



# Innst. 329 S

(2009–2010)

## Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:88 S (2009–2010)

### **Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Jan-Henrik Fredriksen og Arne Sortevik om en utvidet og bindende investeringsplan for norsk jernbane**

Til Stortinget

#### **Sammendrag**

I representantforslaget fremmes følgende forslag:

«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.»

#### **Komiteens merknader**

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Anne Marit Bjørnflaten, Susanne Bratli, Freddy de Ruiten, 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, viser til

representantforslag Dokument 8:88 S (2009–2010) og til vedlagte uttalelse, datert 16. april 2010, fra Samferdselsdepartementet v/statsråden i saken.

Komiteen vil understreke at alle mennesker har grunnleggende behov for frihet, livskvalitet og en sikker og trygg hverdag. Bedriftene ønsker best mulige forutsetninger for å selge sine produkter og tjenester. Disse grunnleggende behovene gjør det nødvendig å tilrettelegge for rask, effektiv og sikker transport av personer og gods.

Komiteen vil på det sterkeste uttrykke at alle ulykker knyttet til tog og togoverganger er en tragedie for alle involverte, og sterkt uheldig. Komiteen vil understreke at prioritet nummer én innenfor jernbanedrift alltid må være sikkerhet.

Komiteen vil understreke at St.meld. nr. 16 (2008–2009) Nasjonal transportplan 2010–2019 gir en solid oversikt over planlagte infrastrukturprosjekter i kommende 10-årsperiode.

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, påpeker at det er en vesentlig svakhet ved transportplanen at denne ikke er forpliktende, og finner det uheldig at regjeringen allerede i første år av planperioden ligger etter ambisjonene med 2,3 mrd. kroner.

Flertallet mener at problemene og manglene innenfor norsk jernbanesektor over mange år har blitt så alvorlige og omfattende at betydelig nytenking og nye løsninger nå er helt nødvendig for å sikre at vi har en jernbane med livets rett, også i fremtiden.

Flertallet viser til at punktligheten innenfor norsk jernbanesektor har vært jevnt synkende de siste fem årene, og at norsk jernbane nå er inne i en kritisk fase. Innenfor jernbanen trengs det en kraftig forbedring av kapasitet, kvalitet, regularitet og punktlighet.

Flertallet viser til at ulike aktører innenfor jernbanesektoren peker på et stort behov for økte bevilgninger, mer forutsigbarhet i finansieringen, og at utbygging av jernbanespor og -traseer kan bygges med betydelig raskere investeringstakt enn i dag. Flertallet mener at dagens kritiske jernbanetilstand tydelig viser nødvendigheten av å revurdere dagens finansieringsordninger for utbygging av jernbane, både med tanke på nytte-kost-analyser, nedskrivningsregler og lønnsomhetskrav.

Flertallet vil understreke at det viktigste er å få orden på norsk jernbane gjennom vedlikehold og utbygging, uavhengig av hvem som gjennomfører jobben og uavhengig av hvem som finansierer utbygging eller vedlikehold. Flertallet ser det som viktig at det gjøres en vurdering i alle nye større prosjekter, av hva som er den mest hensiktsmessige organiserings- og finansieringsløsning for prosjektet.

Flertallet foreslår at representantforslaget vedlegges protokollen, og fremmer følgende forslag:

«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 – vedlegges protokollen.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet er opptatt av at det sikres stabile og forutsigbare bevilgninger til jernbanen og minner om at Stortinget for under ett år siden vedtok en nasjonal transportplan med en historisk høy ramme på 100 mrd. kroner mer enn forrige nasjonale transportplan. Denne vinteren har avdekket at behovet for både investerings-, drifts- og vedlikeholdsmidler til jernbanen er akutt, og er glad for at regjeringen har foreslått 260 nye mill. kroner til vedlikehold på jernbanen i revidert budsjett for 2010. Disse medlemmer viser til at vi er 5 måneder inne i nasjonal transportplan der det de neste ti årene skal brukes over 50 mrd. kroner på jernbaneinvesteringer. Det vil bety at mer skinnegang vil bli bygd i årene som kommer enn situasjonen har vært foregående år. Disse medlemmer vil for øvrig vise til at samferdselsministeren har varslet at det frem mot rulleringen av neste nasjonale transportplan er grunn til å se nærmere på finansieringen av samferdselsprosjekter.

