fredrikstad kommune garanterer for et lån på inntil 2300 mill. kr til prosjekter i Bypakke Nedre Glomma.
2. Garantien fordeles med 50 % (1150 mill.) på Østfold fylkeskommune og 25 % (575 mill.) hver på Sarpsborg kommune og Fredrikstad kommune.
3. Garantien gis som selvskyldnerkausjon. Garantitiden settes til maksimalt 20 år fra 2014, og garantien sikres med pant i retten til å kreve inn bompenger.

Bystyrene i Fredrikstad og Sarpsborg behandlet saken i møter 5. desember 2013, og fattet samme vedtak som Østfold fylkesting.

Figur 3.1 viser det lokale forslaget til bomstasjonsplasseringer for Bypakke Nedre Glomma, inkl. bomstasjonene knyttet til prosjektet fv 108 Ny Kråkerøyforbindelse der innkrevningen startet i 2011 (bomstasjonene 2 og 3).

4 Omtale av prosjekter og tiltak i fase 1 av Bypakke Nedre Glomma

Fase 1 av Bypakke Nedre Glomma har en økonomisk ramme på 1,2 mrd. kr. Utbyggingsplanen med kostnader er vist i tabell 4.1. Forslaget er lagt fram for styringsgruppen for Bypakke Nedre Glomma, som mener at det foreslåtte opplegget er i tråd med de lokalpolitiske vedtakene og at faseinndelingen ikke er til hinder for å få gjennomført hele pakken.

4.1 Rv 110 Ørebekk – Simo

Rv 110 er hovedinnfartsåren til Fredrikstad fra E6 i nord, og en viktig transportåre for lokal og regional trafikk. Årsdøgntrafikken ved Simo er om lag 25 000 kjøretøy. Strekningen mellom Ørebekk og Simo er en flaskehals for trafikkavviklingen siden dagens tofelts veg ikke har tilstrekkelig kapasitet. Dette medfører køsituasjoner som forplanter seg til vegnettet i et større område. Hensikten med prosjektet er å bedre framkommeligheten og redusere sårbarheten i trafikkavviklingen. Det kjører mange busser på strekningen, og bedre framkommelighet for bussene vil være et viktig tiltak for å utvikle tilbudet til kollektivreisende. Bedre tilrettelegging for kollektivtransport og for gående og syklende skal bidra til å redusere veksten i personbiltrafikken.

I Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023 er det lagt til grunn at rv 110 mellom Ørebekk og Simo skal utvides til firefelts veg i perioden 2014–2017. Strekningen er på 1,4 km, jf. figur 6.1. Vegen skal bygges med to felt i hver kjø-

reretning adskilt av midtrabatt. Ett av feltene i hver retning reserveres som sambruksfelt, eventuelt som kollektivfelt. Prosjektet inkluderer ny og utvidet bruforbindelse over Seutelva. Det skal bygges sykkelveg og fortau. Delvis vil dette komme på begge sider av vegen og delvis som et parallelt anlegg. Vegbredden vil bli 30,5 m på strekninger der det bygges sykkelveg og fortau på begge sider av vegen. Reguleringsplanen for prosjektet ble vedtatt i 2012.

Styringsrammen for prosjektet er fastsatt til 675 mill. 2014-kr og kostnadsrammen til 745 mill. kr. Dette innebærer en kostnadsøkning på om lag 110 mill. kr sammenlignet med det som er lagt til grunn i Meld. St. 26 (2012–2013) og Statens vegvesens handlingsprogram 2014–2017 (2023). Økningen skyldes i hovedsak at det i byggeplanprosessen er avdekket behov for å øke kostnadene til forsterkning. I tillegg kommer økte brukostnader og økte byggherrekostnader. I forslaget til opplegg for fase 1 er det lagt til grunn at kostnadsøkningen finansieres med bompenger.

I tråd med de lokalpolitiske vedtakene er det lagt til grunn at bompengeneinnkrevningen i en indre sentrumsring i Fredrikstad skal starte opp når dette prosjektet er åpnet for trafikk. Det legges opp til anleggsstart i mai 2015, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2017.

