

**Møte tirsdag den 20. mai kl. 10**

President: Finn Martin Vallersnes

Dagsorden (nr. 83):

1. Innstilling fra kontroll- og konstitusjonskomiteen vedrørende Riksrevisjonens undersøkelse av planlegging og oppfølging av store veganlegg i Statens vegvesen (Innst. S. nr. 193 (2002-2003), jf. Dokument nr. 3:3 (2002-2003))
2. Referat

**Presidenten:** Representanten Karin S. Woldseth, som har vært permittert, har igjen tatt sete.

Følgende innkalte vararepresentanter har tatt sete:

For Akershus fylke: Sverre Myrli, Mette Korsrud og Harald Espelund

For Oppland fylke: Reidun Gravdahl

For Troms fylke: Leif Christian Johansen

Det foreligger en rekke permisjonssøknader:

- fra representanten Gunn Karin Gjøl om fødselspermisjon fra og med 20. mai og ut Stortingets vårsesjon
  - fra representanten Torbjørn Hansen om fødselspermisjon fra og med 20. mai til og med 2. juni
  - fra representantene Øyvind Korsberg, Hallgeir H. Langeland, Ingmar Ljones og Siri A. Meling om permisjon i tiden fra og med 20. mai til og med 22. mai for å delta på miljøvernministerkonferanse i Kiev
  - fra Stortingets delegasjon til OSSEs parlamatarikerdelegasjon, undertegnet av delegasjonens leder, stortingsrepresentant Bjørn Hernæs. Søknaden gjelder permisjon i dagene 21. og 22. mai for representantene Thore A. Nistad og Christopher Stensaker for å delta i Den fjerde parlamentarikerkonferanse om Stabilitetspakten for Sørøst-Europa, i Brussel
  - fra representanten Finn Martin Vallersnes om permisjon i dagene 21. og 22. mai for å delta i Den fjerde parlamentarikerkonferanse om Stabilitetspakten i Sørøst-Europa, i Brussel
  - fra representanten André Kvakkestad om permisjon i tiden fra og med 22. mai til og med 26. mai for å delta som valgobservatør for Europarådet under parlamentsvalget i Armenia
- Disse søknader forslås behandlet straks og innvilget.  
– Det anses vedtatt.

Fra første vararepresentant for Hordaland fylke, Pål Kårbø, foreligger søknad om å bli fritatt for å møte under representanten Ingmar Ljones' permisjon i tiden fra og med 20. mai til og med 22. mai, av velferdsgrunner, og fra andre vararepresentant for Rogaland fylke, Elin Schanche, foreligger søknad om å bli fritatt for å møte under representanten Siri A. Melings permisjon i dagene 21. og 22. mai, på grunn av sykdom.

Etter forslag fra presidenten ble enstemmig besluttet:

1. Søknadene behandles straks og innvilges.
2. Følgende vararepresentanter innkalles for å møte i permisjonstiden:

For Akershus fylke: Harald Espelund

For Hordaland fylke: Erlend Nornes og Kari Sørheim

For Oppland fylke: Morten Ørsal Johansen

For Rogaland fylke: Ingrid Fiskaa, Inger Lise Aarrestad og Jostein Wallem Rovik

For Troms fylke: Per-Willy Amundsen

For Sør-Trøndelag fylke: Hanne Dyveke Søttar Hagen og Ola Røtvei

3. Kari Sørheim, Morten Ørsal Johansen, Per-Willy Amundsen og Hanne Dyveke Søttar Hagen innvelges i Lagtinget for den tid de møter for henholdsvis representantene Ingmar Ljones, Thore A. Nistad, Øyvind Korsberg og Christopher Stensaker.

**Presidenten:** Kari Sørheim, Ingrid Fiskaa, Inger Lise Aarrestad, Per-Willy Amundsen og Ola Røtvei er til stede og vil ta sete.

Statsråd Torild Skogsholm overbrakte 2 kgl. proposisjoner (se under Referat).

**Presidenten:** Representanten Arne Sortevik vil fremsette to private forslag.

**Arne Sortevik (FrP):** Jeg har fornøyelsen av å fremsette to forslag.

Det ene er på vegne av representantene Ursula Evje, Ulf Erik Knudsen og meg selv om å innføre valgfritt sidemål i grunnskolen og den videregående skolen.

Det andre forslaget er på vegne av representanten Ursula Evje og meg selv om tiltak for å ivareta elever og foreldres rettssikkerhet i forhold til opplæringen og skolen for øvrig.

**Presidenten:** Forslagene vil bli behandlet på reglementsmessig måte.

## S a k n r . 1

*Innstilling fra kontroll- og konstitusjonskomiteen vedrørende Riksrevisjonens undersøkelse av planlegging og oppfølging av store veganlegg i Statens vegvesen (Innst. S. nr. 193 (2002-2003), jf. Dokument nr. 3:3 (2002-2003))*

**Henrik Rød (FrP)** (ordfører for saken): Kontroll- og konstitusjonskomiteen har behandlet Riksrevisjonens rapport om planlegging og oppfølging av store veianlegg i Statens vegvesen. Målet med denne revisjonen har vært å undersøke om planprosessen, prosjektoppfølgingen og ressursallokeringen er organisert på en måte som vil fremme effektiv prosjektgjennomføring.

Rapporten tar utgangspunkt i fem konkrete prosjekter: Trekantsambandet, E16 Aurland–Lærdal, Rv 555 Nygårdstangen–Gyldenpris, E134 Drammen–Mjøndalen og Rv 159 Knatten–Vigernes.

