



Innst. S. nr. 200

(2004-2005)

Innstilling til Stortinget fra samferdselskomiteen

St.prp. nr. 50 (2004-2005)

Innstilling fra samferdselskomiteen om utbygging av E18 Bjørvikaprojektet i Oslo

Til Stortinget

SAMMENDRAG

Samferdselsdepartementet legger i proposisjonen fram forslag om utbygging og finansiering av E18 Bjørvikaprojektet.

Departementet legger videre fram forslag om å forlenge dagens bompengoordning i Oslo med inntil 5 år, til senest utløpet av 2012.

Utredninger om Bjørvika har pågått i mer enn 20 år. Omlegging av E18 har stått sentralt i dette arbeidet. Formålet med vegprosjektet er å legge til rette for byutvikling og å etablere et mer miljøvennlig transportsystem i området. Forutsatt at byutviklingen (Bjørvika-byen) kom i gang, var det lagt til grunn at prosjektet skulle gjennomføres som en del av Oslopakke 1, jf. St.prp. nr. 96 (1987-1988).

I St.meld. nr. 28 (2001-2002) Utvikling av Bjørvika er det redegjort for planlegging og byutvikling i området, med blant annet bygging av nytt operahus. Med E18 i tunnel er det ventet at 75-80 pst. av trafikken på nåværende E18 flyttes til tunnelen, og store arealer frigjøres for byutvikling.

Omtale av utbyggingen

Bjørvika er landets mest belastede kryssområde. Byutviklingen i området med bygging av ny opera gjør det nødvendig å legge om vegsystemet.

Det foreligger godkjente reguleringsplaner for hele Bjørvikaprojektet. Prosjektet er delt i to etapper. Første etappe av vegprosjektet omfatter bygging av en om lag 1 200 meter lang tunnel med to løp under Bjørvika og Bispevika mellom Festningstunnelen og Ekeberg-tunnelen, hvorav om lag 700 meter som senketunnel.

Det skal bygges kryss med Havelageret og på Sørenga/Grønlia. Andre etappe av prosjektet består av utbygging av nytt vegsystem i dagen og inngår i reguleringsplanen kalt "Byplanen".

Det er lagt til grunn anleggsstart sommeren 2005 med sikte på at første etappe åpnes for trafikk i 2010. Andre etappe vil etter planen stå ferdig i 2012.

Kostnadsoverslaget er kvalitetssikret av eksternt konsulent i samsvar med prinsippene for styring av statlige investeringer.

Som omtalt i St.prp. nr. 1 (2004-2005) legger Samferdselsdepartementet til grunn en styringsramme på 3 920 mill. kroner for prosjektet. Dette er en økning på 850 mill. kroner sammenliknet med overslaget som ble lagt til grunn i finansieringsplanen i St.meld. nr. 28 (2001-2002). Økningen skyldes primært endrede forutsetninger for prosjektet. Videre legges det til grunn en kostnadsramme på 4 510 mill. kroner.

Prosjektet avlaster området for gjennomgangstrafikk og legger til rette for byutvikling i Bjørvika. Transportsystemet blir forbedret og integrert i landets største kollektivknutepunkt og gir et bedre trafikkmiljø. Prosjektets netto nytte (NN) er beregnet til om lag -2,9 mrd. kroner Netto nytte over totale kostnader (NN/K) er beregnet til -0,7. Internrenten er beregnet til 2 pst. Nyten av prosjektets bidrag til tilrettelegging for byutvikling, inngår ikke i beregningene.

Det er inngått avtaler mellom de ulike partene som deltar i utviklingen av Bjørvika-området. Dette avtaleverket bygger på Stortingets tilslutning til prinsippene i St.meld. nr. 28 (2001-2002).

Gjennom Bjørvikaavtalen av 30. juni 2003 aksepterer Oslo kommune at dersom kommunen ikke har søkt om ny brukerfinansiering som erstatter dagens bompengering innen 1. april 2004, blir bompengeringen stående så lenge det er behov for det, for å sikre brukerfinansieringen av Bjørvikaprojektet. Bompengeringen er forutsatt fjernet så snart prosjektet er finansiert, senest innen utgangen av 2012. Staten forutsetter dialog og samarbeid med Oslo kommune og Akershus fyl-

keskommune om opplegg for, og utforming av brukerfinansieringen.

Den lokale behandlingen er nærmere omtalt i pkt. 3 i proposisjonen.

Oslo kommune, Akershus fylkeskommune og Statens vegvesen Region øst arbeider med et opplegg for en ny brukerfinansiering (Oslopakke 3). Videre blir det arbeidet med innføring av tidsdifferensierte takster i dagens bompengering, jf. bystyrets vedtak av 16. februar 2005. Samferdselsdepartementet vil legge eventuelle forslag fram for Stortinget når det foreligger endelige avklaringer.

