



# Representantforslag 83 S

(2010–2011)

fra stortingsrepresentantene Borghild Tenden og Trine Skei Grande

Dokument 8:83 S (2010–2011)

## Representantforslag fra stortingsrepresentantene Borghild Tenden og Trine Skei Grande om intercitytog på Østlandet

Til Stortinget

### Bakgrunn

Analysen fra blant annet fagrapportene som ble presentert 1. februar 2011 som underlagsmateriale i forbindelse med ny Nasjonal transportplan, peker på at det må forventes en betydelig befolkningsvekst i byområdene i årene som kommer. Med økende befolkning kommer også økt transportbehov. Biltrafikk i byområdene bidrar til store kø-, helse- og miljøproblemer – problemer som vil vokse dersom det ikke settes i verk nye tiltak for å dempe veksten i bilbruken og øke andelen kollektivtransport. Sterk lokal vilje til både å satse mer på kollektivtransport og til å innføre restriktive tiltak mot bilbruk er nødvendig. Økt satsing på kollektivtrafikken fremstår som et av de mest samfunnsmessig lønnsomme og operative tiltakene for bedret fremkommelighet, reduserte utslipp og et godt bymiljø, og vil være et viktig bidrag til å nå målene for innenlandske reduksjoner i klimagassutslippene slik de er nedfelt i klimaforliket.

Oslo-området er navet i det nasjonale jernbanenettet. Problemer her forplanter seg utover i landet med et dårligere tilbud som resultat. Forslagsstillerne vil understreke behovet for en samlet politisk innsats for å komme fram til gode løsninger for passasjerene og de ansatte i togselskapene.

Intercitystrategien til Jernbaneverket ble etablert i 1992. Målsettingen var å tilrettelegge for en moderne dobbeltsporet jernbane i «intercitytriangelet» Oslo–Halden, Oslo–Skien og Oslo–Lillehammer. Dimen-

sjonerende hastighet skulle være 200 km/t, med enkelte unntak gjennom byene.

En satsing på intercitytog med høy hastighet og på dobbeltspor er i all hovedsak et tiltak som skal bedre evne og kapasitet til å løse kollektivtrafikkens utfordringer i det sentrale Østlandsområdet (Oslo–Halden, Oslo–Skien, Oslo–Lillehammer). Dette bør også inkludere en ny strekning mellom Sandvika og Hønefoss, et grep som vil redusere distansen og reisetiden mellom Oslo og Hønefoss. På sikt kan en også tenke seg at en intercityløsning vil kunne få betydning for kollektivstrategien på Jæren og i Trondheimsregionen.

Forslagsstillerne vil også understreke at utbyggingen av en intercitykapasitet mellom Oslo og Lillehammer vil redusere reisetiden mellom Oslo og Trondheim, på samme måte som en utbygget intercitykapasitet til Skien vil redusere reisetiden fra Stavanger og Kristiansand til Oslo, og en ny forbindelse til Hønefoss vil redusere reisetiden mellom Oslo og Bergen.

Siden intercitytogene er et kollektivtrafikktiltak, er hastighet mellom stasjonene interessant, men kapasitet og frekvens som dobbeltspor og hvor mange togsett som kan tilbys, er vel så interessant. I tillegg blir løsninger knyttet til hver enkelt stasjon av sentral betydning for hvor konkurransedyktige intercitytogene blir i forhold til bruk av bil og buss på de samme strekningene.

I tilknytning til en intercityløsning på Østlandet dukker det opp en særskilt strategisk utfordring knyttet til etableringen av tilstrekkelig kapasitet og frekvens gjennom Oslo. Forslagsstillerne mener det er utenkelig at en langsiktig løsning kan etableres uten at det bygges en ny tunnel for tog under og gjennom Oslo.

Utvikling av en kompetanse og kapasitet til å realisere infrastrukturen som er nødvendig for intercity-

tog på Østlandet, åpner også for å bruke denne kompetansen og kapasiteten til samtidig å realisere en intercityløsning fra Sandvika til Hønefoss.

En «4-fingret» intercitystrategi vil beslaglegge store økonomiske ressurser, men vil også kunne være starten på en høyhastighetsatsing.

