



Representantforslag 88 S

(2009–2010)

fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen og Arne Sortevik

Dokument 8:88 S (2009–2010)

Representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Jan-Henrik Fredriksen og Arne Sortevik om en utvidet og bindende investeringsplan for norsk jernbane

Til Stortinget

Bakgrunn

Situasjonen i norsk jernbane er kritisk. Kapasiteten er sprengt, og regulariteten er så dårlig at Posten Norge må velge trailer fremfor tog, selv på lange strekninger. Posten er ikke alene om å svikte toget. 15. januar i 2010 varslet det internasjonale transportselskapet Schenker at de vil overføre betydelige mengder gods fra jernbane til vei. Da Stortingets transport- og kommunikasjonskomité møtte konsernledelsen i NSB 4. februar 2010, kom det frem at problemene bare kan løses gjennom store investeringer i jernbanespor i og rundt Oslo, og at NSB i motsetning til Jernbaneverket mener at det er rom for en raskere investeringstakt enn i dag. Rådgivende Ingeniørers Forening hevder i en ny rapport at det i kommende tiårsperiode trengs 400 mrd. kroner for å få jernbanen opp på et akseptabelt nivå, mens Jernbaneverket mener 100 mrd. kroner er tilstrekkelig.

Sjefen for NSB persontrafikk, Stein Nilssen, har sagt opp sin stilling og slått fast at togproblemene på Østlandet ikke blir løst før om 30 år hvis det ikke bevilges mer penger til jernbaneutbygging. Det er to ting som må gjøres: For det første må Jernbaneverket organiseres i to selskaper, et utbyggingsselskap og et eierselskap. For det andre må det bevilges penger – mye penger.

Hvert fjerde år tar Stortinget stilling til Nasjonal transportplan, som er en detaljert plan over planlagte

infrastrukturprosjekter i kommende tiårsperiode. Stortinget har mulighet til å gjøre endringer i planen, både på detaljnivå og overordnet nivå, gjennom innstillingen Stortinget avgir. Til tross for at prosessen munner ut i en detaljert transportplan som blant annet Jernbaneverket konkretiserer videre i sine handlingsprogrammer, følger det ingen bevilgninger med planen. Det betyr at man på den ene siden har en detaljert langsiktig transportplan å forholde seg til, mens man på den andre siden er helt avhengig av de årlige statsbudsjettene for å få satt planen ut i livet. Det detaljerte planverket kombinert med usikre bevilgninger gjør det svært vanskelig til enhver tid å prioritere de prosjektene som gir mest effekt for pengene. Forslagsstillerne mener det burde være mulig å organisere prosessen på en mer profesjonell måte, gjennom bindende bevilgningsvedtak og en avpolitisert planprosess.

Forslagsstillerne mener å ha erfart at de gjentatte krisemøtene som statsrådene har innkalt til de siste årene, ikke har gitt noe resultat. De siste ti årene har samferdselsministre fra ulike regjeringer jevnlig kalt jernbanetoppene inn på teppet for å få slutt på forsinkelsene i togtrafikken, men punktligheten for persontog har falt siden 2005. Samferdselsminister Liv Signe Navarsete innkalte til krisemøte med Jernbaneverket og NSB i august 2007, 27. februar 2008 og 28. oktober 2008. Samferdselsminister Magnhild Meltveit Kleppa fulgte opp med nytt krisemøte 7. januar 2010.

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Konsernøkonom Nils Terje Furunes i DnB NOR påpekte i Jernbanemagasinet nr. 2 for 2010 at det er store svakheter ved dagens modeller for kalkulasjon av ulike prosjekters samfunnsøkonomiske nytte. I samme artikkel kommer det frem at Andreas Økland fra NTNU i en masteroppgave har sammenliknet uli-

Beriktiget

ke lands metodikk for nytte-kostanalyser, og Økland har brukt disse på Follobanen. Mens Norge bruker en nedskrivningstid på 25 år, benytter Sverige 40 år, Storbritannia 60 år og Danmark 50 år. EU utarbeider nå en mal for slike vurderinger, der man benytter en nedskrivningstid på 40 år. Ifølge den norske nytte-kostnadsanalysen er annenhver krone investert i Follobanen (Oslo-Ski) bortkastet. Hvis derimot den britiske regnemodellen legges til grunn, vil nytten av Follobanen være dobbelt så stor som kostnaden.

