



# Representantforslag 5 S

(2012–2013)

fra stortingsrepresentantene Øyvind Halleraker, Ingjerd Schou, Lars Myraune, Bjørn Lødemel og Elisabeth Røbekk Nørve

Dokument 8:5 S (2012–2013)

## Representantforslag fra stortingsrepresentantene Øyvind Halleraker, Ingjerd Schou, Lars Myraune, Bjørn Lødemel og Elisabeth Røbekk Nørve om bruk av mer moderne metoder i vei- og jernbaneutbygginger

Til Stortinget

### Bakgrunn

Forslagsstillerne ønsker å styrke Norges konkurransekraft gjennom å satse på nye ideer og bedre løsninger i samferdselssektoren. Norge trenger en infrastruktur som er tilpasset fremtidens krav til sikkerhet, komfort, kvalitet, forutsigbarhet og tilgjengelighet. Flere, bedre og tryggere veier knytter landet sammen, legger et bedre grunnlag for økonomisk vekst og gir livskraftige lokalsamfunn. En moderne og effektiv jernbane gjør toget mer attraktivt for næringsliv og reisende, og fører til redusert bilbruk.

Vår fremtidige kunnskapsøkonomi må baseres på en moderne infrastruktur. Næringsdrivende, lastebil-sjåfører, pendlere, skoleelever og småbarnsfamilier er alle avhengige av god fremkommelighet. Effektive kommunikasjonsmuligheter er god næringspolitikk, god distriktpolitikk og god bypolitikk. Mobilitet er viktigste vilkår for vekst.

Norge ligger langt bak i satsingen på infrastruktur. Kvaliteten på veiene er lavere enn behovene og det en burde kunne forvente i et moderne samfunn. Kapasiteten på jernbanenettet er så dårlig at gods flyttes fra bane til vei, og folk står som sild i tønne på viktige pendlerstrekninger. Det er et betydelig etterslep på vedlikeholdet av veier, jernbane, tunneler, kaier og broer. Det tar også for lang tid å bygge ut nye veier og jernbanestrekninger. Forslagsstillerne ser at

det er nødvendig å bruke nye ideer og bedre løsninger for å løse disse problemene.

At det offentlige samarbeider med private aktører om å løse viktige samfunnsoppgaver er ikke noe nytt. Det er mange eksempler i mange sektorer på at det gir de beste løsningene. Derfor oppfatter forslagsstillerne det som dårlig begrunnet og uheldig at regjeringen har valgt å avvise modellen offentlig-privat samarbeid (OPS) som et middel til å få bedre løsninger i samfunnet.

Stadig flere har anbefalt regjeringen å begynne å se på samferdselsorganiseringen og finansieringen med nye øyne. Transportetatene og Avinor sier blant annet i sin innstilling til alternativ Nasjonal transportplan 2014–2023 at det kreves en mer effektiv og raskere planlegging, og at det er nødvendig å legge til rette for økt konkurranse og effektiv produksjon. «Ikke minst er det avgjørende med en langsiktig og forutsigbar finansiering.» Med disse forutsetningene sier transportetatene og Avinor at det er mulig å bygge ut infrastrukturen til god standard i løpet av 20 år. Disse forslagsstillerne mener dette burde være et minstekrav.

### Flere, bedre og tryggere veier

Det er mye bra å si om omgivelsene til norske veier. Store naturopplevelser gjør kjøreturen spennende. Imidlertid er veistandarden langt dårligere enn i land det er naturlig å sammenligne seg med. Mens Sverige har om lag 4 500 km møtefri vei, har Norge kun 500 km. I tillegg har Norge et vedlikeholdsetterslep estimert til 400–500 mrd. kroner.

I 2011 omkom 168 personer på norske veier. Over 8 500 ble skadet. Det må bli tryggere å ferdes i trafikken, og det er behov for en satsing på trafikksikkerhet. Forslagsstillerne vil bygge flere, bedre og tryggere veier for å kunne nå nullvisjonen. Veinettet

må utformes for å kunne avdempe de negative effektene av normale menneskelige feilhandlinger. Det kreves at etterslepet på veinettet hentes inn, og det krever en sterkere prioritering av midtrekkverk og flerfeltveier.