Disse medlemmer anser at representantforslaget er en omkamp på Nasjonal transportplan, der forslaget som ligger i saken, kun fikk Fremskrittspartiets støtte.

Disse medlemmer har ingen flere merknader og fremmer følgende forslag:

«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 – bifalles ikke.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet påpeker at strategi og tiltak for sjøtransport er nesten fullstendig utelatt i gjeldende Nasjonal transportplan, og at dette også gjelder utfordringer knyttet til prioritering og finansiering av infrastruktur innenfor luftfart. Disse medlemmer ønsker derfor at kystformål og luftfartsformål skal behandles i separate stortingsmeldinger istedenfor i Nasjonal transportplan, jf. Dokument nr. 8:48 (2008–2009) om en egen stortingsmelding om strategi og tiltak knyttet til effektiv sjøtransport og havnestruktur, og Dokument nr. 8:16 (2008–2009) om stortingsmelding om modernisering av norsk luftfartspolitik.

Disse medlemmer viser til at Dokument 8:88 S (2009–2010) tar til orde for en utvidet og bindende nasjonal investeringsplan for jernbanenettet for perioden 2011–2019 senest innen høsten 2010, med en ekstra investeringsramme på 60 mrd. kroner der det legges til grunn bruk av nye finansieringsverktøy for å gi avklart, langsiktig og forutsigbar finansiering.

Disse medlemmer viser til at situasjonen i norsk jernbane er kritisk. Kapasiteten er sprenget, og regulariteten er så dårlig at Posten Norge og Schenker må velge trailer fremfor tog, selv på lange strekninger. Disse medlemmer ønsker en raskere progresjon på jernbanen enn det Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet la opp til i Nasjonal transportplan, ikke minst når det gjelder problematikken i Oslo-tunnelen som i dag er kilde til mange forsinkelser og mye frustrasjon. Disse medlemmer ønsker også fortgang i nye dobbeltspor på strekninger som Oslo–Halden, Oslo–Skien og Oslo–Lillehammer, og påpeker at det også er nødvendig å bygge flere kryssingsspor på 800 meter for lange godstog på det øvrige jernbanenettet.

Disse medlemmer påpeker at Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet allerede ligger på etterskudd i forhold til sin egen Nasjonal transportplan 2010–2019. I Prop. 1 S (2009–2010) kom det frem at regjeringens egne tall viste at Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet allerede den gang var 1,5 mrd. kroner på etterskudd når det gjelder riksveier. Disse medlemmer viser til at det samme gjelder Jernbaneverket, der oppfyltingsprosenten var på 22,7 for perioden 2010–2013, dvs. 850 mill. kroner på etterskudd. Disse medlemmer minner om at det har vært et gjennomgående problem i norsk politikk at samferd-

selsplaner ikke har blitt fulgt opp, noe som blant annet gjelder daværende samferdselsminister Trygve Brattelis ambisiøse motorveiplan fra 1962 om 785 km firefelts motorvei i Sør-Norge innen 1980, der mange av strekningene fortsatt ikke har motorvei. Disse medlemmer viser til at Norges første offentlige jernbane gikk fra Oslo til Eidsvoll, og åpnet 1. september 1854. 29 år senere igangsatte man byggingen av Norges største jernbaneprosjekt – nemlig Bergensbanen. Norge var den gang ikke blant de rikeste landene i Europa, men man satset på infrastruktur nettopp fordi dette var en viktig del av nasjonsbyggingen i Norge. Disse medlemmer viser til at Norge siden den gang har blitt et rikt land, men at vekslende regjeringer likevel har nedprioritert infrastruktur.

