



# Innst. 411 S

(2010–2011)

## Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Prop. 131 S (2010–2011)

### **Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om revisjon og slutføring av Østfoldpakka – Utbygging og finansiering av prosjektet E18 Melleby–Momarken i Østfold**

Til Stortinget

#### **1. Sammendrag**

Gjennom behandlingen av St.prp. nr. 26 (1999–2000) ga Stortinget sitt samtykke til delvis bompengefinansiert utbygging av E6 og E18 i Østfold, inkl. tiltak på eksisterende E18 og sideveger langs E18. Det ble ikke tatt stilling til framdriften på utbyggingen. Utbyggingen har siden vært lagt fram for Stortinget i flere omganger.

I Prop. 131 S (2010–2010) legger Samferdselsdepartementet nå fram forslag om utbygging og finansiering av E18 på strekningen Melleby–Momarken, inkl. finansiering av tiltak på eksisterende E18 og sideveger langs E18 (sidevegstiltak). Anleggsstart er planlagt til tidlig 2012 og vegåpning sommeren 2014.

I tillegg skisseres i proposisjonen et samlet opplegg for hvordan parsellene Riksgrensen–Ørje, Melleby–Momarken og Knapstad–Akershus grense kan utbygges og finansieres, inklusiv gjenstående finansiering av sideveistiltak. Opplegget er basert på foreløpige kostnader og takstnivåer. Det er lokalpolitisk tilslutning til det framlagte opplegget, jf. omtale av den lokalpolitiske behandlingen i pkt. 4 i proposisjonen.

#### **Status for E6 og E18 i Østfold**

E6 gjennom Østfold stod ferdig som firefelts veg i 2008. Bompengennekningen på E6 startet i 2001.

I forbindelse med behandlingen av opplegget for utbygging og finansiering av prosjektet E18 Krosby–Knapstad ble det vedtatt å forlenge innkrevingsperioden fra 15 til 20 år både på E6 og E18, jf. St.prp. nr. 79 (2006–2007).

Videre utbygging av E18 gjennom Østfold ble behandlet i forbindelse med Nasjonal transportplan 2002–2011 og 2006–2015. Stortinget har senere sluttet seg til ulike opplegg for forsering av enkeltprosjekter. Dette medfører at strekningene Sekkelsten–Krosby, Momarken–Sekkelsten og Krosby–Knapstad er framskyndet ved at bompengeselskapet har stilt midler til disposisjon, inkl. forskottering av statlige midler til prosjektene.

I St.meld. nr. 16 (2008–2009) Nasjonal transportplan 2010–2019 legges det opp til at utbyggingen av E18 på strekningen Melleby–Momarken skal gjennomføres i første fireårsperiode.

Statens vegvesen har i samarbeid med lokale myndigheter utredet ulike finansieringsalternativer for den videre utbyggingen av E18 i Østfold. Berørte kommuner og Østfold fylkeskommune behandlet saken i mars og april 2010, og har sluttet seg til et opplegg for utbygging og finansiering av E18 på de gjenstående strekningene Riksgrensen–Ørje, Melleby–Momarken og Knapstad–Akershus grense, inkl. gjenstående finansiering av sidevegstiltak.

#### **Omtale av den samlede utbyggingen av E18 i Østfold og på strekningen Melleby–Momarken**

Østfoldpakka har bidratt til at vegstandarden på den 58 km lange strekningen på E18 gjennom Østfold er blitt vesentlig bedret de siste årene. E18 er nå bygd ut som tofelts veg mellom Ørje og Melleby og som firefelts veg fra Momarken til Knapstad. Det

gjenstår dermed utbygging av følgende tre delstrekninger:

|                            |        |
|----------------------------|--------|
| – Riksgrensen–Ørje         | 6,6 km |
| – Melleby–Momarken         | 8,3 km |
| – Knapstad–Akershus grense | 6,0 km |

Det foreligger ikke planavklaring for strekningen Riksgrensen–Ørje. Følgelig er det knyttet svært stor usikkerhet til kostnaden ved utbygging av denne strekningen. For strekningen Melleby–Momarken foreligger det godkjent reguleringsplan. Det er gjennomført ekstern kvalitetssikring (KS2). For strekningen Knapstad–Akershus grense foreligger det godkjent kommunedelplan. Arbeidet med reguleringsplan pågår.

