



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

St.prp. nr. 79

(2006–2007)

Revisjon og slutføring av Østfoldpakka fase 1 – utbygging og finansiering av prosjektet E18 Krosby- Knapstad – plassering av bomstasjon på fylkesveg 311 Osloveien

*Tilråding fra Samferdselsdepartementet av 25. mai 2007,
godkjent i statsråd samme dag.
(Regjeringen Stoltenberg II)*

1 Status for utbyggingen av E6 og E18 i Østfold

Gjennom behandlingen av St.prp. nr. 26 (1999-2000) ga Stortinget sitt samtykke til delvis bompengefinansiert utbygging av E6 og E18 gjennom Østfold, inklusive tiltak på eksisterende E18 og sideveger langs E18.

Kostnadene ved utvidelse av E6 gjennom hele Østfold til firefelts veg, inklusive den norske delen av ny Svinesundsforbindelse, var anslått til om lag 3,8 mrd. kr, omregnet til 2007-prisnivå. Kostnadene ved utbygging av E18 til tofelts veg var anslått til om lag 2,4 mrd. kr, inklusive tiltak på eksisterende E18 og sidevegnettet.

Gjennom behandlingen av St.prp. nr. 26 (1999-2000) ble det ikke tatt stilling til framdriften på utbyggingen av E6 og E18. Samferdselsdepartementet forutsatte at dette ville bli vurdert i forbindelse med kommende revisjoner av Nasjonal transportplan og ved behandlingen av de årlige statsbudsjetter.

1.1 E6

Gjennom behandlingen av St.prp. nr. 68 (2001-2002) sluttet Stortinget seg til et opplegg for forsert utbygging av E6 gjennom Østfold, med sikte

på at E6 skulle stå ferdig som firefelts veg i løpet av 2009. Opplegget innebar blant annet at ny Svinesundsforbindelse ble tatt ut av Østfoldpakka og fullfinansiert gjennom et eget svensk-norsk bompengeopplegg. I forbindelse med statsbudsjettet for 2005 ble det avklart at fullføringen av E6-utbyggingen framskyndes til 2008, jf. St.prp. nr. 1 (2004-2005).

Kostnadene ved utbygging av E6 gjennom Østfold til firefelts veg er nå anslått til om lag 3,5 mrd. kr, eksklusiv den norske delen av ny Svinesundsforbindelse.

