



Innst. 273 S

(2010–2011)

Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:83 S (2010–2011)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Borghild Tenden og Trine Skei Grande om intercitytog på Østlandet

Til Stortinget

Sammendrag

I representantforslaget fremmes følgende forslag:

«I

Stortinget ber regjeringen etablere en egen prosjektorganisasjon for gjennomføring av intercityprosjektet på Østlandet, som inkluderer strekningene Oslo–Halden, Oslo–Skien og Oslo–Lillehammer, samt en ny forbindelse til Hønefoss og oppgradering av jernbanen mot Stockholm.

II

Stortinget ber regjeringen sørge for at intercityprosjektet gjennomføres på basis av en statlig reguleringsplan.

III

Stortinget ber regjeringen sørge for at intercityprosjektet får anledning til å legge ut statsgaranterte obligasjoner i markedet.»

For nærmere redegjørelse for forslaget vises til dokumentet.

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Anne Marit Bjørnflaten, Susanne Bratli, Freddy de Ruiter, Gorm Kjernli, Magne Rommetveit og Tone Merete Sønsterud, fra Fremskrittspartiet, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen, Bård Hoksrud og Arne Sortevik, fra Høyre, Øyvind Halleraker, Lars Myraune og Ingjerd Schou, fra Sosialistisk Venstreparti, Hallgeir H. Langeland, fra Senterpartiet, Janne Sjelmo Nordås, og fra Kristelig Folkeparti, lederen Knut Arild Hareide, visertil vedlagte uttalelse, datert 9. mars 2011, fra Samferdselsdepartementet v/statsråden i saken.

Komiteen vil peke på at det er viktig at reisende får et togtilbud som er preget av sikkerhet, regularitet og kvalitet for sine daglige reiser og slik sett fortsetter å benytte toget som fremkomstmiddel.

Komiteen mener det er nødvendig å planlegge mer helhetlig og med bedre planleggingsverktøy. Modeller som viser lønnsomhet og ringvirkninger for hele samfunnet må synliggjøres, ikke bare innenfor isolerte enkeltprosjekt.

Komiteen vil peke på at InterCity-triangelet utgjør hovednavet i utbygging og utvikling av norsk jernbane. Hindringer i dette området forplanter seg til andre deler av landet.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, vil understreke viktigheten av at utredningsarbeidet i IC-triangelet er tett koordinert med den pågående høyhastighetsutredningen, og peker på at Stortinget har gitt føringer om økt hastig-

hetsstandard til minst 250 km/t på utbyggingene i triangelet.

Flertallet vil foreslå:

«Dokument 8:83 S (2010–2011) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Borghild Tenden og Trine Skei Grande om intercitytog på Østlandet – vedlegges protokollen.»

Et annet flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, peker på at InterCity-triangelet er ryggraden i jernbanetilbudet på Østlandet. Dette flertallet vil peke på at Jernbaneverkets stamnettutredning i forbindelse med Nasjonal transportplan for perioden 2010–2019 klart og tydelig pekte på det store forfallet som er på det meste av jernbanenettet i Norge. Dette flertallet vil peke på at utredningen den gangen pekte på et behov for investeringer på mellom 80–100 mrd. kroner for å komme opp på en akseptabel standard. Dette flertallet vil peke på at man er fornøyd med de økte bevilgningene som er gjort på jernbanesiden de siste årene, men at dette er småtteri i forhold til de store behovene på jernbanenettet i Norge, og spesielt også på InterCity-triangelet mellom Skien–Halden og Lillehammer.

Dette flertallet vil også peke på at dersom jernbanen skal ha en fremtid, er det viktig at man i jernbanesektoren åpner horisonten og tar i bruk nye måter å organisere og finansiere jernbaneinvesteringer på.

Dette flertallet har merket seg at tilstanden på dagens jernbane i Østlandsområdet ikke er god nok til å levere et tilfredsstillende reisetilbud.

Dette flertallet mener det må tenkes grunnleggende nytt om jernbanesektoren mht. finansiering av store utbyggingsprosjekter; som dobbeltspor i InterCity-triangelet (Skien–Oslo–Lillehammer, Oslo–Halden/Kornsjo/svenskegrensa), med blant annet samarbeid mellom offentlige og private instanser, prosjektorganisering og andre finansieringsformer.