Etableringen av stasjonsløsningene for en intercitystrategi må sees i sammenheng med mulighetene for og den lokale velvillighet knyttet til å etablere effektive matesystemer med buss til togstasjonene, nærliggende «park and ride»-fasiliteter og kraftfull stasjonsbyutvikling for å sikre passasjergrunnlaget for togene. Dette bør sees i sammenheng med byutvikling som også vil styrke markedet og samtidig gi kundene et godt kollektivtilbud.

Forslagsstillerne mener at det i dagens situasjon ikke er trafikkgrunnlag for en togbane med intercitystandard mellom Sandvika og Hønefoss. Etablering av en tunnel til Ringerike vil imidlertid medføre betydelige lettelser i utbyggingspresset vest for Oslo. Det vil i sin tur muliggjøre at Bærum og Asker kommuner kan beholde sin «grønne profil» og holde en restriktiv linje når det gjelder videre nedbygging av dyrket mark, grønne lunger og friområder. Et intercitytog til Hønefoss vil tilrettelegge for et nytt utbyggingstygdepunkt nord-vest for Oslo, og kan ha noe av samme lokaliseringsvirkning som Gardermoen hadde nord-øst for Oslo. I tillegg ville en slik baneløsning også kunne redusere reisetiden mellom Bergen og Oslo med 1 time, i første omgang.

Forslagsstillerne mener det er noen hovedpunkter i dagens strategi som bør endres, selv om selve intercitystrategien ligger fast:

1. Prosjektorganiseringen må endres.
2. Prosjektgjennomføringsmakten må bli sterkere.
3. Prosjektfinansiering må endres.
4. Parallelle utbygginger bør finne sted i fire hovedprosjekter.
5. Et tilleggsprosjekt etableres for «den fjerde finger» til Hønefoss.
6. Et tilleggsprosjekt etableres for å få opp hastigheten Oslo–Stockholm.

Forslagsstillerne mener en realisering av intercitystrategien, med krav om betydelig høyere tempo enn så langt, bør åpne for at det etableres en egen prosjektorganisasjon for gjennomføring av utbyggingen. Denne prosjektorganisasjonen må både ha fullmakter til å gjennomføre effektiv planlegging og en fullstendig finansieringsplan på plass når den etableres, dersom den skal kunne gjøre en bedre og raskere innsats enn det man har sett av jernbaneutbygging så langt.

Prosjektorganisasjonen bør være fristilt fra Jernbaneverket og NSB, selv om prosjektorganisasjonen bør rapportere til jernbanedirektøren. Utbyggingen bør på dette grunnlag gjennomføres av et aksjesel-

skap, som delvis eies av Samferdselsdepartementet og delvis av de private institusjoner som skal stille lånekapital til disposisjon for utbyggingen.

Selskapets styre må ha kompetanse knyttet til store prosjekter, både på gjennomføringssiden og på finansieringssiden. Selve prosjektselskapets organisasjon skal samle det beste av den kompetansen som finnes i Norge knyttet til utbygginger innen vei, jernbane og offshore.

Forslagsstillerne peker på at den overordnede prosjektorganisasjonen må kunne holde fremdrift i utbyggingen langs 3 akser samtidig:

- a) Oslo–Lillehammer
- b) Oslo–Halden / grense mot Sverige
- c) Oslo–Skien
- d) I tillegg kommer prosjekt 4, Ny tunnel for jernbane under Oslo.
- e) Tilleggsprosjektet vil være å bruke ledig kapasitet i en av de 3 øvrige aksene til å realisere en intercityløsning til Hønefoss og oppgradering Oslo–Stockholm.

Forslagsstillerne mener plan- og bygningsloven innebærer omfattende prosesser knyttet til større utbygginger. Et prosjekt som i tillegg strekker seg over flere kommuner og fylker, vil måtte forholde seg til mange ulike planprosesser i de ulike kommunene, med ulik kompetanse, kapasitet og prioriteringer.

Gjennomføringen av vedtatte planer er en utfordrende oppgave i seg selv, men å få vedtatt alle nødvendige planer for et stort prosjekt er nesten like utfordrende. I tillegg risikerer en at de ulike lokale planene ikke gir en god helhetsløsning for et infrastrukturprosjekt som det en forsert intercityutbygging vil være.