Det er foreløpig lagt til grunn et samlet kostnadsoverslag på om lag 2,3 mrd. kroner for utbygging av E18 på delstrekningene Riksgrensen–Ørje, Melleby–Momarken og Knapstad–Akershus grense, inkl. gjenstående finansiering av sidevegstiltak.

### **E18 Melleby–Momarken**

Strekningen Melleby–Momarken har flere kryss og avkjørsler. Det er lokalisert boliger helt inntil vegen. I perioden 2000–2010 ble det registrert til sammen 35 ulykker på strekningen. Årsdøgntrafikken (ÅDT) på strekningen varierer i dag mellom 7 000 og 8 000 kjøretøy. I dimensjoneringsåret (20 år etter planlagt trafikkåpning) forventes en ÅDT på om lag 10 500 kjøretøy, fordelt med om lag 8 000 kjøretøy på ny veg og om lag 2 500 kjøretøy på eksisterende E18.

På den om lag 6 km lange strekningen østover fra Momarken til Hærland er det planlagt sammenhengende forbikjøringsfelt på begge sider av vegen. Ved Hærland skal det bygges en 150 m lang trefelts tunnel. Resten av strekningen fram til Melleby skal bygges som tofelts veg uten forbikjøringsfelt. Det skal bygges midtrekkverk på hele strekningen.

Utbyggingen vil gi bedre fremkommelighet, trafiksikkerhet og miljøforhold langs vegen, samt føre til en mer ensartet standard på E18 gjennom Østfold.

Samferdselsdepartementet legger til grunn en styringsramme på 916 mill. 2011-kroner og kostnadsramme på 991 mill. 2011-kroner.

Etter departementets vurdering har Østfold fylkeskommune og berørte kommune med sine vedtak sluttet seg til et opplegg for delvis bompengefinansiert utbygging av strekningen Melleby–Momarken som første etappe på den videre utbyggingen av E18 i Østfold innenfor de økonomiske rammene i Nasjonal transportplan 2010–2019.

*Finansieringsplan for E18 Melleby–Momarken, inkl. finansiering av sidevegstiltak*

|                 | Mill. 2011-kr |           |     |
|-----------------|---------------|-----------|-----|
|                 | 2010–2013     | 2014–2017 | Sum |
| Statlige midler | 620           | 150       | 770 |
| Bompenger       | 196           | 25        | 221 |
| Sum             | 816           | 175       | 991 |

### **Forslag til revidert finansieringsopplegg for videre utbygging av E18 i Østfold**

Forslag til revidert finansieringsopplegg for videre utbygging av E18 i Østfold (inkl. Melleby–Momarken) går fram av pkt. 6 i proposisjonen

Det er bl.a. lagt opp til innkreving av bompenger i fem innkrevingsnitt mellom Riksgrensen og Akershus grense.

Bompengeinnkrevingen på strekningene Riksgrensen–Ørje, Melleby–Momarken og Knapstad–Akershus grense forutsettes startet opp etter at utbyggingen av strekningene er fullført. På strekningene Riksgrensen–Ørje og Knapstad–Akershus grense er det forutsatt bompengeinnkreving både på ny og gammel E18. På strekningen Melleby–Momarken er det regnet med at en bomstasjon på gammel E18 vil føre til mye uønsket trafikk gjennom Mysen sentrum. Dette vil være uheldig både av miljømessige og trafiksikkerhetsmessige grunner. I innkrevingsnittet ved Ramstad er det derfor bare forutsatt bompengeinnkreving på ny E18.

I eksisterende bomstasjoner ved Brennemoen/Slitu og Dalen/Fossum, samt på E6, skal innkrevingen opphøre i 2021, som tidligere forutsatt. I de nye bomstasjonene er det lagt opp til 15 års innkreving i hver stasjon. Dette innebærer bompengeinnkreving i to eller flere snitt i perioden 2001–2030, til sammen 29 år.

Gjeldende takster og rabattordninger videreføres i eksisterende bomstasjoner fram til forutsatt innføring av tovegs helautomatisk innkreving i 2014.

