



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

St.prp. nr. 68

(2001-2002)

**Forsert utbygging av E6 gjennom
Østfold. Finansiering av ny
Svinesundsforbindelse gjennom en
felles bompengoordning med Sverige.
Revidert fase 1 av Østfoldpakka**

*Tilråding fra Samferdselsdepartementet av 31. mai 2002,
godkjent i statsråd samme dag.
(Regjeringen Bondevik II)*

1 Bakgrunn og oppsummering

Samferdselsdepartementet legger i denne proposisjonen frem forslag om forsert utbygging av E6 i Østfold til fire felts motorveg. Målet er at veggen skal stå ferdig i 2009. Forslaget omfatter felles bompengefinansiering med Sverige av ny Svinesundsforbindelse. Forbindelsen tas ut av Østfoldpakka. Frigjorte midler brukes til forsert utbygging av E6 i Østfold.

Det er et mål for samarbeidet mellom myndighetene i Norge og Sverige at E6 mellom Oslo og Göteborg skal bygges ut til fire felts veg senest 2009. Videre er det et mål at Ny Svinesundsforbindelse skal åpnes for trafikk i 2005. Dette krever anleggsstart på Ny Svinesundsforbindelse høsten 2002. Anleggsarbeidene på vegtilknytningene må starte opp snarest mulig over sommeren 2002 og på ny bru ved Svinesund mot slutten av 2002. For at dette skal være mulig må nødvendige godkjenninger i Stortinget og i Sverige foreligge før sommeren 2002.

1.1 Om Østfoldpakka

Stortinget ga ved behandling av stortingsproposisjonen om første fase av Østfoldpakka tilslutning til å starte innkreving av bompenger for å delfinansiere utbygging av E6 gjennom Østfold til firefelts motorveg og gjenstående parseller på E18 gjennom Østfold til to- og evt. delvis firefelts motorveg, jf. St.prp. nr. 26 (1999-2000) og Innst. S. nr. 111 (1999-2000).

Bompengandelen ble forutsatt å være minst 50 pst. Endelig prioritering av enkeltprosjekter og bevilgninger til disse skal bli foretatt i de årlige budsjettproposisjoner. Det vil i den forbindelse bli stilt krav til plangrunnlag, kostnadsoverslag og kostnadsstyring. Når det gjelder nivået på den statlige investeringsrammen for E6 og E18, ble det lagt opp til at dette skulle avklares i stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan (NTP) 2002-2011.

Norsk del av Ny Svinesundsforbindelse, inklusiv norsk del av ny bru, er i utgangspunktet fullfinansiert gjennom opplegget i fase 1 av Østfoldpakka. Det er i St.prp. nr. 26 (1999-2000) ikke lagt opp til egen bomstasjon ved Svinesund. I den grad det vil være aktuelt med bom på Svinesund, ble det lagt til grunn at Samferdselsdepartementet skulle komme tilbake til Stortinget med dette som egen sak.

Det er i NTP 2002-2011 ikke uttalt noe nærmere om når utbyggingen vil kunne stå ferdig, jf. St.meld. nr. 46 (1999-2000) sidene 231-233. Imidlertid innebærer rammene i transportplanen at ferdigstilling av E6 i Østfold vil kunne ta 15-20 år.

Ved behandling av statsbudsjettet for 2002 uttalte Samferdselskomiteén følgende, jf. Budsjett-innst. S. nr. 13 (2001-2002) side 49:

«Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Kristelig folkeparti, vil vise til den sterke trafikkveksten som har vært på E6 gjennom Østfold de siste årene. E6 gjennom Østfold er Norges viktigste vegstrekning for eksport og import på landevegen og det er viktig at strekningen blir bygget ut til firefelts motorveg raskere enn

det ble lagt opp til ved Stortingets behandlingen av Østfoldpakka, for eksempel ved OPS-prosjekt.»

1.2 Drøftinger mellom norske og svenske myndigheter

Stortinget ble i NTP 2002-2011 og i statsbudsjettet for 2002 orientert om at den svenske regjeringen vurderte avgiftsfinansiering av utbyggingen av E6 i nordre Bohuslän og den svenske delen av ny Svinesund bru, jf. side 232 i St.meld. nr. 46 (1999-2000) og side 116 i St.prp. nr. 1 (2001-2002).

På svensk side foreligger det ikke statlige midler til svensk del av forbindelsen. Norske og svenske myndigheter har drøftet ulike finansieringsløsninger som begge land vil finne tilfredsstillende. Drøftingene har resultert i følgende enighet:

- Ambisjon om at E6 mellom Göteborg og Oslo skal bygges ut til en sammenhengende veg med fire kjørefelt senest år 2009.
- Ambisjon om at anleggsarbeidene på Ny Svinesundsforbindelse kan starte i 2002 og at forbindelsen kan åpnes for trafikk 2005.
- Etablering av en felles norsk-svensk bompengoordning ved riksgrensen på Svinesund. Målet er å sikre en rasjonell og effektiv gjennomføring av ny veg over Iddefjorden/Ringdalsfjorden og riksgrensen ved Svinesund. Premissene for bompengopplegget skal legges til grunn i en avtale mellom Norges regjering og Sveriges regjering.

