



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

St.prp. nr. 41

(2006–2007)

Om utbygging og finansiering av rv 108 Ny Kråkerøyforbindelse i Fredrikstad kommune i Østfold

*Tilråding fra Samferdselsdepartementet av 16. februar 2007,
godkjent i statsråd samme dag.
(Regjeringen Stoltenberg II)*

1 Innledning

Samferdselsdepartementet legger i denne proposisjonen fram forslag om utbygging og finansiering av prosjektet rv 108 Ny Kråkerøyforbindelse. Finansieringen av prosjektet er basert på bompenger, statlig bidrag og lokale tilskudd. Prosjektet er omtalt i St.prp. nr. 1 (2006-2007) på side 77.

Fredrikstad kommune har i samarbeid med Statens vegvesen utarbeidet planer for ny rv 108 fra rundkjøring ved Simo til eksisterende rv 108 ved Kråkerøy kirke. Det har ikke lyktes å fullfinansiere hele utbyggingen i denne omgang. Lokale myndigheter har derfor gått inn for en trinnsvis utbygging. Prosjektet omfatter et første byggetrinn av rv 108 med blant annet ny bru til Kråkerøy. Det er lagt opp til anleggsstart sommeren 2007 og åpning for trafikk sommeren 2009.

2 Omtale av dagens situasjon og utbyggingen

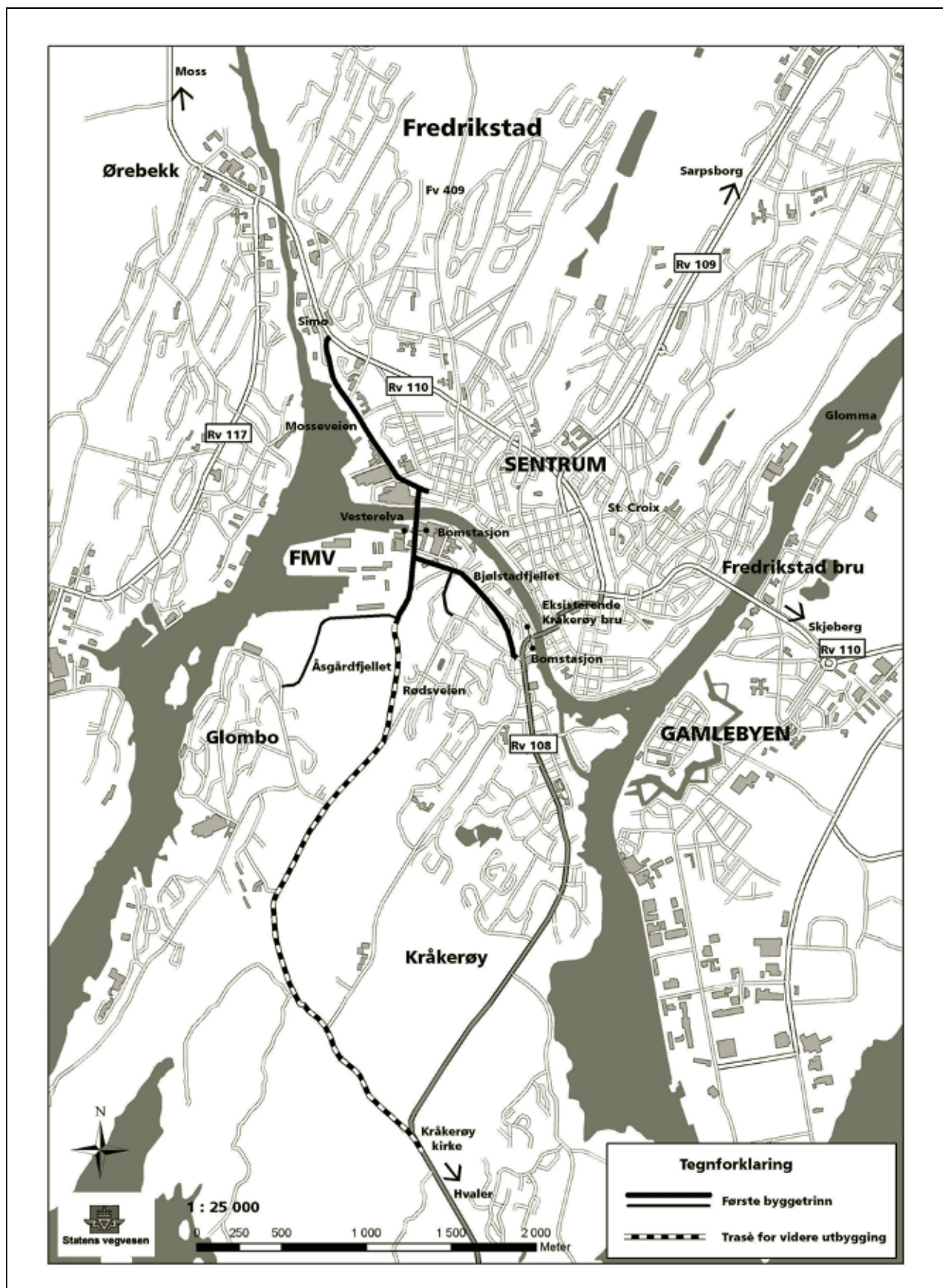
Rv 108 knytter Kråkerøy og Hvalerøyene til Fredrikstad by og fastlandet, via eksisterende tofelts Kråkerøybru. Dette er eneste vegforbindelsen til øyene som har om lag 11 000 innbyggere og om lag 5300 fritidseiendommer. Nordre Kråkerøy er en del av byen og rv 108 har rushpreget bytrafikk og i tillegg betydelig fritidstrafikk, særlig om sommeren.