4.2 Programområdetiltak

Til sammen er det foreslått 350 mill. kr til kollektivtrafikktiltak og tiltak for gående og syklende, hvorav 170 mill. kr forutsettes finansiert med bompenger. Resten finansieres med statlige eller fylkeskommunale midler, i tråd med Statens vegvesens handlingsprogram 2014–2017 (2023) eller Handlingsprogram for fylkesveger og kollektivtransport 2015–2018. I Sarpsborg er det kun tatt med tiltak som er planlagt gjennomført med offentlige midler. Noen av tiltakene forutsettes fullfinansiert etter 2017/2018.

Innenfor rammen til kollektivtrafikk legges det opp til å bygge om lag 1 km kollektivfelt langs rv 111. Dette vil gi bussene økt framkommelighet på strekninger der det i dag er forsinkelser i rushtrafikken.

Tiltakene for gående og syklende i fase 1 inngår i planene for et sammenhengende sykkelrutenett i Nedre Glomma. Til sammen vil det bli bygget omlag 6 km gang- og sykkelveger. Det vil også bli bygget fire underganger som skal gi gående og syklende en sikrere, og i noen tilfeller også raske, kryssing av kjøreveg.

4.3 Planlegging

Det er behov for midler til planlegging av noen av programområdetiltakene i fase 1 av bypakken, anslagsvis 30 mill. kr. Planlegging av tiltak som inngår i Statens vegvesens handlingsprogram 2014–2017 (2023), forutsettes finansiert med statlige midler. I tillegg legges det til grunn om lag 15 mill. kr i bompenger.

Behovet for midler til planlegging av prosjekter som er aktuelle i neste fase av bypakken anslås til om lag 120 mill. kr, hvorav om lag 50 mill. kr forutsettes finansiert med fylkeskommunale midler i tråd med vedtatt handlingsprogram for fylkesveger og kollektivtransport 2015–2018. I tillegg legges det til grunn om lag 70 mill. kr i bompenger.

Det igangsatte arbeidet med reguleringsplan for fv 109 mellom Råbekken i Fredrikstad og Alvim i Sarpsborg vil kreve den største andelen av planleggingsmidlene. I tillegg vurderes det som nødvendig å starte arbeidet med reguleringsplaner for nye brukryssinger av Glomma både i Sarpsborg og Fredrikstad. For disse brukryssingene pågår kommunedelplanlegging, og videre planlegging bør starte så snart trasealternativer er avklart. Dårlig kapasitet både på Fredrikstadbrua og Sarpsbrua preger i stor grad trafikkbildet i rushtrafikken. I begge byene vil det være naturlig at nye brukryssinger av Glomma inngår i fylkesvegnettet. Til sammen er det anslått at reguleringsplanlegging av disse tre store prosjektene vil kreve om lag 110 mill. kr. I tillegg kommer inntil 10 mill. kr til reguleringsplanlegging av tiltak på det kommunale vegnettet.

5 Trafikkgrunnlag

Statens vegvesen har analysert og vurdert hvordan innkrevningen av bompenger vil påvirke trafikken gjennom de planlagte bomstasjonene med utgangspunkt i den regionale transportmodellen (RTM) og trafikktegnninger.

Det legges opp til å etablere en bomring rundt sentrum av Fredrikstad når prosjektet rv 110 Ørebekk – Simo åpnes for trafikk, etter planen i 2017. Bomringen vil bestå av seks nye bomstasjoner, jf. figur 6.1. Det er lagt opp til envegs innkreving i alle bomstasjoner i retning mot Fredrikstad sentrum.

Uten bompengeneinnkreving er totalt antall passeringer i 2017 ved de planlagte bomstasjonene beregnet til om lag 45 000 kjøretøy per døgn i betalende retning. Tungtrafikken utgjør 6 pst. Det

Tabell 6.1 Finansieringsplan for fase 1 av Bypakke Nedre Glomma

	Mill. 2014-kr		
	2015–2017	2018–2021	Sum
Statlige midler	331	205	536
Fylkeskommunale midler	99	10	109
Bompenger	428	127	555
Sum	858	342	1 200

er beregnet at innføring av bompengeneinnkreving, med de foreslåtte takstene, vil gi en samlet trafikkavvisning på 28 pst., dvs. om lag 12 500 kjøretøy. Forventet antall passeringer gjennom bomstasjonene i betalende retning er etter dette anslått til 32 500 kjøretøy per døgn i åpningsåret.

