

Ny Svinesundsbru-eksempel på et transnasjonalt plan- og utbyggingsprosjekt

Senior Rådgiver Tom Granquist, Akershus Fylkeskommune





Bompenger ved Svinesund

Bompenger ved Svinesundsforbindelsen

Prosjektet Svinesundsforbindelsen strekker seg fra Nordby i Sverige til Svingenskogen i Norge. Det omfatter to kilometer ny motorveg på svensk side, 4,3 kilometer ny motorveg på norsk side og en 700 meter lang bru mellom disse. Riksgrensen er også EU-grense, og det er bygget tollstasjoner på begge sider. I tillegg betalingsstasjoner ved både ny og gammel bru; Prosjektet skal bompengefinansieres.

Historisk spadetak

I august 2002 tok den norske samferdselsministeren Torild Skogsholm og den daværende svenske næringsminister Björn Rosengren et første, seremonielt spadetak som markering av landsavtalen mellom Norge og Sverige – og dermed var byggeprosessen i gang.

Økende trafikk

Til alle tider har folk i regionen beveget seg over grensen – både nordover og sørover, styrt av handel og arbeidsmarked. Men trafikken har aldri vært så omfattende som nå. Den er for det meste regional. Mange reiser går til kjøpesentre rett sør for grensen, men også stadig flere jobbpendler. Også langveis bil- og lastebiltransport øker kraftig. E6 er Norges viktigste veg til Europa, og trafikken mellom havnen i Göteborg til/fra Vestsverige og Norge er omfattende. Den gamle vegen var svært ulykkesbelastet, og dette har påvirket beslutningene om forsert utbygging av E6 i Bohuslän og Østfold til firefelts motorveg.

Den gamle Svinesundsbrua må avlastes

Svinesundsbrua er ca 60 år. Den er ikke bygd for dagens store og tunge trafikk, og er derfor erstattet – eller rettere sagt: komplettert– med en ny. I åpningsåret 1946 kjørte totalt 6.300 kjøretøy over brua. Nå kjører i gjennomsnitt 15.000 over – hver dag!

FAKTA SVINESUNDSFÖRBINDELSEN

Nordby – Riksgrensen

2 km

Kryss

Nordbymotet

Entreprenør

Vägverket Produktion

Ny Svinesundsbru

704 m

Entreprenør

Bilfinger Berger AS

Riksgrensen – Svingenskogen

4 km

Kryss

Langkas, Svingenskogen

Entreprenører

Mesta AS, Veidekke ASA

Kostnad ca 1,3 milliarder norske kroner (ekskl. bomstasjoner)

Hele prosjektet bompengefinansieres





Gränsløse kommunikasjoner!

Information från Arbetsgruppen för förbättrade kommunikationer mellan Oslo och Göteborg

Medverkande kommuner: Borge, Fredrikstad, Frogn, Göteborg, Kungälv, Lysekil, Moss, Munkedal, Oppegård, Oslo, Rolvsøy, Rygge, Råde, Sarpsborg, Ski, Sotenäs, Stenungsund, Strömstad, Tanum, Uddevalla, Vestby, Ås – samt Akershus fylkeskommune, Bohuslänstinget och Østfold fylkeskommune.

Ett stort steg mot gemensamt mål:

Nu bildas en samordningsgrupp på regeringsnivå!

I sex dagar i början av juni pågick festivalen "Göteborg i Oslo", inledningsvis ett publikt arrangemang. Därefter vidtog "Norsk-svenske næringslivsdager" – en tvådagars konferens anordnad av Norsk-Svensk Handelskammer.

Syftet med konferensen var att belysa samarbeidsmuligheter mellom norske og svenske foretag mot bakgrund av regionaliseringen i det nye Europa. Konferensen markerade starten på ett närmare samarbete mellan Göteborg och Oslo i västsvetrike och oslofjordregionen.

