

---

# Trafikk- og finansieringsanalyse

---

Arbeidsmetodikk og funn  
27.10.25



# Oppdraget

- Tidlig fase med mål om å synliggjøre ulike løsninger og konsekvenser for bompengeplegg
  - Ikke utredet ett detaljert bompengesystem, fokus på å synliggjøre mulighetene
- Det er sett på to mulige bomringer, en ytre og en indre ring.
- Det er sett på to utbyggingstrinn, trinn 1 og trinn 2.
  - Hovedfokus på trinn 1

---

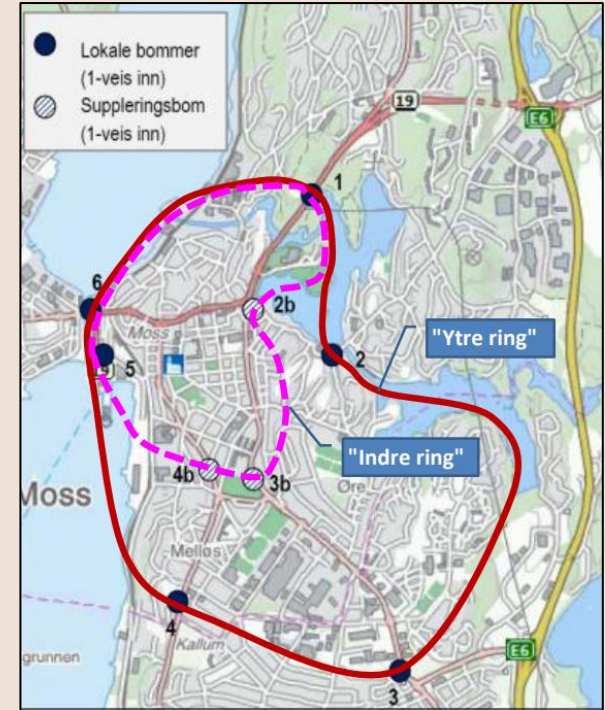
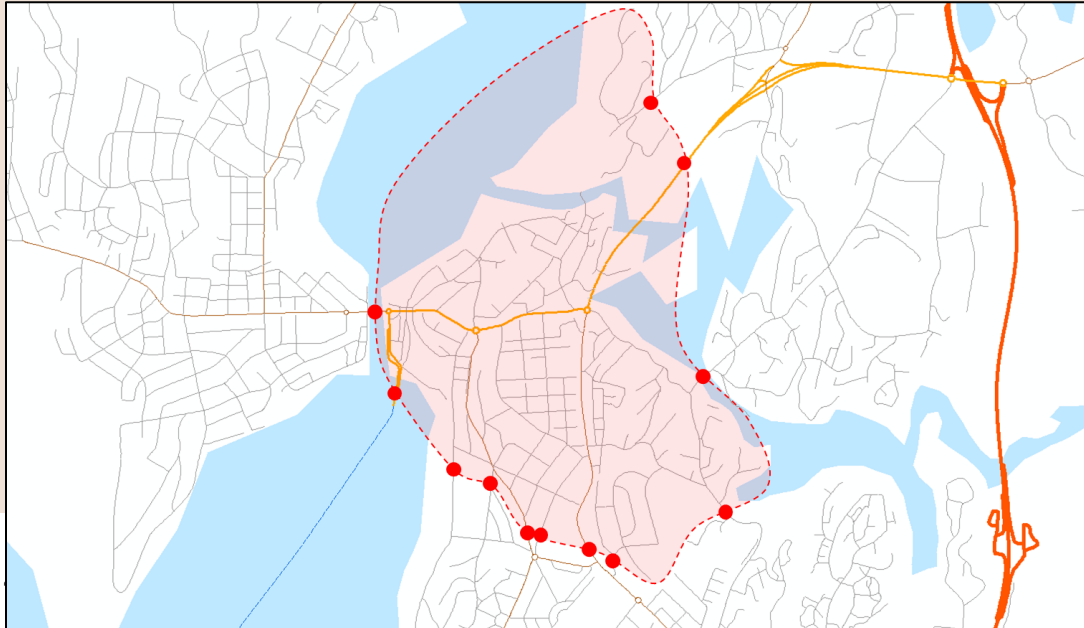
# Mulige bomplassering

