



Innst. S. nr. 115

(2007-2008)

Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument nr. 8:22 (2007-2008)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Arne Sortevik, Per Sandberg og Bård Hoksrud om opprettelse av et statlig veiselskap som skal legge forholdene til rette for hurtig utbygging av et effektivt, sikkert og miljøvennlig veinett basert på statlig finansiering

Til Stortinget

SAMMENDRAG

I representantforslaget fremmes følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen opprette et statlig veiselskap, Statvei SF, som skal ha som hovedmål å legge forholdene til rette for utbygging og vedlikehold av et effektivt, sikkert og miljøvennlig nasjonalt veinett basert på statlig finansiering. Stortinget ber Regjeringen legge til grunn at selskapet får langsiktige statlige lån med lav rente til sine prosjekter, og at selskapets utgifter til renter og avdrag dekkes gjennom de årlige statsbudsjett. Stortinget ber Regjeringen om at selskapet først tar fatt på utbygging av et effektivt, sikkert og miljøvennlig veinett mellom de største byene og effektive transportløsninger rundt de samme byene."

KOMITEENS MERKNADER

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Eirin Faldet, Svein Gjelseth, Irene Johansen, Torstein Rudihagen, Tor-Arne Strøm og Truls Wickholm, fra Fremskrittspartiet, Bård Hoksrud, lede-

ren 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, Ragnhild Aarflot Kalland, og fra Venstre, Borghild Tenden, viser til vedlagte uttalelse av 6. desember 2007 fra Samferdselsdepartementet ved statsråden i saken.

Komiteen vil vise til at Statens vegvesen har utbygging av veger som en av sine viktigste oppgaver. Komiteen vil peke på at ulike modeller for lånefinansiering av prosjekter ikke endrer utgiftenes reelle karakter eller deres virkninger i økonomien.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, mener Statens vegvesens oppgaver først og fremst gis prioritet gjennom bevilgninger over statsbudsjettet. Derfor har stortingsflertallet og Regjeringen økt bevilgningene til vegsektoren vesentlig siden regjeringsskiftet i 2005.

Flertallet viser til at Statens vegvesen har utbygging og vedlikehold av veger som sine mest sentrale oppgaver, og mener derfor at det er lite aktuelt å etablere et eget selskap for å ivareta de samme oppgavene. Forslagene i forvaltningsreformen innebærer at ansvaret for betydelige deler av dagens riksvegnett blir overført fra staten til det regionale forvaltningsnivået. Det vil gjøre dette representantforslaget enda mindre aktuelt.

Flertallet vil vise til at flere ulike finansieringsmåter benyttes ved utbygging av veger i Norge, og at det aller meste av utbygging organiseres gjennom Statens vegvesen. Ulike former for bompengefinansiering, lokale bidrag og forskottering gir viktige bidrag til utbygging av vegnettet.

Flertallet viser til at Regjeringen i Gul bok for 2007 ikke vurderte det som ønskelig å innføre nye særlige budsjettordninger for statlige investeringer.

Flertallet har ikke merknader ut over dette, og foreslår at forslaget ikke bifalles.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre er kjent med at det er gjort forsøk med offentlig-privat samarbeid (OPS) hvor de enkelte utbyggingsprosjektene ikke har vært avhengige av årlige bevilgninger over statsbudsjettet. Disse medlemmer vil vise til at en evaluering av OPS-samarbeidet har påvist betydelig raskere gjennomføring av prosjektene sammenliknet med ordinær prosjektgjennomføring.

Disse medlemmer mener det er viktig at de prosjekter Stortinget har vedtatt, realiseres raskt. Disse medlemmer vil derfor oppfordre Regjeringen til å ta i bruk OPS-samarbeid i prosjekter hvor det er hensiktsmessig.

Disse medlemmer vil vise til Regjeringens Soria Moria-erklæring hvor det heter at Regjeringen vil utrede en ordning med prosjektfinansiering for sammenhengende utbygging og modernisering av nye veg- og jernbanestrekninger. Disse medlemmer ser frem til at en slik utredning blir forelagt Stortinget.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet peker på at Norge har et omfattende planprogram for bygging av stam- og riksveier, et omfattende dokumentert behov for investering i nye veier og oppgradering av eksisterende stam- og riksveier, store og økende overskudd på årlige statsbudsjett og økende investering av nasjonal finansformue i utlandet.