### Ny løsning – Offentlig-privat samarbeid

Offentlig-privat samarbeid (OPS) er en organiseringsmetode for større prosjekter i offentlig regi. Den offentlige utbygger beskriver hvordan veien eller jernbanestrekningen skal se ut, og definerer hvilke standarder og kvaliteter man vil ha levert. Innenfor disse rammene får den private aktøren frihet til å planlegge og gjennomføre arbeidet på en mest mulig hensiktsmessig måte.

I mai 2012 ble rapporten «Finansiering, effektivitet og styring: Alternative finansierings- og organiseringsformer for transportinfrastruktur» levert av Vista Analyse på bestilling fra Samferdselsdepartementet, Rapport 2012/19. Rapporten finner at:

«dagens bevilgnings- og beslutningssystem for offentlige infrastrukturinvesteringer innenfor vei og bane gir uforutsigbare rammebetingelser. Dette bidrar til effektivitetstap i gjennomføringen av vedtatte prosjekt».

Rapporten anbefaler bruk av OPS på veiprojekter:

«Innenfor veisektoren har den norske OPS-modellen vist seg godt egnet. OPS-modellen etter mønster fra de tre prøveprosjektene bør vurderes som en alternativ kontraktsform på linje med øvrige kontraktsformer.»

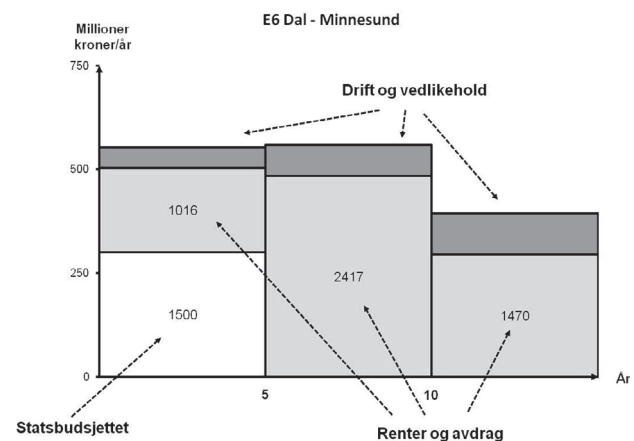
OPS bør begrunnes i effektivitet og mulighetene for tidligere realisering innenfor begrensningene som følger av årlige budsjettrestriksjoner og -prioriteringer.

Forslagsstillerne viser til at det er en rekke fordele med OPS-prosjekter:

- Vesentlig kortere utbyggingstid, nesten halvert.
- Optimal prosjektfremdrift og tilpasning av prosjektet til et livsløpsperspektiv. Gir sammenhengende utbygging av lange strekninger.
- Ferdigstilling til rett tid og avtalt pris. Utbyggingskostnadene er garanterte, ingen budsjettsprekker for staten og skattebetalerne.
- Sannsynligvis rimeligere gjennomføring enn ved tradisjonell utbygging.
- Premierer en privat utbyggers kompetanse og fleksibilitet.
- Kan ta større hensyn og tilpasningsevne til brukerkrav.
- Gir incentiver til innovasjon og smart veibygging og verdibevarende vedlikehold.

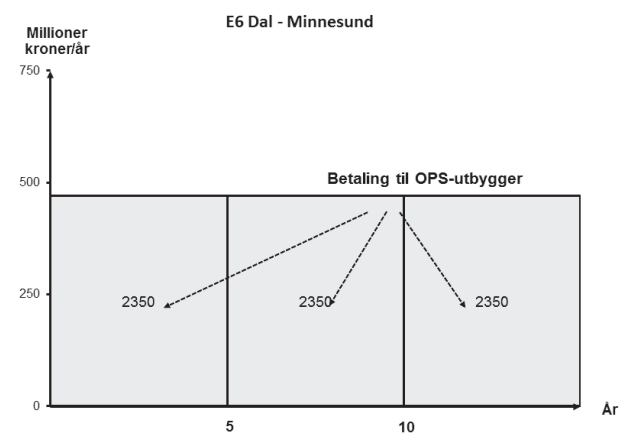
- Drift og vedlikehold av veikapitalen er inkludert i kontrakten. Årlige utbetalinger til utbygger i 25 år gjør at veien forblir av høy kvalitet i hele perioden.