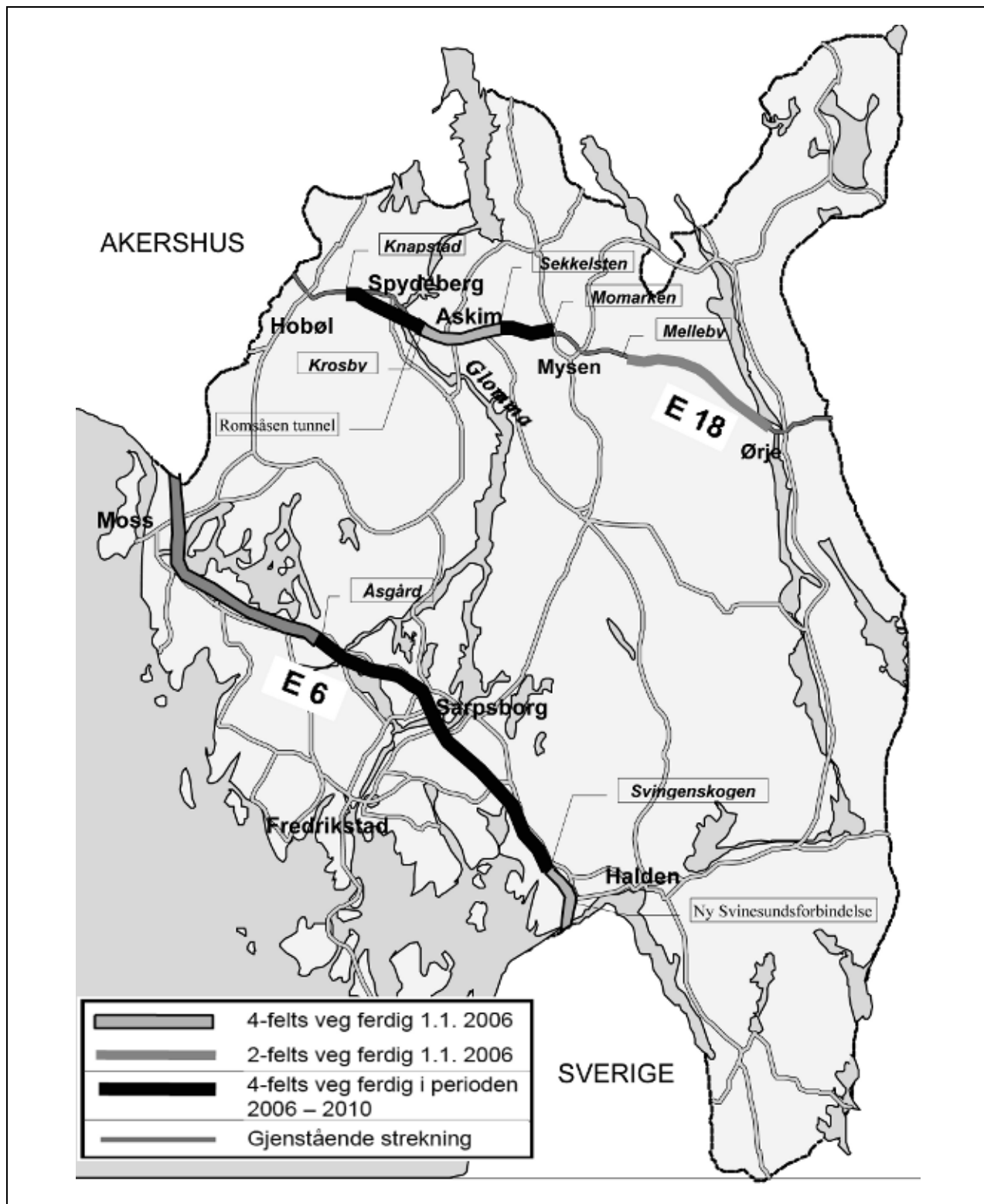
1.2 E18

Videre utbygging av E18 gjennom Østfold ble behandlet i forbindelse med Nasjonal transportplan 2002-2011 og Nasjonal transportplan 2006-2015. Stortinget har senere sluttet seg til ulike opplegg for forsering av enkeltprosjekter på E18 i forhold til det som har vært lagt til grunn i Nasjonal transportplan og tilhørende handlingsprogram. Dette medfører at utbyggingen på strekningene Sekkelsten – Krosby og Momarken – Sekkelsten er framskyndet ved at bompengeselskapet har stilt midler til disposisjon, inklusive forskottering av statlige midler til prosjektene.

Etter dette gjenstår det å bygge ut strekningene Riksgrensen – Ørje, Melleby – Momarken og Krosby – Knapstad – Akershus grense. I St.meld. nr. 24 (2003-2004) er det lagt opp til å starte utbyggingen av E18 vestover fra Askim i siste del av tidsperioden 2006-2015. Dette er fulgt opp i Sta-

tens vegvesens handlingsprogram for perioden med en statlig ramme på 270 mill. 2006-kr til anleggsstart i siste seksårsperiode (2010-2015).

Kostnadene ved utbygging av E18 gjennom Østfold er økt til omlag 3,5 mrd. kr, inklusive tiltak på eksisterende E18 og sidevegnettet. Økningen



Figur 1.1 Oversiktskart E6/E18 i Østfold

skyldes i hovedsak at det legges opp til å bygge firefelts veg fra Momarken til Akershus grense i stedet for tofelts veg, jf. St.prp. nr. 67 (2002-2003). I tillegg kommer kostnader på om lag 200 mill. kr til utbedring av strekningen Riksgrensen – Ørje, som ikke var inkludert i det opprinnelige kostnadsoverslaget.

2 Forslag til videreføring av utbyggingen av E18 i Østfold – forsering av strekningen Krosby-Knapstad

Østfold fylkeskommune har i flere sammenhenger gått inn for at fase 1 av Østfoldpakka revideres, slik at utbyggingen av E18 kan fullføres innen 2009. Fylkeskommunen har forutsatt at staten skal dekke 50 pst. av de samlede utbyggingskostnadene for E6 og E18, medregnet den norske delen av ny Svinesundsforbindelse. Som omtalt i St.prp. nr. 1 (2005-2006) vil dette innebære behov for statlige midler som langt overskrider det som er lagt til grunn i perioden 2006-2015.

Også Stortinget har gitt uttrykk for at det er ønskelig å legge opp til ytterligere forsering og mest mulig kontinuerlig utbygging av E18 gjennom Østfold, uten at det er gitt økonomisk rom for dette. I forbindelse med behandlingen av Nasjonal transportplan for perioden 2006-2015 la Stortinget til grunn en forsering av utbyggingen, men innenfor rammen i St.meld. nr. 24 (2003-2004). Flertallet i samferdselskomiteen viste i den forbindelse til pågående arbeid med et justert opplegg for bompengenneinnkreving for eventuell forsering av utbyggingen.

Som omtalt i blant annet St.prp. nr. 65 (2005-2006) og St.prp. nr. 1 (2006-2007) er det et mål for Samferdselsdepartementet å forsere utbyggingen av E18 i Østfold. Departementet har derfor tatt initiativ til en nærmere vurdering av bompengepotensialet for videre utbygging av E18. Vurderingene viser at uten vesentlige endringer i bompengeopplegget må den videre utbyggingen i all hovedsak finansieres gjennom statlige bevilgninger, i størrelsesorden 1 mrd. kr. Dette må vurderes i forbindelse med framtidige revisjoner av Nasjonal transportplan.

Regjeringen ønsker likevel å unngå stans i utbyggingen på E18 i 2007. Samferdselsdepartementet har derfor tatt initiativ til en nærmere vurdering av mulighetene for å forsere anleggstart på prosjektet Krosby – Knapstad i forhold til det som er lagt til grunn i Statens vegvesens handlingspro-

gram for perioden 2006-2015. I brev til Østfold fylkeskommune av 31. januar 2007 har departementet skissert et opplegg for forsering, med sikte på at prosjektet kan åpnes for trafikk i 2009/2010.