Dette flertallet mener videre at det må utarbeides en egen plan for utbygging av dobbeltspor i hele InterCity-triangelet.

Dette flertallet mener det må utarbeides egne forpliktende handlings- og utbyggingsplaner for hovedkorridorene for jernbane i Østlandsområdet. Som en del av planverket må både rassikring, trafikk-sikkerhet og universell utforming fremgå.

Dette flertallet understreker at befolknings-tettheten og -veksten i Østlandsområdet tilsier en egen handlings- og tidsplan for realisering av utbygging av dobbeltspor m.m. for intercitytog. Dette må være en plan som sikrer forutsigbar finansiering og organisering.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet er enig med forslagsstillerne i at det er behov for ytterligere utbygging i IC-triangelet og viser til at det allerede er satt i gang en konseptvalgutredning (KVU) med etterfølgende kvalitetssikring. Disse medlemmer mener dette må resultere i en utbyggingsplan som tidfester utbyggingen av IC-triangelet, og imøteser dette i forbindelse med rulleringen av Nasjonal transportplan 2014–2023. Disse medlemmer viser for øvrig til at det innenfor gjeldende IC-strategi og inneværende nasjonal transportplan foregår utbygging av dobbeltspor på IC-strekningene Barkåker–Tønsberg, Holm–Holmestrand–Nykirke og det nye dobbeltsporet Oslo–Ski. I tillegg foreligger det planer for Eidangerforbindelsen, og fra Eidsvoll mot Hamar.

Disse medlemmer viser også til at Jernbaneverket allerede har fått i oppgave av Samferdselsdepartementet å belyse og utrede behovet for og tidfesting av en eventuell ny forbindelse gjennom Oslo. I tillegg er det i gang KVU for Ringeriksbanen og for ny teknologisk plattform for signalanlegg.

Disse medlemmer er glade for at en har sett et markant temposkifte i jernbaneutbygging, fornying og vedlikehold de siste årene under den rød-grønne regjeringen. Jernbanebevilgningene har økt med nesten 70 pst. siden 2005, og det foregår mer bygging og planlegging av jernbane enn på mange år. Disse medlemmer imøteser en videre realisering av en storstilt utbygging av jernbanen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet påpeker at Fremskrittspartiet har foreslått å bevilge 60 mrd. kroner ut over regjeringens rammer i Nasjonal transportplan for perioden 2010–2019, jf. Innst. S. nr. 300 (2008–2009). Dette er også fulgt opp gjennom Fremskrittspartiets forslag til alternativt statsbudsjett både for 2010 og 2011, jf. Innst. S 13 (2010–2011). Disse medlemmer vil her blant annet peke på at Fremskrittspartiet har foreslått å konkurranseutsette flere jernbanestrekninger for å bedre tilbudet til kundene, noe som også er gjort med svært stort hell på Gjøvikbanen, hvor konkurransen førte til 40 pst. flere avganger, mer fornøyde kunder og det til en lavere pris enn det man betalte tidligere. Disse medlemmer vil videre peke på at Fremskrittspartiets forslag til økte bevilgninger ville medført en langt raskere utbygging av viktige jernbanestrekninger som for eksempel Eidangerpar-sellen, Oslo–Ski, Gjøvikbanen, Sørlandsbanen og Bergensbanen hvor det nå står en rekke prosjekter klare til å startes opp så fort det stilles midler til rådighet.

Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiet var det eneste partiet som i Innst. S. nr. 300

(2008–2009) til Nasjonal transportplan 2010–2019 gikk inn for utbygging av dobbeltspor på strekningen Haug–Halden (62 km), og at de andre partiene kun ønsket en utbygging på strekningen Oslo–Ski. Disse medlemmer viser til Samferdselsdepartementets svar på spørsmål 225 fra finanskomiteen/Fremskrittspartiets fraksjon av 6. oktober 2010, der det kommer frem at Fremskrittspartiets forslag for dobbeltspor helt frem til Halden er under utredning, og at utredningen skal gi grunnlag for omtale og prioritering i forbindelse med NTP 2014–2023. Disse medlemmer er godt fornøyd med at også Venstre nå ser ut til å støtte en slik utbygging i sitt representantforslag Dokument 8:83 S (2010–2011).

