



Innst. 331 S

(2009–2010)

Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:89 S (2009–2010)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen og Arne Sortevik om en utvidet og bindende nasjonal investeringsplan for stamveinettet

Til Stortinget

Sammendrag

I representantforslaget fremmes følgende forslag:

«I

Stortinget ber regjeringen legge frem en utvidet og bindende nasjonal investeringsplan for stamveinettet for perioden 2011–2019, senest innen høsten 2010, med en ekstra investeringsramme på 200 mrd. kroner. Det legges til grunn at nye finansieringsverktøy benyttes for å gi avklart, langsiktig og forutsigbar finansiering.

II

Stortinget ber regjeringen ta i bruk avanserte samfunnsøkonomiske beregningsmodeller i samferdselsplanleggingen, hvor man blant annet kombinerer nytte-kost-analyser med vurderinger av arealutnyttelse, regionutvikling samt analyse av ulike miljøutfordringer, på et høyt teknisk og vitenskapelig nivå.»

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Anne Marit Bjørnflaten, Susanne Bratli, Freddy de Ruiten, Gorm Kjernli, Magne Rommetveit og Tone Merete Sønsterud, fra Fremskrittspartiet, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen, Bård Hoksrud og Arne Sortevik, fra Høyre, Øyvind Halleraker, Lars Myraune og Ingjerd Schou, fra Sosialistisk Venstreparti, Hallgeir H. Langeland, fra Senterpartiet, Janne Sjelmo Nordås, og fra Kristelig Folkeparti, lederen Knut Arild Hareide, visertil vedlagte uttalelse, datert 14. april 2010, fra Samferdselsdepartementet v/statsråden i saken.

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, mener at vedtak i Nasjonal transportplan 2010–2019 i Innst. S. nr. 300 (2008–2009), forplikter. Flertallet påpeker at regjeringen i Prop. 1 S (2009–2010) underfinansierte Nasjonal transportplan med 2,3 mrd. kroner, og at dette skaper usikkerhet om gjennomføringen av investeringsprosjektene som er prioritert og vedtatt gjennom Innst. S. nr. 300 (2008–2009).

Flertallet mener forutsigbarhet er viktig i samferdselspolitikken, og har merket seg at en rekke andre europeiske land, eksempelvis Frankrike og Danmark, har god erfaring med bindende investeringsplaner. Flertallet viser også til at aktører i samferdselsbransjen, som Jernbaneverket, har påvist et stort effektiviseringspotensial dersom utbyggingsprosjekter fikk større forutsigbarhet og fleksibilitet i forhold til finansieringen, og ikke var avhengig av kontantprinsippet.

Flertallet viser til opplysninger fremkommet under høringen 12. mai 2010, om at over halvparten av riksveiene ikke har brukbar standard, og at det er et økende gap mellom transportbehov og standard på infrastruktur. Flertallet viser også til at ca. 30 pst. av dødsulykkene i 2008 delvis skyldtes infrastrukturen, ifølge Trygg Trafikks opplysninger på høringen 12. mai 2010. Flertallet mener dette tydelig viser Norges betydelige behov for forbedringer innenfor samferdsel, veibygging, drift- og vedlikehold.

Flertallet mener det trengs større forutsigbarhet for prosjekt som går over tid. Avbrudd i utbygginger som følge av omprioriteringer på de årlige statsbudsjettene, er lite effektivt. Flertallet vil innføre et finansieringssystem hvor planlagte og påbegynte prosjekter i større grad kan gjennomføres i sammenheng. Flertallet mener det må legges til rette for nye finansieringsmuligheter og alternative organiseringsformer slik at investeringstakten kan økes. Flertallet registrerer at regjeringen ikke prioriterer tiltak for å unngå klattvise utbygginger og uforutsigbar finansiering. Flertallet registrerer at regjeringen har ført opp enkeltprosjekt med egen post i budsjettssammenheng, og at regjeringen dermed anser å ha løst utfordringen med klattvise og uforutsigbare utbygginger. Flertallet mener løsningen med egne budsjettposter langt fra er tilstrekkelig for å sikre forutsigbar finansiering, all den tid prosjektene fremdeles vil være avhengig av årlige budsjettvedtak. Flertallet vil ta i bruk offentlig-privat samarbeid og andre typer prosjektfinansiering i langt større grad, og mener regjeringens motstand mot dette er lite fremtidsrettet. Videre mener flertallet at Statens vegvesen må få større handlefrihet til å løse sine oppgaver, og at etaten derfor bør omgjøres til statsforetak. Kombinert med dette bør det etableres en ordning der staten stiller lånemidler til disposisjon for samferdselsprosjekter.

