



Innst. S. nr. 275

(2006-2007)

Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

St.prp. nr. 79 (2006-2007)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om revisjon og slutføring av Østfoldpakka fase 1 - utbygging og finansiering av prosjektet E18 Krosby-Knapstad - plassering av bomstasjon på fylkesveg 311 Osloveien

Til Stortinget

SAMMENDRAG

I proposisjonen går Samferdselsdepartementet bl.a. inn for at utbyggingen av vegprosjektet E18 Krosby-Knapstad i Østfold framskyndes, slik at en åtte kilometer ny firefelts veg kan åpnes for trafikk i løpet av sommeren 2008.

Bakgrunn

Østfold fylkesting tilrådte ved behandling av Østfoldpakka 25. mars 1999 at E6 og E18 i Østfold skal bygges ut ved bompenger, forutsatt en statlig andel på minst 50 pst. Det synes som at fylkestinget forutsatte at utbygginga skal stå ferdig innen 2011, uten at dette går fram av vedtaket.

Sentralt i Stortingets behandling av Østfoldpakka er behandlinga av St.prp. nr. 26 (1999-2000), St.meld. nr. 46 (1999-2000), St.prp. nr. 68 (2001-2002), St.prp. nr. 67 (2002-2003), St.meld. nr. 24 (2003-2004) og Samferdselsdepartementets St.prp. nr. 1 for enkelte år.

Det er gitt samtykke til delvis bompengefinansiert utbygging av E6 og E18 i Østfold, med sideveger.

Samferdselsdepartementet la i St.prp. nr. 26 (1999-2000) til grunn minst 50 pst. bompenger, mens samferdselskomiteen ved behandlingen forutsatte 50/50 kostnadsdeling mellom bompenger og statlige midler.

Det er gitt samtykke til forsert utbygging av E6 ved å trekke finansiering av den nye Svinesundsforbindelsen ut av Østfoldpakka. Det er også gitt samtykke til forsert anleggsstart for prosjekt på E18.

Stortinget har bedt om ei ytterligere forsering av E18 uten at det er gitt økonomisk rom for det. Det foreligger derfor ikke en avklaring for når E18 kan stå ferdig.

Status for utbyggingen av E6 og E18 i Østfold

Kostnadene ved utvidelse av E6 gjennom hele Østfold til firefelts veg, inklusive den norske delen av ny Svinesundsforbindelse, var anslått til om lag 3,8 mrd. kroner, omregnet til 2007-prisnivå. Kostnadene ved utbygging av E18 til tofelts veg var anslått til om lag 2,4 mrd. kroner, inklusive tiltak på eksisterende E18 og sidevegnettet.

Kostnadene ved utbygging av E6 gjennom Østfold til firefelts veg er nå anslått til om lag 3,5 mrd. kroner, eksklusiv den norske delen av ny Svinesundsforbindelse som er tatt ut av Østfoldpakka og fullfinansiert gjennom et eget svensk-norsk bompengeprogger. I forbindelse med statsbudsjettet for 2005 ble det avklart at fullføringen av E6-utbyggingen framskyndes til 2008, jf. St.prp. nr. 1 (2004-2005).

Kostnadene ved utbygging av E18 gjennom Østfold er økt til om lag 3,5 mrd. kroner, inklusive tiltak på eksisterende E18 og sidevegnettet. Økningen skyldes i hovedsak at det legges opp til å bygge firefelts veg fra Momarken til Akershus grense i stedet for tofelts veg. I tillegg kommer kostnader på om lag 200 mill. kr til utbedring av strekningen Riksgrensen - Ørje, som ikke var inkludert i det opprinnelige kostnadsoverslaget.

Om videreføring av utbyggingen av E18 i Østfold - forsering av strekningen Krosby-Knapstad

Østfold fylkeskommune har i flere sammenhenger gått inn for at fase 1 av Østfoldpakka revideres, slik at utbyggingen av E18 kan fullføres innen 2009.

Samferdselsdepartementet har ved flere anledninger hatt møter med Østfold fylkeskommune der utbyggingen av E18 har vært drøftet. Fylkeskommunen har i møtene ønsket større oppfølging fra statlige myndigheter mht. forpliktelsene staten er pålagt gjennom tidli-

gere behandlinger i Stortinget av Østfoldpakka. Bakgrunnen for fylkeskommunens ønske har vært manglende fremdrift i E18-utbygginga og for høy bompengandelen i pakka. Sentrale krav fra fylkeskommunen har bl.a. vært at staten må sørge for statlig finansieringsandel på 50 pst., sørge for ferdigstilling av E18 i 2009-2010 og forsert anleggsstart for strekningen Krosby-Knapstad til 2006.

Det er etter Samferdselsdepartementets vurdering ikke rom innenfor budsjetttrammene til å kunne etterkomme alle kravene. Departementet ønsker likevel å unngå stopp i utbyggingen på E18 i 2007, og har forelagt fylkeskommunen et forslag til utbyggings- og finansieringsopplegg som vil sikre forsert utbygging av E18 på strekningen Krosby-Knapstad, jf. pkt. 2 i proposisjonen.

Nærmere om forseringen

Østfold fylkeskommune fattet vedtak i saken i møte i fylkestinget 1. mars 2007:

Opplegget vil innebære en endring i gjeldende bompengepoleg for Østfoldpakka. I tillegg til å øke bompengetakstene med 25 pst. på E18 og forlenge bompengeperioden til 20 år på både E6 og E18, vil det fortsatt være mulig å øke takstene og forlenge innkrevingsperioden i tråd med retningslinjene for bompengefinansiering dersom det skulle være nødvendig.