---



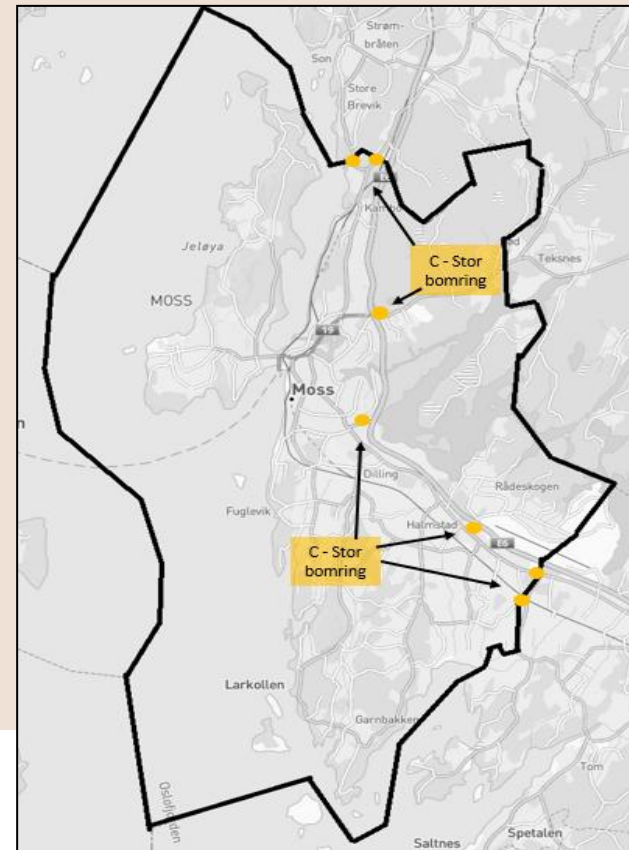
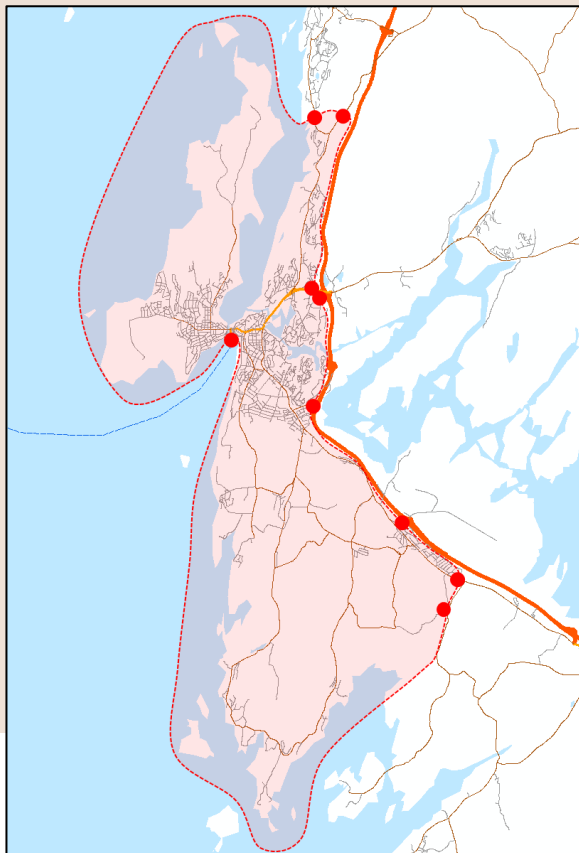
# Bomringer – «Indre Ring»

- Utgangspunkt er «Indre ring» i KVVU-rapport fra 2012
- Justert noe i øst og tatt med Osloveien i nord for å inkludere Verket



# Bomringer – «Ytre Ring»

- Kommunegrensa (ikke E6)
- Avkjørsler fra E6 mot Moss (vest for E6)
- Bom for ferjetrafikken