Disse medlemmer mener det er uheldig at Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet prioriterer luftige lyntogutredninger fremfor å oppgradere jernbanen der behovet er størst. Disse medlemmer ser samtidig at det fra regjeringens ståsted er like billig å bruke midler på lyntograpporter som å utarbeide annet valgkampmaterieell, mens en oppgradering av for eksempel Oslotunnelen vil være langt dyrere. Disse medlemmer viser til at samferdselsminister Magnhild Meltveit Kleppa i en redegjørelse overfor Stortinget har slått fast at Jernbaneverket jobber med innspill til Nasjonal transportplan 2014–2023 om å øke jernbanekapasiteten gjennom Oslo, og at det dermed kommer minst 4 år til uten handling hvis denne regjeringen får fortsette. Disse medlemmer viser til at prislappen for lyntognett i Norge er på rundt 350 mrd. kroner. Rentekostnaden alene for et slikt lyntognett kan fort ende på 18 mrd. kroner i året. Dette er et interessant tall, for i 2009 hadde Gardermoen 18 millioner passasjerer. Bare rentekostnaden for lyntognettet tilsvarer altså 1000 kroner i avgift for hver eneste gang en passasjer var innom Gardermoen i 2009. Disse medlemmer vil i den forbindelse vise til at TØI har kommet frem til at billettprisen på lyntog Oslo–Trondheim kan bli 6000 kroner.

Disse medlemmer viser til at samferdselsministeren skriver i sitt svar på Dokument 8:88 S (2009–2010) at representantforslaget vil innebære vesentlige politiske og konstitusjonelle utfordringer når man med bindende investeringsplan mener at det skal være «mindre handlingsrom for å justere kursen underveis i planperioden», og at dette ikke er drøftet i representantforslaget. Disse medlemmer viser til at de politiske og konstitusjonelle forholdene statsråden etterlyser, ble tatt opp i et forslag i Innst. 2 S (2009–2010) om synliggjøring av investeringer på statsbudsjettet:

«Stortinget ber Regjeringen legge frem sak om endring i budsjettssystemet slik at bygging av infrastruktur innenfor samferdselsområdet behandles som investering og ikke som årlig utgift, for å sikre at vedtatt Nasjonal transportplan også omfatter flerårige finansieringsvedtak.»

Disse medlemmer viser til at det i Innst. 2 S (2009–2010) også ble fremmet forslag om infrastrukturfond på 300 mrd. kroner, samt organisering av Vegdirektoratet, Jernbaneverket og Kystverket til statlige selskap eller statsaksjeselskap.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti mener Nasjonal transportplan må bli av betydelig mer overordnet karakter, at alle transportformene må ses i sammenheng og at planen bør inneholde ulike samferdselsscenerier.

Disse medlemmer understreker videre behovet for forpliktende handlingsplaner for norsk jernbane, og viser til tidligere foreslått handlingsplan for utbygging av kryssingsspor, Dokument nr. 8:92 (2006–2007) og Innst. S. nr. 7 (2007–2008).

Disse medlemmer mener et godt og pålitelig jernbanetilbud med tillit blant de reisende er avgjørende for å få mer trafikk over fra vei til bane. Forsinkelser og innstillinger i togtrafikken bidrar til å svekke jernbanen i konkurranse med bil og fly. Økende antall feil og mangler på infrastruktur og materieell har svekket togets punktlighet, attraktivitet og omdømme de senere årene. Disse medlemmer er bekymret for en utvikling der toget taper konkurransekraft mot andre transportformer.

Disse medlemmer vil peke på at jernbanen er en rasjonell og miljøvennlig transportform, og at jernbanen gjennom å avlaste godstransporten på vegen bidrar til å øke sikkerheten og tryggheten til trafikantene på vegene. Disse medlemmer mener det må være et mål at jernbanen til enhver tid har den nødvendige kapasitet og er i en slik beskaffenhet at etterspørselen etter både person- og godstransport kan dekkes inn med høy regularitet og punktlighet. Mange bedrifter er avhengige av et pålitelig jernbanesystem for å få fraktet gods og personer på en effektiv og miljøvennlig måte.