Fylkestinget har ved behandlingen av departementets forslag frafålt kravet om at staten skal dekke 50 pst. av de samlede utbyggingskostnadene for E6 og E18, medregnet den norske delen av ny Svinesundsforbindelse. Videre aksepterer fylkestinget at utbyggingen av E18 på strekningen Krosby-Knapstad startes opp uten at staten forplikter seg på en sluttdato for hele E18-utbyggingen. I tillegg aksepterer fylkestinget at innkrevingsperioden forlenges til 20 år både på E6 og E18 og at bompengetakstene på E18 økes med 25 pst.

Etter Samferdselsdepartementets vurdering har Østfold fylkeskommune med dette vedtaket gitt sin tilslutning til et opplegg som gjør det forsvarlig å forsere prosjektet E18 Krosby-Knapstad. De gjenstående strekningene på E18, Riksgrensen-Ørje, Melleby-Momarken og Knapstad-Akershus grense, må vurderes i forbindelse med kommende revisjoner av Nasjonal transportplan, på lik linje med andre prosjekter og tiltak på stamvegnettet.

Samferdselsdepartementet har merket seg at fylkestinget ber om at bomstasjonsplasseringen på E18 blir vurdert i forbindelse med ferdigstillingen av prosjektet Krosby-Knapstad. Departementet slutter seg til dette. Det er imidlertid en forutsetning at eventuelle endringer ikke fører til reduserte bompenginntekter. Videre er det en forutsetning at sammenhengen mellom nytte og betaling blir tilfredsstillende ivaretatt.

Samferdselsdepartementet gjør oppmerksom på at en utvidelse av bompengeperioden til 20 år vil bryte med retningslinjene for bruk av bompenger. Opplegget vil også bryte med Stortingets forutsetning om lik fordeling i Østfoldpakka mellom bompenger og statlige midler. Departementet mener at det likevel vil være

riktig å legge til grunn opplegget fordi en sikrer forsert utbygging av E18 på strekningen Krosby-Knapstad.

Om prosjektet E18 Krosby-Knapstad

Prosjektet omfatter bygging av 8 km firefelts veg på strekningen Krosby-Knapstad vest for Askim, inklusive bygging av ny bru over Glomma og tunnel gjennom Romsåsen. Videre inngår nødvendig omlegging av lokalvegnettet vestover fra Askim. Bygging av ny E18 på denne strekningen vil medføre at avviklings- og miljøproblemene som dagens trafikk gjennom Spydeberg sentrum skaper, vil bli vesentlig redusert. I tillegg vil trafikksikkerheten bli bedret.

Det legges opp til anleggsstart i august 2007, og prosjektet er planlagt åpnet for trafikk sommeren 2010.

Det er gjennomført ekstern kvalitetssikring av styringsunderlag og kostnadsoverslag (KS2) for prosjektet E18 Krosby-Knapstad.

Omregnet til 2007-prisnivå blir styringsrammen 961 mill. kroner og kostnadsrammen 1 012 mill. kroner. Netto nytte over totale kostnader (NN/K) er beregnet til om lag -0,1.

Finansieringsplanen går fram av tabell 3.1 i proposisjonen.

Det foreslås at bompengeselskapet kan forskuttere 140 mill. kroner av utbyggingskostnadene for E18 Krosby-Knapstad, mot tilbakebetaling fra staten i løpet av perioden 2010-2013. Videre vil kostnadsøkningen for E18 Krosby-Knapstad bli dekket ved en overføring av om lag 390 mill. kroner i statlige midler fra E6 til E18 i perioden 2006-2009. Denne overføringen av statlige midler fører igjen til behov for økt bompengefinansiering for å kunne gjennomføre prosjekter som inngår i Østfoldpakka, det vil si vegprosjekter på E18 og E6 i Østfold.

Som følge av behov for økte bompengemidler - og i tråd med lokale ønsker og vedtak - blir det derfor nå foreslått enkelte endringer i bompengepolegget for Østfoldpakka: Bompengeperioden for Østfoldpakka utvides fra 15 til 20 år, på både E6 og E18. Med virkning fra 2010 skal bompengetakstene på E18 økes fra 20 kroner til 25 kroner for personbil og fra 40 kroner til 50 kroner for tyngre kjøretøy.

Østfold fylkeskommune har i sitt vedtak av 1. mars 2007 utvidet gjeldende garanti på 1 840 mill. kroner med 900 mill. kroner for å dekke lån til forskottering av prosjektet E18 Krosby-Knapstad.

Om revidert finansieringsplan for Østfoldpakka

Tabell 3.2 i proposisjonen viser forslag til revidert finansieringsplan for utbyggingen av E6 og E18 gjennom Østfold, inklusive tiltak på eksisterende E18 og sideveger langs E18. Forslaget er basert på at prosjektet E6 Svingskogen-Åsgård åpnes for trafikk høsten 2008. På E18 åpnes prosjektet Momarken-Sekkelsten for trafikk i oktober 2007, og prosjektet Krosby-Knapstad forseres slik at dette kan åpnes for trafikk sommeren 2010. Videre er det lagt til grunn at forutsatte tiltak på eksisterende E18 og sideveger langs E18 slutføres i perioden 2010-2013.

Etter dette er det ikke grunnlag for ytterligere utvidelse av bompengeprogget for utbygging av E6 og E18 gjennom Østfold. De gjenstående strekningene på E18, strekningene Riksgrensen-Ørje, Melleby-Momarken og Knapstad-Akershus grense, må derfor finansieres med statlige midler.