---

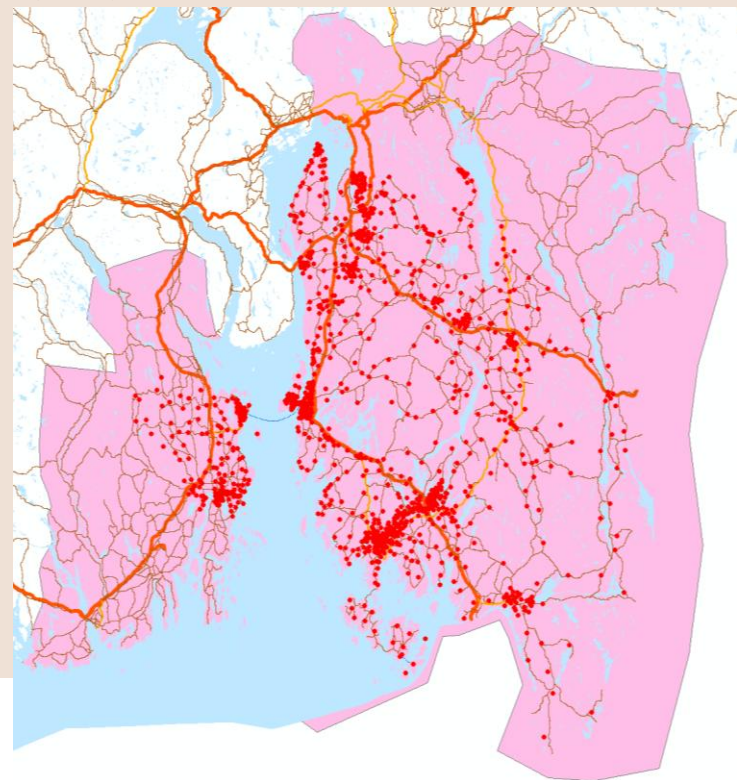
# Forutsetninger

---



# Beregninger med regional transportmodell, delområdemodell for Østfold

- Transportmodellen beregnet turer mellom grunnkretser i modellområdet, basert på bosatte, arbeidsplasser og tilgjengelig transporttilbud
- Veinett i «rosa område» er inkludert i modellen
- Grunnkretser i kjerneområde i modellen er vist med røde prikker i kartet
- I transportmodellen beregnes turer kortere enn 7 mil som skapes av bosatte i kjerneområde. Lange turer og turer fra utenfor kjerneområdet er med som «faste turmatriser» (påvirkes ikke av tiltak i veinettet)



# Trafikkvekst - vurderinger

- Valgt å legge til grunn forholdsvis lav trafikkvekst i bommenes innkrevingsperiode for ikke å overestimere inntektene.
- TØI: Framskrivinger for persontransport til NTP 2025-2036

Tabell 8.7: Beregnet utvikling i trafikkarbeid med personbil for korte reiser i hvert fylke. 2020 er satt lik 100. Beregnet ved RTM.

	Referansebanen			Alt1 ("sannsynlig")		Alt2 (Nullvekst)		Alt3 Høy energipris		Alt5 MMHM		Alt6 LLML	
	2020	2030	2060	2030	2060	2030	2060	2030	2060	2030	2060	2030	2060
Østfold	100	119	134	110	122	116	128	102	115	120	150	117	121

- Gjennomsnittlig årlig «sannsynlig vekst» (med sannsynlige endringer i avgifter mm.) fra 2020 til 2060: **0,5 % årlig vekst**

# El-bil andel

- Hentet historiske tall fra SSB

År	2021	2022	2023	2024
Lette biler Moss	15%	19%	22%	25%

- Sett på TØI framskrivning for fylket
  - Brukt NTP framskrivningen (basert på utviklingen så langt)
- I år 2043 er el-bil andelen ca. 68%
- Utvikling 15 år fra åpningsåret.