Disse medlemmer viser til at befolkningsveksten i og rundt de store byene vil øke sterkt i årene som kommer. I kombinasjon med generell økonomisk vekst, økt bilhold og økt arbeidspendling vil presset på transportsystemet øke. Ikke minst vil befolkningsveksten på det sentrale Østlandet gi betydelige utfordringer knyttet til framkommelighet og klimagassutslipp fra vegtrafikken. En utbygging av jernbanen, herunder realisering av omfattende dobbeltsporprosjekt, er nødvendig for å møte disse utfordringene. I arbeidet med å realisere større jernbane-

prosjekt mener disse medlemmer det er viktig at planperioden kortes ned, enten ved statlig regulering eller ved å få på plass forpliktende tidsplaner i dialog med kommunene.

Disse medlemmer vil peke på at samferdselssektoren må ta sin del av ansvaret for å redusere de nasjonale klimagassutslippene. Utbygging av en konkurransedyktig infrastruktur for miljøvennlig og ressurs sparende gods- og persontrafikk må være en viktig nasjonal oppgave i de kommende årene. Disse medlemmer vil understreke at jernbanen må ha en sentral rolle i klimasatsingen. Disse medlemmer viser til klimaforliket der partene er enige om å fortsette styrkingen av jernbanen, spesielt i befolkningstette områder og på strekninger med mye godstransport.

### **Beregningsmodeller**

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre mener det er nødvendig å ta i bruk forbedrede samfunnsøkonomiske beregningsmodeller i samferdselsplanleggingen, bl.a. slik at nytte-kost-analyser baseres på et bredere grunnlag av faktorer som omfatter langsiktig effekt av verdiskaping og regionutvikling.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sitt representantforslag, jf. Dokument 8:149 S (2009–2010), med konkrete forslag til endringer i beregningsmodellene.

### **Finansieringsmodeller**

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre mener at både prosjektfinansiering, fond, offentlig-privat samarbeid og fullfinansiering over statsbudsjettet kan være hensiktsmessig, alt etter premissene i de enkelte prosjektene.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet vil understreke at poenget med offentlig-privat samarbeid (OPS) i Norge er å få på plass incentiver overfor utbygger både når det gjelder parsellengde, sikkerhet, kostnader, fremdrift og avveining mellom drift og vedlikehold. Disse medlemmer er derfor skuffet over at statsråden i sitt svar på Dokument 8:88 (2009–2010) utelukkende ser på OPS som et finansieringsverktøy. Disse medlemmer vil særlig understreke at OPS kan gi enda bedre sikkerhet på jernbanen enn i dag, da det er mulig å innføre betydelige bøter for sikkerhetsbrudd som utbygger vil ta hensyn til i sine avveininger.

Disse medlemmer viser til Dokument 8:88 S (2009–2010), og vil på denne bakgrunn fremme følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen legge frem en utvidet og bindende nasjonal investeringsplan for jernbanelinjen 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.»

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti mener det er viktig å ta i bruk offentlig-privat samarbeid (OPS) på egnede strekninger, da det har vist seg å kunne gi mer jernbane, raskere, til minst like god kvalitet og til en billigere penge. Disse medlemmer viser til at undersøkelser av OPS-prosjekter både i Norge, Finland og England har påvist minimum 10 pst. besparelser, vesentlig kortere byggetid, mer hensiktsmessig fordeling av risiko, kostnadskontroll, økt innovasjon, fornøyde lokalpolitikere og lokalsamfunn og at anskaffelsen bedre utnytter private utbyggers kompetanse, kreativitet og fleksibilitet.

### **Organisering av Jernbaneverket**

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, mener at det er nødvendig å modernisere Jernbaneverket.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre er enig med forslagsstillerne i at Jernbaneverket bør omdannes til to selskaper. Ett selskap bør ha ansvar for administrasjon av utvikling og drift av jernbanens infrastruktur, det andre selskapet bør ha som oppgave å utføre utbygging og vedlikehold av infrastruktur for bane.

