

Arkivsak-dok. 25/04249-13
Saksbehandler Thea Skyvulstad

Saksgang
Formannskapet 2023 - 2027
Bystyret 2023 - 2027

Møtedato
28.08.2025
11.09.2025

Sak nr.
93/25

Innbyggerforslag - Endring av bomplassering på Grålum, Yven og Greåker i Sarpsborg

Innstillingssak.

Medsaksbehandlere: Lars Noreng, Laila Vestby

Kommunedirektørens innstilling:

Innbyggerforslaget etterkommes ikke. Sarpsborg kommune foreslår ikke å vurdere nærmere endret plassering av bomstasjoner eller å nye rabattordninger i Bypakke Nedre Glomma.

Vedlegg:

Innbyggerforslag – endring av bomplassering Grålum, Yven og Greåker
Bompengeinnkreving per bil per postnummer, Sarpsborg og Fredrikstad 1.5.24 – 30.4.25
Statens vegvesen - bompengekonsept 2013

Sammendrag:

Sarpsborg kommune har mottatt et innbyggerforslag om plassering av bomstasjoner i området Grålum, Yven og Greåker. Etter forslagsstillers syn fører dagens plassering av bomstasjonene til skjev belastning for innbyggere, og at noen boområder belastes uforholdsmessig mye. Forslagsstiller vil derfor ha utredet andre plasseringer. Videre ønsker han redusert avgift for innbyggere som er særlig berørt av gjentatte passeringer innenfor korte avstander.

Det foreligger tall som viser at bilister bosatt i områdene Grålum, Yven og Greåker betaler mer i bompenger enn i andre områder i Sarpsborg. Etter kommunedirektørens syn er imidlertid ikke forskjellene så store at det er påkrevet å gjøre endringer, når det tas hensyn til hvilken nytte disse områdene vil ha av de planlagte prosjektene i Bypakke Nedre Glomma.

Kommunedirektøren ser det som uheldig at området Grålum, Yven og Greåker på den ene siden er plassert utenfor bomringen rundt Sarpsborg sentrum, men likevel blir belastet med bompenger ved reise tur/retur også i nordvestlig retning,. Kommunedirektøren mener det hadde vært positivt om det var mulig for beboere på Grålum/Yven/Greåker å kjøre tur/retur Kalnes/Stikkaåsen/Moss uten å bli belastet med bompenger. Dette vil imidlertid kreve omfattende endringer, som også vil ha vesentlige ulemper. Kommunedirektøren anbefaler derfor ikke å utrede dette nærmere.

Kommunedirektøren mener hensynet til innbyggere som passerer bomstasjon ofte er tilstrekkelig ivarettatt ved at det belastes maksimalt 70 passeringer per måned for biler med AutoPASS-avtale og bombrikke, kombinert med andre gjeldende rabattordninger.

Utredning:

Bakgrunn

Sarpsborg kommune mottok 29. april 2025 et innbyggerforslag om å vurdere endring av bomplassering på Grålum, Yven og Greåker. Forslaget er sendt inn av Otto Waale, og det er registrert 1314 underskrifter på nettsiden minsak.no.

Forslagsstillerne ønsker at kommunen skal gjennomgå dagens plassering av bomstasjoner og vurdere følgende tiltak:

- En utredning av alternative plasseringer som i større grad fordeler kostnadene rettferdig blant brukerne.
- Fritak eller redusert avgift for innbyggere som er særlig berørt av gjentatte passeringer innenfor korte avstander.
- En vurdering av hvorvidt enkelte bomstasjoner kan fjernes eller flyttes for å redusere unødvendig belastning på lokaltrafikken.
- Bedre kommunikasjon og involvering av innbyggerne i beslutningsprosessen rundt bomplassering.

Etter forslagsstillers syn fører dagens plassering av bomstasjonene til skjev belastning for innbyggere, og at noen boområder belastes uforholdsmessig mye. Forslagsstiller mener at en ny vurdering av plasseringene kan bidra til bedre trafikkflyt, mindre miljøbelastning og en mer rettferdig fordeling av bompengekostnader.