En foreløpig finansieringsplan for utbygging av de tre gjenstående strekningene på E18, inkl. gjenstående finansiering av sidevegstiltak, er vist i tabell 6.2 i proposisjonen. Finansieringsanalysen er basert på en samlet investeringskostnad på om lag 2,3 mrd. 2011-kroner. Basisforutsetninger som er lagt til grunn for finansieringsanalysen går fram av pkt. 6.3 i proposisjonen.

Med basisforutsetningene er det beregnet at den samlede utbyggingen av E6 og E18 i Østfold vil være nedbetalt i 2030.

Tabell 6.3 i proposisjonen viser samlet finansieringsplan for utbyggingen av E6 og E18 gjennom Østfold, inkl. tiltak på eksisterende E18 og på sideve-

ger langs E18. Forslaget er basert på at utbygging av gjenstående strekninger på E18 blir gjennomført som skissert i pkt. 6.1–6.3 i proposisjonen.

Samferdselsdepartementet påpeker at det skiserte utbyggings- og finansieringsopplegget for E18 Riksgrensen–Ørje ikke innbærer at Regjeringen har tatt stilling til en utbygging av strekningen. Regjeringen vil ev. komme tilbake med en vurdering av dette i forbindelse med rulleringen av Nasjonal transportplan.

Østfold fylkeskommune har gjennom fylkestingets vedtak av 29. april 2010 utvidet sin garanti for et bompengelån fra tidligere 2 740 mill. kroner til inntil 2 900 mill. kroner. Maksimal lånegjeld er beregnet til om lag 2 500 mill. kroner.

## 2. Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Anne Marit Bjørnflaten, Susanne Bratli, Freddy de Ruiter, 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 proposisjonen som omfatter forslag til revisjon og slutføring av Østfoldpakka – Utbygging og finansiering av prosjektet E18 Melleby–Momarken i Østfold.

Komiteen understreker at E18 i Østfold de senere årene har hatt en årlig trafikkvekst som er 2,5 pst. høyere enn landsgjennomsnittet. Dette skyldes trolig at deler av E18 har blitt utbygd i denne perioden, at det er etablert et større kjøpesenter i Sverige, like over landsgrensen, og at næringsliv og bilister i større grad benytter E18. Komiteen understreker også at det for mange ikke er andre forutsigbare alternative transportformer tilgjengelig.

Komiteen forutsetter at tidsplanen følges med anleggsstart på strekningen Melleby–Momarken tidlig i 2012, og at E18 kan åpnes for trafikk sommeren 2014. Komiteen verdsetter det positive i at det er lokalpolitisk tilslutning til prosjektene.

Komiteen finner ytterligere grunn til å understreke at E18 mellom Riksgrensen/Ørje og Oslo er den viktigste landverts utenlandskorridoren etter E6 mellom Riksgrensen/Svinesund og Oslo. Nærmere 20 pst. av all internasjonal godstransport til og fra Norge på veg fraktes på E18 gjennom Østfold.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, viser til det sterke lokale engasjementet i Østfold for en forsert utbygging av E18 gjennom fylket, og de ulike vedtak som er gjort de siste årene både lokalt i kommuner og fylkeskommunen og sentralt på Stortinget, som uttrykker ønske om å få utbyggingen til.

Flertallet viser til at regjeringen ønsker å unngå stans i utbyggingen av E18, og har i samarbeid med Østfold fylkeskommune sett på mulighetene for anleggsstart av parsellen E18 Melleby–Momarken, med sikte på at parsellen kan åpnes for trafikk i 2014. Opplegget for dette, slik regjeringen foreslår i proposisjonen, har fylkestinget i Østfold sluttet seg til i mars og april 2010. Det samme har berørte kommuner Askim, Eidsberg, Hobøl, Spydeberg, Trøgstad og Marker kommuner.

Flertallet ser frem til realiseringen av denne proposisjonen om utbygging og finansiering av E18 på strekningen Melleby–Momarken, inkl. finansiering av tiltak på eksisterende E18 og sideveger langs E18 (sidevegstiltak).