Undersøkelsen konkluderer med at på samtlige av disse prosjektene var det vesentlige overskridelser i forhold

til kostnadsoverslagene, og noen ble faktisk over 40 pst. dyrere enn først antatt i planleggingen.

Riksrevisjonen har konkludert med at disse problemene i stor grad kan knyttes til at Statens vegvesen har operert med mangelfulle kostnadsoverslag og sviktende plangrunnlag i prosjekteringsfasen. I tillegg har det forekommet omreguleringer underveis i prosessene, noe som har medført forsinkelser og økte kostnader. Disse omreguleringene har ofte kommet i stand etter innspill fra kommuner som blir berørt av veiprosjektene, og de kunne vært unngått dersom planprosessen hadde vært fullstendig avklart før prosjektene ble igangsatt.

Disse problemene har ytterligere blitt forsterket av at Statens vegvesen har manglet et egnet verktøy for økonomisk styring av utbyggingsprosjekter. Det foreligger i liten grad sluttrapporter over avsluttede prosjekter, noe som har gjort det vanskelig å hente ut erfaringstall og erfaringer som kunne vært nyttige å bruke i prosjekteringen og planleggingen av nye prosjekter.

Komiteen har i sin behandling av denne saken avholdt en kontrollhøring hvor samferdselsministeren, vegsjefen, vegdirektøren, tidligere samferdselsministre samt Transportøkonomisk institutt deltok.

Komiteen er av den oppfatning at Riksrevisjonens rapport gir svært nyttig informasjon om planlegging og oppfølging av slike prosjekter, og komiteen understreker viktigheten av at de erfaringer som man kan lese ut fra denne rapporten, bør være med på å bedre kvalitetssikringen og gjennomføringen av framtidige prosjekter i Statens vegvesen.

I komiteens behandling av saken har det vært en sterk fokusering på de store kostnadsoverskridelser som er avdekket – dette fordi det selvsagt er svært uheldig med kostnadsoverskridelser generelt sett, men også særlig på grunn av at store overskridelser i et prosjekt vil kunne få store konsekvenser for gjennomføringen og framdriften i andre prosjekter. Dette er svært uheldig og vil kunne medføre at den langsiktige planleggingen som foretas bl.a. i Nasjonal transportplan, ikke er basert på realistiske forhold. I denne forbindelse har komiteen rettet en henvendelse til samferdselsministeren hvor det ble bedt om en redegjørelse for hvilke konkrete tiltak som vil bli satt i verk for å redusere muligheten for slike store overskridelser i framtiden. I svarbrevet fra statsråden ble det bekræftet at flere av tiltakene som bl.a. Riksrevisjonen har påpekt som fraværende, vil bli iverksatt. Man kan i denne forbindelse nevne spesielt innføringen av et eget prosjektstyringsverktøy som skal gjøre det mulig å benytte erfaringstall fra allerede gjennomførte prosjekter. Statsråden viser videre til den gjennomførte omorganiseringen i Statens vegvesen, med et klarere skille mellom byggherrefunksjonen og utbyggerfunksjonen. Dette er et viktig tiltak i så måte.

Når det gjelder denne omorganiseringen, er komiteen enig i at det kan være med på å lette prosjektstyringen, men understreker også at det selvsagt ikke er tilstrekkelig med en omorganisering alene. På den bakgrunn ber komiteen om at Stortinget holdes orientert om framdriften og resultatet av denne omorganiseringen, og spesielt om

hvorvidt den ønskede effekt når det gjelder prosjektstyring og kostnadskontroll, oppnås.

I behandlingen av denne saken har komiteen også rettet søkelyset mot spørsmålet om hvorvidt de personellmessige ressursene som Statens vegvesen disponerer, har den tilstrekkelige kompetanse til å prosjektere og gjennomføre slike omfattende prosjekter.

I høringen framkom det at overskridelser i prosjekter ikke får noen direkte konsekvenser for de personer som har ledet prosjektene, rent bortsett fra at man på sikt forsøker å avklare hva den enkelte medarbeider er god til å gjennomføre, og at tildeling av nye og framtidige oppgaver således vil bære preg av tidligere resultater. I komiteen har Fremskrittspartiet vært av den oppfatning at det ikke vil være unaturlig at store overskridelser vil kunne få mer direkte personellmessige konsekvenser for de ansvarlige ledere i slike prosjekter. Fremskrittspartiet fremmer derfor forslag om at Regjeringen bør vurdere å innføre regelverk hvor overskridelser på mer enn 25 pst. vil kunne få direkte personellmessige konsekvenser for de ansvarlige som har utført beregningene.

Videre har komiteen merket seg at alle store prosjekter med kostnadsramme på over 500 mill. kr skal gjennomgå en ekstern kvalitetssikring før de igangsettes. Komiteen vil i den sammenhengen understreke at denne kvalitetssikringen selvsagt ikke fritar Vegdirektoratet og Statens vegvesen for det ansvaret som ligger i disse etatene.

Et flertall i komiteen viser til at Riksrevisjonen også stiller klare spørsmål ved om Statens vegvesen har hatt nødvendig fokusering på miljøaspektene i utbyggingsprosjektene. Flertallet i komiteen er i så måte tilfreds med at vegdirektøren under høringen uttalte at man har bygd opp en god miljøkompetanse, og at etaten samarbeider med Fylkesmannens miljøvernavdeling i slike saker.

Videre er komiteen tilfreds med at statsråden i brev til komiteen uttaler at rutiner og behandling av miljøspørsmål er innskjerpet.