Intressanta och radikala förslag gavs från näringslivets toppar i regionen.



Men konferansen handlet også om hvordan de to land i praksis skal kunne samarbeide – og avsluttet med et par store steg i riktig retning.

Det største fremskrittet på konferansen var utvilsomt beslutningen fra de to samferdselsministrene Opseth og Odell om å nedsette en samordningsgruppe på regeringsnivå for utbyggingen av vei og jernbane mellom Oslo og Göteborg.

To samferdselsministere som nå skal samordne utbyggingen av vet og jernbane mellom Oslo og Göteborg.

Foto Claes Göran, Flinck

MANGEL PÅ SAMORDNING MELLOM DE NASJONALE PLANENE!

Stortinget slår fast at E6 mellom Oslo og Riksgränsen ska vara en av de höst prioriterade vägarna för utbyggnad.

E6 genom Bohuslän ingår i det nationella stamvagnätet men hör inte till de högst prioriterade vägarna.

I Norge skal veien bygges ut til moterveistandard, med unntak for strekningen gjennom Østfold der veien skal være i 2 to felt, så kalt motervei klasse B.

I Sverige har Riksdagen besluttet at veien gjennom Bohuslän skal ha moterveistandard –

men når vil utbyggingen skje?

Stortinget understryker behovet 'for en sterk samordning og en felles strategi for utbyggingen av jernbanen på begge sider av grensen', og oppdrar åt Samferdselsdepartementet att 'vurdere at forpliktende samarbeid mellom Norge og Sverige med sikte på felles prioritering og en mest mulig effektiv gjennomføring av planlegging og utbygging'.

I Sverige prioriteras utbyggingen av Bergslagsbanan – men när kommer den felande länken genom Dalsland?

Næringslivsdagar i Oslo kungligt invigda

Tuff utmaning väntar samordningsgruppen

Vi betyr mye for hverandre – of for EF

Oslo – Gøteborg



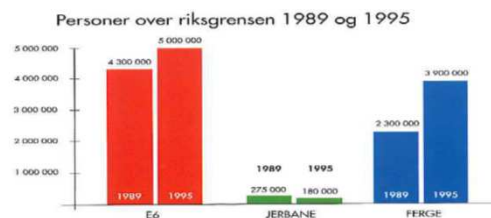
**En av Skandinavias viktigste transportstrekninger.
Det er foretatt store investeringer. Ennu mangler
17 mil motorvei og 30 mil jernbanespor.**



Infrastruktursatsing i korridoren Oslo –

TRANSPORTALTERNATIVENE I KORRIDOREN OSLO – GØTEBORG utgjøres av E6, togforbindelsen i Nordnorken, fly og flere fergelinjer fra Norge og Sverige til Danmark og Tyskland. Trafikken i denne korridoren (Oslo-Gøteborg) er omfattende.

Veien og jernbanen er hovedtransportårer for den internasjonale trafikken, men her skjer det også et lokalt transportarbeid som er betydelig større enn det internasjonale.



Som det fremgår av diagrammet ovenfor er E6 den helt dominerende transportstrekningen. Gods- og persontransport øker på veien – over grensen ved Svinesund passerer hvert år 5 millioner personer og 240.000 lastebiler med last over 4 millioner tonn. På bele strekningen mellom Oslo og Göteborg reiser 750.000 personer pr. år.

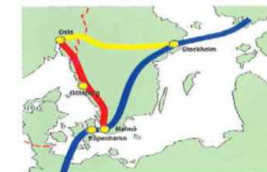
På jernbanen minsker derimot godstransporter og passasjerantall. Godstrafikken til sjøs er fordoblet de siste fem årene, passasjerantallet har økt med 70%.

Flytrafikken frakter 115.000 passasjerer, hvorav 30.000 i transittrafikale.

