



# Innst. 171 S

(2009–2010)

## Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Prop. 70 S (2009–2010)

### Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om kostnadsauke E6 Øyer–Tretten i Oppland

Til Stortinget

#### Sammendrag

Prosjektet er omtalt i St.prp. nr. 59 (2008–2009) Om utbygging og finansiering av E6 Øyer (Granrudmoen)–Tretten i Øyer kommune i Oppland, samt i Prop. 1 S (2009–2010). Samferdselsdepartementet har lagt til grunn ei styrings- og kostnadsramme for prosjektet på 880 mill. kroner og 950 mill. kroner, omrekna til 2009-prisnivå. Styringsramma er fordelt med 777 mill. kroner på E6, 94 mill. kroner på rv 254 og 9 mill. kroner til bygging av bomstasjonar (2009-prisnivå).

Hovudentreprisen for prosjektet vart lyst ut i haust, med tilbudsfrist 15. oktober 2009. I samband med Statens vegvesen si vurdering av dei innkomne tilboda har Statens vegvesen blitt merksam på at det i berekninga av kostnadene knytt til prosjektet er gjort einsskilte, til dels grove feil. Konsekvensen er at

kostnadene knytt til utbygginga vil auka med 250 mill. kroner utover styringsramma.

Det er gjennomført ekstern kvalitetssikring av styringsunderlag og kostnadsoverslag (KS2) for prosjektet. Regjeringa la konsulenten sitt forslag til økonomiske rammer til grunn og rekna desse om til 2009-kroner.

Samferdselsdepartementet vil i samarbeid med Statens vegvesen gå gjennom rutineane for fastsetjing av kostnadsoverslag for å vurdere om det er behov for endringar i desse rutineane.

Trass i kostnadsauken legg Samferdselsdepartementet til grunn at prosjektet skal gjennomførast slik departementet opphavleg har lagt til grunn.

Samferdselsdepartementet vil vidare gjennomføre ei ekstern kvalitetssikring av Statens vegvesen si nye og reviderte kostnadsberekning av dei elementa i prosjektet som ikkje inngår i hovudenterprisa. Dersom kvalitetssikringa gjer det naudsynt med ytterlegare justeringar av styrings- og kostnadsramma for prosjektet, vil departementet kome tilbake til dette som ei eiga sak.

Kostnadsauke ut over kostnadsramma skal dekkjast av staten/fylkeskommunen. Dette medfører følgjande finansieringsplan basert på revidert kostnadsoverslag, jf. tabell 2.1 i proposisjonen.

Tabell 2.1

|                              | St.prp. nr. 59<br>(2008–2009) | Endring | Revidert<br>finansieringsplan |
|------------------------------|-------------------------------|---------|-------------------------------|
| Statlege midlar .....        | 385                           | 180     | 565                           |
| Fylkeskommunale midlar ..... | 38                            | 34      | 72                            |
| Bompengar .....              | 457                           | 36      | 493                           |
| Sum .....                    | 880                           | 250     | 1 130                         |

Statens vegvesen tilrådte at bompengeselskapet forskotterer den statlege og fylkeskommunale delen av meirkostnadene mot refusjon i 2014. Oppland fylkeskommune behandla forslaget til revidert finansieringsplan for prosjektet i møte i fylkesutvalet 10. november 2009. For å sikra at prosjektet blir gjennomført i tråd med vedtekne planar, aksepterer fylkesutvalet å dekkja 34 mill. kroner av kostnadsauken over fylkeskommunen sitt budsjett. Samstundes meiner fylkesutvalet at i utgangspunktet bør staten dekkja kostnadsauken.

Departementet legg til grunn at kostnadsauken på 250 mill. kroner skal finansierast i samsvar med den reviderte finansieringsplanen. Kostnadsauke ut over dette skal dekkjast med statlege midlar for E6-delen og fylkeskommunale midlar for rv 254-delen.

### Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Anne Marit Bjørnflaten, Susanne Bratli, Freddy de Ruiten, Gorm Kjernli, Magne Rommetveit og Tone Merete Sønsterud, fra Fremskrittspartiet, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen, Bård Hoksrud og Arne Sortevik, fra Høyre, Øyvind Halleraker, Lars Myraune og Ingjerd Schou, fra Sosialistisk Venstreparti, Hallgeir H. Langeland, fra Senterpartiet, Janne Sjelmo Nordås, og fra Kristelig Folkeparti, lederen Knut Arild Hareide, viser til at Stortinget tidligere har vedtatt et opplegg for utbygging og finansiering av E6 Øyer–Tretten. Komiteen viser i den forbindelse til merknader og forslag fra respektive partier i Innst. S. nr. 270 (2008–2009), jf. St.prp. nr. 59 (2008–2009).

