



Innst. 510 S

(2012–2013)

Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Prop. 176 S (2012–2013)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om revisjon og slutføring av Østfoldpakka. Utbygging og finansiering av E18 på strekningene Riksgrensen–Ørje og Knapstad–Retvet i Østfold og Akershus

Til Stortinget

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. 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.

I proposisjonen legger Samferdselsdepartementet nå fram et samlet opplegg for slutføring av Østfoldpakka. Her inngår utbygging og finansiering av E18 på strekningene Riksgrensen–Ørje og Knapstad–Retvet, inkl. gjenstående finansiering av tiltak på eksisterende E18 og sideveger langs E18 i Østfold (sidevegstiltak).

Det legges opp til anleggsstart på strekningen Knapstad–Retvet i løpet av 2013 og på strekningen Riksgrensen–Ørje i 2014. Begge strekningene ventes åpnet for trafikk i 2016. Dette er de to siste strekningene som inngår i utbyggingen av E18 i Østfoldpakka. Det er lokalpolitisk tilslutning til det framlagte opplegget, jf. punkt 4 i proposisjonen.

I punkt 2 i proposisjonen gis det en status for utbyggingen av E6 og E18 i Østfold, og i punkt 3 en

omtale av den samlede utbyggingen av E18 i Østfold og strekningene Riksgrensen–Ørje og Knapstad–Retvet.

E6 gjennom Østfold sto ferdig som firefelts veg i 2008. Bompengerevisjonen 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 i forhold til det som har vært lagt til grunn i Nasjonal transportplan og tilhørende handlingsprogram.

I tråd med St.meld. nr. 16 (2008–2009) Nasjonal transportplan 2010–2019 har Stortinget sluttet seg til et opplegg for utbygging og finansiering av strekningen Melleby–Momarken, jf. Prop. 131 S (2010–2011). Strekningen er nå under bygging, med planlagt åpning for trafikk sommeren 2014.

I St.meld. nr. 16 (2008–2009) ble det også lagt opp til anleggsstart på strekningen Knapstad–Retvet i Østfold og Akershus i første fireårsperiode, med fullføring i siste seksårsperiode. Strekningen E18 Riksgrensen–Ørje var ikke omtalt. I Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023 legges det opp til anleggsstart på begge prosjektene i første fireårsperiode, ev. i 2013 for Knapstad–Retvet, med fullfinansiering i siste seksårsperiode.

Nærmere om E18 Riksgrensen–Ørje

Strekningen Riksgrensen–Ørje ligger i Marker kommune, og er på 6,4 km. Fra Riksgrensen til Ørje sentrum er vegen planlagt i ny trasé. Gjennom Ørje

sentrum vil vegen følge dagens trasé. Hele strekningen bygges som tofelts veg med midtrekkverk og forbikjøringsfelt.

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

Omregnet til 2013-prisnivå er styringsrammen 720 mill. kroner og kostnadsrammen 790 mill. kroner. Styringsramme og kostnadsramme er inkl. økt merverdiavgift som følge av oppheving av vegfriket fra 1. januar 2013.

Prosjektets netto nytte (NN) er beregnet til -290 mill. kroner. Netto nytte over totale kostnader (NN/K) er beregnet til -0,5.

Nærmere om E18 Knapstad–Retvet

Strekningen Knapstad–Retvet ligger i Hobøl og Ski kommuner. På den 6,2 km lange strekningen fra Knapstad til Retvet er det planlagt å bygge firefelts veg med midtrekkverk. Strekningen bygges i sin helhet i ny trasé.

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

Omregnet til 2013-prisnivå er styringsrammen 1 350 mill. kroner og kostnadsrammen 1 470 mill. kroner. Styringsrammen og kostnadsrammen er inkl. økt merverdiavgift som følge av oppheving av vegfriket fra 1. januar 2013.

Prosjektets netto nytte (NN) er beregnet til -190 mill. kroner. Netto nytte over totale kostnader (NN/K) er beregnet til -0,2.