Finansierings- og bompengepoplegg

Samferdselsdepartementet slutter seg til forslag fra Statens vegvesen til revidert finansieringsplan for Bjørvikaprojektet. Dette innebærer et statlig bidrag til prosjektet på 1 440 mill. kroner. Kostnadsøkninger opp til kostnadsrammen forutsettes fordelt mellom statlige midler (utenfor transportplanrammen) og brukerfinansiering tilsvarende den relative fordeling som gjelder innenfor styringsrammen. Det er forutsatt at brukerfinansieringen skal dekke 1 860 mill. kroner. Av dette forutsettes 1 480 mill. kroner dekket gjennom videreføring av dagens bompengordning fra 1. januar 2008. Forutsatt en økning opp til kostnadsrammen, vil den foreslåtte fordelingen innebære et bidrag på inntil 1 810 mill. kroner fra videreføringen av dagens bompengordning.

Kostnadsøkninger ut over kostnadsrammen forutsettes i sin helhet finansiert gjennom statlige midler utenfor transportplanrammen, eventuelt ved at utbyggingens omfang reduseres. Finansieringsplanen er i tråd med forutsetningene i St.meld. nr. 28 (2001-2002) og senere inngåtte avtaler mellom de ulike partene som deltar i utviklingen av området. Det reviderte forslaget til finansieringsopplegg går fram av tabell 4.1 i proposisjonen.

Forslaget til finansieringsopplegg innenfor styringsrammen på 3 920 mill. kroner innebærer at staten og brukerfinansieringen dekker hhv. 43,6 pst. og 56,4 pst. av kostnadene, når Oslo kommunes bidrag og inntekter fra eiendomssalg holdes utenfor. Kostnadsøkninger opp til kostnadsrammen på 4 510 mill. kroner forutsettes i tråd med ordinær praksis dekket av statlige midler og brukerfinansiering etter samme prosentvise fordeling som innenfor styringsrammen.

Samferdselsdepartementet slutter seg til at brukerfinansieringen av prosjektet dekkes gjennom videreføring av nåværende bompengordning fra 1. januar 2008 til senest 31. desember 2012. Dersom Stortinget godkjenner en ny trafikantbetalingsordning (Oslopakke 3) innen den tid, vil denne avløse videreføringen av dagens ordning. Opplegget innebærer at både Oslopakke 1 og Oslopakke 2 forlenges i sin nåværende form. Midlene fra Oslopakke 1 fordeles følgelig med 60 pst. til Oslo og 40 pst. til Akershus. Midlene fra Oslopakke 2 fordeles til prosjekter som har størst positiv nytte for kollektivtrafikantene. Samferdselsdepartementet legger vekt på at det er lokal enighet om et slikt opplegg.

Forslag til framdrifts- og finansieringsplan framgår av tabell 4.3. i proposisjonen. Det presiseres at det er knyttet stor usikkerhet til de årlige behovene, som blant annet avhenger av entreprenørenes arbeidsopplegg.

I forslaget til finansieringsplan er det foreløpig lagt til grunn at bompengeselskapet vil ta opp lån på til sammen i størrelsesorden 500 mill. kroner i første del av byggeperioden. Fra og med 2009 forventes større bompenginntekter til Oslo enn det prosjektet trenger. Overskytende inntekter vil da kunne dekke renter og avdrag i forbindelse med låneopptak i første del av byggeperioden, samt gjennomføring av ev. andre prosjekter eller tiltak i Oslo.

Dersom Stortinget gir sin tilslutning til utbyggingen, vil det bli inngått avtale mellom Vegdirektoratet og bompengeselskapet i tråd med gjeldende standardavtale.

KOMITEENS MERKNADER

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sigrun Eng, Bjørgulv Frøyn, Oddbjørg Ausdal Starrfelt og Tor-Arne Strøm, fra Høyre, Anne Berit Andersen, Sverre J. Hoddevik, Hans Gjeisar Kjæstad og lederen Petter Løvik, fra Sosialistisk Venstreparti, Geir-Ketil Hansen og Heidi Sørensen, og fra Kristelig Folkeparti, Odd Holten og Jan Sahl, støtter Regjeringens forslag om utbygging og finansiering av E18 Bjørvikaprojektet.

Flertallet viser i denne forbindelse til at Stortinget tidligere har gitt sin tilslutning til prosjektet i forbindelse med Norsk veg- og vegtrafikkplan 1998-2007, Nasjonal transportplan 2002-2011 og Nasjonal transportplan 2006-2015. Flertallet viser videre til de respektive partiers merknader ved tidligere behandling av Bjørvika, jf. St.prp. nr. 96 (1987-1988), St.meld. nr. 28 (2001-2002) Utvikling av Bjørvika og Samferdselsdepartementets budsjettproposisjon for 2005, jf. St. prp. nr. 1 (2004-2005).