Krav til innbyggerforslag

Innbyggernes mulighet til å fremme forslag til politisk behandling, reguleres gjennom kommuneloven §12-1 Innbyggerforslag. Kommunestyret plikter selv å ta stilling til forslaget hvis minst to prosent av innbyggerne står bak det. Likevel er 300 underskrifter i kommunen alltid tilstrekkelig. Kommunestyret skal selv ta stilling til om det aktuelle forslaget gjelder kommunens virksomhet.

Kommunestyret skal ta stilling til forslaget senest seks måneder etter at det er fremmet. Denne tidsfristen gjelder ikke hvis forslaget blir henvist til behandling i forbindelse med en pågående plansak etter plan- og bygningsloven.

Sarpsborg kommune mottok forslaget 29. april 2025. Ved at forslaget forelegges bystyret 11. september oppfylles lovens frist.

Det er kun personer som er bosatt og folkeregistrert i kommunen som kan opprette og signere et forslag. I tillegg skal folkeregistrert adresse oppgis når man skriver under. Av ressurshensyn er kun enkelte navn kontrollert mot folkeregisteret, men det framstår overveiende sannsynlig at forslaget støttes av minst 300 innbyggere bosatt i Sarpsborg. Dette legges således til grunn.

Grunnlag for bompengeordningen

Innkreving av bompenger i Sarpsborg startet onsdag 20. mars 2024 kl. 12:00 som en del av Bypakke Nedre Glomma. Dette gjelder også Fredrikstad, og det er satt opp totalt 24 bomstasjoner i de to byene.

Bompengene fra Bypakke Nedre Glomma skal finansiere en rekke tiltak som skal forbedre transportsystemet i området. Dette spleiselaget mellom stat, fylke, kommunene og bilistene skal bidra til en mer bærekraftig og effektiv transportløsning i regionen.