I samtlige nytte-kostnadsvurderinger i Nasjonal transportplan 2010-2019 er nåverdien av fremtidig nytte vurdert etter en kalkulasjonsrente på 4,5 pst. Avkastningskravet i oljefondet over tid er 4 pst. til tross for at dette burde inkludere en risikopremie i forhold til innenlandske infrastrukturinvesteringer med antatt lav risiko. Sverige har i årevis hatt en lavere kalkulasjonsrente enn Norge, og i 2004 hadde Norge en kalkulasjonsrente på 8 pst., mens Sverige hadde 4 pst. Forslagsstillerne mener det er interessant at konsernøkonom Nils Terje Furunes i DnB NOR ønsker et lønnsomhetskrav til infrastruktur på høyst 2,5 pst.

Fremskrittspartiet satser på toget

Forslagsstillerne er opptatt av å sikre et godt, moderne og effektivt jernbanenett som kan være med på å løse samfunnets totale behov for gods- og persontransport. Forslagsstillerne vil derfor satse på jernbanen der denne har sin styrke; godstransport over lange avstander og persontransport i tettbefolkede områder, dvs. dobbeltspor Oslo–Halden, Oslo–Skien og Oslo–Lillehammer, samt kryssingsspor for lange godstog. Fremskrittspartiet gikk i Innst. 13 S (2009–2010) derfor inn for en ekstra investeringsramme på 6,85 mrd. kroner for 2010 for å oppfylle ambisjonene på området. De gevinster for det offentlige og for passasjerene som konkurranseutsettingen av Gjøvik-banen og Flytoget dokumenterte som mulig, bør realiseres også for andre strekninger ved å gjøre konkurranse om beste tilbud til en hovedregel i all kollektivtransport. Det er positivt at samtlige partier på Stortinget er enig i utbyggingen av dobbeltspor på strekningen Oslo–Ski, men det er samtidig skuffende at Fremskrittspartiet står alene om å ville videreføre dette prosjektet helt til Halden, jf. Innst. S. nr. 300 (2008–2009). Dette er ekstra merkelig når Oslo–Göteborg er den eneste strekningen som kan vise seg å være hensiktsmessig å bygge ut til høyhastighetsbane en eller annen gang i fremtiden.

Høyhastighetstog med hastighet på over 250 km/t kan sikkert være en god løsning for tett befolkede land med store byer, men er ifølge en rapport fra Expertgruppen för miljöstudier fra Sveriges finansdepartement et miljømessig blindspor. Rapporten tar utgangspunkt i planene om lyntog fra Stockholm til Göteborg via Jönköping, der det til sammen bor 3

mill. mennesker i Stor-Stockholm og Stor-Göteborg. Endestasjonene til et eventuelt norsk lyntog, Bergen og Trondheim, har henholdsvis bare 252 051 og 168 257 innbyggere. Forslagsstillerne har registrert at den svenske utredningen SOU 2009:74 er mer positiv til lyntog, og at begrunnelsen i denne utredningen er fremkommelighet – ikke miljø. SOU 2009:74 forutsetter imidlertid at flere svenske millionbyer kan knyttes sammen til kun 125 mrd. kroner, og noe tilsvarende vil neppe være mulig i Norge der kilometerprisen raskt blir dobbelt så høy. Forslagsstillerne mener det er viktigere med en realistisk jernbanepolitikk enn med luftslott uten finansiering.

Offentlig-privat samarbeid

Forslagsstillerne er positive til nyskapende løsninger som Public-Private-Partnership (PPP), der man har en langsiktig samarbeidsavtale mellom det offentlige og private aktører om leveranse av offentlige tjenester. En typisk OPS-kontrakt strekker seg gjerne over 20 år eller mer, og involverer store investeringer i infrastruktur som OPS-et nedbetaler over tid. Et OPS kan dekke sine kostnader gjennom egenandeler fra brukerne, stykkprisfinansiering fra staten eller faste overføringer. Risikoen i et OPS fordeles slik at partene i samarbeidet tar på seg risikoen de selv er best i stand til å ta høyde for og å kontrollere. Dette betyr gjerne at den private aktøren tar på seg den kommersielle risikoen, mens det offentlige tar på seg den politiske risiko gjennom kontraktsfestede garantier om stabile og forutsigbare rammebetingelser. En OPS-kontrakt kan også inneholde incentiver når det gjelder sikkerhet. For eksempel må offentlig-privat samarbeid i fengselssektoren typisk betale store summer til staten hvis noen av fangene greier å rømme. Når prosjektet om 20 eller 30 år avsluttes, overtar da gjerne myndighetene infrastruktur finansiert av gjeld som aldri har vært synlig i statens regnskaper. Erfaringene fra OPS på veibygging i Norge er særdeles bra, og noe tilsvarende burde være mulig på jernbanen.

