



Innst. S. nr. 185

(2005-2006)

Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument nr. 8:53 (2005-2006)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om forslag fra stortingsrepresentantane Petter Løvik og Øyvind Halleraker om å vurdere organisering av utbygging og drift av E136 Ålesund-Oppland grense som offentlig privat samarbeid (OPS)-prosjekt utan bompengar

Til Stortinget

SAMMENDRAG

I dokumentet fremmes følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringa vurdere organisering av utbygging og drift av E136 Ålesund-Oppland grense som OPS-prosjekt utan bompengar."

KOMITEENS MERKNADER

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Eirin Faldet, Svein Gjelseth, Irene Johansen, Torstein Rudihagen, Tor-Arne Strøm og Truls Wickholm, fra Fremskrittspartiet, Bård Høksrud, lederen Per Sandberg og Arne Sortevik, fra Høyre, Øyvind Halleraker og Trond Hellesland, fra Sosialistisk Venstreparti, Hallgeir H. Langeland, fra Kristelig Folkeparti, Jan Sahl, fra Senterpartiet, Eli Sollied Øveraas, og fra Venstre, Borg-hild Tenden, viser til vedlagte uttalelse datert 12. mai 2006 fra Samferdselsdepartementet ved statsråden i saken.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, viser til at det gjennomføres tre prøveprosjekter etter en OPS-modell, og at en

fullstendig og systematisk evaluering av erfaringene med OPS-prosjektene skal foretas. I denne evalueringen vil fordeler og ulemper ved en OPS-modell bli vurdert. Flertallet vil vise til at også regjeringen Bondevik var opptatt av å få gjennomført en slik evaluering før det eventuelt skulle vurderes ytterligere bruk av OPS-modellen for nye prosjekter, jf. blant annet St.meld. nr. 24 (2003-2004) Nasjonal transportplan 2006-2015, side 62.

Flertallet vil imidlertid vise til Innst. S. nr. 107 (2004-2005) Om gjennomføring av E18 Grimstad-Kristiansand som OPS-prøveprosjekt med delvis bompengefinansiering, jf. St.prp. nr. 33 (2004-2005), der Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet skriver:

"Disse medlemmer er skeptiske til bruken av OPS som finansieringsmetode, og er bekymret for den totale utviklingen når det gjelder bruken av OPS som finansieringsløsning for veiprosjekter."

Flertallet viser til at i Nasjonal transportplan 2006-2015 er det på strekningen E136 Dombås-Ålesund foreslått en statlig investeringsramme på 660 mill. kroner for hele perioden. I første del av perioden er det prioritert å fullføre utbyggingen av E136 på strekningen Horgheimsundet-Sogge Bru. Prosjektet blir etter planen åpnet for trafikk ved årsskiftet 2006/2007. I tillegg er det lagt opp til å starte utbyggingen av strekningen Monge-Marstein i 2009.

Flertallet vil vise til Budsjett-innst. S. nr. 13 (2005-2006) side 19, jf. St.prp. nr. 1 (2005-2006) og St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 1 (2005-2006), der flertallet skriver:

"Flertallet [...] ønsker at utredningen av prosjektfiansiering skal gjennomføres så raskt at et slikt system kan inngå i finansieringen av prosjekter for budsjettet for 2007."

Flertallet viser til at Regjeringen er i gang med utredningen av prosjektfiansiering.

Flertallet er opptatt av finansieringsmåter for samferdselsprosjekt som sikrer lavest mulig finansieringskostnader, slik at midlene blir brukt til bygging av infrastruktur i stedet for dekning av rentekostnader.

Flertallet tilrår derfor at Dokument nr. 8:53 (2005-2006) avvises.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre viser til at det i første omgang skal gjennomføres tre prøveprosjekt etter en OPS-modell, og at en fullstendig og systematisk evaluering av erfaringene med OPS-prosjektene skal foretas etter at kontrakten for det tredje prosjektet er inngått i juni d.å. Disse medlemmer har merket seg at Vegdirektoratets inntrykk er at OPS-modellen fungerer godt i markedet og at det gjennomgående har vært gode tilbakemeldinger på gjennomføringen av anskaffelsesprosessen fra tilbyderne. Disse medlemmer har også merket seg at foreløpige vurderinger av prosjektene har vist at de endrede rammebetingelsene som OPS-modellen gir, bl.a. med full tilgjengelighet av midler gjennom hele byggeprosessen, har gitt redusert byggetid og anleggs-kostnader.