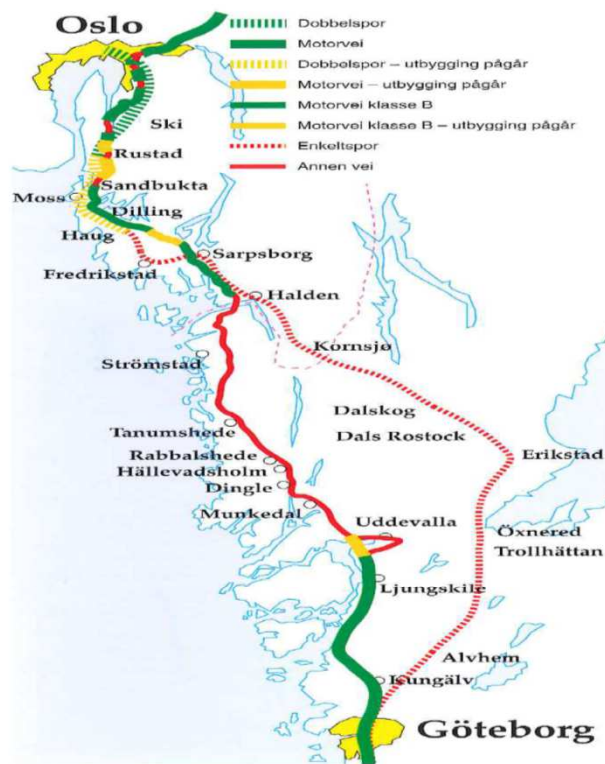


DET NORDISKE TRIANGEL er et av EU:s 14 mest prioriterte infrastrukturprosjekt. Det inngår i TEN (Trans European Network) – utbyggingen av kommunikasjonslinjer for vei og jernbane. Hensikten er å bygge ut hovedtransportårer av internasjonal betydning.

København/Malmø/Gøteborg/Oslo er en av hovedkorridorene i det Nordiske Triangel, men i de kommende nasjonale investeringsplanene for infrastrukturen fins ingen tilpasning til TEN. Dette tross for et omfattende trafikkunderlag i korridoren, et forventet større transportbehov og de forpliktelser forøvrig man har overfor EU-traktaten (EØS-avtalen). Den tunge transitt-trafikken i korridoren Oslo-Gøteborg forventes å øke med 15% når Øresundsforbindelsen tas i bruk og med ytterligere 20% når forbindelsen over Fehmarn-Bælt er ferdig.



Gøteborg gir innsatsen tilbake flere ganger



10 mil motorvei i Sverige og 7 mil motorvei i Norge gjenstår. Nordlenken har i stor grad enkelspor og klarer ikke bøye bastingbeier og tyngre lastevæker på de bratte strekningene.

EN UTBYGGING AV E6 GIR BEDRE FREMKOMMELIGHET

- E6 mellom Oslo Gøteborg og Oslo er hovedvei i det Nordiske Triangel
- Mer kostnadseffektive og sikrere transporter kan møte krav til just-in-time leveranser og reduserer vårt avstandshandicap til markedene i Europa
- Øresundforbindelsen øker den tunge transitt- trafikken i korridoren

EN UTBYGGING AV E6 GIR BEDRE TRAFIKKSIKKERHET

- Gjennomfartstrafikken skilles fra lokaltrafikken og ubeskyttede trafikanter
- Usikkerheten hos førerne reduseres når standarden på veien blir jevn
- De farlige forbikjøringene forsvinner på strekninger med dårlig sikt

EN UTBYGGING AV E6 GIR BEDRE MILJØ

- Veien legges utenfor samfunn med mindre støy og vibrasjoner som en følge av dette
- En jevnere trafikkrhythme og kortere vei reduserer utslipp av eksos

EN UTBYGGET JERNBANE BINDER OSS SAMMEN MED EUROPA

- Kombitransporter til/fra Europa øker
- Transporter mellom Norge og Europa kan gå på jernbane hele veien
- Jernbanen er lempelig transporter av stykkogods og gods av lavere verdi