Området med Fredrikstad Mekaniske Verksted (FMV) på Kråkerøy utgjør ett av tre tyngdepunkter i en overordnet byutviklingsplan. Gamlebyen og Sentrum utgjør de to andre tyngdepunktene. Det er en forutsetning for utvikling av området, som er regulert til kontorer, forretninger og boliger, at det bygges en ny bruforbindelse. Det er sterke økonomiske interesser knyttet til utbygging av området. Eierne av området har derfor sagt seg villige til å delta i finansieringen av prosjektet med 16 mill. kroner.

Formålet med en ny riksvegforbindelse er å:

- øke beredskapen/tryggheten for befolkningen på Kråkerøy og Hvaler,
- bedre framkommeligheten til Kråkerøy og i sentrum,
- legge grunnlaget for en byutvikling i henhold til vedtatt kommuneplan.

Eksisterende rv 108 går fra kryss med rv 110 ved St.Croix via eksisterende Kråkerøybru til Kråkerøy kirke. Regulert trase for ny rv 108 går fra rundkjøringen ved Simo på rv 110 i nord, via Mosseveien og i ny trase på Kråkerøy til eksisterende rv 108 ved Kråkerøy kirke. Hovedelementet i første byggetrinn er ny firefelts klaffebri over Vesterelva. Videre inngår nytt vegsystem over FMV-området på Kråkerøy, forbindelse mellom ny og eksisterende bru via tunnel under Bjelstadfjellet, arm til Rødsveien og ny veg til Glombo. Mosse-



Figur 2.1 Kartskisse

Kilde: Statens vegvesen

veien fra Simokrysset og sørover, som er kommunal veg i dag, opprustes og inngår i ny rv 108. Ny rv 108 på Kråkerøy blir bygd som tofelts veg. Det skal bygges gang- og sykkelveger og gjennomføres støytiltak i bygater som får økt trafikk. Det skal bygges to bomstasjoner på Kråkerøy, plassert ved ny og gammel bru i retning sentrum. Utbygd strekning for ny rv 108 utgjør om lag 2,5 km.

Ny bru til Kråkerøy vil legge til rette for økt beredskap for befolkningen på Kråkerøy og Hvalerøyene og vil bidra til bedre trafikkavvikling og framkommelighet for alle trafikantgrupper. Bedre trafikkavvikling i og rundt Fredrikstad sentrum betyr en styrking av bysentra – i tråd med Fredrikstad kommunes byutviklingsplan og Østfolds fylkesdeleplan Areal- og Transportplan for Nedre Glomma, der fortetting i bybåndet mellom Sarpsborg og Fredrikstad er ett av hovedgrepene.

Ny bru vil sammen med eksisterende bru åpne for en ringvegløsning som gjør det mulig å utvikle nye ruteopplegg for kollektivtrafikken. Nye ruter sammen med fire kjørefelt på ny bru over Vesterelva gir bedre framkommelighet for bussene. Opprusting av Mosseveien vil bedre framkommeligheten for kollektivtrafikken også der. Det er planlagt utbygging av kollektivfelt inn mot Simokrysset langs rv 110 i et senere byggetrinn.

Det er gjennomført utvidet eksternt kvalitetssikring av prosjektet. Statens vegvesen har foreslått en styringsramme på 460 mill. 2005-kr og en kostnadsramme på 473 mill. 2005-kr. Konsulenten har anbefalt en styringsramme på 451 mill. 2005-kr og en kostnadsramme på 481 mill. 2005-kr. Samferdselsdepartementet legger konsulentens anbefaling til grunn for finansieringsplanen. Dette innebærer litt større risikoavsetning enn i det opprinnelige forslaget fra Statens vegvesen. Omregnet til 2007-kr blir styringsrammen 470 mill. kr og kostnadsrammen 500 mill. kr. Kostnader på 11,5 mill. kr for bygging av bomstasjoner ved eksisterende og ny bru på Kråkerøy inngår i styringsrammen.

Prosjektets netto nytte (NN) er beregnet til om lag 90 mill. kr med 4,5 pst. kalkulasjonsrente. Netto nytte over totale kostnader (NN/K) er beregnet til om lag 0,1.

Figur 2.1 viser første byggetrinn av rv 108 med tilstøtende vegarmer. Ny trase for rv 108 mot Hvaler er angitt med stiplet strek.

3 Lokalpolitisk behandling

Fredrikstad kommune har i lang tid arbeidet med en helhetlig plan for utvikling av rv 108 gjennom

Fredrikstad. Kommunestyret fattet 29. april 2003 prinsippvedtak om delvis bompengefinansiering av utbygging av ny rv 108 gjennom byen med ny bru til Kråkerøy, jf. vedtak A. Østfold fylkeskommune sluttet seg til dette vedtaket i møte i fylkestinget 11. juni 2003, jf. vedtak B.

