



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

St.prp. nr. 26

(1999-2000)

Østfoldpakka - utbygging av veg,
jernbane m.v. Om delvis
bompengefinansiering av Ev 6 og Ev 18
gjennom Østfold

*Tilråding fra Samferdselsdepartementet av 26. november
1999, godkjent i statsråd samme dag.*

1 Innledning

Østfoldpakka omfatter en utredning av et helhetlig transportsystem i Østfold. Utredningene omfatter stamvegene, vegforbindelse til havnene, jernbanen og byområdenes transportsystem. Jf. nærmere omtale nedenfor i pkt 2.

Samferdselsdepartementet legger i denne proposisjonen frem et forslag om å kunne starte innkreving av bompenger i Østfold som del av Østfoldpakka, for å delfinansiere stamvegene Ev 6 og Ev 18 gjennom Østfold - inklusive tiltak på gjenværende Ev 18 og sideveger langs Ev 18.

Det foreligger ikke et endelig finansieringsopplegg for utbyggingen. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til nivået på den statlige investeringsrammen for Ev 6 og Ev 18 i Østfold for perioden 2002-2011 i Nasjonal transportplan (NTP) 2002-2011, som legges frem våren 2000. Endelig valg av enkeltprosjekter og bevilgninger til disse vil videre bli foretatt i de årlige budsjettproposisjoner. Det vil i den forbindelse bli stilt krav til plangrunnlag, kostnadsoverslag og kostnadsstyring, jf St.prp. nr. 1 (1998-99), side 83. Det vil bli lagt stor vekt på rasjonell drift av enkeltprosjekter.

Arbeidet med Østfoldpakka er tidligere omtalt i St.prp. nr. 1 (1998-99) side 86 og i St.prp. nr. 1 (1999-2000) side 94.

2 Bakgrunn - Lokal behandling

I desember 1997 behandlet Østfold fylkesting forslag til handlingsprogram i tilknytning til Norsk veg- og vegtrafikkplan (NVVP) for 1998-2007. I fylkestingets vedtak punkt 4 tas et helhetlig grep for videreutvikling av det samlede transportsystemet (jernbane, veg, sjø og luft) i hele fylket:

«4. For å nå viktige mål innen kollektivtrafikk, trafikk sikkerhet og miljø, samt å sikre næringslivets transporter, er det nødvendig å vurdere andre finansieringsformer i tillegg til de ordinære bevilgningene som gis til Østfold. Fylkestinget henstiller til Statens vegvesen Østfold å ta initiativ til å få utredet ordninger med lokal egeninnsats i tillegg til statlige vegbevilgninger i kommende vegplanperiode i samarbeid med Østfold fylkeskommune og aktuelle kommuner.»

I vedtaket påpekte fylkestinget videre at de økonomiske rammene til investeringer og drift av stamveger og øvrige riksveger i fylket må økes. Dessuten ble nødvendigheten av å forsere utbyggingen av Ev 6 til firefelts motorveg og av Ev 18 til motorvegstandard gjennom hele fylket framhevet. Fylkestinget ba også om at utredning og planlegging av havnetilknytningene fra Ev 6 ble forsert og gitt prioritet i samsvar med deres store betydning for næringslivet.

På oppdrag fra Østfold fylkeskommune og under ledelse av vegsjefen i Østfold ble det igangsatt en utredning av et helhetlig transportsystem i Østfold - utredningen omfatter stamvegene, vegforbindelse til havnene, jernbanen og byområdenes transportsystem. Dette er gitt navnet Østfoldpakka. Utredningsarbeidet er delt i to faser:

- fase 1 som omfatter stamvegene Ev 6 og Ev 18 (med sidevegstiltak på Ev 18) samt deler av jernbanen i Moss.
- fase 2 som omfatter transportsystemet for øvrig i Mosseregionen, Fredrikstad-/Sarpsborg-regionen og Haldenregionen.

Underveis i utredningsarbeidet har det framkommet et sterkt ønske både fra fylkestinget i Østfold og fra Næringslivets Hovedorganisasjon i Østfold om å forsere utbyggingen av Ev 6 og Ev 18, om nødvendig med bompenger. Parallelt med bompengeutredningen for Ev 6 og Ev 18 har det vært arbeidet for å finansiere nytt dobbeltspor på jernbanen i Moss, fra Sandbukta til og med ny Moss stasjon, som en del av fase 1 av Østfoldpakka.

Når det gjelder utbygging av Østfoldbanen i Moss, ligger ikke dette prosjektet inne i basisrammen for jernbaneinvesteringer i etatenes forslag til Nasjonal transportplan (NTP) 2002-2011. Det gjenstår å avklare jernbanedelen i fase 1 av Østfoldpakka - omfanget av selve prosjektet, kostnader og størrelsen på hhv. statlige og lokale bidrag til finansieringen må avklares, jf. nærmere omtale under punkt 3.1.

Ut fra dette er derfor ikke jernbane i Moss tatt med i fase 1 i denne omgang.

2.1 Om høringsrunden

Utredningen «Østfoldpakka fase 1 - delutredning om bompengefinansiering av Ev 6 og Ev 18» ble sendt på høring med brev fra Østfold fylkeskommune i januar 1999. Alle kommunene i Østfold, en rekke etater og interesseorganisasjoner i fylket, Akershus fylkeskommune, Statens vegvesen Akershus samt Ski, Vestby og Enebakk kommuner i Akershus fikk saken til uttalelse.

Høringsrunden ga tilnærmet full tilslutning til at bompengefinansiering er nødvendig for å få fortgang i utbyggingen av Ev 6 og Ev 18. Samtidig ble statens ansvar for stamvegutbyggingen presisert i flere av høringsuttalelsene. I den grad høringsinstansene var uenige, dreide det seg stort sett om plasseringen av bomstasjonene - særlig på Ev 18 - samt størrelsen på den statlige finansieringsandelen.

2.2 Vedtak i Østfold fylkesting

Østfold fylkesting fattet følgende vedtak 25. mars 1999 (sak 7/99):

«Stamvegene gjennom Østfold er av stor betydning i nasjonal sammenheng. Tendensen de siste åra har vært en kraftig økning av trafikkmengden og en forverret ulykkessituasjon. Østfold fylkeskommune vil igjen beklage det lave nivået de statlige bevilgningene har ligget på over lengre tid.