EN UTBYGGET JERNBANE ØKER KAPASITETEN OG GIR SIKRERE TRANSPORTTIDER

- Jernbanen er lempelig for transporter med farlig gods
- For avstander over 300 km er jernbanen konkurransedyktig med flytrafikk

EN UTBYGGET JERNBANE GIR BEDRE MILJØ

- Den sporbundne trafikken står for mindre en 1% av transportsektorens utslipp av kulldioksyd, nitrogenoksyd og hydrokarboner
- Jernbanen er effektiv sett fra et energisynspunkt



Sam man drag

från Trafiksymposium
i Strömstad 000204

Fredagen den 4 februari 2000 samlades närmare fyra hundra politiker, tjänstemän, trafikexperter och representanter från näringslivet till ett Trafiksymposium i Strömstad.

Symposiet arrangerades av Arbetsgruppen för bättre kommunikationer, Norge/Vänerlänken och Strömstads kommun. Platsen för mötet var Strömstad, geografiskt nästan mitt emellan Oslo och Göteborg.

För deltagare och arrangörer blev denna dag smått historisk. Här ett sammandrag av dagens diskussioner, frågor och klarlägganden.

OCH SÅ LÖFTESRIKTI!



Rosengren lovade, på en fråga från auditoriet, att han ska **göra allt han kan för att E6 ska vara klar 2007**.

Fjærvoll mener at **E6 skal prioriteres av trafikksikkerhetsgrunner**. Når det gjelder jernbanen kommer allerede neste års investeringer til å bety mye for fremkommeligheten. Felleserklæringen forplikter også landene til en oppfølging.

Fjærvoll kan ikke gå ut med Stortingets beslutning, men **ambisjonen er å forsere utbyggingen og komme i nærheten av det målet som Sverige har for E6** - og det skal vi arbeide etter!



Konferensier Inga-Lill Andersson

avslutar symposier med art tacka alla som medverkar både på scen, från auditoriet och alla åhörare och tyckte det var glädjande att så många från Stortinget och Riksdagen fanns på plats.

Att det råder en stor enighet framgick av uttalandena från de båda ministrarna, undertecknades av en **Avsiktsförklaring** liksom beskedet om P-A. Örtendahls kommande uppdrag. Nu kommer många att med intresse följa upp utvecklingen. Den goda stämningen är ett bra bevis på det fina samarbetet i GO-regionen! Och uppmuntringen att köra hem försiktigt var ett understatement...



Two glad ministers signing the Intentional Declaration on the railway which is sent to Denmark for signature by the transport ministers. Also when it comes to E6 there is a common view in the need to work for the fastest possible construction of the road.

Avsiktsförklaringen mellan Sverige, Norge och Danmark om ett utvecklat järnvägssamarbete

Transportministrarna i Sverige, Norge och Danmark har på uppdrag av sina respektive regeringar den 4 februari år 2000 enats om en avsiktsförklaring angående den framtida snabbtågstrafiken mellan Stockholm, Oslo och Köpenhamn.

En arbetsgrupp har utvärderat och föreslagit åtgärder för att stärka järnvägsförbindelserna mellan länderna. I slutrapporten utpekade tre områden: Infrastrukturplanering, Tågtrafikplanering och Organisation av den operationella driften. Det finns också behov att harmonisera regelverk och underlätta samordningen.