På grunnlag av utkast til reguleringsplaner og høyere kostnadsanslag ble det problemer med å finansiere hele prosjektet, og saken ble behandlet på nytt lokalt. Fredrikstad kommunestyre fattet 9. desember 2004 vedtak om trinnvis utbygging av prosjektet, jf. vedtak C. Kommunestyret gikk inn for et opplegg med bompenger og takster på 15 og 30 kr for hhv. lette og tunge kjøretøy og rabatter i tråd med gjeldende takstretninglinjer. Kommunen anbefalte imidlertid innføring av «betalings-tak» på maksimum 50 passeringer pr. måned og maksimum én passering pr. time, forutsatt godkjenning fra Vegdirektoratet. Kommunen gikk videre inn for å stille garanti for bompengeselskapets gjeld med fratrekk for garantier som blir stilt av Østfold fylkeskommune og Hvaler kommune. Hvaler kommune sluttet seg til en trinnvis utbygging av prosjektet i møte i kommunestyret 2. mars 2005, jf. vedtak D. Kommunen gikk videre inn for å stille garanti for 3 pst. av bompengeselskapets gjeld. Østfold fylkeskommune gikk i møte i fylkestinget 3. mars 2005 inn for å stille garanti for 20 pst. av bompengeselskapets gjeld, jf. vedtak E.

På grunnlag av godkjente reguleringsplaner, nytt kostnadsanslag pr. november 2005 og forutsatt finansieringsevne ble første byggetrinn revidert. Den 25. januar 2006 ble Fredrikstad formannskap orientert om reviderte planer med tilhørende kostnadsanslag og framdriftsplan. Formannskapet tok enstemmig orienteringen til etterretning. Fredrikstad kommune har ved brev av 13. februar 2006 bekreftet at kommunen har tatt de reviderte planene til etterretning.

Østfold fylkeskommune tok i møte i fylkestinget 27. april 2006 de reviderte planene til etterretning, jf. vedtak F. Videre aksepterte fylkeskommunen at statens andel av eventuelle kostnadsoverskridelser skal dekkes innenfor den fylkesfordelte investeringsrammen til øvrige riksveger i Østfold.

A. Fredrikstad kommunes vedtak i kommunestyret 29. april 2003:

1. «Investeringsnivået for prosjektet «ny kjørebri til Nordre Kråkerøy som del av ny riksveg 108 på strekningen Simo – Kråkerøy kirke» settes til øvre grense 427 mill. kr, som skal finansieres ved hjelp av bompenger samt mulige private og statlige bevilgninger. Størrelsen på statlig an-

del avklares gjennom handlingsprogrammet for Nasjonal Transportplan 2006-2015. Basert på foreløpige vurderinger er statlig andel satt til 10% over en 3 årsperiode fra 2005 til og med 2007. Størrelsen på privat andel er satt til 10% av brokostnadene.

2. Prosjektet avgrenses til følgende tiltak:

Hovedtiltak:

- Ny bro til Kråkerøy i hht vedtatt reguleringsplan for Værste
- Nødvendig tilpasning av Simokrysset.
- Utbedring av bro på Mosseveien ved Fjeldberg
- Utbedring av Mosseveien/Borggata med kollektivfelt og gang-/sykkelvei fra Simorundkjøringen til ny rundkjøring ved Seiersten.
- Vegsystem i tilknytning til ny bro i hht reguleringsplan for Værste (Rundkjøring i Borggata, utbedring av Borggata fra Seiersten til Holmegata, ny veg sydover på Værsteområdet, inklusive to rundkjøringer og gang- og sykkelveg fram til Åsgårdfjellet).
- 2 felts tunnel gjennom Åsgårdfjellet
- Utbedring av Rødsveien/Enhusveien til Kråkerøy kirke

Øvrige nødvendige tiltak:

- Veg på Værsteområdet fram til Vennelystveien, inkl. gang-/sykkelveg samt rundkjøring i krysset mellom Vennelystveien og Rødsbakken. (I hht vedtatt reguleringsplan for Værste).
- Ny kjørevei samt gang-/sykkelsti fra brohodet til Glombo
- Gang-/sykkelveg ved Enhus
- Fotgjengerunderganger ved Vennelystveien/Rødsbakken
- Fotgjengerundergang ved Glomboveien
- Fotgjengerundergang ved Rød skole
- Fotgjengerundergang ved Enhus
- Fotgjengerundergang ved Kråkerøy kirke
- Trafikksikkerhet og miljøprosjekt i Holmegata
- Trafikksikkerhet og miljøprosjekt i Vennelystveien
- Støyreduserende tiltak
- Gang/sykkelveg på Kjøkøysund bro

G/s-veg på Puttesund bro legges ikke inn i prosjektet. Tiltaket bør i stedet fremmes som trafikksikkerhetstiltak i Østfoldpakke fase 2.

Rekkefølge på tiltakene avgjøres ved en senere behandling. Men ny bro bør ikke åpnes for trafikk før relaterte tiltak er ferdigstilt.