Avslutningsvis tar jeg opp Fremskrittspartiets mindretallsforslag, som er inntatt i innstillingen.

**Presidenten:** Representanten Henrik Rød har tatt opp det forslaget han refererte til.

**Martin Engeset (H):** Etter mitt skjønn er denne forvaltningsrevisjonsrapporten fra Riksrevisjonen et særdeles viktig dokument, for det er slik at det å lære av tidligere erfaringer og tidligere feil er viktig for å unngå å gjøre samme feil i fremtiden.

For planperioden 2002–2011 planlegger storting og regjering ut fra den gjeldende Nasjonal transportplan at det skal bygges vei for i overkant av 60 milliarder kr. Nettopp for å få mer vei igjen for pengene i årene fremover er det viktig at den kunnskap som kan trekkes ut av dette prosjektet, trenger inn hos alle aktører, både i byråkratiet og i politiske organer.

Det er, som saksordføreren var inne på, fem prosjekter som er undersøkt spesielt. Det er jo ikke nødvendigvis

slik at disse er et representativt utvalg av de prosjekter som har vært vedtatt og gjennomført på 1990-tallet, men man har tatt utgangspunkt i prosjekter hvor kostnadsrammen er stor, og hvor overskridelsen er spesielt stor. Disse fem prosjektene hadde en samlet kostnadsramme ved vedtak om byggestart på i underkant av 4 milliarder kr. Samlet kostnadsoverskridelse for disse fem prosjektene er på over 2 milliarder kr, altså over 50 pst. overskridelse i gjennomsnitt. For enkelte av prosjektene er kostnadsoverskridelsen helt oppe i 70 pst., og det er dramatisk. Jeg mener at det på ingen måte ville være noen overdriivelse å karakterisere dette som en skandale – på mange måter. For hvis vi ser dette i et perspektiv, hvis vi ser det i forhold til de årlige diskusjonene, kranglene, partiene imellom her i huset, i forbindelse med budsjettbehandlingen f.eks., hvor man bruker uker og måneder på å krangle om atskillig mindre beløp enn dette, er det all grunn til å ta innover seg og trekke lærdom av det som Riksrevisjonens funn forteller oss.

For det første forteller dette at Stortinget ofte fatter vedtak på sviktende grunnlag. Det er vel heller ikke urimelig å anta at flere av disse prosjektene kanskje ikke ville ha blitt prioritert, i hvert fall ikke på det tidspunktet de ble vedtatt, dersom mer korrekte kostnadstall hadde vært på bordet. Prosjekter som på planstadiet fremstår som billige, ender opp som meget kostbare, og på den måten kan man altså klare å snike i køen. En annen alvorlig konsekvens er at de vedtak og prioriteringer Stortinget gjør i f.eks. Nasjonal transportplan-sammenheng, må settes til side, eller konkrete prosjekter må utsettes i mange år fordi overskridelsene på tidligere vedtatte prosjekter må dekkes inn. Det er en meget alvorlig konsekvens.

Egentlig burde hele denne rapporten være obligatorisk lesning for alle som jobber med samferdselsprosjekt – også her i huset. Så jeg er glad for å se at i hvert fall enkelte fra samferdselskomiteen er til stede, fordi dette burde være obligatorisk lesning også for samferdselskomiteen.

Når det gjelder forslaget til Fremskrittspartiet, i forhold til personellmessige konsekvenser, synes jeg det er litt for lett, i den forstand at det legger til grunn at det åpenbart er sammenheng mellom en enkeltpersons arbeid og innsats i et prosjekt og overskridelsene. En kan ikke uten videre legge til grunn at disse overskridelsene vi snakker om her, eller andre i andre prosjekter, skyldes at prosjektlederen f.eks. har forsømt seg. Tvert imot peker jo Riksrevisjonens rapport på at årsakene er mange, og at det ikke uten videre er slik at en kan henge årsakene på enkeltpersoner i systemet. Når det f.eks. avdekkes at det gjennomføres betydelige omreguleringer underveis i et byggeprosjekt, er det vanskelig å hevde at en ansvarlig prosjektleder skal måtte stilles til ansvar for det – når f.eks. kommunale myndigheter plutselig har ønsket å gjøre ting annerledes enn det som lå til grunn da prosjektet ble vedtatt.

Jeg er for øvrig veldig glad for at en enstemmig komite sier seg enig i at den nye organiseringen av Statens vegvesen fra 1. januar 2003, med et klarere skille mellom byggherrefunksjon og utbygging, med samling av nøk-

kelkompetanse i færre enheter, vil kunne bidra til å sikre kvaliteten på en langt bedre måte enn under tidligere organisering. Det er en ganske viktig konklusjon fra en enstemmig kontroll- og konstitusjonskomite. Ikke minst sett i lys av hvilken politisk diskusjon som har vært omkring omorganiseringen av Statens vegvesen, noterer vi oss den med interesse.

**Presidenten:** Presidenten vil kommentere til representanten Engeset at selv om enkelte dagsaviser sikkert er enig med ham i uttrykksmåten, er vel det vanlige her i huset at man forhandler, ikke at man krangler om sakene.

**Ågot Valle (SV)** (komiteens leder): Også jeg må berømme Riksrevisjonen for rapporten. Og jeg ser at både statsråden og Vegvesenet ser ut til å legge opp til forbedringer.

Det går ikke an å være skråsikker på årsakene til at det er blitt så store overskridelser, til tross for at det kommer en del forklaringer her. Blant annet viser en større dansk undersøkelse av internasjonale samferdselsprosjekter at verken anleggsbudsjettene eller trafikkprognosene er blitt nøyaktigere i løpet av de 70 årene budsjettavvik er blitt undersøkt. Dette kan vi lese i Trafikkøkonomisk institutts arbeidsdokument «Etterprøving av store investeringer i samferdselssektoren».