Det er ikke forutsatt trafikkvekst i personbiltrafikken i innkrevingsperioden. Dette er i samsvar med målet for Bypakke Nedre Glomma om at personbiltrafikken skal ha nullvekst.

6 Finansierings- og bompengeplegg

Finansieringen av fase 1 av Bypakke Nedre Glomma er basert på innkreving av bompenger, statlige og fylkeskommunale midler. Finansieringsplanen er vist i tabell 6.1.

I tillegg kommer inngått avtale om belønningsmidler med Østfold fylkeskommune og Fredrikstad og Sarpsborg kommuner for perioden 2014–2017. Det er lagt til grunn et samlet statlig tilskudd på 215 mill. kr i fireårsperioden. Midlene skal benyttes til finansiering av tiltak som bidrar til at antall kollektivreiser samt gang- og sykkelreiser øker på bekostning av reiser med personbil. Dette innebærer at belønningsmidlene er tenkt benyttet til samme type tiltak som deler av den foreslåtte rammen til fase 1 av bypakken.

6.1 Statlige midler

Riksvegprosjektene i fase 1 av Bypakke Nedre Glomma er kostnadsberegnet til 931 mill. kr. Av dette er det lagt til grunn 400 mill. kr i statlige midler til rv 110 Ørebekk – Simo, 121 mill. kr til kollektivtrafikktiltak og tiltak for gående og syklende samt 15 mill. kr til planlegging av programområdetiltak i fase 1. I tråd med Statens vegvesens handlingsprogram 2014–2017 (2023) er de

statlige midlene fordelt med 331 mill. kr i perioden 2015–2017 og 205 mill. kr etter 2017.

6.2 Fylkeskommunale midler

De fylkeskommunale prosjektene er kostnadsberegnet til 95 mill. kr. I tråd med revidert handlingsprogram for fylkesveger og kollektivtransport for perioden 2015–2018 er det prioritert 59 mill. kr til tiltak for gående og syklende i Fredrikstad og 50 mill. kr til planlegging av prosjekter og tiltak i kommende faser av pakken.

6.3 Bompenger og bompengeplegg

For finansiering av fase 1 er det lagt til grunn bompengeneinnkreving hele døgnet i seks automatiske, ubemannede bomstasjoner rundt sentrum av Fredrikstad. Bomstasjonene vil være basert på AutoPASS-systemet, og vil ha tilsvarende tekniske løsninger som eksisterende bomstasjoner på bruene til Kråkerøy. Betaling av bompenger vil skje ved bruk av elektronisk brikke eller ved etter-skuddsvis fakturering.

Det er forutsatt envegsinnkreving i retning mot Fredrikstad sentrum. Figur 6.1 viser plasseringen av bomstasjonene:

1. Rv 110 Seut
2. Rv 110 Fredrikstadbrua
3. Fv 409 Veumveien, Brønnerød
4. Fv 109 Råbekken
5. Dikeveien ved Evjebekkveien
6. Evjebekkveien øst for Tomteveien

Det er forutsatt å starte innkrevingen når rv 110 Ørebekk – Simo er åpnet for trafikk, etter planen i 2017.

I de lokalpolitiske vedtakene er det lagt til grunn tidsdifferensierte takster forutsatt belønningsmidler fra 2013, jf. kap. 3. Siden avtalen om belønningsmidler først gjelder fra 2014, har sty-

ringsgruppen forutsatt at det blir lagt til grunn følgende bompengeretakster (2013-kr):

- Lette kjøretøy (tillatt totalvekt t.o.m. 3500 kg): 25 kr
- Tunge kjøretøy (tillatt totalvekt over 3500 kg): 63 kr

Bompengeretakstene er forutsatt justert i samsvar med prisutviklingen.

I de lokalpolitiske vedtakene er det lagt til grunn 20 pst. rabatt for trafikanter som inngår abonnementsavtale med bompengeselskapet. I Meld. St. 26 (2012–2013) er det lagt opp til en flat rabattordning med 10 pst. rabatt for alle kjøretøy ved bruk av brikke. Samferdselsdepartementet legger derfor til grunn en rabatt på 10 pst. ved bruk av brikke både for lette og tunge kjøretøy. Videre er det lagt til grunn timesregel som innebærer at bilistene bare betaler for en passering per time. I tillegg er det lagt til grunn passeringstak slik at lette kjøretøy betaler for maksimum 70 passeringer per kalendermåned.