Vedlagt følger et utkast til statsavtale i norsk tekst, jf. vedlegg 1. Det bemerkes at avtalen vil kunne bli justert på mindre punkter. Det tas sikte på at avtalen undertegnes så snart som mulig.

I St.prp. nr. 1 (2001-2002) har Samferdselsdepartementet angitt 7. juni 2005 som åpningsdato for ny vegforbindelse over riksgrensen ved Svinesund. Departementet opprettholder denne målsettingen i den grad det er forsvarlig ut fra hensynet til rasjonell og effektiv anleggsdrift.

Det vil bli inngått egne avtaler mellom de to lands vegvesen som omhandler bl.a. utbygging samt drift og vedlikehold. Videre vil det bli inngått en avtale mellom de to land om skatteforhold. Når det gjelder avgiftsspørsmål, vil det bli nærmere vurdert om det er tilstrekkelig med ensidige erklæringer fra de to land, ev. om det er nødvendig med en særskilt avtale også her.

1.3 Oppsummering

Samferdselsdepartementet fremmer i denne proposisjonen forslag til følgende finansieringsopplegg som vil kunne bidra til at utbyggingen av E6 gjennom Østfold blir fremskyndet:

Det fremmes forslag om fullfinansiering av ny Svinesundsforbindelse med bompenger fra en felles norsk-svensk bompengoordning på riksgrensen ved Svinesund.

Et felles norsk-svensk bompengopplegg vil innebære at Svinesundsforbindelsen blir trukket ut av Østfoldpakka. Det fremmes forslag om at midler som på denne måten frigjøres, blir benyttet til å forsere utbyggingen av E6 gjennom Østfold. Et slikt opplegg vil kunne bidra til at E6 gjennom Østfold kan stå ferdig som sammenhengende motorveg i løpet av 2009.

Forsert utbygging av E6 gjennom Østfold. Finansiering av ny Svinesundsforbindelse gjennom en felles bompengoordning med Sverige. Revidert fase 1 av Østfoldpakka

Forsering av E6-utbyggingen skal ikke gå på bekostning av utbyggingen av E18 gjennom Østfold. E18-utbyggingen vil gå som planlagt i tråd med Stortingets behandling av Østfoldpakka og NTP 2002-2011.

2 Ny Svinesundsforbindelse

2.1 Omtale av prosjektet

Ny Svinesundsforbindelse inngår i arbeidet for å bygge ut E6 til sammenhengende veg med fire kjørefelt mellom Oslo og Göteborg. Hovedformålet er å bedre trafikksikkerheten på vegen samt fremkommeligheten spesielt for tungtrafikken mellom Norge og Sverige og til/fra kontinentet.

Prosjektet omfatter ny E6 med fire kjørefelt mellom «Nordby trafikplats» i Sverige og Svingenskogen i Norge, inklusiv en ny bru over Iddefjorden/Ringdalsfjorden og riksgrensen ved Svinesund.

Prosjektet omfatter på norsk side ny E6 over en 4,5 km lang strekning. Vegen bygges i tråd med den nye stamvegnormalen som en smal firefelts motorveg med fysisk skille mellom kjøreretningene. Videre omfatter prosjektet arealer og anlegg for bompengeneinnkreving, samt nødvendige arealer for tollstasjoner, passkontroll og kjøretøykontroll. I tillegg inngår noen tiltak på eksisterende veg for å tilpasse den til sin nye funksjon. Kart over prosjektet fremgår i figur 2.1.



Figur 2.1 Kartskisse over Ny Svinesundsforbindelse

Utforming for ny Svinesund bro er resultatet av en internasjonal konkurranse hvor det ble lagt stor vekt på estetiske forhold samt tilpasning til landskapet og eksisterende bru over Svinesund. Hovedspennet er utformet med en sen-

trert overliggende bue i betong som blir 247 m lang. Fri høyde for innseiling er 55 m. Total brulengde blir 680 m hvorav størstedelen ligger på svensk side.

2.2 Kostnader og nytte

Kostnadsoverslaget for Ny Svinesundsforbindelse er totalt beregnet til om lag 1400 mill. kr. I dette inngår også kostnader på begge sider av grensen for etablering og nedlegging av bomstasjonene og tilpassning av eksisterende veg til sin nye funksjon. På norsk side inkluderer kostnaden også tilskudd til delvis opparbeidelse av utearealene for statlig kontrollplass på Langkas. Kostnader på svensk side inkluderer SEK 100 mill. til de pågående anleggsarbeidene på parsellen Hogdal-Nordby.

