

Dato: 27.10.2023

Fv. 108, Kjøkøysund bru

Grunnlag for lokalpolitiske prinsippvedtak om
bompenger / mulighetsstudie

Skisse til finansiering med bompenger

Innhold

1. Innledning	3
2. Dagens situasjon	4
3. Trafikkgrunnlag	5
3.1 Trafikkutvikling	5
3.2 Mulig trafikkavvisning på grunn av bompenger	6
4. Utbyggings- og finansieringsopplegg	7
4.1 Kostnadsoverslag	7
4.2 Finansiering	7
4.3 Skisse til investerings og finansieringsprofil	7
4.4 Forslag til plassering av bomstasjonen	8
4.5 Forslag til bompengeopplegg og sentrale forutsetninger	8
4.6 Foreløpige beregningsresultater	9
5. Videre prosess	10
6. Anbefaling - Forslag til vedtak	10

Kart som viser prosjektet



1 Innledning

Kjøkøysund bru binder sammen Kråkerøya og Kjøkøya i Fredrikstad kommune og er en del av fv. 108 som er hovedforbindelsen og eneste veiforbindelse for Hvaler kommune til fastlandet. Veien kalles også Fastlandsveien. Grensen mellom Fredrikstad kommune og Hvaler kommune ligger mindre enn 1 km vest for Kjøkøya.

Dagens Kjøkøysund bru er 376 m lang og ble bygd i 1970. Fv. 108 var riksvei til forvaltningsreformen i 2010 da den ble omklassifisert til fylkesveg.

Brua er i dårlig teknisk stand. Over tid har det vært utført flere reparasjoner, og i 2014 ble det innført trafikkregulerende tiltak for å redusere slitasjen og forsinke skadeutviklingen på brua. Maksimal totalvekt ble først redusert fra 50 til 32 tonn. Senere ble maksimal totalvekt økt til 50 tonn igjen, men med lysregulering og sentrisk kjøring, slik at det kun er ett kjøretøy på brua. I tillegg ble fartsgrensen for alle kjøretøy redusert fra 80 til 60 km/t.

Etter at problemene ble oppdaget utredet Statens Vegvesen om brua skal forsterkes eller erstattes. Resultatet var til fordel av ei ny bru, og høsten 2018 ble det bestemt at det skal bygges ny bru. 20. juni 2019 vedtok fylkestinget i Østfold at ny bru reguleres og etableres på østsiden av dagens bru. I handlingsprogrammet til Regional transportplan Østfold mot 2050 for perioden 2020-2023 ble det lagt opp til regulering og prosjektering i handlingsprogramperioden.

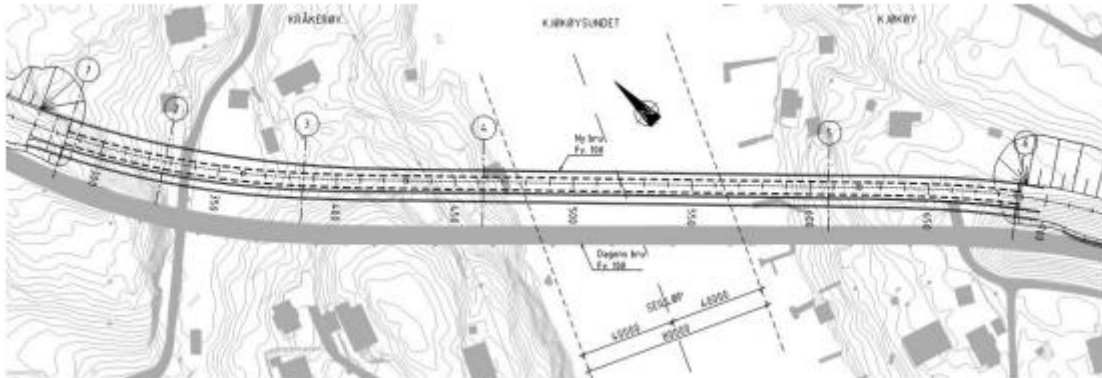
Etter etableringen av Viken fylkeskommune fra 2020 ble nybygging av brua innarbeidet i Vikens handlingsprogram for samferdsel 2022-2025 som et enkeltprosjekt med oppstart i perioden. Det ble forutsatt ekstern finansiering/bompenger.