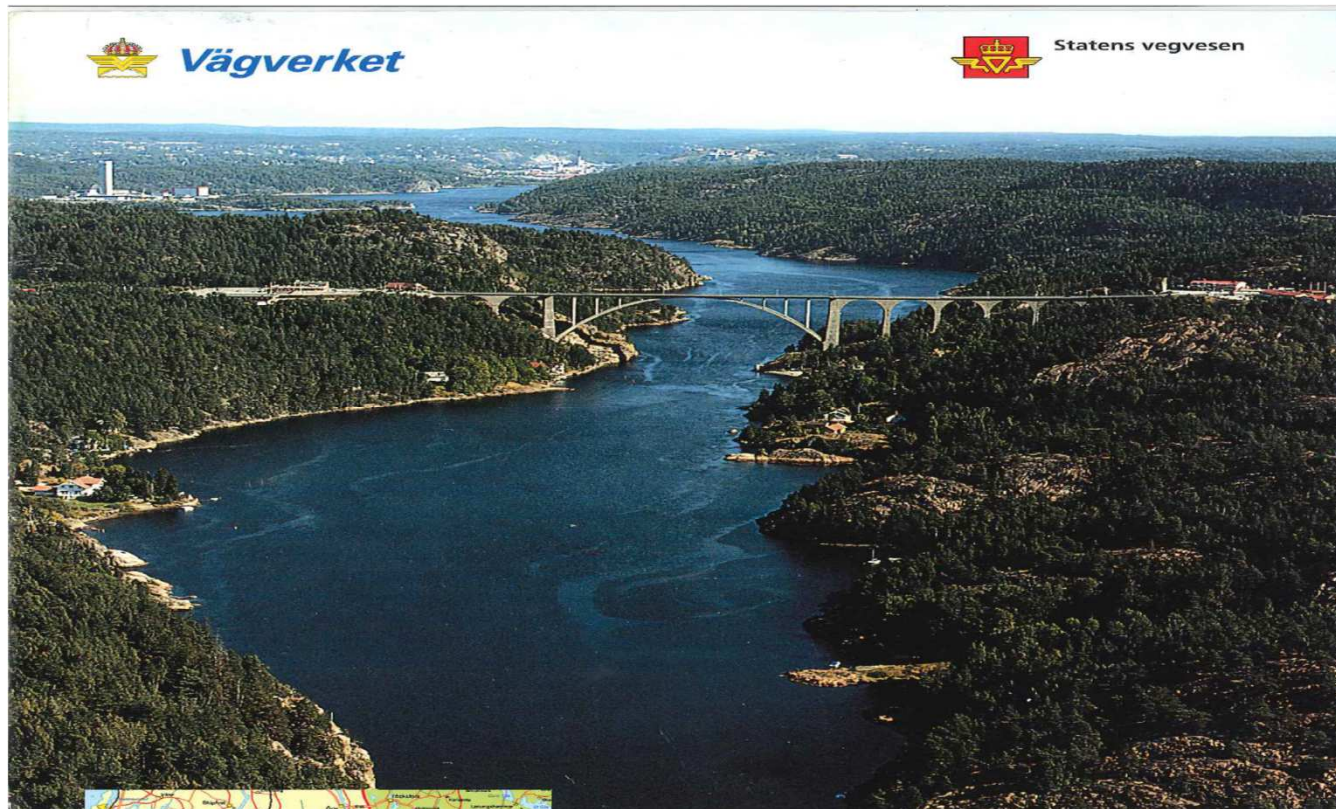
SJ och NSB har beslutat att i ett gemensamt ägt bolag etablera snabbtågstrafik på sträckorna Stockholm-Oslo, Oslo-Göteborg och Göteborg-Köpenhamn år 2001,

under förutsättning att järnvägens infrastruktur anpassas för snabbtågstrafik.

Det övergripande syftet med överenskommelsen är att skapa förutsättningar för att vända den negativa trenden vad gäller marknadsandelen för interregional gränsöverskridande passagerartågstrafik mellan Stockholm, Oslo och Köpenhamn.

Målsättningen är dagliga snabbtågsförbindelser Köpenhamn – Oslo – Stockholm vid utgången av 2001.