Østfold fylkeskommune fattet følgende vedtak i møte i fylkestinget 1. mars 2007:

1. Østfold fylkeskommune stiller simpel kausjon (garanti) for bompengeselskapets gjeld for ytterligere 900 mill. kroner til Østfold Bompengeselskap AS, til forskottering av prosjektet Knapstad - Krosby på E18. Garantien kommer i tillegg til den eksisterende garantiramme på 1 840 mill. kroner. Garantitiden settes til maksimalt 20 år. Det er et vilkår at garantien blir sikret med pant i retten til å kreve inn bompenger.
2. Østfold fylkeskommune aksepterer at utbyggingen på strekningen E18 Krosby-Knapstad startes opp uten at staten nå forplikter seg på en sluttdato for hele E18-utbyggingen.
3. Østfold fylkeskommune aksepterer at staten ikke gir rentekompensasjon for forskotteringen.
4. Østfold fylkeskommune frafaller kravet om at statlige midler skal utgjøre 50 pst. av de samlede investeringskostnader på E6 og E18, medregnet norsk del av Den nye Svinesundsforbindelsen. Østfold fylkeskommune vil fortsette å arbeide for at statens andel av finansieringen blir så nær 50% som mulig, slik det ble stipulert i Østfold-pakka.
5. Østfold fylkeskommune aksepterer at innkrevingsperioden i Østfoldpakka blir forlenget til 20 år både på E6 og E18, og at bompengetakstene på E18 blir økt fra 20/40 kr til 25/50 kr fra 2010.
6. Fylkestinget ber om at endelig innkrevingsopplegg (plassering av innkrevingspunkter) på ny og gammel E18 blir vurdert i forbindelse med ferdigstillelse av parsellen Krosby – Knapstad.
7. Østfold fylkeskommune ber om og forventer at det ved revisjon av NTP i 2008 tas inn forpliktende formuleringer om sammenhengende utbygging og sluttdato for ferdigstillelse av hele E18 gjennom Østfold, det vil si for parsellene Knapstad – Akershus grense, Momarken – Melleby og Ørje – Riksgrensen. Østfold fylkeskommune ber også om snarlig avklaring av trasevalg for E18 fra Akershus grense mot Oslo.

Fylkestinget frafaller med dette kravet om at staten skal dekke 50 pst. av de samlede utbyggingskostnadene for E6 og E18, medregnet den norske delen av ny Svinesundsforbindelse. Videre aksepterer fylkestinget at utbyggingen av E18 på strekningen Krosby – Knapstad startes opp uten at sta-

ten forplikter seg på en sluttdato for hele E18-utbyggingen. I tillegg aksepterer fylkestinget at innkrevingsperioden forlenges til 20 år både på E6 og E18 og at bompengetakstene på E18 økes med 25 pst.

Etter Samferdselsdepartementets vurdering har Østfold fylkeskommune med dette vedtaket gitt sin tilslutning til et opplegg som gjør det forsvarelig å forsere prosjektet E18 Krosby – Knapstad. De gjenstående strekningene på E18, Riksgrensen – Ørje, Melleby – Momarken og Knapstad – Akershus grense, må vurderes i forbindelse kommende revisjoner av Nasjonal transportplan, på lik linje med andre prosjekter og tiltak på stamvegnettet.

Samferdselsdepartementet har merket seg at fylkestinget ber om at bomstasjonsplasseringen på E18 blir vurdert i forbindelse med ferdigstillingen av prosjektet Krosby – Knapstad. Departementet slutter seg til dette. Det er imidlertid en forutsetning at eventuelle endringer ikke fører til reduserte bompenginntekter. Videre er det en forutsetning at sammenhengen mellom nytte og betaling blir tilfredsstillende ivarettatt.

3 Forslag til revidert utbyggings- og finansieringsopplegg for Østfoldpakka

3.1 Utbygging og finansiering av prosjektet E18 Krosby – Knapstad

3.1.1 Omtale av utbyggingen

Prosjektet omfatter bygging av 8 km firefelts veg på strekningen Krosby – Knapstad vest for Askim, inklusive bygging av ny bru over Glomma og tunnel gjennom Romsåsen. Videre inngår nødvendig omlegging av lokalvegnettet vestover fra Askim. Bygging av ny E18 på denne strekningen vil medføre at avviklings- og miljøproblemene som dagens trafikk gjennom Spydeberg sentrum skaper, vil bli vesentlig redusert. I tillegg vil trafikksikkerheten bli bedret. Prosjektet vil føre til enkelte terrenginngrep, spesielt i naturområdene på begge sider av Glomma.

Reguleringsplanene for prosjektet ble godkjent i Askim kommune i november 2005 og i Spydeberg og Hobøl kommuner i april 2005.

Det er gjennomført ekstern kvalitetssikring av styringsunderlag og kostnadsoverslag (KS2) for prosjektet E18 Krosby - Knapstad. Konsulentens rapport fra kvalitetssikringen peker på at prosjektets kontrakts- og gjennomføringsstrategi er hensiktsmessig i forhold til prosjektets organisasjon,

men at prosjektorganisasjonen i prosjektgjennomføringen kan bli sårbar som en følge av begrensede ressurser. Videre anbefaler konsulenten at Statens vegvesen styrker de interne dokumentasjonskravene i forbindelse med prosessen som brukes for å anslå kostnadene (anslagsprosessen). Statens vegvesen har fulgt opp dette. Samferdselsdepartementet legger til grunn en styringsramme på 940 mill. 2006-kr og en kostnadsramme på 990 mill. 2006-kr, hvilket er i samsvar med anbefalinger fra ekstern kvalitetssikrer.