3. To bomstasjoner plasseres på Kråkerøy i tilknytning til eksisterende bro og framtidig bro til Kråkerøy.
4. Normaltaksten for enkeltbillett for lette biler settes til 15 kr pr passering i retning mot Fredrikstad sentrum, og tilsvarende 30 kr for kjøretøy med tillatt vekt over 3500 kilo. Innkrevningen skjer hele døgnet og det innføres rabattordninger i samsvar med Statens vegvesens takstretninglinjer. Dersom Hvalertunnellen ikke er nedbetalt idet innkrevingsperioden starter, skal lånet overtas av det selskapet som har ansvaret for Kråkerøyforbindelsen.
5. Det tas sikte på å starte bompenginnkreving ved anleggsåpning, dvs. 01.01.2008. Innkrevningen vil med gitte forutsetninger være avsluttet i løpet av år 2017.
6. Det etableres ikke noe nytt finansieringsselskap. Et av de eksisterende etablerte finansieringsselskapene; Østfold bompengeselskap A/S, Hvaler bompengeselskap og AS Fredrikstaddistriktets veifinansiering forutsettes benyttet. Endelig sak, hvor det tas stilling til finansieringsselskap og garantiansvar, fremmes på et senere tidspunkt.
7. Statens vegvesen distrikt Øst besørge for at nødvendig dialog med Vegdirektoratet og regionvegsjef region Øst opprettes, slik at evt. unødige forsinkelser unngås.
8. Det skal i løpet av 2 år gjennomføres en konsekvensvurdering av tiltakene i Østfoldpakke fase 2 og Strategisk analyse for Fredrikstad, for derigjennom fremlegge forslag til prioritering og forslag til en finansieringsplan for disse tiltakene.
9. Det etableres samarbeide med nærmiljøene/Lokalsamfunnene i de bområdene som blir berørt av utbyggingen med sikte på å finne de best egnede steder for trafikksikkerhetstiltak, miljøprosjekter og støydempende tiltak.»

B. Østfold fylkeskommunes vedtak i fylkestinget 11. juni 2003:

«Østfold fylkeskommune gir sin tilslutning til opplegg for ny Kråkerøyforbindelse vedtatt av Fredrikstad kommunestyre 29.04.2003.»

C. Fredrikstad kommunes vedtak i møte i kommunestyret 9. desember 2004:

1. «Prosjektet «Rv 108 Ny Kråkerøyforbindelse inkl. sideveger» vedtas finansiert og gjennomført som en bompengepakke, hvor det alt vesentligste av anlegget forutsettes finansiert med bompenger.

1.1. De totale prosjektkostnader er anslått til cirka 630,0 millioner kroner før endelig kvalitetssikring av kostnadsanslagene. Det tas sikte på å bygge ut hele prosjektet, men for å ivareta en kontroll av økonomien vedtas anlegget bygget ut trinnvis i følgende rekkefølge:

1.1.1. Trinn 1, (med antatt anleggskostnad på 443 millioner kroner og byggetid på 2½ år): Ny Rv 108 fra krysset med Rv 110 (ved Simo) via Mosseveien og ny klaffebru over Vesterelva, og videreført fra FMV-området via tunnel under Bjølsta fjellet frem til dagens Rv 108 syd for eksisterende Kråkerøy bru. Dette trinnet inkluderer også utbygging av Holmegata og bomstasjonene, samt fremtidig Rv 108 over FMV mellom nordre og søndre rundkjøring. Når man har høstet tilstrekkelig erfaring med kostnadsutviklingen, tas det innen 1½ års anleggsdrift stilling til om følgende anlegg kan inkluderes, i følgende prioriterte rekkefølge:
1) Veumveien 2) Ny vei til Glombo. 3) Eventuelt trinn 2 nedenfor.

1.1.2. Trinn 2, (med antatt anleggskostnad på 23 millioner kroner og byggetid på ¼ år): Gang-/sykkelveganlegg på og i tilknytning til Kjøkøysund bru

1.1.3. Trinn 3, (med antatt anleggskostnad på 164 millioner kroner og byggetid på 1½ år): Ny Rv 108 fra søndre rundkjøring på FMV, via Åsgårdfjell tunnel, og videreført langs dagens Fv 451 frem til Kråkerøy kirke, inklusive nødvendige gang-/sykkelveganlegg, det vil si bruer og underganger.

1.2. Anleggene i trinn 3 kan ikke igangsettes før trinn 1 og trinn 2 er ferdigstilt. Før disse anleggene igangsettes skal det foretas nye vurderinger av hvorvidt det økonomiske grunnlag fortsatt er tilstede for finansiering. Kommunestyret beslutter eventuell videreføring av anlegget i henhold til dette. Dersom det økonomiske grunnlag vurderes som utilstrekkelig for gjennomføring av trinn 3, vurderes i stedet utført miljø- og trafikksikkerhetsforbedrende tiltak langs eksisterende Rv 108 og Fv 451 til antatt kostnad på 25 millioner kroner.

1.3. Bompengerekrav starter opp når ny trasé for Rv 108 frem til sydsiden av eksisterende Kråkerøy bru, i henhold til trinn 1, er ferdigstilt og kan åpnes for trafikk. Dette

kan m.a.o. skje før de øvrige deler av byggetrinnet er ferdigstilt.