**= 53 % el-bil andel i gjennomsnitt 15 år fra åpningsåret**



# Timersregel og månedstak

- Timesregel: ser ut fra transportmodell som 1-2% når timesregel
- Ca. 1,5% når månedstak på 70 passeringer for Nedre Glomma
- Sjekket mot andre byer, generelt få som når tak

**5% nedgang i betalende trafikk**

**Bare 1,5 prosent når makstaket**

18. oktober 2024



# Forutsetninger i bompengeberegningene

- Énveis innkreving
- Elbiler betaler 70 % av normal takst
- 20 % brikkerabatt for lette kjøretøy
- 80% av lette kjøretøy har brikke
- Årlig driftskostnad: 10 millioner kroner
- 15 års innkreving
- Beregninger med og uten rushtidsavgift:
  - Rushtidsperiodene er satt til kl. 7-9 og kl. 15-17
  - I beregningene med rushtidsavgift er det lagt til grunn halv takst utenfor rushtimene

---

# Trinn 1

---



# Tiltak trinn 1

- Hovedprosjektet i dette trinnet er ny Kanalbru. I tillegg er det rekke andre tiltak for gange, sykkel og kollektiv innenfor trinn 1
- Tiltakene gir i modellen en liten økning i antall kollektivreisende, men har minimal konsekvens for biltrafikken i bompengesnittene
- Foreløpig totalramme: ca. 3 milliarder kroner



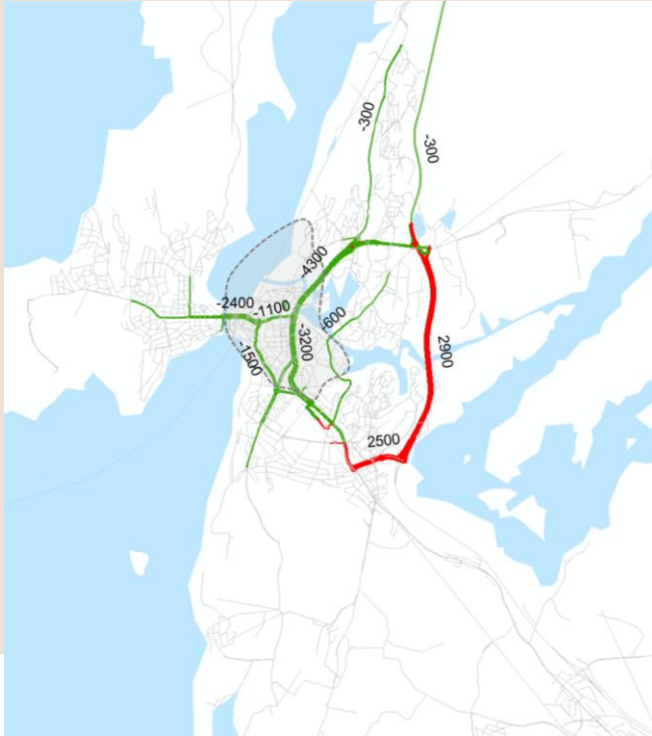
# Bompengeberegninger

	Indre ring		Ytre ring	
	Grunntakst	Gjennomsnittstakst	Grunntakst	Gjennomsnittstakst
Elbil	n/a	9	n/a	11
Lette biler, ekskl. elbil	n/a	13	n/a	16
Lette biler, samlet	16	11	20	13
Tunge kjøretøy	33	31	39	37

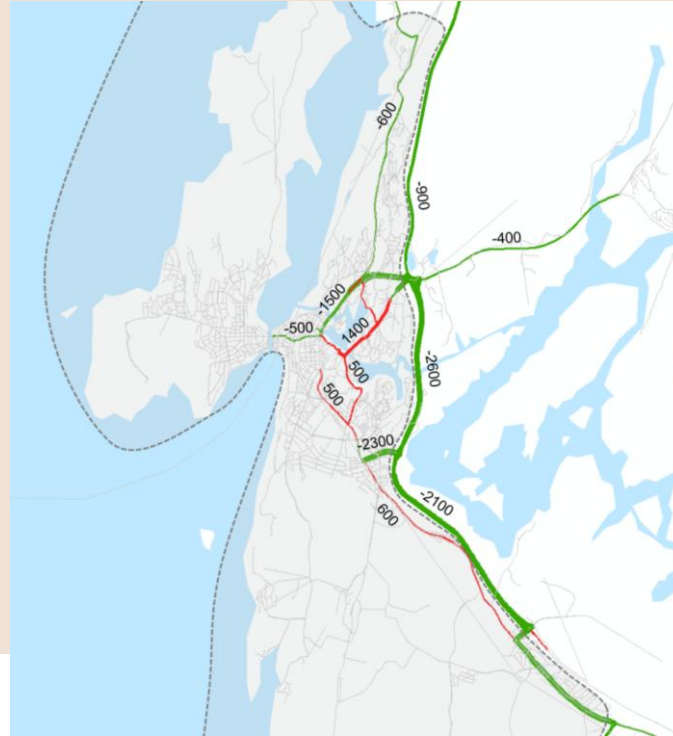
\*Gjennomsnittstakst inkludert brikkerabatt og gratispasseringer

