

Prop. 70 S

(2009–2010)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

Kostnadsauke E6 Øyer – Tretten i Oppland

*Tilråding frå Samferdselsdepartementet av 5. februar 2010,
godkjend i statsråd same dagen.
(Regjeringa Stoltenberg II)*

1 Bakgrunn

Prosjektet er omtalt i St.prp. nr. 59 (2008-2009) *Om utbygging og finansiering av E6 Øyer (Granrudmoen) – Tretten i Øyer kommune i Oppland*, samt i Prop. 1 S (2009-2010), s. 91-92. Samferdselsdepartementet har lagt til grunn ei styrings- og kostnadsramme for prosjektet på 880 mill. kr og 950 mill. kr, omrekna til 2009-prisnivå. Styringsramma er fordelt med 777 mill. kr på E6, 94 mill. kr på rv 254 og 9 mill. kr til bygging av bomstasjonar (2009-prisnivå).

2 Nærare om kostnadsauken

Hovudentreprisen for prosjektet vart lyst ut i haust, med tilbudsfrist 15. oktober 2009. I samband med Statens vegvesen si vurdering av dei innkomne tilboda, har Statens vegvesen blitt merksam på at det i berekninga av kostnadene knytt til prosjektet er gjort einskilde, til dels grove feil. Konsekvensen er at kostnadene knytt til utbygginga vil auka med 250 mill. kr utover styringsramma, jf over.

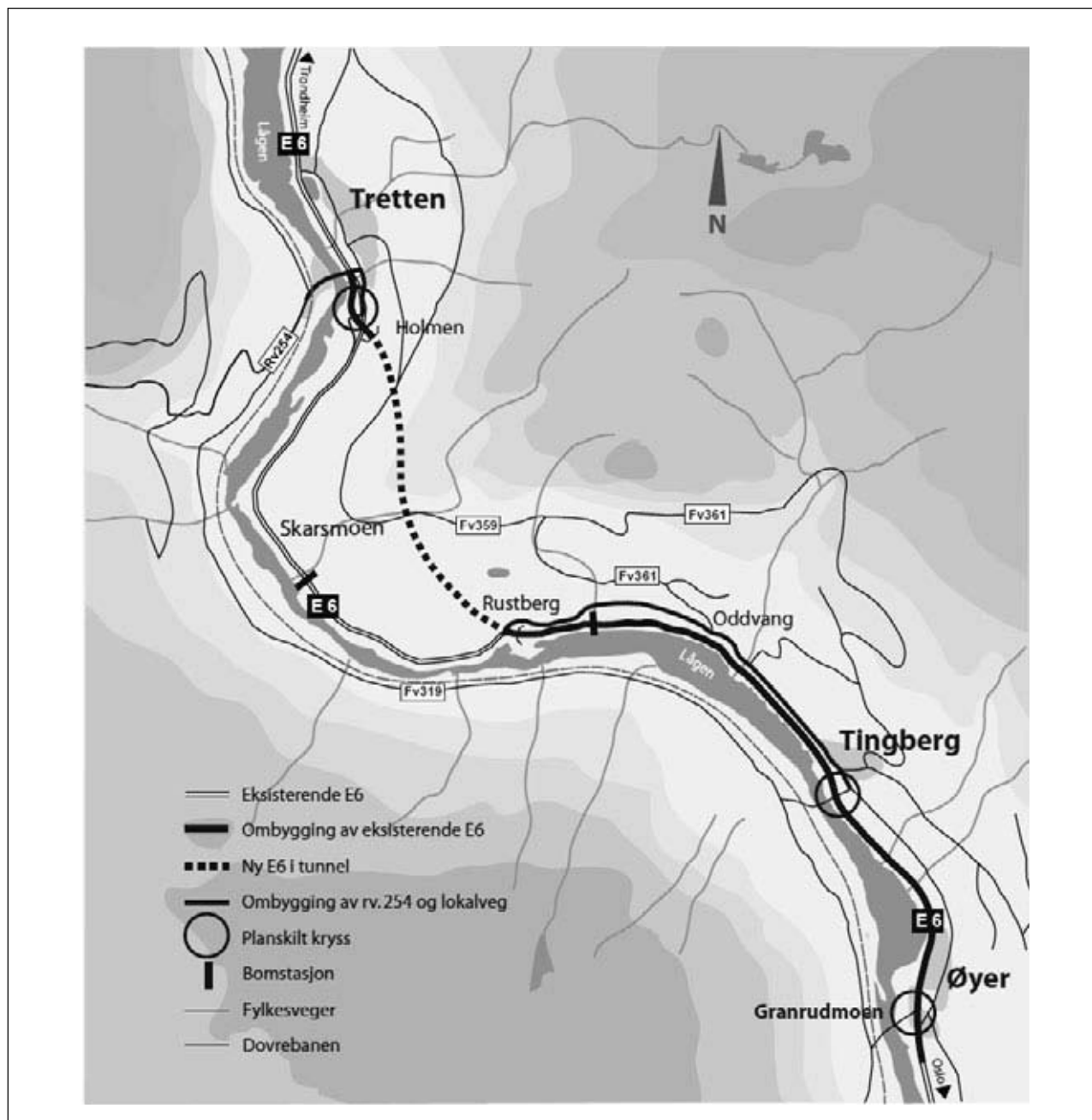
Kostnadsauken skuldast at viktige postar var underkalkulerte i Statens vegvesen sitt overslag. Dette gjeld mellom anna rigg- og driftskostnader for entreprenøren og Statens vegvesen sine byggherrekostnader. Vidare er det mengdeauke på fleire postar, mellom anna som følgje av auka sikringsomfang i tunnelen. I tillegg er det behov for to eks-

tra tekniske bygg i tunnelen. Kostnadene ved mellombels omlegging av jernbanen i samband med bygging av ny undergang for rv 254 under Dovrebanen er auka. I tillegg kjem mengdeauke knytt til ny bru på rv 254 over Lågen. Meirverdiavgifta er også auka vesentleg, både som følgje av underkalkulering i opphavleg overslag og som følgje av at andre kostnader har auka.

