

Innst. S. nr. 111

(1999-2000)

Innstilling fra samferdselskomiteen om Østfoldpakka - utbygging av veg, jernbane m.v. Om delvis bompengefinansiering av E6 og E18 gjennom Østfold

St.prp. nr. 26 (1999-2000)

Til Stortinget

1. INNLEDNING

Samferdselsdepartementet legger i proposisjonen frem et forslag om å kunne starte innkreving av bompenger i Østfold som del av Østfoldpakka, for å delfinansiere stamvegene E6 og E18 gjennom Østfold - inklusive tiltak på gjenværende E18 og sideveger langs E18.

Østfoldpakka omfatter en utredning av et helhetlig transportsystem i Østfold. Utredningene omfatter stamvegene, vegforbindelse til havnene, jernbanen og byområdenes transportsystem.

Arbeidet med Østfoldpakka er tidligere omtalt i St.prp. nr. 1 (1998-1999) side 86 og i St.prp. nr. 1 (1999-2000) side 94.

Som bakgrunn for Østfoldpakka kan vises til at Østfold fylkesting 1. desember 1997 behandlet forslag til handlingsprogram i tilknytning til Norsk veg- og vegtrafikkplan (NVVP) for 1998-2007. I fylkestingets vedtak punkt 4 tas et helhetlig grep for videreutvikling av det samlede transportsystemet (jernbane, veg, sjø og luft) i hele fylket.

På oppdrag fra Østfold fylkeskommune og under ledelse av vegsjefen i Østfold ble det igangsatt en utredning av et helhetlig transportsystem i Østfold. Utredningsarbeidet er delt i to faser:

- fase 1 som omfatter stamvegene E6 og E18 (med sidevegstiltak på E18) samt deler av jernbanen i Moss,
- fase 2 som omfatter transportsystemet for øvrig i Mossregionen, Fredrikstad/Sarpsborgregionen og Haldenregionen.

Underveis i utredningsarbeidet har det framkommet et sterkt ønske både fra fylkestinget i Østfold og fra Næringslivets Hovedorganisasjon i Østfold om å forsere utbyggingen av E6 og E18, om nødvendig med bompenger. Parallelt med bompengeutredningen for

E6 og E18 har det vært arbeidet for å finansiere nytt dobbeltspor på jernbanen i Moss, fra Sandbukta til og med ny Moss stasjon, som en del av fase 1 av Østfoldpakka.

Utredningen "Østfoldpakka fase 1 - delutredning om bompengefinansiering av E6 og E18" har vært på høring. I den grad høringsinstansene var uenige, dreide det seg stort sett om plasseringen av bomstasjonene - særlig på E18 - samt størrelsen på den statlige finansieringsandelen.

Østfold fylkestings vedtak i saken 25. mars 1999 (sak 7/99) og presisering av vedtak er tatt inn i pkt. 2.2 i proposisjonen.

2. NÆRMERE OM UTBYGGINGEN

Jernbaneutbyggingen

Jernbaneutbyggingen omfatter i utgangspunktet et dobbeltspor fra Sandbukta, i hovedsak i tunnel, fram til Moss sentrum, samt ny stasjon/kollektivterminal i Moss. På grunnlag av reguleringsplan foreligger det i dag et oppdatert kostnadsoverslag for prosjektet på 1 100 mill. kroner.

Samferdselsdepartementet mener at det er behov for ytterligere avklaringer av jernbanedelen i fase 1 av Østfoldpakka. Dette gjelder både omfanget av selve prosjektet, kostnader og størrelsen på hhv. statlige og lokale bidrag til finansieringen. Størrelsen på statlige midler til utbyggingen av nytt dobbeltspor gjennom Moss vil bl.a. være avhengig av de økonomiske rammer som legges til grunn i arbeidet med Nasjonal transportplan (NTP). Samferdselsdepartementet vil derfor komme tilbake til prioriteringen av prosjektet i forbindelse med behandlingen av NTP 2002-2011 våren 2000.

Ut fra dette er derfor ikke jernbane i Moss tatt med i fase 1 i denne omgang.

Utbyggingen av E6 og E18

Stamvegene E6 og E18 utgjør to av sidene i "Det Nordiske Triangel", og er landets viktigste vegforbindelser til EU-området/kontinentet. De to stamvegene betjener samlet ca. 70 pst. av landets totale vegtransporterte gods til/fra utlandet pr. år - på E6 fraktes ca. 50 pst. og på E18 ca. 20 pst. Ved Svinesund (E6) har antall registrerte tungtransporter økt med ca. 23 pst. over de to siste årene, og over Ørje (E18) med ca. 24 pst. I tillegg har E6 og E18 en helt vesentlig betydning for personreisene til/fra utlandet. Av det totale antall daglige personreiser samlet for bil, båt, tog og fly til og fra utlandet i 1998, gikk 39 pst. med bil over Svinesund og Ørje. Av de landbaserte utenlandsreisene (tog og veg) gikk ca. 80 pst. med bil ut og inn på E6 og E18 i Østfold.

E6 og E18 binder byregionene i Østfold sammen og forbinder disse med omkringliggende områder. Den regionale og lokale trafikken på disse vegene er dominerende i forhold til gjennomgangstrafikken. Gjennomgangstrafikken på E6 og E18 gjennom Østfold utgjør 20-35 pst. av totaltrafikken. E6 og E18 er en forutsetning for en videreutvikling av en framtidig bo- og næringsmessig utvikling i østlandsområdet.

E6 Riksgrensen/Svinesund-Oslo er definert som Rute 1 i stamvegnettet i Norge. Rutas totale lengde er på 118 km, hvor 63 km ligger i Østfold. 40 pst. av E6 gjennom Østfold har i dag en trafikkbelastning på 15 000-20 000 kjøretøy/døgn, med en tungtrafikkandel på ca. 15 pst.