For den norske delen av prosjektet er netto nytte kostnadsforholdet beregnet til 0,2. Det er hovedsakelig innsparing i tids- og kjøretøykostnader (720 mill. kr) samt innsparte og reduserte ulykkeskostnader (320 mill. kr) som gjør prosjektet lønnsomt.

Norsk del av prosjektet (inkludert norsk del av ny bro) har vært gjennom ekstern kvalitetssikring. På denne bakgrunn legges til grunn en styringsramme for den norske delen på 730 mill. kr og en kostnadsramme på 830 mill. kr.

2.3 Utbygging, drift og vedlikehold

Utbyggingen skal organiseres som tre atskilte prosjekter:

- i. ny E6 i Sverige fra Nordby frem til ny Svinesund bru
- ii. ny Svinesund bru
- iii. ny veg i Norge fra ny Svinesund bru til Svingenskogen

Dette betyr at respektive lands vegmyndigheter forestår utbygging av vegtilknytningene i hhv. Norge og Sverige. Gjennom et mangeårig samarbeid mellom de to lands vegmyndigheter har det vært lagt til grunn at Vägverket skal være byggherre for utbygging av den nye brua over Svinesund. Nærmere detaljer om hvordan byggingen av ny Svinesundsforbindelse skal organiseres vil bli regulert i egen avtale mellom Statens vegvesen og Vägverket.

Hvert av de to landene skal bære kostnadene ved drift og vedlikehold av ny Svinesundsforbindelse gjennom sine ordinære budsjetter for sine respektive deler av forbindelsen. Nærmere detaljer om hvordan drift og vedlikehold skal organiseres vil bli regulert i egen avtale mellom Statens vegvesen og Vägverket.

Etter at brutypen ble avklart høsten 2000 har Vägverket i samarbeid med Statens vegvesen utarbeidet nødvendige spesifikasjoner som grunnlag for en internasjonal anbudskonkurranse for en totalentreprise, dvs. en kontrakt som omfatter både prosjektering og bygging. Anbudskonkurransen ble utlyst i januar 2002 med anbudsfrist medio mai 2002. Det tas sikte på kontraktsinngåelse primo juli 2002 med forbehold om landenes godkjenning av forslaget om en felles norsk-svensk bompengoordning.

Det legges til grunn at utbygging av ny bru over Iddefjorden/Ringdalsfjorden og riksgrensen ved Svinesund er i samsvar med vedtak Kystverket har fat-

tet i henhold til havne- og farvannsloven. Videre legges til grunn at utbyggingen utføres i nær dialog med Kystverket.

2.4 Finansiering og organisering

Det skal etableres et felles norsk-svensk innkrevingsssystem ved Svinesund. Bompenger fra dette innkrevingssystemet er forutsatt å kunne finansiere hele utbyggingskostnaden for en ny Svinesundsforbindelse, dvs. om lag 1 400 mill. kr.

Normalt opprettes det i Norge et bompengeselskap organisert som et aksjeselskap med lokalt eierskap. Selskapet påtar seg ansvaret for innkreving av bompenger og for finansiering gjennom eventuelt låneopptak og etablering og drift av innkrevingssystemet for bompengene. Statens vegvesen kan ikke oppta lån. I Sverige kan Vägverket oppta lån gjennom det statlige Riksgjeldskontoret. Dessuten kan svenske vegmyndigheter kreve inn bompenger direkte uten å gå veien om et felles bompengeselskap. Svenske myndigheter ønsker derfor ikke at det etableres et felles bompengeselskap organisert som aksjeselskap. Det er på denne bakgrunn oppnådd enighet om følgende ordning:

Statens vegvesen og Vägverket får ansvar for i felleskap å innkreve bompenger og administrere ordningen. Sverige skal ha ansvar for låneopptak til sin andel av utbyggingen. Norge skal ha ansvar for finansiering av sin andel av utbyggingen. Samferdselsdepartementet har ikke tatt endelig stilling til hvordan den norske delen av prosjektet skal organiseres. I første omgang foreslås bevilgningen til oppstart i 2002 bevilget med 45 mill. kr under kap. 1320 Statens vegvesen, ny post 34 Ny Svinesundsforbindelse. Regjeringen vil i St.prp. nr. 1 (2002-2003) komme tilbake med en nærmere vurdering av organiseringen av den norske delen av prosjektet, herunder de bevilgningsmessige konsekvensene av dette. Departementet vil i denne sammenheng også legge frem en vurdering av de årlige bevilgningene i budsjettene fremover.

Bevilgningene til prosjektet inklusive renter skal tilbakebetales til den norske stat med bompenger fra innkrevingsystemet ved Svinesund. Inntektene fra bompengenneinnkrevingen vil bli løpende inntektsført på statsbudsjettet. Dette vil gjelde uansett hvilken organisering som vil bli foreslått.

Eventuell kostnadsøkning på prosjektet skal dekkes fullt ut av bompengenneinntekter i den grad dette er mulig innenfor akseptable takster og lengde på innkrevingsperioden.

