



Representantforslag 177 S

(2009–2010)

fra stortingsrepresentantene Øyvind Halleraker, Ingjerd Schou, Bjørn Lødemel, Siri A. Meling, Gunnar Gundersen, Trond Helleland og Frank Bakke Jensen

Dokument 8:177 S (2009–2010)

Representantforslag fra stortingsrepresentantene Øyvind Halleraker, Ingjerd Schou, Bjørn Lødemel, Siri A. Meling, Gunnar Gundersen, Trond Helleland og Frank Bakke Jensen om å ta i bruk prosjektfinansieringsmodeller innenfor norsk samferdsel

Til Stortinget

Bakgrunn

Det haster med å få bygget ut det norske vei- og jernbanenettet. Landets innbyggere trenger bedre fremkommelighet, sikrere veier og kortere reisetider over hele landet. En forutsetning for å få til dette er at man benytter de organiserings- og finansieringsløsningene som gir mest mulig igjen for pengene og dessuten gir raskest mulig realisering av prosjektene.

Strammere økonomiske rammer vil stille sterkere krav til politisk prioritering og til å finne nye løsninger for å realisere nye prosjekter. For å få tilpasset statsbudsjettet til handlingsregelen igjen, og for samtidig å sikre nødvendig nysatsing, er man nødt til å ta i bruk de handlingsmuligheter man har. Dette vil kreve økt anvendelse av andre finansierings- og organisasjonsmodeller som for eksempel prosjektfinansiering og offentlig-privat samarbeid – OPS.

OPS og prosjektfinansiering er løsninger som gir mer nyskaping, økt kvalitet, større fokus på livsløpskostnadene og dermed en mer effektiv utnyttelse av samfunnets ressurser. Ikke minst betyr OPS-organisering raskere igangsettelse og ferdigstilling. OPS kan innebære ulike finansieringsmodeller. Innenfor samferdselsområdet har mønsteret vært at private har finansiert prosjektet i utbyggingsfasen, og mottar avtalefestet godtgjørelse over 25 år. På denne måten

blir OPS-prosjektet i realiteten likevel fullfinansiert av den offentlige oppdragsgiveren. Uavhengig av dette har også bompengebidrag fra et selvstendig bompengeselskap bidratt til den statlige finansieringen. Dette er etter norsk OPS-modell et selskap uavhengig av OPS-selskapet. I andre land er det mer vanlig at disse funksjonene ivaretas av samme selskap. Ofte som konsesjonærer eller såkalte BOT-selskap (build-operate – transfere). I Norge har vi også god erfaring med prosjektfinansiering ved å opprette et dedikert statlig selskap for det enkelte prosjekt/oppgave som skal løses, som for eksempel ved Gardermoen-utbyggingen. Dette er modeller som er anvendt i stor skala i andre nordiske land. De ulike modellene kan tilpasses etter hva som er den beste løsningen for det enkelte prosjekt.

Risikofordeling er også et viktig element for bruk av OPS-løsninger. OPS betyr avklart fordeling av risiko og ansvar mellom oppdragsgiver og leverandør. Dette sikrer det offentlige en mye større grad av kontroll og risikoavdekking, og ved at ansvaret ved eventuelle overskridelser overføres til OPS-selskapet. Eksempelene med overskridelser i offentlige byggeprosjekter er mange. Bare i utbyggingsprosjektet av E6 Øyer–Tretten ser man nå en kostnadsoverskridelse på minimum 250 mill. kroner. Bare 6 måneder etter at utbyggingsvedtaket ble gjort og før man i det hele tatt har begynt å bygge, er saken tilbake i Stortingets for revisjon av finansieringsplan og tilleggsbevilgning.

OPS har med stor suksess vært brukt på flere store veiprojekter i Norge. Man har sett at organiseringen har gitt halvert byggetid og raskere igangsettelse av prosjektene. I NTP 2010–2019 står det at OPS-modellen har gitt raskere prosjektgjennomføring, men at det ikke er mulig å dokumentere verken høyere eller lavere kostnader enn ved tradisjonell gjennomføring. I 2003 leverte imidlertid konsultentselskapet KPMG

en rapport om OPS til Nærings- og handelsdepartementet. I denne rapporten vises det bl.a. til andre lands erfaringer, hvor man i England har gjennomsnittlige besparelser på 12–18 pst. på veibygging med OPS-løsninger. I Finland har man spart 10–15 pst. ved bygging av motorvei med OPS. Kostnadsreduksjoner ved bruk av OPS kan altså dokumenteres.

Alle de tre prøveprosjektene fra Nasjonal transportplan (NTP) 2002–2011 er nå ferdig utbygde. Alle prosjektene har blitt ferdigstilt på rundt halve tiden av tradisjonell utbygging, og alle regnes som meget vellykkede prosjekter til nytte for trafikanter og bedrifter. Forslagsstillerne vil derfor henvise til Transportøkonomisk institutt (TØI)/Dovres positive omtale av:

1. rasjonell prosjektgjennomføring
2. kortere byggetid
3. innovasjon
4. mer hensiktsmessig risikofordeling
5. fornøyde lokalpolitikere og lokalsamfunn
6. rask anskaffelsesprosess

Dessuten er det grunn til å framheve rådene fra fagorganisasjoner som Opplysningsrådet for veitrafikk, Trygg Trafikk, NAF, Transportbrukernes fellesorganisasjon, NHO, og ikke minst Statens vegvesen og Jernbaneverket som er positive til bruk av OPS som finansieringsmodell.

Høyre vil ha raskere realisering av viktige samferdselsprosjekt og mest mulig igjen for investeringene på samferdselssektoren, og viser til at bruk av langsiktige og forutsigbare finansieringsordninger for nye investeringsprosjekter må benyttes.

Forslag

På denne bakgrunn fremmes følgende

f o r s l a g :

Stortinget ber regjeringen ta i bruk prosjektorganiseringmodeller som OPS på egnede infrastrukturprosjekter, og ber regjeringen hvert år igangsette minst 3 veiprosjekter og 1 jernbaneprojekt med OPS-organisering/-finansiering.

30. september 2010