Disse medlemmer viser til at strekningen E136 Ålesund-Oppland grense er på ca. 230 km. Store deler av eksporten fra Møre og Romsdal går på E136. De investeringsprosjektene som så langt er foreslått og prioritert i fylket, ligger på ulike deler av denne strekningen. Prosjektet med å fullføre utbyggingen av E136 på strekningen Horgheimsundet-Sogge bru blir etter planen åpnet for trafikk ved årsskiftet 2006/2007. I tillegg er det lagt opp til å starte utbygging av strekningen Monge-Marstein i 2009 og Flatmark-Monge. Det er også behov for å videreføre bygging av ny innfartsveg til Ålesund fra Spjelkavik på strekningen Breivika-Lerstad. En strekning med svært høy ulykkesfrekvens og store behov for forbedringer, er stamvegen rundt Tresfjorden. Ei bru over Tresfjorden vil korte ned avstandene og redusere ulykkesfrekvensen.

Disse medlemmer mener at viktige faktorer på strekningen som at næringstransporten fra inn- og utland er økende, at trafikksikkerhetsproblemene med fare for tap av liv og helse øker, og at trafikkostnadene er økende, taler for at strekningen bør prioriteres når nye OPS-prosjekter skal igangsettes.

Disse medlemmer har ellers ingen merknader og fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen vurdere organisering av utbygging og drift av hele eller deler av strekningen E136 Ålesund-Oppland grense som OPS-prosjekt uten bompenger."

Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre vil peke på at viktige premisser for modellen har vært og fortsatt er, at politisk styring og offentlig innflytelse ikke skal gå tapt. Etter disse medlemmers mening vil eventuelle nye vedtak om bruk av OPS-modellen være aktuelle for prosjekter hvor det er vesentlige samfunnsøko-

nomiske gevinster ved en raskest mulig gjennomføring, og hvor prosjektene størrelse og kompleksitet er fremtredende. OPS-modellen vil også være naturlig der krav til standard på fremtidig drift og vedlikehold er uomtvistelig. Disse medlemmer vil understreke at eventuelle prosjekter må ha en faglig og politisk god begrunnelse, og de må være ønsket lokalt dersom prosjekter skal bompengefinansieres. Disse medlemmer vil peke på at slik Statens vegvesen i dag er organisert, vil alle oppdrag måtte ut på anbud, og at OPS-organisering således ikke innebærer store avvik fra tradisjonell gjennomføring av store infrastrukturprosjekter.

Disse medlemmer er oppmerksom på at OPS-modellen er omstridt, og er tilfreds med at statsråden vil gjennomføre den varslede evalueringen der alle for- og ulemper skal vurderes opp mot hverandre. Disse medlemmer vil peke på at naturlige komponenter i evalueringen er fokus på hvordan finansieringskostnadene i OPS-prosjekter kan reduseres. Disse medlemmer mener også det vil være fornuftig å følge med på utviklingen i EUs arbeid med direktivforslag om offentlig-privat samarbeid.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet peker på at bruk av OPS-modellen gjør det mulig å behandle investering i infrastruktur som investering i statlige budsjetter. Disse medlemmer mener derfor at bruk av modellen må utvides betydelig som en del av et nødvendig løft for veisektoren i Norge. Disse medlemmer peker på at organisering av store veiutbyggingsprosjekt i egne selskap – der statlig eierandel kan være stor eller liten – gjør det mulig å foreta periodisering og derved oppnå et skille mellom drift og langsiktige investeringer.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen legge frem sak om gjennomføring av flere OPS-prosjekter der det samtidig gjøres rede for hvordan OPS-modellen kan brukes til å skille mellom drift og langsiktige investeringer i statlige budsjetter."

FORSLAG FRA MINDRETALL

Forslag fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre:

Forslag 1

Stortinget ber Regjeringen vurdere organisering av utbygging og drift av hele eller deler av strekningen E136 Ålesund-Oppland grense som OPS-prosjekt uten bompenger.

Forslag fra Fremskrittspartiet:

Forslag 2

Stortinget ber Regjeringen legge frem sak om gjennomføring av flere OPS-prosjekter der det samtidig gjøres rede for hvordan OPS-modellen kan brukes til å skille mellom drift og langsiktige investeringer i statlige budsjetter.

KOMITEENS TILRÅDING

Komiteens tilråding fremmes av Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet.