For å rette opp dette misforholdet og raskt ta et krafttak, ønsker Østfold fylkeskommune å invitere Stortinget til et spleiselag gjennom etableringen av «Østfoldpakka fase 1».

1. Østfold fylkeskommune anbefaler at «Østfoldpakka fase 1» med stamvegene E6 på strekningen Akershus gr.-Svinesund og E18 på strekningen Akershus gr.-Riksgrensen, sidevegnettet i kommunene Askim, Eidsberg, Hobøl, Marker og Spydeberg (vedlegg 2) finansieres ved hjelp av bompenger og statlige bevilgninger. E6 bygges ut til firefelts veg og E18 til tofelts veg. Finansieringen av Østfoldpakka har som grunnlag en kostnadsfordeling på 50/50. Det forutsettes at den statlige andelen minst dekker halvparten av prosjektets totale kostnader (herunder finansieringskostnader).
2. Østfold fylkeskommune anbefaler en utbygging av dobbeltspor fra Sandbukta til Moss st. i samsvar med alt. 2B og den framlagte finansieringsplan tas inn som en del av «Østfoldpakka fase 1». Det forutsettes at eventuelle kostnadsendringer i dette prosjektet ikke påvirker bompengeselskapets økonomi på en slik måte at dette får konsekvenser for fylkeskommunens garantistillelse.
3. Bomstasjonene plasseres for E6 som en toveis bom på Akershus gr. og FV311 Oslovegen. For E18 plasseres enveis bom ved kommunegrensen mellom Askim og Eidsberg for vestgående trafikk og ved Fossum bro i Spydeberg for østgående trafikk.
4. Normaltaksten for lette biler settes til kr. 15,- for passering gjennom samtlige bommer. Takst for kjøretøy med tillatt vekt over 3.5 tonn settes til kr. 30,-. Det innføres rabattordninger i samsvar med Statens vegvesens takstretningslinjer.
5. Østfold fylkeskommune garanterer for bompengeselskapets gjeld som selvskyldner til kr 1.530 mill. (1998 kr) for E6 og kr 310 mill. (1998 kr) for E18. Garantitiden er maksimalt 27 år, inkludert den ordinære innkrevingsperioden på 15 år for E18 og 17 år for E6, 3 års forlengelse av bompenge-

perioden i tilfelle sviktende økonomi og planleggings- og byggeperiode på 7 år. Det er et vilkår at garantien blir sikret 1. prioritet pant i retten til å kreve inn bompenger.

6. Det bes om en eventuell godkjenning av en garantiprovisjon på 0.3 % av det totale garantibeløp. Inntektene fra garantiprovisjonen forutsettes øremerket investeringer til fylkeskommunale samferdselsformål med hovedvekt på fylkesveganlegg, kollektivtrafikk samt miljø- og trafikksikkerhet.
7. Forslaget til vedtekter for bompengeselskapet i samsvar med vedlegg 2 til saken godkjennes (justert pr. vedlegg av 23. mars 1999).
8. Til styret i bompengeselskapet velges:
 - 1.

Arne Øren	Vara: Solbjørg Lervik
Ingrid Willoch	Vara: Bjørn Einar Angell
Fylkesrådmannen Harald Horne	Vara: Fylkesdirektør administrasjon, Aage Andersen

Havneveger:

Østfoldpakka er et tiltak for raskere realisering av et sammenhengende og tryggere transportsystem for innbyggere og næringsliv. Østfoldpakka fase 1 har først og fremst et nasjonalt preg. Både Stortinget og Regjeringen har tidligere understreket behovet for å realisere sammenhengende transportsystemer mellom bane, sjø og veg.

Moss og Borg havn er blant de største regionale havnene i landet. Østfold fylkeskommune har tidligere foreslått å klassifisere tilførselsvegene mellom E6 og h.h.v. Moss og Borg havn som stamveger. Det er et stort behov for en standard- og sikkerhetsforbedring av disse vegstrekningene.

Østfold fylkesting vil prioritere havnevegene innenfor rammen av den samlede Østfoldpakka.»

2.2.1 Presiserende vedtak

Slik fylkestingets vedtak punkt 1 siste setning er utformet, oppstod det tvil om fylkeskommunens søknad om bompengefinansiering av Østfoldpakka fase 1 betinget at staten også skal dekke 50 pst av finansieringskostnadene for bompengeselskapets låneopptak. Et krav om at staten skal dekke (andel av) finansieringskostnader vil bryte med de gjeldende prinsipper for statlig finansiering av veginvesteringer.

Fylkeskommunen har i ettertid (sak 27/99) presisert vedtakets punkt 1 siste setning til å lyde:

«Det forutsettes at den statlige andelen minst dekker halvparten av prosjektets totale investeringskostnader.

For øvrig opprettholdes vedtaket.»

3 Nærmere om utbyggingen

3.1 Jernbaneutbyggingen

Det er et uttrykt lokalt ønske om at jernbaneutbyggingen i Moss skal behandles som en del av fase 1 i Østfoldpakka. Jernbaneutbyggingen omfatter i utgangspunktet et dobbeltspor fra Sandbukta, i hovedsak i tunnel, fram til Moss sentrum, samt ny stasjon/kollektivterminal i Moss. Basert på hovedplan er kostnadene anslått til 830 mill. kr. På grunnlag av reguleringsplan foreligger det i dag et oppdatert kostnadsoverslag for prosjektet på 1 100 mill. kr. Det kan imidlertid bli aktuelt å utelate enkelte komponenter av prosjektet for finansiering under Østfoldpakka. På den annen side uttaler Jernbaneverket at effekten av jernbaneutbyggingen vil kunne bli vesentlig større, dersom det samtidig blir bygd et dobbeltspor sørover til Såstad i Rygge kommune. Dette vil gi et sammenhengende dobbeltspor fra Oslo til Haug i Råde kommune. Denne forlengelsen er anslått å koste 350-600 mill. kr avhengig av trasévalg.

