

**Prinsippvedtak for bruk av bompenger for
finansiering av samferdselstiltak i Moss**
orientering Miljøløftet Moss

André Kraemer Góes
enhet plan og samfunnsutvikling
9. februar 2026



Moss
kommune

Arbeidsprosess

- 26 faste arbeidsmøter mellom 2024 og 2025
- Orienteringer til Miljøløftet Moss. 27. mai 2024 og 15. september 2025
- Orienteringer til Hovedutvalget for byutvikling, samferdsel og næring (BSN) 6. mars 2024, 16. oktober 2024, 22. januar 2025 og 15. oktober 2025
- To politiske verksteder for lokalpolitikere i Moss 13. februar og 27. oktober 2025
- Ett politisk verksted i regi av Miljøløftet Moss 25. februar 2025.



23. april 24: Bypakke Moss - prinsippvedtak

Saksnr.	Utvalg	Møtedato
016/24	Hovedutvalg for byutvikling, samferdsel og næring	10.04.2024
017/24	Formannskapet	18.04.2024
035/24	Kommunestyret	23.04.2024

Mål:

- utrede finansiering av nødvendige samferdselstiltak gjennom en bompengefinansiert bypakke
- sikre fremdrift for ny rv. 19, foreslått overført av SVV fra «prosjektporteføljen» til «utviklingsporteføljen» i NTP 2025-2036 (sterk nedprioritering)

Forutsetninger:

- følge opp nullvekstmål for personbiltrafikken
- «å velge løsninger som vil bidra til bedre framkommelighet»
- «å tilrettelegge for attraktive alternativer til bruk av privatbil»
- sette Moss i stand til «å komme i betraktning av en statlig byvekstavtale som gir tilgang til belønningsmidler og andre statlige finansieringsordninger».



Moss
kommune

8. april 25: Bypakke Moss – videre prosess og folkeavstemning

Saksnr.	Utvalg	Møtedato
006/25	Hovedutvalg for byutvikling, samferdsel og næring	19.03.2025
024/25	Formannskapet	27.03.2025
038/25	Kommunestyret	08.04.2025

- Bypakke med med både rv. 19 og kanalbroa i prosjektporteføljen urealistisk
- Kanalbro-prosjektet hastet å igangsette
- Rv. 19 med Planprosessen befant seg i en mye tidligere fase og ved oppstart av mulighetsstudien var arbeidet for en ny trasé fremdeles i kommunedelplanfasen.
- Kommunestyret vedtok at mulighetsstudien skulle deles i to trinn
 - Trinn 1: ny Kanalbro-prosjektet som bompengeutløsende tiltak
 - Trinn 2: rv. 19 som bompengeutløsende tiltak



Moss
kommune

Tidslinje

2024

- April Kommunestyrets vedtak om å utrede bypakke
- Juni Stortinget anbefaler at riksvei 19 beholdes i prosjektportefølje
- November Arbeidsgruppe for bypakke-utredning etableres

2025

- Februar 1. lokalpolitisk verksted
- April Bypakke i to trinn
- September COWI innleverer resultater av sin trafikk- og finansieringsanalyse
- Oktober 2. lokalpolitisk verksted

2026

- Jan./Februar Rapporten innlevert og politisk behandling



Moss
kommune

Hva er en mulighetsstudie?

- Overordnet konseptuell studie i tidlig fase av en bypakke-prosess
- Mange usikkerheter (reguleringsplanvedtak, byggekostnader, mulig fremdrift)
- Viser mulighetsrom for:
 - . mål med bypakke
 - . forskjellige konsepter
 - . prosjektportefølje
 - . bomtakster
- kunnskapsgrunnlag for nødvendig lokalpolitiske prinsippvedtak om å utrede bruk av bompenger for finansiering av prosjekter



Moss
kommune

Hva er en bompengeutredning?