Flertallet fremmer følgende forslag:

«Dokument 8:89 S (2009–2010) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen og Arne Sortevik om en utvidet og bindende nasjonal investeringsplan for stamveinettet – vedlegges protokollen.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til at planen for investeringer i samferdselsinfrastrukturen ble fastsatt gjennom Nasjonal transportplan 2010–2019 som ble behandlet våren 2009. NTP ble vedtatt etter omfattende prosesser og innenfor et forsvarlig økonomisk opplegg. Disse medlemmer viser til at planen er ambisiøs, og ser ingen grunn til å foreta nye vurderinger

av investeringsporteføljen. I statsbudsjettet for 2010 og revidert budsjett er opptrappingen til NTP-nivå godt i gang.

Disse medlemmer viser til at statsråden har satt i gang vurderinger av alternative finansieringsformer, og vil komme tilbake igjen til dette i forbindelse med rulleringen av NTP for perioden 2014–2023.

Når det gjelder bruken av samfunnsøkonomiske analyser i samferdselsplanleggingen, viser disse medlemmer til at statsråden er opptatt av å videreutvikle det verktøyet som transportetatene i dag benytter i planleggingen av utbyggingsprosjekter, og at dette vil bli vektlagt i rulleringen av NTP.

Disse medlemmer foreslår at representantforslaget ikke bifalles, og fremmer følgende forslag:

«Dokument 8:89 S (2009–2010) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen og Arne Sortevik om en utvidet og bindende nasjonal investeringsplan for stamveinettet – bifalles ikke.»

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre minner innledningsvis om at langvarige problemer innenfor jernbansektoren og problemer med askeutslipp som nylig har medført full stopp i flytrafikken, også i Norge har vist hvor viktig veibasert transport er for Norge. Når jernbanen har vært sprengt og luftrommet stengt, har vei-transport vært løsningen for alle dem som ikke fikk plass eller som ikke fikk transport. Regjeringens nasjonale transportplan for perioden 2010–2019 har fra regjeringspartienes side vært omtalt som «tidens veiløft» vil bare gi en marginal veiforbedring. NTP 2010–2019 er på ingen måte tilstrekkelig for å sikre landet et tidsmessig veisystem verken når det gjelder nødvendig bygging av nye veier eller når det gjelder nødvendig veivedlikehold.

Disse medlemmer peker på at regjeringen ligger på etterskudd i forhold til sin egen Nasjonal transportplan 2010–2019. I Prop. 1 S (2009–2010) kommer det frem at regjeringen i statsbudsjettet for 2010 – som er første år i Nasjonal transportplan 2010–2019 allerede er 1,5 mrd. kroner på etterskudd når det gjelder bevilgningene i kap. 1320 som omhandler Statens vegvesen.

Disse medlemmer minner om at det i mange år har vært et gjennomgående problem i norsk politikk at planene ikke har blitt fulgt opp, noe som blant annet gjelder daværende samferdselsminister Trygve Brattelis ambisiøse motorveiplan fra 1962 om 785 km firefelts motorvei i Sør-Norge innen 1980, der mange av strekningene fortsatt ikke har motorvei. Disse medlemmer viser til at Norges første offentlige jernbane gikk fra Oslo til Eidsvoll, og