Bompengelopplegg

Bompengeneinnkrevingen på delstrekningene Riksgrensen–Ørje og Knapstad–Retvet forutsettes startet opp etter at utbyggingen av strekningene er fullført. På disse strekningene er det forutsatt tovegs innkreving både på ny og gammel E18. Det er forutsatt etablert et bomsnitt øst for Ørje og et vest for Elvestad.

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 bompengeneinnkreving i to eller flere snitt i perioden 2001–2031, til sammen 30 år.

Gjeldende takster og rabattordninger videreføres i eksisterende bomstasjoner fram til innføring av tovegs automatisk innkreving fra medio 2014. Det er lagt til grunn at bompengetakstene som ble presentert i Prop. 131 S (2010–2011), skal gjelde fra 2014.

Finansieringsplan for E18 Riksgrensen–Ørje og Knapstad–Retvet, inkl. gjestående finansiering av sidevegstiltak

Forslag til finansieringsplan er vist i tabell 7.1 i proposisjonen.

*Finansieringsplan for utbygging av E18 på strekningene Riksgrensen–Ørje og Knapstad–Retvet**

	Mill. 2013-kr			
	2010–2013	2014–2017	2018–2023	Sum
Statlige midler	30	800	350	1 180
Bompenger	190	700	0	890
Sum	220	1 500	350	2 070

* I tillegg kommer 82 mill. kr i bompenger til sidevegstiltak etter 2014.

Det legges til grunn samme fordeling mellom statlige midler og bompenger på de to prosjektene. Inkl. kompensasjon for økt merverdiavgift på om lag 250 mill. kroner gir finansieringsplanen en statlig andel på om lag 57 pst. og en bompengandel på om lag 43 pst. Basisforutsetningene er ellers presentert i punkt 7 i proposisjonen.

Punkt 8 i proposisjonen gir en omtale av oppfølging av Østfoldpakka.

Basert på forutsetningene er det beregnet at bompengeneinnkrevingen vil dekke om lag 5,8 mrd. kroner av investeringskostnadene ved utbygging av E6 og E18 i Østfold. I tillegg kommer om lag 1,85 mrd. kroner til å dekke renter og om lag 0,6 mrd. kroner til å

dekke innkrevingskostnader samt kostnader til drift av bompengeselskapet.

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 i basisalternativet og i underkant av 2 800 mill. kroner i det pessimistiske alternativet.

Etter at Stortinget har fattet vedtak om slutføring av Østfoldpakka inkl. utbygging og finansiering av E18 på delstrekningene Riksgrensen–Ørje og Knapstad–Retvet, vil det bli inngått avtale/tilleggsavtale mellom Vegdirektoratet og bompengeselskapet i tråd med vilkårene som er lagt til grunn i proposisjonen.

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, Trond Helleland, Lars Myraune og Ingjerd Schou, fra Sosialistisk Venstreparti, Hallgeir H. Lange-land, fra Senterpartiet, Janne Sjelmo Nordås, og fra Kristelig Folkeparti, lederen Knut Arild Hareide, viser til tidligere behandlinger av utbygging på E6 og E18 i Østfold i St. prp. nr. 26 (1999–2000), St. prp. nr. 68 (2001–2002), St. prp. nr. 79 (2006–2007), St.meld. nr. 16 (2008–2009), Prop. 131 S (2010–2011) og Meld. St. 26 (2012–2013).

Komiteen understreker at ruten E18 Oslo–Ørje/Riksgrensen og til Stockholm er den nest viktigste hovedveiforbindelsen til og fra utlandet etter korridor 1 Oslo–Svinesund. Veien har stor regional viktighet – spesielt for Indre Østfold, men også gods- og persontrafikken til og fra Sverige, Finland, Baltikum og Russland.

Komiteen viser til at strekningen Oslo–Riksgrensen er viktig for både persontransport og næringsliv, og at nærmere 20 pst. av all internasjonal godstransport til og fra Norge på veg fraktes på E18 gjennom Østfold.

Komiteen ser med tilfredshet at det legges opp til anleggsstart på strekningen Knapstad–Retvet i løpet av 2013, strekningen Riksgrensen–Ørje i 2014 og at begge strekningene ventes åpnet for trafikk i 2016.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, registrerer at dette er de to siste strekningene som inngår i utbyggingen av E18 i Østfoldpakka, samt at det er lokalpolitisk tilslutning til det framlagte opplegget.