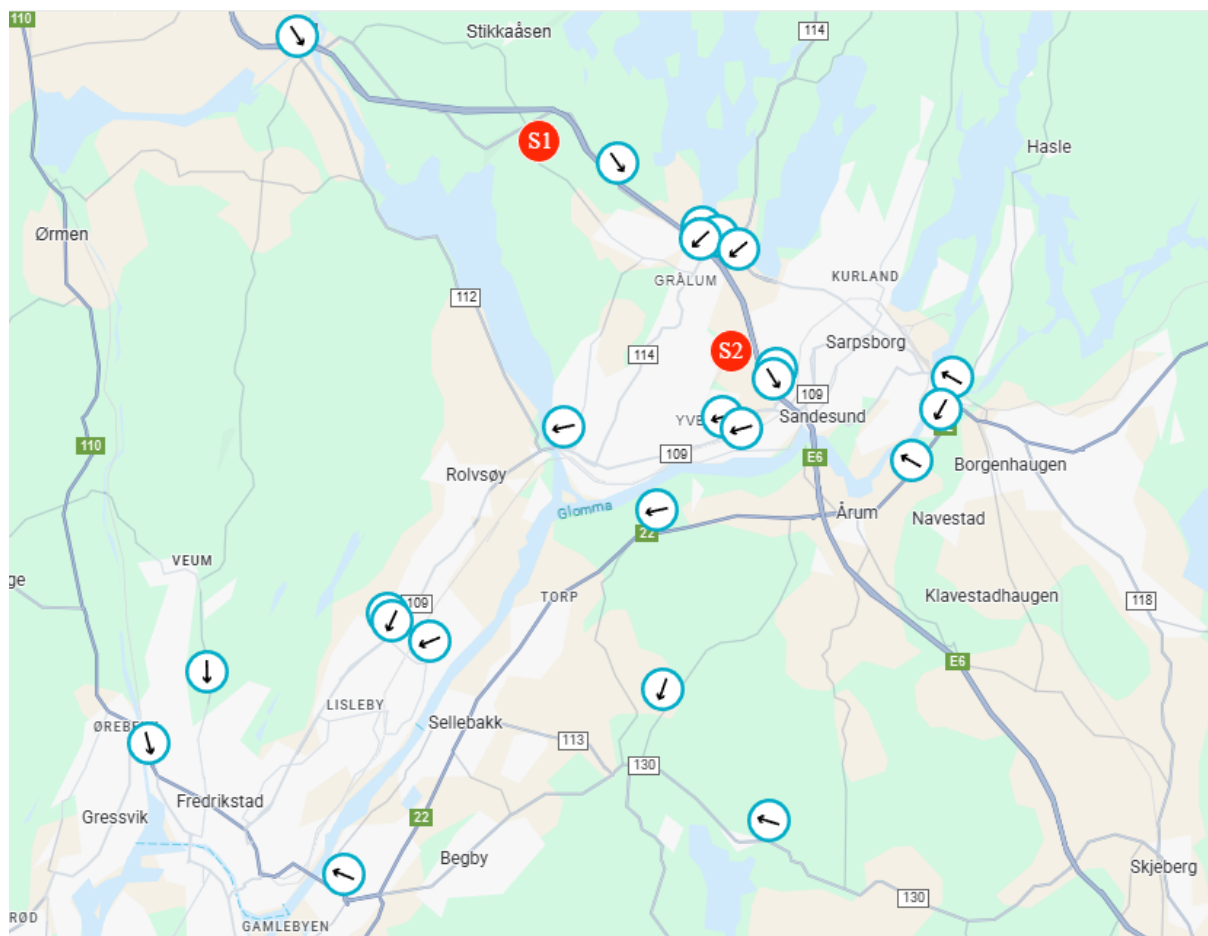
Plasseringen av bomstasjonene i Bypakke Nedre Glomma er vedtatt gjennom en stortingsproposisjon fremmet av Samferdselsdepartementet til Stortinget. Proposisjonen om Utbygging og finansiering av Bypakke Nedre Glomma fase 2 i Viken (Prop. 41 S (2022–2023)) inneholder detaljer om hva som skal bygges, hvordan det skal finansieres, og hvor bomstasjonene skal plasseres. Det er altså Stortinget som har det endelige ansvaret for å godkjenne plasseringen gjennom sin behandling og vedtak av proposisjonen.

Sarpsborg har vært involvert i planleggingen og har gitt sin tilslutning til Bypakke Nedre Glomma gjennom behandling i Sarpsborg bystyre i desember 2021.

Bompengekonseptet ble utredet første gang i forbindelse med at Bypakka ble lagt fram for lokal politisk behandling i 2013. Statens vegvesen utarbeidet da et forslag til bompengefinansiering og forslag til porteføljestyring for Bypakke Nedre Glomma. Gjeldende plassering av bomstasjoner viderefører i hovedsak plasseringen som lå til grunn for de lokalpolitiske vedtakene i 2013.

Det er gjort noen mindre endringer av bompengekonseptet siden 2013. Ved Gatedalen på Hafslund av er det gjort endring av hensyn til næringsaktører, og i Tuneveien på Grålum er det er satt opp en bomstasjon istedenfor å sette opp en bussbom.

Begrunnelse for plassering av bomstasjonene



Figur 1 Kartet viser plasseringen av bompengestasjoner i Nedre Glomma, slik det er gjengitt på nettsidene til Bypakke Nedre Glomma. Pilene viser innkrevingsretning, S1 og S2 markerer stengt vei.

Det framgår av vegvesenets beskrivelse fra 2013 at ulike forslag til bomkonsept ble utredet og drøftet i nært samarbeid mellom Statens vegvesen, kommunene og fylkeskommunen. Mange forslag ble også behandlet gjentatte ganger i koordineringsutvalget, rådmannsutvalget og styringsgruppa for samarbeidsavtalen for felles areal- og transportutvikling i Nedre Glomma. Flere av de ulike forslagene har også vært drøftet med Vegdirektoratet.