2.5 Bompengeplegg

Bompenger skal innkreves av både lette og tunge kjøretøy. Innkreving skal skje i begge retninger over hele døgnet. Takstnivået skal ikke differensieres ut fra tidspunkt for passeringen. Takstnivå fastsettes årlig etter koordinerte beslutninger i de to land. Innledningsvis settes følgende takstnivå i prisnivå pr. 2002:

- for kjøretøy med tillatt totalvekt tom. 3 500 kg (lette kjøretøy): SEK 20
- for kjøretøy med tillatt totalvekt over 3 500 kg (tunge kjøretøy): SEK 100.

Dette vil beregningsmessig gi en bompengeperiode på 21 år. Usikkerheten knyttet til slike beregninger er stor. Beregningene er basert på nøkterne trafikkprognoser i forhold til den reelle trafikkveksten over grensen de siste 4-5 årene. Fra svensk hold har det vært uaktuelt å heve takstene for å redusere periodens lengde. Spesielt har det vært en forutsetning at forholdet mellom takst for lette kjøretøy og tunge kjøretøy må være som nevnt over.

For å unngå for mye trafikk på den gamle brua er det enighet om å kreve avgift både på eksisterende og ny veg. Av hensyn til arealknapphet både på norsk og svensk side er det enighet om å etablere bomstasjoner både på norsk og svensk side som betjener hver sin kjøreretning. Dette betyr at det etableres bomstasjoner ved kontrollplassene på eksisterende veg der det i Norge kreves avgift av nordgående trafikk og i Sverige av sydgående trafikk. På den nye vegen lokaliseres bomstasjonene slik at det i Norge kreves avgift av sydgående trafikk og i Sverige av nordgående trafikk.

Det er forutsatt at betaling av bompenger kan skje både med norske og svenske kroner og med Euro. Det legges opp til et automatisert innkrevingssystem der det kan betales med mynter, betalingskort og elektronisk brikke og med mulighet for manuell betjening.

Det er enighet om at innkrevingen av bompenger skal starte når ny Svinesundsforbindelse åpnes for trafikk og at innkrevingen opphører når lånegjelden i begge land er nedbetalt. Det er en felles ambisjon om at gjelden skal være nedbetalt senest 20 år etter at forbindelsen åpnes. Det legges til grunn at takstene justeres i samsvar med den offisielle prisstigningen.

Dersom inntjeningen i bompengoordningen blir svakere enn forutsatt, må det innledes forhandlinger mellom landene for å avtale hvordan dette skal håndteres. Departementet foreslår at Statens vegvesen gis fullmakt til å kunne inngå avtale om å øke takstene med inntil 20 pst. utover prisstigningen om utviklingen i bompengoordningen gjør dette nødvendig. En slik fullmakt er i samsvar med gjeldende retningslinjer for bompengeprojekter i Norge. Dersom det blir aktuelt med endringer ut over dette, må saken forelegges Stortinget.

2.6 Lokal behandling - Plansituasjonen knyttet til bomstasjoner på norsk side

Det er et viktig prinsipp ved behandling av bompengesaker i Norge at forslag skal være basert på lokalt initiativ og tilslutning. Det foreligger ikke godkjente reguleringsplaner for de to bomstasjonene på norsk side. Lokale norske myndigheter gikk i mot etablering av bom ved riksgrensen i forbindelse med forarbeidene til fase 1 av Østfoldpakka. I forhold til nasjonale og bilaterale interesser i denne saken, vil det være naturlig at staten utarbeider forslag til reguleringsplan for de to bomstasjonene. Spørsmålet om videre behandling av planen tas opp med Halden kommune. Dersom kommunestyret ikke vil sluttbehandle forslaget i tråd med fremdriftsplanen, vil det være nødvendig med statlig reguleringsplan.