Norges och Sveriges transportministrar är överens om att verka för att nödvändiga infrastrukturinvesteringar genomförs så att restiden Oslo-Göteborg utan mellanupphåll **senast 2001 minskar till 3 tim 20 min.**



 **Vägverket**

 **Statens vegvesen**



Ny väg E6 – delen vid Svinesund

Projektinformation
November 2001

Effekter av väg E6 vid Svinesund

En utbyggnad med ny fyrfältsväg mellan Nordby och Svingenskogen medför en rad positiva och negativa effekter.

Trafik

En utbyggnad av ny väg medför en säkrare trafikmiljö. Ny väg innebär också att trafiksituationen blir betydligt bättre längs befintlig väg.

- fyrfältsväg är trafiksäkrare än tvåfältsväg och en utbyggnad till fyra körfält medför ökad säkerhet för både bilister, cyklisterna och fotgängare
- färre olyckor medför att risken för olyckor med farligt gods minskar
- kapacitet och framkomlighet ökar och därigenom blir restiden kortare och reskomforten förbättras
- ny bro och nya tullstationer gör att gränskontrollen fungerar smidigare och köerna minskar
- utvecklingsmöjligheterna för handel och turism i Svinesund, Nordby och övriga orter i området ökar

Aktivitet/Händelse	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Uppdrag	----- x						
Förstudie	-----						
Utformning bro		-----	-----				
Regulerings-/arbetsplan		-----	-----				
Markförvärv				-----	-----		
Projektering väg och tullstationer			-----	-----			
Upphandling - bro				-----	-----		
Byggande - bro				-----	-----	-----	
Byggande - väg				-----	-----	-----	
Invigning							x

Tidplan och kostnader

Den nya bron skall utföras som totalentreprenad med det bearbetade broförslaget Arc som underlag. Entreprenadkontrakt avses att träffas under mitten av 2002. Byggnadsarbetet beräknas starta vid årsskiftet 2002/2003. Byggandet av tillfartsvägarna på norsk och svensk sida beräknas starta hösten 2002. Trafiköppning planeras till juni år 2005.

Kostnaden för hela vägsträckan från Nordby i Sverige till Svingenskogen i Norge beräknas till ca 900 miljoner kronor exklusive anläggning av nya tullstationer.



Vägverket

Miljö

Ny vägsträckning i ett känsligt landskap påverkar miljön. Området kring Idefjorden hyser stora landskapliga värden och är en känslig natur- och rekreativmiljö. Ny väg med framför allt trafikplatser, tullstationer och ny Svinesundsbro medför stora förändringar av landskapsbilden. Sträckningen har dock förutsättningar för god gestaltning och anpassning till landskapet.

Ny vägsträckning påverkar den relativt orörda naturmiljön kring Idefjorden. På norska sidan har ca 60 fynd av stenåldersboplatser från tiden ca 6000 år f kr till ca 2500 år f kr registrerats. Ett antal av dessa ska undersökas närmare innan vägbyggnaden påbörjas. Utgrävningarna startades i juni 2001 och kommer att avslutas hösten 2003 och bli en av de största arkeologiska utgrävningarna i Norge.

Ny väg innebär en förbättrad boendemiljö kring befintlig väg, med bl a minskat buller. Ny Svinesundsbro utförs med genomsiktligt bullerskydd. Det innebär att bullerspridningen över Idefjorden reduceras, men att utblickarna över fjorden från bron bibehålls.

Information

Kontinuerlig information kommer att lämnas till myndigheter och allmänhet vid möten och utställningar. Det går också bra att vända sig till:

Vägverket Region Väst
Box 14033, 400 20 Göteborg
Tel. +46 31635000

Statens vegvesen Østfold
Postboks 310, 1502 Moss
Tel. +47 69243500



Statens vegvesen



St.prp. nr. 68

(2001-2002)

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

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

St.prp. nr. 68

14

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

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 Svingensbogen 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 trafikplats» i Sverige og Svingensbogen i Norge, inklusive en ny bru over Iddefjorden/Ringdalsfjorden og riksgrensen, ved Svinesund. Den nye Svinesundsforbindelsen skal også omfatte arealer og nødvendig system for bompengeneinkreving, 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

Vedlegg 1 **St.prp. nr. 68** 15
Forsert utbygging av E6 gjennom Østfold. Finansiering av ny Svinesundsforbindelse gjennom en felles
bompengoordning med Sverige. Revidert fase 1 av Østfoldpakka

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.