Det kan se ut som om mange prosjekter er hellige kyr, og skal drives igjennom koste hva det koste vil. Overskridelsene vekker ikke de samme ramaskrikene som overskridelser på andre samfunnsområder. Blant annet fortalte tidligere statsråd Dag Jostein Fjærvoll i høringen at lobbyvirksomheten er ganske massiv for disse prosjektene. Og vi som har jobbet i fylkespolitikken i Hordaland, har satt navn på disse lobbyistene. «Asfaltalliansen» kaller vi dem. Transportøkonomisk institutt sa i de samme høringene at når man er i gang med et prosjekt, ser det ut til at det er vanskelig å reversere det til tross for at det kommer opp nye opplysninger etter hvert. Det er altså ganske stor prestisje knyttet til en del av disse prosjektene.

En forklaring på overskridelsene kan være at det dreier seg om strategisk underbudsjettering for å få igjen et omstridt prosjekt. Jeg må innrømme at den tanken har streift meg mange ganger når omstridte vegprosjekter har vært oppe til politisk behandling. Representanten Martin Engeset sa det på en litt mildere måte, men jeg oppfattet at han snakket om akkurat det samme. Denne typen hypotese lar seg bare ikke verifisere dersom prosjekter ikke gjennomgår en systematisk etterprøving og forskning.

Veginvesteringene som Riksrevisjonen har undersøkt, dreier seg om til dels omstridte prosjekter, som f.eks. Trekantsambandet på Vestlandet. Det er kompliserte prosjekter, det må vi innrømme. Men desto viktigere er det at planarbeidet må være grundig på forhånd. Og er det noe denne rapporten viser, er det at forarbeidet ikke har vært godt nok.

Vegdirektøren sa under høringen at en viktig lærdom er at det er veldig lett å sette i gang anlegg for tidlig. Han inn-

rømmet sågar at flere prosjekter ble satt i gang før de egentlig skulle ha vært satt i gang. SV mener at det heretter må være slutt på at anlegg settes i gang før reguleringsplan og byggeplan for veganlegg foreligger, og at samarbeidet med kommunene som har planansvaret, må bedres.

Denne saken dreier seg ikke bare om kostnadssprekk, men om planlegging og oppfølging, og den dreier seg om å sette veginvesteringene inn i et samfunnsperspektiv. En må i større grad se på flere effekter av en veginvestering – miljø, trafikksikkerhet, dokumenterte effekter for næringslivet osv. Riksrevisjonen uttaler i rapporten at en større grad av helhetstenkning som går utover rent vegfaglige spørsmål, ville være av det gode.

Riksrevisjonen stiller også spørsmål ved om Statens vegvesen har hatt tilstrekkelig fokus på miljøaspektene i de nevnte prosjekter. Flertallet peker i den forbindelse på Direktoratet for naturforvaltnings brev til Samferdselsdepartementet fra 1992, hvor det heter om Trekantsambandet:

«Dette er ei sak der det er klartgjort at det fins miljøvenlege alternativ, men der ein har valt ei løysing med sers alvorlege miljøverknader.»

Både vegdirektøren og statsråden har uttalt at rutinene for behandling av miljøspørsmål skal skjerpes. Flertallet forventer at klargjøringen av de miljømessige hensyn vektlegges ved valg av transportinvesteringer, herunder vegløsninger. Det er altså et krav i rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging at det skal skje. Akkurat det må skjerpes. Hvorfor det? Jo, fordi en må se om det er hensiktsmessig, også ut fra et miljøperspektiv, å investere i andre trafikkløsninger, bl.a. i kollektivtrafikken. Det må altså bli slutt på tenkingen om at bare en bygger mange nok veger, vil det bli en slutt på trafikorkene rundt de store byene. All erfaring viser tvert imot at den som sår veger, høster biltrafikk. Det er ikke unikt her i Norge, det er en erfaring man har gjort seg i hele verden. Noe av problemet er at kollektivtrafikken blir vurdert ut fra økonomiske premisser, mens vegprosjekter blir vurdert ut fra samfunnsøkonomiske premisser, slik også Transportøkonomisk institutt gav uttrykk for i høringene.

I Bergen – for å ta et lokalt eksempel – skal Ringveg vest bygges for å ta av for vegtrafikken. Prosjektet har gjennomgått konsekvensvurderinger, og merkelig nok kommer alle alternative modeller til veginvesteringer som gjelder kollektivtrafikken, dårligst ut. Da må det være noe med modellene som brukes, at de ikke er gode nok. Det ble også bekreftet av Transportøkonomisk institutt.

Vi har vært opptatt av at alle nye veginvesteringer fra nå av skal underlegges miljørevisjon og konsekvensutgreiing sjøl om det foreligger gamle planer. Igjen er det et skrekkeksempel fra Bergen på hvordan det kan gå når prestisjen får råde: Der er sjølinjen blitt bygd ut, ut fra 22 år gamle planer, uten ny konsekvensutgreiing – til tross for at dette er et av Bergens mest luftforurensede områder, til tross for at flere biler på en firefelts veg vil skape mer trafikkaos lenger inn i sentrum. Det er noe med å se dette i en helhet. Jeg går ut fra at samferdselsministeren vil sørge for at dette er siste gang prosjekter blir trumfet igjennom ut fra gamle planer og uten å ha vært gjennom

miljørevisjon, eller at andre trafikkløsninger har vært vurdert, slik det kreves i rikspolitiske retningslinjer.