2.7 Skatte- og avgiftsforhold

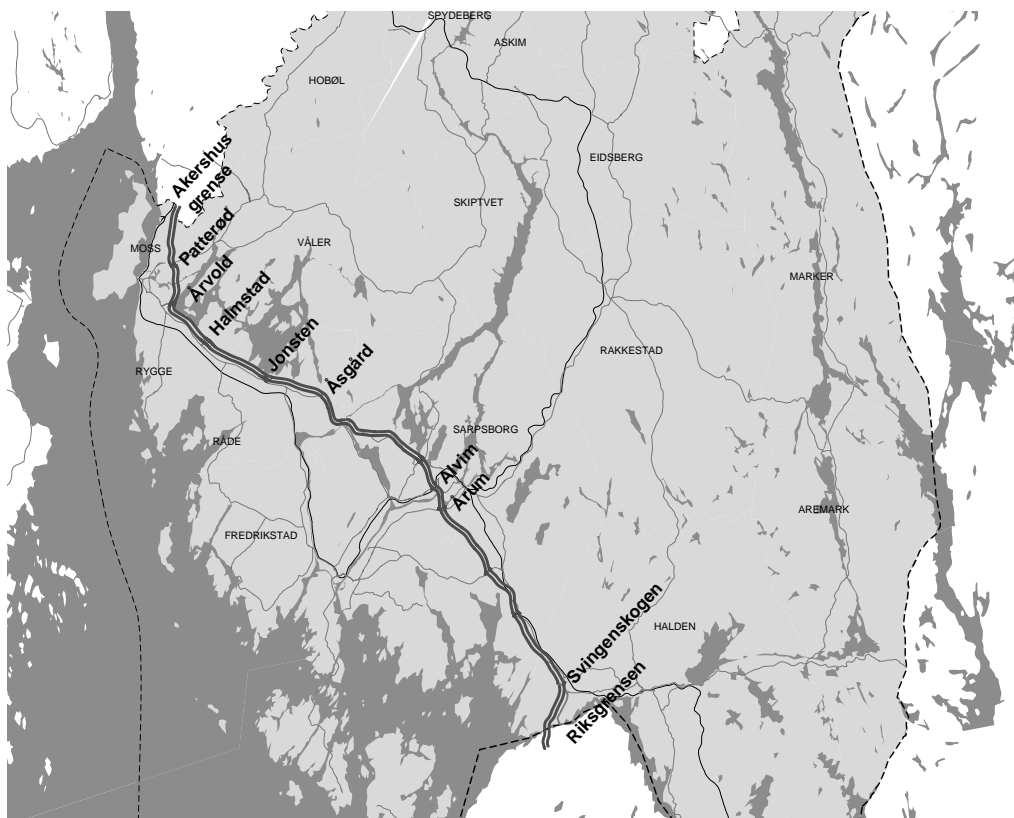
Det er ulike regler i de to land for beregning av toll og avgifter både på utgifts-siden og inntektssiden. Bl.a. er bompenger i Sverige i utgangspunktet ikke fritatt for merverdiavgift. Det pågår drøftinger mellom de to lands myndigheter med sikte på å finne praktiske løsninger som sikrer likebehandling av de toll- og avgiftsspørsmål som oppstår. Samferdselsdepartementet forutsetter at det foreligger tilstrekkelige avklaringer på dette punkt før det inngås endelige avtaler om utbygging og bompengefinansiering. Spørsmål knyttet til skatt vil bli regulert i en særskilt avtale mellom de to land.

3 Forsert utbygging av E6 i Østfold

Utbyggingen av E6 gjennom Østfold omfatter følgende parseller:

- Riksgrensen/Svinesund - Svingenskogen
- Svingenskogen - Årum
- Årum - Alvim
- Alvim - Åsgård
- Åsgård - Jonsten
- Jonsten - Patterød
- Patterød - Akershus gr.

Kart over parseller på E6 i Østfold fremgår av figur 3.1.



Figur 3.1 Kart over parseller på E6 i Østfold.

3.1 Planstatus

Det foreligger godkjent reguleringsplan for Riksgrensen/Svinesund - Svingenskogen.

Det pågår arbeid på Patterød - Akershus grense. Prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2003.

I forbindelse med statsbudsjettet for 2002 ble det gitt en startbevilgning for strekningen Jonsten - Patterød på 10 mill. kr, jf. Budsjett-innst. S. nr. 13. Strekningen Halmstad - Patterød (delstrekning på Jonsten - Patterød) har god-

kjent reguleringsplan. Samferdselsdepartementet går derfor inn for å starte denne delparsellen i 2002. Strekningen er 7-8 km lang og har en styringsramme på 290 mill. kr. Det skal bygges firefelts motorveg ved å utvide eksisterende veg med to nye kjørefelt. Forberedende arbeid er startet opp og det legges opp til full anleggsdrift fra høsten 2002 med ferdigstillelse høsten 2004. Det trengs ytterligere 40 mill. kr til prosjektet i 2002. Samferdselsdepartementet foreslår at disse stilles til disposisjon fra bompengeselskapet for Østfoldpakka.

Det foreligger godkjent reguleringsplan fra Halmstad til Rygge/Råde grense (2,4 km). For parsellene på den resterende strekningen fra Rygge/Råde grense til Svingenskogen (om lag 43 km) har melding med forslag til konsekvensutredningsprogram vært ute til offentlig ettersyn frem til utgangen av april 2002. Det forventes at konsekvensutredningen godkjennes i løpet av 2003. Arbeidet med reguleringsplaner vil pågå parallelt slik at disse kan være godkjent i løpet av 2004, eventuelt tidlig i 2005 for noen av parsellene i syd.

Reguleringsplanarbeidet for strekningen fra Åsgård til Halmstad vil bli prioritert med sikte på at den planlagte midt-deleren på eksisterende veg kan utgå fra utbyggingsprogrammet til fordel for en forsert utbygging til fire felts veg, jf. sidene 115 og 137 i St.prp. nr. 1 (2001-2002).