Restbehovet, etter at prosjektet Krosby-Knapstad er fullfinansiert, vil være om lag 1,1 mrd. kroner.

Om plassering av bomstasjon på fylkesveg 311 Osloveien

Saken er sist omtalt i St.prp. nr. 1 (2004-2005), side 102, og i St.prp. nr. 1 (2005-2006).

Bomstasjonen på fylkesveg 311 er en del av bompengeprogget for E6 i Østfold. Bomstasjonen var opprinnelig planlagt plassert sør for krysset Osloveien/Brevikveien. Lokal motstand mot en tovegs bomstasjon sør for krysset førte til at stasjonen i stedet ble etablert nord for krysset.

På bakgrunn av vedtak i Østfold fylkeskommune og Moss kommune går Vegdirektoratet inn for at bomstasjonen på fylkesveg 311 ikke blir flyttet.

Samferdselsdepartementet er i gang med å foreta en vurdering knyttet til problemstillingene i denne saken. Departementet vil komme tilbake til Stortinget med en tilråding så snart som mulig.

Departementet viser i den forbindelse til at i det forelåtte opplegget for slutføring av Østfoldpakka og forsering av E18 Krosby-Knapstad er lagt til grunn at bomstasjonen på fylkesveg 311 opprettholdes.

KOMITEENS MERKNADER

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Eirin Faldet, Svein Gjelseth, Irene Johansen, Torstein Rudihagen, Tor-Arne Strøm og Truls Wickholm, fra Høyre, Øyvind Halleraker og Trond Helleland, fra Sosialistisk Venstreparti, Hallgeir H. Langeland, fra Kristelig Folkeparti, Jan Sahl, fra Senterpartiet, Jenny Klinge, og fra Venstre, Borghild Tenden, viser til proposisjonen som omfatter forslag til revisjon og slutføring av Østfoldpakka fase 1, med forslag til utbygging og finansiering av prosjektet E18 Krosby-Knapstad og plassering av bomstasjon på fylkesveg 311.

Flertallet viser til det sterke lokale engasjementet i Østfold for en forsert utbygging av E18 gjennom fylket, og de ulike vedtak som er gjort de siste årene både lokalt i kommuner og fylkeskommunen og sentralt på Stortinget, som uttrykker ønske om å få dette til.

Flertallet viser til at regjeringen Stoltenberg ønsker å unngå stans i utbyggingen av E18, og har i samarbeid med Østfold fylkeskommune sett på mulighetene for forsert anleggsstart av parsellen Krosby-Knapstad, med sikte på at parsellen kan åpnes for trafikk i 2009/2010. Opplegget for dette, slik Regjeringen foreslår i proposisjonen, har fylkestinget i Østfold sluttet seg til i mars 2007.

Flertallet har merket seg at fylkestinget med dette vedtaket blant annet har frafalt krav om at staten skal dekke 50 pst. av de samlede utbyggingskostnader for E6 og E18 medregnet den norske del av Svinesundsforbindelsen som opprinnelig vedtatt. Flertallet har videre merket seg at videreføringen av prosjektet gjøres uten at staten har forpliktet seg til en sluttdato for hele E18-utbyggingen, og at det er akseptert at innkrevingsperioden forlenges til 20 år både på E6 og E18 og en økning av bompengetakstene på E18 med 25 pst. fra 2010.

Flertallet vil peke på at Regjeringens forslag til endringer i bompengeprogget er i tråd med lokale vedtak.

Flertallet viser til at prosjektet omfatter bygging av en åtte kilometer ny firefelts veg på strekningen Krosby-Knapstad vest for Askim, med bygging av ny bru over Glomma og tunnel gjennom Romsåsen og omlegging av det lokale vegnettet vestover fra Askim.

Flertallet vil peke på at strekningen Krosby-Knapstad er den mest trafikkbelastede delen av E18 i Østfold. Gjennomføring av prosjektet vil føre til en reduksjon av avviklings- og miljøproblemer som følger av dagens trafikk gjennom Spydeberg sentrum. I tillegg ventes trafiksikkerheten å bli vesentlig bedre på hele strekningen.

Flertallet har merket seg at reguleringsplaner for prosjektet er godkjent og at det er gjennomført ekstern kvalitetssikring av styringsunderlag og kostnadsoverlag (KS2) for prosjektet.

Flertallet viser til at kostnadene for prosjektet E18 Krosby-Knapstad er blitt høyere enn tidligere forutsatt, og at kostnadsøkningen i hovedsak har sammenheng med at det nå legges opp til å bygge firefelts veg på E18-strekningen fra Momarken til Akershus grense, i stedet for tofelts veg som opprinnelig planlagt. Styringsrammen for prosjektet er på 961 mill. kroner og kostnadsrammen på 1 012 mill. kroner.

Flertallet har merket seg Regjeringens forslag til finansieringsopplegg for prosjektet. Dette innebærer blant annet ovennevnte endringer i bompengeprogget for E6 og E18, noe som muliggjør en overføring av om lag 390 mill. kroner i statlige midler fra E6 til E18 i perioden 2006-2009. I tillegg forplikter staten seg til å stille til disposisjon om lag 480 mill. kroner i statlige midler til prosjektet i perioden 2010-2013, det er om lag 210 mill. kroner mer enn det som var lagt til grunn i NTP. Videre får bompengeselskapet anledning til å forskuttere deler av utbyggingskostnadene. Det er stilt en utvidet fylkeskommunal garanti som må godkjennes av Kommunal- og regionaldepartementet.

Flertallet har merket seg at det etter dette ikke er grunnlag for ytterligere utvidelse av bompengeprogget for utbygging av E6 og E18 gjennom Østfold. De gjenstående strekningene med en kostnad på om lag 1,1 mrd. kroner må derfor finansieres med statlige midler.