Dagens vegstandard er ikke tilfredsstillende. Uten utbedring av standarden vil E6 i 2012 ha nådd sin kapasitetsgrense gjennom hele fylket med en gjennomsnittlig trafikkbelastning på ca. 20 000 kjøretøy/døgn. Over store deler av dagen vil det være køkjøring. En slik situasjon vil innebære at trafikken vil søke mot alternative ruter (for eksempel rv 118 og rv 127), men disse vil ikke ha kapasitet til å ta imot mer trafikk.

Gjeldende vegnormaler tilsier at det bør bygges firefelts veg når årsdøgntrafikken overstiger 15 000 kjøretøy/døgn. Det arbeides med å endre vegnormalene slik at et smalere firefeltsprofil skal kunne anvendes når trafikken ligger mellom 10 000 og 20 000 kjøretøy/døgn.

E18 Riksgrensen/Ørje-Oslo er definert som Rute 6 i stamvegnettet i Norge. Rutas totale lengde er på 94 km, hvor 58 km ligger i Østfold. Trafikkbelastningen varierer betydelig langs ruta - den er lavest ved riksgrensen (3 000 kjøretøy/døgn), høyest gjennom Askim (16 000 kjøretøy/døgn). Typiske trekk er sterk trafikkøkning over riksgrensen med høy og fortsatt økende tungtrafikkandel.

Av landets stamvegruter er Rute 6 blant de med dårligst standard målt i forhold til funksjon og trafikkmengde.

Planleggingen har til nå vært basert på at det skal bygges en gjennomgående ny tofelts motorveg med toplanskryss. Det har vært et overordnet mål å oppnå ensartet standard gjennom fylket, selv om trafikkbelastningen varierer en del. Det vil bli vurdert å bygge en smalere firefeltsprofil på de mest trafikkbelastede strekningene.

Planstatus og kostnadssituasjon

Da de statlige rammene ikke er fastsatt, er det foreløpig ikke utarbeidet et detaljert utbyggingsprogram som tidfester byggingen av de enkelte parseller. Endelig utbyggingsstandard på de enkelte parsellene vil bli bestemt i den konkrete utbyggingssaken.

Kostnaden for utvidelse av E6 gjennom hele Østfold til firefelts motorveg (inklusive norsk del av ny Svinesund bru) er beregnet til 2 900 mill. kroner, mens kostnadene for utbygging av to- og eventuelt delvis firefelts motorveg på de gjenstående parsellene av E18 er beregnet til 1 850 mill. kroner (inklusive tiltak på eksisterende E18 og sidevegnettet). De totale kostnadene knyttet til stamvegutbyggingen er m.a.o. anslått til 4 750 mill. kroner.

Anslagene angir forventningsverdier, noe som innebærer at det med de valgte forutsetninger er 50 pst. sannsynlighet for så vel underskridelse som overskridelse.

Nytteverdien av utbyggingen

Lavere tidkostnader (reisetid) og lavere ulykkeskostnader vil bidra med den vesentligste økonomiske effekten av utbyggingen. I motsatt retning trekker økte kjøretøykostnader (pga. høyere fart) og økte vedlikeholdskostnader, men først og fremst anleggskostnadene. Den økonomiske gevinsten av miljøforbedringene er mindre relativt sett, selv om forbedringene kan bety mye for den enkelte.

For E6 er netto nytte i forhold til kostnadene beregnet til -0,07, for E18 -0,03. Det mangler derfor noe på at utbyggingen er samfunnsøkonomisk lønnsom.

Vegdirektoratets forslag til finansieringsopplegg

Vegdirektoratet har i sitt forslag til Nasjonal transportplan (NTP) 2002-2011 satt av totalt 880 mill. kroner (1999) for E6 og E18 i Østfold - 560 mill. kroner (1999) for E6 og 320 mill. kroner (1999) for E18. Vegdirektoratets forslag til statlig investeringsandel medfører en finansieringsløsning slik som angitt i tabellen.

	2002-2011 (pr. år)	2012-2015 (pr. år)	2002-2015 (statlig andel i pst.)
E6	560 (56)	772 (193)	1 332 (46 pst.)
E18	320 (32)	801 (200)	1 121 (61 pst.)
Sum	880 (88)	1 573 (393)	2 453 (52 pst.)

Med denne løsningen blir maksimalt samlet lånebehov 1 686 mill. kroner og statlig andel blir 52 pst. Statlig bevilgningsbehov pr. år vil øke betydelig etter 2011.

I samsvar med retningslinjene for bompengefinansiering, legger Samferdselsdepartementet til grunn en statlig andel på maksimalt 50 pst.

Fylkeskommunal garanti og ønske om garantiprovisjon

Østfold fylkesting har gjort vedtak om fylkeskommunal garanti på totalt 1 900 mill. 1999-kroner. Garantiperioden er maksimalt 27 år. Samferdselsdepartementet legger til grunn at garantien iht. gjeldende regler først vil komme til anvendelse etter en takstøkning på 20 pst. og en forlengelse av bompengeperioden på 5 år.

Vedtaket til fylkestinget om å stille garanti krever godkjenning av Kommunal- og regionaldepartementet.

Fylkeskommunen ber om en eventuell godkjenning av en garantiprovisjon på 0,3 pst. (5,5 mill. kroner) av det totale garantibeløp.

Det har tidligere ikke vært praksis å tillate garantiprovisjon ved bompengeprojekter på offentlig veg. Samferdselsdepartementet vil heller ikke anbefale at fylkeskommunen tilkjennes garantiprovisjon i dette tilfellet, men foreslår at fylkeskommunen i stedet tildeles 5,5 mill. kroner av bompengeinntektene. Disse inntektene øremerkes fylkeskommunale samferdselstiltak som ligger innenfor veglovens formål.

Bompengeplegg

For E6 er det lagt opp til toveis bomstasjoner nord i Østfold ved grensen til Akershus i tråd med fylkestingsvedtaket, på E6 og på fylkesveg 311 (Oslovegen) nord for Kambo. Toveis bomstasjon i nord ble valgt fordi den vil ha størst inntektsgrunnlag. Bomtaksten vil bli den samme på fylkesvegen som på E6.

