

Notat 03.01.2013, twb

## Skal avgifter pynte på negativ samfunnsøkonomi for IC?

Jernbaneverkets (Jbv) konseptvalgutredning (KVU) viste veldig negative tall for samfunnsøkonomien i IC-utbyggingen, med et tap på hhv. 67 øre for hver krone som investeres i Vestfoldbanen, tap på 40 øre for Dovrebanen og tap på 27 øre for Østfoldbanen. Når nå Jbv kommer med en ny rapport<sup>1</sup> som plutselig viser positiv samfunnsøkonomi med for de samme banene er det grunn til å stille spørsmål om hvordan og hvorfor?

### 1. Fra negativ til positiv samfunnsøkonomi ved hjelp av rushtidsavgift? 65 - 90 kr dyrere tog- og bussbillett og 120 - 170 kr i bilavgift for å finansiere utbyggingen?

Endringen fra positiv til negativ samfunnsøkonomi har lite med IC i seg selv å gjøre, men er primært basert på en forutsetning om en rushtidsavgift på hhv. 70 øre per personkilometer for bil og 50 øre for bil/tog frem til 2025. Etter 2025 er det forutsatt at rushtidsavgiften for bil og buss opprettholdes, mens den for tog oppheves. Spørsmålet er om det vil være politisk grunnlag for en slik rushtidsavgift.

Togpendlere til/fra Oslo fra Skien (188 km), Lillehammer (184 km) og Halden (136 km) i perioden frem til 2025 vil da få et tillegg i billettprisen på hhv. ca. 90 kr. for Skien og Lillehammer og 65 kr. for Halden. Busspassasjerer omtrent det samme. For biler vil avgiften utgjøre ca 120 til/fra Halden og 170 kr til/fra Lillehammer og Skien (70 øre per personkilometer vil utgjøre 91 øre kr. per bil med 1,3 passasjerer i bilen i gjennomsnitt).

Et annet spørsmål er om en avgiftsøkning automatisk kan tas til inntekt i det samfunnsøkonomiske regnskapet for IC-utbyggingen. Avgiftsøkning er et nytt tiltak som isolert sett ikke har noe med IC-utbyggingen å gjøre. Tilsvarende regnestykker kunne sikkert like gjerne vært brukt for å støtte økt kapasitet i busstilbudet, eller økt kapasitet gjennom tog med flere seter i to etasjer som er mye brukt i f.eks. Sveits, Tyskland og Nederland. Burde man ikke ha tydeliggjort at Jernbaneverkets investeringer i InterCity blir fortsatt like ulønnsomme, men at kapasitetsregulerende tiltak i form av avgift evt. kan være lønnsomme.

### 2. Investeringer for 40 mrd. fremdeles ikke tatt med i det samfunnsøkonomiske regnskapet.

IC ble beregnet til 130 mrd. (uten ny Oslo-tunnel). I etterkant har prisen Oslo - Ski steget fra 18 til 24 mrd (steget fra 12 mrd i 2009, til 18 mrd. i mars 2013, til 24 mrd. i oktober 2013), slik at prisen da blir 136 mrd.

I de samfunnsøkonomiske beregningene (både KVU for IC og den nye) har Jbv imidlertid bare lagt til grunn en pris på 95,3 mrd. for IC-nettet. De har fjernet fra regnestykket investeringer for 40 milliarder kroner. En merkelig begrunnelse er at de har tatt ut prosjekter som er vedtatt i tidligere Nasjonal Transportplan (NTP), som bl.a. de kommende storprosjektene Oslo - Ski og Larvik - Porsgrunn (Eidangerpasellen). Men for det samfunnsøkonomiske regnskapet har det selvsagt ingen ting å si når prosjektene er vedtatt, men effekten og kostnaden ved å bygge dem! Å fjerne 40 mrd. fra det samfunnsøkonomiske regnskapet av en investering som egentlig er beregnet til 136 mrd. har selvsagt stor betydning for resultatet. Det er nesten ikke til å tro at det er mulig å komme med den slags kreativ bokføring i en offentlig utredning.

<sup>1</sup> Se: <http://www.jernbaneverket.no/PageFiles/22237/Supplerende%20beregninger%20IC%20-%20Vista%20Analyse%20AS%2020121207.pdf>

### 3. Reelle og riktige forslag til reduksjoner i investeringene?

I den nye rapporten foreslås også reduksjon av investeringer med 17 mrd. kroner. Det er ikke mulig ut i fra rapporten å vite hvor reelle forslagene til reduksjoner i investeringer er. Et av tiltakene for Dovrebanen er f.eks. oppført som redusert fart til 200 km/t for Venjar (ved Eidsvoll) - Langset. Men denne strekningen er jo allerede planlagt bare for 130 - 200 km/t av Jbv! Et annet tiltak er å kutte dobbeltspor mellom Skien og Porsgrunn. Er det fornuftig og fremtidsrettet?

Det foreslås videre å redusere fra 4 til to spor i flere stasjoner, samt kutte i andre forbikjøringsmuligheter. Det vil sterkt redusere fleksibiliteten og kapasiteten i IC-nettet. I tillegg vil det gjøre det svært vanskelig å innpasse driften av kommende lyntog. Et ferskt eksempel på tilsvarende lite fremtidsrettet innsparing er banen mellom Ski og Moss, ferdig i 1996, med kun to spor i alle stasjoner og uten forbikjøringsmuligheter for raskere IC-tog (og lyntog) i forhold til mer saktegående lokal- og godstog. Det er nå en svært uheldig flaskehals og kapasitetsbegrensning på antall avganger som er mulig å kjøre på Østfoldbanen.