åpnet 1. september 1854. 29 år senere igangsatte man byggingen av Norges største jernbaneprosjekt – nemlig Bergensbanen. Norge var den gang ikke blant de rikeste landene i Europa, men man satset på infrastruktur nettopp fordi dette var en viktig del av nasjonsbyggingen i Norge. Disse medlemmer viser til at Norge siden den gang har blitt et rikt land, men at vekslende regjeringer likevel ikke har prioritert investering i moderne nasjonal infrastruktur for å styrke grunnlaget for nasjonal verdiskaping. Likevel vil disse medlemmer minne om at store løft har vært gjort som enkeltprosjekt innenfor samferdselssektoren også i moderne tid. Både ny hovedflyplass og flytog har vært bygget som egne prosjekter og med egen finansiering. Paradoksalt nok er dette skjedd innenfor rammen av flytransport som i dag er brukerfinansiert og der infrastrukturen fremstår som moderne og velholdt. Innenfor veisektoren – der stamveinetten er selve ryggraden i det nasjonale veinettet – som i hovedsak skal og bør være finansiert av staten, er store løft med samlet utbygging og avklart, forutsigbar og langsiktig finansiering, er dette ikke gjort. Det nasjonale veinettet – også stamveinetten – fremstår som umoderne, nedslitt, dyrt i bruk og trafikkfarlig.

Disse medlemmer minner om at arbeidet med Nasjonal transportplan munner ut i en detaljert plan som blant annet Statens vegvesen konkretiserer i sine handlingsprogram. Men det følger ingen bevilgninger med planen. Det betyr at man på den ene siden har en detaljert langsiktig transportplan å forholde seg til, mens man på den andre siden er helt avhengig av de årlige statsbudsjettene for å få satt planen ut i livet. Det detaljerte planverket kombinert med usikre bevilgninger gjør det svært vanskelig til enhver tid å prioritere de prosjektene som gir mest effekt for pengene.

Disse medlemmer mener det er mulig å organisere prosessen på en bedre måte, ikke minst gjennom bindende bevilgningsvedtak som gir avklart, forutsigbar og langsiktig finansiering. En slik endring vil kunne sikre sammenhengende utbygging av store prosjekter. Sammenhengende bygging av store prosjekter vil kunne sikre mer vei for pengene. Bygging av store prosjekter vil kunne tiltrekke seg flere av de store internasjonale anleggsgfirmaene og sikre både større konkurranse om store oppdrag og rask bygging. Disse medlemmer viser for øvrig til sine merknader og forslag i Innst. S nr. 300 (2008–2009) om Nasjonal transportplan 2010–2019.

Disse medlemmer har merket seg samferdselsministerens kommentarer til forslagene i Dokument 8:89 S (2009–2010) i brev til komiteen datert 14. april 2010.

Disse medlemmer har bl.a. merket seg at statsråden mener at representantforslaget vil inne-

bære vesentlige politiske og konstitusjonelle utfordringer når man med bindende investeringsplan mener at det skal være «mindre handlingsrom for å justere kursen underveis i planperioden», og at dette ikke er drøftet i representantforslaget. Disse medlemmer vil peke på at en bindende investeringsplan med avklart, forutsigbar og langsiktig finansiering vil sikre omfattende bygging av ny vei fortere enn det man vil klare med dagens plan- og budsjettssystem. Både tidsmessige og kostnadsmessige fordeler vil etter disse medlemmers syn være store, og der ved også den samfunnsmessige nytten. Disse medlemmer viser til at de politiske og konstitusjonelle forholdene statsråden etterlyser, ble tatt opp i et forslag i Innst. 2 S (2009–2010) om synliggjøring av investeringer på statsbudsjettet:

«Stortinget ber Regjeringen legge frem sak om endring i budsjettssystemet slik at bygging av infrastruktur innenfor samferdselsområdet behandles som investering og ikke som årlig utgift, for å sikre at vedtatt Nasjonal transportplan også omfatter flerårige finansieringsvedtak.»

Disse medlemmer peker på at det faktisk ikke er nødvendig å endre budsjettssystemet for å ta i bruk nytt finansieringsverktøy. Disse medlemmer viser til at Avinor som har ansvar for å planlegge, videreutvikle og drive et samlet lufthavnnett i Norge, er organisert som et AS, i sin helhet eiet av staten. Disse medlemmer minner om at utbygging av store prosjekt også kan ordnes gjennom en slik modell der prosjektene organiseres som egne selskap når de bygges.

