



Innst. S. nr. 211

(2007-2008)

Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

St.prp. nr. 45 (2007-2008), sak 2.2

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om rv 108 Ny Kråkerøyforbindelse i Fredrikstad kommune i Østfold – revidert finansierings- og framdriftsplan

Til Stortinget

SAMMENDRAG

Samferdselsdepartementet legger i St.prp. nr. 45 (2007-2008), sak 2.2, fram forslag om revidert finansierings- og framdriftsplan for rv 108 Ny Kråkerøyforbindelse i Fredrikstad kommune i Østfold.

Stortinget har sluttar seg til eit opplegg med delvis bompengefinansiert utbygging av prosjektet rv 108 Ny Kråkerøyforbindelse i Fredrikstad, jf. St.prp. nr. 41 (2006-2007) og Innst. S. nr. 149 (2006-2007).

Som opplyst i St.prp. nr. 1 (2007-2008) har Statens vegvesen innhenta tilbod på dei to største entreprisane som er Bjølstadtunnelen og ny klassebru over Vesterelva. Tilboda var vesentleg høgare enn føresett, og det var ikkje grunnlag for å inngå kontraktar og starte arbeida hausten 2007 som føresett. Tilbodsprosessen er derfor stansa, og kostnadsoverslaget er revidert. Vidare er det utarbeidd revidert framdrifts- og finansieringsplan for prosjektet.

Fredrikstad og Hvaler kommunar og Østfold fylkeskommune ønskjer å få realisert prosjektet så raskt som mogleg og går derfor inn for å dekkje dei auka kostnadene ved å auke bompengeandelen i prosjektet, jf. omtale av den lokalpolitiske behandlinga i proposisjonen.

Omrekna til 2008-prisnivå blir revidert styringsramme på 615 mill. kroner og revidert kostnadsramme på 677 mill. kroner. Dette inneber at styringsramma for prosjektet har auka med 103 mill. kroner.

Det er utført nye samfunnsøkonomiske bereknigar som viser ein netto nytte (NN) på om lag 230 mill. kroner for prosjektet. Netto nytte over totale kostnader (NN/K) er utrekna til 0,4. Prosjektet si samfunnsøkonomiske nytte har auka sjølv om kostnadsoverslaget har gått opp. Hovudårsaka er at nye og høgare trafikkprognosar som er utarbeidde i samband med NTP 2010-2019, no er lagt til grunn.

Anleggsstart for prosjektet er utsett frå sommaren 2007 til sommaren/hausten 2008. Det er lagt til grunn at prosjektet vert opna for trafikk sommaren/hausten 2010, medan det tidlegare var lagt til grunn trafikkopning sommaren 2009.

Forslag til revidert finansieringsplan samanlikna med opphavleg finansieringsplan går fram av tabell 2.1 i proposisjonen.

Tabell 2.1 Forslag til revidert finansieringsplan for rv 108 Ny Kråkerøyforbindelse samanlikna med opphavleg finansieringsplan.

	Mill. 2008-kroner		
	St.prp. nr. 41 (2006-2007)	Revidert Endring finansierings- plan	
Statleg bidrag	42	0	42
Private tilskot	16	0	16
Bompengar	423	+134	557
Sum	481	+134	615

Med basisvilkåra er innkrevjingsperioden utrekna til om lag 14 år.

I St.meld. nr. 12 (2006-2007) Regionale fortrinn - regional framtid har Regjeringa foreslått at det framtidige offentlege vegnettet vil bestå av stamvegar, regionale vregar (øvrige riksvegar og fylkesvegar) og kommunale vregar. Samferdselsdepartementet

legg til grunn at det statlege ansvaret for investeringar i øvrig riksvegnett blir overført til regionane (fylka) når forvaltningsreforma trer i kraft i 2010.

Stortinget si behandling av proposisjonen om ein revidert finansierings- og framdriftsplan for utbygginga av rv 108 Ny Kråkerøyforbindelse i Fredrikstad kommune vil leggje premissar for ein tilleggsavtale mellom Vegdirektoratet og bompengeselskapet.

KOMITEENS MERKNADER

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Karita Bekkemellem, Eirin Falset, Irene Johansen, Torstein Rudihagen, Tor-Arne Strøm og Truls Wickholm, fra Høyre, Øyvind Hallaker 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 at Stortinget allerede har slutta seg til et opplegg med delvis bompengefinansiert utbygging av prosjektet rv 108 Ny Kråkerøyforbindelse i Fredrikstad, jf. St.prp. nr. 41 (2006-2007) og Innst. S. nr. 149 (2006-2007). Bompengeprosjektet er lokalt initiert og vedtatt av kommunestyrrene i Hvaler og Fredrikstad og av Østfold fylkesting. På bakgrunn av vesentlig høyere tilbud på utbygging av prosjektet enn forutsatt i ovennevnte stortingsproposisjon, ble tilbudsprosessen stanset og det er nå utarbeidet revidert kostnadsoverslag, framdriftsplan og finansieringsplan, og endret kontraktsstrategi. Det er dette som har vært gjenstand for ny behandling lokalt og som nå er til behandling i Stortinget.