På E18 er det lagt opp til en todelt bomplassering med en bomstasjon for vestgående trafikk på Slitusetta ved kommunegrensen mellom Eidsberg og Askim og en bomstasjon for østgående trafikk vest for Fossum bru i Spydeberg kommune.

I første omgang forutsettes bomstasjon på eksisterende E18. Når ny E18 tas i bruk forutsettes bompengekreving både på denne og på den parallelle lokalvegen (stort sett eksisterende E18).

På bakgrunn av de lokale forarbeidene med Østfoldpakka forutsettes enkelte kompensasjonstiltak for bomplasseringene. Samferdselsdepartementet forutsetter at kompensasjonsmidlene skal finansieres 100 pst. ved bompenger.

Det er forutsatt 30 mill. kroner i kompensasjon til Moss kommune for de særlige ulempene som innbyggerne i Moss kommune får ved å ha bommen stående i kommunen. Samferdselsdepartementet forutsetter at kompensasjonen blir brukt til infrastrukturiltak innenfor samferdsel i Moss kommune. Dette vil bli nærmere vurdert i arbeidet med et finansieringsopplegg for jernbaneutbyggingen i Moss.

Det er forutsatt 25 mill. kroner i samlet kompensasjon til kommunene Spydeberg, Askim og Eidsberg for de særlige ulemper som innbyggere i disse kommunene får ved å ha bommen stående i eller nær sin kommune; hhv. 12,5 mill. kroner, 6,25 mill. kroner og 6,25 mill. kroner. Kompensasjonen er forutsatt brukt til tiltak på sideveger til E18 innenfor veglovens formål.

Forutsetninger for bompengeberegningen går frem av pkt. 3.2.7 i proposisjonen.

Det skal legges til grunn et takst- og rabattsystem i henhold til Vegdirektoratets takstretningslinjer for bompengeprojekter på offentlig veg.

Østfold fylkesting har vedtatt opprettet et bompengeselskap heleid av fylkeskommunen. Selskapet vil bli konstituert når bompengeproposisjonen er behandlet i Stortinget.

Samferdselsdepartementets vurdering

Det samlede transportsystemet veg, jernbane og havn/sjøtransport i Østfold gir gode muligheter for fleksible transportløsninger mot Europa. Utvikling av E6 og E18, jernbanen, havnene samt forbindelsen mellom veg, jernbane og havn vil legge til rette for at næringslivet kan velge den transportform som er mest sikker, forutsigbar, effektiv og miljøvennlig og at det kan utvikles gode opplegg for kombinerte transporter. Et slikt helhetlig grep om samferdselsutviklingen knytter også dette arbeidet opp mot Nasjonal transportplan på en god måte.

Det er viktig at arbeidet med Østfoldpakka fase 2 fortsetter slik at det kan legges til rette for at også byenes transportsystem, jernbanen og tilknytning til havnene kan videreutvikles. Arbeidet med Østfoldpakka må ses i sammenheng med pågående planprosesser knyttet til fremtidig arealbruk i fylket, spesielt fylkesdelplaner for areal og transport.

Samferdselsdepartementet vil vise til at vegene gjennom Østfold har for dårlig standard sett i forhold til den funksjon de har som transportkorridorer og sett i forhold til dagens og fremtidig forventet trafikkbelastning. Utviklingen i trafikkulykker er meget foruroligende. Utbygging av E6 til firefelts motorveg og E18 til to- og eventuelt delvis firefelts motorvegstandard vil i stor grad bidra til å redusere antall ulykker og alvorlighetsgraden i ulykkene. Samferdselsdepartementet mener det derfor vil være viktig at det raskt åpnes for å utbedre E6 og E18 gjennom Østfold.

Miljøverndepartementet vedtok 20. april 1999 trasé for ny E6 over Svinesund. Samferdselsdepartementet vil imidlertid ikke sette i gang anleggsstart på ny Svinesundsbru og tilstøtende veg før det foreligger avklaring av finansieringen.

På bakgrunn av den lokale motstanden til bom ved riksgrensen, vil Samferdselsdepartementet foreløpig ikke gå inn for bom ved Svinesund. I den grad det vil være aktuelt med bom på Svinesund, vil departementet komme tilbake til Stortinget med dette som egen sak. Den norsk-svenske intensjonsavtalen må i så tilfelle drøftes med Sverige.

Samferdselsdepartementet vil peke på at det foreliggende grunnlagsmaterialet er svakere enn hva som vanligvis kreves for en bompengeproposisjon. Dette er spesielt knyttet til at plangrunnlaget ikke er tilstrekkelig utarbeidet og endelig finansieringsopplegg mangler. Samferdselsdepartementet vil imidlertid vise til at endelig valg av enkeltprosjekter og bevilgninger til disse vil bli foretatt i de årlige budsjettproposisjoner.

En eventuell kostnadsoverskridelse i anleggsperioden vil bli dekket i henhold til de overordnede retningslinjene for bompengeprosjekter.

Departementet legger derfor til grunn 15 års innkrevingsperiode for både E6 og E18 og at innkrevningen starter så snart som praktisk mulig, dvs. innkreving i stor grad parallelt med utbyggingen.

Det foreligger ikke et endelig finansieringsopplegg for utbyggingen. Gitt at Vegdirektoratets forslag til økonomiske rammer legges til grunn, vil fylkestingets krav til ferdigstillelse av stamvegutbyggingen i sin helhet i løpet av perioden 2002-2011 ikke bli oppfylt. Samferdselsdepartementet vil våren 2000 komme tilbake til nivået på den statlige investeringsrammen for E6 og E18 i Østfold for perioden 2002-2011 i Nasjonal transportplan (NTP) 2002-2011. Departementet vil understreke at endelig valg av enkeltprosjekter og bevilgninger til disse vil bli foretatt i de årlige budsjettproposisjoner. Det vil i den forbindelse bli stilt krav til plangrunnlag, kostnadsoverslag og kostnadsstyring.