Disse medlemmer minner om innspillet fra Østlandssamarbeidet (Østlandssamarbeidet er en samarbeidsorganisasjon for de åtte fylkeskommunene på Østlandet: Akershus, Buskerud, Hedmark, Oppland, Oslo, Telemark, Vestfold og Østfold.) som kom i september 2008 og omhandlet modeller for langsiktig og mer effektiv gjennomføring av utbyggingsprosjekter. I rapporten identifiseres 7 tiltak som alternativer til dagens kombinasjon; tiltak som kan kombineres på ulike måter. (<http://www.ostsam.no/Default.asp?WCI=Display-Group&WCE=80&DGI=80>)

Disse er:

«**Flerårige budsjettvedtak**, som betyr at det treffes forpliktende vedtak for flere budsjettår framover. Det kan bidra til at store prosjekter gjennomføres fullt og helt og ikke stykkevis og delt. Statsministeren har antydnet en slik løsning. Flerårig budsjettering ble foreslått for 5 år siden av et offentlig utvalg (Andreassenutvalget).

Infrastrukturfond, som betyr at deler av oljeinntektene settes av til et fond hvor avkastningen brukes til investeringer i norske veg- og jernbaneanlegg,

eventuelt lånes ut til slike investeringer. foreslått av LO, NHO og flere partier på Stortinget.

Lånefinansiering, som betyr at staten gjør det som er vanlig for oss alle og i alt næringsliv. Store investeringer betales bare delvis med cash, resten lånes og betales over tid fordi nytte og avkastning varer langt inn i framtida. Brukes av statlige selskaper og bl.a. i Sverige.

Fristilling av Jernbaneverket og Statens Vegvesen, som betyr at de blir statlige aksjeselskaper eller statsforetak. Gir handlefrihet til å gjennomføre Stortingets og fylkenes prioriteringer. Betyr at de bl.a. kan gjøre låneopptak og planlegge framdrift uavhengig av de årlige statsbudsjett.

Offentlig-privat samarbeid (OPS), som betyr at private overtar ansvar for å bygge og vedlikeholde bestemte veg eller jernbanetrekninger. Benyttet på noen vegstrekninger, for eksempel på Sørlandet. Staten nedbetaler kostnaden over 25 år og overtar deretter.

Offentlige utbyggingsselskaper, som kan benyttes for avgrensede og særlig store prosjekt, for eksempel nye jernbanelinjer. I tillegg til staten kan fylke og kommuner være medeiere. Selskapene finansierer utbyggingen via lån som tilbakebetales over lang tid, for eksempel 40 år. I Sverige bygges den nye Botniabanen på denne måten.

Innføring av periodiseringsprinsipp, som innebærer at investeringer blir avskrevet over levetiden. Kan også synliggjøre forringelsen av vegkapitalen. Vanlig i andre nordiske land.»

Disse medlemmer har merket seg hvordan Matz Sandman, fylkesrådmann i Buskerud, presenterte og omtalte tiltakene, bl.a. konklusjonen der det heter:

«De tiltak som er beskrevet, er selsagt ikke noe hokusfokus. Regningen skal betales. Men vi trenger nå noen syvmilstøvler for å skaffe landet en infrastruktur vi slipper å skamme oss over.»

Disse medlemmer understreker at hovedeffekten av å bruke nye finansieringsverktøy for å sikre bindende, langsiktig, avklart og forutsigbar finansiering, er å bygge betydelig mer vei fortere. Det som statsråden i sitt brev omtaler som «handlingsrom», er dagens og fremtidens virkelighet der veibrukerne opplever håpløst lang ventetid for å få moderne vei og en ventetid som medfører både høye avstandskostnader og uakseptabelt tap av liv og helse.

Disse medlemmer har merket seg at statsråden i sitt brev av 14. april 2010 sier:

«Jeg har likevel stilt meg åpen for å vurdere ulike måter å finansiere og organisere investeringsprosjekter. Jeg legger opp til en grundig prosess i forbindelse med rulleringen av NTR for perioden 2014 – 2023, der også alternative finansieringsformer vil bli vektlagt som tema.»