Flertallet ser positivt på at det skisseres et samlet opplegg for hvordan parsellene Riksgrensen–Ørje, Melleby–Momarken og Knapstad–Akershus grense kan utbygges og finansieres, inklusiv gjenstående finansiering av sideveistiltak. Flertallet har merket seg at opplegget er basert på foreløpige kostnader og takstnivåer, og at det er lokalpolitisk tilslutning til det framlagte opplegget. Omregnet til 2011-prisnivå er styringsrammen 916 mill. kroner og kostnadsrammen 991 mill. kroner.

Flertallet merker seg at det med disse forutsetningene er beregnet at bompengerekravet vil dekke om lag 5,2 mrd. kroner av investeringskostnadene ved utbygging av E6 og E18 i Østfold. I tillegg kommer om lag 1,7 mrd. kroner til å dekke renter og om lag 500 mill. kroner til å dekke innkreivingskostnader samt kostnader til drift av bompengeselskapet. Et samlet bompengebidrag utgjør om lag 7,4 mrd. kroner

Flertallet viser videre til at for strekningen Melleby–Momarken er det statlige bidraget på 770 mill. kroner av totalt 991 mill. kroner. På de gjenstående strekningene på E18 i Østfold, er det beregnet at den statlige andelen er på 1,59 mrd. kroner, mens bompengandelen utgjør litt under halvparten av dette, og er på 710 mill. kroner.

Flertallet verdsetter at Østfoldpakka har bidratt til at vegstandarden på den 58 km lange strekningen er blitt vesentlig bedret de siste årene. E18 er nå bygd ut som tofelts veg mellom Ørje og Melleby og som firefelts veg fra Momarken til Knapstad.

Flertallet finner grunn til å påpeke at det gjenstår utbygging av følgende tre delstrekninger på E18 i Østfold:

- Riksgrensen–Ørje 6,6 km
- Melleby–Momarken 8,3 km
- Knapstad–Akershus grense 6,0 km

Flertallet merker seg at det ikke foreligger planavklaring for strekningen Riksgrensen–Ørje. Følgelig er det knyttet svært stor usikkerhet til kostnaden ved utbygging av denne strekningen. For strekningen Melleby–Momarken foreligger det godkjent reguleringsplan. Det er gjennomført ekstern kvalitetssikring (KS2). For strekningen Knapstad–Akershus grense foreligger det godkjent kommunedelplan. Arbeidet med reguleringsplan pågår.

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

Et annet flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, understreker at det ikke er slik statsråden har hevdet i media at traseen Melleby–Momarken sikrer forløpende utbygging. Det har siden siste traséåpning; strekningen Krosby–Knapstad i november 2010, vært stillstand i byggearbeidene på strekningen. Dette flertallet forutsetter at anleggsstart på strekningen Melleby–Momarken skjer umiddelbart og åpnes 2014.

Dette flertallet har etterlyst og foreslått flere ganger nye former for helhetlig langsiktig planlegging over lengre strekninger og med nye finansieringsordninger.

Dette flertallet mener at den klattvise utbygging som foregår av Norges nest mest trafikkerte stamvei E18, og som heller ikke er med i denne proposisjonen om 8,3 nye kilometer, imøtekommer en helhetlig fortløpende utbygging.

Dette flertallet er positiv til at man kommer i gang med parsellen Melleby–Momarken, men mener at det er svært utilfredsstillende at det fortsatt ikke er noen planer for forsering av gjenværende parseller.

Dette flertallet viser til at regjeringen ikke oppfyller handlingsprogrammene til veiinvesteringer i Nasjonal transportplan. Dette flertallet konstaterer at klare lovnader fra regjeringspartiene før valget i 2005 ikke blir innfridd.

Dette flertallet blir stadig fra Østfoldsamfunnet minnet om tidligere statsråd Haga sine løfter ved et tidligere valg: at E18 skulle stå ferdig i 2009.

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

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

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til at årsdøgntrafikken (ÅDT) på strekningen Melleby–Momarken i dag varierer mellom 7 000 og 8 000 kjøretøy. I dimensjoneringsåret (20 år etter planlagt trafikkåpning) forventes en ÅDT på om lag 10 500 kjøretøy, fordelt med om lag 8 000 kjøretøy på ny veg og om lag 2 500 kjøretøy på eksisterende E 18.