Rapporten viser at det har vært stor svikt i erfaringsoverføring fra de vegprosjektene som er fullførte, og det tenker en å gjøre noe med. Det er bra. For når et prosjekt har vært ferdig, har det vært ferdig. I liten grad har det vært lagt fram helhetlige sluttrapporter.

SV er enig med Transportøkonomisk institutt i at en kunnskapsbase knyttet til et prosjekt som er slutført, må være en integrert del av prosjektet og/eller en del av investeringsramma til Statens vegvesen, nettopp fordi det er helt avgjørende å vinne erfaringer gjennom prosjekter som er gjennomført, og det er nødvendig å studere effekten av dem. Vi er også med på en merknad om at vi ser at den omorganiseringen som har vært gjort, kan være bra, men vi må se på effekten av den også.

Jeg registrerer at samferdselsministeren har store forventninger til omorganiseringen. Det kan godt være at det var et lurt grep – vi støtter det jo i merknaden – bl.a. ut fra å samle kompetansen. Men jeg har lyst til å si at det må være avgjørende hvilken kompetanse en samler. En må i større grad se til at en har kompetanse i å se samferdselsinvesteringer i et samfunnsperspektiv, og ikke bare ha kompetanse på hvordan en skal bygge en veg.

Representanten Martin Engeset sa at rapporten burde være obligatorisk lesning for samferdselskomiteen. Det er jeg enig i, ut fra hva man opplevde i forbindelse med budsjettbehandlingen før jul. Alle investeringer over 500 mill. kr skal vurderes av en uavhengig ekspertise, men flertallet i Stortinget har vedtatt at man skal begynne med investeringer til Lofast uten at denne konsekvensanalysen er ferdig. Så ja, vi må skjerpe oss noen hver.

**Oddbjørg Ausdal Starrfelt (A):** Eg skal ikkje ha sagt om eg er skjerpa eller ikkje, men eg synest iallfall rapporten frå Riksrevisjonen er ein nyttig gjennomgang av eit viktig samfunnsområde.

På vegner av Arbeidarpartiet er eg sjølv sagt samd i merknadene til fleirtalet i komiteen. Eg er glad for at merknadene er ganske framtidretta, for det er fyrst og fremst kva me kan læra av dette i framtida, som er det viktige. Og eg er glad for referatet frå høringa, som viste at både vegdirektøren og statsråden tek dette på alvor. Det skulle borga for at det vert færre slike overskridingar i framtida.

Så er det jo mange grunnar til at det vert overskridingar. Det kan vera at det skjer endringar, openberre ting som ein må gjera om i prosessen ein har begynt på, der det vil vera for dumt å lata det vera, og det vil kosta meir fordi det er noko anna som skal gjerast. Ein viss grad av fleksibilitet må ein ha for slike situasjonar. Det andre er at når det kjem heilt uventa tilhøve, er det klart at det kan koma av kompetansemangel. Dersom det er årsaka, er det no lovt at det skal ein gjera noko med, og at kompetansen skal styrkjast.

Men eg må seia at når eg høyrer på representanten Engeset, verkar det nærmast som om han les i rapporten og i innstillinga at ein bevisst har underbudsjettert for å få igjennom prosjekt. Det klarer ikkje eg å lesa i det som kjem fram. Det kan vel tolkast slik, og den siste talaren

kan vel òg tolkast slik, at ein kan anta at ein iallfall ikkje set prislappen for høgt. Og det er klart: Me kan ikkje ha det slik at ein undersel eit prosjekt, same kor godt det er. Det må vera realistiske tal som er på bordet når me får oss det førelagt.

Så har det vore sagt – og det seiest i fleirtalsinnstillinga – at no skil me byggherre- og utbyggjarfunksjonen betre, og det vil bli betre. Målsetjinga med alt dette er å få meir veg for pengane. I denne samanhengen vil eg ha sagt at det viktigaste er at me får meir veg for pengane, ikkje at me får ein annan type byråkrati for pengane. Det viktigaste, føler eg, er at me no ikkje må bruka så mykje ressursar på anbodspapir, på utlysingsprosessar, på å velja anbydarar, på å kontrollera, ha tilsyn med dei og sjekka dei etterpå, at me faktisk ikkje får meir veg for pengane. Det som vil visa – om eitt år, om to år, om tre år – om denne reforma er vellykka, er at me faktisk får meir veg for pengane.

**Modulf Aukan (KrF):** Behandlinga i komiteen har saksordføraren gjort grundig greie for, så det lét eg ligga. Oppsummert kan ein seia at ein gjennomgang av slike store, omfattande prosjekt som det her er snakk om, alltid vil vera nyttig.

Samanliknar vi desse prosjekta som vi har rapport på, og andre tidlegare gjennomførte anlegg, er det mange likskapstrekk når det gjeld faktorar som fører til at den økonomiske ramma sprekk. Eitt av desse trekka er at planlegginga skjer i god tid og under eitt. Med andre ord: Endringar som kjem undervegs, er ein sikker kostnadsdrivar. På dette området er det framleis ein del å henta. Eg meiner å lesa ut av denne rapporten, og ikkje minst den høyringa vi hadde, både med vegdirektøren og med statsrådene – noverande statsråd og dei to tidlegare statsrådene – at tidleg planlegging, altså å vera i forkant i høve til utbyggingstakt, synest å vera ein nøkkel. Ein planbank i kvart fylke hadde etter mitt syn vore ein fordel. På den måten kunne eventuelle endringar i planane skjedd på eit tidlegare stadium, og faren for overskridingar ville ha vore mindre.