Flertallet vil vise til at departementet har beregnet at med en bevilgning på 1,1 mrd. kroner til finansiering av de gjenstående parsellene, vil statens samlede andel

av finansieringen av Østfoldpakka eksklusiv norsk del av ny Svinesundsforbindelse, bli om lag 50 pst.

Flertallet har merket seg Samferdselsdepartementets påpeking av at utvidelse av bompengerperioden for Østfoldpakka fase 1 til 20 år bryter med retningslinjene for bruk av bompenger, og at dette gjøres fordi det er nødvendig for å sikre en forsert utbygging på denne sterkt trafikkerte strekningen.

Flertallet viser til at Østfold fylkeskommune har gitt tilslutning til nødvendige endringer i forutsetningene for Østfoldpakka fase 1, slik at en unngår stopp i utbyggingen av E18 og samtidig forserer utbyggingen av strekningen Krosby-Knapstad. Regjeringens forslag innebærer et stort steg videre mot målet om å slutføre utbyggingen av hele E18-strekningen fra Akershus grense til Ørje.

Flertallet vil peke på at etter dette gjenstår parsellene Knapstad-Akershus grense, Momarken-Melleby og Ørje-Riksgrensen. Flertallet har merket seg at ferdigstillelse av disse strekningene vil bli vurdert i forbindelse med kommende revisjoner av Nasjonal transportplan.

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, vil vise til at i NTP 2006-2015, som ble lagt fram av den forrige regjeringen, ligger utbygging av parsellen Krosby-Knapstad inne med oppstart i perioden 2010-2015. Regjeringen Stoltenberg har gjennom forslagene i St.prp. nr. 79 (2006-2007) mer enn oppfylt NTP for E18 i Østfold. Den forrige regjeringen hadde i NTP ikke lagt inn noe tidspunkt for ferdigstillelse av hele E18 i Østfold.

Dette flertallet viser videre til at det er åpnet for en KS1 av E18 gjennom Follo. Dette er Statens vegvesen enig i. Gjennom KS1 vil flere trasévalg, trafikkberegninger, jordvern m.m. bli omhandlet i en samlet prosess.

Dette flertallet vil peke på at regjeringen Bondevik II varslet Stortinget i St.meld. nr. 24 (2003-2004) Nasjonal transportplan 2006-2015, at det skulle gjennomføres en bred vurdering av offentlig-privat samarbeid (OPS) etter at det var inngått kontrakt på det tredje prøveprosjektet. Arbeidet med en ekstern evaluering er nå i gang. Det denne regjeringen gjør, er å følge opp det som den forrige regjeringen varslet Stortinget om i NTP (2006-2015). Det er bemerkelsesverdig at regjeringspartiene i den forrige regjeringen nå ikke ser behov for denne evalueringen, men viderefører OPS uten å følge opp sitt eget vedtak.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre er positive til at man kommer i gang med parsellen Krosby-Knapstad, men beklager sterkt at det fortsatt ikke er noen planer for forsering av gjenværende parseller, jf. side 2 i proposisjonen.

Disse medlemmer viser til at Regjeringen ikke oppfylder handlingsprogrammene til veginvesteringer i Nasjonal transportplan. Disse medlemmer kon-

staterer at klare lovnader fra regjeringspartiene før valget i 2005 ikke blir innfridd.

Disse medlemmer mener det er kritikkverdig at det ikke foreligger verken noen planer for forsering av gjenværende parseller, eller noen signaler om når en sammenhengende E18 gjennom Østfold vil kunne være ferdigstilt.

Disse medlemmer viser til merknader om offentlig-privat samarbeid (OPS) i Budsjett-innst. S. nr. 13 (2006-2007). Disse medlemmer vil ha mer av offentlig-privat samarbeid for å sikre fullfinansiering fra start. Dette vil sikre en sammenhengende vegutbygging og fremtidig vedlikehold på en bedre måte. Det vil også gi bedre kvalitetssikring i prosjektet ny E18.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Magnhild Holmberg, lederen Per Sandberg og Arne Sortevik, peker på at E18 er en av Norges nasjonale transportkorridorer. Disse medlemmer har merket seg at prosjektet omfatter bygging av 8 km firefelts veg på strekningen Krosby-Knapstad vest for Askim, inklusive bygging av ny bru over Glomma og tunnel gjennom Romsåsen. Disse medlemmer har videre merket seg at det inngår nødvendig omlegging av lokalvegnettet vestover fra Askim. Disse medlemmer peker på at bygging av ny E18 på denne strekningen vil medføre en betydelig fremkommelighetsforbedring. Samtidig vil miljøproblemene som dagens trafikk gjennom Spydeberg sentrum skaper, bli vesentlig redusert og trafikksikkerheten bli bedret. Disse medlemmer peker på at dette prosjektet derfor er nok et eksempel på at effektive vegeer også er sikre og miljøvennlige vegeer.

Disse medlemmer har merket seg at det fortsatt gjenstår å bygge ut strekningene Riksgrensen-Ørje og Melleby-Momarken, og peker på at også arbeidet med å bygge ut disse til firefelts veg må forseres slik at hele korridoren fra Akershus grense til riksgrensen blir rustet opp. Disse medlemmer har også registrert at samferdselsministeren selv bidrar til usikkerhet og forsinkelse vedrørende slik videre utbygging når hun har åpnet for utredning av en ny trasé gjennom Akershus (det som kalles Sørmarka-alternativet) og mot Statens vegvesens anbefaling.