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre, har merket seg at det er lokalpolitisk enighet om det reviderte opplegget for utbygging og finansiering av prosjektet rv 108 Ny Kråkerøyforbindelse i Fredrikstad. Fredrikstad og Hvaler kommuner presiserer i sine vedtak at prosjektet ønskes realisert så raskt som mulig, og at de økte prosjektkostnadene skal dekkas ved å øke bompengetakstene. Samtidig gis det uttrykk for at det må arbeides videre for at statlig og privat andel til prosjektet økes. I Østfold fylkeskommunes vedtak i saken er det ikke lagt opp til å øke statlig eller privat andel. Dette flertallet legger derfor til grunn at gjeldende finansieringsplan ligger fast.

Dette flertallet har merket seg at prosjektets samfunnsnytte har økt til tross for økt kostnadsoverslag, etter at nye og oppdaterte trafikkprognosar er lagt til grunn.

Dette flertallet vil understreke at både Regjeringen og komiteen her har sett behov for å følge opp saken raskt, slik at prosjektet kan realiseres og åpnes for trafikk som planlagt i den oppdaterte framdriftsplanen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Bård Hoksrud, lederen Per Sandberg og Arne Sortevik viser til sine merknader og sitt forslag i Innst. S. nr. 149 (2006-2007) vedrørende St.prp. nr. 41 (2006-2007).

Disse medlemmer har merket seg at prosjektet må behandles på nytt i Stortinget fordi tilbud på de to største entreprisene viste vesentlig høyere pris enn forutsatt. Disse medlemmer har merket seg at tilbudsprosessen er stanset og kostnadsanslaget revidert.

Disse medlemmer har merket seg at revidert kostnadsramme for prosjektet er 677 mill. 2008-kroner mot opprinnelig anslag omregnet i 2008-kroner på 546 mill. kroner – en økning på 131 mill. kroner eller nesten 25 pst. Disse medlemmer viser i den forbindelse til at det gjennom ekstern kvalitetssikring av prosjektet ble rettet kritikk mot Statens vegvesens bruk av anslagsmetoden og sporbarheten i bruken. Disse medlemmer har merket seg departementets svar i brev av 22. april 2008 på spørsmål angående dette. Disse medlemmer viser til at det også gjennom ekstern kvalitetssikring av andre prosjekter er kritiske merknader knyttet til anslagsmetoden og sporbarheten i anslagene, samt mot kvaliteten i prosjektarbeidet som ligger til grunn for anslagene. Disse medlemmer viser til at slike kritiske merknader også er kommet fra anleggsbransjen. Disse medlemmer forutsetter at departementet gjennomfører nødvendige tiltak for å sikre kvaliteten på prosjektarbeid og kostnadsanslag utarbeidet av Statens vegvesen, samt at sporbarheten/dokumentasjon av kostnadsanslag ivaretas på en bedre måte.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen gjennomføre tiltak for å bedre kvaliteten på kostnadsberegnung av store samferdselsprosjekter og på egnet måte informere Stortinget om dette arbeidet."

Disse medlemmer har merket seg at med oppjustert finansieringsplan skal bilistene gjennom bompenger betale bidrag til prosjektet med 557 mill. kroner, renter på 280 mill. kroner og innkrevingskostnader i 14 år med samlet kostnad på 49 mill. kroner. Samlet innebærer dette innkreving av totalt 886 mill. kroner gjennom bompenger, 44 pst. mer enn det prosjektet totalt koster å bygge. Finansiering av dette

prosjektet med bompenger blir svært kostbart for bilistene, slik bompengefinansiering som oftest blir.

Disse medlemmer understreker at prosjektet opprinnelig omtalt i St.prp. nr. 41 (2006-2007) er viktig og nødvendig for å bedre trafikkforholdene i Fredrikstad. Formålet med en ny riksvegforbindelse er å øke beredskapen/tryggheten for befolkningen på Kråkerøy og Hvaler, bedre framkommeligheten til Kråkerøy og i sentrum, og legge grunnlaget for en byutvikling i henhold til vedtatt kommuneplan.

Disse medlemmer mener likevel at statens oppgaver som vegholder og kommunens arbeid med byutvikling ikke skal betales av innbyggerne gjennom bompenger, verken på ny eller gammel Kråkerøybru på rv 108.