Komiteen viser til at Samferdselsdepartementet i Prop. 70 S (2009–2010) påpeker at kostnadsoverskridelsen på prosjektet E6 Øyer–Tretten er meget uheldig. Det er ikke gjort godt nok arbeid verken i Statens vegvesen eller i den eksterne kvalitetssikringen. Komiteen vil understreke behovet for god kostnadsstyring av store investeringsprosjekter i samferdselssektoren. Komiteen viser til at Samferdselsdepartementet i Prop. 70 S (2009–2010) har varslet tiltak med tanke på forbedringer av blant annet kostnadsberegninger av slike prosjekter.

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, har merket seg opplysningene i proposisjonen om at det i beregning av kostnadene knyttet til prosjektet er gjort enkelte til dels grove feil. Flertallet har videre merket seg følgende fra proposisjonen:

«Samferdselsdepartementet vil understreka at kostnadsauken er svært uheldig, først og fremst på bakgrunn av grunnlaget for kostnadsauken. Det er klart at det ikkje er gjort eit godt nok arbeid, korkje i Statens vegvesen eller i den eksterne kvalitetssikringa av prosjektet. Samferdselsdepartementet vil i samarbeid med Statens vegvesen derfor gå gjennom rutineane for fastsetting av kostnadsoverslag for å vurdere om det er behov endringar i desse rutineane.»

Flertallet viser i denne forbindelse til Dokument nr. 3:16 (2008–2009) om Riksrevisjonens undersøkelse av drift og vedlikehold av veinettet, og den kritikk av manglende styring og manglende oversikt som fremkommer både i rapporten og i kontroll- og konstitusjonskomiteens høring om saken mandag 8. februar 2010. Flertallet understreker at Statens vegvesen har en omfattende jobb å gjøre med kvalitetssikring og kvalitetsforbedring av rutiner. Flertallet legger til grunn at Samferdselsdepartementet følger dette grundig opp og at samferdselsministeren på en aktiv måte følger opp dette arbeidet også med rapportering til Stortinget.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti mener det er oppsiktsvekkende at ikke såpass vitale og selvfølgelig kostnader som rigg- og massehåndteringskostnader verken er med i kostnadsgrunnlaget eller oppdages i kvalitetssikringen av prosjektet. Disse medlemmer mener at det etter dette er grunn til å reise spørsmål ved verdien av tids- og kostnadskrevende KS2-prosesser.

Disse medlemmer viser videre til at komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre under behandlingen av saken i juni 2009 ønsket at parsellen skulle realiseres som smal 4-felts trafikksikker vei, dersom dette kunne bæres av prosjektet, jf. Innst. S. nr. 270 (2008–2009):

«Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre, viser til at det av proposisjonen går fram at den om lag 4 km lange tunnelen ("Skarsmotunnelen") planlegges med ett løp og midtfelt.

Flertallet viser til Samferdselsdepartementets svar datert 27. mai 2009 på spørsmål fra komiteen (vedlagt). Det er der vist til at tunnelsikkerhetsforskriften gir som konsekvens at Skarsmotunnelen må bygges ut med rømningstunnel eller til to tunnellop når ÅDT passerer 8 000, og at dette tilsvarer en sommerdøgntrafikk på 10 800. På denne bakgrunn anbefaler Statens vegvesen at tunnellop nr. 2 bygges fullt ut og er ferdigstilt når ÅDT passerer 8 000. Statens vegvesen antar at denne trafikkmengden vil komme om lag 14 år etter åpning av første tunnel. Flertallet støtter en slik tottrinns utbygging av Skarsmotunnelen, og forutsetter at Regjeringen presenterer en slik

videre utbygging av tunnelen for Stortinget på egnet måte når det blir aktuelt.

Flertallet viser til at strekningen for øvrig planlegges som 2-felts veg med midtdeler og forbikjøringsfelt. Flertallet viser videre til departementets svar datert 27. mai 2009 på spørsmål fra komiteen (vedlagt), at veggbredden vil bli 13,5 m på tofeltsstrekninger og 17,5 m på strekninger med tosidig forbikjøringsfelt. Det opplyses i det samme brevet at rv 2 mellom Kløfta og Nybakk er bygget med 16 m bredde, og at denne løsningen i realiteten er veg med midtrekkverk og gjennomgående forbikjøringsfelt i begge retninger. Det er også i dette brevet opplyst at det for tre områder er behov for reguleringsendringer dersom det skal bygges veg med fire kjørefelt på strekningen på E6 som er i dagen.

Med henvisning til dette mener flertallet at Statens vegvesen bør vurdere mulighetene for å bygge fire kjørefelt på de delene av E6 som er veg i dagen. Dette forutsetter at etaten i samarbeid med planmyndighetene, finner løsninger knyttet til de ovennevnte behovene for reguleringsendringer som ikke medfører utsatt ferdigstilling av vegprosjektet. Det vil videre også være en forutsetning at en utvidelse til gjennomgående fire kjørefelt på strekningen Øyer–Tretten utenom tunnelen, lar seg gjennomføre innenfor de kostnadsrammene og det finansieringsopplegget som proposisjonen legger opp til.»