I samsvar med retningslinjene for bompengefinansiering, legger Samferdselsdepartementet til grunn en statlig andel på maksimalt 50 pst. Samferdselsdepartementet vil i denne forbindelse peke på at trafikkprognosene for utbyggingen er nøkterne. Departementet tar derfor forbehold om at trafikken og derigjennom inntektene kan bli høyere enn det som er lagt til grunn ved utarbeidelsen av denne proposisjonen. Samferdselsdepartementet forutsetter at slike eventuelle høyere bompengeinntekter skal brukes til forsering av prosjekt på E6 og E18 som inngår i Østfoldpakka.

Departementet legger vekt på at det er stor lokal vilje til trafikantbetaling og at det er tilnærmet full tilslutning lokalt til første fase av denne bompengepakka.

Samferdselsdepartementet forutsetter at dersom Stortinget gir sin tilslutning til oppstart av bompengedokumentasjonen, vil det bli inngått en avtale mellom bompengeselskapet og Vegdirektoratet i tråd med standardavtalen.

3. KOMITEENS MERKNADER

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Erling Brandsnes, Sigrun Eng, Sverre Myrli, Gunn Olsen, Ola Røtvei og Karl Eirik Schjøtt-Pedersen, fra Fremskrittspartiet, Thore Aksel Nistad og Christopher Stensaker, fra Kristelig Folkeparti, Rigmor Kofoed-Larsen og Jan Sahl, fra Høyre, Ellen Gjerpe Hansen og

lederen Oddvard Nilsen, fra Senterpartiet, Jorunn Ringstad, fra Sosialistisk Venstreparti, Inge Myrvoll, og fra Venstre, May Britt Vihovde, viser til at komiteen foretok en befaring i Østfold i dagene 14. og 15. desember 1999, bl.a. med bakgrunn i St.prp. nr. 26 (1999-2000). Komiteen hadde på befaringen møter med representanter fra fylkeskommunale og kommunale myndigheter, Fylkesmannen, statlige etater innen samferdselssektoren, interesseorganisasjoner m.v.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmet fra Sosialistisk Venstreparti, viser til at trafikken på riksvegnettet i Østfold har de siste 6 årene økt med 5 pst. pr. år. Dette er det dobbelte av landsgjennomsnittet. Flertallet peker på at denne trafikkveksten er en stor utfordring i en samlet transportplanlegging for Østfold.

Flertallet har merket seg at ca. 15 000 personer pendler daglig over fylkesgrensen, og at trafikken på jernbanen og vegsystemet inn mot Oslo/Akershus ligger i rushtiden på kapasitetsgrensene. Flertallet har også merket seg at på deler av vegnettet i Nedre Glomdregionen og i Moss nærmer trafikken seg kapasitetsgrensen.

Flertallet peker videre på at Østfold har stor gjennomgangstrafikk til og fra utlandet, med om lag 80 pst. av den landbaserte utenrikstransporten både for gods og personreiser. Flertallet viser til at fylket har flere havner som gjør det mulig å integrere land- og sjøtransporten bedre enn i dag. Flertallet viser videre til at åpningen av Øresundforbindelsen i 2000 vil gi bedre forbindelse mot Europa både for veg og bane. Flertallet legger til grunn at bedringen vil bli mest markert for bane, som i dag har få valgmuligheter og som rent teknisk har større problemer enn vegtransporten med å tilpasse seg ferjeforbindelsene. Flertallet ser det som viktig at det legges opp til å utnytte banens bedre situasjon mot Europa.

Flertallet vil peke på at i årene som kommer har Østfold følgende hovedutfordringer:

- rask reduksjon av omfanget og alvorlighetsgrad for ulykker på vegene,
- videreutvikle transportsystemet og bedre kontakten mellom transportformene slik at transporten inn og ut av landet betjenes på en tilfredsstillende måte,
- øke fremkommeligheten på overbelastede veger i byområdene ved å utvikle et mer tjenlig vegnett, og ved å redusere biltrafikken med økt satsing på kollektivtrafikk.

Flertallet ser Østfoldpakken som et viktig initiativ for å utvikle et helhetlig transportsystem som omfatter stamvegene E6 og E18, vegforbindelse til havnene, jernbanen og byområdenes transportsystem. Flertallet legger vekt på at prosjektene i Østfoldpakka vil gi økt standard for de viktigste landvertsfor-

bindelsene til utlandet og samtidig gi bedret kontakt mellom transportformene.

Flertallet har merket seg at fylkestinget i Østfold gjennom utredningsarbeidet har lagt opp til å dele Østfoldpakka i to gjennomføringsfaser for å kunne forser utbyggingen av E6 og E18 med utbygging av nytt dobbeltspor for jernbanen i Moss, fra Sandbukta fram til ny Moss stasjon.

Flertallet har videre merket seg at utredningen "Østfoldpakke fase 1", delutredning om bompengefinansiering av E6 og E18, har vært på høring bl.a. i kommunene. I den grad høringsinstansene var uenig, dreide det seg stort sett om plassering av bomstasjonene - særlig på E18 - samt størrelsen på den statlige finansieringsandelen.

Flertallet viser til at Østfold fylkesting fattet vedtak om "Østfoldpakke fase 1" 26. mars 1999:

- "- Fylkestinget anbefaler utbygging med bompenger og statlige midler i en 50/50 kostnadsfordeling for stamvegene E6 og E18 med sidevegnettet i kommunene Askim, Eidsberg, Hobøl, Marker og Spydeberg. Videre at E6 bygges ut til 4 felts veg og E18 til 2 felts veg.
- Fylkestinget anbefaler en jernbaneutbygging med dobbeltspor fra Sandbukta til ny Moss stasjon i fase 1, i samsvar med alt. 2 B, under forutsetning av at eventuelle kostnadsøkninger i prosjektet ikke påvirker bompengeselskapets økonomi.
- Fylkestinget vil prioritere tilførselsvegene til havnene innenfor rammen av en samlet Østfoldpakke.
- Bomstasjonene plasseres for E6 som toveis bom på Akershus gr. og fv 311 Oslovegen. For E18 plasseres enveis bom ved kommunegrensen mellom Askim og Eidsberg for vestgående trafikk og ved Fossum bro i Spydeberg for østgående trafikk."