Disse medlemmer viser til at i flere av de over 15 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 også spesielt på de store innkrevings- og rentekostnadene som i mange slike saker pålegges bilistene i tillegg til netto bompengebidrag til prosjektets finansiering. Totalt for de bompengefinansierte samferdselsprosjektene Regjeringen tidligere har fremsendt, er denne ekstraregningen svært stor, ca. 4 mrd. kroner. Det innebærer at bilistene samlet betaler mer i bompenger enn det de samme prosjektene koster å bygge.

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

Disse medlemmer viser også til at såkalt "lokal enighet" er politisk enighet gjennom flertallsvedtak i kommunestyrer og fylkesting. Innbyggerne blir ikke spurta direkte gjennom lokal folkeavstemning, slik disse medlemmer mener bør gjøres.

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 det derfor er rimelig at innbyggerne i berørte kommuner selv får uttale seg om bruken av bompengeprosjektene. Disse medlemmer mener det er udemokratisk og uheldig at lokale vedtak om bruk av bompengefinansiering vedtas uten lokal folkeavstemning.

Disse medlemmer har merket seg at bruken av bompengefinansiering og andel bompenger i slike prosjekt har økt sterkt under denne regjeringen. Disse medlemmer har merket seg at flere prosjekter finansiert med 100 pst. bompenger er foreslått av Regjeringen og vedtatt i Stortinget av alle partier, unntatt Fremskrittspartiet, som ønsker offentlig finansiering av offentlig vegnett i Norge.

Disse medlemmer har også med liten tilfredshet merket seg at bompenger i økende grad brukes til andre investeringsformål enn vei. Disse medlemmer viser spesielt til endring i vegloven § 27 innført under denne regjeringen med tilslutning fra alle partier unntatt Fremskrittspartiet.

Disse medlemmer har merket seg at kommunepolitikere og fylkespolitikere i økende grad gir uttrykk for at de opplever et press fra sentrale myndigheter og fra regjeringshold om å godta bompengefinansiering. Disse medlemmer peker på at dette gjelder flere regjeringer, men at presset er betydelig økt under regjeringen Stoltenberg II. Lokal- og fylkespolitikere opplever presset slik at det "kreves" bompengefinansiering for å få selv beskjedne statlige bidrag til lokale og regionale prosjekter. Et uttrykk for en slik tverrpolitisk oppfatning finnes i vedtak i Haugesund bystyre 28. april 2004 knyttet til behandling av Haugalandspakken, jf. St.prp. nr. 57 (2006-2007) og Innst. S. nr. 214 (2006-2007). I vedtaket heter det bl.a.:

"Haugesund bystyre mener at veiutbygging først og fremst er et statlig ansvar. Bystyret er av den oppfatning at Stortings bevilgninger til samferdselssektoren er alt for lave i forhold til behov og samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Dette kommer særlig til uttrykk på Vestlandet. En stadig større andel av offentlige veiveilgninger styres mot regioner og prosjekter som allerede har vedtatt innføring av bompenger. Dette fører til mindre veimidler andre steder i landet, deriblant Haugalandet. Bystyret konstaterer at det i de siste årene ikke har vært bevilget nok midler til å finansiere høyst nødvendige veiprosjekter i vårt nærområde. Dette er en utvikling som ikke lengre kan fortsette. Haugesund bystyre ser seg derfor tvunget til å akseptere bompenger for å få løst flere veiprosjekter, raskere og bedre under forutsetting av at staten følger opp sin del av finansieringen."

Disse medlemmer viser til at vedtaket er gjort med stemmene fra hhv. Arbeiderpartiet, Høyre,

Venstre, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Kristelig Folkeparti.

Disse medlemmer mener at bruken av bompengefinansiering har løpt løpsk under denne regjeringen, og nå er uten styring.

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 øremekkes 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 øremekkes veiinvesteringer med 70 %, jernbane- og kollektivtiltak, inkludert bussbasert kollektivtrafikk 25 % og bredbånd 5 %."

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 prioritingsliste, 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 viser også til sitt forslag, representantforslag nr. 22 (2007-2008), jf. Innst. S. nr. 115 (2007-2007), om opprettelse av et statlig veiselskap som skal legge forholdene til rette for hurtig utbygging av et effektivt, sikkert og miljøvennlig veinett basert på statlig finansiering, og som ble avvist av alle øvrige partier under behandling i Stortinget 17. januar 2008.