Omregnet til 2007-prisnivå blir styringsrammen 961 mill. kr og kostnadsrammen 1 012 mill. kr. Av dette er til sammen 52 mill. kr finansiert innenfor rammene til E18-prosjektene Sekkelsten – Krosby og Momarken – Sekkelsten som følge av masseuttak til byggingen av disse prosjektene, jf. blant annet St.prp. nr. 1 (2006-2007). I tillegg inngår utgifter til planlegging og grunnerverv som allerede er finansiert. Følgelig gjenstår det å finansiere om lag 870 mill. kr av styringsrammen, inkl. 43 mill. kr som allerede er forutsatt stilt til disposisjon av bompengeselskapet i 2007, jf. St.prp. nr. 1 (2006-2007).

Prosjektets netto nytte (NN) er beregnet til om lag – 90 mill. kr med 4,5 pst. kalkulasjonsrente. Netto nytte over totale kostnader (NN/K) er beregnet til om lag – 0,1. Dersom utbyggingen av hele strekningen Momarken – Sekkelsten – Krosby – Knapstad ses under ett, er NN beregnet til om lag 900 mill. kr, og NN/K til om lag 0,4.

Det legges opp til anleggsstart i august 2007, og prosjektet er planlagt åpnet for trafikk sommeren 2010.

3.1.2 Forslag til finansieringsopplegg

Østfold fylkeskommunes tilslutning til å forlenge innkrevingsperioden både på E6 og E18 til 20 år gjør det mulig å øke bompengedraget til prosjektet E6 Svingenskogen – Åsgård i forhold til det som er lagt til grunn i Statens vegvesens handlingsprogram for perioden 2006-2009. Følgelig legges det til grunn en overføring av om lag 390 mill. kr i statlige midler fra E6 til E18 i perioden 2006-2009. Overføringen er redusert med om lag 40 mill. kr i forhold til det som var lagt til grunn i Samferdselsdepartementets brev til Østfold fylkeskommune av 31. januar 2007. Reduksjonen skyldes kostnadsøkninger på prosjektet E6 Svingenskogen – Åsgård. Det er fortsatt knyttet betydelig usikkerhet til slutt-kostnaden for E6 Svingenskogen – Åsgård.

I Statens vegvesens handlingsprogram/planleggingsprogram for perioden 2006-2015 er det lagt til grunn 270 mill. 2006-kr i statlige midler til

Tabell 3.1 Forslag til finansieringsplan for prosjektet E18 Krosby – Knapstad.

	Mill. 2007-kr		
	2006-2009	2010-2013	Sum
Statlige midler	390	480	870
Bompenger	140	-140	0
Sum	530	340	870

prosjektet Krosby – Knapstad i siste seksårsperiode (2010-2015). Samferdselsdepartementet går inn for at staten skal forplikte seg til å stille til disposisjon om lag 480 mill. kr i statlige midler til prosjektet i perioden 2010-2013. Dette er om lag 40 mill. kr mer enn forutsatt i brevet av 31. januar 2007.

Samferdselsdepartementet går videre inn for at bompengeselskapet får anledning til å forskottere deler av utbyggingskostnadene. Det legges til grunn at bompengeselskapet stiller til disposisjon om lag 140 mill. kr til prosjektet i perioden 2006-2009. Midlene forutsettes refundert i perioden 2010-2013.

Finansieringsplan for dekning av gjenstående finansieringsbehov på 870 mill. kr fremgår av tabell 3.1.

I St.prp. nr. 1 (2006-2007) er det lagt til grunn 43 mill. kr til prosjektet i 2007. Som følge av forseringen forventes det nå et forbruk på ytterligere om lag 30 mill. kr i 2007. Midlene forutsettes i sin helhet stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

I tråd med fylkestingets vedtak er det lagt til grunn at bompengerperioden forlenges til 20 år både på E6 og E18. Videre legges det til grunn at bompengetakstene på E18 økes med 25 pst. etter at prosjektet Krosby – Knapstad er åpnet for trafikk sommeren 2010. Taksten for lette kjøretøy økes fra 20 kr til 25 kr, mens taksten for tunge kjøretøy økes fra 40 kr til 50 kr (2006-prisnivå).

Som forutsatt i St.prp. nr. 26 (1999-2000) legges det opp til innkreving av bompenger både på ny og eksisterende E18 etter at prosjektet Krosby – Knapstad er åpnet for trafikk. Dette er i tråd med gjeldende praksis også ved en del andre norske bompengerprosjekter og er nødvendig for å unngå trafikklekkasje til den gamle vegen som kan gi negative konsekvenser for miljø og trafikksikkerhet. Trafikantene på eksisterende E18 vil få økt nytte ved bedre fremkommelighet og økt sikkerhet.

Takstene forutsettes justert i samsvar med prisutviklingen både på E6 og E18. Dersom økono-

mien i prosjektet blir svakere enn forutsatt, kan bompengeselskapet etter avtale med Vegdirektora-tet øke takstene med inntil 20 pst. og forlenge innkrevingsperioden med inntil 5 år.