Det er ellers forutsatt at rabatter/fritak for betaling skal være i samsvar med gjeldende takstretningslinjer. Alle rabatter- og fritaksordninger forutsetter bruk av brikke.

Med 6 pst. tunge kjøretøy er gjennomsnittlig inntekt per passering beregnet til om lag 17 kr i første året med bompengeneinnkreving. I beregningene er det tatt hensyn til innføring av timesregel og passeringstak.

Følgende basisforutsetninger er lagt til grunn for vurdering av bompengepotensialet:

- Trafikkgrunnlag: 32 500 kjøretøy per døgn i 2017
- Ingen årlig trafikkvekst
- Årlig prisstigning: 2,5 pst.
- Lånerente: 6,5 pst.
- Årlige innkrevings- og driftskostnader: 24 mill. kr

Med disse forutsetningene er det beregnet at fase 1 av Bypakke Nedre Glomma vil være finansiert i løpet av omlag 4 år. De totale bompengeneinntektene i denne perioden er beregnet til 726 mill. kr i 2014-priser. Av dette er 555 mill. kr forutsatt brukt til prosjekter og tiltak innenfor Bypakke Nedre Glomma, 75 mill. kr til å dekke finansieringskostnader og 96 mill. kr til å dekke innkrevingskostnader og drift av bompengeselskapet.

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

- Kostnadsøkning opp til kostnadsrammen for rv 110 Ørebekk – Simo der bompengeselskapet

dekker 40 pst., som forutsatt innenfor styringsrammen

- Trafikkgrunnlaget reduseres med ytterligere 10 pst. ved start på bompengeneinnkrevningen
- Realtakstøkning på 20 pst. to år etter start på bompengeneinnkrevningen.

Med disse forutsetningene er det beregnet at innkrevingsperioden vil øke med om lag et halvt år i forhold til i basisalternativet.

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

- Lånerente 5 pst.
- 10 pst. høyere trafikkgrunnlag ved start på bompengeneinnkrevningen.

Med disse forutsetningene er det beregnet at innkrevingsperioden vil bli redusert med omlag tre – fire måneder i forhold til i basisalternativet.

Fredrikstad kommune og Østfold fylkeskommune har forskuttert 15 mill. kr til planlegging og prosjektering av rv 110 Ørebekk – Simo. Midlene forutsettes tilbakebetalt i 2015. I tillegg er det benyttet 28 mill. kr, i all hovedsak til grunnerverv. Disse midlene er stilt til rådighet gjennom midlertidig omdisponering av statlige midler innenfor Statens vegvesens fullmakter. I 2015 forventes et forbruk på om lag 150 mill. kr, fordelt med 130 mill. kr til prosjektet rv 110 Ørebekk – Simo og 20 mill. kr til planlegging. Det forutsettes derfor at bompengeselskapet stiller til disposisjon til sammen om lag 190 mill. kr i 2015.

6.4 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 selskap. I tillegg vil regjeringen innføre en rentekompensasjonsordning for bompengelån. Det legges opp til at rentekompensasjonen skal komme bilistene til gode i form av lavere takstnivå eller kortere innkrevingsperiode. Det er en forutsetning for rentekompensasjonen at prosjektene legges inn i et av de nye bompengeselskapene så snart disse er etablert.

Bompengeprognet 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 lokal tilslutning til dette og at

Tabell 6.2 Takstnivå ved ulike renteforutsetninger

		2014-kr
Lånerente	6,5 pst.	2,8 pst.
Takst – lette kjøretøy	25,60 kr	23,30 kr
Finansieringskostnader	75 mill. kr	27 mill. kr
Innkrevings- og driftskostnader	96 mill. kr	96 mill. kr

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. Departementet ber Stortinget om fullmakt til at det kan fastsettes 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 beregningsteknisk rente.

Tabell 6.2 viser kalkulerte bompengetakster, finansieringskostnader og innkrevingskostnader ved 6,5 pst. lånerente sammenlignet med en lånerente på 2,8 pst. Den alternative rentesatsen er satt ut fra gjeldende 10-års statsobligasjonsrente. Bompengedraget til investeringer er forutsatt uendret.