Statens vegvesen beskrev i 2013 også hvilke hensyn som er vektlagt ved plasseringen av bomstasjoner. Bomkonseptet skulle så langt som mulig:

- Bidra til å innfri målsettingene i samarbeidsavtalen for Nedre Glomma samt tilsvarende føringer fra overordnede myndigheter som omtalt i kapittel 1.
- Oppfattes som mest mulig rettferdig i hele regionen og gi lik behandling av kommunene.
- Ivareta nytteprinsippet, det vil si at de som betaler bomavgift får nytte av tiltakene som skal finansieres.
- Bidra til å styrke bysentra.
- Unngå å splitte lokalsamfunn og nærmiljøer.
- Unngå uønsket trafikklekkasje til lokale veier.

- Gi størst mulig trafikkgrunnlag i bomstasjonene.
- Unngå for mange bomstasjoner, særlig på lavtrafikkerte veger.

Bomkonseptet i Sarpsborg innebærer at bilister kan kjøre gjennom det aller meste av kommunen, og likevel betale kun i én retning. Dersom man eksempelvis kjører fra Sandbakken til Greåker og tilbake, betaler man kun i retning Greåker, og som følge av timesregelen betaler man for kun én passering. Det framgår av Statens vegvesens beskrivelse at det i utvikling og drøfting av ulike alternativer var en utfordring å finne en bompengeløsning der man unngår betaling i begge retninger for store deler av trafikken fra Sarpsborg til Kalnessykehuset og tilbake igjen. Dette hensynet var avgjørende for hvor bomstasjoner ble foreslått plassert.

Bompengeinnkreving geografisk fordeling

Kommunedirektøren har via Bypakke Nedre Glomma innhentet tall for bompengebetaling i ulike geografiske områder i Sarpsborg. Tallene gir en indikasjon på bompengebelastningen, men kun en indikasjon. De sier blant annet ikke noe om i hvilken grad innbyggerne faktisk velger andre transportformer enn bil, og heller ikke i hvilken grad de velger å droppe reiser helt. De fanger heller ikke opp sosioøkonomiske forhold som påvirker reiseomfanget generelt. Kommunedirektøren understreker videre at det ikke nødvendigvis er ønskelig at bompengebetalingen skal være lik i alle deler av Sarpsborg, da nytten av utbyggingen også vil variere, jf. nytteprinsippet.

Tallene viser hvor mye som betales inn i bompenger pr. bil fordelt på postnummer. Det foreligger ikke denne type tall for bompengeinnkrevingen totalt sett, så det er innhentet tall fra brikkeselskapet Autosync, som er den desidert største aktøren. Tallene skiller ikke på hvilke bomstasjoner bilistene passerer. Trolig utgjør passering av bomstasjoner rundt Fredrikstad en vesentlig del av beløpet for mange bilister fra Grålum/Yven/Greåker. Tallene inkluderer også betaling til Autosync i bomstasjoner i utenfor Nedre Glomma. Da det er rimelig å anta at det er en større andel som pendler på E6 i retning Oslo med bil fra Grålum/Yven/Greåker enn i Sarpsborg for øvrig, kan det ha betydning for hvordan dette området kommer ut.

Postnummer	Bompenger, kr. pr bil, snitt, fra 01.05.2024 til 30.04.2025	Andel elektrisk kjøretøy
1706 Sarpsborg	4 574	16,5 %
1707 Sarpsborg	4 400	22,0 %
1708 Sarpsborg	5 208	22,9 %
1709 Sarpsborg	5 059	24,0 %
1710 Sarpsborg	5 165	30,8 %
1711 Sarpsborg	5 447	20,6 %
1712 Grålum	6 485	33,5 %
1715 Yven	6 361	33,3 %
1718 Greåker	6 435	28,7 %
1719 Greåker	6 718	28,9 %
1721 Sarpsborg	5 033	21,5 %
1722 Sarpsborg	4 818	20,0 %
1723 Sarpsborg	4 808	24,7 %
1724 Sarpsborg	5 281	23,4 %
1725 Sarpsborg	5 002	19,4 %
1726 Sarpsborg	4 862	34,0 %
1727 Sarpsborg	4 886	30,9 %
1730 Ise	4 128	18,6 %
1734 Hafslundsøy	5 207	23,6 %
1735 Varteig	4 440	21,6 %

1738 Borgenhaugen	5 293	21,1 %
1739 Borgenhaugen	4 915	30,7 %
1743 Klavestadhaugen	4 704	22,6 %
1746 Skjeberg	3 906	27,1 %
1747 Skjeberg	4 296	25,9 %

Statistikken er hentet fra Autosync via Bypakke Nedre Glomma. Komplette oversikt over passeringer og beløp i hele bypakkeområdet følger som vedlegg.