Disse medlemmer har videre merket seg at samferdselsministeren skal se på «nye» måter å bygge vei på; der et tema er «alternative finansieringsformer for transportstruktur». Disse medlem-

mer mener dette går for sent og bærer preg av regjeringens vanligste tiltak, nemlig utsettelse. Disse medlemmer mener erfaringer fra eget og andre land gir fullt ut forsvarlig grunnlag for politiske avgjørelser knyttet til bruk av flerårig utbyggingssplan med avklart og bindende flerårig finansiering basert på nye finansieringsverktøy.

Disse medlemmer har merket seg statsrådens henvisning til bruk av egne poster på statsbudsjettet som regjeringens «prosjektfinansiering», og peker på at en slik teknisk spesifisering ikke gir noen avklarende, langsiktig og forutsigbar finansiering.

Disse medlemmer peker på at veiutbygging er samfunnsøkonomisk lønnsomt. Eksterne konsulenter har på oppdrag fra Statens vegvesen, ifølge fagbladet «Vegen og Vi» 17. april 2008, etterprøvd lønnsomheten på åtte vegprosjekter til over 200 mill. kroner, og konkludert med at lønnsomhet og nytteverdi grovt undervurderes. Som relevant eksempel nevnes strekningen Gulli–Kopstad på E18 hvor nytten ble etterprøvd til 50 pst. høyere enn forutsatt. Ved bygging av en ny bro for biler mellom Danmark og Tyskland har man beregnet en positiv tilleggsgevinst knyttet til dynamiske og strategiske effekter på 3,5 mrd. kroner, noe som er 5 pst. av utbyggingkostnadene, som kommer i tillegg til de tall man har beregnet gjennom ordinær nytte-kost-vurdering. Gevinstene måles gjennom tidsbesparelser og miljøeffekter. Forslagsstillerne viser til at Federal Ministry of Transport, Building and Housing i Tyskland har utgitt rapporten: «Macroeconomic evaluation methodology», hvor det vises til at dynamiske og strategiske fordeler av store samferdselsprosjekter blant annet fremkommer gjennom økt handel, økt konkurranse og økt produktivitet.

Disse medlemmer har merket seg at NHO i sin kvartalsrapport Økonomisk overblikk 1/2010 viser at bare 1,7 pst. av oljeinntektene mellom 2005 og 2010 har blitt brukt til infrastruktur som vei, jernbane og luftfart. Dette er ikke i henhold til de opprinnelige intensjonene bak handlingsregelen, der petroleumsinntekter skulle prioriteres til fremtidsrettede tiltak innenfor blant annet forskning og infrastruktur. Andelen av bruttonasjonalprodukt (BNP) som brukes på infrastruktur, er synkende. Nåværende finansminister Sigbjørn Johnsen uttalte i en kronikk i Aftenposten tirsdag 12. februar 2008 at tiden var overmoden for å tenke nytt når det gjaldt samfunnets behov for investeringer i infrastruktur, og uttalte videre at infrastrukturinvesteringer var realkapital og ikke forbruk. Disse medlemmer har merket seg at statsråden i sitt svarbrev med vurdering av forslaget understreker at det åpnes for å videreutvikle de samfunnsøkonomiske analysene som i dag brukes i planlegging og prioritering knyttet til utbyggingssprosjekter.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at det i Innst. 2 S (2009–2010) ble fremmet forslag om infrastrukturfond på 300 mrd. kroner, samt organisering av Vegdirektoratet, Jernbaneverket og Kystverket til statlige selskap eller statsaksjeselskap. Disse medlemmer minner om at gjennom omgjøring av etater til statsforetak åpnes det for at foretakene kan få ta opp statlige lån med lang løpetid og lav rente. Disse medlemmer understreker at det er denne kombinasjon av tiltak eller «verktøy» (øremerket avkastning, omgjøring av etater til foretak og bruk av ordning med statlige lån) som på en god måte kan koble norsk finansiell rikdom med stort behov for investering i moderne og lønnsom infrastruktur i eget land.