Forarbeid for vurdering av plassering og konstruksjonsløsning ble gjort av Statens Vegvesen og SWECO i 2019. Oppstart av planarbeid ble varslet i september 2019, og i 2020 ble det foretatt to utvidelser av planområdet. Viken fylkeskommune overtok planarbeidet fra Statens vegvesen ved årsskiftet 2019-

2020. Forslag til reguleringsplan ble hovedsakelig utarbeidet i 2020. Etter en pause i planarbeidet fra slutten av 2020 til mars 2022 ble plandokumentene oppdatert.

Forslag til detaljreguleringsplan ble lagt ut til offentlig ettersyn i perioden 04.05.2022 til 22.06.2022.

2 Nærmere om prosjektet



Kjøkøysund bru – plan (kilde: Sweco Norge AS)

Planområdet ligger sør for Fredrikstad sentrum, på Kråkerøya og Kjøkøya. Kjøkøysund bru binder de to øyene sammen og er en del av fastlandsforbindelsen til Hvaler.

Planområdet strekker seg fra Trollaldalen på Kråkerøya i nord til Kjerreveien på Kjøkøya i sør.

Den nye brua skal bygges på østsiden av dagens bru. Prosjektet innebærer også ny kjørevei i hver ende av brua. Ny trasé for fylkesvei 108 i tilknytning til den nye brua kobles på dagens fylkesvei litt sør for Tømmerhella på Kråkerøya, og rett sør for krysset mellom fylkesveien og Nordre Rekvin på Kjøkøya.

Det er planlagt at ny brua bygges i en tilsvarende konstruksjonsløsning som for dagens bru, dvs. ei fritt frambyggbru i betong.

Veien på brua er planlagt med to kjørefelt i H1 veiprofil (Statens Vegvesens håndbok N100 fra 2019/2021) med fartsgrense 80 km/t. Kjørebanelen skal bli 9 meter bred, mot dagens ca. 7,5 meter. Kjørefeltbredden skal bli 3,25 meter og asfaltert veiskulder 1 meter på hver side. Veien skal ha forsterket midtoppmarkering med en brede på 0,5 meter. Adskilt med rekkverk skal det bygges en tre meter bred kombinert gang- og sykkelvei.

Planforslaget omfatter også tre bussholdeplasser og tiltak for gående og syklende (se neste avsnitt).

Tiltak for gående og syklende

Den nye brua skal i motsetning til dagens bru inkludere anlegg for gående og syklende. I dag er det gang- og sykkelvei fra Fredrikstad langs fv. 108 til krysset med Trollaldalen. Det er planlagt kombinert gang- og sykkelvei derfra til brua. Sørøver på Kjøkøya begynner gang- og sykkelvei fra krysset med Kjerreveien. Strekningen som mangler mellom ny bru og her skal også bygges som kombinert gang- og sykkelvei. Den eksisterende veien går ikke langs fylkesveien, men gjennom et boligfelt og går ikke videre over Puttesund bru.

Planlagt strekning skal bli del av rute nr. 9 av hovedsykkelnettet i Sarpsborg og Fredrikstad. I planen er det anbefalt at strekningen kan være felles anlegg for gående og syklende. Gang- og sykkelveien skal ha 2,5 meter asfaltert bredde pluss 0,5 meter veiskuldre utenfor brua. Avstanden mellom gang- og

sykkelveien og kjøreveien blir minimum 3,0 meter. På brua skal gang- og sykkelveien bygges som beskrevet i avsnittet ovenfor.

I tillegg er det et politisk ønske fra Hvaler kommune om å bygge 5 km gang og sykkelvei langs fv. 108. Den nye veien skal gå fra Bratte bakke sør for Ødegårdskilen på Vesterøy til sør for Rød, ved skolen på Asmaløy. Hvaler kommune har utarbeidet reguleringsplan som ble vedtatt i 2017/2018.

Det finnes allerede en gang- og sykkelvei fra Ødegårdskilen i retning av Kjøkkøya som går til Håholmen. Bare det siste stykket på Håholmen og over Puttesundbrua (Hvalerporten) til Kjøkkøya mangler. I tillegg er det ingen sykkelvei på en del av Kjøkkøya. I stedet bør syklistene kjøre gjennom et boligområde. Denne løsningen skal ifølge sykkelplanen ikke endres.