Flertallet har merket seg at det ikke foreligger noe endelig kostnadsoverslag og finansieringsopplegg for fase 1, men at utredningen legger til grunn at statens bidrag tilsvarer i hovedsak en videreføring av dagens bevilgninger i vegplanen for 1998-2001. Videre at departementet legger til grunn at statens bidrag vil måtte bevilges i perioden 2002-2011 (15).

Flertallet har videre merket seg at det legges til grunn en bompengerperiode på 15 år for fase 1, og at takstene settes til kr 15 for lette biler og kr 30 for kjøretøy over 3,5 tonn for passering gjennom samtlige bommer.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet og Sosialistisk Venstreparti, slutter seg til at Østfoldpakken gjennomføres i to faser og at utbyggingen av E6 og E18, med sidevegene, finansieres med bompenger og statlige midler med 50/50 kostnadsfordeling. Flertallet slutter seg til at E6 bygges ut til 4 felts veg. Flertallet har merket seg at det vil bli vurdert å bygge ut et smalere firefeltsprofil enn standarden på de mest trafikkerte strekningene på E18. Flertallet holder åpen for at en slik løsning

inkluderes i fase 1 etter nærmere avtale mellom departementet og bompengeselskapet.

Flertallet har merket seg at departementet vil komme tilbake til Stortinget med forslag til alternativ finansiering og omfanget av jernbanesatsingen i Moss i forbindelse med fremleggelsen av Nasjonal transportplan 2002-2011.

Flertallet vektlegger behovet for tilrettelegging av gode kollektivløsninger mot Osloområdet samtidig med en utbygging av vegsystemene og at i denne sammenheng er jernbaneutbyggingen i Moss et viktig element.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre, vil derfor be departementet om at det legges opp til en utbygging av dobbeltsporet fra Sandbukta til ny Moss stasjon i fase 1, under forutsetning av lokale bidrag. Flertallet ber departementet komme tilbake til et opplegg for finansieringen i Nasjonal transportplan. Flertallet mener det er viktig at departementet samtidig ser på alternative finansieringsmåter.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet og Sosialistisk Venstreparti, har merket seg at Moss og Borg havner er blant de største havnene i landet og at det er et stort behov for opprusting av tilførselsvegene til disse. Flertallet viser til at disse vegene er viktige for å kunne realisere sammenhengende transportsystemer mellom bane, sjø og veg. Dette vil også være av stor betydning for transportavvikling i disse byområdene. Flertallet ser det som viktig at disse havnene sikres en god tilknytning til stamvegnettet og jernbane så tidlig som mulig innenfor en samlet Østfoldpakke.

Komiteen medlemmer fra Arbeiderpartiet holder det åpnet for at departementet i samarbeid med bompengeselskapet legger opp til et finansieringsopplegg for en oppstart av opprustingen av disse havnevegene i fase 1 dersom endrede prognoser for bompengeinntektene knyttet til fase 1 gir rom for det.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet og Sosialistisk Venstreparti, vil imidlertid vise til at det ikke kan legges til grunn en større statlig finansiering i fase 1 enn opplegget i proposisjonen, med mindre dette er særskilt avklart.

Flertallet har merket seg at fase 2 i Østfoldpakka omfatter transportsystemet for øvrig i Mossregionen, Fredrikstad/Sarpsborgregionen og Haldenregionen. Dette er et integrert transportsystem der veg-, gang- og sykkelveger, jernbane og tiltak for buss inngår. Flertallet ser det som svært viktig at arbeidet med Østfoldpakke fase 2 fortsetter slik at det legges til rette for at også byenes transportsystem, jernbanen og en tilret-

telegging for kollektivtrafikken kan styrkes og videreutvikles.

Flertallet vil understreke at fastsetting av de statlige rammene og prioritering av enkeltprosjekt i Østfoldpakke fase 1, vil Stortinget måtte komme tilbake til i forbindelse med behandling av Nasjonal transportplan og de årlige budsjettproposisjoner.

Flertallet har merket seg at det er lagt opp til en toveisbom på fv 311 mellom Son og Moss hvor fylkesvegen ikke er en del av Østfoldpakka, og departementets svar på spørsmål vedrørende plassering av denne bommen. Flertallet viser også i denne sammenhengen til prinsippet om at de som bruker vegen skal betale.

Flertallet ber departementet, i samarbeid med bompengeselskapet og berørte kommuner i Østfold og Akershus, vurdere denne delen av opplegget for finansiering av E6 nærmere med utgangspunkt i prinsippet om at de som bruker vegen skal betale og at inntektsgrunnlaget for bompengefinansieringen opprettholdes.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at E6 gjennom Østfold er landets viktigste stamvegrute for norsk næringsliv og viser til at vegen allerede burde ha vært utbygd som 4-felts motorveg. Disse medlemmer viser til at utbyggingen av E6 gjennom Østfold må iverksettes umiddelbart og da bygges som 4-felts motorveg gjennom hele Østfold. Disse medlemmer viser til at store deler av vegen har en årsdøgntrafikk (ÅDT) på hele 15 000-20 000 biler, noe som tilsier at vegen allerede burde vært 4-felts motorveg.

Disse medlemmer er kritisk til at vegen ikke allerede er utbygd og peker spesielt på den uheldige tidligere utbyggingen av 2-felt. Disse medlemmer vil særlig vise til Eydettunnelen som nå kort tid etter fullføring må utvides, eller bygges en tunnel til. Disse medlemmer vil bemerke den kortsiktige planleggingshorisonten og byggingen som ble gjort på 1980- og 1990-tallet med kun 2-felt og korte bruer over vegen som hindret utvidelse til 4-felt.

Disse medlemmer viser til at på 1960-tallet var planlegging mer langsiktig og veloverveid enn tiårene senere. Dette viser at både på E6 og E18 i Østfold har en fått til adskillig for lite vegmidler. Svenskene har i årtier satset på en fullverdig 4-felts veg fra Øresundbroen og nesten til norskegrensen uten at norske myndigheter har gjort tilsvarende.