Disse medlemmer mener det er særlig viktig å prioritere stamveiene mellom de største byene. Totalt inneholder regjeringens Nasjonal transportplan løfter om 21 888 mill. kroner i året til veisektoren for perioden 2010–2019, dvs. 219 mrd. kroner for tiårsperioden. Disse medlemmer minner om at dokumentert behov ligger langt over dette og at det vil kunne ta 70 år før veinettet er modernisert dersom regjeringens rammer videreføres. Disse medlemmer peker på at regjeringen også baserer NTP 2010–2019 på 60 mrd. kroner i bompenger, noe som også vil medføre en ekstraregning til bilistene på minst 15 mrd. kroner for å dekke innkrevingskostnader og renter på byggelån. Disse medlemmer mener både veibygging innenfor vedtatt NTP og nødvendig forsterket veibygging ut over dette må og kan dekkes med statlig finansiering. Disse medlemmer ønsker utvidet og hurtigere veibygging og ønsker derfor et bindende vedtak der ytterligere 200 mrd. kroner øremerkes investering i stamveinettet i kommende 10-årsperiode.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen legge frem en utvidet og bindende nasjonal investeringsplan for stamveinettet for perioden 2011–2019, senest innen høsten 2010, med en ekstra investeringsramme på 200 mrd. kroner. Det legges til grunn at nye finansieringsverktøy benyttes for å gi avklart, langsiktig og forutsigbar finansiering for å kunne sikre samlet utbygging av store prosjekter innenfor denne investeringsrammen.»

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti mener et godt utbygd veinett er en viktig del av transportsystemet og viser til at veitransport ofte er det eneste alternativet i distriktene. Bedre veiløsninger er helt sentralt for å sikre framkommelighet, sikkerhet og miljø også i mer befolkningstette strøk, all den tid kollektivtransport mange steder ikke

er et reelt alternativ til bil. Dette medlem mener derfor det må satses på flere, bedre og sikrere veier, og understreker samtidig at utbygging av sikre veier må kombineres med tiltak for utvikling av mer miljøvennlige kjøretøy, blant annet ved aktiv bruk av avgiftssystemet for å stimulere til utvikling og bruk av nye teknologiske løsninger.

Dette medlem peker på at vi står overfor en betydelig befolkningsvekst i årene som kommer, særlig i byområdene, noe som vil føre til økt press på transportsystemet. En ambisiøs veisatsing er derfor nødvendig, kombinert med tiltak som stimulerer til utvikling og bruk av lavutslippskjøretøy. Dette medlem viser til at utslippene fra transportsektoren har økt med 28 pst. over perioden 1990–2008. Generelt har den teknologiske utviklingen gjort at drivstofforbruket, og dermed energibruket og klimagassutslippene per kilometer, har gått ned, men klimagassutslippene fra vegtrafikk har likevel økt med i gjennomsnitt 2 pst. per år i perioden 1990–2007 som følge av økt transportaktivitet. Uten nye virkemidler viser framskrivningene i referansebanen at klimagassutslippene fra transportsektoren kan forventes å øke fra dagens 17 mill. tonn CO₂-ekv. til om lag 19 mill. tonn i 2020 og 21 mill. tonn i 2030.

Dette medlem er tilhenger av økte investeringer i stamveinettet, men understreker samtidig at faktabasert kunnskap om utslippsutviklingen i transportsektoren gjør det nødvendig å iverksette tiltak som reduserer utslippene fra veitrafikken.

Beregningsmodeller

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, registrerer at det mellom europeiske land og i Skandinavia er stor ulikhet i beregning av samfunnsøkonomisk lønnsomhet i infrastrukturprosjekter, og at EU er i ferd med å utarbeide felles retningslinjer som ser ut til å skille seg betydelig fra den norske beregningsmodellen. Flertallet mener det ville vært gunstig for samferdselspolitikken om beregningsmodellene for samfunnsøkonomisk lønnsomhet i infrastrukturprosjekter i Norge, i større grad gjenspeilte de faktiske samfunnsmessige konsekvensene av utbygging.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre mener det er nødvendig å ta i bruk forbedrede samfunnsøkonomiske beregningsmodeller i samferdselsplanleggingen, bl.a. slik at nytte-kost-analyser baseres på et bredere grunnlag av faktorer som omfatter langsiktig effekt av verdiskaping og regionutvikling.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til representantforslaget i

Dokument 8:149 S (2009–2010), med konkrete forslag til endringer i beregningsmodellene.