Disse medlemmer vil på denne bakgrunn fremme følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen ta i bruk livsløpsentrepriser ved bygging av store jernbaneprosjekter innenfor InterCity-triangelet.»

«Stortinget ber regjeringen sørge for at intercityprosjektet gjennomføres på basis av en statlig reguleringsplan.»

«Stortinget ber regjeringen utrede en statlig låneordning for infrastruktur, og legge dette frem for Stortinget i forbindelse med statsbudsjettet for 2012.»

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti viser til sine merknader i behandlingen av Dokument 8:54 S (2009–2010), jf. Innst. 198 S (2010–2011), hvor disse medlemmer stadfester sitt ønske om en realisering av dobbeltspor i hele InterCity-triangelet ved å ta i bruk nye organiserings- og finansieringsformer. Disse medlemmer vil igjen understreke at en viktig forutsetning for at togsektoren skal fungere optimalt, er et betydelig engasjement og forpliktelse fra Stortinget og

regjeringen. Dette krever store nok økonomiske rammer, forutsigbar finansiering og moderne organisering.

Forslag fra mindretall

Forslag fra Fremskrittspartiet

Forslag 1

Stortinget ber regjeringen ta i bruk livsløpsentrepriser ved bygging av store jernbaneprosjekter innenfor InterCity-triangelet.

Forslag 2

Stortinget ber regjeringen sørge for at intercityprosjektet gjennomføres på basis av en statlig reguleringsplan.

Forslag 3

Stortinget ber regjeringen utrede en statlig låneordning for infrastruktur, og legge dette frem for Stortinget i forbindelse med statsbudsjettet for 2012.

Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti.

Komiteen viser ellers til representantforslaget og rår Stortinget til å gjøre slikt

vedtak:

Dokument 8:83 S (2010–2011) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Borghild Tenden og Trine Skei Grande om intercitytog på Østlandet – vedlegges protokollen.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 29. mars 2011

Knut Arild Hareide

leder

Ingjerd Schou

ordfører

Vedlegg

Brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråden til transport- og kommunikasjonskomiteen, datert 9. mars 2011

Representantforslag - Dok. 8:83 S (2010-2011) fra stortingsrepresentantene Borghild Tenden og Trine Skei Grande om Intercitytog på Østlandet

Det vises til brev fra Stortinget v/ Transport- og kommunikasjonskomiteen av 17. februar 2011 hvor jeg blir bedt om å avgi uttalelse til forslag fra stortingsrepresentantene Tenden og Grande om ulike forhold knyttet til utbygging av jernbanen på Østlandet.

Å satse på jernbanen er en ambisjon som regjeringen deler og som kommer tydelig fram i St.meld. nr. 16 (2008-2009) Nasjonal transportplan 2010-2019. I planperioden legger regjeringen opp til en forsterket innsats for å bygge ut et kapasitetssterkt jernbanenett på IC-strekningene. Eksempelvis vil det når dobbeltsporparsellene Barkåker – Tønsberg (ferdigstilles høsten 2011) og Holm – Holmestrand – Nykirke (planlagt ferdig ved årsskiftet 2015-16), kun stå igjen om lag 15 kilometer mellom Nykirke og Barkåker samt Kobbervikdalen sør for Drammen, før det vil være sammenhengende dobbeltspor mellom Oslo og Tønsberg. De planlagte utbyggingsprosjektene vil bidra til redusert reisetid og økt kapasitet, noe som legger til rette for et utvidet persontogtilbud. I tillegg vil dobbeltsporutbyggingene bidra til høyere driftsstabilitet på strekningene.

Jeg er enig med forslagsstillerne om at det er behov for ytterligere utbygging og modernisering av jernbanen. Samferdselsdepartementet har derfor gitt Jernbaneverket i oppdrag å utarbeide en konseptvalgutredning (KVU) med etterfølgende ekstern kvalitetssikring (KS1) for IC-strekningene. For å få bedre styring med store prosjekter, har Stortinget bestemt at investeringsprosjekter over en viss størrelse skal gjennomgå en ekstern kvalitetssikring i tidlig fase i planleggingen. For at investeringsprosjekter som ikke er prioritert med oppstart i første planperiode i NTP (2010-2013), skal være aktuelle å prioritere i forbindelse med neste rullering av NTP (2014-2023) i 2013, må det for disse først omgang gjennomføres en konseptvalgutredning med en etterfølgende ekstern kvalitetssikring (KS1). Denne tilnærmingen vil samtidig gi grunnlag for å vurdere helheten i utbyggingsstrategien og vurdere behovet for å revidere gjeldende IC-strategi som er lagt til grunn i inneværende NTP.