I dag betjener de to stamvegene samlet ca. 70 pst. av landets totale vegtransporterte gods til/fra utlandet pr. år, og av antall personreiser pr. dag samlet for bil, tog, fly og båt til og fra utlandet, gikk ca. 40 pst. med bil over Svinesund og Ørje.

Disse medlemmer viser til disse tallene fra statistikker og viser også til de store økninger i tungtransport de 2 siste årene med hele 24 pst.

Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiets alternative budsjett for vegvedlikehold, drift, investeringer og tilskudd til fylkesvegformål lå på 1,7 mrd.

kroner over Regjeringens forslag. Disse medlemmer viser til Fremskrittspartiets tidligere forslag om en kraftig utbygging av Rute 1 og Rute 6 med henholdsvis 147 mill. kroner for 1999 og 160 mill. kroner for 2000 utover Regjeringens forslag.

Disse medlemmer viser til at tidligere lovnad om økte veginvesteringer fra Regjeringen som ikke er fulgt opp.

Disse medlemmer viser til at avgiftene til staten stadig øker for bilbrukerne, samtidig som det reduseres på vegbevilgningene. Disse medlemmer er betenkt over at Regjeringen vil finansiere en kommende utbygging ved å la bilistene betale også denne utbyggingen gjennom bompengefinansiering. Disse medlemmer vil vise til at bilistene allerede betaler om lag 2 mrd. kroner i bompengeinnkreving og at bilistenes totale avgiftsbyrde eksklusiv moms utgjør nå om lag 30 mrd. kroner.

Disse medlemmer er betenkt over de store beløp som i dag går med til bygging og drift av bomstasjoner og viser til at disse bomstasjonene vil føre med seg store tilleggsutgifter for bilistene.

Disse medlemmer mener det er uheldig at stadig nye bomveger binder handlefriheten og mulighet for å prioritere nye prosjekter i mange år fremover.

Disse medlemmer mener prinsipielt at statens inntekter på bilrelaterte avgifter i langt større grad bør gå til finansiering av vegbygging og vegvedlikehold. Dette vil føre til at det blir mer samsvar mellom det bilistene betaler inn og det de får tilbake. Disse medlemmer mener at når de statlige utgifter på drift, vedlikehold og investeringer kun er på 10 mrd. kroner så er forskjellen mellom det staten tar inn og det bilistene får tilbake (10 mrd. kroner) for stor. Disse medlemmer mener at det nesten er umoralsk å ytterligere kreve inn økte avgifter for bilistene.

Disse medlemmer har tidligere foreslått å bygge ut Rute 1 og Rute 6 ved statlige bevilgninger og er fortsatt av samme mening. Disse medlemmer går derfor inn for vegutbyggingen i Østfoldpakke 1, men uten bompengeinnkreving. Disse medlemmer vil også forsere utbyggingen og mener at E6 og E18 gjennom Østfold bør stå ferdig hurtigst mulig.

Disse medlemmer vil også vise til tidligere forslag om at private firmaer kan planlegge, finansiere og bygge store deler av vegene mot årlig tilbakebetaling fra statlige midler.

Disse medlemmer vil i denne sammenheng vise til Budsjett-innst. S. I. Tillegg nr. 1 (1998-1999) fra finanskomiteen der komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti, foreslo:

"Stortinget ber Regjeringen utrede og legge frem for Stortinget en vurdering av mulige prøveprosjekter av privat finansiering, bygging og drift av vegprosjekter."

Stortinget fattet vedtak i samsvar med forslaget.

Disse medlemmer foreslår:

"Stortinget ber Regjeringen bygge E6 og E18 som 4-felts motorveg gjennom Østfold for statlige midler. Arbeidet iverksettes umiddelbart og uten bompengefinansiering."

Komiteens medlemmer fra Høyre vil peke på at det er flere elementer i Østfoldpakka som Høyre har motforestillinger imot. Det er problematisk å skulle plassere bom på fv 311 ved Kambo for å finansiere utbyggingen av E6. Det innebærer at bilister på fv 311 som ikke nødvendigvis benytter E6, likevel må betale for utbyggingen av Europavegen. Plasseres det ikke bom på fv 311 ved Kambo, forventes det en kraftig økning i trafikken på denne fylkesvegen. Det vil svekke finansieringen av Østfoldpakka, samtidig som det vil bli økt miljøbelastning og ulykkesrisiko langs fv 311.

Disse medlemmer har også motforestillinger mot å gi kompensasjon til kommuner som får utplassert bommer i sitt nærrområde. De kommunene som det i proposisjonen er foreslått skal tildeles kompensasjon, har vært forespeilet dette gjennom planprosessen. I andre bompengepakker har det også vært gitt kompensasjon til berørte kommuner. På denne bakgrunn vil ikke disse medlemmer motsette seg at de foreslåtte kommuner får den foreslåtte kompensasjon, men vil ved behandlingen av Nasjonal transportplan for 2002-2011 ta opp spørsmålet om kompensasjon til prinsipiell drøftelse.

Disse medlemmer har merket seg at Regjeringen foreslår at Østfold fylkeskommune skal tildeles et engangsbeløp på 5,5 mill kroner. Det er ikke i proposisjonen henvist til at Østfold fylkeskommune blir påført kostnader som følge av utbyggingsprosjektet. Innbyggerne i Vestby kommune vil derimot bli påført betydelige kostnader ved kryssing av fylkesgrensen.

Disse medlemmer vil derfor foreslå at de 5,5 mill. kronene som er foreslått tildelt Østfold fylkeskommune, i stedet blir tildelt Vestby kommune, eventuelt at disse midlene blir benyttet til å utbedre fv 311.

Disse medlemmer foreslår:

"Dersom Østfold fylkeskommune opprettholder sitt vedtak om plassering av bom, forutsettes den foreslåtte fylkeskommunale kompensasjonen på 5,5 mill. kroner brukt til utbedring av fv 311."

Disse medlemmer er kjent med behovet for å bygge ut vegsystemet i tilknytning til havnene og østfoldbyene og at det legges opp til en utbygging av disse vegene i fase 2 av Østfoldpakka. Disse medlemmer stiller seg positive til en slik utbygging og vil komme tilbake til saken ved behandlingen av Nasjonal transportplan 2002-2011.