Etter disse medlemmers syn understreker dette misforholdet det store behovet for nye grep mht. finansiering og organisering av investeringer i norsk samferdselsinfrastruktur.

Disse medlemmer minner om at Statens vegvesens stamveitredning fremlagt i oktober 2006, viser et behov for 230 mrd. kroner for å oppnå en god standard på hele stamveinettet iht. forslaget til nye veinormaler. I tillegg kommer et beløp av tilsvarende størrelse for øvrige riksveier. Basert på de årlige budsjettbevilgningene også i 2007/2008 vil det kunne ta 50 år å nå dette målet. Heller ikke med omfattende økning av bompengefinansiering - en løsning disse medlemmer er sterkt imot - vil det være mulig å nå målet om utbygging av effektive, sikre og miljøvennlige stam- og riksveier innenfor en ønskelig tidsramme på maksimalt 20 år.

Disse medlemmer vil peke på at dette er bakgrunnen for at Fremskrittspartiet har foreslått en

rekke tiltak i forbindelse med sine alternative forslag til statsbudsjett, i forbindelse med behandling av enkeltsaker og gjennom ulike representantforslag for å fa fart på utbyggingen av et effektivt, sikkert og miljøvennlig stam- og riksveinett i Norge og uten bruk av bompenger.

Opprettelse av et statlig veiselskap (etter modell av for eksempel Statnett) vil etter disse medlemmers syn gjøre det enklere å få gjennomført viktige endringer som kan sikre raskere veiutbygging. Et statlig veiselskap kan sikres forutsigbar, avklart langsiktig finansiering gjennom statlige lån utavhengig av årlige budsjetter. På denne måten kan en etter disse medlemmers syn på en praktisk måte gjennomføre et skille mellom bruk av penger til investering med mange års varighet og virkning for økonomien og bruk av penger til forbruk innenfor rammen av et 12 måneders statsbudsjett basert på kontantprinsippet. Disse medlemmer viser til at det etter deres syn nettopp er mangel på skille mellom langsiktig investering og kortsiktig utgift som utgjør en av hovedhindringene for at norsk finansiell rikdom ikke brukes til realinvesteringer i infrastruktur i Norge. Disse medlemmer viser også til at bruk av statlige lån for å sikre avklart og langsiktig finansiering ved bygging av nasjonal infrastruktur er et kjent virkemiddel fra andre land, bl.a. vårt naboland Sverige. Disse medlemmer minner også om at utbygging av hhv. Gardermoen og Flytoget ble gjennomført med egne selskaper og egen finansiering for de to prosjektene.

Disse medlemmer understreker for ordens skyld at det verken er ønskelig eller nødvendig at et slikt statlig selskap skal bygge infrastruktur i egen regi, men at ordningen kun er ment som et instrument for å sikre finansiering på en bedre måte enn med dagens ordning. Dagens ordning er jo bl.a. slik at langsiktig investering i nasjonal infrastruktur årlig gjennom budsjettprosessen omkring statsbudsjettet konkurrerer mot kortsiktige utgiftsbevilgninger. Alle praktiske og formelle sider ved prosjektgjennomføring bør kunne gjennomføres i det alt vesentlige som i dag; også inklusiv bruk av OPS-modell om det skulle være ønskelig.

Disse medlemmer har merket seg kommentarene til forslaget fra samferdselsministeren gitt i brev datert 6. desember 2007 til komiteen, der statsråden med flere ulike begrunnelser avviser forslaget. Disse medlemmer har med undring merket seg argumentet om at en løsning som foreslått vil være en omgåelse av "handlingsregelen". Den omtalte "regelen" åpner jo nettopp for bruk av oljepenger til infrastruktur. Disse medlemmer viser til Innst. S. nr. 229 (2000-2001) om St.meld. nr. 29 (2000-2001) der det bl.a. heter:

"Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet og Sosialistisk Venstreparti, vil også understreke at det på lang sikt er vekstevnen i fastlandsøkonomien som bestemmer velferdsutviklingen i Norge, slik det også pekes på i meldingen. Uansett utvikling i petroleumspriser og produksjon vil verdiskapingen i Fastlands-Norge være langt høyere enn inntektene fra petroleumssektoren. Dette innebærer at det må legges avgjørende vekt på tiltak som fremmer verdiskaping og økt produktivitet i både offentlig og privat sektor. Flertallet mener derfor at en økning i bruken av petroleumsinntekter bør rettes inn mot tiltak som kan øke produktiviteten, og dermed vekstevnen, i resten av økonomien.