2. Bompengetakstene settes generelt til 15 kroner for lette kjøretøyer og 30 kroner for tunge kjøretøyer. Takstene skal justeres i takt med prisutviklingen.
3. Rabatter fastsettes i henhold til Statens Vegvesens gjeldende takstretningslinjer. Disse forutsetter at det inngås abonnementsavtaler med bompengeselskapet ved bruk av elektronisk klippekort (AutoPass-brikke).
4. Følgende spesielle takstordninger vedtas, forutsatt at Vegdirektoratet godkjenner disse:
 - 4.1. Det settes et passeringstak på 50 passeringer per måned slik at eventuelle passeringer utover dette er gratis. Forutsetter AutoPass-brikke og abonnementsavtale.
 - 4.2. Det innføres en «timesregel» slik at det betales for maksimalt en passering per time, forutsatt godkjent AutoPass-brikke (ASB).
5. Fredrikstad kommune stiller simpel garanti overfor Fredrikstad – Distriktets Vegfinansiering AS med utgangspunkt i følgende forutsetninger:
 - 5.1. Maksimalt garantibeløp settes til 726 millioner kroner i løpende kroner og omfatter maksimal opplåning, inkludert påløpte renter.
 - 5.2. Garantien reduseres i takt med nedbetaling av lånet. Garantitiden settes til maksimalt 25 år fra det tidspunkt opplåning starter.
 - 5.3. Fredrikstad kommune forutsetter at garantibeløpet i henhold til vedtakets punkt 5.1 fordeles mellom Østfold fylkeskommune og Hvaler kommune i henhold til vedtak i henholdsvis Østfold fylkesting og Hvaler kommunestyre. Fredrikstad kommunes andel av garantien skal tilsvarende reduseres. Garantifordelingen skal senest være avklart innen 1. april 2005.
 - 5.4. Fredrikstad kommune forutsetter at private bidrag uavkortet går til reduksjon av selskapets gjeld og avkortning av partenes forholdsmessige andel av garantien.
 - 5.5. Fredrikstad kommune forutsetter at bompengeselskapet holder kommunen orientert om utviklingen i selskapets økonomi og rapporterer eventuelle vesentlige avvik i driftsforutsetningene.
 - 5.6. Garantivedtaket er ikke gyldig før fylkesmannen har godkjent dette i henhold til kommunelovens bestemmelser.
6. Fredrikstad – Distriktets Vegfinansiering AS benyttes som bompengeselskap og får ansvaret

for finansiering inkludert bompengeneinnkreving og forvaltning av bompengemidlene i henhold til de regler bompengeavtalen med Vegdirektoratet vil sette. Følgende legges til grunn for selskapet:

- 6.1. Aksjonærfordelingen og styresammensetningen skal gjenspeile fordelingen av kommunenes og fylkeskommunens fordeling av garantiansvar.
- 6.2. Rådmannen gis fullmakt til å innlede forhandlinger med Østfold fylkeskommune og Hvaler kommune om aksjeemisjon og/eller salg av aksjer i selskapet og styresammensetning for å inkludere partene i selskapet i henhold til punkt 6.1.
- 6.3. Punkt 6.2 må senest være slutført før sommeren 2005.»

D. Hvaler kommunes vedtak i kommunestyret

2. mars 2005:

1. «Hvaler kommune gir sin tilslutning til planene for ny veiforbindelse til Kråkerøy, riksveg 108, slik det fremgår av vedlagte dokumenter, men ser den trinnvise utbyggingen som betenkelig fordi den skaper usikkerhet om fremtidige investeringer i de delene av bompengepakken som er viktige for trafikkavviklingen mot/fra Hvaler og søndre Kråkerøy.

Trafikken til/fra Hvaler representerer en ikke ubetydelig del av årsdøgnetrafikken for en ny Kråkerøyforbindelse, samtidig som trafikken til/fra Hvaler utgjør den definitivt høyeste døgnetrafikken når den inntreffer om sommeren. Planene burde som følge av dette inneholdt en nærmere vurdering av konsekvensene ved den trinnvise utbyggingen.

Hvaler kommune vil i tillegg be om at også gang-/sykkelvei skal legges fra Trollaldalen og Kjøkøysund bro og Puttesund bro.

2. Hvaler kommune vil delta i bompengeselskapet med inntil 3 % av aksjekapitalen, og i garantistilnelsen med inntil 3 % av maksimal kapital på 726 MNOK. Det forutsettes simpel garanti og at garantistene får begrenset sitt ansvar til sin forholdsmessige andel. Garantitiden forutsettes begrenset til 25 år fra det tidspunkt opplåningen starter.

Rådmannen bes i samråd med Fredrikstad kommune og Østfold fylkeskommune om å forberede en sak til kommunestyret for endelig å stadfeste kommunens deltakelse i selskapet og garantiansvaret.

3. Hvaler kommune forlanger å bli representert i F-D V AS sitt styre.
4. Hvaler kommune forutsetter at kollektivtrafikken (buss i ordinær rute) fritas for bomavgift.»