Følgende basisforutsetninger er for øvrig lagt til grunn for finansieringsanalysen:

- Årlig trafikkvekst 2,0 pst.
- Lånerente 6,5 pst.
- Årlig prisstigning 2,0 pst.
- Årlige kostnader til bompengeneinnkreving på E6 og E18 samlet: 21 mill. kr, som forventes å øke til 24 mill. kr i 2010, når innkrevingen på ny E18 startes opp (2006-prisnivå).

Lånerente på 6,5 pst. forutsetter at det før anleggsstart foreligger dokumentasjon fra en låneinstitusjon om lån innenfor denne renta i en periode på 10-15 år.

En utvidelse av bompengerperioden til 20 år bryter med hovedregelen om at innkrevingsperioden skal avgrenses til 15 år. For å sikre forsert utbygging av E18 Krosby – Knapstad, tilrår Samferdselsdepartementet likevel et opplegg med 20 års innkrevingsperiode.

3.1.3 Fylkeskommunal garanti

Østfold fylkeskommune har i sitt vedtak av 1. mars 2007 utvidet gjeldende garanti på 1 840 mill. kr med 900 mill. kr for å dekke lån til forskottering av prosjektet E18 Krosby – Knapstad. Den fylkeskommunale garantien må godkjennes av Kommunal- og regionaldepartementet. Garantien kommer først til utbetaling dersom bompengeselskapets gjeld ikke blir mulig å håndtere etter at realtakstene er økt med inntil 20 pst. og innkrevingsperioden er økt med inntil 5 år.

3.2 Forslag til revidert finansieringsplan for Østfoldpakka

Tabell 3.2 viser forslag til revidert finansieringsplan for utbyggingen av E6 og E18 gjennom Østfold, inklusive tiltak på eksisterende E18 og sideveger langs E18. Forslaget er basert på at prosjektet E6 Svingskogen – Åsgård åpnes for trafikk høsten 2008. På E18 åpnes prosjektet Momarken – Sekkelsten for trafikk i oktober 2007, og prosjektet Krosby – Knapstad forseres slik at dette kan åpnes for trafikk sommeren 2010. Videre er det lagt til grunn at forutsatte tiltak på eksisterende E18 og sideveger langs E18 slutføres i perioden 2010-2013.

For prosjektet E6 Svingskogen – Åsgård forutsettes eventuelle kostnadsøkninger opp til kost-

Tabell 3.2 Forslag til revidert finansieringsopplegg for Østfoldpakka

	Mill. 2007-kr				
	2001-2005	2006-2009	2010-2013	Sum	
	mill. kr	mill. kr	mill. kr	mill. kr	pst.
E6					
Statlige midler	490	510		1 000	29
Bompenger	920	1 520	50	2 490	71
Sum	1 410	2 030	50	3 490	100
E18					
Statlige midler	240	730	480	1 450	57
Bompenger	670	490	- 80	1 080	43
Sum	910	1 220	400	2 530	100
Sum E6 og E18					
Statlige midler	730	1 240	480	2 450	41
Bompenger	1 590	2 010	- 30	3 570	59
Sum	2 320	3 250	450	6 020	100

nadsrammen dekket med statlige midler og bompenger etter samme prosentvise fordeling som i finansieringsplanen for E6. Tilsvarende forutsettes eventuelle kostnadsøkninger opp til kostnadsrammen på E18-prosjektene Momarken – Sekkelsten og Krosby – Knapstad dekket med statlige midler og bompenger etter samme prosentvise fordeling som i finansieringsplanen for E18. Overskridelser ut over kostnadsrammene forutsettes i sin helhet finansiert med statlige midler. Gjennomføringen av tiltak på eksisterende E18 og sideveger til E18 må tilpasses forutsatte bompengemidler til disse tiltakene.

Etter dette er det ikke grunnlag for ytterligere utvidelse av bompengelopplegget for utbygging av E6 og E18 gjennom Østfold. De gjenstående strekningene på E18, strekningene Riksgrensen – Ørje, Melleby – Momarken og Knapstad – Akershus grense, må derfor finansieres med statlige midler. Evt. prioritering av disse strekningene må vurderes i forbindelse med Nasjonal transportplan for perioden 2010-2019, på lik linje med andre prosjekter og tiltak på stamvegnettet.

Restbehovet, etter at prosjektet Krosby – Knapstad er fullfinansiert, vil være omlag 1,1 mrd. kr. Tabell 3.2 viser at med en bevilgning på 1,1 mrd. kr vil statens samlede andel til Østfoldpakka bli omlag 50 pst., eksklusiv norsk del av ny Svinesundsforbindelse.