Siden en betydelig del av nytten av jernbaneprosjektet vil være knyttet til byutvikling i Moss, har intensjonen vært at lokale myndigheter skulle bidra til finansieringen av utbyggingen. Det vises i denne forbindelse til Innst. S. nr. 253 Innstilling fra Samferdselskomiteen om Norsk jernbaneplan 1998-2007 hvor det framgår at Stortinget forutsetter at lokale myndigheter og lokalt næringsliv bidrar til finansieringen. Det forutsettes at Regjeringen kommer tilbake til Stortinget med konkrete forslag til alternativ finansiering og videre oppfølging av saken.

Samferdselsdepartementet mener at det er behov for ytterligere avklaringer av jernbanedelen i fase 1 av Østfoldpakka. Dette gjelder både omfanget av selve prosjektet, kostnader og størrelsen på hhv. statlige og lokale bidrag til finansieringen. Størrelsen på statlige midler til utbyggingen av nytt dobbeltspor gjennom Moss vil bl.a. være avhengig av de økonomiske rammer som legges til grunn i arbeidet med NTP. Samferdselsdepartementet vil derfor komme tilbake til prioriteringen av prosjektet i forbindelse med behandlingen av NTP 2002-2011 våren 2000.

3.2 Utbyggingen av Ev 6 og Ev 18

Stamvegene Ev 6 og Ev 18 utgjør to av sidene i «Det Nordiske Triangel», og er landets viktigste vegforbindelser til EU-området/kontinentet. De to stamvegene betjener samlet ca 70 pst av landets totale vegtransporterte gods til/fra utlandet pr år - på Ev 6 fraktes ca 50 pst og på Ev 18 ca 20 pst. Ved Svinesund (Ev 6) har antall registrerte tungtransporter økt med ca 23 pst over de to siste årene, og over Ørje (Ev 18) med ca 24 pst. I tillegg har Ev 6 og Ev 18 en helt vesentlig betydning for personreisene til/fra utlandet. Av det totale antall daglige personreiser samlet for bil, båt, tog og fly til og fra utlandet i 1998, gikk 39 pst med bil over Svinesund og Ørje. Av de landbaserte utenlandsreisene (tog og veg) gikk ca 80 pst med bil ut og inn på Ev 6 og Ev 18 i Østfold.

Ev 6 og Ev 18 binder byregionene i Østfold sammen og forbinder disse med omkringliggende områder. Den regionale og lokale trafikken på disse vegene er dominerende i forhold til gjennomgangstrafikken. Gjennomgangstrafikken på Ev 6 og Ev 18 gjennom Østfold utgjør 20-35 pst av totaltrafikken. Ev 6 og Ev 18 er en forutsetning for en videreutvikling av en framtidig bo- og næringsmessig utvikling i Østlandsområdet.

Ev 6

Ev 6 Riksgrensen/Svinesund-Oslo er definert som Rute 1 i stamvegnettet i Norge. Rutas totale lengde er på 118 km, hvor 63 km ligger i Østfold. Trafikken har blitt fordoblet i løpet av de siste 20 år, og trafikkveksten har vært dobbelt så sterk som landsgjennomsnittet i perioden. 40 pst av Ev 6 gjennom Østfold har i dag en trafikkbelastning på 15 000-20 000 kjøretøy/døgn, med en tungtrafikkandel på ca 15 pst.

Dagens vegstandard er ikke tilfredsstillende. Den sterke trafikkveksten på en tofelts Ev 6 har medført økende antall møteulykker. Kombinert med stor fart har dette gjort at andelen ulykker med drepte eller alvorlige personskader har hatt en svært uheldig utvikling. Alvorlighetsgraden på Ev 6 er høyere enn ellers i fylket.

Uten utbedring av standarden vil Ev 6 i 2012 ha nådd sin kapasitetsgrense gjennom hele fylket med en gjennomsnittlig trafikkbelastning på ca 20 000 kjøretøy/døgn. Over store deler av dagen vil det være køkjøring. En slik situasjon vil innebære at trafikken vil søke mot alternative ruter (f eks Rv 118 og Rv 127), men disse vil ikke ha kapasitet til å ta imot mer trafikk. På grunn av vegstandarden vil ulykkesomfanget på Ev 6 og tilstøtende vegnett mest sannsynlig ha økt. Dette på tross av øvrige trafiksikkerhetstiltak som måtte være gjennomført.

Gjeldende vegnormaler tilsier at det bør bygges firefelts veg når årsdøgntrafikken overstiger 15 000 kjøretøy/døgn. Det arbeides med å endre vegnormalene slik at et smalere firefeltsprofil skal kunne anvendes når trafikken ligger mellom 10 000-20 000 kjøretøy/døgn.