# Endringer på veinettet

Indre ring



Ytre ring



# Endringer i trafikkarbeid (kjørte kilometer med bil)

Indre ring	E6	Rv.19	Andre veier	Sum
Innen for "indre ring"		-12%	-14%	<b>-13%</b>
Jeløya			-6%	<b>-6%</b>
Moss sør			-2%	<b>-2%</b>
Moss nord		-10%	-4%	<b>-6%</b>
Moss - utenfor "ytre ring"	1%	0%	-2%	<b>1%</b>
<b>Sum Moss</b>	<b>1%</b>	<b>-11%</b>	<b>-4%</b>	<b>-1%</b>

- Indre ring gir forholdsvis stor trafikknedgang i Moss sentrum. En av grunnene til dette er at trafikk flyttes ut på E6, noe som fører til trafikkvekst på E6.

# Endringer i trafikkarbeid (kjørte kilometer med bil)

Ytre ring	E6	Rv.19	Andre veier	Sum
Innen for "indre ring"		-4%	5%	-1%
Jeløya			-1%	-1%
Moss sør			-2%	-2%
Moss nord		-13%	-3%	-7%
Moss - utenfor "ytre ring"	-2%	-13%	-7%	-3%
<b>Sum Moss</b>	<b>-2%</b>	<b>-8%</b>	<b>-2%</b>	<b>-3%</b>

- Ytre ring fører til en trafikkvekst på fylkesveier og kommunale veier i Moss sentrum, innenfor «indre ring»
- Den totale nedgangen i trafikkarbeid i hele kommunen er størst for ytre ring.