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti vil sette Jernbaneverket i best mulig stand til å møte dagens og fremtidens krav til et godt jernbanetilbud. Som et ledd i dette mener dette medlem at den beste løsningen er å modernisere Jernbaneverket gjennom en omdanning til statlig foretak. En omorganisering der Jernbaneverket får en friere og mer selvstendig rolle, vil etter dette medlems mening være et riktig grep for mer effektiv og rasjonell satsing på jernbanen.

### **Togmonopol**

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, vil understreke at norsk jernbanesektor vil bli sterkere om togmonopolet avvikles. Flere aktører bør slippe til og få konkurrere om jernbanestrekninger.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet vil minne om sitt forslag i forbindelse med statsbudsjettet for 2010 i Innst. 13 S (2009–2010) om å avvikle togmonopolet og åpne for konkurranseutsetting av alle jernbanestrekninger i Norge.

### **Forslag fra mindretall**

#### **Forslag fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet:**

##### *Forslag 1*

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 – bifalles ikke.

#### **Forslag fra Fremskrittspartiet:**

##### *Forslag 2*

Stortinget ber regjeringen legge frem en utvidet og bindende nasjonal investeringsplan for jernbane-

nettet 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.

### **Komiteens tilråding**

Komiteens tilråding fremmes av Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti.

Komiteen har ellers ingen merknader, viser til representantforslaget og råar Stortinget til å gjøre følgende

v e d t a k :

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 – vedlegges protokollen.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 8. juni 2010

**Knut Arild Hareide**

leder

**Ingjerd Schou**

ordfører

## Vedlegg

### **Brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråden til transport- og kommunikasjonskomiteen**

#### **Representantforslag, Dokument 8:88 S (2009–2010) fra stortingsrepr. Bård Hoksrud, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen og Arne Sortevik om utvidet og bindende investeringsplan for norsk jernbane**

Jeg viser til brev av 19. mars 2010 fra Stortingets transport- og kommunikasjonskomité hvor jeg blir bedt om å gi en uttalelse til ovennevnte representantforslag.

Representantene foreslår:

«Stortinget ber regjeringen legge frem en utvidet og bindende nasjonal investeringsplan for jernbanenettet for perioden 2011–2019 senest 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.»

Representantforslaget legger til grunn at Jernbaneverket må organiseres som to selskaper, et utbyggingsselskap og et eierselskap. Jeg viser til at endret tilknytningsform for Jernbaneverket tidligere har vært behandlet av Stortinget, sist i forbindelse med Stortingets behandling av Representantforslag 19 S/ Innst. 119 S (2009–2010). Mitt syn i den saken framgår av mitt brev av 26. november 2009 til Stortingets transport- og kommunikasjonskomité, som bl.a. følger som trykket vedlegg til Innst. 119 S (2009–2010).

Når det gjelder forslaget om å bevilge mer penger til investeringer i jernbanenettet, viser jeg til St.meld. nr. 16/Innst. S. nr. 300 (2008–2009) om Nasjonal transportplan 2010–2019, som ble lagt fram og behandlet av Stortinget våren 2009. I NTP 2010–2019 har regjeringen lagt opp til en investeringsplanramme til jernbanen for 10-årsperioden på 50,33 mrd. kr, som er en økning på hele 98,8 pst. sammenliknet med foregående NTP 2006–2015 som ble lagt fram av Bondevik II-regjeringen. Jeg har merket meg at representantforslaget omtaler denne satsingen som «skremmende beskjeden», noe som jeg slett ikke er enig i. Som det framgår av NTP 2010–2019 er det lagt opp til å fase satsingen i planen inn i økonomien så raskt som mulig, men innenfor de begrensningene som et forsvarlig økonomisk opplegg setter. 2010-budsjettet er det første året i denne innfasingen.

Det er gledelig at også Frp nå ønsker å satse på jernbanen, med forslag om hele 60 mrd. kr ekstra til investeringer i jernbanen i perioden 2011–2019. Det framgår ikke av representantforslaget hvordan dette

skal prioriteres i forhold til andre politikkområder. Representantforslaget innebærer en økning av investeringer i jernbanenettet med ytterligere om lag 120 pst. i forhold til NTP 2010–2019. Det er i dag ikke nok kapasitet eller tid til å kunne planlegge nye jernbaneprosjekter for ytterligere 60 mrd. kr utover det som ligger i Nasjonal transportplan 2010–2019. Den store satsingen som allerede ligger inne i NTP 2010–2019 gir i seg selv betydelige utfordringer med hensyn til kapasiteten til å planlegge og utvikle nye investeringsprosjekter.