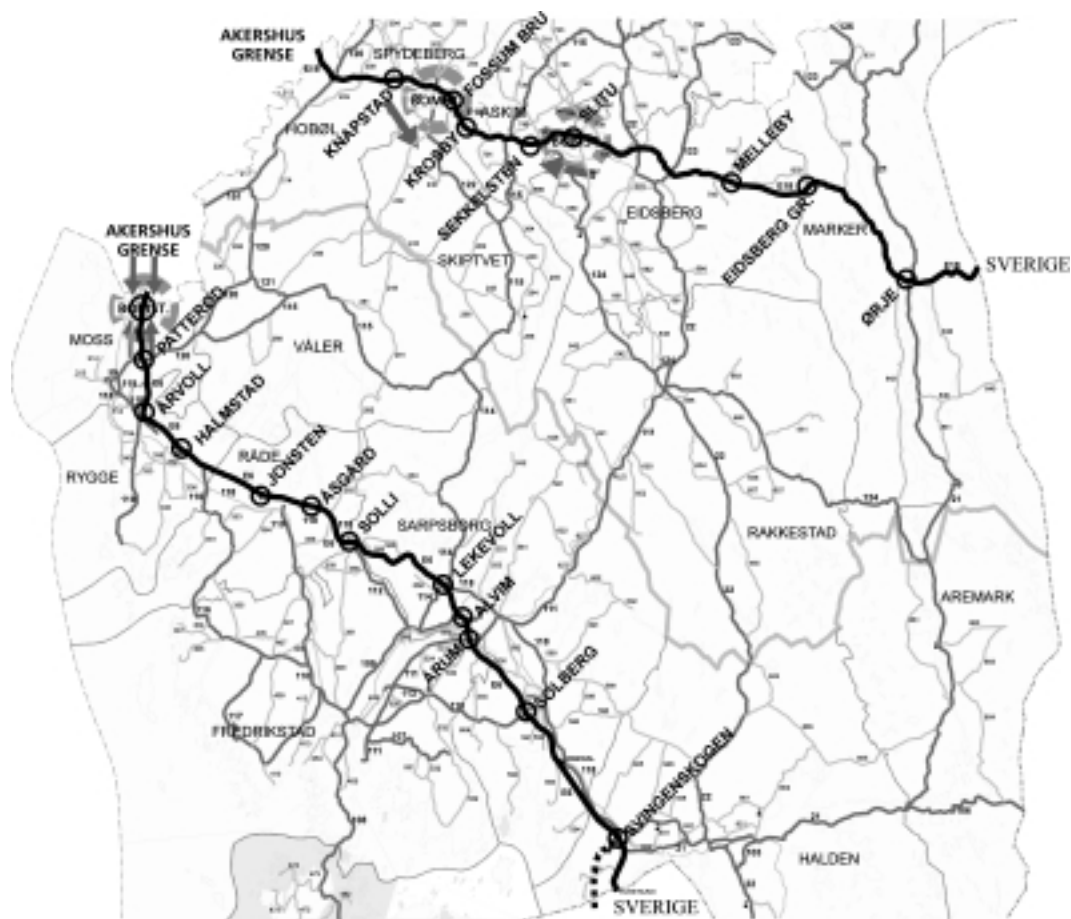
Ev 18

Ev 18 Riksgrensen/Ørje-Oslo er definert som Rute 6 i stamvegnettet i Norge. Rutas totale lengde er på 94 km, hvor 58 km ligger i Østfold. De siste fem årene har den årlige trafikkveksten i gjennomsnitt vært 4,5 pst. Trafikkbelastningen varierer betydelig langs ruta - den er lavest ved riksgrensen (3 000 kjøretøy/døgn), høyest gjennom Askim (16 000 kjøretøy/døgn). Typiske trekk er sterk trafikkøkning over riksgrensen med høy og fortsatt økende tungtrafikkandel.

Av landets stamvegruter er Rute 6 blant de med dårligst standard målt i forhold til funksjon og trafikkmengde. Gjennom Østfold har 85 pst av vegen utilfredsstillende standard i forhold til trafikkbelastningen med høy ulykkesfrekvens. I tillegg er lokalvegnettet langs Ev 18 sterkt ulykkesbelastet, fordi dette avlaster Ev 18 i rushperiodene. Høsten 1998 ble parsellen Marker grense-Melleby (5,5 km) ferdigstilt med tofelts vegnormalstandard. Ev 18 gjennom Østfold for øvrig er tofeltsveg med stort sett lav standard, mange avkjørsler og kryss med nedsatt fartsgrense gjennom tettbebyggelse.

Uten bedring av standarden vil Ev 18 i 2012 med årlig trafikkvekst på 2 pst få en trafikkbelastning på 14 000-21 500 kjøretøy / døgn på strekningen fra Sekkelsten øst for Askim til Akershus grense (ca 17 km). Dette vil medføre merkbare avviklingsproblemer. Problemene vil bli størst i Askim der trafikkbelastning er høyest, tungtrafikkandelen er stor og det er mange avkjørsler og kryss. Situasjonen vil for øvrig være preget av økende ulykkesomfang og tiltagende miljøproblemer. Enkelte strekninger på sidevegnettet vil også oppleve avviklingsproblemer og økende antall trafikkulykker.

Planleggingen har til nå vært basert på at det skal bygges en gjennomgående ny tofelts motorveg med toplanskryss. Det har vært et overordnet mål å oppnå ensartet standard gjennom fylket, selv om trafikkbelastningen varierer en del. Som omtalt over, arbeides det med å revidere vegnormalene. Det vil bli vurdert å bygge et smalere firefeltsprofil på de mest trafikkbelastede strekningene.



Figur 3.1 Kartskisse over utbyggingen av Ev 6 og Ev 18 i Østfold

3.2.1 Planstatus og kostnadssituasjon

Da de statlige rammene ikke er fastsatt, er det foreløpig ikke utarbeidet et detaljert utbyggingsprogram som tidfester byggingen av de enkelte parseller. Endelig utbyggingsstandard på de enkelte parsellene vil bli bestemt i den konkrete utbyggingssaken. Plansituasjonen er ulik for de aktuelle tiltakene. Det gjenstår bl. a. detalj-/reguleringsplanarbeid på flere av parsellene. Med

utgangspunkt i det foreliggende plangrunnlag er det gjort foreløpige analyser over kostnader og usikkerhet. Før de første parsellene tas opp til bevilgning og gjennomføringsfasen innledes, vil det bli utarbeidet en oppdatert usikkerhetsanalyse, basert på den aktuelle planstatus for de enkelte parseller.

Kostnaden for utvidelse av Ev 6 gjennom hele Østfold til firefelts motorveg (inklusive norsk del av ny Svinesund bru) er beregnet til 2 900 mill kr, mens kostnadene for utbygging av to- og eventuelt delvis firefelts motorveg på de gjenstående parsellene av Ev 18 er beregnet til 1 850 mill kr (inklusive tiltak på eksisterende Ev 18 og sidevegnettet). De totale kostnadene knyttet til stamvegutbyggingen er mao anslått til *4 750 mill kr*. Anslagene angir forventningsverdier, noe som innebærer at det med de valgte forutsetninger er 50 pst sannsynlighet for så vel underskridelse som overskridelse. Det vil som vanlig bli stilt krav om reguleringsplan før prosjekt tas opp til bevilgning. I tillegg vil det bli stilt krav om at det foreligger tilstrekkelig kvalitetssikrede kostnadsoverslag i samsvar med kriterier og prinsipper for styring av statlige investeringer, jf. omtale av dette arbeidet i *Gul Bok for 2000*.

3.2.2 Nytteverdien av utbyggingen

Lavere tidskostnader (reisetid) og lavere ulykkeskostnader vil bidra med den vesentligste økonomiske effekten av utbyggingen. I motsatt retning trekker økte kjøretøykostnader (pga høyere fart) og økte vedlikeholdskostnader, men først og fremst anleggskostnadene. Den økonomiske gevinsten av miljøforbedringene er mindre relativt sett, selv om forbedringen kan bety mye for den enkelte.