Dersom Stortinget gir sin tilslutning til det foreslåtte opplegget for slutføring av Østfoldpakka og

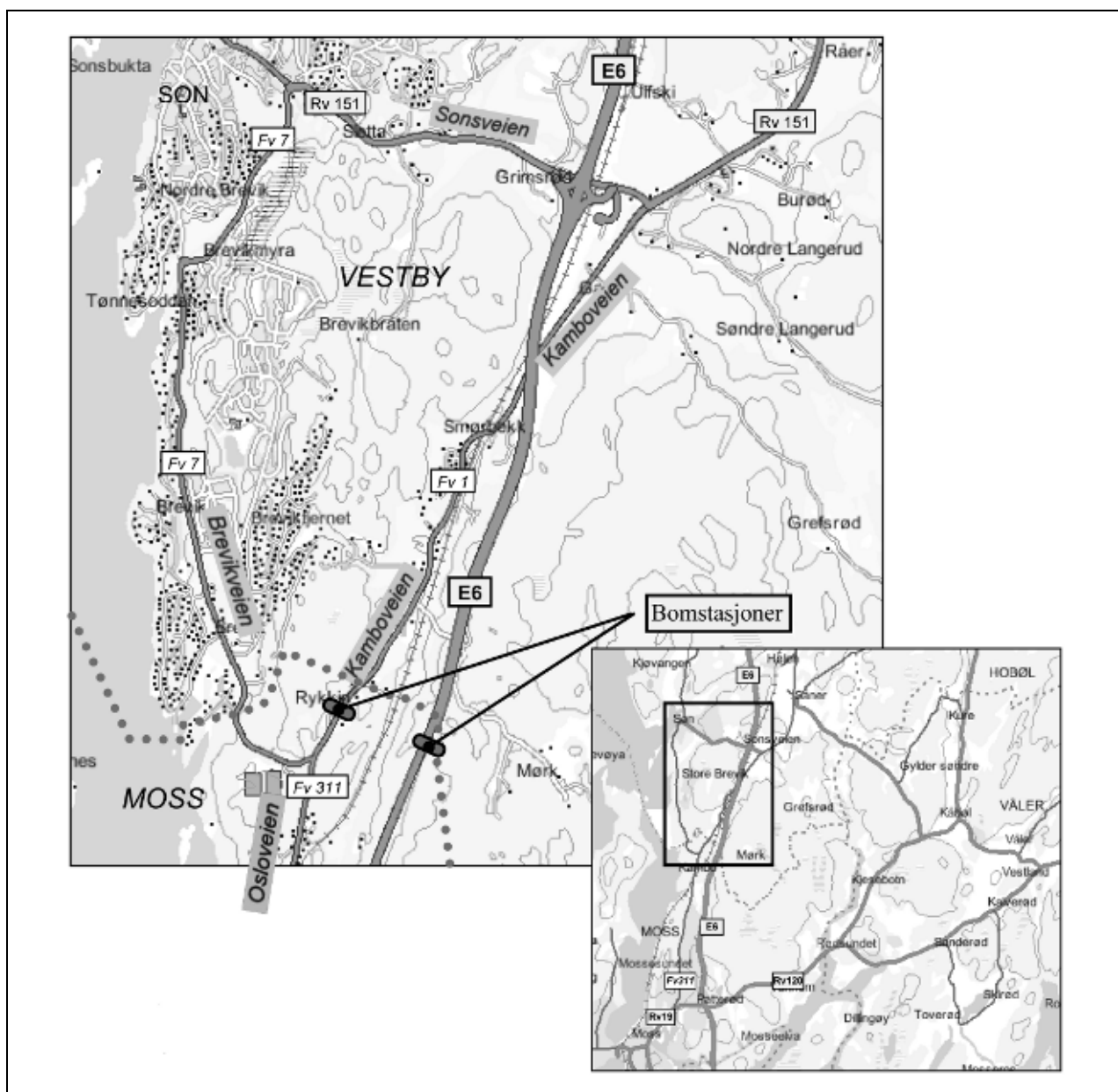
forsering av prosjektet E18 Krosby – Knapstad, vil det bli inngått tilleggsavtale mellom Vegdirektoratet og bompengeselskapet i tråd med vilkårene i denne proposisjonen.

4 Plassering av bomstasjon på fylkesveg 311 Oslosveien

Saken er sist omtalt i St.prp. nr. 1 (2004-2005), side 102, og i St.prp. nr. 1 (2005-2006), side 106.

Bomstasjonen på fylkesveg 311 er en del av bompengelopplegget for E6 i Østfold, jf. St.prp. nr. 26 (1999-2000). Bomstasjonen var opprinnelig planlagt plassert sør for krysset Osloveien/Brevikveien. Lokal motstand mot en tovegs bomstasjon sør for krysset førte til at stasjonen i stedet ble etablert nord for krysset. Betingelsen for denne plasseringen var at dette ikke skulle føre til uheldige virkninger for trafiksikkerhet eller miljø på Brevikveien, eller føre til stor inntektssvikt som følge av trafikkoverføring fra E6. Dersom det skulle bli slike uheldige virkninger, var det forutsatt at bomstasjonen skulle flyttes til sør for krysset med Brevikveien, jf. St.prp. nr. 1 (2000-2001), side 84-85.

Omtalen av trafikkutviklingen i St.prp. nr. 1 (2004-2005) var basert på et ufullstendig grunnlag. Nye analyser viser at årsdøgnetrafikken i Brevikveien har økt med omlag 900 kjøretøy (27 pst.), mens trafikken i Osloveien sør for krysset med Brevikveien har økt med omlag 650 kjøretøy (14



Figur 4.1 Oversiktskart. Bomstasjon på fylkesveg 311, Østfold

pst.). Dette er vesentlig mindre enn det som var lagt til grunn i St.prp. nr. 1 (2004-2005), der trafikkøkningen var oppgitt til 69 pst. i Brevikveien og 34 pst. i Osloveien.