Komiteen vil peke på at skatte- og avgiftspolitikken og satsing på infrastruktur, utdanning og forskning er viktig for å få en mer velfungerende økonomi."

Etter disse medlemmers syn vil en ordning med langsiktige statlige lån på en god måte legge til rette for effektiv finansiering av samferdselsmessig infrastruktur gjennom avklart, forutsigbar og langsiktig finansiering. Disse medlemmer vil hevde at dette vil forsterke økonomiens langsiktige vekstevne.

Disse medlemmer registrerer at samferdselsministeren overhodet ikke synes å ha registrert den store muligheten en slik modell gir for utbygging av store prosjekter - "korridorutbygging" innenfor norsk samferdsel. Nettopp slik kraftig fokus på store prosjekter - langt større enn de største prosjektene vi kjenner til pr. i dag, vil etter disse medlemmers syn åpne for større og tydeligere deltakelse i anbudsrunderne fra de virkelig store internasjonale anleggsentreprenørene. En slik deltakelse vil effektivt kunne bidra til å dempe den prisøkning som nå har rammet en rekke planlagte samferdselsprosjekter. Selv om mangel på virksom konkurranse og høy aktivitet i anleggsnæringen bare er en av flere grunner til slik prisøkning, er det likevel viktig å legge opp til investeringer i infrastruktur som på en bedre måte enn hittil kan trekke til seg store internasjonale utbyggingsaktører. Dette vil kunne gi både god priseffekt og gjennomføringseffekt.

For ordens skyld vil disse medlemmer også peke på at statsrådets påstand om "økonomisk oppfylling av NTP" 2006-2015 ikke er korrekt.

Disse medlemmer fremmer derfor følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen opprette et statlig veiselskap, Statvei SF, som skal ha som hovedmål å legge forholdene til rette for utbygging og vedlikehold av et effektivt, sikkert og miljøvennlig nasjonalt veinett basert på statlig finansiering. Stortinget ber Regjeringen legge til grunn at selskapet får langsiktige statlige lån med lav rente til sine prosjekter, og at selskapets utgifter til renter og avdrag dekkes gjen-

nom de årlige statsbudsjett. Stortinget ber Regjeringen om at selskapet først tar fatt på utbygging av et effektivt, sikkert og miljøvennlig veinett mellom de største byene og effektive transportløsninger rundt de samme byene."

Disse medlemmer har merket seg at denne regjering har avlyst sitt eget virkemiddel for å sikre utvidet, avklart og langsiktig finansiering av infrastruktur, nemlig prosjektfinansiering. Regjeringen har samtidig stilt seg avvisende til videreføring av OPS-modellen. Regjeringens gjenstående virkemiddel i tillegg til mulige justeringer i årlige budsjett er altså bruk av bompenger. Til gjengjeld ser bruken av dette virkemiddelet ut til å øke sterkt fra supplerende finansieringstiltak til hovedfinansiering i stadig flere prosjekter. Denne politikken begrunnes bl.a. med henvisning til "lokale initiativ". Disse medlemmer registrerer at svært mange lokale og regionale politikere opplever dette som "politisk utpressing" og også gir tydelig uttrykk for dette. Disse medlemmer mener det er viktig å finne frem til alternative modeller til bompengefinansiering dersom man lokalt virkelig ønsker å delta med finansiering på riksveiprojekt der staten er ansvarlig for finansieringen for å sikre forsert gjennomføring. Disse medlemmer viser til statsrådets svar på skriftlig spørsmål nr. 1200 2006-2007 fra stortingsrepresentant Arne Sortevik, der det bl.a. heter:

"Stortingsrepresentanten Sortevik lanserer et alternativ til bompengefinansiering der regionale vegselskap etter avtale med staten får refundert kostnadene til vegutbygging. Jeg kan vanskelig se at det er aktuelt for staten å gi støtte til finansieringsmodeller der regionale selskaper står for lån og vegutbygging mot at staten refunderer kostnadene med renter. Det normale med bompengeprojekter er lokale initiativ og et spleiselag, der staten tar sin andel gjennom statlige bevilgninger og lokalmiljøet tar sin andel gjennom å betale bompenger over en tidsavgrenset periode. Den forannevnte varianten som representanten Sortevik lanserer, vil i praksis bety at staten tar hele regningen. Jeg er derimot positiv til lokale initiativ som det nevnte eksemplet fra Nord-Odal kommune, men der finansieringen av tiltaket må skje innenfor påregnelige økonomiske rammer og uten særskilt statlig tilskudd."