For Ev 6 er netto nytte i forhold til kostnadene beregnet til -0,07, for Ev 18 -0,03. Det mangler derfor noe på at utbyggingen er samfunnsøkonomisk lønnsom.

3.2.3 Vegdirektoratets forslag til finansieringsopplegg

Det foreligger ikke noe endelig finansieringsopplegg for utbyggingen. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til nivå på statlig investeringsramme for Ev 6 og Ev 18 i Østfold for perioden 2002-2011 i Nasjonal Transportplan (NTP) 2002-2011, som vil bli lagt frem våren 2000. Endelig valg av enkeltprosjekter og bevilgninger til disse vil videre bli foretatt i de årlige budsjettproposisjoner. Det vil i den forbindelse bli stilt krav til plangrunnlag, kostnadsoverslag og kostnadsstyring, jf St.prp. nr. 1 (1998-99), side 83.

Vegdirektoratet har i sitt forslag til Nasjonal Transportplan (NTP) 2002-2011 satt av totalt 880 mill kr (1999) for Ev 6 og Ev 18 i Østfold - 560 mill kr (1999) for Ev 6 og 320 mill kr (1999) for Ev 18. Dette vil i så tilfelle innebære en økt satsing i forhold til Norsk veg- og vegtrafikkplan 1998-2007. Sett i forhold til fylkestingets krav til statlig investeringsandel, ligger dette imidlertid under det nivået som vil måtte kreves for å fullføre stamvegutbyggingen i sin helhet i løpet av perioden 1998-2007. Vegdirektoratet forstår behandlingen i fylkestinget som at Ev 6 og Ev 18 forutsettes ferdigstilt senest i løpet av NTP-perioden 2002-2011, selv om dette ikke er sagt eksplisitt i vedtaket. Ferdigstillelse av både Ev 6 og Ev 18 i løpet av denne perioden vil med den foreslåtte investeringsrammen medføre at en overskrider garantibeløpet ved låneopptak som fylkestinget har vedtatt. Vegdirektoratet har derfor foreslått å legge opp

til noe lengre anleggstid, der Ev 6 i så fall vil kunne stå ferdig utbygd i 2011 og Ev 18 i 2014. Opplegget er det alternativet som i størst grad oppfyller fylkestingets forutsetning innenfor en statlig ramme på 880 mill 1999- kr i 2002-2011. Vegdirektoratets forslag til statlig investeringsandel medfører en finansieringsløsning slik som angitt i tabell 3.1.

Tabell 3.1: Vegdirektoratets forslag til finansieringsopplegg. Mill 1999- kr

	2002-2011 (pr år)	2012-2015 (pr år)	2002-2015 (statlig andel i pst)
Ev 6	560 (56)	772 (193)	1332 (46 pst)
Ev 18	320 (32)	801 (200)	1121 (61 pst)
Sum	880 (88)	1573 (393)	2453 (52 pst)

Med denne løsningen blir maksimalt samlet lånebehov 1 686 mill kr og statlig andel blir 52 pst. Statlig bevilgningsbehov per år vil øke betydelig etter 2011.

I samsvar med retningslinjene for bompengefinansiering, legger Samferdselsdepartementet til grunn en statlig andel på maksimalt 50 pst, jf også Innst. S. nr. 32 (1998-99) *Om delvis bompengefinansiering av ny rv 35 Lunner - Gardermoen i Oppland og Akershus*.

3.2.4 Fylkeskommunal garanti og ønske om garantiprovisjon

Østfold fylkesting har gjort vedtak om fylkeskommunal garanti på totalt 1 900 mill 1999-kr. Ved beregning av maksimal lånegjeld er det tatt utgangspunkt i en årlig trafikkvekst på 2 pst fra 1998. Det er tatt høyde for at bomperioden for Ev 6 kan bli utvidet til 17 år. Med disse forutsetningene er det beregnet at bompengeselskapets lånegjeld vil vokse til maksimalt 1 580 mill kr (1999) for Ev 6 og til 320 mill kr (1999) for Ev 18. Garantiperioden er maksimalt 27 år. Samferdselsdepartementet legger til grunn at garantien iht gjeldende regler først vil komme til anvendelse etter en takstøkning på 20 pst og en forlengelse av bompengerperioden på 5 år, jf også punkt 4.

Vedtaket til fylkestinget om å stille garanti krever godkjenning av Kommunal- og regionaldepartementet. Ved behandlingen vil det bli tatt stilling til om det ansvar som er søkt påtatt, står i samsvar med den økonomiske stilling til fylkeskommunen og for øvrig er i samsvar med lov og forskrift. Kommuner/ fylkeskommuner kan i utgangspunktet kun forplikte seg ved simpel kausjon.

Fylkeskommunen ber om en eventuell godkjenning av en garantiprovisjon på 0.3 pst (5.5 mill kr) av det totale garantibeløp. Inntektene fra garantiprovisjonen forutsettes øremerket investeringer til fylkeskommunale samferdselsformål med hovedvekt på fylkesveganlegg, kollektivtrafikk samt miljø- og trafikksikkerhet.

Det har tidligere ikke vært praksis å tillate garantiprovisjon ved bompengeprojekter på offentlig veg. Samferdselsdepartementet vil heller ikke anbefale at fylkeskommunen tilkjennes garantiprovisjon i dette tilfellet, men foreslår at fylkeskommunen i stedet tildeles 5.5 mill kr av bompengeinntektene. Disse inntektene øremerkes fylkeskommunale samferdselstiltak som ligger innenfor veglovens formål.

3.2.5 Bomplassering

For *Ev 6* er det lagt opp til toveis bomstasjoner nord i Østfold ved grensen til Akershus i tråd med fylkestingsvedtaket, på *Ev 6* og på fylkesveg 311 (Oslo-vegen) nord for Kambo. Toveis bomstasjon i nord ble valgt fordi den vil ha størst inntektsgrunnlag. Bomtaksten vil bli den samme på fylkesvegen som på *Ev 6*. Med denne bomplasseringen vil det i praksis ikke være reelle omkjøringsmuligheter utenom bomstasjonene uten at omvegen blir betydelig. Trafikklekka-sjen til alternative ruter kan derfor ventes å bli minimal.