Disse medlemmer har merket seg planene om bygging av jernbanen med dobbeltspor fra Sandbukta til Moss. En slik utbygging vil styrke kollektivtilbudet mellom Oslo og Østfold. Disse medlemmer er

positive til en slik utbygging og vil i denne sammenheng vise til Innst. S. nr. 253 (1996-97):

"Komiteen viser til at det er nødvendig å bedre transportløsningen for næringslivet i Moss. Komiteen er oppmerksom på at dagens jernbanetrasé hindrer byens næringsliv og gjennomføringen av en helhetlig transportløsning for Moss."

Disse medlemmer vil komme tilbake til jernbaneutbyggingen i Moss ved behandlingen av Nasjonal transportplan.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti mener Østfoldpakka seiler under falskt flagg. I innledningen til proposisjonen heter det:

"Østfoldpakka omfatter en utredning av et helhetlig transportsystem i Østfold. Utredningene omfatter stamvegene, vegforbindelse til havnene, jernbanen og byområdenes transportsystem."

Dette forsterkes i Østfold fylkestings vedtak hvor det heter:

"For å nå viktige mål innen kollektivtrafikk, trafikk-sikkerhet og miljø, samt å sikre næringslivets transporter, er det nødvendig å vurdere andre finansieringsformer i tillegg til de ordinære bevilgningene som gis til Østfold."

Dette bygger Statens vegvesen i Østfold på i sin delutredning hvor det heter:

"Fylkestinget finner det nødvendig å vurdere andre finansieringsordninger enn ordinære bevilgninger for å nå viktige mål innen kollektivtrafikk, trafikk-sikkerhet og miljø, samt å sikre næringslivets transporter."

Det Stortinget imidlertid inviteres til å fatte vedtak om er en ren vegpakke som ikke omfatter kollektivtrafikk, jernbane og miljø. Dette utsettes til en fase 2 som verken er tidfestet eller er avklart finansiering av. Dette innebærer at Østfoldpakka ikke inneholder et helhetlig transportsystem, men i realiteten er et finansieringsopplegg for utbygging av E6 og E18, med andre ord vegpakke Østfold.

Dette bryter også med Stortingets klart uttalte intensjoner om å se samferdselspolitikken i en helhet.

En utbygging av E6 til fire-felts motorveg uten å utvikle Østfoldbanen til en moderne, dobbeltspora jernbane tilrettelegger for å styrke vegens konkurranseevne overfor jernbanen. Østfoldbanen er viktig både for persontrafikk og godstrafikk. Dette er viktig ut fra et miljø- og trafikksikkerhetsperspektiv. Dette perspektivet har samferdselskomiteens flertall understreket utallige ganger. Jernbanetransport er den mest miljøvennlige transportform, og overgang fra veg til bane vil redde liv og helse for mange.

Det foregår utstrakt pendling fra Østfold til Akershus og Oslo. Det må være en målsetting å få pendlertrafikken over på bane. Det forutsetter imidlertid at banen får større transportkapasitet, samt raskere og presise tog. Det er bemerkelsesverdig når departementet i svar på

spørsmål om potensiale for trafikkoverføring fra veg til jernbane ved utbygging av en moderne dobbeltsporbane svarer:

"Det foreligger ingen utredninger av nyere dato som gir umiddelbare svar på dette og som gir et korrekt bilde av den fremtidige konkurransesituasjon mellom veg og bane."

Departementet gjør anslag ut fra eldre analyser. Dette innebærer at vi ikke kjenner effekten av en moderne, rask jernbane når det gjelder trafikkoverføringer, noe som er særdeles viktig i en miljø- og sikkerhetsstrategi.

Østfoldbanen kan spille en sentral rolle i utvikling av godstransport inn og ut av landet mot Europa for øvrig. En styrking av godstransport på bane avhenger av at transporten har god regularitet, da mottakere av gods vektlegger presis leveranse. En modernisert Østfoldbane, kombinert med den nye Øresundforbindelsen vil tilrettelegge for det.

Strekning	Reisetid nå	Reisetid fullført dobbeltspor
Oslo - Moss	0:42	0:26
Oslo - Sarpsborg	1:12	0:42
Oslo - Halden	1:50	1:05
Oslo - Göteborg	4:15	2:50

Strekninga Oslo - Göteborg forutsetter de planlagte svenske investeringer.

Østfoldpakka innehar ikke disse perspektiver, og har heller ikke gode løsninger på tilknytting mellom havn og landtransport.

Dette medlem viser til at en begrunnelse for vegutbygginga ligger i ulykker på E6 og E18. Dette medlem viser til erfaringene fra E18 i Vestfold med redusert hastighet og økt kontroll. Det bør være en trafikksikkerhetsstrategi for alle ulykkesbelastede veier. Det bør også vurderes å atskille kjørebaneene også på tofeltsveger på spesielt ulykkesbelastede strekninger. For uansett utbyggingstakt vil det gå år før E6 er ferdig utbygd som firefelts veg.

Dette medlem mener at den framlagte Østfoldpakke ikke er en transportmessig god løsning som ivaretar langsiktige målsettinger. Østfoldpakka bør derfor forkastes, med oppfordring til fylkestinget i Østfold om å se på en annen modell som innehar følgende sentrale element:

- vegutbygging og jernbaneutbygging ses i en sammenheng
- tilknytting til havner, også med jernbane, innebygges
- investeringene til veg betales i sin helhet gjennom bompengefinansiering
- staten går inn med midler til jernbaneutbygging med minst tilsvarende midler som vegbrukerne gjennom bompenginntektene.