---

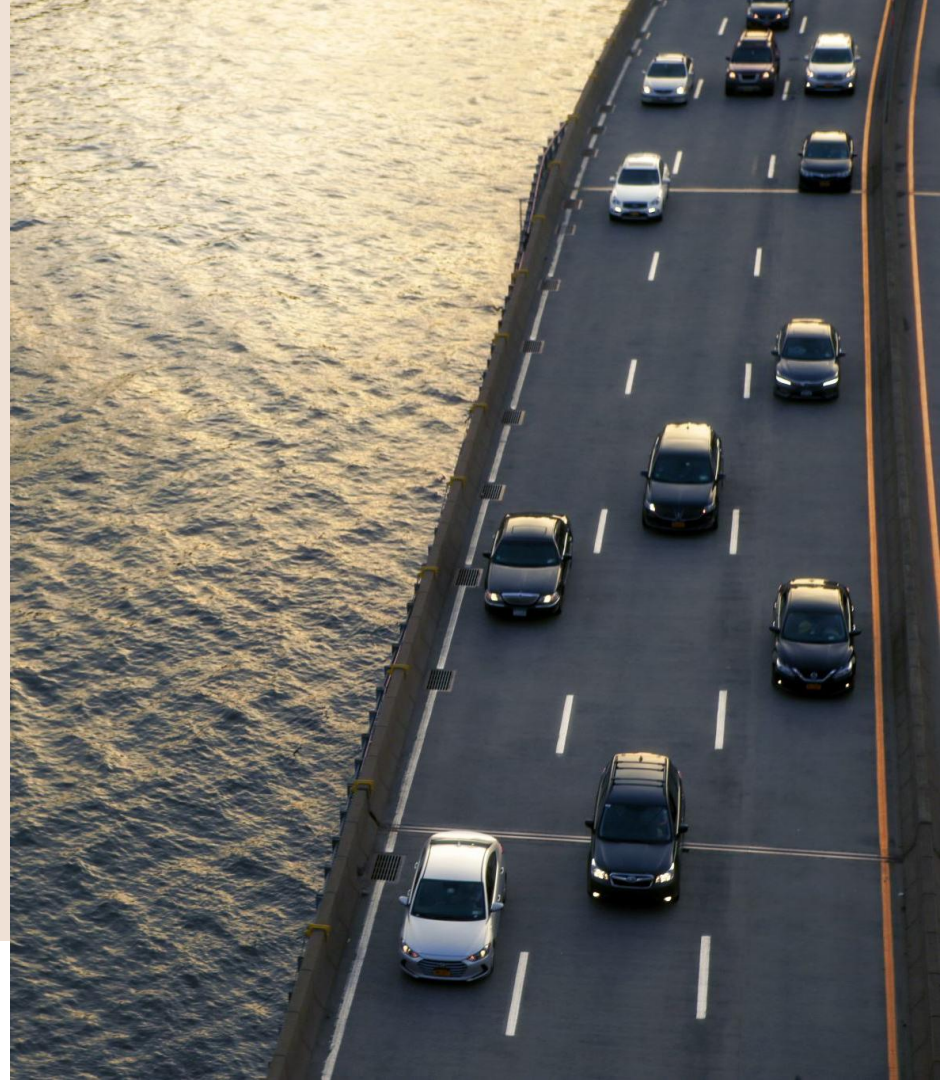
# Trinn 2

---



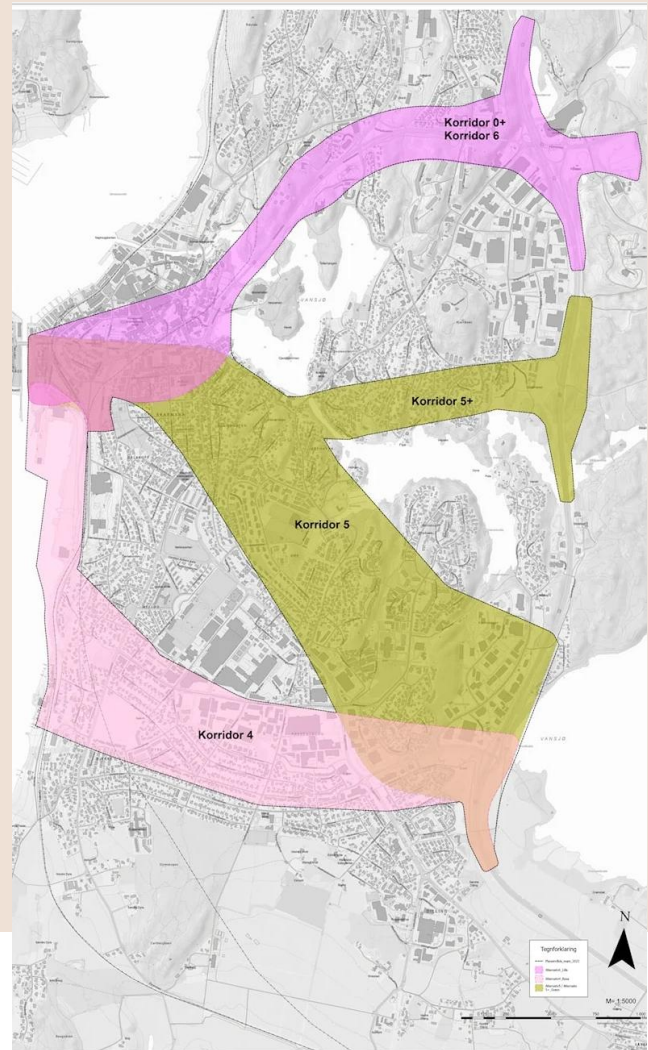
# Tiltak

- Utbedret / ny rv. 19 (lav eller høy ramme)
- Bro over kanalen nord
- Mindre tiltak gang/sykkel
- Kollektivtiltak
  
- **Foreløpige** totalrammer for porteføljen:
  - Lav (utbedring av rv. 19): 5,9 milliarder
  - Høy (ny rv. 19): 13,1 milliarder



# Trinn 2

- **Lav ramme: alternativ 0+ (dagens trasé)**
  - Økt kapasitet på rv. 19 i sentrum
  - Noe flytting av trafikk til rv. 19 fra Årvollkrysset
  - Indre Ring: i underkant av 1 % trafikkvekst totalt
  - Ytre Ring: 0,2 % trafikkvekst
- **Høy ramme: alternativ 5+**
  - Ny rv. 19 i tunnel, med nytt kryss på E6
  - Indre Ring: ca. 3 % trafikkvekst
  - Ytre Ring: ca. 7 % trafikkvekst