På *Ev 18* er det lagt opp til en todelt bomplassering med en bomstasjon for vestgående trafikk på Slitusletta ved kommunegrensen mellom Eidsberg og Askim og en bomstasjon for østgående trafikk vest for Fossum bru i Spydeberg kommune. Inntjeningssevne, lokale og regionale virkninger av bomplassing, sammenheng mellom bompengebetaling og nytte av investeringer samt lekkasje til sideveger har vært de viktigste momentene i avveiningen mellom de ulike bomplasseringene. Løsningen innebærer muligheter for trafikklekkasje til en alternativ rute (Fv 708 og 740) utenom den østre bomstasjonen. Det vil i nødvendig grad bli vurdert og eventuelt iverksatt tiltak som gjør denne omkjøringsmuligheten mindre aktuell. Tiltak på de alternative rutene kan i sin ytterste konsekvens innebære oppsetting av enkle sidevegsmommer. I første omgang forutsettes bomstasjon på eksisterende *Ev 18*. Når ny *Ev 18* tas i bruk forutsettes bompengeinnkreving både på denne og på den parallelle lokalvegen (stort sett eksisterende *Ev 18*).

3.2.6 Kompensasjon for bomplassering

På bakgrunn av de lokale forarbeidene med Østfoldpakka forutsettes enkelte kompensasjonstiltak for bomplasseringene. Slik kompensasjon bør etter Samferdselsdepartementets oppfatning kunne gis når bruken av midlene tilfredsstiller kravene etter vegloven for alternativ bruk av riksvegmidler og bompenger, og når bruken er i samsvar med etablert praksis fra andre større prosjekter som *Ev 18* i Lier og i Nordre Vestfold. Samferdselsdepartementet forutsetter at kompensasjonsmidlene skal finansieres 100 pst ved bompenger.

Det er forutsatt 30 mill. kr i kompensasjon til Moss kommune for de særlige ulemper som innbyggerne i Moss kommune får ved å ha bommen stående i kommunen. Samferdselsdepartementet er kjent med at det i forarbeidene med Østfoldpakka har vært forutsatt at denne kompensasjonen skal brukes til å betale renter på lån for utbygging av jernbanen i Moss og eventuelt andre infrastrukturtiltak innenfor samferdsel i Moss kommune. Samferdselsdepartementet forutsetter at kompensasjonen blir brukt til infrastrukturtiltak innenfor samferdsel i Moss kommune. Dette vil bli nærmere vurdert i arbeidet med et finansieringsopplegg for jernbaneutbyggingen i Moss.

Det er forutsatt 25 mill kr i samlet kompensasjon til kommunene Spydeberg, Askim og Eidsberg for de særlige ulemper som innbyggere i disse kommunene får ved å ha bommen stående i eller nær sin kommune. Kompensasjonen er i henhold til avtale fordelt med 12,5 mill kr til Spydeberg, 6,25 mill kr til Askim og 6,25 mill kr til Eidsberg kommune. Kompensasjonen er forutsatt brukt til tiltak på sideveger til *Ev 18* innenfor veglovens formål.

3.2.7 Forutsetninger for bompgeberegningene

Registrert trafikk i 1998 i de aktuelle snittene på Ev 6 og Fv 311 var på til sammen 21 500 kjøretøy pr døgn. I de to aktuelle snittene på Ev 18 ble det i 1998 registrert en trafikkmengde på 10 500 kjøretøy pr døgn (i én retning). Det reelle inntektsgrunnlaget for bompgeordningen vil bli noe mindre på grunn av trafikklekkasje og bortfall av trafikk som følge av bompgebetalingen.

Det er lagt til grunn en trafikkvekst på 2 pst pr år i bomperioden. Til sammenligning kan nevnes at den gjennomsnittlige trafikkveksten i Østfold de siste 20 årene har vært 3,4 pst pr år og de siste fem årene 5,3 pst pr år. I tillegg er det lagt til grunn følgende forutsetninger:

- oppstart bompgeinnkreving fra og med 2001 (eventuelt andre halvår 2000)
- etableringskostnader for bomstasjoner: 20 mill kr på Ev 6/Fv 311 og 12 mill kr på Ev 18
- driftskostnader: 1 kr pr passering, dvs ca 7 pst av brutto inntekter
- gjennomsnittlig inntekt pr kjøretøy: 15 1999- kr
- årlig prisstigning: 2 pst
- nominell lånerente: 8 pst pr år
- innkrevingsperiode på 15 år på både Ev 6 og Ev 18.

Samferdselsdepartementet vil i denne forbindelse påpeke at trafikkprognosene for utbyggingen er nøkterne. Departementet tar derfor forbehold om at trafikken og derigjennom inntektene kan bli høyere enn det som er lagt til grunn ved utarbeidelsen av denne proposisjonen. Samferdselsdepartementet forutsetter at slike eventuelle høyere bompgeinntekter skal brukes til forsering av prosjekt på Ev 6 og Ev 18 i Østfold som inngår i Østfoldpakka.

Takst- og rabattsystem

Bomstasjonene er forutsatt å være i funksjon hele døgnet. Det skal legges til grunn et takst- og rabattsystem i henhold til Vegdirektoratets takstretningslinjer for bompgeprosjekter på offentlig veg. Det legges opp til et rabattsystem ved bruk av elektronisk brikke. Det er regnet med følgende takster:

- Kjøretøy med tillatt totalvekt tom 3500 kg: 15 kr
- Kjøretøy med tillatt totalvekt over 3500 kg: 30 kr
- Det er ikke forutsatt betaling for moped/motorsykel eller passasjerer.

Det forutsettes at takstene justeres i samsvar med prisstigningen. Prisstigning kan derfor gjøre det aktuelt å justere de omtalte takstene før åpning. Dersom økonomien i prosjektet blir svakere enn forutsatt, har Vegdirektoratet myndighet til å øke takstene med inntil 20 pst ut over prisstigningen i løpet av prosjektets innkrevningstid, jf takstretningslinjene.

3.2.8 Bompengeselskap

Østfold fylkesting har vedtatt opprettet et bompengeselskap heleid av fylkeskommunen. Selskapet vil bli konstituert når bompgeproposisjonen er behandlet i Stortinget.