E. Østfold fylkeskommunes vedtak i fylkestinget

3. mars 2005:

1. «Østfold fylkeskommune gir sin tilslutning til Fredrikstad kommunestyres vedtak i KS-sak 118/04 vedr Garanti for finansiering av Rv 108 Ny Kråkerøyforbindelse inkl. sideveger og valg av bompengeselskap – Østfoldpakka fase 2.
2. Østfold fylkeskommune stiller simpel garanti overfor Fredrikstad - Distriktets Vegfinansiering AS med inntil kr 145 mill (20 % av maksimalt garantibeløp på kr 726 mill). Garantien reduseres forholdsmessig når lånebeløpet reduseres. Garantitiden settes til 25 år. Garantien må godkjennes av KRD.
3. Østfold fylkeskommune ønsker å inngå som eier av Fredrikstad - Distriktets Vegfinansiering AS med 20 % eierandel i selskapet og med tilsvarende forholdsmessig deltagelse i selskapets styre.
4. Fylkesrådmannen gis fullmakt til å inngå avtale med Fredrikstad kommune om dette.»

F. Østfold fylkeskommunes vedtak i møte i fylkestinget 27. april 2006:

1. «Østfold fylkeskommune tar til etterretning det nye kostnadsanslaget og prosjektets finansieringsplan for Østfoldpakka fase 2 – riksveg 108 Ny Kråkerøyforbindelse inklusive sideveger, og at det har blitt nødvendig å redusere det prosjektet som nå fremmes for Stortinget til å omfatte prosjektets trinn 1, med de justeringer som er beskrevet i saksframlegget.
2. Som følge av dette tas det også til etterretning at tiltaket fremmes som et bompengeprojekt, med de gjeldende og foran beskrevne regler for finansiering av eventuelle kostnadsoverskridelser.
3. I tråd med dette aksepterer Østfold fylkeskommune at statens finansieringsandel av en eventuell overskridelse av styringsrammen må inndeckes over de ordinære årlige riksvegbudsjetter, dvs. innenfor fremtidig fylkesfordelt ramme for øvrige riksveger i Østfold.
4. Det tas til etterretning at foreliggende styringsramme på 470 mill kr og kostnadsramme på 482 mill kr kan bli justert ved den pågående eksterne kvalitetssikringen av prosjektet.»

4 Utbyggings- og finansieringsopplegg

Det er lagt opp til anleggsstart på prosjektet rv 108 Ny Kråkerøyforbindelse sommeren 2007 og åpning for trafikk sommeren 2009. Utbyggingen er forutsatt finansiert med statlige midler, bompenge og private tilskudd.

4.1 Statlige midler

I tråd med fastsatt handlingsprogram for perioden 2006-2009 er det lagt til grunn til sammen 41 mill. kr i statlige midler. I 2006 og 2007 er det til sammen bevilget 14 mill. kr til planlegging, grunnverv og forberedende arbeider for prosjektet.

4.2 Bomstasjonsplassering og bompengeopplegg

I tråd med godkjente reguleringsplaner er det lagt opp til å etablere to envegs bomstasjoner på ny og eksisterende rv 108 på Kråkerøy, i retning sentrum. Det er lagt til grunn etterskuddsinnkreving i automatiske, ubemannede bomstasjoner.

Følgende takster er lagt til grunn (2004-prisnivå):

- 15 kr for lette kjøretøy (tillatt totalvekt t.o.m. 3 500 kg)
- 30 kr for tunge kjøretøy (tillatt totalvekt f.o.m. 3 501 kg).

Det er forutsatt at takstene blir justert i samsvar med prisutviklingen. Dersom økonomien i prosjektet blir svakere enn forutsatt, kan bompengeselskapet, i dette tilfellet Fredrikstaddistriktets Veifinansiering AS jf. lokalpolitiske vedtak, etter avtale med Vegdirektoratet øke takstene med inntil 20 pst. og forlenge innkrevingsperioden med inntil 5 år.

Fredrikstad kommune har i vedtaket den 9. desember 2004 gått inn for betalingstak på maksimum 50 passeringer pr. måned og timesregel med maksimum en passering pr. time, forutsatt Vegdirektoratets godkjenning.

Bompengeordningen vil dele Fredrikstad i to, og beboerne på Kråkerøy og Hvaler vil måtte betale bompenge ved daglige reiser til sitt eget sentrum for arbeid, handel og service m.m. En del av beboerne i kommunen vil således bli relativt sterkt belastet av ordningen. Vegdirektoratet har på bakgrunn av de lokale prosessene forstått at det er viktigst å få innført månedstak.

Innføring av månedstak er grovt beregnet å ville redusere bompengegrundlaget med 10 mill. kr. Vegdirektoratet går inn for at Fredrikstad kommunes ønske om innføring av en ordning med betaling for maksimum 50 passeringer pr. måned legges til grunn selv om dette vil svekke bompengegrundlaget noe. Innføring av timesregel vil redusere bompengegrundlaget med om lag ytterligere 10 mill. kr. Vegdirektoratet vil ikke tilrå at det innføres timesregel i tillegg til månedstak. Fredrikstad kommune er orientert om Vegdirektoratets holdning.

For øvrig er det lagt til grunn rabattordninger i samsvar med gjeldende takstretningslinjer.