Hvaler kommune har anslått kostnadene for sykkelveien på Hvaler til 60-80 mill. kr. Det finnes i utgangspunktet to muligheter for finansiering: Delfinansiering med bumpenger eller fullfinansiering med fylkeskommunale midler over Østfold fylkeskommune budsjett.

§ 27 i veglova tillater å bruke bumpenger for å finansiere prosjektet. Sentralt i statens retningslinjer for bompengefinansiering står «nytteprinsippet». Nytteprinsippet går ut på at de bilistene som betaler bumpenger, skal ha nytte av veiprojektet. Sammenhengen går også andre veien, slik at de som har nytte av et veiprojekt, også skal betale bumpenger. Syklistene betaler ikke bumpenger. Men å bygge gang og sykkelvei er et tiltak for å øke trafikksikkerheten og framkommeligheten for alle trafikanter. Vi vurderer at det ikke er problematisk at gang- og sykkelveiprojektet er i en annen kommune fordi det står i geografisk sammenheng med brua. Avstanden mellom prosjektet og brua er relativt kort, omtrent 3,5 km. Det finnes allerede en nesten gjennomgående gang- og sykkelvei mellom bruprojektet og den planlagte gang- og sykkelveien, og det gjelder den samme fylkesveien.

3 Trafikkgrunnlag

3. 1 Trafikkutvikling

Det er gjennomført trafikkberegninger basert på trafikktalene fra tellinger og tidligere erfaringer med strekningen. Det finnes et permanent tellepunkt, Bukkholmen på Stokken, vest for Kjøkkøya.

Plasseringen av tellepunktet innebærer at ikke all trafikk som går over Kjøkkøysundbrua blir registrert på tellepunktet. Kjøkkøya har 190 innbyggere i 2023 pluss et antall hytter. I forhold til innbyggertallet i Hvaler kommune er dette tallet lite. Det kan derfor antas at beboerne på Kjøkkøya forårsaker bare en liten andel av trafikken ved brua og derved på bomstasjonen. På grunn av det faste telepunktet anses ytterlige trafikktegninger som ikke nødvendig.

Dette er trafikktalene siden 2014 (ÅDT = Årsdøgntrafikk)

År	ÅDT	Endring	ÅDT yrkesdager	Endring	ÅDT helg	Endring
2014	5433	+ 1,6 pst.	5532	+1,7 pst.	5211	+1,3 pst.
2015	5686	+ 4,7 pst.	5830	+5,4 pst.	5361	+2,9 pst.
2016	5740	+ 1 pst.	5908	+1,3 pst.	5363	+/-0 pst.
2017	5893	+ 2,7 pst.	6056	+2,5 pst.	5533	+3,1 pst.
2018	5983	+ 1,5 pst.	6144	+1,5 pst.	5628	+1,7 pst.
2019	6010	+ 0,5 pst.	6215	+1,1 pst.	5558	-1,2 pst.
2020	6318	+ 5,1 pst.	6469	+4,1 pst.	5974	+7,5 pst.
2021	6379	+ 1 pst.	6393	-1,2 pst.	6349	+6,3 pst.
2022	6155	-3,5 pst.	6243	-2,4 pst.	5951	-6,3 pst.

Disse trafikkdataene blir brukt som grunnlag for trafikkprognosene i dette notatet.

Andelen av tunge kjøretøy er rundt 6 pst. ÅDT er spesielt høy om sommeren som følge av fritidsreiser og turisme. I 2019 var Hvaler kommune på åttende plass på listen over kommuner med flest hytter i Norge. Antallet hytter i kommunen var 4326, og Hvaler hadde flest hytter per kvadratkilometer i hele Norge. Hvaler kommune hadde 4741 innbyggere i 2022, mot 4386 innbyggere i 2014.