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

Utbedring og nybygging av den 58 km lange strekningen skal nå slutføres med de to siste strekningene på E18 i Østfold. Flertallet ser dette som en viktig og nødvendig investering for både trafikk-sikkerhet og konkurransekraft.

Et annet flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, mener det er påkrevd at E18 blir ferdig utbygd som møtefri veg på hele strekningen Riksgrensen–Vinterbro innen 2020. For å sikre en sammenhengende utbygging må strekningen fra Retvet i Akershus til Vinterbro i Akershus igangsettes som opprinnelig planlagt i første del av planperioden. Dette flertallet viser ellers til sine merknader i Innst. 450 S (2012–2013), jf. Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2024.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet er tilfredse med at E18 gjennom Østfold nå fullføres, og er glad for at man fant en løsning for traseen videre inn i Akershus slik at man slipper en midlertidig tilkobling. Disse medlemmer vil vise til at den siste strekningen frem til Vinterbro planlegges videre, og er prioritert for utbygging i siste seksårsperiode i Nasjonal transportplan 2014–2023. Man vil da ha en sammenhengende ny E18 fra svenskegrensa til Vinterbro når også den strekningen står ferdig.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet vil vise til sin protokolltilførsel fra komitémøte 10. juni 2013 vedrørende kort behandlingstid av saker i innspurten av sesjonen:

«Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viste til sin protokolltilførsel i møte 6. juni 2013:

«Protokolltilførsel: Medlemmene fra Fremskrittspartiet foreslo utsettelse av saken til høstsesjon 2013 med bakgrunn i kort behandlingstid i innværende vårsesjon.»»

Disse medlemmer har merket seg at saken gjelder nok en behandling av utbygging og finansiering av «Østfoldpakka», der det «foreløpige» finansieringsopplegget ble lagt frem for Stortinget i Prop. 131 S (2010–2011). Østfoldpakken omfatter modernisering av hhv. E6 og E18 blant landets viktigste veier og veiforbindelser til/fra Sverige.

Disse medlemmer har videre merket seg at omfanget på alle tiltakene er på 11 250 mill. 2013-kroner, og at av dette skal hele 5 800 mill. kroner finansieres med bompenger. I proposisjonen opplyses det at bilistene i tillegg skal betale 1 850 mill. kroner for å dekke renter og ca. 600 mill. kroner for å dekke innkrevingskostnader samt kostnader til drift av bompengeselskapet.

Samlet blir ekstraregningen til bilistene for å bidra til finansiering av Østfoldpakka på hele 8 250 mill. kroner. Disse medlemmer har merket seg at kostnadene for bilistene for å bidra til finansieringen gjennom bompenger blir på hele 2 450 mill. kro-

ner som tilsvarer et finansieringstillegg på 42 pst. Som Fremskrittspartiet mange ganger har påpekt er kjøp av vei på avbetaling gjennom påtvunget bompengefinansiering svært dyrt for bilistene.

Disse medlemmer minner om at Fremskrittspartiet mener staten skal eie, drive og finansiere riks- og fylkesveinettet. Disse medlemmer viser til at bilistene i 2013 betaler ca. 55 mrd. kroner i skatt og avgift på bil og bilbruk. Av dette brukes 17,8 mrd. kroner til veiformål over Samferdselsdepartementets budsjett. Disse medlemmer konstaterer at bilistene gjennom bompengefinansiering tvinges til å betale regningen for bil og bilbruk for andre gang.

Disse medlemmer viser til Fremskrittspartiets alternative forslag til Nasjonal transportplan for 2014–2023, jf. Innst. 450 S (2012–2013), og som innebærer en utvidet økonomisk ramme for investering og drift innenfor samferdselsområdet på 455 mrd. kroner i løpet av 10 år og som ikke viderefører regjeringens omfattende bruk av bompengefinansiering.