Om omorganiseringa av Statens vegvesen frå 1. januar 2003 vil få innverknad på dette forholdet, står att å sjå. Med den rapporten som vi behandlar i dag, i botnen, vil ein gjennomgang, når ei tid har gått, klargjera om omorganiseringa har hatt den effekten som ein frå etaten si side har hevda.

Eitt forhold som var tydeleg gjennom høyringa, var metodane som ein innan Statens vegvesen nytta for å få fram den beste kompetansen til planleggingsarbeidet. Det vart frå leiinga si side forklart at ein målretta henta fram personar i etaten til dei oppgåvene som den enkelte hadde interesse av og spesiell kompetanse på. På denne måten vil ein over tid kunna framelska eit planleggingsteam av høg standard. For eigen del synest eg dette er ein metode som klart er å føretrekkja framfor det forslaget som ligg i innstillinga frå Framstegspartiet, om å innføra eit nytt regelverk som opnar for å straffa den som ikkje fungerer i planleggingsarbeidet.

Når det gjeld miljøaspektet ved veganlegg generelt, må det seiest at det har skjedd ei markant betring over

mange år. For nokre år sidan vart det innført noko som heitte «Vakre vegars pris». Denne prisen har nok i mange høve ført til at mange planleggjarar og entreprenørar har vorte – lat oss seia – kunstnarar når det gjeld å byggja med naturen og ikkje mot naturen. Her vil eg halda fram at den kompetansen som har vorte overført frå den tida ein arbeidde manuelt, til dei metodane ein brukar i dag, med maskinell muring bl.a., har vore påfallande. Der ser vi mange gode resultat. Det er kort og godt fabelaktig mykje av det arbeidet som er utført rundt omkring, som er av særdeles god kvalitet. At miljøaspektet kan takast endå betre i vare enn i dag, er det lett å skriva under på.

**Jorunn Ringstad (Sp):** Senterpartiet har ikkje medlem i kontroll- og konstitusjonskomiteen, så eg vil kome med nokre korte kommentarar til innstillinga.

Eg vil starte med å seie at Senterpartiet kan slutte seg til mange av dei merknadene som komiteen har kome med i innstillinga. Eg har med interesse lese Riksrevisjonen sin rapport og referatet frå høyringane som komiteen har gjennomført. Fleire vegprosjekt har hatt til dels store overskridingar, og det er klart at det må setjast i verk tiltak som kan hindre slike store overskridingar i framtida.

For Stortinget er det avgjerande at vi får det nødvendige og korrekte grunnlaget når vi skal gjere vedtak. Eg har merka meg at samferdsleministeren i brev til komiteen har gjort greie for tiltak som alt er sette i gang, eller som skal setjast i gang, for å redusere budsjettoverskridingar i framtida. Dette er positivt.

Det er òg viktig at det føregår ein kontinuerlig prosess, slik at ein til kvar tid fokuserer på det å ha best moglege verktøy og rutinar for arbeidet med både små og store prosjekt. Samtidig er det viktig å vere klar over, som det òg kom fram i høyringane som komiteen hadde i denne saka, at årsakene til overskridingane er mange, og årsaksforholda varierer frå prosjekt til prosjekt.

Enkelte overskridingar kan nok setjast i gruppa «uføreset» på grunn av geografi og geologi, som kan gi overraskingar sjølv om forarbeidet har vore godt. Andre overskridingar burde så absolutt vore avverja i planleggingsfasen.

Som det òg har kome fram i komiteen sitt arbeid med denne saka, er overskridingane på veg-, tunnel- og bru-prosjekt ikkje noko særnorsk. Dette skjer i stor grad også i andre land, sjølv om det ikkje er noka stor trøst for oss. Men det viser at det kanskje generelt manglar gode nok verktøy for dette arbeidet. Difor er det viktig at det heile tida går føre seg eit arbeid for å betre dei verktøya som finst, og det er avgjerande for komande prosjekt at det er vilje til å ta i bruk dei verktøya og dei metodane som kan redusere overskridingane. Eg har òg inntrykk av at dette er tilfellet frå både departementet og vegetatane si side.

Eg skal ikkje gå inn på alle aktuelle tiltak i denne samanhengen, men eg vil kommentere eit par. Etter mitt syn er det éin lærdom vi kan trekkje av det arbeidet som vi har hatt med ein del prosjekt, og det er at det arbeidet ikkje må setjast i gang før reguleringsplanar er vedtekne. Mange av premissane vil bli lagde under arbeidet med reguleringsplanane, og vedtak om igangsetjing av veg-

prosjekt må bygge på vedtekne reguleringsplanar. Å legge dette i botnen er vel òg eit av dei kanskje enklaste tiltaka å setje i gang, bortsett frå at det nok er mange utlmodige personar rundt om i bygd og by som ventar på igangsetjing av sine prosjekt.

Det andre punktet eg vil kommentere, er omorganiseringa av produksjonsdelen av Statens vegvesen. Eg har merka meg at samferdsleministeren i høyringane gav uttrykk for at ho trudde den iverksette omorganiseringa ville gi effektivisering og innsparing. Eg er glad for at statsråden brukte ordet tru i høyringssvaret, for på dette tidspunktet blir det vel så absolutt snakk om tvil og tru. Omorganiseringa var iverksett for mindre enn eit halvår sidan, og effekten er det nok for tidleg å slå fast.