Forslagsstillerne vil vise til to prinsippdiagram som viser forskjellen på regjeringens mest brukte utbyggingsmetode, bompengefinansiering, og Høyres foretrukne utbyggingsmetode, OPS. De to prinsippdiagrammene er sett fra statens side, og skildrer utbygging av en tenkt veistrekning på rundt 40 km motorvei klasse A. Prinsippdiagrammene er utformet ut fra informasjon tilgjengelig i KS2 – Kvalitetssikring av Prosjektet E6 Dal–Minnesund.



Som man ser av diagrammet, er første del av investeringene bevilget over statsbudsjettet. Samtidig blir betydelige deler av utbyggingen finansiert ved låneopptak av et bompengeselskap, og dette betyr at renter og lån må nedbetales som følge av statens forutsetninger. I tillegg kommer drift og vedlikehold av veistrekningene.

I et OPS-prosjekt vil disse hensyn være innbakt i OPS-vederlaget som staten betaler:



Det er i realiteten liten forskjell på å bygge ut ved hjelp av bompenger og å bruke en OPS-organisering. Forskjellen er at OPS er en bedre løsning, blant annet

fordi livsløpvedlikehold blir inkludert i totalprisen. Forslagsstillerne mener derfor at OPS er å foretrekke som utbyggingsmetode for viktige prosjekter, og særlig større prosjekter. Forslagsstillerne mener at OPS er godt egnet for utbygging av hele korridorer og der man ser hele korridorer i sammenheng for å gi billigere løsninger.

### **Erfaringer i Norge**

Den forrige borgerlige regjeringen gjennomførte utbygging av 3 OPS-prosjekter. Disse var:

- E39 Klett–Bårdshaug
- E39 Lyngdal–Flekkefjord
- E18 Grimstad–Kristiansand

En analyse av Transportøkonomisk institutt (TØI) (TØI-rapport 890/2007) konkluderer med følgende positive effekter av de tre OPS-prosjektene gjennomført i Norge:

- Vesentlig kortere utbyggingstid
- Optimalisering av livssyklus-kostnader
- Uavhengighet til årlige budsjetteringer

Møreforskning la nylig frem rapporten «Alternativ finansiering av transportinfrastruktur – Noen utvalgte problemstillinger», Rapport 1210. Her konkluderes det også med at den finansieringsform som gir de laveste samfunnsøkonomiske kostnadene, bør velges etter nærmere analyser for hvert enkelt prosjekt eller program. Rapporten anbefaler også at store prosjekter/programmer bør sikres sammen-

hengende finansiering, og organiseres slik at utbyggings- og driftsressurser utnyttes best mulig.

«Statlige aksjeselskaper kan være egnet til å forestå en samordnet utbygging av store prosjekter/programmer. OPS kan være egnet der fordelene med å samordne utbyggings- og driftsfasen i teknisk krevende prosjekter, overstiger de samfunnsøkonomiske merkostnadene knyttet til å dekke selskapets risiko, og kostnaden ved mulig svakere fleksibilitet i OPS-kontrakter knyttet til endrede krav fra markedet».

All erfaring og forskning på bruk av offentlig-privat samarbeid i Norge viser at dette er et meget nyttig virkemiddel på egnede prosjekter. Forslagsstillerne mener derfor dagens regjering gjør trafikanter og næringsliv en bjørnetjeneste når de lar sin allergi mot private løsninger stå i veien for et effektivt og godt virkemiddel for flere, bedre og tryggere veier – og en mer moderne jernbane.

### **Forslag**

På denne bakgrunn fremmes følgende

forslag:

Stortinget ber regjeringen ta i bruk offentlig-privat samarbeid som løsning for egnede infrastrukturprosjekter på vei og jernbane, og legge frem en plan for dette i forbindelse med Nasjonal transportplan 2014–2023.

4. oktober 2012