Som det fremgår av St.meld. nr. 16 (2008–2009), er det behov for forbikjøringsfelt på deler av strekningen. Disse medlemmer er derfor tilfredse med at det skal bygges midtrekkverk på hele strekningen, at det er planlagt sammenhengende forbikjøringsfelt på begge sider av veien på den om lag 6 km lange strekningen østover fra Momarken til Hærland, og at det skal bygges en 150 m lang trefelts tunnel ved Hærland.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet vil peke på at modernisering av de to hovedveiene E6 og E18 gjennom Østfold er en viktig nasjonal oppgave. Norge er blitt et rikt land og blir stadig rikere. Det er etter Fremskrittspartiets mening en klok disponering av rikdommen at deler av avkastning fra oljeformuen investeres i nasjonal infrastruktur. Disse medlemmer mener derfor at det er unødvendig at en slik nasjonalt viktig investering finansieres ved hjelp av en omfattende ekstra transportskatt som partiene Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre alle godkjenner og omtaler som bompenger.

Disse medlemmer ønsker at gjenstående prosjekter på E6 og E18 gjennomføres så snart som mulig, basert på full firefelts motorvei og med statlig finansiering. Disse medlemmer viser til Fremskrittspartiets alternative forslag til NTP for 2010–2019.

Disse medlemmer viser til at med denne saken har Stortinget fra 1. oktober 2009 behandlet 15 saker som omhandler finansiering av samferdselsprosjekt med bruk av bompenger. Disse medlemmer viser til at samlet investeringsbeløp er 20

mrd. kroner, og at samlet bompengbidrag for å finansiere dette er nesten 11 mrd. kroner, som tilsvarer 55 pst. Disse medlemmer har videre merket seg at bilistene i tillegg også skal betale nesten 5,6 mrd. kroner i finansieringskostnader og 1,5 mrd. kroner i innkreivingskostnader. Den samlede regningen for bilistene blir derved over 18 mrd. kroner, som tilsvarer 91 pst. av den samlede investeringssummen.

Disse medlemmer registrerer at bruk av bompenger under denne regjeringen og som økte kraftig i perioden 2005–2009, fortsetter med full kraft i denne perioden.

Den omfattende bruk av bompenger omfatter også at innbetalingene i økende grad også brukes til andre formål enn veibygging og trafikksikringstiltak. Disse medlemmer peker på at den omfattende bompengbruken også har tilslutning fra Stortingets øvrige partier Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre, og at Fremskrittspartiet fortsatt er det eneste partiet i Stortinget som avviser bruk av bompenger til finansiering av samferdselsprosjekt.

Disse medlemmer understreker at etter Fremskrittspartiets oppfatning skal infrastruktur som veier finansieres av veieier og som i det alt vesentlige er offentlig myndighet. Disse medlemmer minner spesielt om at både fylkesveier og store deler av fylkesveinettet etter Fremskrittspartiets mening bør finansieres med statlige midler og at Fremskrittspartiet ønsker å reversere forvaltningsreformen.

Disse medlemmer viser til statsbudsjettet for 2011 der det fremkommer at anslaget for oljefondet ved utgangen av 2010 var på 3 018 mrd. kroner. Disse medlemmer understreker at nettopp investering i gode veier i eget land er en forsvarlig og fornuftig disponering av oljepenger også i et generasjonsperspektiv. Nye, gode veier varer i 50–70 år. Modernisering av det norske veinettet slik Fremskrittspartiet har foreslått i Fremskrittspartiets alternative NTP for 2010–2019, jf. Innst. S. nr. 300 (2008–2009), vil derfor også være en investering for kommende generasjoner. Bruk av bompengefinansiering anser disse medlemmer som en fullstendig unødvendig ekstraskatt på transport.