Disse medlemmer viser til svar datert 12. juni 2013 fra Samferdselsdepartementet på spørsmål stilt av disse medlemmer gjennom komiteen. Svaret vedlegges som trykt bilag. Disse medlemmer viser til at Stortinget i Prop. 131 S (2010–2011) behandler foreløpig finansieringsplan for Østfoldpakka. Som svaret viser, har kostnadene omregnet i 2013-kroner økt med ca. 1 000 mill. kroner. Av dette dekkes 310 mill. kroner gjennom bompenger. Disse medlemmer har også merket seg fra svaret at renter og innkreivingskostnader ikke er økt fra første til andre proposisjon. Disse medlemmer peker igjen på at denne regningen som betales av bilistene, fortsatt er svært høy med hele 2 450 mill. kroner.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget samtykker i slutføring av Østfoldpakka og utbygging av E18 på strekningene Riksgrensen–Ørje og Knapstad–Retvet bygges som omtalt i Prop. 176 S (2012–2013). Stortinget samtykker videre i at prosjektet i sin helhet finansieres av staten. Stortinget ber regjeringen sørge for nødvendig forskuttering av midler for å holde planlagt fremdrift, og at endelig finansiering legges inn i sluttalderingen for budsjettet for 2013.»

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti vil understreke viktigheten av å få realisert hele E18 mellom Vinterbro og svenskegrensen, og er kritiske til at dette har blitt gjort stykkevis og delt, som har gjort at prosjektet både har tatt mye lenger tid og at det har blitt mye dyrere enn nødvendig.

Disse medlemmer viser til Smaalenenes avis lørdag 8. juni 2013, hvor det står i avisens leder: «E18 blir aldri ferdigstilt». Disse medlemmer deler synet på at E18 har blitt en lærebok i kortsiktig tenkning og hvordan man sløser med våre skatteinntekter, både over statsbudsjett og med bompenger.

Disse medlemmer viser også til at første kommunestyrebehandling i Indre Østfold om forsering av E18 i Østfold med bompenger ble behandlet allerede i 1989. Disse medlemmer registrerer at «forsert utbygging» til i dag har tatt 24 år, og hele 27 år i 2016 da strekningene forventes ferdigstilt. Det er all grunn til å minne om at tidligere senterpartileder Haga i valgkampen 2005 lovet ferdigstillelse i 2009.

Disse medlemmer understreker at E18 mellom Lundeby og Ørje allerede er blitt for smal og ikke tilfredsstillende dagens krav. En rekke broer og strekninger må utvides. Veien må gjøres om fra tofelts til tofelts med forbikjøringsfelt og midtdeler, noe som det rapporteres er dyrere enn om det hadde blitt bygget firefeltsvei.

Disse medlemmer mener at utbyggingen av E18 gjennom Indre Østfold er et eksempel på hvordan man ikke skal planlegge og bygge for fremtiden.

Disse medlemmer mener firefeltsvei på hele strekningen Oslo–Riksgrensen hadde vært å bygge for fremtiden. Disse medlemmer vil i stedet for stykkevis og dyrt, ha helhetlig, raskere og fortløpende bygging med avklart finansiering og på den måten sikre mer vei for pengene. Innenfor dette området er det behov for nye og mer moderne løsninger.

Komiteens medlemmer fra Høyre ønsker at eksisterende tofelts- og trefeltsstrekninger på hele E18 Oslo–Ørje/Riksgrensen utbedres til firefeltsvei, og viser til at Høyre tidligere har foreslått å bygge dette ut som et helhetlig OPS-prosjekt. Disse medlemmer mener at trafikkveksten på strekningen tilsier at veien burde vært bygget med bedre standard enn det regjeringen har lagt opp til på deler av strekningen, som nå for Ørje–Riksgrensen.

Disse medlemmer vil peke på at første vedtak om utbygging av E18 øst for Oslo ble vedtatt første gang for 20–25 år siden, og at det fortsatt er altfor lenge igjen til strekningen vil stå ferdig. Disse medlemmer vil påpeke at med Høyres løsninger hadde hele veien stått ferdig i dag.

Tilførselsveier – Delprosjekter

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, vil under behandling av denne siste saken i utbyggingsløpet påpeke det meget uheldige i at utretting av tilførselsvei fv. 115 fra Vamma og etablering av rasteplass ved Smaalenene Bru, som begge var med i det opprinnelige budsjettet for finan-

sieringen av delprosjektene Sekkelsten–Knapstad, ikke er tatt med fra regjeringen i foreliggende forslag.

