



Representantforslag nr. 80

(2007-2008)

fra stortingsrepresentantene Arne Sortevik, Per Sandberg og Bård Hoksrud

Dokument nr. 8:80 (2007-2008)

Representantforslag fra stortingsrepresentantene Arne Sortevik, Per Sandberg og Bård Hoksrud om modernisering av norsk samferdselspolitikk

Til Stortinget

BAKGRUNN

Forslag til Nasjonal transportplan (NTP) for 2010-2019 er lagt frem. Forslaget er styrt av en plan-økonomisk ramme gitt av Regjeringen. Det er, både gjennom fremlagte stamnettutredninger fra fagetatene og endelig innspill til planforslaget, fremvist stort sprik mellom de faglige anbefalinger og den rammen som er gitt. Forslagsstillerne viser i den forbindelse til henholdsvis stamveitredningen fra Statens vegvesen og til stamnettutredningen fra Jernbaneverket, begge fremlagt i oktober 2006. Forslagsstillerne viser også til svar på skriftlig spørsmål nr. 547 (2007-2008) fra stortingsrepresentant Per Sandberg og svar fra samferdselsminister Liv Signe Navarsete, datert 5. februar 2008.

Fremskrittspartiet har lenge pekt på behovet for fornyelse innenfor samferdselspolitikken; også fornyelse og utvikling av NTP-arbeidet.

Forslagsstillerne mener fornyelse og utvikling bør skje på flere områder:

Sjøtransport

Sentralt i arbeidet med ny Nasjonal transportplan (NTP) står strategien om overføring av gods fra veg til sjø og bane. Forslagsstillerne mener det må foretas en samlet vurdering av alle gebyrer og avgifter innen sjøtransport for å gi like konkurransevilkår med landtransport. Dette arbeidet er gjort av Kystverket. Forslagsstillerne mener det snarest må legges frem en egen sak om dette, slik at Stortinget kan legge de

fremtidige rammene for å avklare og forbedre sjøtransportens konkurransevilkår før endelig forslag til NTP 2010-2019 utarbeides. Forslagsstillerne mener dette er særlig viktig innenfor sjøfarten fordi Kystverket er finansiert dels med gebyrer og avgifter betalt direkte fra brukerne, og dels med årlige statlige bevilgninger over statsbudsjettet. Forslagsstillerne peker på at disse gebyrene og avgiftene har økt sterkt de senere årene og medført konkurransemessige ulemper for sjøtransport som står i strid med erklærte politiske målsettinger om mer bruk av sjøtransport.

Lovverket knyttet til sjøtransport må moderniseres. Arbeidet med forslag til ny lov om havner og farvann har tatt altfor lang tid. Nytt lovforslag er varslet fremlagt i april 2008. Forslagsstillerne legger til grunn at forslaget vil innebære en modernisering av lovverket for å fremme bruk av sjøtransport.

Skatter og avgifter i transportsektoren

Forslagsstillerne viser til forslag til NTP (2010-2019), side 37, der "prinsipper for skatter og avgifter i transportsektoren" er nærmere omtalt.

Det heter bl.a.:

"Prinsipper for skatter og avgifter i transportsektoren Det er et grunnleggende prinsipp i norsk transportpolitikk at transportbrukerne skal stilles overfor transportpriser som reflekterer samfunnets marginale kostnader knyttet til transport. Dette vil bidra til en effektiv utnyttelse av transportinfrastrukturen. I praksis er imidlertid en slik prissetting ikke innført. Dagens skatte- og avgiftssystem medfører delvis uheldig konkurransevridning mellom transportmidlene og dermed ineffektiv bruk av transportsystemet."

Forslagsstillerne viser videre til transportetatenes konklusjon der det heter:

"Transportetatene mener det er behov for en bred gjennomgang av prinsippene for avgifter innenfor hele transportsystemet. Endringer i avgiftssystemet må innrettes slik at de bidrar til å nå transportpolitiske mål."