### 4. Antall avganger redusert fra 4 til 2?

I brosjyren til KVVU-utredningen for IC ble alle de tre strekningene markedsført med 4 avganger i hver retning til hhv. Lillehammer, Skien og Halden. Om dette var reelt lagt til grunn i de samfunnsøkonomiske beregningene var imidlertid vanskeligere å finne ut av. I den siste rapporten er i det i hvert fall regnet med kun 2 avganger i timen mellom Oslo og endestasjonene i nettet. For Lillehammer er det i tillegg regnet med en ekstra avgang i timen, til tre, i rushtiden.

For Vestfoldbanen er det regnet med to IC-tog i timen til/fra Skien og Porsgrunn, mens to lokal-tog i timen stopper ved Larvik. For Østfoldbanen er det regnet med to IC-tog i timen til/fra Sarpsborg og Halden, og to lokaltog i timen til Fredrikstad. Det er imidlertid svært tvilsomt om det skisserte driftsopplegget lar seg gjennomføre på Østfoldbanen pga. dårlig banekapasitet til flere ulike togtilbud i ulik fart (to IC-tog med stopp kun Ski, Moss, Fredrikstad, Sarpsborg og Halden, to lokaltog med stopp på alle stasjoner og i tillegg godstog).

### 5. Forskuttere behandlingen av Hagen-utvalget?

I de nye beregningene har Jbv lagt inn noen av forslagene til endringer i beregning av samfunnsøkonomi som er foreslått av det såkalte Hagen-utvalget. Slik har de bl.a. redusert kravet til kalkulatorisk rente fra dagens 4,5 % til 4 % de første 40 år, 3 % mellom 40 og 75 år og 2 % etter 75 år. Det er likevel verdt å merke seg i rapporten at disse endringene alene ikke fører til positiv samfunnsøkonomi for IC-prosjektet, men at det er den foreslåtte rushtidsavgiften som utgjøre hoveddelen av endringene.

Det er mange interessante perspektiv og forslag som tas opp i Hagen-utvalget, men spørsmålet er om det er riktig å benytte metodeforslag fra et utvalg hvis forslag ennå ikke er ferdig politisk behandlet - og om man i så fall ikke bør gjøre tilsvarende også for andre prosjekt?

### 6. Skal ikke de samme premisser for beregningene gjelde for lyntog og andre utredninger?

Skal man sammenligne prosjekt, må man også bruke samme beregningsmetodikk. Fra før vet vi at Jbv brukte en annen beregningsmetodikk for klimakonsekvenser i lyntogutredningen deres enn de har gjort i IC-utredningen og NTP for øvrig. Ved bruk av samme beregningsmetodikk som i IC, ville klimaregnskapet for lyntogutredningen blitt 4 - 5 ganger bedre. Strekninger som ikke ville nådd klimabalanses før etter 60 år, ville da altså fått det etter 12 - 15 år regnet på samme måten som i IC-utredningen. I tillegg ble resultatet i lyntogutredningen også svekket av at Jbv ikke fulgt opp Stortingets vedtatt ønske om å inkludere godstrafikk og mange stasjoner underveis.

Og nå kommer altså Jbv og S-dep med nye beregningsmetoder som skal gi positiv samfunnsøkonomi i IC-utredningen. Naturvernforbundet krevde umiddelbart at det da også må gjøres nye beregninger på samme måte for lyntog, men får flg. svar av statssekretær Geir Pollestad i Aftenposten 02.01.2013: " - Vi ser ikke behov for nye utredninger for lyntog. Nå handler det om å ta standpunkt." Og til det standpunktet vil altså S-dep ha mest mulig selektiv og minst mulig objektiv informasjon?

For all del: Ingen er imot utbygging av IC-nettet. Spørsmålet er hvordan det kan gjøres på en måte som gir de beste løsningene for både Østlandet, resten av landet og økonomien i prosjektet. Og der viser Deutsche Bahn (DB) sin utredning at lyntog i flerbrukskonsept for langdistanse-, regional-/IC-, og godstrafikk også vil gi IC-nettet et bedre tilbud med bl.a. langt flere avganger, samt gi en positiv samfunnsøkonomisk nytte på hhv. +0,51 og + 0,77, regnet på samme måte som ellers i NTP. Skulle DB anvende de premissene som Jbv nå fremmer for IC, vil jo resultatet for disse blitt enda bedre.

#### **7. Lyntog går med driftsmessig overskudd, men hva koster driften av et rent IC-nett?**

DBs utredning viser et driftsøkonomisk overskudd på rundt 8 mrd. per år for både strekningene Oslo - Trondheim/Ålesund og Oslo - Bergen/Haugesund/Stavanger, et overskudd som kan brukes til å betale ned investeringene i løpet av 30 år. Også Jbv sin lyntogutredning viste positiv driftsøkonomi som ville dekke drift og vedlikehold. Men siden Jbv sin utredning bl.a. utelot gods-, IC og svært mye av underveistrafikk - og dermed også inntektene derfra - ble derimot ikke overskuddet i deres utredning stort nok til å dekke nedbetaling av investeringer.

Men hva koster driften av IC-nettet? Vil inntektene kunne dekke drift, vedlikehold og evt. gi overskudd som kan dekke investeringer? Eller gå med underskudd? Vil det være avhengig av til dels store årlig subsidier fra staten? Det regnestykket har underlig nok aldri blitt lagt frem. Hvorfor? Er det ikke av interesse å få vite om en investering til 130 - 150 mrd. går med driftsmessig overskudd eller underskudd? Eller er det tall her man ikke ønsker å komme ut med?