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

6.5 Forholdet til bompengeprojektet fv 108 Ny Kråkerøyforbindelse

Bomstasjonene på bruene mellom Fredrikstad og Kråkerøy ble satt i drift i juni 2011. Formålet med bomstasjonene er delfinansiering av ny Kråkerøyforbindelse, inkl. ny Kråkerøybru på fv 108.

I følge bomselskapets årsregnskap for 2013 var restgjelden per 31. desember 2013 på 677 mill. kr. Gjelden ble nedbetalt med 14 mill. kr i løpet av 2013. De første årene vil nedbetalingstakten ligge på dette nivået, noe som innebærer at restgjelden til Kråkerøyprosjektet vil være på om lag 620–630 mill. kr i 2017, når innkrevningen i bomstasjonene rundt sentrum av Fredrikstad antas startet opp. Innkrevningen på Kråkerøybruene var opprinnelig forutsatt avsluttet medio 2026. I bompengeselskapets årsregnskap for 2013 er det ventet at prosjektet vil være nedbetalt i løpet av 2028.

Takstene er i dag 22 kr for lette biler og 44 kr for tunge biler. For trafikanter med abonnements-

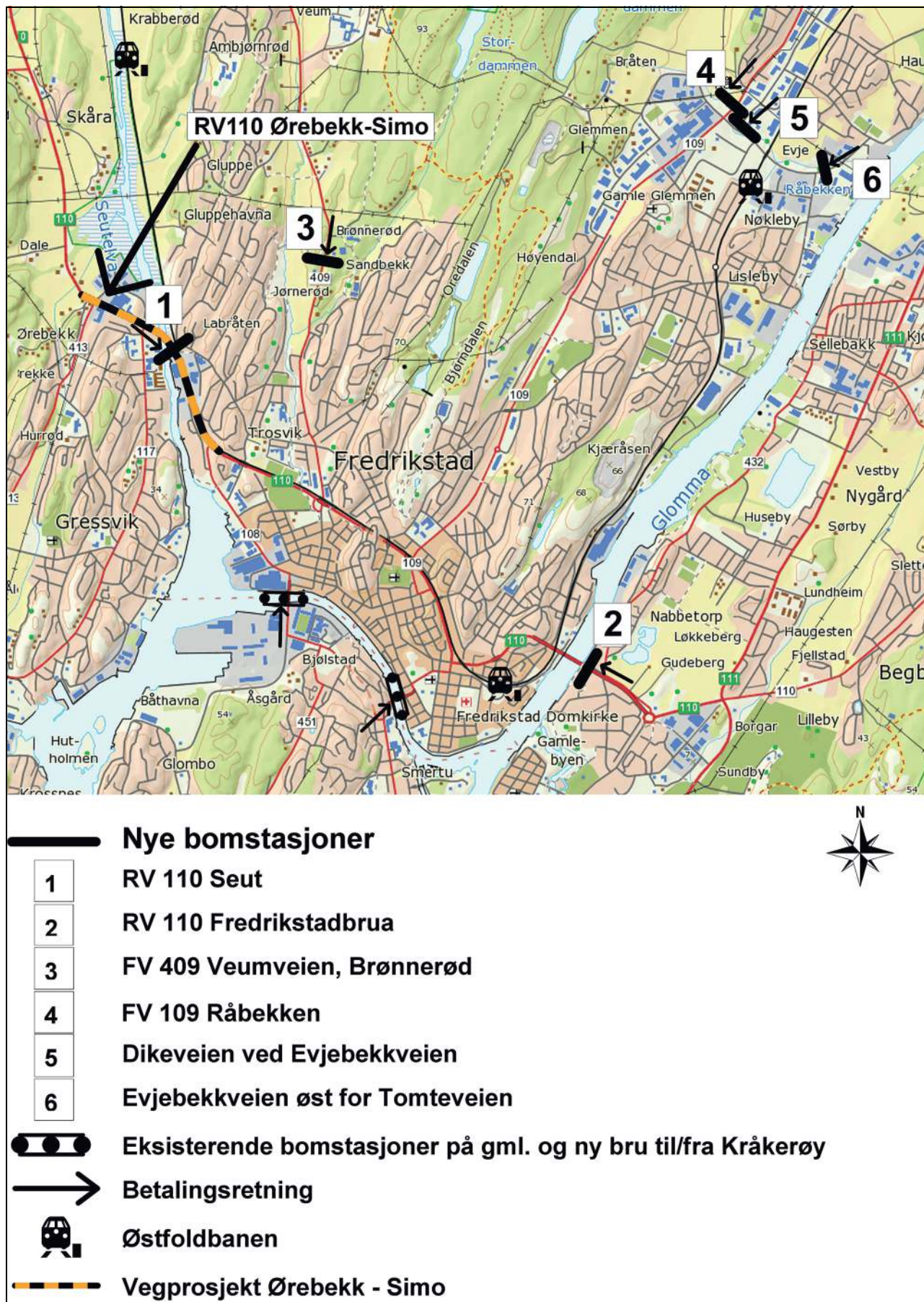
avtale med bompengeselskapet gis 30–50 pst. rabatt avhengig av antall forskuddsbetalte passeringer.

