



Representantforslag nr. 22

(2007-2008)

fra stortingsrepresentantene Arne Sortevik, Per Sandberg og Bård Hoksrud

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

Til Stortinget

BAKGRUNN

Ifølge Vegdirektoratets utredninger vil det koste 500 mrd. kroner å få på plass effektive, sikre og miljøvennlige riksveier i Norge dersom man legger til grunn at riksveinettet skal imøtekomme kravene til "god standard" i henhold til veinormalene. Stamveinettet alene er dokumentert å ha behov for 240 mrd. kroner for å oppnå betegnelsen "god standard" i veinormalene.

Med dagens budsjettammer og bevilgningssystem i Norge vil dette ta mellom 50 og 100 år.

Systemet for veibygging i Norge fungerer dårlig, dokumentert ved de store forskjeller som eksisterer i kvalitet på infrastrukturen de nordiske landene imellom. Nasjonale transportplaner (NTP) har utviklet seg til å bli et omfattende og tidkrevende plansystem der de samme prosjektene vedtas om og om igjen. Det blir mye plan og lite resultat. NTP er også sterkt underdimensjonert; en plan som gir for lite, for sent. Gjennomføring av planene er avhengig av årlige bevilgninger over statsbudsjettet der utgifter og investeringer likebehandles.

VURDERING

Norge trenger en omfattende systemendring innenfor veipolitikken.

Prosjekter av nasjonal betydning

En kraftig opptrapping av nasjonal veitbygging kan skje gjennom et nytt nasjonalt veiselskap - Statvei SF. Innenfor en slik ramme kan eierskap, entreprisemodeller og finansiering varieres og justeres. Statvei SF skal ha som hovedmål å legge forholdene til rette for utbygging og vedlikehold av et effektivt, sikkert og miljøvennlig nasjonalt veinett. Forslagsstillerne viser til at en løsning med egne statlige aksjeselskaper finansiert med statslån ble valgt da hovedflyplassen på Gardermoen og Gardermobanen ble bygget. Vårt naboland Sverige bruker modellen med finansiering av veibygging gjennom egne statslån uavhengig av årlige statsbudsjett. Et statlig veiselskap vil gjøre det mulig med forsert og kontinuerlig modernisering av riksveinettet i Norge, uavhengig av årlige statsbudsjetter og av øvrig planopplegg.

Statvei SF bør i første omgang konsentrere seg om to nasjonale prosjekter;

- firefelts motorveier/full veinormalstandard mellom landets største byer og
- effektive transportløsninger rundt de samme byene.

Disse nasjonale prosjektene må derfor tas ut av NTP. Det bør brukes statlige reguleringsplaner for å sikre helhetlig og samlet utbygging av lange korridorer. Slike store prosjekter vil trekke til seg de store internasjonale anleggsfirmaene - da vil både prisnivå og gjennomføringstid bli bedre enn i dag.

Flerårige investeringsprogrammer

Den øvrige del av NTP kan videreføres, men slik at et flerårig investeringsprogram vedtas og knyttes til planen. NTP kan på den måten få avklart og forutsigbar finansiering. Samtidig må det årlige statsbud-

sjettet innrettes i to hoveddeler; et årlig utgiftsbudsjett og et flerårig investeringsbudsjett.

Finansieringsordningene for de statlige infrastrukturinvesteringene bør også endres.

Årlige investeringsbudsjetter bør omfatte dekning av renter og avdrag som det statlige veiselskapet Statvei SF skal betale for å betjene sine statlige lån til veibygging. Forslagsstillerne viser her til tidligere forslag om å opprette et infrastrukturfond med ørmerket avkastning for å få varig, sikker og forutsigbar finansiering av realinvesteringer i form av infrastrukturprosjekter.

Dersom det i første omgang velges en oppstartsløsning uten at utgifter og investeringer skiller i årlige og flerårige budsjetter, kan en modell med statlig veiselskap likevel brukes; og da slik at årlige statsbudsjett omfatter nødvendige overføringer til selskapet for å dekke løpende forpliktelser til renter og avdrag.

Et statlig veiselskap bør få sine lån fra den norske stat til lav rente. Tilbakebetalingstiden bør være lang; gjerne 30-40 år. Nye, effektive, sikre og miljøvennlige veier som blir godt vedlikeholdt, varer lenge. Det bør derfor gjenspeiles i den finansielle tilbakebetalingstiden. Samtidig vil forslagsstillerne understreke at den samfunnsmessige effekten av en forbedring av riksveinettet gjennom de neste 20 årene vil være stor. Forslagsstillerne mener kriteriene for å regne sam-

funnsøkonomisk nytte av store statlige infrastrukturinvesteringer bør revideres. Forslagsstillerne mener nytten er undervurdert og at nytte regnet for alle de tre delene: effektivt veinett, trafikkikkert veinett og miljøvennlig veinett samlet sett vil gi betydelig samfunnsøkonomisk gevinst fra forsert veiutbygging som beskrevet.

FORSLAG

På denne bakgrunn fremmes følgende

for s l a g :

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.

Oslo, 14. november 2007