3.2 Finansieringsopplegg

Forslaget til forsering av E6 i Østfold innebærer at det tas sikte på ferdigstille firefelts E6 frem til Åsgård i løpet av 2005.

I endelig handlingsprogram for perioden 2002-2011 er det lagt opp til at E6 kan være ferdig utbygd fra Riksgrensen til Svingenskogen og fra Patterød til Akershus grense ved utgangen av 2005. Ved utgangen av 2011 vil det iht. planene i første fase av Østfoldpakka fortsatt gjenstå et investeringsbehov på i underkant av 1 000 mill. kr.

I handlingsprogrammet er videre parsellen Riksgrensen/Svinesund - Svingenskogen forutsatt finansiert med 300 mill. kr i statlige midler og 340 mill. kr i bompenger fra Østfoldpakka i perioden 2002-2005. Ved å opprette en bompengoordning for finansiering av ny Svinesundsforbindelse frigjøres disse midlene. Samferdselsdepartementet foreslår at disse midlene benyttes til å forsere utbyggingen av E6 gjennom Østfold. Som følge av forseringen legges det opp til en ytterligere forskyvning utover de nevnte 40 mill. kr i 2002 i midler som stilles til rådighet fra bompengeselskapet i perioden 2002-2005. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til dette i budsjettssammenheng.

De frigjorte midlene fra Svinesund er imidlertid ikke tilstrekkelig til å fullfinansiere full utbygging av E6 i løpet av 2009. Det vil for perioden 2006-2009 være behov for å fremskynde statlige midler og bompengelån utover det som ligger i endelig handlingsprogram for perioden 2002-2011. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til dette i forbindelse med stortingsmeldingen om NTP 2006-2015.

Samferdselsdepartementet**t i l r å r :**

At Deres Majestet godkjenner og skriver under et framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om forsert utbygging av E6 gjennom Østfold. Finansiering av ny Svinesundsforbindelse gjennom en felles bompenggeordning med Sverige. Revidert fase 1 av Østfoldpakka.

Vi HARALD, Norges Konge,

s t a d f e s t e r :

Stortinget blir bedt om å gjøre vedtak om forsert utbygging av E6 gjennom Østfold. Finansiering av ny Svinesundsforbindelse gjennom en felles bompenggeordning med Sverige. Revidert fase 1 av Østfoldpakka; i samsvar med et vedlagt forslag.

Forslag til vedtak om forsert utbygging av E6 gjennom Østfold. Finansiering av ny Svinesundsforbin- delse gjennom en felles bompengoordning med Sverige. Revidert fase 1 av Østfoldpakka

I

I statsbudsjettet for 2002 gjøres følgende endringer:

Utgifter:

Kap.	Post	Formål	Kroner
1320	34	Ny Svinesundsforbindelse	45 mill. kr

II

Stortinget samtykker i at

1. Statens vegvesen får fullmakt til å kreve inn bompenger til finansiering av den nye Svinesundsforbindelsen i samarbeid med svenske myndigheter.
2. Statens vegvesen får fullmakt til å inngå egne avtaler med svenske myndigheter knyttet til bygging og drift av Ny Svinesundsforbindelse på bakgrunn av denne proposisjonen og statsavtalen mellom Norges og Sveriges regjeringer.
3. Statens vegvesen får fullmakt til å inngå avtale med svenske myndigheter om å øke takstene med inntil 20 pst. utover prisstigningen om utviklingen i bompengoordningen knyttet til Ny Svinesundsforbindelse gjør dette nødvendig.
4. Bompengeselskapet for fase 1 av Østfoldpakka får fullmakt til å stille til disposisjon ekstra 40 mill. kr i 2002 til bruk på Halmstad - Patterød.

Vedlegg 1**Utkast til avtale mellom Sveriges regjering og Norges regjering om Den nye Svinesundsforbindelsen**

3 vedlegg

Sveriges og Norges regjeringer er opptatt av å skape forutsetninger for sikre og effektive vegforbindelser mellom de to land.

For å forbedre vegforbindelsen mellom Göteborg og Oslo skal Europaveg 6, i det følgende kalt E6, bygges ut til en sammenhengende veg med fire kjørefelt mellom Göteborg og Oslo. Det er de to regjeringers ambisjon at hele vegen er utbygd senest år 2009.

Det er de to regjeringers ambisjon at anleggsarbeidene på Den nye Svinesundsforbindelsen kan starte i 2002 og at forbindelsen kan åpnes for trafikk i 2005.

Det er de to regjeringers ambisjon at investeringene i Den nye Svinesundsforbindelsen skal være tilbakebetalt innen 20 år fra trafikkåpning på forbindelsen. Om dette ikke lar seg gjøre, skal forhandlinger opptas mellom de to stater.