Det framgår ikke av representantforslaget hva som legges i en «bindende» investeringsplan. NTP er et uttrykk for de politiske bindinger og føringer som legges til grunn i planperioden, bl.a. med hensyn til aktivitetsnivå, politiske mål, planrammer, prioriteringer og gjennomføring av enkeltprosjekter. Dersom representantforslaget legger til grunn at en «bindende» investeringsplan betyr at det skal bli mindre handlingsrom for å justere kursen underveis i planperioden, så vil dette innebære vesentlige politiske og konstitusjonelle utfordringer som representantforslaget ikke drøfter.

Representantforslaget legger til grunn at nye finansieringsverktøy benyttes for å gi en avklart langsiktig og forutsigbar finansiering. I representantforslaget nevnes Offentlig-Privat-Samarbeid (OPS) som aktuell modell også for jernbaneinvesteringer. Jeg viser i denne sammenheng til omtalen av OPS i NTP 2010–2019 (jf. kap. 6.6.2). Bruk av OPS har tradisjonelt vært aktuelt i situasjoner hvor det offentlige har begrenset med kapital og/eller det finnes en betydelig privat betalings-/finansieringsevne/-vilje. En virkning av OPS kan være at planlegging, utbygging og drift/vedlikehold ses i sammenheng og vurderes i forhold til hverandre. Det er imidlertid ingen hindringer for at dette evt. også vektlegges i større rad innenfor dagens regime med ordinære bevilgninger over statsbudsjettet. Et vesentlig moment ved bruk av OPS i forhold til jernbanen er de sterke systemavhengighetene mellom ulike deler av infrastrukturen og jernbanetrafikken, som gjør det nødvendig å betrakte jernbanesystemet som en helhet, og som kan begrense antall frihetsgrader mht. avveiningene mellom investeringer og vedlikehold. Den norske staten mangler ikke kapital, og i motsetning til veginvesteringer er det stort sett svært liten (nesten ikke eksisterende) privat betalings-/finansieringsevne/-vilje for investeringer i jernbaneinfrastrukturen i Norge. Eventuell bruk av OPS på jernbaneinvesteringer må

også vurderes nøye med hensyn til sikkerhet og tilsyn.

Rasjonell gjennomføring av igangsatte samferdselsinvesteringer, herunder jernbaneprosjekter, er høyt prioritert i de årlige budsjettframleggene, og prioriteres før oppstart av nye prosjekter. Regjeringen har som kjent lagt opp til prosjektfinansiering ved bruk av egne poster på statsbudsjettet for utvalgte investeringsprosjekter, bl.a. gjelder dette for jernbaneprosjektet dobbeltspor Oslo-Ski på kap. 1350, post 31. Jeg har stilt meg åpen for å vurdere innspill om ulike måter å finansiere og organisere investeringsprosjekter i forbindelse med rulleringen av NTP for perioden 2014–2023.

Arbeidet med de langsiktige investeringsplanene på samferdselsområdet er et svært omfattende og krevende arbeid, spesielt når det skal tas høyde for store skift i ambisjoner og aktivitetsnivå på investeringene. Samferdselsdepartementet arbeider nå med rulleringen av NTP og ny NTP 2014–2023 skal etter planen legges fram tidlig i 2013. Jeg legger ikke nå opp til å foreslå avvik fra planprosessene for utarbeidelse og framlegg av Nasjonal transportplan. Jeg legger opp til å følge opp NTP 2010–2019 i forbindelse med de årlige budsjettframleggene. Eventuelle endringer i prioriteringene bl.a. på grunn av endrede planforutsetninger som måtte oppstå i planperioden, herunder vurderinger av behov for økt prioritering av vedlikehold vil jeg på vanlig måte legge fram for Stortinget.