Som det går fram av de lokalpolitiske vedtakene, jf. kap. 3, går Østfold fylkeskommune og Sarpsborg og Fredrikstad kommuner inn for at bompengeneinnkrevningen til ny Kråkerøyforbindelse skal samordnes med innkrevningen til Bypakke Nedre Glomma ved at det innføres samme takst- og rabattsystem. Det er videre lagt til grunn at timesregelen og passeringstaket skal gjelde på tvers av prosjektene. Nye takster og rabatter for Kråkerøyprosjektet forutsettes å gjelde fra samme tidspunkt som bomstasjonene rundt sentrum av Fredrikstad settes i drift. Økonomien til fv 108 Ny Kråkerøyforbindelse forutsettes imidlertid holdt adskilt fra Bypakke Nedre Glomma.

Ved innføring av bompengereformen og rentekompensasjonsordningen vil det som nevnt åpnes for muligheter til å redusere takster eller nedbetale gjelden raskere. Det er også mulig å sanere enkelte innkrevingspunkt i et prosjekt, slik at man reduserer totale driftskostnader i prosjektet. Det vil spare bilistene/innbyggerne i regionen for kostnader. Det er derfor naturlig at Samferdsdepartementet og lokale myndigheter drøfter hva det kan bety for innkrevingspunkt for Kråkerøyprosjektet. Det vises også til omtale under departementets vurdering.

7 Styringsmodell for Bypakke Nedre Glomma

Det er lagt til grunn at Bypakke Nedre Glomma blir gjennomført etter prinsippene for porteføljestyring, som skal sikre en optimal prosjektgjennomføring i tråd med de strategiske og økonomiske målene for pakken. Det innebærer at det innenfor rammene av bypakken kan gjøres endringer for å sikre rasjonell framdrift og økonomistyring.



Figur 6.1 Bomstasjoner i fase 1 av Bypakke Nedre Glomma

Som for andre bompengepakker er det forutsatt at utbyggingen blir tilpasset den økonomiske rammen. Hvis kostnaden på noen av delprosjektene øker, vil andre delprosjekter ikke bli gjennomført. Hvis enkelte delprosjekter blir billigere enn forutsatt, blir det plass til flere delprosjekter eller innkrevningstiden kan reduseres.

Utviklingen av et felles utbyggings- og finansieringsopplegg for Bypakke Nedre Glomma har foregått gjennom samarbeidsavtalen om felles areal- og transportutvikling i Nedre Glomma. Organisasjonen for porteføljestyring som er forutsatt for gjennomføringsfasen av bypakken, har store likhetstrekk med dagens organisering av samarbeidsavtalen, dvs. med en styringsgruppe, en administrativ gruppe og en faglig gruppe. Det er i tillegg forutsatt opprettet et sekretariat som skal følge opp de deltakende parter i saker som gjelder økonomi og strategisk målstyring. Sekretariatet skal også bistå i det løpende arbeidet med et samlet handlingsprogram for bypakken.