Foreliggende avtale er inngått for å sikre en rasjonell og effektiv gjennomføring av en ny veg over Iddefjorden/Ringdalsfjorden og riksgrensen ved Svinesund

Med utgangspunkt i ovenstående har Sverige og Norge blitt enige om følgende avtale:

Innledende bestemmelse

Artikkel 1

Sverige og Norge skal bygge en ny bompengefinansiert veg E6 mellom Nordby i Västra Götalands län, Sverige og Svingenskogen i Østfold, Norge inklusive ei ny bru over Iddefjorden/Ringdalsfjorden og riksgrensen ved Svinesund, i denne avtale kalt Den nye Svinesundsforbindelsen. Den nye vegen skal inngå i det offentlige vegnettet i Sverige og Norge.

Den nye Svinesundsforbindelsen

Artikkel 2

Den nye Svinesundsforbindelsen skal omfatte eksisterende E6, inklusive eksisterende bru, og en ny veg med fire kjørefelt mellom «Nordby trafikplatt» i Sverige og Svingenskogen i Norge, inklusive en ny bru over Iddefjorden/Ringdalsfjorden og riksgrensen, ved Svinesund. Den nye Svinesundsforbindelsen skal også omfatte arealer og nødvendig system for bompenggeinnkreving, samt nødvendige arealer for tollstasjoner, passkontroll og kjøretøykontroll.

Standard, teknisk utforming og strekning/lokalisering av Den nye Svinesundsforbindelsen skal være i samsvar med rettskraftig arbeidsplan (Vägverkets PP 30 A 2001:24 266) i Sverige og godkjent reguleringsplan (Halden kommune 11.oktober 2001 samt godkjent endring 10.april 2002) i Norge. Kopi av

planvedtak og oversiktskart vedlegges som *bilag 1*. Eventuelle endringer i planene eller deler av disse skal skje i samråd med den annen part.

Sverige og Norge skal som et felles vegbyggingsprosjekt, gjennomføre den del av Den nye Svinesundsforbindelsen som omfatter den nye brua. Avgrensning av brua framgår av kartet i *bilag 2*. De øvrige deler av Den nye Svinesundsforbindelsen skal gjennomføres av respektive stater innenfor dets territorium og åpnes for trafikk seinest samtidig med den nye brua.

Artikkel 3

Den nye Svinesundsforbindelsen skal utføres i overensstemmelse med begge staters internasjonale forpliktelser.

Artikkel 4

Sverige og Norge er enige om at de utredninger som skal skje i henhold til respektive staters lovgivning for gjennomføringen av Den nye Svinesundsforbindelsen, vil kunne føre til avvik fra det som beskrives i bilag 1 til denne avtale.

Artikkel 5

Sverige og Norge er enige om at utformingen av Den nye Svinesundsforbindelsen skal skje under hensyntagen til hva som er økologisk motivert, teknisk mulig og økonomisk forsvarlig, slik at negativ påvirkning på landskapsbildet og miljøet forebygges og minimaliseres. Det skal legges stor vekt på den arkitektoniske utformingen.

Finansiering

Artikkel 6

Finansieringsansvar for Den nye Svinesundsforbindelsen deles mellom de to stater på følgende måte: Sverige har finansieringsansvaret for utbygging av E 6 og ombyggingen av eksisterende veg mellom Nordby i Sverige og riksgrensen ved Svinesund. Norge har finansieringsansvaret for utbyggingen av E 6 og ombyggingen av eksisterende veg mellom riksgrensen ved Svinesund og Svingenskogen i Norge.

Artikkel 7

Bompenger skal innkreves til dekning av kostnadene for Den nye Svinesundsforbindelsen, inklusive utbygging, drift, vedlikehold og avvikling av bomstasjonene. Bompengene skal også dekke kostnader ved tidligere opptatt lån (100 millioner svenske kroner) for utbygging av ny veg Hogdal-Nordby samt for ombygging av eksisterende veg Nordby-Svingenskogen for totalt 25 millioner svenske kroner

Bompengene skal ikke dekke kostnadene ved drift og vedlikehold av vegene, inklusive ny og eksisterende bru.

De respektive stater har ansvaret for lokalisering og etablering av nødvendige innretninger for bompenginnkrevingen.

Artikkel 8

Alle økonomiske oppgjør knyttet til gjennomføring av den nye brua skjer i svenske kroner.

Utgangspunktet for avtalen er å få etablert ordninger som gir likeverdige vilkår i de to stater for merverdiavgift, samt for de toll- og skattespørsmål for øvrig, som har sammenheng med prosjektering og bygging samt drift og vedlikehold av brua.

Organisasjon

Artikkel 9

Forankret i egen avtale mellom Vägverket og Statens vegvesen skal det etableres en felles organisasjon for prosjektering og bygging av den nye brua. I avtalen skal styring, ansvar og rettigheter knyttet til prosjektering, kontrahering og gjennomføring av anleggsvirksomheten nærmere reguleres. Avtalen skal sikre begge staters myndigheter fullt innsyn i alle prosjektets anliggender.

