



Transport- og kommunikasjonskomiteen
Stortinget
0026 Oslo

Vår dato 07.05.2009
Deres dato
Vår referanse 212416/JL
Deres referanse

Innspill til transport- og kommunikasjonskomiteens behandling av St.meld. nr. 16 (2008-2009) Nasjonal transportplan 2010-2019

Næringslivets Hovedorganisasjon viser til St.meld. nr. 16 (2008-2009) Nasjonal transportplan 2010–2019, som ble lagt frem for Stortinget vårsesjonen 2009, samt vårt høringsbrev til komiteen av 1. april 2009.

Dagens finansieringsløsning – ineffektiv utnyttelse av ressursene

Dagens finansieringsløsninger med årlige bevilgninger over statsbudsjettet er mangelfulle og sikre ikke tiltrekkelig rasjonell gjennomføring av vei- og jernbaneprosjekter. Oppstyking av bevilgningene øker utbyggingskostnadene og forhindrer rask fremdrift i utbyggingen. Kortsiktighet i og størrelsen på dagens kontrakter gjør det videre mindre attraktivt for utenlandske entreprenører å etablere prosjektorganisasjoner i Norge, samt for etablerte entreprenører å investere langsiktig i produktivitetsforbedringer og organisasjonsutvikling.

I en årrekke har samferdsel vært salderingsposten i statsbudsjettene. Ifølge NTP 2010-2019 vil opptrappingen på samferdselsområdet fases så raskt som mulig inn i økonomien, men innenfor avgrensningene til et forsvarlig opplegg og i lys av økonomiske konjunkturer. Dette åpner for at Finansdepartementet fortsatt kan bruke samferdselsprosjektene som den kanskje viktigste konjunkturregulator. Dersom samferdselsinnsatsingen fortsatt skal være konjunkturavhengig, skaper det en vedvarende usikkerhet om de ulike prosjektene i NTP vil bli stoppet eller ført videre.

Behov for alternative finansieringsformer

Næringslivet er opptatt av en effektiv utnyttelse av ressursene og en sammenhengende utbygging av lengre strekninger både for vei og jernbane. Det må skapes langsiktighet og forutsigbarhet og sørges for at prosjektene gjennomføres så rasjonelt som mulig. Dette har stor betydning for næringslivets konkurransekraft.

Etter NHOs vurdering uttrykker også regjeringen dette som et sentralt mål i stortingsmeldingen. Regjeringen foreslår at tre store, helhetlige investeringsprosjekter føres på egne poster i samferdselsbudsjettet. Ifølge Samferdselsdepartementet er det betydelige besparelser ved en helhetlig utbyggingsstrategi. En økt vekt på sammenhengende utbygging av lengre strekninger og nye kontraktsformer vil i følge departementet gi bedre forutsetninger for å gjennomføre prosjektene og redusere utbyggingskostnadene. I tillegg kommer gevinstene ved at man kan ta ut større nytte for trafikantene når også tilstøtende

strekninger er utbygd. Dette skal også synliggjøre anslått bevilgningsnivå og forventes å bidra til mer rasjonell framdrift. Det fastslås at kontraktsformen er krevende å utvikle, slik at det vil ta tid før den kan tas i bruk.

NHO foreslår en langt mer omfattende innføring av prosjektfinansiering. Prosjektfinansiering vil sikre konsentrerte anleggsperioder og forutsigbare budsjetter for å få effektiv gjennomføring av igangsatte prosjekter. De gjennomførte OPS-prosjektene på vei har ikke vært avhengig av de årlige statsbudsjettene i anleggsfasen, og erfaringer med hensyn til fremdrift har vært positiv. Dersom prosjektfinansiering forutsetter endringer i statens økonomireglement, mener NHO komiteen bør be Samferdselsdepartementet igangsette en større offentlig utredning hvor dagens budsjetterings- og finansieringsløsning gjennomgås med sikte på hensiktsmessighet og måloppnåelse samt hvor alternative løsninger vurderes, herunder prosjektfinansiering og langtidbudsjettering i samferdselssektoren.

En prosjektfinansiering kan håndteres enten ved statlig eller private lån. NHO mener først og fremst større og helhetlige investeringsprosjekter i stamnettet egner seg for prosjektfinansiering. Dette vil bidra til å styrke korridortenkningen. Det er viktig at vedlikeholdet blir sett i sammenheng med investeringene. Følgende større strekningsvise prosjekter i stamnettkorridorene kan være aktuelle for prosjektfinansiering:

E6 Riksgrensen/Svinesund – Oslo (Oslo-pakke 3)
 E18 Riksgrensen/Ørje – Oslo
 E18 Oslo – Kristiansand
 E39 Stavanger – Bergen – Ålesund
 E39 Ålesund – Trondheim
 E134 Drammen – Haugesund
 E16 Sandvika – Bergen
 Rv7/52
 E6 Oslo – Trondheim
 E136 Dombås – Ålesund
 Rv3 Kolomoen – Ulsberg
 E6 Trondheim – Fauske og Rv 80 Fauske – Bodø
 E6 Fauske – Norkjosbotn – Kirkenes

Innspill til komiteens innstilling

NHO ber komiteen å ta hensyn til følgende i sin behandling av St.meld.nr. 16 (2008-2009): *Dagens finansieringsløsninger med årlige bevilgninger er mangelfulle og sikrer ikke tiltrekkelig rasjonell gjennomføring av vei- og jernbaneprosjekter. Det er behov for mer langsiktighet og forutsigbarhet i utbyggingen, samt mer rasjonell gjennomføring av prosjektene. En effektiv utnyttelse av ressursene og en sammenhengende utbygging av lengre strekninger er nødvendig. Det er i denne sammenheng viktig med konsentrerte anleggsperioder og forutsigbare budsjetter for å få effektiv gjennomføring av igangsatte prosjekter. Det knytter seg store gevinster til en mer sammenhengende utbygging av lengre strekninger. Samferdselsdepartementet bør prosjektfinansiere flere større utbyggingsprosjekter. De gjennomførte OPS-prosjektene på vei har ikke vært avhengig av de årlige statsbudsjettene i anleggsfasen, og erfaringer med hensyn til fremdrift har vært positiv.*

Dersom prosjektfinansiering forutsetter endringer i statens økonomireglement bør Samferdselsdepartementet igangsette en større offentlig utredning hvor dagens budsjetterings- og finansiøsning gjennomgås med sikte på hensiktsmessighet og måloppnåelse samt hvor alternative løsninger vurderes, herunder prosjektfinansiering og langtidsbudsjettering i samferdselssektoren.

Med vennlig hilsen
NÆRINGSLIVETS HOVEDORGANISASJON
Avdeling Innovasjon

Inger Aarvig
Avd.direktør