Det er usannsynlig at trafikkutviklingen i 2020-2021 skjedde uavhengig av pandemien. I 2022 var det en nedgang til et trafikknivå som er mer i tråd med nivåene før 2020. Det er derfor sannsynlig at trafikkøkningen i 2020 og av helgetrafikk i 2021 skjedde på grunn av en økning i hytte- og innlandsturisme i Norge under pandemien. Dette kan bety stagnasjon eller mindre vekst i de neste årene. Dette er tatt hensyn til i følsomhetsvurderingene. Vi antar en trafikkvekst på 1,37 pst. til 2030, og på 0,57 pst. per år fra 2031 og videre framover¹. Trafikkveksten fra 2014 til 2022 var omtrent 1,5 pst. per år, men lavere de siste årene. Beregningene viser en ÅDT på 6680 i 2028.

3.2 Mulig trafikkavvisning på grunn av bompenger

Å innføre bompenger på en strekning kan føre til trafikkavvisning fordi folk velger å droppe reisen, kjøre en annen vei eller benytte et annet reisemiddel. Avvisning er hovedsakelig avhengig av størrelsen av bomtaksten og kjørealternativer, men også tidsbesparelsen.

I dette tilfelle finnes det ingen mulighet for å velge en annen rute. Brua er den eneste veiforbindelsen mellom Hvaler og fastlandet. Den eneste relevante faktoren er derfor mindre trafikk fordi reiser utelates på grunn av bompenger eller fordi trafikantene velger en annen måte å reise på.

Tallene viser at fritidsreiser, inkludert hytteturisme, utgjør en betydelig andel av reisene. Utenfor turistsesongen utgjør yrkespendlere en stor andel av de reisende.

Det finnes ingen bilferje mellom Hvaler og fastlandet, bare en båt som reiser mellom Skjærhalden og Strømstad i Sverige. Dette finnes flere bussforbindelser fra Kjøkøya og en busslinje fra Hvaler til Fredrikstad og Oslo. Bil er det mest populære transportmiddelet på Hvaler, med flere som bruker bil enn gjennomsnittet i hele Norge. Det er mulig at en del bilister, spesielt pendlere, vil velge å kjøre buss i stedet for bil. På grunn av utvidelse av sykkelveien, spesielt på Hvaler, men også over brua, kan også enkelte bilister gå over til sykkel. Overgang til buss og sykling skal bidra til å nå klimamålene.

Nye veiprosjekter, også de som er finansiert med bompenger, kan føre til mer trafikk dersom de sparer tid eller gir andre fordeler, som økt sikkerhet.

Prosjektet vil ikke føre til noen målbare tidsbesparelser. Det finnes allerede ei bru, og i framtiden er fartsgrensen sannsynligvis igjen 80 km/t i stedet for 60. Men strekningen er veldig kort. Forskjellen i lengde mellom nåværende og fremtidig strekning er minimal.

Siste gang det fantes en bomstasjon på strekningen var i sammenheng med Hvalertunnelen. Det ble først etablert en bomstasjon på Asmaløy som ble i 1993 flyttet til Bukkholmen ved kommunegrensen mellom Hvaler og Fredrikstad kommune. Bompengene opphørte 14. januar 2009. Trafikkveksten fra 2008 til 2009 var på 5,2 pst. som er omtrent det samme som i de to årene før (pluss 5,3 pst. i 2008 og pluss 6 pst. i 2007). Det viser til at en nedgang er lite sannsynlig.

For å ta hensyn til mulig overgang til andre transportformer og et lite frafall av reiser, ble det også gjort beregninger med en nedgang i trafikken på 10 prosent i følsomhetsvurderingene.

¹ Kilde: prognose for Østfold i TØI-rapport 1824/2021

For å supplere trafikk tallene kan det være en mulighet å foreta ytterligere trafikk tellinger for en eller flere begrensede perioder. Dette anses ikke nødvendig på det nåværende tidspunkt.

4 Utbyggings- og finansieringsopplegg

Den beregningstekniske renten som benyttes i finansieringsanalysene for bompengeprojekter fastsettes av Samferdselsdepartementet/Statens vegvesen. Den beregningstekniske renten skal være nøktern og ta høyde for usikkerhet langt fram i tid. Pr. i dag er den beregningstekniske renten 5,5 pst. de 10 første årene og deretter 6,5 pst. Den valgte beregningstekniske renten må vurderes som forsvarlig for å kunne fatte garantivedtak, og garantistene må ta høyde for at bompengeperioden maksimalt kan øke med fem år og at realtaksten maksimalt kan økes med 20 pst. før garantiansvaret trer i kraft.