Tallene viser at det kreves inn mer bompenger for hver enkelt bil hjemmehørende i området Grålum/Yven/Greåker enn i andre deler av Sarpsborg. Greåker er det området i Sarpsborg der det kreves inn mest pr. bil, etterfulgt av Grålum og Yven. Beløpene er 15-25% høyere enn de områdene i Sarpsborg som kommer nærmest. Dette på tross av at Yven og Grålum har en relativt høy andel el-biler, som får 50% i rabatt for hver passering. Det kan ut fra tallene argumenteres for at Grålum/Yven/Greåker har høyere bompengebelastning enn andre områder i Sarpsborg. Samtidig kan det argumenteres for at forskjellen i belastning mellom de ulike områdene i Sarpsborg ikke er urimelig stor når det tas hensyn til nytten av de bompengefinansierte prosjektene.

Rabattordninger

Det er ulike takster og rabatter for innkrevingen av bompenger i Nedre Glomma. Den såkalte «timesregelen» gjør at man kun betaler for én passering i løpet av en time, uansett hvor mange bomstasjoner man passerer i løpet av den timen. Denne regelen gjelder hele døgnet, alle dager. I tillegg finnes det en utvidet timesregel som gjelder på hverdager mellom klokken 17:30 og 20:30. I hele dette tidsrommet betaler man kun for én passering. Denne fordelingen krever at bilen har AutoPASS-avtale og brikke. Bilister med AutoPASS-avtale og brikke får også 20 prosent rabatt på bompasseringer i det som kalles takstgruppe 1, som gjelder personbiler og andre lette kjøretøy. I tillegg får nullutslippskjøretøy, som elbiler og hydrogenbiler, 50 % rabatt utover eventuell brikke-rabatt. Det er også innført et månedlig passeringstak som gjør at bilisten maksimalt betaler for 70 passeringer per kjøretøy per måned, forutsatt at man har AutoPASS-avtale og brikke.

Kommunedirektørens vurdering

Kommunedirektøren har forståelse for at bompengefinansiering oppleves som belastende for innbyggerne generelt, og da særlig i en tid der prisveksten generelt har vært stor og mange har fått en dårligere privatøkonomi.

Bompenger er innført for å finansiere en nødvendig oppgradering av transportsystemet i Sarpsborg og Fredrikstad, med mål om at flere skal reise kollektivt, sykle eller gå. Det er utfordrende å finansiere de planlagte prosjektene i Bypakke Nedre Glomma med de inntektene som er forutsatt med nåværende bomstasjonsplassering. Kommunedirektøren ser det ikke som aktuelt å endre plasseringen på en måte som reduserer mulighetene for å nå målet med bypakken, eller som svekker de samlede inntektene merkbart.

Kommunedirektøren mener det er positivt at bompengeordningen i Sarpsborg er basert på enveis innkreving, og at bilistene i all hovedsak kun betaler én gang dersom de kjører fram og tilbake mellom to punkter i Sarpsborg. Dette bidrar til å jevne ut belastningen. Videre mener kommunedirektøren det er hensiktsmessig at også store handelsområder som Amfi Borg og Tunejordet er plassert innenfor bomringen på samme måte som Sarpsborg sentrum, av hensyn til konkurransesituasjonen.