Forslagsstillerne er enige i at det trengs en bred gjennomgåelse av både avgifter og gebyrer innenfor transportsystemet, og mener dette må gjøres i en egen sak uavhengig av selve transportplanene og rullering av denne. Med henvisning til klimadebatt og konsekvenser for en klimabasert miljøpolitikk for transportsektoren, bør en slik gjennomgåelse omfatte skatter og avgifter på kjøp og bruk av kjøretøy.

Forslagsstillerne peker spesielt på at det i løpet av de siste årene gjennom nye lover og forskrifter er kommet økte sikkerhetskrav og økte krav til tiltak mot terror og sabotasje (security). Kostnadene som følger med slike krav, er i stor grad blitt videreført til operatører/sluttbruker/kunder. Forslagsstillerne peker på at en gjennomgåelse av skatter og avgifter innenfor transportsektoren også må vurderes om en del av slike kostnader bør bæres av storsamfunnet, altså gjennom statlige bevilgninger gjennom årlige budsjetter som en naturlig del av en stats kjerneoppgaver finansiert innenfor rammen av statens samlede inntekter.

Luftfart

Forslagsstillerne viser til at Fremskrittspartiet lenge har foreslått å lage ny luftfartsplan. Det har skjedd store endringer innenfor luftfarten de siste årene, og endringene fortsetter med stort tempo og i stort omfang. Samtidig er luftfarten under angrep fra den klimabaserte miljøpolitikken. En avklaring av hva klimabasert miljøpolitikk vil si for fremtidig utvikling, investering og drift av norsk luftfart, er nødvendig.

Regjeringen har tidligere avvist forslag fra Fremskrittspartiet, men varslet i statsbudsjettet for 2008 at det ville bli laget et "strategidokument" for norsk luftfart. Samferdselsminister Liv Signe Navarsete opplyser at dette nå er gjort, men vil bruke dokumentet som internt arbeidsdokument i Samferdselsdepartementets arbeid med endelig forslag til NTP for 2010-2019. Forslagsstillerne mener at det trengs en grundig drøftelse og avklaring av både antall flyplasser og ikke minst finansiering av flyplasser i Norge. En slik avklaring er et viktig fundament for ny NTP, og bør gjøres uavhengig og helst før selve planen. Forslagsstillerne har merket seg innspill fra det statlige selskapet Avinor AS i forslag til NTP (2010-2019) der det på side 40 heter:

"Etter Avinors mening bør de bedriftsøkonomisk ulønnsomme lufthavnene sees i sammenheng med det regionale flyrutetilbudet som mottar statlig støtte gjennom et anbudssystem. Driften av disse lufthavnene

bør derfor ikke utelukkende finansieres ved overskudd fra de få lønnsomme lufthavnene, men finansieres ved statlige kjøp."

Forslagsstillerne mener dette er viktige og prinsipielle innspill som bør drøftes og avklares uavhengig av en planrullering. Nettopp avklaring av omfang og finansiering av infrastruktur vil være styrende for strategier, prosjekter og prioritering innenfor norsk luftfart i kommende 10-års periode: 2010-2019.

Utvikling av nasjonale transportknutepunkt (intermodal transport)

En viktig strategi for å utvikle et fremtidsrettet, effektivt, sikkert og miljøvennlig nasjonalt transportnett, er å koble de ulike stamnettene bedre sammen i effektive transportknutepunkt (intermodale knutepunkter). For gods innebærer det transport på lange strekninger med båt eller tog, og med bil brukt til tilbringertransport og distribusjon. For passasjerer betyr det direkte overgang mellom hovedtransportmidler bl.a. fra båt til bane, fra båt til tog, fra bane til fly osv. Effekten er reduksjon i tidsbruk, energibruk, kostnader og miljøutslipp.

Forslagsstillerne mener Regjeringen må ta særlige grep for å organisere og finansiere slike knutepunkt. I lys av det påstått store miljøfokus mener forslagsstillerne det er avslørende at Regjeringen ikke tydelig har signalisert vilje til å etablere et eget program for slike knutepunkt.

Konkret betyr arbeid med transportknutepunkt at utpekte stamnetthavner, utvalgte jernbaneterminaler og Avinors stamluftthavner får stamvegtilknytning.