Det er gjennomført ekstern kvalitetssikring av styringsunderlag og kostnadsoverslag (KS2) for prosjektet. Konsulenten har peika på at anslaget for byggherrekostnader var noko lågt. Fordi konsulenten har vurdert tillegget for marknadsuvisse lågare, har konsulenten likevel vurdert dei samla kostnadene i prosjektet til å vere på same nivå som i Statens vegvesen sine opphavlege berekningar. Regjeringa la konsulenten sitt forslag til økonomiske rammer til grunn og rekna desse om til 2009-kr.

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

Trass i kostnadsauken legg Samferdselsdepartementet til grunn at prosjektet skal gjennomførast



Figur 2.1 Detaljkart Øyer – Tretten

slik departementet opphavleg har lagt til grunn, jf. Prop. 1 S (2009-2010). Prosjektet vil gi betydelege reduserte ulykkeskostnader gjennom bygging av 10 km midtrekkverk. Ei omfattande utbygging av samanhengande lokalvegnett og gang- og sykkelvegnett vil gi positive effektar på trafikktryggleiken. Framkomsten blir betre m.a. ved at E6 blir innkorta med om lag 2 km. Dette er viktig både for lokaltrafikk i Gudbrandsdalen og transport mellom landsdelar. Basert på nytt forslag til styringsramme er netto nytte av prosjektet berekna til 190 mill. kr.

Entreprenørane som har gitt tilbod om utbygginga av E6 Øyer – Tretten, hadde vedståingsfrist

15. januar 2010. Samferdselsdepartementet vurderer det ikkje som naudsynt å avlysa tilbodskonkurransen, men vil nytta dei innkomne tilboda som grunnlag for utbygginga av E6 Øyer – Tretten. Statens vegvesen har avtalt med dei aktuelle entreprenørane å utsetja vedståingsfristen til 31. mars 2010. Den delen av prosjektet som har vore på tilbod, utgjer om lag 70 pst. av totalkostnadene. Ved å nytte innkomne tilbod, er vissa for hovuddelen av kostnadene langt større enn ved tidlegare kostnadsoverslag. Samferdselsdepartementet vil likevel gjennomføre ei ekstern kvalitetssikring av Statens vegvesen si nye og reviderte kostnadsberekning av dei

Tabell 2.1

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

elementa i prosjektet som ikkje inngår i hovedenterprisa. Dersom kvalitetsikringa gjer det naudsynt med ytterligare justeringar av styrings- og kostnadsramma for prosjektet, vil departementet kome tilbake til dette som ei eiga sak.

I St.prp. nr. 59 (2008-2009) er det føresett at kostnadsauke ut over prisstigning skal dekkast i samsvar med gjeldande retningslinjer for bompengeprojekt. Dette medfører at kostnadsauke opp til kostnadsramma skal dekkast av stat/fylkeskommune og bompengeselskapet med same fordeling som i den vedtekne finansieringsplanen for dei to delprosjekta. Kostnadsauke ut over kostnadsramma skal dekkast av staten/fylkeskommunen. Dette medfører følgjande finansieringsplan basert på revidert kostnadsoverslag, se tabell 2.1.

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

Etter Samferdselsdepartementet si vurdering har Oppland fylkeskommune gjennom dette vedtaket slutta seg til forslaget til revidert finansieringsplan. Departementet legg som ein føresetnad at fylkeskommunen står fast ved sin del av finansieringsplanen i tråd med desse fordelingsprinsippa. Depar-

tementet legg til grunn at kostnadsauken på 250 mill. kr skal finansierast i samsvar med den reviderte finansieringsplanen. Kostnadsauke ut over dette skal dekkast med statlege midlar for E6-delen og fylkeskommunale midlar for rv 254-delen, i tråd med føresetnadene i St.prp. nr. 59 (2008-2009). Samferdselsdepartementet føreset imidlertid at den statlege delen av meirkostnaden blir dekkja innafor den årlege ramme til vegformål i samsvar med framdrifta på prosjektet, det vil seie utan forskottering frå bompengeselskapet. Departementet vil kome tilbake til dette i samband med dei årlege budsjetta.

Dersom økonomien i prosjektet blir svakare enn føresett, går Samferdselsdepartementet inn for at bompengeselskapet, etter avtale med Vegdirektoratet, framleis har høve til å auka takstane med inntil 20 pst. og/eller forlenga innkrevjingsperioden med inntil 5 år.

Samferdselsdepartementet legg til grunn ei ny styringsramme på 1 130 mill. 2009-kr og ny kostnadsramme på 1 200 mill. 2009-kr.

Samferdselsdepartementet

tilrår:

At Dykkar Majestet godkjenner og skriv under eit framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om kostnadsauke E6 Øyer – Tretten i Oppland.

Vi **HARALD**, Noregs Konge,

stadfester:

Stortinget blir bedt om å gjere vedtak om kostnadsauke E6 Øyer – Tretten i Oppland i samsvar med eit vedlagt forslag.

Forslag

til vedtak om kostnadsauke E6 Øyer – Tretten i Oppland

I

Stortinget samtykkjer i at prosjektet E6 Øyer – Tretten i Oppland vert gjennomført basert på revidert kostnadsramme.

=====