Komiteen har ellers ingen merknader, viser til dokumentet og rå Stortinget til å gjøre slikt

v e d t a k :

Dokument nr. 8:53 (2005-2006) - forslag frå stortingsrepresentantane Petter Løvik og Øyvind Halleraker om å vurdere organisering av utbygging og drift av E136 Ålesund-Oppland grense som offentlig privat samarbeid (OPS)-prosjekt utan bompengar - avvises.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 1. juni 2006

Per Sandberg
leder

Jan Sahl
ordfører

Vedlegg

Brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråden til transport- og kommunikasjonskomiteen, datert 12. mai 2006

Dokument nr. 8:53 (2005-2006) Forslag frå stortingsrepresentantane Petter Løvik og Øyvind Halleraker om å vurdere organisering av utbygging og drift av E136 Ålesund - Oppland grense som offentlig privat samarbeid (OPS) - utan bompengar

Eg viser til transport- og kommunikasjonskomiteén sitt brev av 28. mars 2006 der Dok. 8 forslag er lagt ved.

I tråd med Nasjonal transportplan 2006-2015 er det på strekninga E136 Dombås - Ålesund foreslått ei statleg investeringsramme på 660 mill. kr for heile perioden. I handlingsprogrammet for perioden 2006-2009 er det prioritert å fullføre utbygginga av E136 på strekninga Horgheimsundet - Sogge bru. Prosjektet blir etter planen opna for trafikk ved årsskiftet 2006/2007. I tillegg er det lagt opp til å starte utbygginga av strekninga Monge - Marstein i 2009. Etter Vegdirektoratet sitt syn bør strekninga Flatmark - Monge - Marstein bli bygd ut i samanheng. Dette er i tråd med Fylkestinget i Møre og Romsdal sine prioriteringar. Kostnadsoverslaget for heile Flatmark - Monge - Marstein er på om lag 250 mill. kr I tillegg er det i fyrste fireårsperiode sett av nokon midlar til trafikktryggleikstiltak, gang- og sykkelveggar og kollektivtrafikk.

I siste del av tiårsperioden blei det i NTP også vurdert som aktuelt å vidareføre bygging av ny innfartsveg til Ålesund frå Spjelkavik på strekninga Breivika - Lerstad. Dette prosjektet vil ikkje kunne slutførast innan tiårsperioden med statlege midlar dersom strekninga Flatmark - Monge - Marstein skal byggast ut i samanheng. Det er dessutan lansert eit nytt og dyrare alternativ for strekninga Breivika - Lerstad. Kostnadene for dette prosjektet er derfor usikre og planarbeidet er kome for kort. Prioritering av ny innfartsåre til Ålesund må derfor bli eit tema ved revisjon av NTP for perioden 2010-2019.

I eit OPS-prosjekt får eit OPS-selskap ei heilskapleg oppgåve med å prosjektere, bygge og finansiere eit vegprosjekt, for deretter å ha eit langsiktig ansvar inklusive drift og vedlikehald for strekninga. I dei tidlegare OPS-prosjekta er denne driftsperioden sett til 25 år.

Eit eventuelt OPS-prosjekt bør vere av ein viss storleik. Vegdirektoratet meiner at investeringa bør vere på minimum 750 mill. kr Innafor ei slik ramme bør ein også sørge for at den strekninga av eksisterande veg som skal inngå i OPS-prosjektet, blir rusta opp med tanke på at den skal halde i minst 25 år. Dette fordi det ikkje er gunstig å kome tilbake med nye investeringsprosjekt på ei strekning som eit OPS-selskap har ansvar for under ein OPS-kontrakt.

Strekninga E136 Ålesund - Oppland grense er på om lag 230 km. Dei investeringsprosjekta som så langt er foreslått og prioritert, ligg på ulike deler av denne strekninga.

For å etablere eit OPS-prosjekt må ein eventuelt definere eit konkret utbetningsprosjekt for ei avgrensa strekning av E136. Dette vil endre dei prioriteringane som ligg føre og må derfor bli ein del av prioriteringsprosessen for neste Nasjonal Transportplan.

Eg vil også leggje vekt på at vi no gjennomfører tre prøveprosjekt etter ein OPS-modell. Kontrakten for det tredje og siste av desse vil etter planen bli inngått i juni i år. Etter dette vil det bli gjennomført ei evaluering av ordninga, der fordelar og ulemper blir vurderte opp mot kvarandre. Eg meiner at dei tre prøveprosjekta vil kunne gje eit godt grunnlag for å trekkje konklusjonar om vidareføring av OPS-modellen, og vil avvente resultatet av evalueringa før eg evt. tilrår nye prosjekt gjennomført etter OPS-modellen.