3.2.9 Organisering og ansvar for gjennomføring

Gjennomføringen av fase 1 av Østfoldpakka vil omfatte tiltak både på riks-, fylkesveg og kommunal veg. Finansiering og utbygging av de ulike tiltakene vil være basert på gjeldende regler for vegholders ansvar. Det innebærer at kommunene, fylkeskommunen og staten vil være ansvarlig for gjennomføring av tiltak på henholdsvis kommunal veg, fylkesveg og riksveg. Bidrag fra bompengeinntektene til tiltak på kommunal veg og fylkesveg vil formelt bli overført som tilskudd fra bompengeselskapet i henhold til inngått avtale mellom bompengeselskapet og Vegdirektoratet.

4 Samferdselsdepartementets vurdering

Det samlede transportsystemet veg, jernbane og havn/sjøtransport i Østfold gir gode muligheter for fleksible transportløsninger mot Europa. Utvikling av Ev 6 og Ev 18, jernbanen, havnene samt forbindelsen mellom veg, jernbane og havn vil legge til rette for at næringslivet kan velge den transportform som er mest sikker, forutsigbar, effektiv og miljøvennlig og at det kan utvikles gode opplegg for kombinerte transporter. Et slikt helhetlig grep om samferdselsutviklingen knytter også dette arbeidet opp mot Nasjonal transportplan på en god måte.

Det er viktig at arbeidet med Østfoldpakka fase 2 fortsetter slik at det kan legges til rette for at også byenes transportsystem, jernbanen og tilknytning til havnene kan videreutvikles. Arbeidet med Østfoldpakka må ses i sammenheng med pågående planprosesser knyttet til fremtidig arealbruk i fylket, spesielt fylkesdelplaner for areal og transport.

Både stamvegene Ev 6 og Ev 18 og jernbanen gjennom Østfold utgjør hovedårer i transportsystemet til og fra utlandet og i et nasjonalt og regionalt perspektiv. Samferdselsdepartementet mener at det er behov for ytterligere avklaringer av jernbanedelen i fase 1 av Østfoldpakka, og vil derfor komme tilbake til prioriteringen av prosjektet i forbindelse med behandlingen av NTP 2002-2011. Denne proposisjonen omfatter derfor Ev 6 og Ev 18.

Stamvegene Ev 6 og Ev 18 er meget viktig for landbasert transport til og fra Europa. Om lag 50 pst av all godstransport på veg til og fra utlandet transporteres over Svinesund, det tilsvarende tallet for Ørje er om lag 20 pst. Utvikling av disse korridorene vil ha stor betydning både for næringslivet og befolkningen. Samferdselsdepartementet vil vise til at vegene gjennom Østfold har for dårlig standard sett i forhold til den funksjon de har som transportkorridorer og sett i forhold til dagens og fremtidig forventet trafikkbelastning. Utviklingen i trafikkulykker er meget foruroligende. Utbygging av Ev 6 til firefelts motorveg og Ev 18 til to- og eventuelt delvis firefelts motorvegstandard vil i stor grad bidra til å redusere antall ulykker og alvorlighetsgraden i ulykkene. Samferdselsdepartementet mener det derfor vil være viktig at det raskt åpnes for å utbedre Ev 6 og Ev 18 gjennom Østfold.

Miljøverndepartementet vedtok 20. april 1999 trasé for ny Ev 6 over Svinesund. Det fremgår av vedtaket i saken at videre planlegging av ny Ev 6 over Svinesund kan skje i form av en reguleringsplan med utgangspunkt i foreliggende utredninger av alternativ vest og hvor det legges vekt på å minimalisere konflikten med de nasjonale kulturminneinteressene. Samferdselsdepartementet legger dette til grunn i det videre arbeidet i saken. Det vedtatte alternativet samsvarer med den løsning som de svenske vegmyndighetene har anbefalt. Departementet vil imidlertid ikke sette i gang anleggsstart på ny Svinesundsbru og tilstøtende veg før det foreligger avklaring av finansieringen.

Det foreligger en intensjonsavtale fra 1991 mellom norske og svenske vegmyndigheter om bygging og finansiering av ny Svinesund bru med tilstøtende veg på hver side. Avtalen legger opp til (delvis) bompengefinansiering av prosjektet der inntektene fra bommen skal deles likt mellom Norge og Sverige.

Halden kommune og Østfold fylkesting har i tidligere vedtak gått imot bom ved riksgrensen. Fylkestingsvedtaket om Østfoldpakka fase 1 gjelder bare bom ved fylkesgrensen til Akershus. Også på svensk side av grensen er det motstand mot innkreving av bompenger. På bakgrunn av den lokale motstanden til bom ved riksgrensen, vil Samferdselsdepartementet foreløpig ikke gå inn for bom ved Svinesund. I den grad det vil være aktuelt med bom på Svinesund, vil departementet komme tilbake til Stortinget med dette som egen sak. Den norsk-svenske intensjonsavtalen må i så tilfelle drøftes med Sverige.

Samferdselsdepartementet vil påpeke at det foreliggende grunnlagsmaterialet er svakere enn hva som vanligvis kreves for en bompengeproposisjon. Dette er spesielt knyttet til at plangrunnlaget ikke er tilstrekkelig utarbeidet og endelig finansieringsopplegg mangler. Vanlig praksis er at finansieringsopplegg skal foreligge når forslag om bompengefinansiering legges frem for Stortinget. Samferdselsdepartementet legger til grunn at dette skal være vanlig praksis også i fremtidige forslag om bompengefinansiering.

Samferdselsdepartementet vil imidlertid vise til at endelig valg av enkeltprosjekter og bevilgninger til disse vil bli foretatt i de årlige budsjettproposisjoner. Det vil bli stilt krav til plangrunnlag, kostnadsoverslag og kostnadsstyring. Det vil bli lagt stor vekt på rasjonell drift av enkeltprosjekter. Det vil som vanlig bli stilt krav om reguleringsplan før prosjekt tas opp til bevilgning. Med utgangspunkt i det foreliggende plangrunnlag er det gjort foreløpige analyser over kostnader og usikkerhet. Før de første parsellene tas opp til bevilgning og gjennomføringsfasen innledes, vil det bli utarbeidet en oppdatert usikkerhetsanalyse, basert på den aktuelle planstatus for de enkelte parseller. I tillegg vil det bli stilt krav om at det foreligger tilstrekkelig kvalitetssikrede kostnadsoverslag i samsvar med kriterier og prinsipper for styring av statlige investeringer, jf. omtale av dette arbeidet i *Gul Bok for 2000*.