En forsert utbygging av en effektiv, sikker og miljøvennlig samlet E18-korridor er viktig, og bør etter disse medlemmers syn selvsagt finansieres av staten. Disse medlemmer avviser at det ikke er økonomisk rom for en slik nødvendig investering i nasjonal infrastruktur som vil gi bedre effektivitet, bedre sikkerhet og bedre miljø. Norge er rikere enn noen gang og blir stadig rikere.

Disse medlemmer mener det er en langt mer solidarisk løsning som gir bedre samfunnsøkonomisk avkastning, når deler av avkastningen fra norsk oljefor-
mues investeres i norske vegeer i stedet for utenlandske børser. Disse medlemmer peker på at store investeringer i norsk stamvegnett er nødvendig for å få bedre effektivitet, bedre sikkerhet og bedre miljø, og at det

også er statens klare ansvar å finansiere slike investeringer.

Disse medlemmer viser til vegloven § 20 der det heter: "Staten ber utgiftene til planlegging, bygging, utbetring, vedlikehold og drift av riksvegar, her og utgiftene til egedomsinnrep.". Når den statlige finansiering ikke bare suppleres, men likestilles med og erstattes av bompenger, er det en utvikling som disse medlemmer ikke bare ser på med stigende bekymring, men også tar sterkt avstand fra.

Disse medlemmer har merket seg at perioden for innkreving av bompenger både på E6 og E18 utvides fra 15 til 20 år. Disse medlemmer har merket seg departementets omtale av dette der det heter:

"En utvidelse av bompengerperioden til 20 år bryter med hovedregelen om at innkrevingsperioden skal avgrenses til 15 år. For å sikre forsert utbygging av E18 Krosby-Knapstad, tilrår Samferdselsdepartementet likevel et opplegg med 20 års innkrevingsperiode."

Slik disse medlemmer ser det, er dette et nytt eksempel på at departementet med Regjeringens vel-signelse tolker seg ut av åpenbare brudd med gjeldende lover og forskrifter for å øke finansiering av norske veger med bruk av bompenger.

Disse medlemmer har merket seg svarene fra departementet på omfattende spørsmål gjennom komiteen, om ulike kostnader ved det nye finansieringsopplegget for Østfoldpakka. Disse medlemmer peker på at stortingsproposisjonene om bompengefinansierte prosjekter generelt er uoversiktlig fremstilt, og at det mangler vesentlig informasjon om prosjektene (KS-rapporter), og om de fulle kostnadene ved bruk av bompengefinansiering. Disse medlemmer mener fremstilling og informasjon bør forbedres betydelig.

Disse medlemmer har merket seg at samlet kostnad for fase 1 er økt med 1 270 mill. kroner, og at finansiering med bompenger ser ut til å øke med 1 284 mill. kroner. Disse medlemmer har videre merket seg at statlig andel ser ut til å bli redusert fra opprinnelig 51 pst. i St.prp. nr. 26 (1999-2000) til 41 pst.

Disse medlemmer har videre merket seg at innkrevingskostnadene ser ut til å øke med 12 mill. kroner. Økte rentekostnader som skal betales av bilistene gjennom bompenger, ser ut til å bli 200 mill. kroner som følge av at prosjektet forseres. Bygging av en ny bomstasjon og riving av 2 er anslått å koste 21 mill. kroner.

Disse medlemmer vil vise til at dette samlet gir følgende bilde:

Økte kostnader dekket gjennom bompenger:

Økt bompengeneinnbetaling	1 284 mill. kroner
Økte innkrevingskostnader	12 mill. kroner
Økte rentekostnader...	200 mill. kroner
Bygging/riving bomstasjoner	21 mill. kroner
Totalt	1 517 mill. kroner

Disse medlemmer har merket seg at i tillegg til å betale for kostnadsøkningen for Østfoldpakken slik den nå foreligger, må bilistene gjennom bompenger også betale kostnader på 247 mill. kroner knyttet til at finansiering med bompenger benyttes.

Disse medlemmer mener en så kostbar finansiering er uakseptabel og også unødvendig.

Disse medlemmer viser til at i de 12 stortingsproposisjonene om bompengefinansierte samferdselsprosjekter som er fremmet av denne Regjeringen, og som Stortinget har ferdigbehandlet, er både prinsippene om nytteprinsipp og etterskuddsinnkreving brutt. Disse medlemmer peker spesielt på de store innkrevings- og rentekostnadene som i mange slike saker pålegges bilistene i tillegg til netto bompengebidrag til prosjektets finansiering. I de 12 bompengefinansierte samferdselsprosjektene Regjeringen har fremsendt, er denne ekstraregningen svært omfattende. Det innebærer at bilistene totalt betaler mer enn det de samme prosjektene koster å bygge.

Disse medlemmer mener Regjeringen aktivt undergraver Stortingets egne vedtatte forutsetninger (alle partier unntatt Fremskrittspartiet) for bruk av bompenger til vegutbygging i forbindelse med Stortingets behandling av Nasjonal transportplan 2006-2015, jf. Innst. S. nr. 240 (2003-2004) og St.meld. nr. 24 (2003-2004).

Disse medlemmer viser til Innst. S. nr. 240 (2003-2004) der det heter: "Flertallet er positive til Regjeringens forslag om å innskjerpe retningslinjene for nytteprinsippet.", og videre "Flertallet ser det pedagogiske poenget i at innkrevingen starter på den nye vegen når den står ferdig og er enig i at etterskuddsinnkreving skal være hovedregelen.". Disse medlemmer viser til at i flere av de bompengefinansierte prosjektene denne regjeringen har fått vedtatt i Stortinget, er nytteprinsippet og/eller prinsippet om etterskuddsbetaling brutt.