Flertallet viser til at kommunene i området mener at E18 gjennom Østfold ikke kan anses som fullstendig ferdigstilt før disse delprosjektene er fullført.

Flertallet har også registrert at delprosjektene Sekkelsten–Knapstad ble sluttført 150 mill. kroner under budsjett, og at kommunene uttrykker det naturlig at nødvendig beløp på inntil 90 mill. kroner burde vært lagt inn som statlig tilleggsfinansiering i delprosjektet Knapstad–Retvet.

Flertallet vil påpeke at utretting av tilførselsvei fv. 115 fra Vamma og etablering av rasteplass ved Smaalenene Bru, som begge var med i det opprinnelige budsjettet for finansieringen av delprosjektene Sekkelsten–Knapstad, ikke er tatt med i Prop. 176 S (2012–2013). Flertallet mener E18 gjennom Østfold ikke kan anses som fullstendig ferdigstilt før disse delprosjektene er fullført.

Flertallet ber regjeringen komme tilbake til saken i forbindelse med statsbudsjettet for 2014.

Forslag fra mindretall

Forslag fra Fremskrittspartiet:

Forslag 1

Stortinget samtykker i slutføring av Østfoldpakka og var utbygging av E18 på strekningene Riksgrensen–Ørje og Knapstad–Retvet bygges som

omtalt i Prop. 176 S (2012–2013). Stortinget samtykker videre i at prosjektet i sin helhet finansieres av staten. Stortinget ber regjeringen sørge for nødvendig forskuttering av midler for å holde planlagt fremdrift, og at endelig finansiering legges inn i sluttsalderingen for budsjettet for 2013.

Komiteens tilråding

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

Komiteen viser til proposisjonen og merkningene og rår Stortinget til å gjøre slikt

v e d t a k :

I

Stortinget samtykker i at bompengeselskapet får tillatelse til å ta opp lån og kreve inn bompenger til delvis bompengefinansiering av utbyggingen av strekningene Riksgrensen–Ørje og Knapstad–Retvet. Vilåårene fremgår av Prop. 176 S (2012–2013) og Innst. 510 S (2012–2013).

II

Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsette nærmere regler for finansieringsordningen.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 17. juni 2013

Knut Arild Hareide

leder

Ingjerd Schou

ordfører

Vedlegg

Brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråden til transport- og kommunikasjonskomiteen, datert 12. juni 2013

Prop. 176 S (2012-2013) Revisjon og slutføring av Østfoldpakka - Spørsmål nr. 1

Jeg viser til brev av 11. juni 2013 fra Transport- og kommunikasjonskomiteen i samband med komiteens behandling av ovennevnte stortingsproposisjon.

Spørsmål nr. 1

I proposisjonen vises til foreløpig finansieringsopplegg lagt frem for Stortinget i Prop. 131 S (2010-2011).

Ber om å få vist forskjellen i foreløpig opplegg (jf. Prop. 131 S (2010-2011)) og endelig opplegg (jf. Prop. 176 S (2012-2013)) for Østfoldpakke totalt, og for strekningene som omtales i denne proposisjonen: Totalt investering, bompengebidrag, finansieringskostnader betalt med bompenger og innkrevingskostnader betalt med bompenger.

Svar:

Av tabell 6.3 i Prop. 131 S (2010-2011) fremgår foreløpig finansieringsplan for slutføring av Østfoldpakka. Basert på forutsetningene i den proposisjonen var det lagt til grunn at investeringskostna-

dene ved utbygging av E6 og E18 i Østfold ville utgjøre til sammen om lag 9,7 mrd. kr, hvorav om lag 5,2 mrd. kr var forutsatt finansiert med bompenger. I tillegg var det lagt til grunn om lag 1,7 mrd. kr i bompenger til å dekke renter og om lag 500 mill. kr til å dekke innkrevingskostnader samt kostnader til drift av bompengeselskapet. Beløpene i tabell 6.3 er i 2011-prisnivå.