4.3 Private tilskudd

Det er avtalt tilskudd fra to private utbyggere på FMV-området med til sammen 16 mill. kr, utbetalt i takt med utbyggingen av området etter at ny bru til Kråkerøy er åpnet. Det foreligger avtale av 8. mai 2006 mellom Værste AS og Statens vegvesen om et bidrag til brua fra Værste AS fastsatt til 8 mill. kr. Det foreligger ikke tilsvarende skriftlig avtale med Jotne AS. Vegdirektoratet forutsetter at det private tilskuddet blir forskottet av bompengeselskapet og at en eventuell reduksjon av tilskuddet blir dekket med bompenge.

4.4 Forslag til finansieringsplan

Finansieringsplanen som er lagt til grunn er vist i tabell 4.1.

Forslaget til finansieringsplan innenfor styringsrammen på 470 mill. kr innebærer at staten og brukerfinansieringen dekker henholdsvis 9,0 pst. og 91,0 pst. når det private tilskuddet holdes utenfor. Eventuelle kostnadsoverskridelser opp til kostnadsrammen dekkes med statlige midler og bompenge etter samme prosentvise fordeling som innenfor styringsrammen. Eventuelle overskridelser ut over kostnadsrammen dekkes i sin helhet med statlige midler innenfor investeringsrammen til øvrige riksveger i Østfold.

Tabell 4.1 Forslag til finansieringsplan (tall i millioner 2007-kr)

	2006-2009	2010-2015	Sum
Statlige midler	41		41
Private bidrag		16	16
Bompenge	429	-16	413
Sum	470	0	470

Ved eventuell kostnadsreduksjon eller økt inntjening kan det være aktuelt å ta inn tiltak som ble tatt ut av prosjektet i forbindelse med tilpassing til finansieringsoppdraget.

4.5 Forutsetninger for finansieringsplanen

Trafikkgrunnlag

Trafikkprognosene for trafikkutvikling over Vesterelva er basert på beregninger fra tellinger og nummerskrivingsanalyser i 2003.

For generell trafikkutvikling er prognosene som er utviklet for Østfold i forbindelse med NTP 2006-2015 lagt til grunn. Dette innebærer en årlig trafikkvekst på 1,2 pst. i perioden 2003-2005, 0,7 pst. i perioden 2006-2011, 0,6 pst. i perioden 2012-2020 og 0,5 pst. f.o.m. 2021. Det er forutsatt en trafikkøkning på 2 pst. p.g.a. opphør av bompengeneinnkreving for rv 108 Hvalertunnelen i 2009. Det er videre forutsatt en trafikkavvisning på 7 pst. når bompengeneinnkrevingen starter i 2009. Årsdøgntrafikk (ÅDT) over Vesterelva i 2009 er med disse forutsetningene beregnet til om lag 18 500 kjøretøy for begge bruene til sammen.

I tillegg er det beregnet generert trafikk fra FMV-området over Vesterelva med grunnlag i en «pessimistisk utviklingsplan» for utbyggingsområdet. 78 pst. av den genererte trafikken er beregnet å passere Vesterelva. Dette utgjør alene en ÅDT på om lag 2 200 kjøretøy i 2009 som øker til om lag 8 500 kjøretøy i 2024.

Samlet ÅDT over Vesterelva er med disse forutsetningene anslått til om lag 20 700 kjøretøy i 2009. Trafikkgrunnlag for envegs innkreving er anslått til om lag 10 350 kjøretøy pr. døgn i 2009.

Konsulenten for utvidet ekstern kvalitetssikring har vurdert trafikkprognosene som nøkterne.

Andre forutsetninger for finansieringsplanen

I finansieringsanalyser for bompengeprojekter har det vært vanlig å legge til grunn en lånerente på 8 pst. p.a. Ut fra dagens rentenivå er dette høyt, men det er forutsatt at lånerenta skal avspeile usikkerheten i hele 15-årsperioden. Ved behandlingen av St.prp. nr. 67 (2002-2003) gikk Samferdselskomiteen inn for at rentesats i bindende låneavtale for 15-årsperioden kan legges til grunn, jf. Innst. S. nr. 272 (2002-2003), side 10.

Fredrikstad kommune har inngått opsjonsavtale med en bank som gjør det mulig å binde lånerenta til maksimalt 5,5 pst. til ut september 2023. Dette er lagt til grunn i finansieringsplanen. Etter

en innkrevingsperiode på 15 år er det lagt til grunn en lånerente på 8 pst. p.a.

Følgende basisforutsetninger er ellers lagt til grunn for finansieringsplanen:

- Årlig prisstigning: 2,0 pst.
- Start etterskuddsinnkreving: 1. juli 2009
- Årlige innkrevingskostnader: 3,5 mill. kr (kr 0,75 pr. passering)
- Gjennomsnittlig bompengetakst pr. kjøretøy: 9,60 kr
- Innbetaling av private tilskudd i 2010-2015

Med disse forutsetningene er innkrevingsperioden beregnet til om lag 14½ år.

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

- Prosjektkostnad: 500 mill. kr (kostnadsramme)
- Forutsatt privat bidrag på 8 mill. kr dekkes med bompenger
- Ingen trafikkvekst etter vegåpning 1. juli 2009
- 7 pst. ytterligere trafikkavvisning (til sammen 14 pst. trafikkavvisning)
- Årlige kostnader til bompengeneinnkreving: 4,7 mill. kr
- Takstøkning på 20 pst. etter 2 år

Med disse forutsetningene er innkrevingsperioden beregnet til om lag 18 år. Prosjektet vurderes derfor som relativt robust mot endringer i forutsetningene.