Forslag fra mindretall

Forslag fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet:

Forslag 1

Dokument 8:89 S (2009–2010) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen og Arne Sortevik om en utvidet og bindende nasjonal investeringsplan for stamveinettet – bifalles ikke.

Forslag fra Fremskrittspartiet:

Forslag 2

Stortinget ber regjeringen legge frem en utvidet og bindende nasjonal investeringsplan for stamveinettet for perioden 2011–2019, senest innen høsten 2010, med en ekstra investeringsramme på 200 mrd. kroner. Det legges til grunn at nye finansieringsverk-

tøy benyttes for å gi avklart, langsiktig og forutsigbar finansiering for å kunne sikre samlet utbygging av store prosjekter innenfor denne investeringsrammen.

Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti.

Komiteen har ellers ingen merknader, viser til representantforslaget og rår Stortinget til å gjøre følgende

v e d t a k :

Dokument 8:89 S (2009–2010) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen og Arne Sortevik om en utvidet og bindende nasjonal investeringsplan for stamveinettet – vedlegges protokollen.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 8. juni 2010

Knut Arild Hareide

leder

Arne Sortevik

ordfører

Vedlegg**Brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråden til transport- og kommunikasjonskomiteen, datert 14. april 2010****Representantforslag, Dokument 8:89 S (2009-2010) fra stortingsrepr. Bård Hoksrud, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen og Arne Sortevik om utvidet og bindende nasjonal investeringsplan for stamvegnettet**

Jeg viser til brev av 19. mars d.å. fra Stortingets transport og kommunikasjonskomité med ovennevnte representantforslag. Representantene foreslår:

«Stortinget ber regjeringen legge frem en utvidet og bindende nasjonal investeringsplan for stamvegnettet for perioden 2011–2019, senest innen høsten 2010, med en ekstra investeringsramme på 200 mrd. kroner. Det legges til grunn at nye finansieringsverktøy benyttes for å gi avklart, langsiktig og forutsigbar finansiering.

Stortinget ber regjeringen ta i bruk avanserte samfunnsøkonomiske beregningsmodeller i samferdselsplanleggingen, hvor man blant annet kombinerer nytte-kost-analyser med vurderinger av arealutnyttelse, regionutvikling samt analyse av ulike miljøutfordringer, på et høyt teknisk og vitenskapelig nivå.»

Jeg vil innledningsvis vise til St.meld. nr. 16/Innst. S. nr. 300 (2008–2009) om Nasjonal transport plan 2010–2019, som ble lagt fram og behandlet våren 2009. I NTP 2010–2019 er det lagt opp til en investeringsplanramme til veg for 10-årsperioden på 71,84 mrd. kr, en økning på 80,3 pst. sammenliknet med foregående NTP 2006-2015. Jeg har merket meg at representantforslaget omtaler denne satsingen som «svært beskjeden». Som det framgår av NTP 2010–2019 er det lagt opp til å fase satsingen i planen inn i økonomien så raskt som mulig, men innenfor de begrensningene som et forsvarlig økonomisk opplegg setter. 2010-budsjettet er det første året i denne innfasingen. Oppfølgingsgraden for Statens vegvesens gjennomsnittlige årlige planrammer for perioden 2010-2013 er i 2010 på 89,6 pst. og oppfølgingen av de økonomiske planrammene i NTP 2010-2019 er i rute i det første året i forhold til Regjeringens opplegg.

Det er gledelig at FrP ønsker å satse ytterligere på veg, med 200 mrd. kr ekstra til investeringer i perioden 2011-2019. Det framgår imidlertid ikke av representantforslaget hvordan dette skal prioriteres i forhold til andre politikkområder. Representantforslaget innebærer en økning av investeringer til vegformål

med ytterligere om lag 380 pst. i forhold til NTP 2010-2019. En slik økning i aktivitetsnivået på investeringer i riksvegnettet vil bli svært krevende. Satsingen som ligger inne i NTP 2010–2019 gir i seg selv utfordringer med hensyn til kapasiteten til å planlegge og utvikle nye investeringsprosjekter. En ytterligere økt satsing vil kunne medføre betydelige utfordringer bl.a. i forhold til kommunale planprosesser.