Gjeldende strategi for utvikling av jernbaneinfrastrukturen på IC-strekningene er blant annet basert på 200 km/t som dimensjonerende hastighetsstandard og innebærer at jernbanen skal gå gjennom de store byene og befolkningskonsentrasjonene langs IC-

strekningene. I lys av blant annet utviklingen av ny teknologi innenfor sektoren, forventninger om sterkere befolkningsvekst i IC-området og føringer om bl.a. økt hastighetsstandard til minst 250 km/t gitt av regjering og Storting i forbindelse med behandlingen av NTP 2010-2019 og i behandlingen av 2010-budsjettet for Samferdselsdepartementet, jf. Innst. 13 S (2009-2010), er det nød vendig at Jernbaneverket foretar en ny gjennomgang av målsettinger og forutsetninger i gjeldende IC-strategi.

Jernbaneverket skal i konseptvalgutredningen blant annet gjennomføre analyser av hvilke samfunnsmessige transportbehov som kan forventes i dette området, samt vurdere ulike konsepter for å håndtere disse behovene. For konsepter som omhandler jernbanen, skal etaten utrede alternative målsettinger for IC-strekningenes standard med hensyn til blant annet framføringskapasitet, kjøretider og dimensjonerende hastighet. En IC-strategi basert på en hastighet på 250 km/t eller høyere, i tråd med Innst. 13 S (2009-2010) referert til ovenfor, vil inngå som ett av flere alternativ.

Jernbaneverket er videre bedt om å identifisere ulike handlingsalternativer og vurderer disse, blant annet med hensyn til utbyggingstempo, kostnader, samfunnsøkonomisk lønnsomhet, ferdigstillestidspunkt med mer. Jernbaneverket skal i denne sammenheng vurdere sammenhengende utbygging av enkeltkorridorer opp mot parsellvis utbygging i flere korridorer parallelt. Jernbaneverket har fått i oppgave å tidfeste utbyggingsalternativer.

Jernbaneverkets arbeid med konseptvalgutredningen for videre utbygging av dobbeltspor på IC-strekningene vil være et viktig innspill til etatenes og Avinor sitt planforslag til NTP 2014-2023. Konseptvalgutredningen vil deretter bli gjenstand for ekstern kvalitetssikring (KS1), og vil gi grunnlag for omtale og prioriteringer i stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan 2014-2023 som skal legges fram for Stortinget våren 2013.

Jeg har merket meg at forslagsstillerne også er opptatt av kapasitetsutfordringene i Oslo-området, og at de mener det er utenkelig at det kan etableres en langsiktig løsning uten at det bygges en ny tunnel under og gjennom Oslo. Denne problemstillingen har Samferdselsdepartementet tatt opp med etatene (Jernbaneverket, Statens vegvesen og Avinor) og bedt dem foreta en utredning som grunnlag for arbeidet med Nasjonal transportplan 2014-2023. Jeg viser til at etatene og Avinor i utredningsrapporten som ble

overlevert meg 1. februar i år, påpeker at det må arbeides videre med å se kollektiv- tilbudet i Oslo-området i sammenheng, og at man bør se nærmere på den framtidige rollefordelingen mellom ulike kollektivtilbud. I den videre planfasen for rulleringen av NTP er det derfor lagt opp til at det settes ned en prosjektgruppe, med representanter fra Jernbaneverket, Statens vegvesen, Oslo kommune og Akershus fylkeskommune, som skal se nærmere på arbeidsdelingen mellom de ulike kollektivtransportformene, behov for kapasitetsøkende tiltak og langsiktige utfordringer i Oslo-området.