Disse medlemmer viser også til at såkalt lokal enighet er politisk enighet gjennom flertalsvedtak i kommunestyre og fylkesting. Innbyggerne blir ikke spurt direkte gjennom lokal folkeavstemning, slik disse medlemmer mener man bør gjøre. Disse medlemmer viser til at bompengefinansiering som hovedregel har nedbetalingstid på 15 år, og at vedtak om bompengefinansiering griper inn i daglige rammebetingelser for innbyggerne som må betale i svært lang tid. Disse medlemmer mener at det derfor er rimelig at innbyggerne i berørte kommuner selv får uttale seg om bruken av bompenger. Det er heller ikke gjort i denne saken.

Bruken av bompengefinansiering har etter disse medlemmers mening løpt løpsk under denne regjeringen, og nå er uten styring.

Disse medlemmer peker på at dette skjer med Senterpartiet i regjering, og med en samferdselsminister fra Senterpartiet. Disse medlemmer viser til at Senterpartiet i sitt program sier følgende om bompenger:

"Utbygging av vei er en offentlig oppgave. Senterpartiet mener at finansieringen av nye veiprosjekter bør skje over offentlige budsjetter og er skeptisk til en utvikling som går i retning av stadig flere bompengeprojekter. I dag er en for stor andel av samferdselsprosjektene basert på brukerfinansiering."

Disse medlemmer vil peke på at til tross for denne erklærte politikken fra Senterpartiet, har utviklingen gått i motsatt retning fra og med 2006 med Senterpartiet i regjering og med en samferdselsminister fra Senterpartiet. Det er satt stadig nye rekorder i bompengebrauk. Flere nye prosjekter er godkjent med 100 pst. bompengefinansiering. Under denne regjeringen er det med dette prosjektet godkjent 13 nye prosjekter basert på omfattende bompengefinansiering, som også i tillegg til prosjektfinansiering gir bilistene store ekstra finansieringskostnader. I perioden 2001-2005 hadde Senterpartiet overhodet ingen innflytelse på de årlige samferdselsbudsjettene. I denne perioden så langt er Senterpartiets markerte politiske uttelling innenfor samferdselssektoren, bl.a. en kraftig økning i bruk av bompengefinansiering innenfor vegbyggingen, en utvikling Senterpartiet har gått til valg på å bekjempe.

Disse medlemmer mener det er på høy tid at Stortinget nå får en evaluering av bruk av bompenger til finansiering av stam- og riksveger. Disse medlemmer understreker at målet for Fremskrittspartiet med en slik evaluering er å samle støtte for at bompengefinansiering erstattes av full statlig finansiering. Disse medlemmer peker på at bygging av infrastruktur er investering og må behandles som investering i statlige budsjetter. Disse medlemmer viser også til at Fremskrittspartiet ønsker opprettet et infrastrukturfond på 300 mrd. kroner der årlig avkastning skal øremerkes infrastruktur. I tillegg til ordinære flerårige samferdselsbudsjett som følger opp vedtatte planer, vil en slik fondsløsning gi mulighet for et nødvendig løft innenfor vegbygging i Norge uten bruk av bompengefinansiering. Disse medlemmer viser til forslag fremsatt i Stortinget 5. oktober 2006:

"Stortinget ber Regjeringen opprette et infrastrukturfond, pålydende 300 mrd. kr. Avkastningen øremerkes veiinvesteringer med 70 pst., jernbane- og kollektivtiltak, inkludert bussbasert kollektivtrafikk 25 pst. og bredbånd 5 pst."

Disse medlemmer peker på at omfattende bruk av bompengefinansiering også medfører at nasjonale prioriteringer i vedtatte planer og handlingsprogrammer brytes. Når fylkeskommuner og kommuner ved hjelp av bruk av bompengefinansiering kan kjøpe seg høyere plass på vedtatt prioriteringsliste, kan det gå på bekostning av prioriterte prosjekter i andre fylker og kommuner som ikke lar seg presse til bruk av bompengefinansiering.

Disse medlemmer mener det derfor er viktig at en slik evaluering også omfatter forslag om alternative finansieringsløsninger som kan sikre forsert utbygging av et transport- og miljøeffektivt hovedvegnett i Norge, uten bruk av bompengefinansiering.

Disse medlemmer understreker Fremskrittspartiets syn om at staten som vegholder skal finansiere utbygging og vedlikehold av et effektivt, sikkert og miljøvennlig riksvegnett i Norge. Disse medlemmer har registrert at denne regjering driver en form for politisk utpressing av regioner, fylker og kommuner med et tydelig budskap om at "uten bom ingen veg" for deretter å dekke seg bak at slike prosjekter springer ut fra lokale initiativ. Etter disse medlemmers oppfatning betyr lokal aksept på ingen måte initiativ med ønske om å betale bompenger, men at ulike politiske grupperinger i ulike situasjoner gir etter for sentralt press om å betale en gang til for statens egen vegbygging i eget område eller for å rykke oppover på prioriteringslisten for stam- og riksvegprosjekter.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

"Stortinget vedtar en ytterligere forsering av utbyggingen av E18 som omtalt i St.prp. nr. 79 (2006-2007) og basert på statlig finansiering. Stortinget ber Regjeringen sørge for nødvendig statlig forskottering for å sikre fremdriften i arbeidet og innarbeide statlige bevilgninger i årlige budsjetter fra 2008."