Forslagsstillerne peker på at plan- og bygningsloven § 6-4 har bestemmelser knyttet til bruk av statlig reguleringsplan. Selv om det er Miljøverndepartementet som er tillagt myndighet etter § 18, kan denne myndigheten overføres til Samferdselsdepartementet. Samferdselsdepartementet kunne ha myndighet til å vedta intercityreguleringen, og delegere til prosjektorganisasjonen å utarbeide planene. Planene må uansett bli gjennomført med de krav til medvirkning som plan- og bygningsloven krever. Fordelen er at det ikke er nødvendig med eget vedtak i samtlige kommuner.

Forslagsstillerne mener kommunenes syn når det gjelder bruk av arealer vil måtte veies opp mot de nasjonale/regionale interesser som er grunnlaget for bruk av statlig plan.

Forslagsstillerne mener at selv om det skulle være mulig å lage en finansieringsstrategi for hele intercityprosjektet, vil en fremdeles kunne risikere at det vil ta urimelig lang tid fra enighet, til igangsettelse og ferdigstilling, dersom en baserer seg på kommunale

planprosesser. Slike forsinkelser er i seg selv med på å undergrave legitimiteten til prosjektet og vanskeliggjøre finansieringen. Også av denne grunn er tempoet i planleggingen viktig.

Forslagsstillerne mener derfor at det er hevet over enhver tvil at den tid det tar å gjennomføre de kommunale planprosesser kan reduseres og forenkles dersom hele intercityprosjektet gjennomføres på basis av en statlig reguleringsplan.

Forslagsstillerne mener at dersom en full utbygging av intercitytriangelet skal kunne gjennomføres av en prosjektorganisasjon, med fullmakter og makt, må det også foreligge en bindende plan for fullfinansiering av hele prosjektet.

Forslagsstillerne peker på at i utgangspunktet har infrastrukturprosjekter også blitt brukt til å regulere den samlede etterspørselen i økonomien, ved at bevilgningstakten fra staten er gått ned når den generelle økonomiske aktivitet i Norge er gått opp. Forslagsstillerne mener at det er problematisk når det gjelder intercityprosjektet.

Forslagsstillerne mener at en fullfinansiering fra statens side gjennom årlige tilskudd ikke bør ligge til grunn. På den ene siden vil det enten øke bruken av oljepenger, eller så vil økte skatter i seg selv medføre kostnader for samfunnet som helhet.

Forslagsstillerne mener staten ikke har behov for å låne penger for å kunne gjennomføre utbyggingen av intercitytriangelet. Det å låne penger vil for staten være billigere enn å la private finansiere en utbygging av intercityprosjektet. På den annen side vil det å dra private eller finansielle investorer inn i utbyggingen kunne ha enkelte andre fordeler. Dersom intercityprosjektet får anledning til å legge ut statsgaranterte obligasjoner i markedet, kan dette medføre at:

1. Livselskaper og pensjonskasser vil tegne seg i obligasjonene.
2. Dette vil igjen kunne ha som virkning at den kapital disse selskapene har til disposisjon, ikke kan anvendes til andre formål.
3. Således kan «intercityobligasjoner» kunne medføre en innstramming av den lånekapital som er til disposisjon for annen virksomhet, og på den måten, i noen grad, begrense den økte etterspørsel som blir resultatet av intercitysatsingen.

Forslagsstillerne mener at statsgaranterte intercityobligasjoner med lang løpetid vil kunne bidra til at livselskaper og pensjonskasser får en bedre balanse

mellom sine forpliktelser og aktiva som i snitt har en løpetid på 2–4 år.

Forslagsstillerne peker på at rentebetalingene på obligasjonene er statsgaranterte, noe som vil gjøre at kravene til egenkapital som liv- og pensjonskasser må stille for å kunne investere i obligasjonene, vil være lave sammenlignet med andre plasseringer.

Forslagsstillerne mener at å gi långiverne til intercityprosjektet plass i styret til prosjektselskapet vil kunne være med å sikre

1. at det ikke bare blir statlig oppnevnte styrerepresentanter;
2. at prosjektselskapet vil få en mer selvstendig rolle overfor Samferdselsdepartementet enn det som ellers ville vært tilfellet. Det kan i sin tur bidra til å få belyst i det offentlige rom viktige beslutningspunkter og vanskelige økonomiske avveininger;
3. at finansielle forhold, knyttet både til kostnader og fremdrift, blir tillagt betydelig vekt, kanskje mer enn om hele den direkte og indirekte styring av prosjektselskapet var politisk.

## Forslag

På denne bakgrunn fremmes følgende

f o r s l a g :

### 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.