Disse medlemmer peker på at bompengefinansiering er en svært dyr finansieringsform for bilistene. De store ekstrakostnadene knyttet til finansiering og innkreivning er betydelig underkommunisert. Disse medlemmer finner grunn til å tro at for folk flest og for bilistene i sin alminnelighet, er det

lite kjent hvor store ekstrakostnader som må betales når Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre i Stortinget godkjenner bruk av bompengefinansiering. Disse medlemmer finner også grunn til å minne om at det er i Stortinget vedtak om bompengefinansiering fattes. At det i noen kommuner og i noen fylker gjennom politisk utpressing fattes politiske vedtak som anmoder om bompengefinansiering, endrer ikke på dette forholdet. Disse medlemmer finner også grunn til å minne om at ingen bompengeprosjekter i Norge er lagt frem for innbyggerne lokalt eller regionalt gjennom bruk av bindende folkeavstemming slik Fremskrittspartiet anser som rimelig når det innføres lokal eller regional transportskatt for å dekke manglende samferdselsbevilgninger fra offentlig myndighet.

Disse medlemmer reagerer også på at en lang rekke enkeltprosjekter som omfatter bruk av bompengefinansiering vedtas enkeltvis uten at det jevnlig legges frem samlet oversikt over omfanget av bompengbruken. Disse medlemmer har merket seg at regjeringen henviser til rullering av NTP når det gjelder oversikt over bompengbruken. Disse medlemmer mener slik oversikt bør fremlegges langt oftere. Regjeringen oppfordrer til bruk av bompengefinansiering og bruker bompengefinansiering for å bygge veier som staten selv ikke vil betale, til tross for at denne regjeringen har mer penger enn noen annen regjering. Disse medlemmer mener regjeringen – og også de øvrige partiene Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre som alle godkjenner bruk av bompenger i stedet for statlige midler til finansiering av nye veier – av hensyn til bilistene, bør fremvise langt tydeligere aktivitet for å sikre oversikt og kontroll over innbetale bompenger og langt tydeligere og hyppigere oversikt og over omfanget av den ekstra transportskatten som bruk av bompenger representerer.

Disse medlemmer registrerer at Høyre også i denne saken støtter bruk av ekstra transportskatt gjennom godkjenning av bompengefinansiering. Disse medlemmer minner om at Høyre i valgkampen i Østfold foran stortingsvalget i 2009 lovet finansiering av riksveier i Østfold uten bruk av ekstraskatt gjennom bompenger.

Disse medlemmer peker på at det i proposisjonen er vist den foreløpige finansieringsplanen for slutføring av Østfoldpakken slik:

«Tabell 6.3 Foreløpig finansieringsplan for slutføring av Østfoldpakka

|                       | Mill. 2011-kr |           |           |           |       |
|-----------------------|---------------|-----------|-----------|-----------|-------|
|                       | 2001-2005     | 2006-2009 | 2010-2013 | 2014-2017 | Sum   |
| <b>E6</b>             |               |           |           |           |       |
| Statlige midler ..... | 600           | 480       | 80        |           | 1 160 |
| Bompenger .....       | 1 220         | 1 510     | 50        |           | 2 780 |
| Sum .....             | 1 820         | 1 990     | 130       |           | 3 940 |
| <b>E18</b>            |               |           |           |           |       |
| Statlige midler ..... | 290           | 800       | 1 500     | 710       | 3 300 |
| Bompenger .....       | 600           | 1 040     | 390       | 410       | 2 440 |
| Sum .....             | 890           | 1 840     | 1 890     | 1 120     | 5 740 |
| <b>Sum E6 og E18</b>  |               |           |           |           |       |
| Statlige midler ..... | 890           | 1 280     | 1 580     | 710       | 4 460 |
| Bompenger .....       | 1 820         | 2 550     | 440       | 410       | 5 220 |
| Sum .....             | 2 710         | 3 830     | 2 020     | 1 120     | 9 680 |

Basert på disse forutsetningene er det beregnet at bompengeneinnkrevningen vil dekke om lag 5,2 mrd. kr av investeringskostnadene ved utbygging av E6 og E18 i Østfold. I tillegg kommer om lag 1,7 mrd. kr til å dekke renter og omlag 500 mill. kr til å dekke innkrevingskostnader samt kostnader til drift av bompengeselskapet. Dette gir et samlet bompengedrag på om lag 7,4 mrd. kroner. Beregningene viser at den foreslåtte utvidelsen av bompengedraget vil føre til at samlet bompengedrag økes med om lag 1,32 mrd. kr, fordelt med om lag 710 mill. kroner til utbygging, om lag 410 mill. kroner til å dekke renter og om lag 200 mill. kroner til å dekke innkrevingskostnader samt drift av bompengeselskapet.»