Statens vegvesen har vurdert virkningene med dagens plassering i forhold til flytting eller fjerning av bomstasjonen. Vurderingene viser at tallet på ulykker på strekningen Sonsveien – Brevikveien – Osloveien har gått ned etter at bomstasjonen ble satt opp. Selv om trafikken har økt noe, har plasseringen ført til mindre uheldige virkninger langs Brevikveien og Osloveien enn tidligere regnet med. Flytting av bomstasjonen vil føre til at noe mer trafikk må passere bomstasjonen. Dette vil i

hovedsak være lokaltrafikk som ikke har nytte av E6-utbyggingen, blant annet noen innbyggere i Moss kommune som må passere bomstasjonen for å komme til sentrum i kommunen. Merinntektene ved flytting er regnet til 3-3,5 mill. kr pr. år.

Statens vegvesens vurderinger viser at fjerning av bomstasjonen kan føre til en trafikkoverføring til fylkesveg 311 Osloveien på i gjennomsnitt 3-4 000 kjøretøy pr. døgn. Dette vil føre til uheldige virkninger både for miljø, trafiksikkerhet og trafikkavvikling, særlig på strekningen mot Tigerplassen, nær kryss med rv 19 i Moss, der det er mye tungtrafikk og mange skolebarn som krysser vegen. Det er regnet med at fjerning av bomstasjo-

nen vil føre til 14-18 mill. kr i reduserte bompenginntekter pr. år. Å fjerne bomstasjonen vil følgelig svekke det finansielle grunnlaget for Østfoldpakka.

Utredningen fra Statens vegvesen ble sendt på høring til blant annet aktuelle kommuner og Østfold og Akershus fylkeskommuner sommeren 2005. Moss kommune går inn for at dagens plassering av bomstasjonen blir videreført. Kommunen krever imidlertid at Moss og Vestby får kompensasjon for dette, slik kommunene langs E18 i Østfold har fått. Østfold fylkeskommune har i møte i fylkesutvalget 23. juni 2005 anbefalt at dagens plassering av bomstasjonen blir videreført.

Vestby kommune går inn for at bomstasjonen blir fjernet. Subsidiært går kommunen inn for en prøveperiode uten bomstasjon i ett år. Dersom bomstasjonen ikke blir fjernet, vil Vestby ha kompensasjon gjennom midler til sidevegs- og sikkerhetstiltak. Akershus fylkeskommune har i møte i fylkesutvalget 1. september 2005 anbefalt at dagens bomstasjon blir nedlagt som en prøveordning. Prøveordningen er forutsatt evaluert etter ett år.

På bakgrunn av vedtakene i Østfold fylkeskommune og Moss kommune går Vegdirektoratet inn for at bomstasjonen på fylkesveg 311 ikke blir flyttet. Direktoratet har i sin vurdering lagt vekt på at de uheldige virkningene av dagens stasjonsplassering er mindre enn tidligere regnet med. Ut fra forutsetningene for bompengeprognosen er det etter Vegdirektoratets vurdering ikke grunnlag for å ta opp spørsmålet om fjerning av bomstasjonen, slik Akershus fylkeskommune og Vestby kommune foreslår. Dette vil dessuten føre til uheldige virkninger på grunn av stor trafikkøkning i Osloveien.

Moss og Vestby kommuner krever kompensasjon ved fortsatt bompengeskatt på fylkesveg 311. Evt. kompensasjon er forutsatt benyttet til avbøtende tiltak langs aktuelle vegstrekninger, blant annet bygging av gang- og sykkelveg, miljø- og trafikksikkerhetstiltak. Vegdirektoratet finner ikke å kunne tilråde innføring av nye kompensasjonsordninger da dette strider mot gjeldende retningslinjer, jf. St.meld. nr. 46 (1999-2000) Nasjonal transportplan 2002-2011, side 125.

5 Samferdselsdepartementets vurdering

5.1 Revisjon og slutføring av Østfoldpakka fase 1 – utbygging og finansiering av prosjektet E18 Krosby-Knapstad

Østfold fylkesting tilrådte ved behandling av Østfoldpakka 25. mars 1999 at E6 og E18 i Østfold skal bygges ut ved bompenger, forutsatt en statlig andel på minst 50 pst. Det synes som at fylkestinget forutsatte at utbygginga skal stå ferdig innen 2011, uten at dette går fram av vedtaket.

Sentralt i Stortingets behandling av Østfoldpakka er behandlingen av St.prp. nr. 26 (1999-2000), St.meld. nr. 46 (1999-2000), St.prp. nr. 68 (2001-2002), St.prp. nr. 67 (2002-2003), St.meld. nr. 24 (2003-2004) og Samferdselsdepartementets St.prp. nr. 1 for enkelte år. Det er gitt samtykke til delvis bompengefinansiert utbygging av E6 og E18 i Østfold, med sideveger. Samferdselsdepartementet la i St.prp. nr. 26 til grunn minst 50 pst. bompenger, mens samferdselskomiteen ved behandlingen forutsatte 50/50 kostnadsdeling mellom bompenger og statlige midler. Det er gitt samtykke til forsert utbygging av E6 ved å trekke finansiering av Den nye Svinesundsforbindelsen ut av Østfoldpakka. Det er også gitt samtykke til forsert anleggsstart for prosjekt på E18.