Flertallet vil vise til at E18 Bjørvikaprojektet er et svært omfattende og komplisert prosjekt. Bjørvika og området rundt Oslo S er i dag et av landets viktigste knutepunkter både for bil- og kollektivtransport. Bjørvika er Norges mest belastede kryssområde. Området preges av dårlig framkommelighet, støy, luftforurensing og vanskelige forhold for bilister, kollektivførere, syklistene og gående.

Flertallet har merket seg at formålet med dette vegprosjektet er å bidra til avlastning av gjennomgangstrafikken og å etablere et mer miljøvennlig transportsystem i området. Flertallet har også merket seg at en viktig side ved prosjektet er å legge til rette for byutvikling.

Flertallet viser til at det her, som i St.prp. nr. 1 (2004-2005), legges til grunn en styringsramme på 3 920 mill. 2005-kroner for prosjektet. Flertallet har merket seg at dette er en økning på 850 mill. kroner sammenlignet med det som ble lagt til grunn i finansieringsplanen i St.meld. nr. 28 (2001-2002). Flertallet

tallet slutter seg imidlertid til et statlig bidrag til prosjektet på 1 440 mill. kroner. Flertallet har merket seg at 1 860 mill. kroner vil bli dekket gjennom brukerfinansiering og at resten vil bli dekket av tilskudd fra Oslo kommune og salg av eiendommer. Flertallet er enig i at staten og bilistene må ta hovedansvaret for finansiering av riksvegomleggingen. Flertallet legger vekt på at det er bred lokal enighet om et slikt opplegg.

Flertallet viser til brev fra Samferdselsdepartementet til Stortingets presidentskap av 23. mai 2005. Flertallet har merket seg at departementet, på grunnlag av de foreliggende resultatene fra anbudsrunderne på de to første utlyste kontraktene, har bedt Vegdirektoratet om en vurdering av kostnadsutviklingen for prosjektet.

Flertallet viser til at eventuelle kostnadsøkninger ut over kostnadsrammen i sin helhet forutsettes finansiert gjennom statlige midler utenfor transportplanrammen, eventuelt ved at utbyggingens omfang reduseres.

Flertallet vil i denne sammenheng understreke at dette prosjektet ikke skal gå ut over satsing på andre vegprosjekter.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Thore A. Nistad og Kenneth Svendsen, ser positivt på Bjørvikaprojektet og ønsker dette gjennomført snarest mulig.

Disse medlemmer minner om at Fremskrittspartiet i beslutningsprosessen fremla forslag til alternative vegtraseer som kunne ha spart samfunnet for milliardbeløp, men disse fikk dessverre ikke gjennomslag. Disse ekstra økonomiske ressurser kunne etter disse medlemmers syn vært brukt til andre høyt prioriterte samferdselsprosjekter i hovedstadsområdet.

I denne sak følger disse medlemmer opp og viderefører Fremskrittspartiets grunnholdninger i forhold til bompengefinansiering av veger.

Disse medlemmer mener at det er en offentlig oppgave å finansiere bygging av stam- og riksveger gjennom bevilgninger fra statsbudsjettet.

Disse medlemmer tar utgangspunkt i statens inntekter fra skatter, avgifter og bompenger fra bilen og bilbruk som i 2005 er beregnet å utgjøre hele 52,4 mrd. kroner og hvor bare 13,1 mrd. kroner går tilbake til bil og veger.

Disse medlemmer ser det som naturlig at staten fullfinansierer Bjørvikaprojektet med friske økonomiske midler over statsbudsjettet.

I denne forbindelse minner disse medlemmer om at en av hovedårsakene til at Bjørvikaprojektet får de dimensjoner og løsningsformer med en prisramme på hele 3,9 mrd. kroner, er primært Den norske operas lokalisering. Denne politiske beslutning mener disse medlemmer ble tatt av de sentrale myndigheter som igjen skulle tilsi at disse kostnader bør dekkes over statsbudsjettet og ikke belastes brukerne.

Disse medlemmer mener at på samme måte som tidligere foreslått for bruk til OPS-prosjekter, bør myndighetene installere optiske trafikklesere som angir passering av antall kjøretøyer per tidsenhet. Med en

stykkpris betalt over statsbudsjettet skulle nedbetalingen av dette vegprosjektet kunne bli tilbakebetalt over en forholdsvis kort periode.

Disse medlemmer mener at Bjørvikaprojektet blir en forsterkning og ytterligere økonomisk belastning for næringsliv og den enkelte familie ved bilbruk i hovedstadsområdet.