- Del av formell prosess for bruk av bompengefinansiering
- Krever lokalpolitisk prinsippvedtak om at bompenger kan utredes
- Faglig grunnlag i et fullstendig forslag til bompengeopplegg:
 - Kostnadsoverslag (kvalitetssikret)
 - Trafikknotat/trafikkberegninger
 - Takstopplegg og finansieringsberegninger
 - Samfunnsøkonomiske lønnsomhetsberegninger/EFFEKT
 - Bompengeselskapets uttalelse til bomstasjonsplassering
 - m.m.



Hva skjer etter en bompengeutredning?

1. Kvalitetssikring av fullstendig bompengeopplegg (SVV/Vegdirektoratet)
2. Behandling av bompengeopplegget i kommunestyret i Moss
3. Behandling av bompengeopplegget i fylkestinget i Østfold
4. Saken med lokalpolitiske vedtak oversendes til SVV/Vegdirektoratet, deretter til Samferdselsdepartementet, Regjeringen og Stortinget.

Viktig: reguleringsplan til det bompengeutløsende prosjektet (fv. 317 for trinn I, rv. 19 for trinn II) anbefales vedtatt før oversendelse til kvalitetssikring. Eventuelle endringer i en ikke-vedtatt plan kan påvirke kostnader og effekt av prosjektet.



Moss
kommune

Bypakke: konsepter



Mål med en bypakke

Kan bidra til en helhetlig mobilitetsløfte i Moss



Moss
kommune

Målgrunnlag fra bestillingen

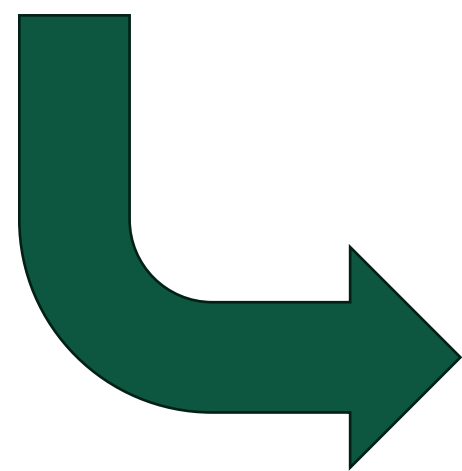
«attraktiv og bærekraftig byutvikling»

«tilrettelegge for attraktive alternativer til bruk av privatbil»

«finansiering av nødvendig samferdselstiltak»

«i tråd med klimamål og nullvekstmål»

«følge opp nullvekstmålet»



«komme i betraktning av en statlig byvekstavtale»

«tilgang til belønningsmidler og andre statlige finansieringsordninger»



Hvilke mål skal vi jobbe mot? (I)

Bord 1

- Alle malene som ble presentert er ønskelige
- Reduksjon av tungtrafikk og personbiltrafikk gjennom byen får til at man når en rekke gode mål
- Det viktigste er å fjerne ferjekai og ferjetrafikk fra Moss

Bord 2

Top 3 mål er:

- Fremme attraktiv byutvikling
- Øke fremkommelig for alle mossinger
- Øke fremkommelighet for næringstransport

Det er viktig å sette målene i prioritert rekkefølge!

Bord 3

- Øke fremkommelighet for alle gjennom tiltak som har nytte for alle – tiltaket må være balansert slik at alle føler at det gjelder for seg
- Dette igjen kan legge føring og grunnlag for eksempel å flytte ferje
- Trinn 1 må legge til rette for trinn 2
- Det viktigste er at vi kan drive byutvikling for en attraktiv Moss
- Knutepunkt for innfartsområde er et viktig tiltak



Moss
kommune

Hvilke mål skal vi jobbe mot? (II)

Bord 4

- Nullvekstmålet er veldig viktig
- Tungtransporten gjennom byen må betale og må bære mye av kostnaden her (gjennomkjørende tungtrafikk, ikke transport til varelevering mm.)
- Viktig å tilrettelegge for myke trafikanter i sentrum
- Fokuserer bare på trinn 1 – trinn 2 kan vi overlate til neste generasjon

Bord 5

De fire viktigste målene er:

- God kollektivtrafikk, sykkel og gange som et hovedmål
- Jobbe mot en bærekraftig by der vi reduserer forurensning og støy
- Reisetiden blir forutsigbar for alle, at bussen går til riktig tid
- Redusere ulempene med tungtrafikk i sentrum

I plenum

- Vi må tenke på hvordan innføring av en bypakke kan påvirke trafikkflyten mellom Moss og nabokommuner – innbyggere i andre kommuner kan ikke være «gratis passasjerer».
- Næringslivet i sentrum må «overleve» en bomring



Moss
kommune

Forutsetninger til foreslått portefølje

- to ulike porteføljepakker for å ivareta nytteprinsippet (trinn I og II)
- inneholder allerede identifiserte behov for investeringer i mobilitet i Moss (uansett modningsgrad)
- «tematisk» investeringsramme for mindre tiltak i gang, sykkel og kollektiv
- enkelte prosjekter står som rekkefølgekrav (kontantbidraget er ikke tatt i betraktning i beregningene)

Forslaget er ikke endelig!

Styringsrammene for bypakke og forslag til prosjektportefølje skal være del av bompengeproposisjonen som skal vurderes av kommunen før videre behandling.



Moss
kommune

Porteføljestyling

For en bypakke fastsettes det overordnede styringsprinsipper for finansiering og gjennomføring. En bypakke er ikke bare en liste med prosjekter, men en dynamisk portefølje som styres gjennom hele perioden.

Alle prosjekter og tiltak i en bypakke blir gjennomført på en måte som:

- Oppfyller de overordnede målene
- Holder seg innenfor økonomiske rammer
- Prioriterer riktig rekkefølge og tempo basert på tilgjengelig finansiering og samfunnsnytte.



Moss
kommune

Bypakke i Moss – portefølje: trinn I

Hovedprosjekt: kanalbroa

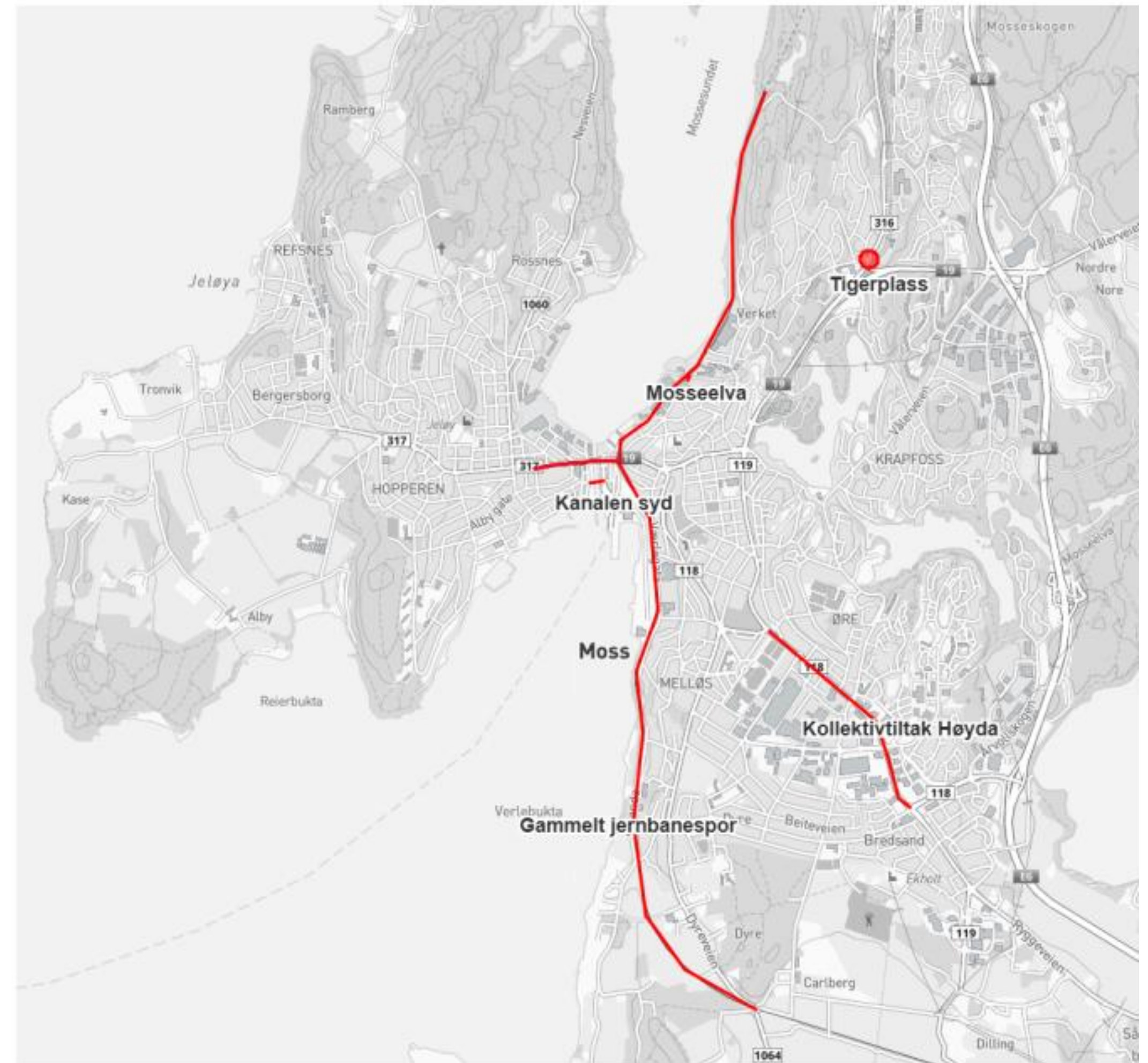
Stipulert kostnadsramme for trinn I:

3 mrd.kr. (hvorav kanalbru: 500 mill.kr.)

Forslag til portefølje for Trinn I

Veieier*	Sted	Tiltak	Kostnadsestimat inkl. MVA (kr)
F	Kanalen/Jeløya	Ny Kanalbro og Helgerødgata	500 000 000
F	Osloveien	Rundkjøring Tigerplassen	150 000 000
F	Høyda	Kollektivtiltak Høyda	250 000 000
K	Sentrum/Verket	Bro over Mosseelva	200 000 000
K	Kanalen	Bro over Kanalen syd	150 000 000
BN/K	Jernbane	Gang- og sykkelvei på gammelt jernbanespor	250 000 000
		Mindre tiltak – gang og sykkel (trinn I)	500 000 000
		Kollektivtiltak (trinn I)	700 000 000
		Planleggings-/prosjektkostnader	300 000 000
		TOTAL TRINN I	3 000 000 000
		Minimum lokalt bidrag - 20% ekskl. MVA	492 000 000
		Refusjon av MVA	540 000 000
		Maks som kan finansieres med bompenger	1 968 000 000

*Veieiere: F – Østfold fylkeskommune; K – Moss kommune; BN – Bane nor



Figur 1: Kart med prosjektene foreslått i trinn I (Bilde: Norkart)



Moss
kommune

Bypakke i Moss – portefølje: trinn II

Trinn II			inkl. MVA	
Veieier	Sted	Tiltak	kostnadestimat (0+)	kostnadestimat (5+)
SVV	Moss	Riksvei 19	4 800 000 000	12 000 000 000
K	Kanalen	Bro over Kanalen nord	100 000 000	100 000 000
		Mindre tiltak – gang og sykkel (trinn II)	500 000 000	500 000 000
		Kollektivtiltak (trinn II)	500 000 000	500 000 000
		TOTAL TRINN II	5 900 000 000	13 100 000 000
		Min. lokalt bidrag (20% ekskl. MVA)	180 000 000	180 000 000
		Statlig andel (rv. 19) + MVA-refusjon	3 078 000 000	7 398 000 000
		forventet finansiert av bompenger:	2 642 000 000	5 522 000 000