Grålum og Greåker er definert som bydelssentre i Sarpsborg, og har trafikkutfordringer. Bilister i området Grålum/Yven/Greåker vil absolutt være blant dem som har nytte av tiltak som bompengene skal finansiere. Samtidig har kommunedirektøren forståelse for at beboere i området Grålum/Yven/Greåker føler at de er hardere rammet av plasseringen av

bomstasjoner enn andre. Kommunedirektøren mener tallene for bompengebetaling fordelt på postnummer underbygger at bompengebelastningen er noe større i dette området enn i øvrige deler av Sarpsborg.

Grålum/Yven/Greåker ligger utenfor bomringen rundt Sarpsborg sentrum. Likevel må bilister bosatt i dette området også betale for én bompassering ved kjøring tur/retur nordvestover til blant annet Kalnessykehuset, boligområdet på Stikkaåsen eller Moss, altså i motsatt retning av sentrum. Bilister bosatt i området må i likhet med andre i Sarpsborg også betale for én bompassering ved reise tur/retur Fredrikstad. Kommunedirektøren mener det hadde vært positivt om det var mulig for beboere på Grålum/Yven/Greåker å kjøre tur/retur Kalnes/Stikkaåsen/Moss uten å bli belastet med bompenger. Det ville fortsatt vært bompengebetaling for reiser tur/retur til områdene innenfor bomringen, men den totale belastningen ville blitt mindre og situasjonen mer lik som for områdene øst for Sarpsborg sentrum. Bilister i områdene øst for Sarpsborg sentrum kan kjøre tur/retur Halden/Sverige uten å betale bompenger.

En omlegging som medfører at beboere på Grålum/Yven/Greåker ikke skal betale bompenger ved reiser tur/retur i nordgående retning, er etter kommunedirektørens oppfatning ikke mulig å få til uten at det går på bekostning av andre viktige hensyn med bompengeordningen. Dette er hensyn som at bilistene i hovedsak kun skal belastes med én bompengepassering ved en reise tur-retur i Nedre Glomma, at uønsket trafikkbelastning på alternative veier skal unngås, at nytteprinsippet skal ivaretas og at bomringen i minst mulig grad skal svekke konkurransesituasjonen for sentrumshandelen. I tillegg kommer hensyn til inntekter og måloppnåelse.

Dette kan eksemplifiseres på følgende måte: Ved en omlegging som beskrevet må fortrinnsvis bomstasjonene med innkreving nordfra fjernes. Det er i dag tre bomstasjoner med innkreving i denne retningen; fylkesvei 118 ved Kalnesbrekka, E6-avkjøringen ved Lekevoll og E6-avkjøringen ved Alvim. Hovedutfordringen med dette er å sikre fortsatt bompengeinnkreving kjøring tur/retur fra området innenfor ringen og til områder nordvest for Grålum, av hensyn til inntekter og måloppnåelse. En bomstasjon med innkreving i nordlig/vestlig retning på fylkesvei fylkesvei 118 mellom kryssene med Hundskinnveien og Tuneveien (ved Tunevannet), kan fange opp trafikken fra sentrum til Lekevoll langs denne strekningen. Da kan det også være mulig å fjerne ytterligere to bomstasjoner på Grålum, i Tuneveien og på fylkesvei 114/118. Det gjenstår imidlertid å fange opp trafikken som går ut på E6 ved Alvim. Dette kan vanskelig løses på annen måte enn med en bom på påkjøringsrampen der. Løsningen vil få en uheldig konsekvens ved at bilister fra Fredrikstad, ved å benytte fylkesvei 109 og og E6 fra Alvim, må betale i begge retninger ved kjøring tur/retur Kalnes eller til områder lengre nord på E6. Dette bryter med intensjonen om enveis innkreving, og kan føre til uønsket trafikkbelastning på alternative veier. En annen ulempe er at en del bilister vil kunne benytte E6 sørfra og kjøre av ved Kalnes, og derfra kjøre inn til Sarpsborg sentrum uten å betale bompenger i det hele tatt. En slik trafikklekkasje kan unngås med bomstasjon ved avkjøringsrampen på Kalnes. I så fall vil blant annet bilister fra Halden måtte betale bompenger ved reise til sykehuset. Dette vil kunne øke inntektene, men det kan være problematisk ut fra nytteprinsippet.