I tråd med føringer fra Samferdselsdepartementet er det lagt til grunn en årlig prisstigning på 2,0 pst.

4. 1 Kostnadsoverslag

I vurderingene legges traseen i planbeskrivelsen til grunn. Kostnadene for bygging av brua er anslått til 533 mill. kr. i 2020-kr (P50 estimat²). Omregnet til 2022-kr er kostnadene om lag 580 mill. kr. Det betyr 592 mill. kr i 2023 (med 2 pst. økning)

For beregninger brukes i tillegg P85-estimat kostnad som betyr 640 mill. 2022-kr. pluss indeksregulering til 2023. Dette betyr 653 mill. kr. i 2023

Kostnadene er omregnet med Finansdepartementets planleggingsindeks fra 2022 til 2023.

I tillegg kommer 60-80 mill. kr. for gang og sykkelvei på Hvaler. I beregningene regnes det med 80 mill. kr. i 2023-kr.

Vi understreker at det er betydelig usikkerhet ved kostnadene på dette.

4.2 Finansiering

Ny Kjøkøysund bru er ikke en del av Bypakke Nedre Glomma fase 2. I Viken fylkeskommunes handlingsprogram for samferdsel 2022 -2025 står fire enkeltprosjekter på fylkesvei der det er forutsatt ekstern finansiering/bompenger. Kjøkøysund bru på fv. 108 i Fredrikstad kommune er ett av disse.

4.3 Skisse til investerings og finansieringsprofil

I beregningene er det lagt til grunn oppstart i 2025. Vi har forutsatt en anleggstid på tre hele år, inkl. riving av gammel bru. For beregningene er byggestart og slutt antatt mitt i år. Derfor strekker seg anleggstid over fire kalenderår, to år full og to år halv og kostnadene i første og siste år er kun halvparten av de to andre år. Kostnadene er forenklet fordelt med 1/6. i år 1, 1/3. i år 2, 1/3 i år 3 og 1/6 i år 4. Momsrefusjonen (forutsatt 18 pst.) er tatt med som fylkeskommunale midler for samme tidsrom.

² P50-estimat er et estimat med en sannsynlighet på 50 prosent mot overskridelse. P85-estimat betyr at sannsynligheten for å unngå overskridelse er 85 prosent.

4.4 Forslag til plassering av bomstasjonen

Den konkrete bomstasjonsplasseringen må utredes nærmere. Endelig bomstasjonsopplegg må behandles av kommunestyrene i de to kommunene og fylkestinget ved den lokalpolitiske behandlingen av bompengeutredningen.

Sentralt i statens retningslinjer for bompengefinansiering står «nytteprinsippet». Nytteprinsippet går ut på at de bilistene som betaler bompenger, skal ha nytte av veiprosjektet. Sammenhengen går også den andre veien, slik at de som har nytte av et veiprosjekt, også skal betale bompenger. Dette innebærer vanligvis at bomstasjon(er) må plasseres på det nye veiprosjektet. Primært bør det være tilstrekkelig med én bomstasjon. For plassering av en bomstasjon er det visse tekniske forutsetninger som må oppfylles. Det må også være nok plass for et teknisk hus/bod og parkering for servicepersonell. Ledninger for strøm og data skal også være tilgjengelig eller kunne legges fram. Den beste plasseringen er trolig rett før eller etter brua.

4.5 Forslag til bompengepopplegg og sentrale forutsetninger

Det er forutsatt innkreving av bompenger i begge kjøreretninger. Bompengeinnkrevingen vil være basert på AutoPASS-systemet. Utstyret (antennar, kamera osv.) plasseres på stolper langs veien. Betaling av bomavgift skjer enten ved bruk av elektronisk brikke eller etterskuddsvis fakturering basert på videofotografering av bilens registreringsnummer. Det er lagt til grunn etterskuddsinnkreving i 15 år fra veiåpning. I finansieringsberegningene er det lagt til grunn bompengeinnkreving i perioden 2028-2042.