I avtalen skal det videre beskrives hvordan dekning og fakturering av kostnader gjennom hele forberedelses- og byggefasen skal skje.

Artikkel 10

På hver side av den nye, respektive eksisterende, brua skal det opprettes anordninger for kontroll av den grenseoverskridende trafikken; for eksempel tollstasjoner. De to stater har hver for seg ansvar for at kontrollfunksjonene i respektive stater er i drift når Den nye Svinesundsforbindelsen åpnes for trafikk.

Bompenger

Artikkel 11

Et felles norsk-svensk bompengefinansieringssystem skal etableres for innkreving og forvaltning av bompengene. Vägverket har ansvar for systemet på svensk side. Statens vegvesen har ansvar for systemet på norsk side. Systemet skal reguleres i egen avtale mellom disse to myndigheter.

Bompengeinntektene fordeles mellom landene ved en årlig avregning. Fordeling av inntektene skal gjøres på grunnlag av Den nye Svinesundsforbindelsens resterende gjeld i respektive land.

Artikkel 12

Bompengeinnkrevingen skal skje på begge sider av både den nye og den eksisterende brua. Ved den nye brua skal det kreves bompenger av nordgående trafikk på svensk side og av sydgående trafikk på norsk side. Ved den eksisterende brua skal det kreves bompenger av nordgående trafikk på norsk side og av sydgående trafikk på svensk side.

Artikkel 13

Bompenger skal innkreves av trafikkanter for ferdsel med motorkjøretøy både på ny veg (inklusive ny bru) og på eksisterende bru, i begge retninger. Tak-

stene skal være like i begge land. Bompenger skal kreves inn hele døgnet uten differensiering med hensyn til tid.

Betaling skal kunne skje med så vel norske som svenske kroner og med Euro.

Et elektronisk betalingssystem skal etableres. Sverige og Norge skal i god tid før Den nye Svinesundsforbindelsen åpnes for trafikk, komme til enighet om de nærmere vilkårene for bompengesystemet i en separat avtale.

Bompengetakstenes størrelse fastsettes årlig etter koordinerte vedtak i Sverige og i Norge. Endringer i takstene bør prisreguleres.

Statene er enige om årlige justeringer etter denne artikkel i samsvar med ovennevnte i hele avtalens gyldighetstid.

Bompengetakstenes størrelse bør innledningsvis være 100 svenske kroner for tunge kjøretøy (over 3,5 tonn) og 20 svenske kroner for lette kjøretøy; prisnivå 2002. Utrykningskjøretøyer skal ikke betale bompenger.

Drifts- og vedlikeholdsansvar

Artikkel 14

Det skal, før åpning av Den nye Svinesundsforbindelsen, inngås en særskilt avtale mellom Vägverket og Statens vegvesen om drift og vedlikehold av den nye brua og den eksisterende brua ved Svinesund. Den nye drifts- og vedlikeholdsavtalen skal regulere de nærmere ansvarsforholdene, inklusive fordeling av kostnader.

Artikkel 15

Regjeringene i Sverige og Norge kan senere inngå særskilte avtaler om trafikkregulering og andre spørsmål som knytter seg til bruene og tilknytningsvegene.

Øvrige bestemmelser

Artikkel 16

Respektive stater skal sørge for at nødvendig grunn og beslutninger forøvrig for prosjektets gjennomføring tilveiebringes, slik at denne avtalen kan oppfylles. Det samme gjelder for det sjøområdet og den sjøbunnen innen respektive territorier som respektive stater råder over og som midlertidig eller permanent er nødvendig for brua.

Artikkel 17

Dersom en av statene treffer tiltak som i vesentlig grad påvirker innholdet i denne avtalen, skal reforhandling av avtalen igangsettes snarest, dog senest innen 3 måneder etter at tiltaket ble gjennomført.

Artikkel 18

Oppstår tvist om tolkning eller tillemping av denne avtalen, skal statene gjennom samråd søke å løse tvisten. Om tvisten ikke kan løses gjennom forhandlinger, skal den avgjøres av en voldgiftsnemnd i henhold til reglene til Den

Forsert utbygging av E6 gjennom Østfold. Finansiering av ny Svinesundsforbindelse gjennom en felles bompengoordning med Sverige. Revidert fase 1 av Østfoldpakka

faste voldgiftsdomstol for tvister mellom to stater av 20. oktober 1992. Nærmere bestemmelser om voldgiftsnemnd framgår av *bilag 3*.

Artikkel 19

Avtalen trer i kraft den dag partene skriftlig har meddelt hverandre at de nasjonale vilkår for avtalens ikrafttredelse er oppfylt.

Denne avtalen er utferdiget i Stockholm, den i to eksemplarer, med svensk og norsk tekst, som begge har samme gyldighet.

For Sveriges regjering	For Norges regjering
Bjørn Rosengren	Torild Skogsholm