Det som eg så absolutt meiner vi bør vere merksame på i samband med omorganiseringa som har skjedd i Statens vegvesen, er at det nye selskapet Mesta lett kan bli ein aktør blant andre store entreprenørselskap. Utviklinga i anleggssektoren har vore at vi etter kvart har fått få, store entreprenørar. Det er òg dei same entreprenørane som opererer i Noreg og i Sverige. I ein slik situasjon er det viktig med korreksjon. Utan korreksjon kan – eg understrekar kan – få, store selskap også vere prispressande, og eg håpar at statsråden og andre som jobbar med samferdsleprosjekt, er merksame på akkurat det.

**Kjell Engebretsen (A):** Det meste er vel sagt i denne debatten.

Store veiprosjekter har en tendens til å koste til dels mye mer enn hva som var forutsatt da det hele startet. Men dette gjelder ikke bare veier og anlegg. Store prosjekter som man gir seg i kast med i et samfunn, har i det hele tatt en tendens til å bli dyrere enn det som var forutsatt. Vi ser at disse overskridelsene skyldes en lang rekke svært kompliserte forhold som dukker opp underveis.

Det å bygge en vei er noe helt gigantisk å gi seg i kast med, og særlig i et land med den topografien osv. som vi har. Ulike myndigheter har også en funksjon i forhold til et slikt prosjekt. Som nevnt her tidligere, er det kommunene som sitter som reguleringsmyndighet, og som regulerer etter hvert som prosjektet skrider fram – ikke minst kanskje på grunn av utålmodighet i denne salen for å få ting gjort. Alt dette er med i det totale bildet. Det er mange skjær i sjøen underveis.

Vi har også ny teknologi, ny kunnskap og ny erfaring som vil forbedre situasjonen framover. Det blir jo bedre og bedre det vi holder på med. Men det er nok svært viktig at Riksrevisjonen og Stortinget følger opp og følger med i hva som skjer i disse store prosjektene, slik at vi blir systematisk bedre til å få dette rimelig godt på plass.

Norge er et lite land. Det betyr at man ved de forskjellige prosjektene vi har, har et lite miljø å henvende seg til. Som representanten Ringstad sa i stad, er det et fåtall entreprenører som kan gi seg i kast med de helt store prosjektene. Det kan være ett av de forholdene som spiller inn når det gjelder hvilken pris man totalt sett får her.

Det er behov for å bedre styringssystemet underveis i prosjektene, det er behov for å finne fram til modeller og systemer som gjør at man har et mer realistisk grep om

prisen, før man gir seg i kast med store prosjekter. Det har jeg følelsen av at vi er i gang med og på god vei med i de fleste områder i samfunnslivet.

Det som er helt avgjørende for oss å være oppmerksom på, er at når et prosjekt får en stor overskridelse, er det ikke bare en større kostnad på dette prosjektet, men det betyr også at andre prosjekter utsettes i tid, endres eller kanskje helt legges til side. At vi ikke har gode nok systemer for dette, kan bety at de planer og forutsetninger som er lagt til grunn her i dette huset, kanskje ikke lar seg fullt ut gjennomføre.

**Statsråd Torild Skogsholm:** Riksrevisjonen har i sin undersøkelse satt søkelyset på planlegging og gjennomføring av store vegprosjekter.

Jeg har lyst til å begynne med å understreke at Riksrevisjonen har gjort en viktig jobb med denne undersøkelsen og satt fokus på helt sentrale forbedringsområder for både Vegvesenet og Samferdselsdepartementet. Som samferdselsminister er dette noe jeg tar svært alvorlig.

Samtidig synes jeg det er grunn til å framheve de store framskritt som har skjedd siden prosjektene Riksrevisjonen har analysert, ble påbegynt. Jeg vil her spesielt trekke fram fire forhold.

For det første er alle vegprosjekter som overstiger 500 mill. kr, nå gjenstand for en ekstern kvalitetssikring før de tas opp til bevilgning av Stortinget. En rekke prosjekter har allerede vært igjennom denne prosessen, der formålet er å få fram best mulig kostnadsoverslag for prosjektet og hvordan prosjektet skal styres for at overslaget ikke skal overskrides.

For det andre innebærer omorganiseringen av Statens vegvesen fra 1. januar i år at det som tidligere var Vegvesenets egen produksjonsvirksomhet, er skilt ut i et eget statlig aksjeselskap, Mesta AS. Det gir et klart skille mellom forvaltning og produksjon – noe som gir en mer profesjonell byggherrefunksjon, og bidrar til å styrke styringen av kostnader og prosjektgjennomføring. Inndelingen av forvaltningsdelen i fem regioner bidrar i samme retning. Ved å samle kompetansen innenfor planlegging og prosjektgjennomføring på regionnivå vil en få sterke fagmiljøer i bl.a. prosjektledelse.

For det tredje legges det nå økt vekt på prosjektplanlegging, gjennomføring og kostnadsstyring. Blant annet har Statens vegvesen i år innført et nytt og forbedret prosjektstyringsverktøy. Sammen med nye og reviderte håndbøker vil forhold knyttet til mange av Riksrevisjonens merknader derfor være ivaretatt. I tillegg etterstreber nå Vegvesenet å få prosjektledelsen på større prosjekter på plass minst ett år før anleggsstart.

For det fjerde har Vegvesenet innskjerpet rutinen for behandling av miljøspørsmål, slik at disse forholdene i størst mulig grad skal avklares i reguleringsplan eller konsekvensutredning. Manglende miljøhensyn og miljøundersøkelser var som kjent et av emnene Riksrevisjonen trakk fram som kritikkverdig i rapporten.