I forslaget til styringsmodell er det forutsatt en styringsgruppe der staten, Østfold fylkeskommune, Fredrikstad kommune og Sarpsborg kommune er representert. Staten representeres ved Statens vegvesen og Jernbaneverket. Styringsgruppen har ansvar for å sørge for god koordinering av bypakkens portefølje. Arbeidet i styringsgruppen skal gi grunnlag for Stortingets, Samferdselsdepartementets og lokale myndigheters behov for styring og kontroll med bruk av budsjettmidler og bompenger. Saker for styringsgruppen vil i de fleste tilfeller først være forberedt av en faglig koordineringsgruppe og deretter behandlet av en administrativ koordineringsgruppe. Den administrative koordineringsgruppen vil bestå av rådmennene fra Østfold fylkeskommune og de to bykommunene og representanter på høyt administrativt nivå i Statens vegvesen og Jernbaneverket.

I forslaget til organisasjonsmodell er det videre forutsatt en referansegruppe som skal bistå porteføljestyringsorganisasjonen med råd for å sikre bred forankring og god tilgang på informasjon. Representanter fra interessegrupper og fra nabokommuner er aktuelle deltakere i referansegruppen. Referansegruppen vil ikke ha noen formell myndighet i organisasjonen.

Fredrikstad og Sarpsborg kommuner omfattes av ordningen med bymiljøavtaler. Styringssystemet vil bli tilpasset føringer fra Samferdselsdepartementet, jf. departementets brev av 2. juni 2014 om fastsetting av endelig rammeverk for bymiljøavtaler m.m.

8 Videre arbeid med Bypakke Nedre Glomma

Det lokale forslaget til Bypakke Nedre Glomma har en økonomisk ramme på om lag 9 mrd. kr. Det er imidlertid knyttet stor usikkerhet til kostnader og gjennomføring av utbyggingsplanene i det lokale forslaget. Det er derfor behov for å detaljere plangrunnlaget for de aktuelle prosjektene for å få et bedre bilde av kostnader og muligheter for gjennomføring. Videre er det behov for å etablere gode prosesser mellom statlige og lokale myndigheter for å utvikle et godt opplegg for porteføljestyring i samsvar med overordnede mål og tilgjengelig finansiering. Det kan være aktuelt å dele den videre utbyggingen av Bypakke Nedre Glomma i flere faser.

Utbygging av fv 109 i Sarpsborg vil være høyt prioritert i neste fase av bypakken, og realisering av prosjektet 109 Torsbekkdalen – Tindlund er en forutsetning for å kunne starte bompengennevningen i Sarpsborg. I tillegg er bygging av ny bru over Glomma i Sarpsborg høyt prioritert. Innenfor fase 1 er det derfor forutsatt midler til planlegging av prosjekter på rv 109 og nye brukryssinger både i Sarpsborg og Fredrikstad.

I de lokalpolitiske vedtakene legges det til grunn at det skal etableres en bomring som omfatter hele Nedre Glommaregionen. Det innebærer at det, i tillegg til bomstasjonene rundt sentrale deler av Fredrikstad og bomstasjonene på Kråkerøybruene, skal etableres 11 bomstasjoner i Sarpsborg og ytterligere 4 bomstasjoner i Fredrikstad, totalt 23 bomstasjoner. Samferdselsdepartementet vil legge fram forslag til opplegg for kommende faser av Bypakke Nedre Glomma så snart det foreligger tilstrekkelige avklaringer. Utformingen vil skje i dialog med lokale myndigheter og Statens vegvesen.

På grunn av størrelsen på pakken skal det også gjennomføres eksternt kvalitetssikring av trafikkgrunnlag og bompenginntekter (KS2) før neste fase legges fram for Stortinget. I tillegg skal det gjennomføres KS2 for prosjekter som enkeltvis eller i naturlig sammenheng har kostnadsoverslag (styringsramme) som overstiger 750 mill. kr. Ansvarsforholdet ved KS2 for fylkesvegprosjekter er delt mellom fylkeskommune og stat. Fylkeskommunen har ansvaret for å gjennomføre KS2 av kostnader på fylkesveg, mens det er staten som har ansvaret for kvalitetssikring av trafikk tall og inntekter.

I de lokalpolitiske vedtakene er det forutsatt å bruke en del av bompengebidraget til drift av kollektivtransporten i Fredrikstad og Sarpsborg. Det

er bl.a. ønske om å bruke bompenger til å utvide busstilbudet i regionen, og en mindre andel av bompengedraget er også vurdert brukt til å utvide passasjerferjetilbudet på Glomma og Vesterelva i Fredrikstad. I det videre arbeidet med Bypakke Nedre Glomma vil Samferdselsdepartementet avklare om forutsetningene for å kunne bruke bompenger til drift av kollektivtransport er oppfylt, slik det er definert i Ot.prp. nr. 15 (2007–2008).