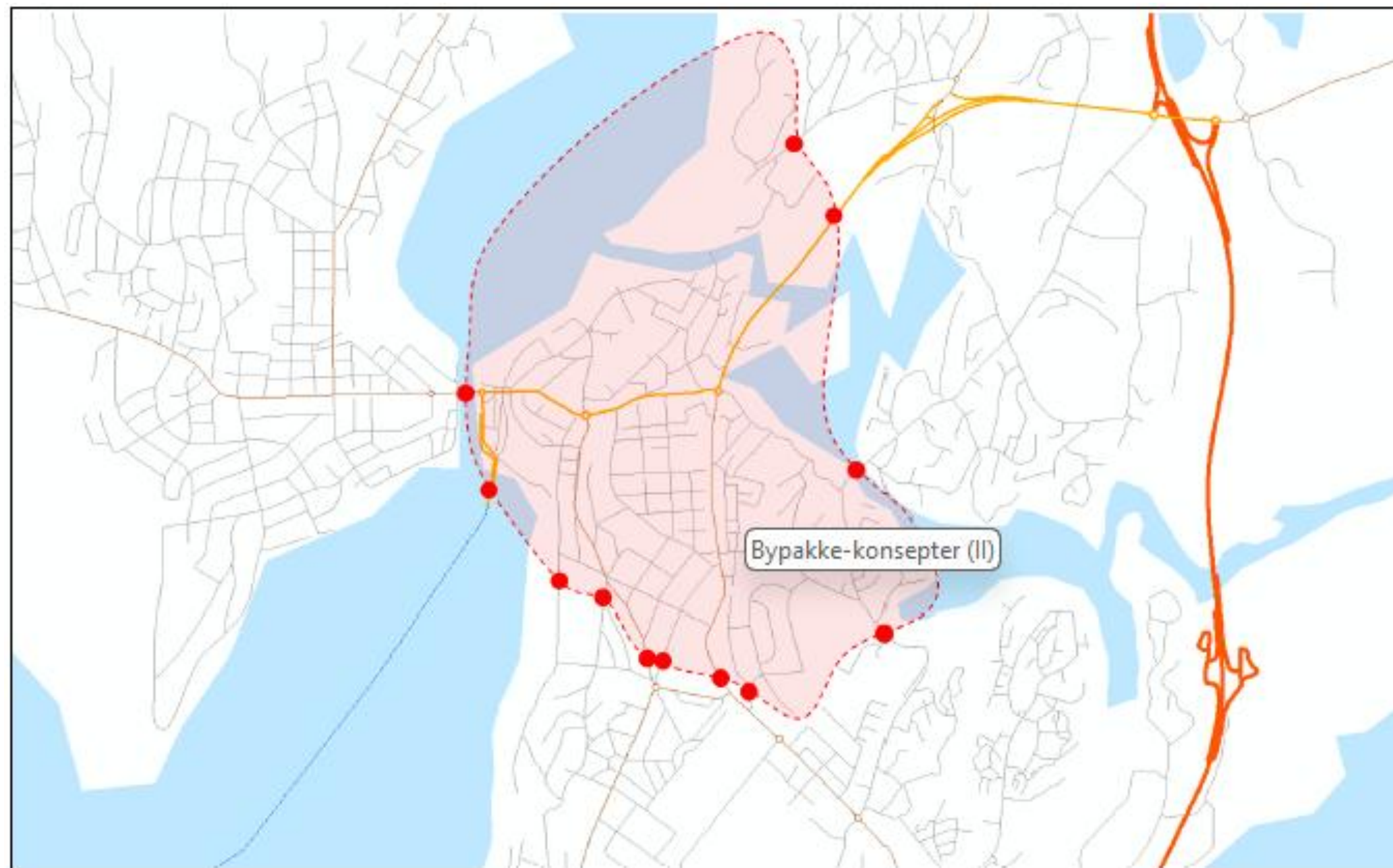
*Veieiere: SVV – Statens vegvesen; K – Moss kommune