Jeg er enig i at arbeidet med å løse kapasitetsutfordringene i Oslo-området må skje i nært samarbeid mellom forvaltningsnivåene med ansvar for de ulike kollektivtransport- formene, og støtter etatenes tilnærming til det videre arbeidet med denne saken. Det er viktig at behovet for jernbanekapasitet ses i en helhetlig sammenheng og vurderes opp mot kapasiteten i øvrig kollektivtransport og vegsystemet samlet sett i forbindelse med arbeidet med rulleringen av Nasjonal transportplan. I etatenes og Avinor sitt innspill til planprogram skal det også klarlegges og nærmere tidsfestes når det er behov for å starte opp en planleggings- og byggeprosess for en eventuell tunnelløsning, med oppstart av konseptvalgutredning (KVU/ KS1) som første skritt. Videre skal det lages en plan for å utvide kapasiteten på jernbanesystemet i Oslo-området frem til eventuelle nye tunnelløsninger kan være ferdig.

På samme måte som med KVU for IC-strekningene vil vurderingene og anbefalingene knyttet til kapasiteten i Oslo-området være viktige innspill til departementets arbeid med stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan 2014-2023. Departementet har videre bedt Jernbaneverket om å utarbeide flere andre utredninger som samlet vil legge viktige premisser for utviklingen av jernbanen de kommende årene. Dette gjelder blant annet KVU for ny teknologisk plattform for signalanlegg på det norske jernbanenettet, KVU for Ringeriksbanen og høyhastighetsutredningen. Jeg er opptatt av at disse utredningene sammen med de pågående planprosessene for dobbeltsporutbygginger, blir godt koordinert. Dette har Jernbaneverket et viktig ansvar for.

Forslagsstillerne er i tillegg til utbygging av dagens definerte IC-strekninger, dvs. Lillehammer – Oslo – Skien og Oslo – Halden, opptatt av realisere en intercityløsning til Hønefoss og oppgradering av strekningen Oslo – Stockholm. For det førstnevnte prosjektet trekkes det fram at dette vil legge til rette for et nytt utbyggingstygndepunkt nord-vest for Oslo, samt redusere reisetiden mellom Oslo og Bergen med en time.

Jeg har ovenfor trukket fram konseptvalgutredning for Ringeriksbanen og høyhastighetsutrednin-

gen. Disse utredningene vil gi innspill til hvordan de to nevnte strekningene skal håndteres. Høyhastighetsutredningen skal vurdere seks korridorer, herunder Oslo – Bergen og Oslo – Stockholm, og skal blant annet utrede hvilke handlingsalternativer som er best egnet for å nå målene i transportpolitikken i de ulike korridorene. Konseptvalgutredningen for Ringeriksbanen vil gi innspill til konseptuelle løsninger for relasjonen Oslo – Hønefoss.

Forslagsstillerne legger fram forslag om organisering og finansiering av sitt forslag om videre jernbaneutbygging i IC-området. Det framgår at de ønsker en egen prosjekt- organisasjon for gjennomføring av intercityprosjektet, statlig reguleringsplan og å legge ut statsgaranterte obligasjoner i markedet. Jeg viser til at også Kristelig Folkeparti, Høyre og Fremskrittspartiet fremmet lignende forslag som tidligere har vært drøftet i Stortinget.

Regjeringens prioriteringer av investeringstiltak og vurderinger knyttet til organisering og finansiering, er omtalt i Nasjonal transportplan 2010-2019 og i etterfølgende budsjett- framlegg, og ligger fast fram til neste rullering av Nasjonal transportplan. Jeg vil av naturlige grunner ikke nå kunne forskuttere hvilke prioriteringer og valg regjeringen vil gjøre i forbindelse med rulleringen av NTP 2014-2023 som skal fremmes for Stortinget i 2013. Som redegjort ovenfor, pågår det nå viktige utredningsoppgaver som skal danne grunnlag for regjeringens forslag i NTP 2014-2023 om videre utbygging av det norske jernbanenettet.