9 Garantier

Som det går fram av kapittel 3, har Fredrikstad og Sarpsborg kommuner og Østfold fylkeskommune fattet vedtak om å stille garanti for et låneopptak på inntil 2 300 mill. kr. Garantiansvaret er fordelt med 50 pst. på Østfold fylkeskommune og 25 pst. på hver av kommunene.

Maksimal lånegjeld knyttet til fase 1 av Bypakke Nedre Glomma er beregnet til om lag 350 mill. kr. En slik kommunal og fylkeskommunal garanti forutsettes godkjent av henholdsvis fylkesmannen i Østfold og Kommunal- og moderniseringsdepartementet. Garantistenes utlegg kan dekkes gjennom en økning av realtakstene med inntil 20 pst. og en forlengelse av bompengeperioden med inntil 5 år.

10 Samferdselsdepartementets vurdering

Sammenlignet med andre byområder er andelen reiser som foretas med bil høy i Nedre Glommaregionen, mens andelen reiser som foretas med kollektivtrafikken er lav. Samferdselsdepartementet vil derfor understreke betydningen av at det legges opp til en sterk satsing på miljøvennlig transport i regionen.

For at målene med Bypakke Nedre Glomma skal oppnås og ivaretas på lang sikt, må bypakken og arealstrategiene for regionen samordnes. Det inngåtte formaliserte samarbeidet om en felles areal- og transportutvikling i Nedre Glomma vil kunne bidra til dette. Ved at Samferdselsdepartementet støtter de to bykommunene og fylkeskom-

munen gjennom en fireårig avtale om belønningsmidler, legges det også til rette for en samordnet innsats for redusert biltrafikk og økt kollektivtrafikk og sykkelbruk. Denne innsatsen forutsettes videreført gjennom bypakken. Departementet vil understreke viktigheten av at videre utvikling av Bypakke Nedre Glomma samordnes med en eventuell bymiljøavtale for regionen.

Bypakke Nedre Glomma inneholder flere store prosjekter som ikke har endelig godkjente reguleringsplaner. Det er derfor viktig for Samferdselsdepartementet å understreke at prosjektene må prioriteres etter et system for porteføljestyring, slik at gjennomføringen av bypakken blir i samsvar med overordnede mål og tilgjengelig finansiering.

Til grunn for de lokalpolitiske vedtakene er det forutsatt at takstene blir regulert årlig i tråd med konsumprisindeksen, men minimum med 2,5 pst. Dette er ikke i tråd med takstretningsslinjene for bompengeneinnkreving. Samferdselsdepartementet forutsetter derfor, i tråd med takstretningsslinjene, at justeringer i bompengetakstene ikke skal overstige prisstigningen.

Departementet viser til de lokale vedtakene om samordning av takster i Kråkerøybommene og de nye bomstasjonene. Fra lokalt hold ligger det som forutsetning at bomstasjonene for Ny Kråkerøyforbindelse opprettholdes. Dette er dog vedtak gjort før dagens regjering varslet en bompengereform. Når ordningen med rentekompensasjon innføres, legges det til rette for lavere takster/høyere rabatter eller kortere nedbetalingsperiode. Departementet er åpen for at lokale myndigheter i den sammenheng også kan vurdere avvikling av innkrevingspunkt for Ny Kråkerøyforbindelse. Departementet vil bistå med vurderinger av saken.

11 Avtale

Etter at Stortinget har gjort vedtak om utbygging og finansiering av fase 1 av Bypakke Nedre Glomma i Østfold, vil det bli inngått avtale mellom Vegdirektoratet og bompengeselskapet i tråd med gjeldende standardavtale og de forutsetningene som er lagt til grunn i denne proposisjonen.

Samferdselsdepartementet

t i l r å r :

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

Vi **HARALD**, Norges Konge

s t a d f e s t e r :

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

Forslag

til vedtak om utbygging og finansiering av fase 1 av Bypakke Nedre Glomma i Østfold

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