Som en oppfølging av dette signalet mener disse medlemmer det er viktig at det blir lagt til rette for etablering av regionale veiselskap som kan finansiere regionale veiprojekter helt eller delvis med lån i selskapets egen regi, men uten bompengennekting.

Disse medlemmer minner om at bompengefinansiering er en svært dyr finansieringsform med store rente- og innkrevingskostnader i tillegg til det finansielle bidraget til byggekostnadene for de konkrete prosjektene. Lånebetjening på annen måte vil

derfor kunne innebære en langt rimeligere finansieringsløsning for alle brukerne; enkeltbiler, næringsdrivende og næringslivet generelt. Disse medlemmer peker på at statlige lån, lån i ordinært lånemarked samt ordinære årlige statlige veibevilgninger i kombinasjon, kan utgjøre finansieringsgrunnlaget. Disse medlemmer peker videre på at årlige tilskudd fra deltakerne i et slikt regionalt veiselskap finansiert direkte over deltagerens egne investerings- og/eller driftsbudsjetter, kan gi årlig betjening av nødvendige lånekostnader. Slike veiselskap bør etter disse medlemmers mening snarest få avklart regnskapsmessige og forvaltningsmessige forhold som kan gjøre det mulig med langsiktig tilbakebetaling. Disse medlemmer peker på at 30-40 år kan være aktuelt fordi store samferdselsanlegg har en levetid på vel 50 år. Disse medlemmer anbefaler at nødvendig tilrettelegging for bruk av slike selskaper avklares så snart som mulig, slik at ordningen med regionale veiselskap kan brukes som alternativ til bompengefinansiering av prosjekter i forbindelse med behandlingen av Nasjonal transportplan 2010-2019.

Disse medlemmer finner det riktig å minne om den statlige låneordningen for opprustning av skolebygg som har vært brukt fra og med budsjettåret 2002, og som har hatt enstemmig oppslutning i Stortinget. Ordningen har tilført kommuner og fylkeskommuner over 15 mrd. kroner i statlige lån. Det har vært gitt 5 års rente- og avdragsfrihet gjennom egen "rentekompensasjonsbevilgning" på de årlige statsbudsjett. Verken inflasjonsvirkning i økonomien eller opplåningsproblematikk for kommuner og fylkeskommuner har vært et tema knyttet til denne ordningen. Når en ordning med regionale veiselskap forutsetter så vel rentemessig som avdragsmessig lånebetjening, bør derfor en slik finansieringsform være minst like akseptabel som låneordningen for skolebygg.

Disse medlemmer fremmer derfor følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen snarest gjennomføre nødvendige tiltak og avklaringer som åpner for at

lokale initiativ for å supplere statlig veibevilgning, kan organiseres gjennom regionale veiselskap med egen finansiering og uten bruk av bompenger."

FORSLAG FRA MINDRETALL

Forslag fra Fremskrittspartiet:

Forslag 1

Stortinget ber Regjeringen opprette et statlig veiselskap, Statvei SF, som skal ha som hovedmål å legge forholdene til rette for utbygging og vedlikehold av et effektivt, sikkert og miljøvennlig nasjonalt veinett basert på statlig finansiering. Stortinget ber Regjeringen legge til grunn at selskapet får langsiktige statlige lån med lav rente til sine prosjekter, og at selskapets utgifter til renter og avdrag dekkes gjennom de årlige statsbudsjett. Stortinget ber Regjeringen om at selskapet først tar fatt på utbygging av et effektivt, sikkert og miljøvennlig veinett mellom de største byene og effektive transportløsninger rundt de samme byene.

Forslag 2

Stortinget ber Regjeringen snarest gjennomføre nødvendige tiltak og avklaringer som åpner for at lokale initiativ for å supplere statlig veibevilgning, kan organiseres gjennom regionale veiselskap med egen finansiering og uten bruk av bompenger.