Av tabell 8.1 i Prop. 176 S (2012-2013) fremgår endelig forslag til finansieringsplan for slutføring av Østfoldpakka. Basert på forutsetningene i denne proposisjonen er det lagt til grunn samlede investeringskostnader på om lag 11,25 mrd. kr, hvorav om lag 5,8 mrd. kr er forutsatt finansiert med bompenger. I tillegg er det lagt til grunn om lag 1,85 mrd. kr i bompenger til å dekke renter og om lag 0,6 mrd. kr til å dekke innkrevingskostnader samt kostnader til drift av bompengeselskapet. Beløpene i tabell 8.1 er i 2013-prisnivå. Det er dermed ikke vesentlige avvik mellom de to proposisjonene når det gjelder renter og innkrevingskostnader samt kostnader til drift av bompengeselskapet.

I etterfølgende tabell er beløpene i tabellene 6.3 og 8.1 sammenstilt i 2013-prisnivå. Beløpene som er hentet fra tabell 8.1, er skrevet med fet skrift.

	2001-2005	2006-2009	2010-2013	2014-2017	2018-2023	Mill. 2013-kr SUM
E6						
Statlige midler	650/630	580/510	90/80	0/0	0/0	1320/1220
Bompenger	1330/1280	1 870/1590	50/50	0/0	0/0	3250/2920
Sum	1980/1910	2 450/2100	140/130	0/0	0/0	4570/4140
E18						
Statlige midler	320/300	870/840	1550/1580	1040/750	350/0	4130/3470
Bompenger	650/630	770/1100	320/410	810/430	0/0	2550/2570
Sum	970/930	1 640/1940	1870/1990	1850/1180	350/0	6680/6040
Sum						
Statlige midler	970/930	1 450/1350	1640/1660	1040/750	350/0	5450/4690
Bompenger	1980/1910	2 640/2690	370/460	810/430	0/0	5800/5490
Sum	2950/2840	4090/4040	2010/2120	1850/1180	350/0	11250/10180

I Prop. 131 S (2010-2011) er det for E6 ved en feil benyttet løpende kroner fra 2006 til 2010 i stedet for indeksregulerte beløp. I tillegg ble det benyttet en planleggingsindeks for prisvekst fra 2010 til 2011 på

2,2 pst, mens faktisk prisvekst ble 5,9 pst. For E6 utgjør derfor differansen ingen reel endring.

I Prop. 131 S (2010-2011) er det også for E18 ved en feil benyttet løpende kroner fra 2001 til 2009, i tillegg til at prisindeksen fra 2010 til 2011 er endret fra

2,2 pst. til 5,9 pst. I perioden 2006-2009 var i tillegg en refusjon i 2008 ved en feil lagt til på bompenger, mens det korrekte var å trekke fra. I Prop. 176 S (2012-2013) er dette rettet. Tallene for E18 i perioden 2010-2013 er tilsvarende de som ble benyttet i Prop. 131 S (2010-2011), med unntak av at bompenger til strekningen Riksgrensen – Ørje er økt med 7 mill. kr og en refusjon på 60 mill. kr er innarbeidet. Videre er statlige midler i perioden 2010-2013 endret i tråd med faktiske bevilgninger. Dessuten er kostnads-overslag/styringsrammer for strekningene Riksgrensen – Ørje og Knapstad – Retvet (tidligere Akershus grense) endret, bl.a. som følge av økt merverdiavgift etter oppheving av vegfritaket fra 1. januar 2013.

Finansieringsplanen for utbygging av E18 på strekningene Riksgrensen – Ørje og Østfoldpakka fremgår av tabell 7.1 i Prop. 176 S (2012-2013). Tabell 6.2 i Prop. 131 (2010-2011) omfatter i tillegg strekningen Melleby – Momarken. Tabellene er derfor ikke sammenlignbare.

Østfoldpakka er vedtatt som et samlet opplegg for delvis bompengefinansiering av E6- og

E18-utbyggingen i Østfold. Innkrevingskostnader og kostnader til drift av bompengeselskapet er derfor beregnet for hele pakka og ikke for hver av strekningene.