Disse medlemmer viser til at komiteen senere ble orientert fra regjeringen om at smal 4-feltsveg ikke lot seg innpasse i kostnadsrammen for prosjektet, og at man derfor ikke ville følge opp komitéflertallets ønske.

Disse medlemmer konstaterer at kostnadsoverskridelsene som Stortinget gjennom Prop. 70 S (2009–2010) nå inviteres til å finne budsjettdekning for, er langt større enn dette viktige trafikksikringstiltaket ville kostet.

### **Om videreføringen av prosjektet, finansiering mv.**

Komiteen vil fremheve betydningen av at prosjektet E6 Øyer–Tretten blir videreført, og at det legges opp til å nytte de innkomne tilbudene på hovedentreprisen på prosjektet.

Komiteen mener det er svært viktig å videreføre prosjektet, og viser til at utbyggingen vil føre til bedret fremkommelighet og økt trafikksikkerhet på strekningen. Komiteen legger også vekt på at utbyggingen vil gi sammenhengende lokalveg og gang- og sykkelveg på strekningen og at netto nytten er høy, til tross for kostnadsøkningen.

Komiteen forutsetter videre at Samferdselsdepartementet følger opp de tiltak for bedret kostnadsstyring i sektoren som er beskrevet i Prop. 70 S (2009–2010).

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig

Folkeparti, viser til at Samferdselsdepartementet har lagt opp til at kostnadsøkningen dekkes av staten, bompengeselskapet og Oppland fylkeskommune. Flertallet viser til at Oppland fylkeskommune har sluttet seg til forslaget til revidert finansieringsplan.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at saken opprinnelig er behandlet i Innst. S. nr. 270 (2008–2009) og til sine forslag i den saken:

#### «Forslag 2

Stortinget samtykker i utbygging av E6 på strekningen Øyer–Tingberg–Tretten slik prosjektet er omtalt i St.prp. nr. 59 (2008–2009). Stortinget legger til grunn at utbyggingen finansieres fullt ut av staten. Samferdselsdepartementet får fullmakt til gjennom Vegdirektoratet å ta opp nødvendig lån for å gjennomføre utbyggingen. Statlig finansiering innarbeides i Revidert nasjonalbudsjett for 2009.

#### Forslag 3

Strekningen Tretten–Otta på E6 defineres som ett prosjekt, og bygges ut basert på full statlig finansiering»

I tråd med dette legger disse medlemmer til grunn at kostnadsøkningen på 250 mill. kroner omtalt i saken i sin helhet dekkes av staten.

Disse medlemmer fremmer derfor følgende forslag:

«Stortinget samtykker i at prosjektet E6 Øyer–Tretten i Oppland blir gjennomført basert på revidert kostnadsramme basert på full statlig finansiering. Samferdselsdepartementet får fullmakt til gjennom Vegdirektoratet å ta opp nødvendig lån for å gjennomføre utbyggingen. Statlig finansiering innarbeides i revidert nasjonalbudsjett for 2010.»

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti viser til sine merknader i Innst. S. nr. 270 (2008–2009) Om utbygging og finansiering av ny E6 Øyer–Tretten:

«Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre mener primært at hele strekningen Øyer–Otta på E6 burde vært bygget ut som et helhetlig prosjekt, og ikke stykkes opp i parseller. Disse medlemmer mener at denne parsellvise måten å bygge hovedveier på i Norge, både er fordyrende og fører til store negative konsekvenser for trafikantene.

Disse medlemmer ser at slik Regjeringen har håndtert dette, kan dette forsinke parsellen Øyer–Tretten.

Disse medlemmer viser til erfaring fra tidligere OPS-prosjekt, og mener at en slik organisering vil bety ferdigstilling på halve tiden. Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre mener derfor primært at hele strekningen Øyer–Otta

burde vært bygget ut som ett offentlig-privat samarbeidsprosjekt (OPS).»

Disse medlemmer mener at om en OPS-løsning hadde vært valgt i dette tilfellet, ville man unngått denne svært uheldige saken.

## **Forslag fra mindretall**

### **Forslag fra Fremskrittspartiet:**

Stortinget samtykker i at prosjektet E6 Øyer-Tretten i Oppland blir gjennomført basert på revidert kostnadsramme basert på full statlig finansiering. Samferdselsdepartementet får fullmakt til gjennom Vegdirektoratet å ta opp nødvendig lån for å gjennomføre utbyggingen. Statlig finansiering innarbeides i revidert nasjonalbudsjett for 2010.

## **Komiteens tilråding**

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

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

vedtak:

Stortinget samtykker i at prosjektet E6 Øyer-Tretten i Oppland blir gjennomført basert på revidert kostnadsramme.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 4. mars 2010

**Knut Arild Hareide**

leder

**Tone Merete Sønsterud**

ordfører