Vedlegg 1 **St.prp. nr. 68** 16
Forsert utbygging av E6 gjennom Østfold. Finansiering av ny Svinesundsforbindelse gjennom en felles
bompengoordning med Sverige. Revidert fase 1 av Østfoldpakka

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.

Bompengene inntektene 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

Bompengennekningen 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-

St.prp. nr. 3 (2002–2003)

Den nye Svinesundsforbindelsen m.m.

*Tilråding fra Samferdselsdepartementet av 4. oktober 2002,
godkjent i statsråd samme dag.
(Regjeringen Bondevik II)*

1 Den nye Svinesundsforbindelsen

1.1 Bakgrunn

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 Svingenskoen i Norge, inklusiv en ny bru over Iddefjorden/Ringdalsfjorden og riksgrensen ved Svinesund.

På norsk side omfatter prosjektet ny E6 over en 4,5 km lang strekning, samt norsk andel av ny bru over Iddefjorden/Ringdalsfjorden. Vegen bygges i tråd med den nye stamvegnormalen som en firefelts motorveg med vegbredde 20 meter og rekkverk i midtdeleeren. 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. For nærmere omtale av prosjektet vises til St.prp. nr. 68 (2001–2002) *Forsert utbygging av E6 gjennom Østfold. Finansiering av ny Svinesundsfor-*

bindelse gjennom en felles bompengoordning med Sverige. Revidert fase 1 av Østfoldpakka.

Stortinget la ved behandlingen av St.prp. nr. 68 (2001–2002) hovedpremissene for norsk deltakelse ved realiseringen av ny Svinesundsforbindelse. I tråd med Stortingets behandling blir det lagt opp til at forbindelsen skal fullfinansieres med bompenger fra en felles norsk-svensk bompengoordning på riksgrensen ved Svinesund, jf. Innst. S. nr. 265 (2001–2002).

Norges og Sveriges regjeringer signerte 7. august 2002 en avtale mellom de to stater, der premissene for en felles norsk-svensk bompengoordning ved Svinesund fastlegges.

Det ble ved Stortingets behandling av St.prp. nr. 68 (2001–2002) ikke tatt endelig stilling til hvordan den norske delen av prosjektet skal organiseres. Det ble lagt opp til at Regjeringen i St.prp. nr. 1 (2002–2003) skulle komme tilbake med en nærmere vurdering av organiseringen, herunder de bevilgningmessige konsekvensene av dette.

Samferdselsdepartementet legger i denne proposisjonen frem et forslag til hvordan den norske delen av ny Svinesundsforbindelse skal organiseres. Hovedtrekk i forslaget er redegjort for i St.prp. nr. 1 (2002–2003).

Kap. 1320 og 1322

1.2 Forslag til organisering av den norske delen av prosjektet

Det foreslås at det opprettes et bompengeselskap, Svinesundsforbindelsen AS, heleid av Statens vegvesen. Svinesundsforbindelsen AS skal ha som formål å ta opp nødvendige lån til å finansiere utbyggingen, samt forestå innkreving av bompengene. Selskapet må etableres i 2002.

Videre fremmes forslag om at Svinesundsforbindelsen AS skal ta opp lån fra staten. Det forutsettes at lån blir gitt på markedsmessige vilkår. Rentevilkårene som selskapet skal underlegges, vil bli vurdert senere. Det vil bli inngått låneavtale mellom Staten og Svinesundsforbindelsen AS.