*Nylig kjent med «mini-KVU» for rv. 19 - skal vurdere alternative løsninger for riksveien (inkl. muligheten til å flytte Moss ferjekai)



Moss
kommune

Forslag til bomring



Indre ring



Ytre ring



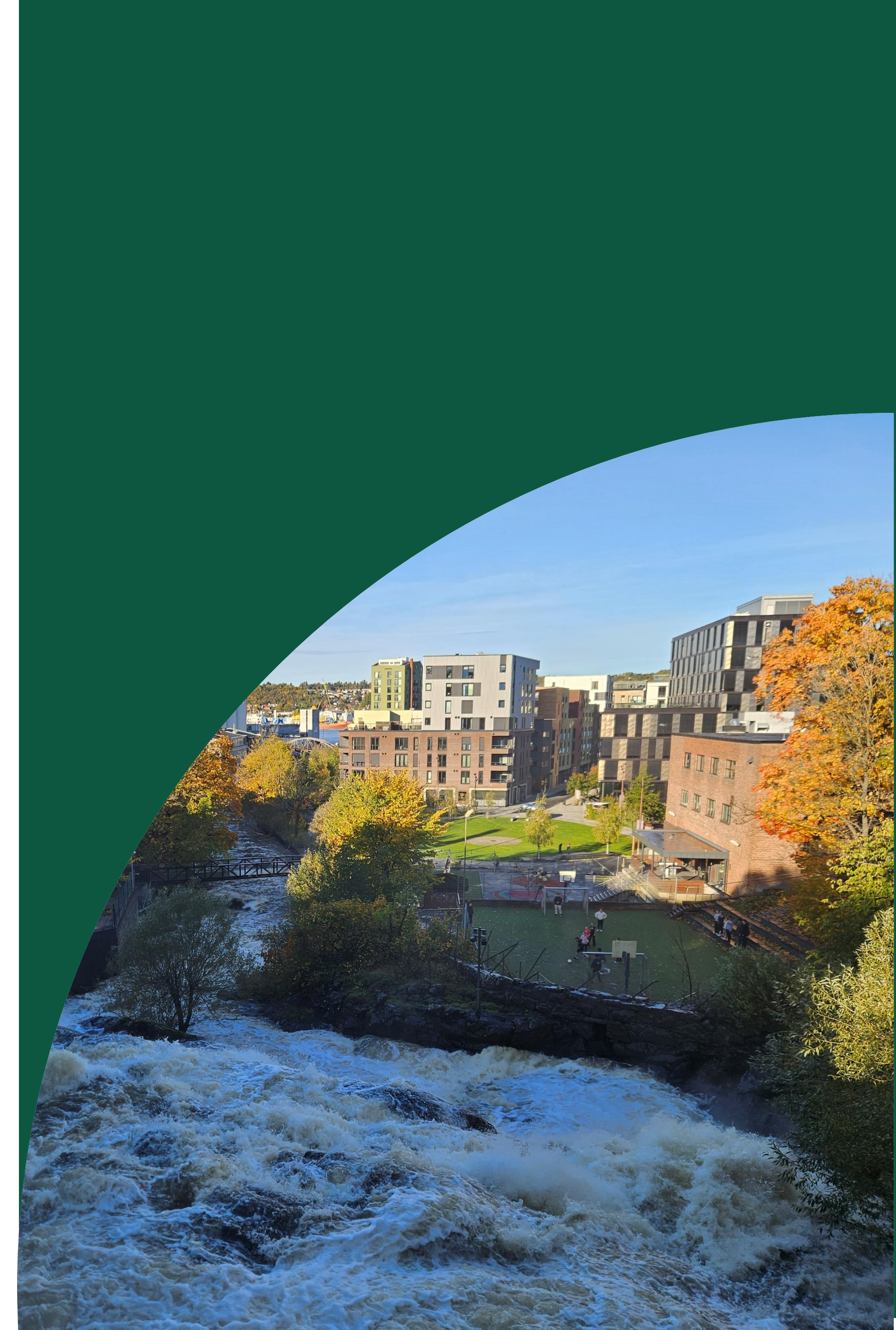
Moss
kommune

Hovedeffektene av en indre bomring

Indre ring:

- Sterk reduksjon i biltrafikk i Moss sentrum (også hvor veikapasitet er mest sprengt)
- Reduksjon i lengre bilturer innenfor kommunegrensa
- Økning i kortere bilturer (innenfor samme område), særlig på Jeløya
- Totalt 18% reduksjon i biltrafikk i kommunen

Kommentar: modellen fanger ikke opp overføring av reiser til gang/sykkel, som enklere kunne erstatte kortere turer (innenfor et samme område).



Hovedeffekter av en ytre bomring

Ytre ring:

- Generell økning i interne reiser i hele kommune
- Vekst i lengre bilturer innenfor kommunegrensa (innenfor ytre ring)
- Reduksjon i bilturer inn og ut av kommunen (ikke nødvendigvis betyr en reduksjon i selve ferjetrafikken)
- Totalt 20% reduksjon i biltrafikk i kommunen

Kommentar: 2% større reduksjon i biltrafikk, til tross for en økning i reiser innen kommunegrensa pga. sterk reduksjon i reiser inn og ut av byen.



Finansieringsanalyse – trinn I

	Indre ring		Ytre ring	
	Grunntakst	Gjennomsnittstakst, inkludert brikkerabatt og gratispasseringer	Grunntakst	Gjennomsnittstakst, inkludert brikkerabatt og gratispasseringer
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

Finansieringsanalysen indikerer at tiltakene i trinn I med portefølje på 3 mrd. kan finansieres med 15 års nedbetalingsperiode for trinn I

Følsomhetsanalysen: i et pessimistisk økonomisk scenario, kunne gjennomsnittlige bomtakstnivåer ligge mellom 12 kr. (elbiler, indre ring) og 49 kr (tunge kjøretøy, ytre ring)



Moss
kommune

Finansieringsanalyse – trinn II

Beregnete bomtakser for trinn II, alt. 0+

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

Beregnete bomtakser for trinn II, alt. 5+

	Indre ring		Ytre ring	
	Grunntakst	Gjennomsnittlig betalt takst, inkludert brikkerabatt og gratispasseringer	Grunntakst	Gjennomsnittlig betalt takst, inkludert brikkerabatt og gratispasseringer
Elbil	n/a	27	n/a	30
Lette biler, ekskl. elbil	n/a	39	n/a	43
Lette biler, samlet	49	33	54	36
Tunge kjøretøy	98	93	108	103

- Betydelig høyere investeringskostnader, større usikkerheter pga. valg av trasé og tidshorisont
- Selv med høy andel statlig finansiering vil det kreve noe høyere takster i bomringen for å sikre nedbetaling over en 15-års periode, spesielt for alternativ 5+



Moss
kommune

Vurderinger og konklusjoner (I)

Positiv innstilling til bruk av bompenger til finansiering av tiltak i Moss er nødvendig for videre fremdrift for ny Kanalbro

Det er ikke tilstrekkelig grunnlag for å jobbe videre med trinn II med rv. 19 som bompengeutløsende prosjekt.

En bypakke kan sikre samferdselstiltak for å videreutvikle bolig- og sentrumsområder bl.a. på Høyda og i sentrum.

Trafikk- og finansieringsanalysen viser at trinn én i en bypakke kan finansieres både med ytre og indre bomring.