Kommunedirektøren anser at hovedtemaet i innbyggerforslaget er plasseringen av bomstasjoner på Grålum. Der foreligger det på dette stadiet to alternativer:

- 1) Holde fast ved den nåværende plasseringen av bomstasjoner, uten å vurdere endringer nærmere.
- 2) Ta initiativ til at det igangsettes et arbeid med å vurdere endring av plasseringen av bomstasjonene i Grålum-området.

Ved å igangsette et arbeid som i alternativ 2 må det blant annet utredes hvordan trafikken gjennom bomstasjonene vil bli påvirket av endret plassering. Omfanget av bompasseringer er avgjørende for finansiering av bypakken. Det vil også måtte utredes hvordan det vil påvirke bilbruk og trafikkmønster i regionen, med utgangspunkt i målet om nullvekst i personbiltrafikken. Bypakke Nedre Glomma er et samarbeidsprosjekt mellom Sarpsborg og Fredrikstad kommuner, Østfold fylkeskommune og Statens vegvesen. Det må derfor være enighet mellom partene før slike utredninger kan starte opp. Dersom det med grunnlag i utredningene skulle bli enighet mellom partene i bypakka om at bompengekonseptet bør endres, er det eventuelt Samferdselsdepartementet som må legge en slik endring fram for behandling i Stortinget.

Det er etter kommunedirektørens oppfatning lite sannsynlig at et initiativ fra Sarpsborg kommune om endret plassering av bomstasjoner vil føre fram. Samtidig vil det påløpe vesentlige utgifter til et eventuelt utredningsarbeid, enten det resulterer i endringer eller ikke.

Enhver bomring vil medføre noen skjevheter i bompengebelastningen mellom geografiske områder. Kommunedirektøren anser at ekstrabelastningen for beboere på Grålum/Yven/Greåker sammenlignet med andre områder i Sarpsborg ikke er så stor at det tilsier en revurdering av bomstasjonenes plassering, med alt det vil omfatte. . Det er da også lagt vekt på den nytten området får av de planlagte bypakkeprosjektene.

Kommunedirektøren anbefaler derfor alternativ 1, det vil si at Sarpsborg kommune ikke tar initiativ til å revurdere plasseringen av bomstasjonene.

Bompengeordningen har allerede en rabattordning ved at det er satt et tak på antall passeringer det betales for månedlig. Det er dessuten innført en utvidet timesregel for bompengeinnkrevingen, som særlig skal hensynta barnefamilier. Kommunedirektøren mener hensynet til innbyggere som passerer bomstasjoner ofte er tilstrekkelig ivaretatt, og anbefaler ikke at Sarpsborg kommune tar initiativ til ytterligere rabattordninger.

Hvordan innbyggerne best kan involveres i spørsmålet om hvor bomber skal plasseres kan eventuelt ses på dersom bystyret ønsker å se på andre plasseringer.

Konsekvenser økonomi, miljø og folkehelse:

Økonomi:

Dersom kommunedirektørens innstilling får tilslutning har saken ingen økonomiske konsekvenser. Et vedtak om å vurdere annen plassering av bomstasjoner vil i første omgang medføre utgifter til utredning. Hvor omfattende disse vil være kan er det ikke mulig å anslå på dette stadiet.

Miljø:

Det viktigste målet med Bypakke Nedre Glomma er nullvekst i personbiltrafikken. Kommunedirektørens innstilling medfører ingen endring i måloppnåelsen.

Folkehelse:

Bypakke Nedre Glomma omhandler en nødvendig oppgradering av transportsystemet i Sarpsborg og Fredrikstad, og særlig for at flere skal reise kollektivt, sykle eller gå. Mer miljøvennlige transportformer kan være helsefremmende, særlig dersom flere sykler eller går. Samtidig kan en bompengeordning også medføre at personer velger ikke å delta i sosiale aktiviteter av økonomiske årsaker. Dette er uheldig i et folkehelseperspektiv. Kommunedirektørens innstilling medfører ingen endring.