Det framgår ikke av representantforslaget hva som legges i en «bindende» investeringsplan. Siden prosjektene som prioriteres i NTP har sterkt varierende planstatus, er det knyttet en viss usikkerhet til gjennomføringen av de enkelte prosjektene, både med hensyn til økonomi, framdrift og utforming. NTP er et uttrykk for de politiske bindinger og føringer som legges til grunn i planperioden, bl.a. med hensyn til aktivitetsnivå, politiske mål, planrammer, prioriteringer og gjennomføring av enkeltprosjekter. Dersom representantforslaget legger til grunn at en «bindende» investeringsplan betyr at det skal bli mindre handlingsrom til å justere kursen underveis i planperioden, så vil dette innebære vesentlige politiske og konstitusjonelle utfordringer som representantforslaget ikke drøfter.

Arbeidet med de langsiktige investeringsplanene på samferdselsområdet er et svært omfattende og krevende arbeid, spesielt når det skal tas høyde for store skift i ambisjoner og aktivitetsnivå på investeringene. Samferdselsdepartementet arbeider med rulleringen av NTP, og ny NTP 2014–2023 skal etter planen legges fram tidlig i 2013. Jeg legger ikke opp til å foreslå avvik fra planprosessene for utarbeidelse og framlegg av Nasjonal transportplan. Jeg legger opp til å følge opp NTP 2010–2019 i forbindelse med de årlige budsjettframleggene. De endringer i prioriteringene og planforutsetningene som oppstår i planperioden, vil jeg legge fram for Stortinget på vanlig måte, fortrinnsvis i forbindelse med de årlige budsjettframleggene.

Representantforslaget legger til grunn at nye finansieringsverktøy benyttes for å gi avklart langsiktig og forutsigbar finansiering. I representantforslaget nevnes Offentlig-Privat-Samarbeid (OPS) som aktuell modell. Det vises til omtalen av OPS i NTP 2010–2019 (jf. kap. 6.6.2). OPS er først og fremst aktuelt i situasjoner hvor det offentlige har begrenset med kapital og/eller det finnes en betydelig privat betalings-/finansieringsevne/-vilje. En virkning av OPS kan være at planlegging, utbygging og drift/vedlikehold sees i sammenheng og vurderes i forhold

til hverandre. OPS kan bidra til raskere gjennomføring av prosjektene, men det er ikke grunnlag for å si at ordningen bidrar til lavere kostnader. Det er imidlertid ingen hindringer for at dette evt. også vektlegges i større grad innenfor dagens regime.

Rasjonell gjennomføring av igangsatte samferdselsinvesteringer er høyt prioritert i de årlige budsjettframleggene, og prioriteres før oppstart av nye prosjekter. Regjeringen har lagt opp til prosjektfinansiering ved bruk av egne poster på statsbudsjettet for utvalgte investeringsprosjekter, bl.a. vegprosjektene E16 over Filefjell og E6 vest for Alta på kap. 1320 post 36 og 37. Jeg har likevel stilt meg åpen for å vurdere ulike måter å finansiere og organisere investeringsprosjekter. Jeg legger opp til en grundig prosess

i forbindelse med rulleringen av NTP for perioden 2014-2023, der også alternative finansieringsformer vil bli vektlagt som tema.

Representantforslaget tar også opp spørsmålet om bruken av samfunnsøkonomiske analyser i samferdselsplanleggingen. Transportetatene benytter i dag samfunnsøkonomiske analyser i planleggingen av utbyggingsprosjekter, og verktøyet er et viktig beslutningsgrunnlag i prioriteringen mellom prosjekter. Dagens metodikk inneholder vurderinger av ulike elementer, både prissatte og ikke-prissatte. Jeg er imidlertid opptatt av å videreutvikle dette verktøyet, og ønsker derfor inn mot rulleringen av NTP å vurdere verdsetting av elementer som ikke inngår i dagens metodikk som målbare forhold.