Opprettelse av et statlig veiselskap (etter modell av for eksempel Statnett) vil etter disse medlemmers syn gjøre det enklere å få gjennomført viktige endringer som kan sikre raskere veiutbygging. Et statlig veiselskap kan sikres forutsigbar, avklart lang-

siktig finansiering gjennom statlige lån uavhengig av årlige budsjetter. På denne måten kan en etter disse medlemmers syn på en praktisk måte gjennomføre et skille mellom bruk av penger til investering med mange års varighet og virkning for økonomien, og bruk av penger til forbruk innenfor rammen av et 12 måneders statsbudsjett basert på kontantprinsippet. Disse medlemmer viser til at det etter deres syn nettopp er mangel på skille mellom langsiktig investering og kortsiktig utgift som utgjør en av hovedhindringene for at norsk finansiell rikdom ikke brukes til realinvesteringer i infrastruktur i Norge. Disse medlemmer viser også til at bruk av statlige lån for å sikre avklart og langsiktig finansiering ved bygging av nasjonal infrastruktur er et kjent virkemiddel fra andre land, bl.a. vårt naboland Sverige. Disse medlemmer minner også om at utbygging av hhv. Gardermoen og Flytoget ble gjennomført med egne selskaper og egen finansiering for de to prosjektene.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

"Utbygging av ny Kråkerøybru på rv 108 som beskrevet i St.prp. nr. 41 (2006-2007) til revidert pris 615 mill. 2008-kroner, gjennomføres med statlige midler og etter fremdrift som omtalt i saken. Stortinget forutsetter statlig forskottering av midler for å sikre finansiering fra anleggsstart høsten 2008 og inndecking gjennom Nasjonal transportplan for 2010-2019."

Disse medlemmer har merket seg departementets svar i brev av 22. april 2008 på spørsmål om bruk av bompengefinansiering på dette prosjektet i lys av gjeldende EU-direktiv om bompengebruk. Disse medlemmer har merket seg departementets presisering av at det er Rådsdirektiv 1999/62/EØF som er innlemmet i EØS-avtalen og også implementert i norsk rett. Disse medlemmer understreker at bruk av bompengefinansiering i forhold til gjeldende EU-regelverk derfor må prøves med hensyn til dette direktivet. Disse medlemmer mener bruk av bompenger til finansiering av dette prosjektet bryter med gjeldende EU-direktiv.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til at Samferdselsdepartement har fulgt opp Østfold fylkeskommunes vedtak av 20. september 2007, hvor det ikke legges opp til at de statlige investeringsmidlene i prosjektet økes. Disse medlemmer konstaterer at dette gjennomføres på tross av at Fredrikstad kommune, og særlig Hvaler kommune, er meget tydelige i sine vedtak på dette punktet.

Disse medlemmer viser til at heller ikke kommunens vedtak om sammenslåing av dette pro-

sjektet med Østfoldpakke fase 2 er fulgt opp fra Østfold fylkeskommune eller Samferdselsdepartementet.

Disse medlemmer erkjenner at i henhold til standardavtalen mellom bompengeselskapene og Vegdirektoratet er det bompengeselskapet som har ansvaret for finansieringen, og at Samferdselsdepartementet derfor ikke må legge begrensninger på den frihet bompengeselskapet har for å oppnå optimale finansieringsbetingelser.

FORSLAG FRA MINDRE TALL

Forslag fra Fremskrittspartiet:

Forslag 1

Stortinget ber Regjeringen gjennomføre tiltak for å bedre kvaliteten på kostnadsberegning av store samferdselsprosjekter og på egnet måte informere Stortinget om dette arbeidet.

Forslag 2

Utbrygging av ny Kråkerøybru på rv 108 som beskrevet i St.prp. nr. 41 (2006-2007) til revidert pris

615 mill. 2008-kroner, gjennomføres med statlige midler og etter fremdrift som omtalt i saken. Stortinget forutsetter statlig forskottering av midler for å sikre finansiering fra anleggsstart høsten 2008 og inndecking gjennom Nasjonal transportplan for 2010-2019.

KOMITEENS TILRÅDING

Komiteen har ellers ingen merknader, viser til proposisjonen og rår til at Stortinget gjør slikt

v e d t a k :

Stortinget samtykker i at bompengeselskapet får høve til å endre opplegget for delvis bompengefinansiering av rv 108 Ny Kråkerøyforbindelse i Fredrikstad kommune. Vilkåra går fram av St.prp. nr. 45 (2007-2008) og Innst. S. nr. 211 (2007-2008). Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå ein tilleggsavtale med bompengeselskapet og fastsetje nærmere reglar for finansieringsordninga for rv 108 Ny Kråkerøyforbindelse i Fredrikstad.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 29. april 2008

Per Sandberg

leder

Øyvind Halleraker

ordfører