Manglende oppfølging fra regjeringspartiene av Nasjonal transportplan 2010–2019

Nasjonal transportplan 2010–2019 ble lagt frem av regjeringen 13. mars 2009, og transport- og kommunikasjonskomiteen avga 5. juni 2009 Innst. S. nr. 300 (2008–2009). Planen var svært lite ambisiøs når det gjelder de enorme utfordringene på området, men forslagsstillerne hadde likevel regnet med at regjeringspartiene Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet ville oppfylle sitt eget flertallsvedtak på området.

Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet vil nå bryte sine egne løfter om vei og jernbane, og Arbeiderpartiet-kilder uttaler til VG 28. februar 2010 at det er utenkelig at Nasjonal trans-

portplan 2010–2019 vil bli oppfylt. Dette er svært trist når den rød-grønne transportplanen i utgangspunktet er skremmende beskjeden. I 2010 vil de rød-grønne bare bygge 12 km ny motorvei og 9 km ny midtdeler, og ambisjonene innenfor jernbane er nesten like lave. Ifølge VG begrunnes de planlagte kuttene i vei og jernbane med at man ønsker å bruke mindre oljepenger. NHO har nylig lagt frem sin ferske kvartalsrapport, økonomisk overblikk 1/2010, som viser at bare 1,7 pst. av oljeinntektene mellom 2005 og 2010 har blitt brukt til infrastruktur som vei, jernbane og luftfart. Dette er stikk i strid med de opprinnelige intensjonene bak handlingsregelen, der petroleumsinntekter skulle prioriteres til fremtidsrettede tiltak innenfor blant annet forskning og infrastruktur. Andelen av bruttonasjonalproduktet (BNP) som brukes på infrastruktur, er synkende. Nåværende finansminister Sigbjørn Johnsen, uttalte i en kronikk i Aftenposten tirsdag 12. februar 2008 at tiden er overmoden for å tenke nytt når det gjelder samfunnets behov for investeringer i infrastruktur. Han uttalte videre at infrastrukturinvesteringer er realkapital og ikke forbruk. Sigbjørn Johnsen tok også til orde for løsninger Fremskrittspartiet har kjempet for i årevis, nemlig resultatorientert budsjett- og regnskapsføring slik at investeringer kan avskrives og belånes. Forslagsstillerne vil i den forbindelse vise til Dokument nr. 8:18 (2008–2009). Sigbjørn Johnsen har dessverre snudd 180 grader etter at han ble finansminister, og har nå som hovedmålsetting å bringe bruken av oljeinntekter tilbake til 4-prosentbanen.

Behovet i kroner og ører

Forslagsstillerne viser til rapporten «State of the Nation» fra Rådgivende Ingeniørers Forening, som anslår at det i kommende tiårsperiode trengs 400 mrd. kroner for å få jernbanen opp på et akseptabelt nivå. Rapporten påpeker også at det er behov for langsiktige og bindende finansieringsplaner med en meget konkret sluttdato. Jernbaneverket selv har imidlertid anslått behovet til 100 mrd. kroner, noe som omtrent tilsvarer forslaget i Nasjonal transportplan 2010-2019 på 9,2 mrd. kroner per år. Forslagsstillerne ønsker en raskere progresjon, ikke minst når det gjelder problematikken i Oslo-tunnelen som i dag er kilde til mange forsinkelser og mye frustrasjon, og dobbeltspor på strekninger som Oslo–Halden, Oslo–Skien og Oslo–Lillehammer. I tillegg er man nødt til å bygge flere kryssningsspor på 800 meter for lange godstog på det øvrige jernbanenettet.

Forslag

Forslagsstillerne vil på denne bakgrunn fremme følgende

f o r s l a g :

Stortinget ber regjeringen legge frem en utvidet og bindende nasjonal investeringsplan for jernbanenettet for perioden 2011–2019 senest innen høsten 2010, med en ekstra investeringsramme på 60 mrd. kroner. Det legges til grunn at nye finansieringsverktøy benyttes for å gi avklart, langsiktig og forutsigbar finansiering.

11. mars 2010