På denne bakgrunn fremmer disse medlemmer følgende forslag:

1. Stortinget samtykker i at E18 Bjørvika gjennomføres som et OPS-prosjekt, og at bompengeselskapet får tillatelse til å gjøre låneopptak i henhold til dette.
2. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og sette nærmere regler for finansieringsordningen.
3. Prosjektet finansieres over statsbudsjettet med betaling pr. passering basert på optisk lesing.
4. Nedbetalingstiden settes til 10 år fra ferdigstillelse."

Disse medlemmer vil vise til en nylig utgitt bok (2005) "Tunnelbrann – dokumentasjon og korrupsjon", dokumentar av Geir H. Dahle, hvor sikkerheten i vegtunneler er meget sterkt fokusert. Disse medlemmer registrerer at det i boken framkommer påstander og dokumentasjon med stikkordene: "tunnel, brann, dokumentasjon og korrupsjon".

Disse medlemmer finner, etter lesing fra boken, at aspektet sikkerhet mot brann må gis høyeste prioritet i forbindelse med byggingen av Bjørvikatunnelen.

Medlemmen i komiteen frå Senterpartiet, Jorunn Ringstad, viser til at utbygging av samferdselstilbodet er viktig for å ta heile landet i bruk og er difor oppteiken av ei god fordeling av samferdselsmidlane til både distrikt og sentrale strom. Denne medlemmen vil vise til merknad i Innst. S. nr. 119 (2000-2001) der ein viser til at Bjørvikaprojektet i stor grad er eit byutviklingsprosjekt. Denne medlemmen viser til at ein innan dei knappe rammene ein har til samferdselsformål, finn det vanskeleg å nytte midlar frå samferdselssektoren til eit prosjekt som i så stor grad er byutvikling. På grunnlag av dette vil denne medlemmen gå imot Regjeringa sitt forslag om utbygging og finansiering av E18 Bjørvikaprojektet.

FORSLAG FRA MINDRETALL

Forslag fra Fremskrittspartiet:

1. Stortinget samtykker i at E18 Bjørvika gjennomføres som et OPS-prosjekt, og at bompengeselskapet får tillatelse til å gjøre låneopptak i henhold til dette.
2. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og sette nærmere regler for finansieringsordningen.
3. Prosjektet finansieres over statsbudsjettet med betaling pr. passering basert på optisk lesing.
4. Nedbetalingstiden settes til 10 år fra ferdigstillelse.

KOMITEENS TILRÅDING

Komiteens tilråding fremmes av Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti og Kristelig Folkeparti.

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

v e d t a k :

Stortinget samtykker i at:

1. Bompengeselskapet får tillatelse til å kreve inn bompenger for delvis finansiering av utbyggingen av E18 Bjørvikaprojektet og andre tiltak i samsvar med vilkårene i St.prp. nr. 50 (2004-2005) og Innst. S. nr. 200 (2004-2005).
2. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsette nærmere regler for finansieringsordningen.

Oslo, i samferdselskomiteen, den 26. mai 2005

Petter Løvik
leder

Odd Holten
ordfører

Vedlegg**Brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråden til Stortingets presidentskap, datert 23. mai 2005****St.prp. nr. 50 (2004-2005) Bjørvikaprojektet i Oslo**

Jeg viser til at Regjeringen la fram St.prp. nr. 50 (2004-2005) Bjørvikaprojektet i Oslo 8. april 2005.

Statens vegvesen har hatt to kontrakter ute på anbud som utgjør om lag 40 prosent av styringsramma på 3 920 mill. kr.

For Sørenga var det anbudsåpning 6. april 2005. Byggherreoverslaget for Sørenga var beregnet til 824 mill. kr. Det laveste innkomne anbudet var på 950 mill. kr.

For senketunnelen var det anbudsåpning 20. mai 2005. Byggherreoverslaget var beregnet til 750 mill. kr. Det laveste innkomne anbudet var 953 mill. kr.

Sammenlikner man byggherreoverslagene med de laveste anbudene, er kostnadsøkningen så langt på om lag 330 mill. kr. Det er for tidlig nå å si hvilke anbud som vil bli valgt.

Anbudsåpning for Havnelageret vil være 17. juni 2005.

Forklaringen på kostnadsøkningen er i all hovedsak knyttet til høyere materialkostnader enn beregnet (Vegdirektoratet opplyser at prisene på betong har steget med om lag 22 prosent fra 1. kvartal 2004 til 1. kvartal 2005), høy risikoprising og høy aktivitet i markedet.

Siden Sørenga og senketunnelen utgjør om lag 40 prosent av styringsramma på 3 920 mill. 2005-kr, har jeg nå bedt Vegdirektoratet om en vurdering av kostnadsutviklingen for prosjektet.