Takst- og rabattsystemet skal være i tråd med gjeldende takstretningslinjer som er fastsatt av Statens vegvesen. Det er to takstgrupper: Takstgruppe 1 omfatter kjøretøyer med tillatt totalvekt inntil 3 500 kg. Også noen tyngre kjøretøyer, bl.a. større personbiler og bobiler, inngår i takstgruppe 1. Takstgruppe 2 omfatter kjøretøyer over tillatt totalvekt 3 500 kg ekskl. de kjøretøyene som inngår i takstgruppe 1. Det er vanlig at taksten for takstgruppe 2 er det dobbelte av taksten for takstgruppe 1.

Kjøretøyer i takstgruppe 1 får 20 pst. rabatt forutsatt gyldig avtale og brikke. Det antas en brikkeandel på 90 pst. Kjøretøyer i takstgruppe 2 får ikke slik rabatt (for dem er brikke obligatorisk). For nye prosjekter er det vanlig at nullutslippskjøretøyer i takstgruppe 1 betaler 50 pst. av taksten for takstgruppe 1 etter brikkerabatt. Fra 2023 kan taksten for nullutslippskjøretøy være inntil 70 pst av taksten for kjøretøyer med fossilt drivstoff etter brikkerabatt. Det er nå mulig å også definere kjøretøy i takstgruppe 2 som bruker biogass som nullutslippskjøretøy. Nullutslippskjøretøy i takstgruppe 2 får fortsatt 100 pst. rabatt

I 2021 var andelen elbiler i salgsstatistikken i Østfold nesten på samme nivå som i Norge (63,1 pst. Østfold, 64,5 pst. i hele Norge). I 2022 var andelen nullutslippskjøretøy 20 pst. i Østfold, mens det i hele Norge var om lag 21 pst. I Akershus var det rundt 27 pst. og i Oslo rundt 34 pst³. Begge er relevante på grunn av helg- og ferietrafikk.

Det forventes at elbilandelen i Norge vil øke til omtrent 55 pst. i 2030 og 88 pst. i 2040 for lette kjøretøy. For tunge kjøretøy⁴ er prognosene henholdsvis 10 pst. og 25 pst. Det regnes med samme andel i Østfold, selv om andelen kan være litt høyere på grunn av den store andelen fritidstrafikk. Elbilandelen i Akershus og i Oslo er for øvrig høyere enn for landet. Andelen nullutslippskjøretøy er antatt til 60 pst. over analyseperioden i takstgruppe 1. I takstgruppe 2 antas en andel på 15 pst.

³ <https://elbil.no/om-elbil/elbilstatistikk/elbilbestand/>

⁴ KVV Veibruksavgift og bompenger, presentasjon, S. 21.

Andelen spiller ingen rolle i beregningene her, da vi kun beregner gjennomsnittstakst, ikke den faktiske bomtaksten som hver bruker betaler når de passerer bomstasjonen. Med stor andel nullutslippskjøretøy og høy rabatt øker grunntakstene (skiltet takst).

Det vil være mulig å innføre et månedlig passeringstak avgrenset til takstgruppe 1. I Statens vegvesens veileder for bompengeprojekter er 60 passeringer nevnt. Passeringstaket kan settes lavere enn 60 passeringer pr. måned, men kun i «særskilte tilfeller» kan det settes lavere enn 40 passeringer pr. måned. Grunntakstene (skiltet takst) blir høyere jo lavere passeringstaket er. I Statens vegvesens veileder står det videre at timesregel kan innføres utenfor byområder dersom plasseringen av et bomsnitt medfører at enkelte brukergrupper belastes uforholdsmessig mye. Hovedregelen er imidlertid at bomstasjonen skal plasseres slik at dette ikke er nødvendig.

For et enkeltprosjekt som dette vil det pr i dag ikke være mulig å innføre tidsdifferensierte takster.

4.6. Foreløpige beregningsresultater

I tabellene under er det gjort beregninger for to forskjellige kostnadsscenarier, P50 og P85 (se 4.1), begge uten og med gang- og sykkelvei. Beregningene er gjort med en årsdøgntrafikk (ÅDT) på 6680 i 2028 og en ÅDT på 6010 i 2028 for å ta hensyn til mulig trafikkavvisning på grunn av bompengene. Fordi det er vanskelig å estimere kostnadsutviklingen, ble det også gjort følsomhetsvurderinger hvor kostnadene er 15 eller 25 pst. høyere enn i P85-varianten. Dette gjelder med og uten gang- og sykkelvei og med og uten trafikkavvisning. I beregningene er det lagt til grunn 82 pst. bompenger og en fylkeskommunal andel på 18 pst. (forutsatt moms-refusjon).