"Stortinget ber Regjeringen avklare snarlig fremdrift av gjenstående strekninger på E18 mellom Akershus og riksgrensen basert på full statlig finansiering. Stortinget ber Regjeringen organisere dette arbeidet enten som et OPS-prosjekt eller som et samlet prosjekt med egen avklart statlig prosjektfinansiering som sikrer kontinuerlig anleggsdrift fra oppstart."

Komiteens medlemmer fra Høyre og Venstre peker på at samferdselsministeren har skapt ytterligere usikkerhet om når en sammenhengende E18 kan ferdigstilles ved at hun har åpnet for utredning av et helt nytt traséalternativ gjennom Akershus (Sømarka-alternativet), stikk i strid med Vegvesenets anbefalinger.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser for øvrig til Høyres alternative statsbudsjett omtalt i Budsjett-innst. S. I (2006-2007) og Budsjett-innst. S. nr. 13 (2006-2007). Disse medlemmer peker på at Høyre, i motsetning til Regjeringen, følger opp fylkenes handlingsprogrammer på veginvesteringer i sine prioriteringer.

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti vil understreke at det er uheldig at Regjeringens opplegg innebærer brudd på retningslinjene for bruk av bompenger og brudd med Stortingets forutsetning om lik fordeling i Østfoldpakka mellom bompenger og statlige midler. På bakgrunn av at fylkestinget i Østfold har sluttet seg til forslaget til utbyggings- og finansieringsopplegg som Samferdselsdepartementet har forelagt fylkeskommunen, støtter dette medlem likevel Regjeringens forslag i proposisjonen.

Ekstern kvalitetssikring av prosjektet

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, viser til Statens vegvesens kostnadsberegninger og bruk av anslagsmetoden, bl.a. omtalt og vurdert i brev datert 5. juni 2007 fra Samferdselsdepartementet på spørsmål fra komiteen. Flertallet vil sitere følgende fra brevet:

"Bruk av Anslagmetoden er beskrevet i Staten vegvesens håndbok 217. Siste oppdaterte utgave er fra oktober 2005. I retningslinjene beskrives blant annet dokumentasjonskrav (kap. 2.6). Disse kravene har ikke alltid blitt fulgt godt nok. Dette har blitt påpekt i forbindelse med ekstern kvalitetssikring av E18 Krosby - Knapstad, men forholdet har som tidligere nevnt også vært et moment i forbindelse med kvalitetssikring av tidligere prosjekter.

Det var imidlertid KS2 for Krosby - Knapstad, avsluttet i oktober 2006, som førte til at Vegdirektoratet i november 2006 innkalte alle prosesslederne i Statens vegvesen til oppfriskningskurs i riktig bruk av Anslagmetoden. Særlig vekt ble lagt på de fastsatte dokumentasjonskrav og oppfyllelse av disse kravene. I etterkant av kurset følger Vegdirektoratet spesielt opp at retningslinjene blir fulgt på dette punktet.

Det må understrekes at bruk av data fra gjennomførte relevante prosjekter ved kalkulasjon av nye prosjekter er et vanskelig tema. Prosjekter er aldri helt sammenlignbare og historiske tall blir raskt utdatert. For å bedre datagrunnlaget til bruk ved kostnads kalkyler har Staten vegvesen en kostnadsbank under oppbygging. Målsettingen er at sluttall fra gjennomførte prosjekter større enn 5 mill. kr skal legges inn i kostnadsbanken. Tallmaterialet redigeres slik at det skal være enkelt å spore opp gjennomførte prosjekter hvor dataene gir relevant grunnlag for kalkulasjon av nye prosjekter. Dokumentasjonen vil derved også kunne skje på en mer systematisk måte og basert på et vesentlig større datagrunnlag enn hva som er mulig i dag."

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet har merket seg at det er utarbeidet KS2 for prosjektet E18 Krosby-Knapstad, at rapporten er unnatt offentlighet, og at komiteens medlemmer først etter forespørsel til departementet via brev fra transport- og kommunikasjonskomiteen får denne utlevert.

Disse medlemmer peker på at departementets praksis når det gjelder håndtering av rapporter om ekstern kvalitetssikring av store statlige investeringsprosjekter, fortsatt bryter med Regjeringens egenerklærte målsetting om mer-offentlighet. Disse medlemmer finner også denne praksis beklagelig i forhold til transport- og kommunikasjonskomiteens arbeid. Disse medlemmer ber Regjeringen omgående endre praksis slik at eksterne kvalitetssikringsrapporter blir offentlige straks de foreligger, og følger prosjekter som fremsendes til behandling i Stortinget.

Disse medlemmer har videre merket seg kritikken som fremkommer i KS2-rapporten. Disse medlemmer oppfatter dette som alvorlig kritikk mot Statens vegvesens system knyttet til kostnadsanslag for prosjekter. Disse medlemmer har merket seg følgende i svaret fra departementet datert 5. juni 2007:

"Nærmere om konsulentens begrunnelse
Kvalitetssikringsgruppen Advansia AS, Det Norske Veritas AS og Samfunns- og Næringslivsforskning AS

(KSG) har i forbindelse med ekstern kvalitetssikring av prosjektet E18 Krosby-Knapstad kommentert mangelfull dokumentasjon av anslagprosessen. De har vurdert "Dokumentasjon av estimering" til å være "Dårlig" og har begrunnet dette som følger:

"Anslagprosessen krever lite begrunnelse for anslagene, og det er mangelfull beskrivelse av hvilke forhold som er vektlagt i etablering av optimistiske og pessimistiske anslag. Delkostnadene som inngår i de enkelte postene er ikke dokumentert. Dette begrenser muligheten til å gjøre en vurdering av grunnlaget for anslagene."