Samlet sett forventer jeg med dette som bakgrunn at framtidige prosjekter får en langt bedre kostnadsutvikling enn det som har vært tilfellet for de prosjektene Riksrevisjonen

sjonen har analysert. En indikasjon på dette er at kostnads-overskridelsene for vegprosjekter på landsbasis nå viser en klart nedadgående tendens, ut fra Statens vegvesens årlige budsjettanalyser. Endringen i kostnadsoverslag for vegprosjekter som ble åpnet for trafikk i 2002, var på 6,4 pst., mens tilsvarende tall for året før var 11,2 pst.

Det vil alltid være press fra ulike interessegrupper for å få startet opp nye vegprosjekter raskest mulig. For å unngå kostnadsoverskridelser er det viktig at et prosjekt som tas opp til bevilgning, har gjennomarbeidede kostnadsoverslag, og at det er utarbeidet gode finansieringsplaner. Jeg er svært glad for at en samlet komite i denne innstillingen legger stor vekt på disse elementene, og håper vi i framtiden kan stå fast på en slik konsekvent linje når lobbyismen i enkeltsaker er sterk.

Jeg tror vi skal være ærlige nok til å si at det trolig aldri vil bli mulig å gardere seg hundre prosent mot usikkerhet og kostnadsøkninger når det skal bygges veger i et land som har en såpass komplisert geografi som vi har i Norge. Jeg vil understreke at prosjektstyring og kostnadskontroll er en kontinuerlig og en dynamisk prosess, der en hele tiden må lete etter forbedringspunkter. Selv om mye positivt har skjedd de siste årene, forventer jeg at Vegvesenet fortsetter å forbedre systemer og rutiner, følger kostnadsutviklingen nøye og bruker alle tilgjengelige virkemidler for å holde kostnadsøkningene på et minimum. Samtidig må jeg som samferdselsminister og ansvarlig statsråd for Vegvesenet ha et kontinuerlig trykk på dette i min overordnede styring av etaten. Og sist, men ikke minst: Både regjering og storting må ha nok is i magen til ikke å igangsette et eneste stort vegprosjekt før vi har så god oversikt som mulig over både kostnader og finansiering. Klarer vi det, vil vi ikke bare sikre oss mot nye saker av den typen vi behandler i dag, men også sørge for at alle skattebetalere og vegbrukere får mest mulig veg igjen for pengene. Det synes jeg at vi skylder innbyggerne i dette landet.

**Presidenten:** Dermed er sak nr. 1 ferdigbehandlet. (Votering, se nedenfor).

Etter at det var ringt til votering i 5 minutter, uttalte **presidenten:** Stortinget vil nå gå til votering.

#### *Votering i sak nr. 1*

**Presidenten:** Under debatten har representanten Henrik Rød tatt opp et forslag på vegne av Fremskrittspartiet. Forslaget lyder:

«Stortinget ber Regjeringen vurdere å innføre et regelverk hvor det kan få personalmessige konsekvenser for leder, som er ansvarlig for godkjenning av kostnadsberegninger, dersom det blir overskridelser på mer enn 25 pst.»

#### *V o t e r i n g :*

Forslaget fra Fremskrittspartiet ble med 85 mot 17 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 11.00.21)

Komiteen hadde innstillet:

Dokument nr. 3:3 (2002-2003) – Riksrevisjonens undersøkelse av planlegging og oppfølging av store veganlegg i Staten vegvesen – vedlegges protokollen.

#### *V o t e r i n g :*

Komiteens innstilling bifaltes enstemmig.

#### *S a k n r . 2*

#### *Referat*

1. (250) Forslag fra stortingsrepresentantene Heidi Sørensen, Heikki Holmås og Kristin Halvorsen om opprettelse av Alnaelva miljøpark (Dokument nr. 8:109 (2002-2003))  
Enst.: Sendes energi- og miljøkomiteen.
2. (251) Datatilsynets og Personvernemndas årsmeldinger for 2002 (St.meld. nr. 34 (2002-2003))
3. (252) Årsmelding fra styret for Pensjonsordningen for stortingsrepresentanter for budsjettåret 2002 (Dokument nr. 9 (2002-2003))  
Enst.: Nr. 2 og 3 sendes familie-, kultur- og administrasjonskomiteen.
4. (253) Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 37/2003 av 14. mars 2003 om innlemmelse i EØS-avtalen av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1606/2002 om anvendelse av internasjonale regnskapsstandarder (St.prp. nr. 64 (2002-2003))  
Enst.: Sendes finanskomiteen, som forelegger sitt utkast til innstilling for utenrikskomiteen til uttalelse før innstilling avgis.
5. (254) Ressurssituasjonen i grunnopplæringen m.m. (St.meld. nr. 33 (2002-2003))  
Enst.: Sendes kirke-, utdannings- og forskningskomiteen.
6. (255) Forslag fra stortingsrepresentant Jan Simonsen om å gi pionerdykkerne i Nordsjøen «ærespensjon» etter de samme økonomiske retningslinjer som gjelder for krigspensjon (Dokument nr. 8:108 (2002-2003))  
Enst.: Sendes kommunalkomiteen.
7. (256) Ein del saker på Samferdselsdepartementets område (St.prp. nr. 67 (2002-2003))  
Enst.: Sendes samferdselskomiteen.
8. (257) Eksport av forsvarsmateriell fra Norge i 2002, eksportkontroll og internasjonalt ikke-sprednings-samarbeid (St.meld. nr. 35 (2002-2003))  
Enst.: Sendes utenrikskomiteen.