Berørte veier som i dag ikke er stamvei, må omklassifiseres. Det dreier seg bare om ca. 250 km, men det er viktig at avklaring av slik omklassifisering kommer på plass.

Likeledes må farled inn til foreslåtte stamnetthavner defineres som stamled.

Staten bør ta ansvaret for at både klassifisering og tilknytning kommer på plass.

Manglende transportknutepunkt er flaskehals i et nasjonalt transportsystem. Forslagsstillerne mener Regjeringen bør ta grep for å fjerne flaskehalsene.

Foruten tiltak for å utvikle standardiserte informasjonssystemer må det gjøres organisatoriske tiltak der det bør ligge styringsansvar på statlig nivå.

Det bør også gjennomføres økonomiske og finansielle tiltak. Stikkord er gjennomgang av sjøfartsavgifter, utvidet statlig engasjement i terminalstruktur og statlig oppstartsstøtte til nye intermodale transportløsninger.

Forslagsstillerne mener det er viktig at slik organisering og tilhørende finansiering avklares før endelig NTP-forslag utarbeides, og peker også på at et eget handlingsprogram for utvikling av transportknute med fordel kan etableres og settes i gang som eget

nasjonalt samferdselsprosjekt, uavhengig av rulleringen av NTP, og med egen tilhørende statlig finansiering.

Kollektivløsninger i de store byene

De fire store byene Oslo, Bergen, Trondheim og Stavanger har felles utfordringer når det gjelder investering i moderne kollektivnett. Alle byene har jernbanetilknytning.

Forslagsstillerne mener det vil være naturlig med statlig samordning i utvikling av kollektivnett i disse byene der bykommunen, Jernbaneverket, berørte fylkeskommuner og Statens vegvesen i dag har delansvar. Med dagens politikk er det tilfeldig om slik samordning skjer. Resultatet kan bli dårlige løsninger. Bybanen i Bergen er et slikt eksempel, i bygging og drift er Jernbaneverket og NSB holdt helt utenfor prosjektet.

Intet tyder på at Regjeringen vil gjennomføre samordningsgrep på dette viktige området, til tross for at Regjeringen hevder at den vil prioritere både jernbane og kollektivtrafikk. Forslagsstillerne mener et eget program for kollektivløsninger i de store byene bør ha statlig styring. Forslagsstillerne mener det også er viktig å se nærmere på et samordnet og felles statlig finansieringssystem for kollektivtransport i disse byene, der både buss og banebaserte løsninger omfattes. Forslagsstillerne viser til svar på spørsmål nr. 604 (2007-2008) fra stortingsrepresentant Arne Sortevik til samferdselsminister Liv Signe Navarsete, der midler til ulike typer kollektivtrafikk i de fire byene er oppgitt for årene 2004-2007.

Nasjonale samferdselsprosjekt

Forslagsstillerne peker på at noen samferdselsprosjekt gjennom størrelse, innhold og nasjonal betydning bør tas ut av Nasjonal transportplan, og gjennomføres som nasjonale prosjekter med egen avklart statlig finansiering.

Forslagsstillerne peker spesielt på vei- og jernbaneløsning til og rundt landets hovedstad Oslo, der effektive, sikre og miljøvennlige transportløsninger gir åpenbar positiv effekt også for det nasjonale transportsystemet. Forslagsstillerne mener det er feil at slike nasjonale samferdselsprosjekt skal tvangsfinansieres gjennom bompengefinansiering. Det innebærer, i tillegg til ekstrabeskatning av bilistene, også manglende nasjonal styring av slike viktige prosjekter. Både Oslopakkene (Oslopakke 3) og Bergensprogrammet er eksempler på nettopp dette. Forslagsstillerne mener den samlede nasjonale effekten blir dårligere når man velger slike løsninger.

Forslagsstillerne peker også på bygging av moderne firefelts veier mellom de største byene Oslo, Bergen, Trondheim og Stavanger som et annet slikt nasjonalt samferdselsprosjekt.