Tilsvarende kommentar er gitt i alle rapporter KSG har utarbeidet etter kvalitetssikring av prosjekter i vegsektoren. Ettersom dette er en gjentatt kommentar, mener KSG at mangelfull dokumentasjon ikke bør tillegges prosjektet, men heller knyttes til anslagprosessen slik den praktiseres i etaten.

Anslagprosessen er beskrevet i Statens vegvesens Håndbok 217 Anslagmetoden. Håndboken omtaler dokumentasjon av prosessen på flere steder, men kun på overordnet nivå. Håndboken inviterer til dokumentasjon om hvilke elementer som inngår i en kalkylepost som planlagt/sannsynlig omfang/pris/kostnad, og dette dokumenteres vanligvis tilfredsstillende av prosjektene. Når anslaggruppen deretter skal angi optimistisk/nedre anslag og pessimistisk/øvre anslag gjøres dette uten at bakgrunnen for vurderingene dokumenteres. KSG ser imidlertid at det i prosjektets anslagsrapport er satt av tekstfelt som ikke er benyttet for dokumentasjon av bakgrunnen for estimatene.

KSG har etterlyst dokumentasjon av øvre og nedre anslag av tre årsaker,

- prosjektleders behov for styring av prosjektet
- prosjektleders oppfølging av usikkerheter underveis i prosjektet
- etatens kvalitetssikring av estimeringsprosessen

Informasjonen ville dessuten gi kvalitetssikrer bedre grunnlag for sine vurderinger og å sikre at usikkerhet i anslag kun regnes inn i kalkylen en gang.

KSG anbefaler at Statens vegvesen styrker kravene til dokumentasjon i anslagprosessen. I mal for anslagsrapport og i anslagsrapporten er det for hver kalkylepost et tekstfelt hvor prosjektet skal beskrive hva som ligger i optimistisk/nedre anslag ("Håper") og hva som ligger i pessimistisk/øvre anslag ("Frykter"). Det anbefales at disse tekstfeltene skal benyttes for alle kalkyleposter. På denne måten vil bakgrunnen for anslaggruppens vurderinger være dokumentert og tilgjengelig ved kvalitetssikring av grunnlaget og for prosjektlederen i gjennomføringen av prosjektet."

Disse medlemmer peker på at kritikken av bruk av Statens vegvesens bruk av anslagsmetoden for å beregne kostnader ved store prosjekter, er alvorlig av flere grunner. Det gir usikkerhet knyttet til prioritering av prosjekter og beslutning om gjennomføring, det gir redusert styringsmulighet og dårligere oppfølging av usikkerhet underveis av prosjekter som er vedtatt og inngangsatt, og det gir dårlig dokumentasjon av prosjekter med alt det slik manglende dokumentasjon innebærer.

Disse medlemmer understreker at Statens vegvesens bruk av anslagsmetoden og dokumentasjon av slik bruk må forbedres vesentlig, og forventer at statsråden gjennomfører nødvendige tiltak for å sikre dette og at Stortinget blir orientert om hvordan dette blir gjort.

Plassering av bomstasjon på fylkesveg 311

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, har merket seg at Samferdselsdepartementet kommer tilbake til Stortinget med en tilråding om plassering av bomstasjon på fylkesveg 311 Osloveien, men viser samtidig til at det i det foreslåtte opplegget er lagt til grunn at bomstasjonen på fylkesvei 311 opprettholdes, og at vertskommunen Moss og Østfold fylkeskommune har gått inn for at dagens plassering videreføres blant annet med begrunnelse i økt trafikkbelastning hvis bommen flyttes og av hensyn til miljø og trafikksikkerhet.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet har merket seg at Samferdselsdepartementet ikke vil anbefale fjerning/flytting av bomstasjon, og at innkreving av bompenger på fv 311 opprettholdes for å finansiere utbygging av E6. Disse medlemmer mener at dette fortsatt bryter med "nytteprinsippet"; at bompenger bare skal betales av dem som har direkte nytte av prosjektet.

FORSLAG FRA MINDRETALL

Forslag fra Fremskrittspartiet:

Forslag 1

Stortinget ber Regjeringen avklare snarlig fremdrift av gjenstående strekninger på E18 mellom Akershus og riksgrensen basert på full statlig finansiering. Stortinget ber Regjeringen organisere dette arbeidet enten som et OPS-prosjekt eller som et samlet prosjekt med egen avklart statlig prosjektfinansiering som sikrer kontinuerlig anleggsdrift fra oppstart.

Forslag 2

Stortinget vedtar en ytterligere forsering av utbyggingen av E18 som omtalt i St.prp. nr. 79 (2006-2007) og basert på statlig finansiering. Stortinget ber Regjeringen sørge for nødvendig statlig forskottering for å sikre fremdriften i arbeidet og innarbeide statlige bevilgninger i årlige budsjetter fra 2008.

KOMITEENS TILRÅDING

Tilrådingen fra komiteen fremmes av Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet.

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til proposisjonen og rår Stortinget til å gjøre slikt

vedtak:

I

Stortinget samtykker i at bompengeselskapet får fullmakt til å innkreve bompenger til slutføring av Østfoldpakka fase 1 i tråd med vilkårene i St.prp. nr. 79 (2006-2007) og Innst. S. nr. 275 (2006-2007).

II

Samferdselsdepartementet gis fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsette nærmere regler for finansieringsordningen i tråd med vilkårene i St.prp. nr. 79 (2006-2007) og Innst. S. nr. 275 (2006-2007).

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 8. juni 2007

Per Sandberg
leder

Irene Johansen
ordfører