Fylkeskommunen er positivt innstilt til å jobbe videre mot en helhetlig bypakke med ny Kanalbro



Vurderinger og konklusjoner (II)

Et positivt vedtak i kommunestyret 10. februar 2026 gjør det mulig for at ØFK kan forberede en sak for behandling i fylkestinget snarest

Folkeavstemning sept. 2026 gjennomføres på bakgrunn av kunnskapsgrunnlaget i denne mulighetsstudien (forventet oppstart for bompengeutredning tidligst høsten 26)

Prinsippvedtaket binder ikke kommunen til en framtidig bypakke, men legger til grunn for at Østfold fylkeskommunen igangsetter bypakkeutredning for trinn I



Politisk behandling i Moss

- 21. januar: Hovedutvalg byutvikling, samferdsel og næring
- 29. januar: Formannskapet
- 10. februar: Kommunestyret

- Parallell sak om «Praktisk gjennomføring av folkeavstemning om bompenger/bypakke»



Moss
kommune

Vedtak Kommunestyret

Moss kommune fatter prinsippvedtak om å videre utrede bruk av bompenger til finansiering av en bypakke og en ny kanalbro i Moss.

1. Arbeidet med en bompengeutredning skal ha grunnlag i saksframlegget og mulighetsstudien gjennomført av Moss kommune, januar 2026.
2. Med en fylkesvei - kanalbro/fv. 317 - som bompengeutløsende prosjekt, videresendes saken til Østfold fylkeskommune. Som veieier tar fylkeskommunen rollen som oppdragsgiver i utredningen.
3. Moss kommune må være en aktiv deltaker i arbeidet med bompengeutredningen. Hovedutvalg for byutvikling, samferdsel og næring skal orienteres fortløpende om saken.
4. Statens vegvesen sin nye vurdering av alternativer til riksvei 19 skal følges opp av kommunen. Kommunen ønsker å være engasjert i nye vurderinger og ber om å bli holdt tett orientert om saken.
5. Arbeidet med et mulig trinn II for en bypakke i Moss avventes inntil Statens vegvesen har gjennomført sin nye vurdering.

Vedtaket videresendes til Østfold fylkeskommune med ønske om snarest mulig oppstart av utredningsarbeidet. En kopi av vedtaket videresendes til Statens vegvesen til orientering.



Moss
kommune

Tillegg til vedtak etter behandling i BSN

For å styrke beslutningsgrunnlaget og belyse fordelingsvirkninger av bompengefinansiering i forbindelse med bypakke og ny kanalbro i Moss, bes utredningen omfatte følgende:

- En fordelingsanalyse som viser virkninger for ulike inntektsgrupper, bostedsområder og husholdningstyper i Moss.
- Minst ett bompengevalternativ med sosial profil (f.eks. månedstak, rabatter eller fritak), sammenlignet med et standard opplegg.
- Et alternativ med øvre tak på samlet bompengebetaling per måned per kjøretøy, inkludert konsekvenser for inntekter, trafikk og fordeling.
- Innenfor rammen av pågående utredning bes det tydeliggjort hvordan prioriteringer i bypakken kan bidra til konkrete mobilitetstiltak i Moss, særlig i områder med høy bilavhengighet.
- En særskilt vurdering av konsekvenser for grupper uten reelle transportalternativer, herunder skiftarbeidere, barnefamilier og beboere utenfor sentrum.
- At ved innfasing av bompengeinnkreving utvikles tiltak for gange, sykkel og kollektivtransport i takt, slik at trafikantene gis reelle alternativer til bilbruk.



Moss
kommune

Folkeavstemning

Folkeavstemningen om bompenger/bypakke september 2026 - kommunestyrets vedtak 16. desember 2025

Stemmeperiode: 14. september til 23. september 2026

- digital stemmegivning
- fysisk stemmemottak på kommunetorget
- veiledningstelefon

Skjæringsdato for manntallet: 30. juni 2026

Det delegeres til valgstyret å fastsette stemmerettsvilkårene

Valgstyret: Formannskapsmedlemmer, med ordfører som leder og vara som nesteleder



Moss
kommune

Veien videre

Politisk vedtak videresendes til Østfold fylkeskommunen

Bompengeutredningen forventes startet høst 2026

Det gode samarbeidet fortsetter!



Takk for oppmerksomhet!

André Kraemer Góes

Areal og transportplanlegger, enhet plan og samfunnsutvikling
andre.kraemer.goes@moss.kommune.no



Moss
kommune