5 Garantier

Garantiansvaret på inntil 726 mill. kr er på bakgrunn av vedtak 9. desember 2004 i Fredrikstad kommunestyre, vedtak 3. mars 2005 i Østfold fylkesting og vedtak 2. mars 2005 i Hvaler kommunestyre fordelt med inntil 559 mill. kr (77 pst.) på Fredrikstad kommune, inntil 145 mill. kr (20 pst.) på Østfold fylkeskommune og inntil 22 mill. kr (3 pst.) på Hvaler kommune.

Den fylkeskommunale garantien er godkjent av Kommunal- og regionaldepartementet ved brev av 6. april 2005. De kommunale garantiene er godkjent av Fylkesmannen i Østfold ved brev av 28. januar 2005. Garantiene vil først komme til utbetaling dersom bompengeselskapets gjeld ikke blir mulig å håndtere etter at takstene er økt med inntil 20 pst. og innkrevingsperioden er økt med inntil 5 år.

6 Samferdselsdepartementets vurdering

Det er lokalpolitisk enighet om utbygging og finansiering av prosjektet rv 108 Ny Kråkerøyforbindelse som et første trinn i utbygging av rv 108 gjennom Fredrikstad. Utbygging med ny bru til Kråkerøy vil bidra til bedre framkommelighet og trafikkavvikling for alle trafikantgrupper – ikke minst også over den gamle brua – og legge til rette for økt beredskap for befolkningen på Kråkerøy og Hvalerøyene. Ny bru vil sammen med eksisterende bru åpne for en ringvegløsning som gjør det mulig å utvikle nye ruteopplegg for kollektivtrafikken.

Lokale myndigheter har arbeidet fram en finansieringsløsning som i hovedsak er basert på bompenger. Dette gjør det mulig å få til en raskere realisering av prosjektet enn det som ellers ville vært tilfelle. Departementet har merket seg at det er lagt til grunn 16 mill. kr i private tilskudd og at det ikke foreligger skriftlige avtaler for hele beløpet. Departementet forutsetter at det før anleggsstart avklares om fylkeskommunen slutter seg til at bompengeselskapet forskotterer det private tilskuddet og at eventuelle reduksjoner i tilskuddet dekkes med bompenger.

Det er i tråd med lokale vedtak lagt til grunn envegs bompengetakster med 15 kr og 30 kr i 2004-priser for hhv. lette og tunge kjøretøy. Samferdselsdepartementet slutter seg til Vegdirektoratets forslag om at det innføres betalingstak på maksimum 50 passeringer pr. måned for å dempe den økonomiske belastningen for dem som blir mest berørt. Ut over dette er det forutsatt rabattordninger i tråd med gjeldende takstretningslinjer.

Samferdselsdepartementet har merket seg at en eventuell kostnadsreduksjon eller økt inntjening vil kunne gjøre det aktuelt å ta inn igjen tiltak som ble tatt ut av prosjektet i forbindelse med til-

pasninger av første byggetrinn til prosjektets finansieringsevne. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til en eventuell utvidelse av prosjektet.

Det er en forutsetning at bompengeselskapet sikrer et rentenivå i tråd med det som er lagt til grunn i gjeldende avtale og som også er lagt til grunn i finansieringsplanen. Samferdselsdepartementet forutsetter at dokumentasjon for avtale om rentenivå blir sendt Vegdirektoratet før bompengavtalen blir underskrevet.

Samferdselsdepartementet legger vekt på at det er stor lokal enighet om utbygging og finansiering av prosjektet og tilrår at det gis tillatelse til innkreving av bompenger for å delfinansiere utbyggingen av rv 108 Ny Kråkerøyforbindelse i Fredrikstad kommune i tråd med vilkårene i denne proposisjonen.

7 Avtale

Etter at Stortinget har gjort vedtak om utbygging og finansiering av rv 108 Ny Kråkerøyforbindelse i Fredrikstad kommune i Østfold, vil det bli inngått avtale mellom Vegdirektoratet og bompengeselskapet i tråd med gjeldende standardavtale og vilkårene i denne proposisjonen.

Samferdselsdepartementet

tilrår:

At Deres Majestet godkjenner og skriver under et framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om utbygging og finansiering av rv 108 Ny Kråkerøyforbindelse i Fredrikstad kommune i Østfold.

Vi **HARALD**, Norges Konge,

st a d f e s t e r:

Stortinget blir bedt om å gjøre vedtak om utbygging og finansiering av rv 108 Ny Kråkerøyforbindelse i Fredrikstad kommune i Østfold i samsvar med et vedlagt forslag.

Forslag

til vedtak om utbygging og finansiering av rv 108 Ny Kråkerøyforbindelse i Fredrikstad kommune i Østfold

Stortinget samtykker i at:

I

Bompengeselskapet får tillatelse til å ta opp lån og kreve inn bompenger til bygging av rv 108 Ny Kråkerøyforbindelse. Vilkårene framgår av denne proposisjonen.

II

Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsette nærmere regler for finansieringsordningen.