Avklart og forutsigbar finansieringsløsning

Med planvedtak knyttet til Nasjonal transportplan følger det ikke forpliktende finansiering. Det trengs nye finansielle verktøy for å sikre avklart, langsiktig og forutsigbar finansiering. Forslagsstillerne har lenge foreslått å opprette et infrastrukturfond der det foreslås å øremerke årlig avkastning fra 300 mrd. kroner av oljefondet til investering i veier, jernbane og kollektivnett. Forslagsstillerne har også foreslått å opprette statlige selskap innenfor vegsektoren og jernbane som kan ta opp statlige lån til nødvendige investeringer. Forslagene er nylig avvist av alle de øvrige partiene. Regjeringen har avlyst sin egen oppskrift med prosjektfinansiering og er skeptisk til offentlig-privat samarbeid (OPS). Forslagsstillerne peker også på at de prosjekt der OPS er prøvd, er basert på delvis bompengefinansiering, men understreker at OPS først og fremst er en alternativ metode å organisere planlegging, finansiering, bygging, drift og vedlikehold på. Ulike finansieringsmåter kan brukes som en del av denne metoden; forslagsstillerne anbefaler også her full statlig finansiering.

Forslagsstillerne viser til at Regjeringen i tillegg til årlig statlig finansiering på årlig statsbudsjett, som er et utgiftsbudsjett, ser ut til å stå igjen med kun to tilleggsverktøy innenfor finansiering av samferdselsprosjekt; utvidet bruk av bompenger og utsettelse av gjennomføring av nødvendige investeringer.

Forslagsstillerne mener det er nødvendig å avklare og bekrefte at flere metoder innenfor organisering og finansiering vil bli brukt i planperioden 2010-2019. Forslagsstillerne peker igjen på etablering av infrastrukturfond med øremerket avkastning fra deler av oljefondet, på bruk av statlige lån, på bruk av prosjektfinansiering og på bruk av OPS som finansieringsverktøy, for å sikre statlig finansiering av nødvendig investering i nasjonal infrastruktur.

Forslagsstillerne minner også om at staten i hovedsak budsjetterer og fører regnskap etter kontantmetoden, noe som innebærer at investeringer likebehandles med årlige utgifter. Gode veier varer i minst 50 år. Forslagsstillerne mener det er åpenbart feilaktig at pengebruk til investeringer som varer i et halvt hundre år, hvert år må prioriteres på lik linje med utgiftsbaserte tiltak som varer i mindre enn 12 måneder.

Forslagsstillerne mener det bør gjennomføres et budsjett- og regnskapsmessig skille mellom budsjetter og regnskaper for mangeårige investeringer, og budsjetter for regnskap for årlige utgifter. Etter forslagsstillerne mening vil et slikt skille sikre avklart, forutsigbar og mangeårig finansiering av store samferdselsmessige investeringer. Avklart, forutsigbar og langsiktig investering i samfunnsmessig infrastruktur vil forsterke langsiktig vekst i økonomien.

FORSLAG

På denne bakgrunn fremmes følgende

f o r s l a g :

I

Stortinget ber Regjeringen i løpet av 2008 legge frem forslag om gebyrer og avgifter innenfor sjøtransport.

II

Stortinget ber Regjeringen i løpet av 2008 legge frem forslag om skatter og avgifter i transportsektoren.

III

Stortinget ber Regjeringen i løpet av 2008 legge frem egen sak om strategi for norsk luftfart.

IV

Stortinget ber Regjeringen i løpet av 2008 legge frem forslag om nasjonalt prosjekt for å utvikle transportknutepunkt (intermodale knutepunkt).

V

Stortinget ber Regjeringen i løpet av 2008 legge frem egen sak om utvikling av fremtidige kollektivløsninger i de største byene.

VI

Stortinget ber Regjeringen i løpet av 2008 legge frem egen sak om egne investeringsprogram for store nasjonale samferdselsprosjekt.

VII

Stortinget ber Regjeringen i løpet av 2008 legge frem egen sak om bruk av nye finansieringsløsninger for å sikre statlig finansiering av investeringer innenfor samferdselssektoren.

12. mars 2008