En eventuell kostnadsoverskridelse i anleggsperioden vil bli dekket i henhold til de overordnede retningslinjene for bompengeprojekter. Det vil her bli tatt utgangspunkt i de kostnadsoverslag og den usikkerhet som gjelder, når prosjekt blir tatt opp til bevilgning. Etter gjeldende retningslinjer skal kostnadsoverskridelse på inntil 10 pst dekkes av staten og bompengeselskapet i fellesskap, med en fordeling i samsvar med deres andel av kostnadene. Kostnadsoverskridelser utover 10 pst skal dekkes av staten.

Samferdselsdepartementet vil imidlertid vise til at det pågår en vurdering av gjeldende standardavtale. Departementet forutsetter at Vegdirektoratet kan ta initiativ til å endre den inngåtte avtalen som følge av endringer i gjeldende standardavtale og at det tas forbehold om dette ved inngåelse av avtale.

Samferdselsdepartementet vil vise til at det i fylkestingsvedtakets punkt 5a bl. a. heter at *garantitiden for bompengeselskapets gjeld er maksimalt 27 år, inkludert den ordinære innkrevingsperioden på 15 år for Ev 18 og 17 år for Ev 6, 3 års forlengelse av bompengeperioden i tilfelle sviktende økonomi og planleggings- og byggeperiode på 7 år*. Samferdselsdepartementet legger opp til å følge retningslinjene ved bompengefinansiering slik at bompengepolitikken blir mest mulig ensartet i hele landet. Departementet legger derfor til grunn 15 års innkrevingsperiode for både Ev 6 og Ev 18 og at innkrevingen starter så snart som praktisk mulig, dvs innkreving i stor grad parallelt med utbyggingen. En slik parallellitet vil imidlertid ikke være i strid med kravet om rasjonell drift av

enkeltprosjektene. Den fylkeskommunale garantien vil komme til utbetaling først etter at realtakstene er økt med inntil 20 pst og innkrevingsperioden med inntil 5 år iht retningslinjene. Det er derfor ikke aktuelt med en så vidt lang garantitid som 27 år. Dette har også sammenheng med at planleggings- og byggeperioden i stor grad vil pågå parallelt med innkrevingen. Det gjør at opplegget i stor grad kan justeres underveis.

Det foreligger ikke et endelig finansieringsopplegg for utbyggingen. Gitt at Vegdirektoratets forslag til økonomiske rammer legges til grunn, vil fylkestingets krav til ferdigstillelse av stamvegutbyggingen i sin helhet i løpet av perioden 2002-2011 ikke bli oppfylt. Samferdselsdepartementet vil våren 2000 komme tilbake til nivået på den statlige investeringsrammen for Ev 6 og Ev 18 i Østfold for perioden 2002-2011 i Nasjonal Transportplan (NTP) 2002-2011. Departementet vil understreke at endelig valg av enkeltprosjekter og bevilgninger til disse vil bli foretatt i de årlige budsjettproposisjoner. Det vil i den forbindelse bli stilt krav til plangrunnlag, kostnadsoverslag og kostnadsstyring, jf St.prp. nr. 1 (1998-99), side 83.

I samsvar med retningslinjene for bompengefinansiering, legger Samferdselsdepartementet til grunn en statlig andel på maksimalt 50 pst, jf også Innst. S. nr. 32 (1998-99) *Om delvis bompengefinansiering av ny rv 35 Lunner - Gardermoen i Oppland og Akershus*. Samferdselsdepartementet vil i denne forbindelse påpeke at trafikkprognosene for utbyggingen er nøkterne. Departementet tar derfor forbehold om at trafikken og derigjennom inntektene kan bli høyere enn det som er lagt til grunn ved utarbeidelsen av denne proposisjonen. Samferdselsdepartementet forutsetter at slike eventuelle høyere bompengeinntekter skal brukes til forsering av prosjekt på Ev 6 og Ev 18 som inngår i Østfoldpakka.

Samferdselsdepartementet tilrår at det gis tillatelse til å starte innkreving av bompenger til delfinansiering av Ev 6 og Ev 18 gjennom fylket i tråd med denne proposisjonen. Departementet legger i denne forbindelse vekt på at det er stor lokal vilje til trafikanbetaling og at det er tilnærmet full tilslutning lokalt til første fase av denne bompengepakka.

5 Avtale

Samferdselsdepartementet forutsetter at dersom Stortinget gir sin tilslutning til oppstart av bompengeinnkrevingen, vil det bli inngått en avtale mellom bompengeselskapet og Vegdirektoratet i tråd med standardavtalen. Departementet forutsetter at Vegdirektoratet kan ta initiativ til å endre den inngåtte avtalen som følge av endringer i gjeldende standardavtale, og tar forbehold om dette ved inngåelse av avtale.

Samferdselsdepartementet

t i l r å r :

At Deres Majestet godkjenner og skriver under et framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om Østfoldpakka - utbygging av veg, jernbane m.v. om delvis bompengefinansiering av Ev 6 og Ev 18 gjennom Østfold.

Vi HARALD, Norges Konge,

s t a d f e s t e r :

Stortinget blir bedt om å gjøre vedtak om Østfoldpakka - utbygging av veg, jernbane m.v. om delvis bompengefinansiering av Ev 6 og Ev 18 gjennom Østfold i samsvar med et framlagt forslag.

Tilråding fra Samferdselsdepartementet ligger ved.

Forslag til vedtak:

Stortinget samtykker i at:

1. Bompengeselskapet som Østfold fylkesting har vedtatt opprettet, får tillatelse til å starte innkreving av bompenger for delvis finansiering av utbyggingen av Ev 6 og Ev 18 gjennom Østfold. Videre får selskapet ansvar for å oppta og administrere nødvendige lån.
2. Vegdirektoratet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsette nærmere regler for finansieringsordningen.