Dette medlem viser til "Forlag til Nasjonal transportplan" framlagt av etatene, hvor det på side 112 sies:

"Aktivitetsnivået bør etter Jernbaneverkets syn økes ut over det som ligger i basisrammen. Særlig viktig er det å få til en forsert modernisering av Vestfold- og Østfoldbanen. Innenfor basisrammen vil moderniseringen av disse banestrekningene stoppe opp. Samtidig er det fra Statens vegvesens side foreslått en kraftig utbygging av vegnettet både gjennom Vestfold og Østfold. Med basisrammen vil derfor jernbanens konkurransekraft bli kraftig svekket i forhold til bilen. Resultatet blir enda mer biltrafikk."

Det er viktig raskt å løse dobbeltsporproblematikken i Moss, og videreføring av dobbeltspor fra Haug til Sarpsborg. På litt lengre sikt må dobbeltsporet videreføres til Halden. Med fullført dobbeltspor til Halden, under forutsetning av at nytt dobbeltspor Oslo - Ski realiseres, vil reisetidene forkortes betydelig. Ifølge Jernbaneverkets beregninger vil forkorting av reisetid da være:

Gjennom å bruke den statlige del til jernbaneinvesteringer vil vi kunne arbeide fram mot de målsettinger som bl.a. fagetatene skisserer i sitt forslag til Nasjonal transportplan for 2002-2011:

- "Fremme mer miljøvennlig transport for hele landet
- Gjennomføre tiltak som gir markant reduksjon i de alvorligste ulykkene."

Dette medlem viser videre til kap. 10.3 i fagetatens forslag til Nasjonal transportplan hvor det heter:

"Basisrammen gir små muligheter for å fortsette moderniseringen av Østfold- og Vestfoldbanen, selv om dette er banestrekninger hvor det vil være betydelig effekter av modernisering."

En slik modell, hvor statens bidrag går til jernbaneinvesteringer, vil innebære at bompengesatsene må økes dersom utbyggingstakten på E6 og E18 skal opprettholdes.

Dette medlem vil fremme følgende forslag:

1. Framlagte forslag forkastes.
2. Det oppmodes om at Østfold fylkeskommune vurderer en ny Østfoldpakke som inneholder følgende hovedelement:
 - Vegutbygging og jernbane gjennomføres i en fase
 - Utbygging av E6 og E18 samt sideveger finansieres i sin helhet gjennom brukerbetaling ved

- bompengainntekter
- Staten går inn med minst tilsvarende midler til jernbaneinvesteringer til utbygging av en moderne, dobbeltspora Østfoldbane, hvor også jernbanetilknytting til havner prioriteres."

- Vegutbygging og jernbane gjennomføres i en fase
- Utbygging av E6 og E18 samt sideveger finansieres i sin helhet gjennom brukerbetaling ved bompengainntekter
- Staten går inn med minst tilsvarende midler til jernbaneinvesteringer til utbygging av en moderne, dobbeltspora Østfoldbane, hvor også jernbanetilknytting til havner prioriteres.

4. FORSLAG FRA MINDRETALL

Forslag fra Fremskrittspartiet:

Forslag 1

Stortinget ber Regjeringen bygge E6 og E18 som 4-felts motorveg gjennom Østfold for statlige midler. Arbeidet iverksettes umiddelbart og uten bompengefinansiering.

Forslag fra Høyre:

Forslag 2

Dersom Østfold fylkeskommune opprettholder sitt vedtak om plassering av bom, forutsettes den foreslåtte fylkeskommunale kompensasjonen på 5,5 mill. kroner brukt til utbedring av fv 311.

Forslag fra Sosialistisk Venstreparti:

Forslag 3

1. Framlagte forslag forkastes.
2. Det oppmodes om at Østfold fylkeskommune vurderer en ny Østfoldpakke som inneholder følgende hovedelement:

5. KOMITEENS TILRÅDING

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

vedtak:

Stortinget samtykker i at:

1. Bompengeselskapet som Østfold fylkesting har vedtatt opprettet, får tillatelse til å starte innkreving av bompenger for delvis finansiering av utbyggingen av E6 og E18 gjennom Østfold. Videre får selskapet ansvar for å oppta og administrere nødvendige lån.
2. Vegdirektoratet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsette nærmere regler for finansieringsordningen.

Oslo, i samferdselskomiteen, den 17. februar 2000

Oddvard Nilsen
leder

Ola Røtvei
ordfører

May Britt Vihovde
sekretær

Vedlegg**Brev fra samferdselsdepartementet, statsråden,
til Stortingets presidentskap, datert 26. januar 2000****St.prp. nr. 26 (1999-2000) - tilleggsopplysninger
Østfoldpakka - utbygging av veg, jernbane m.v. om
delvis bompengefinansiering av Ev 6 og Ev 18
gjennom Østfold**

Jeg viser til ovennevnte stortingsproposisjon om fase 1 av Østfoldpakka.

Under kap. 2.2 i stortingsproposisjonen vedrørende vedtak i Østfold fylkesting heter det i punkt 5b:

"Det bes om en eventuell godkjenning av en garanti-
provisjon på 0,3 % av det totale garantibeløp ..."

Under kap. 3.2.4 siste avsnitt i stortingsproposisjo-
nen heter det:

"... Samferdselsdepartementet vil heller ikke anbefale at fylkeskommunen tilkjennes garanti-
provisjon i

dette tilfellet, men foreslår at fylkeskommunen i stedet tildeles 5,5 mill kr av bompengeinntektene ..."

Fylkeskommunen i Østfold har orientert Vegdirektoratet om at ovennevnte punkt 5b i fylkestingsvedtaket skal forstås som en *årlig* garanti-
provisjon, dvs. 5,5 mill kr hvert år i hele bomperioden. Fylkeskommunen forstår videre kap 3.2.4 i stortingsproposisjonen slik at de skal tildeles 5,5 mill kr pr. år.

Jeg finner det på denne bakgrunn riktig å presisere at den foreslåtte tildeling på 5,5 mill kr i St.prp. nr. 26 (1999-2000) er ment som et engangsbeløp. En årlig tildeling til fylket på 5,5 mill kr ville utgjøre et uforholdsmessig stort beløp, da midlene skal kreves inn på stamvegene og brukes til fylkeskommunale samferdselstiltak, og ville tilsvare rundt 3 pst. av årlige bompengeinntekter.