Forslagsstillerne er opptatt av at den foreslåtte prosjektorganisasjonen, som skal ha et eget styre, skal være fristilt fra Jernbaneverket, selv om det også pekes på at prosjekt- organisasjon bør rapportere til jernbanedirektøren. Større utbyggingsprosjekter i Jernbaneverket blir også i dag organisert som egne prosjekter med egen ledelse. Denne prosjektledelsen rapporterer imidlertid til utbyggingsdirektøren som er en del av jernbanedirektørens ledergruppe. Jernbanen er et integrert system, og det er derfor gode grunner for at utbyggingsprosjektene holdes innenfor samme organisasjon som Jernbaneverkets øvrige virksomhet. Dette hensynet kan tenkes å være mindre sentralt hvis det er snakk om utbygginger som har få koblingspunkter mot eksisterende infrastruktur. Om det er hensiktsmessig å etablere en egen, mer eller mindre fristilt prosjektorganisering av den videre utbyggingen av IC-strekningene, må blant annet vurderes i forhold hvordan den enkelte IC-strekning er tenkt bygget ut. Dette er vurderinger som jeg ikke ser noen grunn til å ta stilling til nå. Mitt utgangspunkt er at det er Jernbaneverket som fortsatt skal ha ansvaret for planleggingen og utbyggingen av det norske jernbanenettet.

Når det gjelder forslaget om bruk av statlig reguleringsplaner i stedet for ordinære kommunale reguleringsplanprosesser i henhold til Plan- og bygningsloven, vil dette måtte være en konkret vurdering for det enkelte utbyggingsprosjekt og vil, som i dag, eventuelt kunne være aktuelt å vurdere ved større sammenhengende utbyggingsprosjekter som strekker seg over flere kommuner og/eller fylkesgrenser. Som nevnt ovenfor, har Samferdselsdepartementet i forbindelse med konseptvalgutredningen for IC-strekningene blant annet bedt Jernbaneverket om å vurdere sammenhengende utbygging av enkeltkorridorer opp mot parsellvis utbygging i flere korridorer parallelt.

Jeg vil i denne sammenheng peke på at i planarbeidet med Follobaneprosjektet, som går gjennom tre kommuner, bestemte Miljøverndepartementet at planprogrammet skulle fastsettes sentralt av Samferdselsdepartementet. I forbindelse med at Samferdselsdepartementet fastsatte planprogrammet ble det videre bestemt at departementet skal fastsette trasévalg på grunnlag av konsekvensutredningen. Dette vil ventelig skje i løpet av våren 2011. Deretter vil hver enkelt kommune utarbeide reguleringsplaner som høres og vedtas lokalt. Denne framgangsmåten sikrer god framdrift samtidig som kommunene med sin viktige lokalkunnskap involveres.

Forslagsstillerne er videre opptatt av at intercityutbyggingen bør finansieres på annen måte enn ved årlige bevilgninger over statsbudsjettet. Det vises samtidig til at staten isolert sett ikke har behov for å låne penger, men ved å trekke private eller finansielle

investorer inn i utbyggingen vil det kunne ha enkelte andre fordeler. Det foreslås derfor at intercityprosjektet skal få anledning til å legge ut statsgaranterte obligasjoner i markedet, noe som i følge forslagsstillerne vil kunne trekke inn privat kapital og dermed, i noen grad, begrense den økte etterspørselen i økonomien som en rask utbygging av intercitystrekning vil kunne føre med seg.

Jeg viser til at regjeringen har gjort rede for sine vurderinger av spørsmålet om prosjektf finansiering i Gul Bok 2007. Jeg er enig med forslagsstillerne i at staten ut fra et finansielt perspektiv ikke har behov for og lånefinansiere større infrastrukturutbygginger. Dagens budsjettssystem og bevilgningsreglement er heller ikke til hinder for rasjonell framdrift av utbyggingsprosjekter. Jeg viser blant annet til at regjeringen har valgt å prioritere utbyggingen av Follobanen, det mest kostbare prosjektet i NTP 2010-2019, med egen post på statsbudsjettet for å sikre mest mulig optimal framdrift av prosjektet.

Jeg har merket meg innspillet om å trekke inn privat kapital i form av statsgaranterte obligasjoner for blant annet å redusere presstendenser i økonomien som følge av en rask utbygging av intercitystrekningene. Slike lån må nødvendigvis betales tilbake, og vil blant annet gi betydelige faste bindinger på de årlige budsjettene i lang tid, noe som vil kunne skape andre former for utfordringer. Regjeringen vil komme tilbake til eventuelle endringer av dagens finansieringsregime i forbindelse med rulleringen av NTP 2014-2023.