	6680 ÅDT	6010 ÅDT
Kostnader	Bomtakst (gjennomsnitt)	
592 mill. kr. P50 kostnader	19	21
672 mill. kr. P50 + gang- og sykkelvei	22	24
653 mill. kr. P85 kostnader	21	23
733 mill. kr. P85 + gang- og sykkelvei	24	26
751 mill. kr. P85 + 15 %	24	27
843 mill.kr. P85 + g/s vei + 15 %	27	30
816 mill. P85 + 25 %	26	29
937 mill. kr. P85 + g/s vei + 25 %	30	33

Ut fra tabellen kan vår vurdering oppsummeres i følgende punkter:

- Det er mulig å gjennomføre prosjektet med bomtakster som anses som forholdsmessige
- Gjennomsnittstaksten antas mellom 19 kr og 33 kr der fylkeskommunale midler kun tilsvarer moms-refusjonen.

En gjennomsnittstakst på 19 kr betyr en skiltet takst på 30 kr for kjøretøy i takstgruppe 1 uten brikkerabatt og 24 kr med brikkerabatt. Nullutslippskjøretøy i takstgruppe 1 må betale 12 kr, kjøretøy i takstgruppe 2 60 kr. Med en gjennomsnittstakst på 21 kr er de skiltete takstene henholdsvis 33 kr, 26 kr, 13kr og 66 kr. Med 22 kr i gjennomsnittstakst blir de skiltete takstene 34,5 kr, 27,5 kr, 14 kr og 69 kr. Beregningene er foreløpige og beheftet med store usikkerheter. Resultatene er avhengig av flere faktorer, som andel nullutslippskjøretøy, rabatt for nullutslippskjøretøy og andel tunge kjøretøy.

5. Videre prosess

Et prinsippvedtak må fattes i både fylkeskommunen og de berørte kommunene. Dette gir grunnlag for videre utredning av bompengefinansiering. Arbeidet skal føre fram til en bompengeutredning med et fullstendig forslag til bompengeopplegg.

I et fullstendig forslag til bompengeopplegg (faglig grunnlag) inngår følgende:

- Kostnadsoverslag (kvalitetssikret). Før fylkestingets behandling må ekstern kvalitetssikring (KS2) være gjennomført.
- Trafikknotat/trafikkberegninger
- Takstopplegg og finansieringsberegninger
- Samfunnsøkonomiske lønnsomhetsberegninger/EFFEKT
- Bompengeselskapets uttalelse til forslag til bomstasjonsplassering
- Beregnet garantibehov for bompengeselskapet

Etter dette følger:

1. Kvalitetssikring av fullstendig bompengeopplegg i Statens vegvesen Vegdirektoratet
2. Behandling av bompengeopplegget i kommunestyret i berørte kommuner
3. Behandling av bompengeopplegget i fylkestinget
4. Oversendelse av saken med lokalpolitiske vedtak til Statens vegvesen Vegdirektoratet for viderebehandling og oversendelse til Samferdselsdepartementet som legger saken fram for Regjeringen og Stortinget.

6 ANBEFALING – FORSLAG TIL VEDTAK

Viken fylkeskommune anser det som realistisk å finansiere utbyggingen av fv. 108 helt (med unntak av moms-refusjonen) med bompenger, og med takster som ligger på et akseptabelt nivå. For at Viken fylkeskommune skal få mandat til å jobbe videre med planlegging og finansiering av fv. 108, er det nødvendig å få tilslutning til dette fra berørte kommuner og fylkeskommunen. Viken fylkeskommune har på bakgrunn av dette notatet og anbefalingen ovenfor utarbeidet følgende forslag til kommunale og fylkeskommunale vedtak:

1. Det gis prinsipiell tilslutning til at videre planlegging samt utbygging av fv.108 ny Kjøkøysund bru kan finansieres med bompenger.
2. Fastsetting av endelig bompengeordning skjer på grunnlag av en mer detaljert bompengeutredning.
3. Viken fylkeskommune legger frem endelig forslag til bompengeutredning med takster når det foreligger godkjent reguleringsplan for prosjektet.