Stortinget har bedt om ei ytterligere forsering av E18 uten at det er gitt økonomisk rom for det. Det foreligger derfor ikke en avklaring for når E18 kan stå ferdig.

Samferdselsdepartementet har ved flere anledninger hatt møter med Østfold fylkeskommune der utbyggingen av E18 har vært drøftet. Fylkeskommunen har i møtene ønsket større oppfølging fra statlige myndigheter mht. forpliktelsene staten er pålagt gjennom tidligere behandlinger i Stortinget av Østfoldpakka. Bakgrunnen for fylkeskommunens ønske har vært manglende fremdrift i E18-utbygginga og for høy bompengandel i pakka. Sentrale krav fra fylkeskommunen har bl.a. vært at staten må sørge for statlig finansieringsandel på 50 pst., sørge for ferdigstilling av E18 i 2009-2010 og forsert anleggsstart for Krosby-Knapstad til 2006.

Det er etter Samferdselsdepartementets vurdering ikke rom innenfor budsjettammene til å kunne etterkomme alle kravene. Departementet ønsker likevel å unngå stopp i utbyggingen på E18 i 2007, og har forelagt fylkeskommunen et forslag til utbyggings- og finansieringsopplegg som vil sikre forsert utbygging av E18 på strekningen Krosby - Knapstad. Opplegget vil innebære en endring i gjeldende bompengeprognose for Østfoldpakka. I

tilllegg til å øke bompengetakstene med 25 pst. på E18 og forlenge bompengerperioden til 20 år på både E6 og E18, vil det fortsatt vil være mulig å øke takstene og forlenge innkrevingsperioden i tråd med retningslinjene for bompengefinansiering dersom det skulle være nødvendig.

Fylkestinget har ved behandlingen av departementets forslag frafalt kravet om at staten skal dekke 50 pst. av de samlede utbyggingskostnadene for E6 og E18, medregnet den norske delen av ny Svinesundsforbindelse. Videre aksepterer fylkestinget at utbyggingen av E18 på strekningen Krosby – Knapstad startes opp uten at staten forplikter seg på en sluttdato for hele E18-utbyggingen. I tillegg aksepterer fylkestinget at innkrevingsperioden forlenges til 20 år både på E6 og E18 og at bompengetakstene på E18 økes med 25 pst.

Etter Samferdselsdepartementets vurdering har Østfold fylkeskommune med dette vedtaket gitt sin tilslutning til et opplegg som gjør det forsvarelig å forsure prosjektet E18 Krosby – Knapstad. De gjenstående strekningene på E18, Riksgrensen – Ørje, Melleby – Momarken og Knapstad – Akershus grense, må vurderes i forbindelse med kommende revisjoner av Nasjonal transportplan, på lik linje med andre prosjekter og tiltak på stamvegnettet.

Samferdselsdepartementet har merket seg at fylkestinget ber om at bomstasjonsplasseringen på E18 blir vurdert i forbindelse med ferdigstillelsen av prosjektet Krosby – Knapstad. Departementet slutter seg til dette. Det er imidlertid en forutsetning at eventuelle endringer ikke fører til reduserte bompengeinntekter. Videre er det en forutsetning at sammenhengen mellom nytte og betaling blir tilfredsstillende ivarettatt.

Samferdselsdepartementet gjør oppmerksom på at en utvidelse av bompengerperioden til 20 år vil bryte med retningslinjene for bruk av bompenger. Opplegget vil også bryte med Stortingets forutsetning om lik fordeling i Østfoldpakka mellom bompenger og statlige midler. Departementet mener at det likevel vil være riktig å legge til grunn opplegget fordi en sikrer forsert utbygging av E18 på strekningen Krosby – Knapstad.

5.2 Plassering av bomstasjon på fylkesveg 311

Samferdselsdepartementet er i gang med å foreta en vurdering knyttet til problemstillingene i denne saken. Departementet vil komme tilbake til Stortinget med en tilråding så snart som mulig.

Departementet viser i den forbindelse til at i det foreslåtte opplegget for slutføring av Østfoldpakka og forsering av E18 Krosby – Knapstad er lagt til grunn at bomstasjonen på fylkesveg 311 opprettholdes.

Samferdselsdepartementet

tilrår:

At Deres Majestet godkjenner og skriver under et framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om revisjon og slutføring av Østfoldpakka fase 1 – utbygging og finansiering av prosjektet E18 Krosby-Knapstad – plassering av bomstasjon på fylkesveg 311 Osloveien.

Vi HARALD, Norges Konge,

stadfester:

Stortinget blir bedt om å gjøre vedtak om revisjon og slutføring av Østfoldpakka fase 1 – utbygging og finansiering av prosjektet E18 Krosby-Knapstad – plassering av bomstasjon på fylkesveg 311 Osloveien, i samsvar med et vedlagt forslag.

Forslag

til vedtak om revisjon og slutføring av Østfoldpakka fase 1 – utbygging og finansiering av prosjektet E18 Krosby-Knapstad – plassering av bomstasjon på fylkesveg 311 Osloveien

I

Stortinget samtykker i at bompengeselskapet får fullmakt til å innkreve bompenger til slutføring av Østfoldpakka fase 1 i tråd med vilkårene i denne proposisjonen.

II

Samferdselsdepartementet gis fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsette nærmere regler for finansieringsordningen i tråd med vilkårene i denne proposisjonen.