Den statlige lånebevilgningen vil utgjøre en låneramme. Svinesundsforbindelsen AS vil trekke på lånerammen i samsvar med de midler som skal stilles til rådighet for Statens vegvesen til utbygging av prosjektet. Lånerammen det enkelte år skal vedtas av Stortinget gjennom behandlingen av statsbudsjettet. Det legges til grunn at det årlig avsettes en låneramme som inkluderer tilstrekkelig avsetning for usikkerhet. Dette vil gi en fleksibilitet i finansieringen på samme måte som for andre lånefinansierte bompengeprojekter. En slik fleksibilitet er viktig for å sikre rasjonell gjennomføring av prosjektet. Det skal kun betales renter av de midler som Svinesundsforbindelsen AS nytter av den årlige låneramma. Renter på lån vil bli akkumulert frem til bompengene innkrevingen starter.

Det er i St.prp. nr. 68 (2001–2002) oppgitt en styringsramme for den norske delen av prosjektet på 730 mill. kr og en kostnadsramme på 830 mill. kr (2002-kr). I tillegg kommer kostnader for etablering og nedleggning av bomstasjoner. Disse kostnadene er foreløpig ikke avklart. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til dette.

Ny Svinesundsforbindelse skal etter planen åpnes for trafikk i 2005. Bompengene innkrevingen skal starte når forbindelsen åpnes for trafikk. Driftsutgifter til Svinesundsforbindelsen AS frem til innkrevingen starter (utgifter til å administrere selskapet, herunder lønnsutgifter til daglig leder av selskapet, planlegging av innkrevingen og registrering av selskapet i Brønnøysund-registeret), skal på samme måte som midler til utbyggingen dekkes gjennom lån.

Betaling av renter og nedbetaling av lånet vil starte når vegen åpnes for trafikk. Betaling av renter og avdrag vil bli tilpasset takten i bompengene inntektene.

Innkreving av bompenger skal opphøre når lånegjelden i begge land er nedbetalt.

Lån, kapitalinnskudd, samt renter og avdrag på lån vil bli ført på statsbudsjettet på egne kapitler og poster. Selskapet etableres med minimum aksjekapital, dvs. 100 000 kr. Det opprettes nå følgende kapitler og poster:

- Kap. 1322 Svinesundsforbindelsen AS
- Post 90 Kapitalinnskudd
- Post 91 Lån

1.2.1 Avvikling av midlertidig løsning for 2002

For å sikre anleggsstart på prosjektet i 2002, vedtok Stortinget gjennom behandlingen av St.prp. nr. 68 (2001–2002) at det i første omgang skulle bevilges 45 mill. kr til prosjektet på kap. 1320 Statens vegvesen, post 34 Ny Svinesundsforbindelse. Ovennevnte forslag til organisering vil innebære et annet finansieringsopplegg. Regjeringen foreslår derfor at bevilgningen for 2002 nullstilles ved at disse midlene gjenbevilges som et lån, og inngår i lån som Svinesundsforbindelsen AS tar opp.

2 Omorganisering av Statens vegvesen

Kap. 1320 Statens vegvesen

Post 23 Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m.

I St.prp. nr. 60 (2001–2002) ble det orientert om kostnader ved omorganisering av Statens vegvesen. I proposisjonen la departementet opp til at kostnadene for 2002 på til sammen 255 mill. kr skulle dekkes innenfor post 23 og post 30 med henholdsvis 200 mill. kr og 55 mill. kr. For post 23 ble det lagt opp til å overskride bevilgningen for 2002 med 200 mill. kr mot tilsvarende innsparing i 2003. For post 30 skal 55 mill. kr finansieres ved omprioritering fra diverse vegprosjekter.

Regjeringen er kommet til at det vil være mest hensiktsmessig å bevilge 200 mill. kr på post 23.

Samferdselsdepartementet

tilrår:

At Deres Majestet godkjenner og skriver under et framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om den nye Svinesundsforbindelsen m.m.