# Bompengeberegninger: Alt 0+

	Indre ring		Ytre ring	
	Grunntakst	Gjennomsnittstakst	Grunntakst	Gjennomsnittstakst
<b>Elbil</b>	n/a	12	n/a	14
<b>Lette biler, ekskl. elbil</b>	n/a	16	n/a	19
<b>Lette biler, samlet</b>	21	14	24	16
<b>Tunge kjøretøy</b>	41	39	49	46

\*Gjennomsnittstakst inkludert brikkerabatt og gratispasseringer

# Bompengeberegninger, alt 5+

	Indre ring		Ytre ring	
	Grunntakst	Gjennomsnittstakst	Grunntakst	Gjennomsnittstakst
<b>Elbil</b>	n/a	<b>27</b>	n/a	<b>30</b>
<b>Lette biler, ekskl. elbil</b>	n/a	39	n/a	43
<b>Lette biler, samlet</b>	<b>49</b>	33	54	36
<b>Tunge kjøretøy</b>	<b>98</b>	93	108	103

\*Gjennomsnittstakst inkludert brikkerabatt og gratispasseringer

# Endringer i trafikkarbeid (kjørte kilometer med bil) – Alt 5+

Indre ring	E6	Rv.19	Andre veier	Sum
Innen for "indre ring"	n/a	16%	-47%	-5%
Jeløya	n/a	n/a	-15%	-15%
Moss sør	n/a	n/a	-14%	-14%
Moss nord	n/a	-56%	-10%	-25%
Moss - utenfor "ytre ring"	3%	124%	-5%	4%
<b>Sum Moss</b>	<b>3%</b>	<b>-2%</b>	<b>-15%</b>	<b>-2%</b>