Disse medlemmer peker på at samlet regning til bilistene for hele pakken vil bli på 7 420 mill. kroner for å bidra med 5 220 mill. kroner til finansieringen av investeringen. Dette innebærer også at samlet investeringskostnad ikke er 9 680 mill. kroner, men hele 11 380 mill. kroner.

Også i denne aktuelle saken blir regningen til bilistene gjennom innbetaling av bompenger betydelig større enn bompengedrag. Disse medlemmer har merket seg Samferdselsdepartementets beregning som er gitt i brev datert 6. juni 2011, der det fremkommer følgende:

«Spørsmål 5:

«Hva er finanskostnader(renter) og innkrevingskostnader som betales av bilistene knyttet til prosjektet E18 Melleby–Momarken i tillegg til bompengedraget?»

Svar:

Prosjektet Melleby – Momarken inngår som en del av Østfoldpakka. Dette innebærer at bompengedraget er utformet som del av det samlede opp-

legget for utbygging og finansiering av E18 og E6 i Østfold. Det er derfor i utgangspunktet ikke lagt opp til å skille ut finansieringskostnader og innkrevingskostnader for Melleby – Momarken uavhengig av den samlede pakka.

For å regne på finansierings- og innkrevingskostnader for Melleby – Momarken isolert, er det lagt til grunn at bompengeneinnkrevningen foregår i en bomstasjon på den aktuelle strekningen. For å nedbetale prosjektet i løpet av 15 år, er det forutsatt en gjennomsnittstakst på 23 kr. Med de samme forutsetninger som i Prop. 131 S ellers, anslås finansieringskostnadene til 156 mill. kr. Innkrevingskostnadene anslås til 60 mill. kr. Med forutsatt bompengedrag til investeringer på 221 mill. kr, inkl 75 mill. kr til sidevegstiltak, tilsier regnestykket at trafikantene vil betale totalt 437 mill. kr i bompenger for Melleby – Momarken, inkl. sidevegstiltak.»

Disse medlemmer har merket seg fra proposisjonen at det på en strekning som i alt er 8,3 km lang, foreslås tre ulike veityper; tofeltsvei med forbikjøringsfelt på begge sider av veien, trefelts tunnel og tofelts vei uten forbikjøringsfelt. Disse medlemmer har merket seg at Statens veivesen omtaler dette som en slags «nyvinning» som omtales som «en moderne tofelts vei med midtdeler som vil oppleves som en firefelts motorvei». Disse medlemmer avviser en slik løsning. Disse medlemmer understreker at når det bygges ny vei, spesielt ny europavei og riksvei, skal det etter Fremskrittspartiets oppfatning dimensjoneres for fremtidens og ikke fortidens transportbehov. Disse medlemmer mener Norge skal bygge veier som faktisk er fysiske også er brede, sikre og miljøvennlige motorveier. Disse medlemmer ønsker derfor at dette prosjektet bygges som full firefelts – og ikke smal firefelts – vei og med dobbel tunnel med to felt i hver retning.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget samtykker i at utbygging av E18 på strekningen Melleby–Momarken, inkl. sideveistiltak, bygges som omtalt i Prop. 131 S (2010–2011), og som full firefeltsvei med dobbel tunnel med to felt i hver retning. Stortinget samtykker videre i at prosjektet i sin helhet finansieres av staten. Stortinget legger til grunn at staten om nødvendig forskutterer midler for å holde planlagt fremdrift, og at endelig finansiering legges inn i sluttsalderingen for budsjettet for 2011.»