KOMITEENS TILRÅDING

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

v e d t a k :

Dokument nr. 8:22 (2007-2008) - representantforslag fra stortingsrepresentantene Arne Sortevik, Per Sandberg og Bård Hoksrud om opprettelse av et statlig veiselskap som skal legge forholdene til rette for hurtig utbygging av et effektivt, sikkert og miljøvennlig veinett basert på statlig finansiering - bifalles ikke.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 15. januar 2008

Per Sandberg
leder

Borghild Tenden
ordfører

Vedlegg

Brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråden til transport- og kommunikasjonskomiteen, datert 6. desember 2007

Dokument nr. 8:22 (2007-2008) Representantforslag fra stortingsrepr. Arne Sortevik, Per Sandberg og Bård Hoksrud om opprettelse av statlig vegselskap som skal legge forholdene til rette for hurtig utbygging av et effektivt, sikkert og miljøvennlig veinett basert på statlig finansiering

Jeg viser til Transport- og kommunikasjonskomiteens brev datert 22. november 2007 vedlagt ovennevnte dokument.

Representantforslaget tar for seg en rekke sentrale og omfattende temaer og områder som inngår i de rammebetingelsene vegbygging i Norge må forholde seg til.

Alternative modeller for budsjettering av investeringer ble gjennomgått og vurdert av regjeringen i kapittel 9.3 i Gul bok 2007. Det ble bl.a. drøftet hvorvidt gjeldende budsjettpolitikk bør legges om slik at langsiktige investeringer i realkapital prioriteres framfor utgifter til drift og andre tiltak på statsbudsjettet, f.eks. ved lånefinansiering utenfor budsjett-rammene. Regjeringen så ved framlegget av Gul bok for 2007 det ikke som ønskelig å innføre nye særlige budsjettordninger for statlige investeringer og konkluderte også klart med at lånefinansiering av investeringer vanskelig kan begrunnes ut fra økonomiske rasjonelle hensyn. Ulike modeller for lånefinansiering endrer på ingen måte utgiftenes reelle karakter eller deres virkninger i økonomien og framstår derfor i stor grad som en måte å omgå handlingsregelen, som et stort flertall på Stortinget står bak. Jeg kan ikke se at det foreliggende representantforslaget bringer noen nye momenter inn i en slik diskusjon.

I vegsektoren er det gjort forsøk med offentlig-privat-samarbeid, OPS, hvor de enkelte utbyggingsprosjektene ikke har vært avhengige av årlige bevilg-

ninger over statsbudsjettet. En evaluering foretatt av Transportøkonomisk institutt og Dovre International påviste ingen økonomiske innsparinger sammenliknet med tradisjonell gjennomføring. Det ble imidlertid påvist betydelig raskere prosjektgjennomføring. Disse funnene er noe jeg selvsagt vil ta med meg i det videre arbeidet med Nasjonal transportplan (NTP) for perioden 2010-2019.

I tillegg til å foreslå omfattende endringer i rammebetingelsene for vegbygging, omhandler forslaget også betydelige endringer i prioriteringene knyttet til vegbygging her i landet, med et ensidig fokus på utvikling av vegnettet mellom og omkring de store byene. Dette er heldigvis ikke i tråd med den prioritering som ligger i inneværende NTP, som jeg som første samferdselsminister kan påberope meg å ha oppfylt økonomisk. Den sittende regjeringens prioriteringer vil bli synliggjort når vi neste høst vil legge fram NTP for perioden 2010-2019, men jeg kan allerede nå avsløre at det i stortingsmeldinga vil være et betydelig fokus også på andre områder enn vegbygging mellom og omkring de største byområdene.

Etter min vurdering er det altså lite naturlig å organisere utbygging og vedlikehold av veger i et eget selskap når Statens vegvesen er en virksomhet som nettopp har utbygging av veger som en av sine viktigste oppgaver. Enda mindre aktuelt synes et slikt forslag å være i lys av den planlagte forvaltningsreformen der det er foreslått at ansvaret for betydelige deler av dagens riksvegnett bli overført fra staten til det regionale forvaltningsnivået, jf. St.meld. nr. 12 (2006-2007) og Innst. S. nr. 166 (2006-2007), slik at staten, og dermed Statens vegvesen i stor grad vil ha ansvar for nettopp de delene av vegnettet som faktisk er omtalt i representantforslaget.