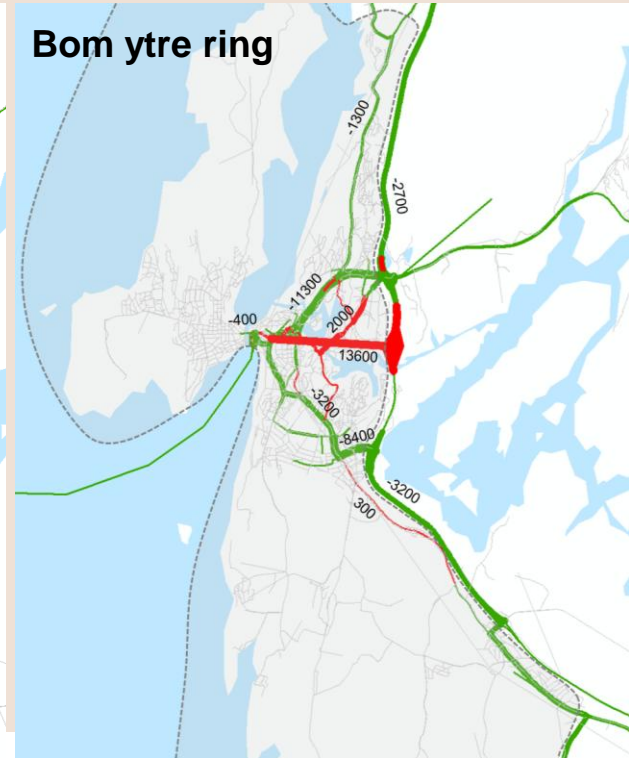
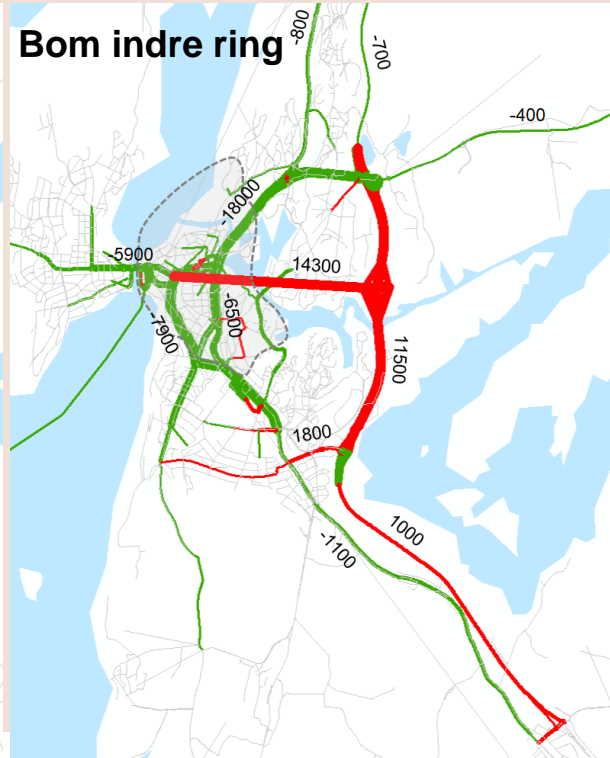
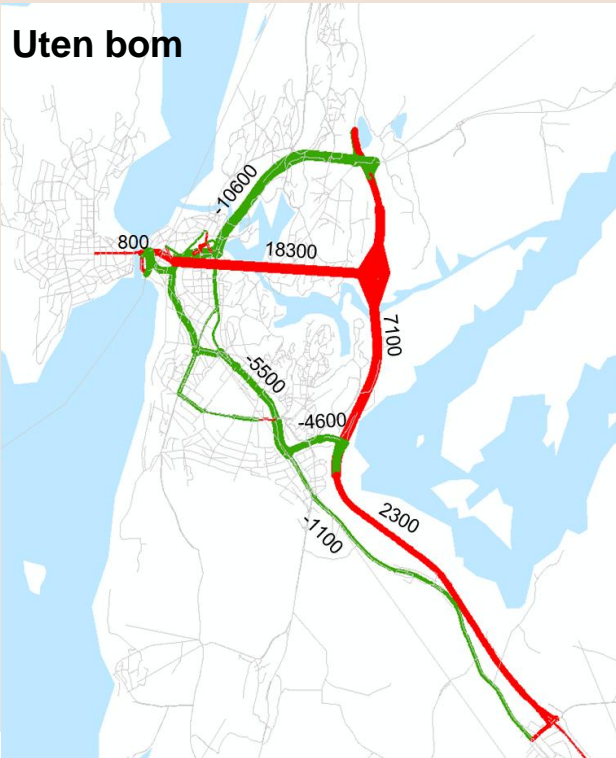
- Viser endringer i trafikkarbeid for ulike deler av Moss kommune sammenlignet med en referansesituasjon uten bom, for indre ring med 15 års nedbetaling av trinn 2 alternativ 5+.

# Endringer i trafikkarbeid (kjørte kilometer med bil), alt 5+

Ytre ring	E6	Rv.19	Andre veier	Sum
Innen for "indre ring"	n/a	34%	-8%	20%
Jeløya	n/a	n/a	-1%	-1%
Moss sør	n/a	n/a	-14%	-14%
Moss nord	n/a	-60%	-9%	-26%
Moss - utenfor "ytre ring"	-4%	90%	-18%	-4%
<b>Sum Moss</b>	<b>-4%</b>	<b>5%</b>	<b>-11%</b>	<b>-5%</b>

- Ytre ring fører til en trafikkvekst på fylkesveier og kommunale veier i Moss sentrum, innenfor «indre ring»
- Den totale nedgangen i trafikkarbeid i hele kommunen er størst for ytre ring.

# Endringer på veinettet for trinn 2, alt 5+



---

# Samlet vurdering

---

# Samlet vurdering

- Moss kommune vil kunne finansiere tiltakene i trinn 1 med bompengeneinnkreving over 15 år.
  - Enten med en indre bomring med grunntakst 16 kroner for lette biler samlet og 33 kroner for tunge biler
  - Eller en ytre bomring med 20 kroner i grunntakst for lette biler samlet og 39 kroner for tunge biler.
- Den største reduksjonen i trafikkarbeidet for Moss kommune samlet sett oppnås ved en ytre bomring, men dette alternativet vil samtidig føre til økt trafikk i sentrumsområdene.