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti viser til at gjennom behandlingen av St.prp. nr. 26 (1999–2000) ga Stortinget sitt samtykke til delvis bompengefinansiert utbygging av E6 og E18 i Østfold, inkl. tiltak på eksisterende E18 og sideveger langs E18. Det ble ikke tatt stilling til framdriften på utbyggingen. Samferdselsdepartementet forutsatte at dette ville bli vurdert i forbindelse med kommende revisjoner av Nasjonal transportplan og ved behandlingen av de årlige statsbudsjetter. Utbyggingen har siden vært lagt fram for Stortinget i flere omganger.

Disse medlemmer har ved flere anledninger påpekt og fremmet forslag om en helhetlig planlegging og utbygging av traseen E18 Riksgrensen–Vinterbro.

Disse medlemmer mener at den etappevise utbyggingen regjeringen foretar av landets nest mest trafikkerte og betydningsfulle utenlandskorridor, er fordyrende for reisende, næringsliv og for kostnader knyttet til planlegging og utbygging.

Disse medlemmer har merket seg at det fremgår av proposisjonen at det er behov for forbikjøringsfelt på deler av strekningen Melleby–Momarken. På den om lag 6 km lange strekningen østover fra Momarken til Hærland er det planlagt sammenhengende forbikjøringsfelt på begge sider av vegen. Ved Hærland skal det bygges en 150 m lang trefelts tunnel. Resten av strekningen fram til Melleby skal bygges som tofelts veg uten forbikjøringsfelt. Det skal bygges midtrekkverk på hele strekningen.

Disse medlemmer mener at regjeringen bygger for fortiden ved ikke å bygge firefelts motorvei og dobbel tunnel med to felt i hver retning på strekningen. Disse medlemmer mener at dette er

av de forhold – som det på en av hovedstamveiene med særlig stor trafikkbelastning og trafikkvekst med 2,5 pst. høyere enn landsgjennomsnittet – burde vært gjennomgått og revurdert på nytt i proposisjonen i lys av de senere vurderinger gjort av Statens veivesen.

Disse medlemmer mener dette vil tjene trafiksikkerheten og brukere av stamveien. Trafikkbillettet er preget av en høy andel lang- og tungtransport, og peker på at dette er én av to hovedveier til og fra Europa, Stockholm og Baltikum.

Disse medlemmer viser til merknader om offentlig-privat samarbeid (OPS) i Budsjett-innst. S. nr. 13 (2006–2007).

Disse medlemmer vil ha mer av offentlig-privat samarbeid for å sikre fullfinansiering fra start. Dette vil sikre en sammenhengende veiutbygging og fremtidig vedlikehold på en bedre måte. Det vil også gi bedre kvalitetssikring i prosjektet ny E18.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen realisere fortløpende og ferdig utbygging av E18 Vinterbro–Sverige/Riksgrensen finansiert gjennom offentlig privat samarbeid (OPS).»

### **3. Forslag fra mindretall**

#### **Forslag fra Fremskrittspartiet:**

##### *Forslag 1*

Stortinget samtykker i at utbygging av E18 på strekningen Melleby–Momarken, inkl. sideveistiltak, bygges som omtalt i Prop. 131 S (2010–2011), og som full firefeltsvei med dobbel tunnel med to felt i hver retning. Stortinget samtykker videre i at prosjektet i sin helhet finansieres av staten. Stortinget legger til grunn at staten om nødvendig forskutterer midler for å holde planlagt fremdrift, og at endelig finansiering legges inn i sluttsalderingen for budsjettet for 2011.

#### **Forslag fra Høyre og Kristelig Folkeparti:**

##### *Forslag 2*

Stortinget ber regjeringen realisere fortløpende og ferdig utbygging av E18 Vinterbro–Sverige/Riksgrensen finansiert gjennom offentlig privat samarbeid (OPS).

#### 4. Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti.

Komiteen viser til proposisjonen og merknadene og råar Stortinget til å gjøre følgende

v e d t a k :

1. Stortinget samtykker i at bompengeselskapet får tillatelse til å kreve inn bompenger til delvis bompengefinansiering av utbyggingen av E18 på strekningen Melleby–Momarken i Østfold. Vilkårene fremgår av Prop. 131 S (2010–2011) og Innst. 411 S (2010–2011).
2. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsette nærmere regler for finansierungsordningen.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 8. juni 2011

**Knut Arild Hareide**

leder

**Ingjerd Schou**

ordfører