

HØYRES JERNBANE

A high-speed train is stopped at a modern station platform. The station has a large, arched, glass and steel roof structure. The train is white with a dark stripe. The platform is clean and modern, with a few people visible in the distance. The lighting is dramatic, with strong shadows and highlights from the roof structure.

Ingjerd Schou (H)

Transport- og kommunikasjonskomiteen

Ålesund, 2. mai 2012

SITUASJONEN

Aftenposten
Mandag 1. mars 2010

NYHETER 3

- Tidenes løftebrudd?

Opposisjonen godtar ikke kutt i satsingen på vei og jernbane

- Det vil ta minst et år før den faktiske prislappen for utbedringene er klar.
- Fylkene har store innvendinger og ber om å få overta veier i god stand.

44 200 km nedslitte veier

Norges veinett

Ved nyttår får Norges 19 fylker ansvaret for en mengde veier de ikke har hatt ansvar for tidligere. I ny Nasjonal transportplan heter det at «Fylkeskommunene overtar ansvaret for øving riksveinnett og evnige riksfører med den standard det har og med tilhørende rettigheter og plikter slik de er på overtakelsestidspunktets».

- 1 Begrepet stamveier forsvinner. Dagens stamveier på 8 800 kilometer rukes 1 750



10 10

TORSDAG 17. JANUAR 2008

MÅ HA 2

- Milliard-etterslep på vei og jernbane
- Økt trafikk og tyngre biler sliter ned veiene
- Mindre penger til trafikksikkerhet

Av MÅKEN NOTSLUND FOTLAWD,
MARTIN NILSEN,
ANDREAS ARNESETH

Stengte veier, kaos i togtrafikken, og mindre penger til trafikksikkerhet. Transportsektoren frykter konsekvensene dersom ikke veinettet rustes opp.

lak, sier trafikkdirektør Ole Christian Torpp i Statens vegvesen. Ifølge Vegdirektoratet er ettterslepet på norske veier, broer og tunneler beregnet til 16 milliarder kroner. – De årlige søvnløshetene har de siste årene ligget på 2,7 milliard, og hvis vi fortsetter i denne takt, vil fortallet av økt trafikk, og tyngre kjøretøy gjøre at asfalt og veifundament slites raskere enn før. – Nedbør er en av veiens største flom-

- 2 Resten av dagens riksvieier skal hete fylkesveier, totalt 44 700 kilometer

HANDLINGSREGELEN

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet og Sosialistisk Venstreparti, vil også understreke at det på lang sikt er **vekstevnen** i fastlandsøkonomien som bestemmer velferdsutviklingen i Norge. (...) Flertallet mener derfor at en økning i bruken av petroleumsinntekter bør rettes inn mot tiltak som kan øke produktiviteten, og dermed vekstevnen, i økonomien.

Komiteen vil peke på at skatte- og avgiftspolitikken og satsing på **infrastruktur**, utdanning og forskning er viktig for å få en mer velfungerende økonomi.

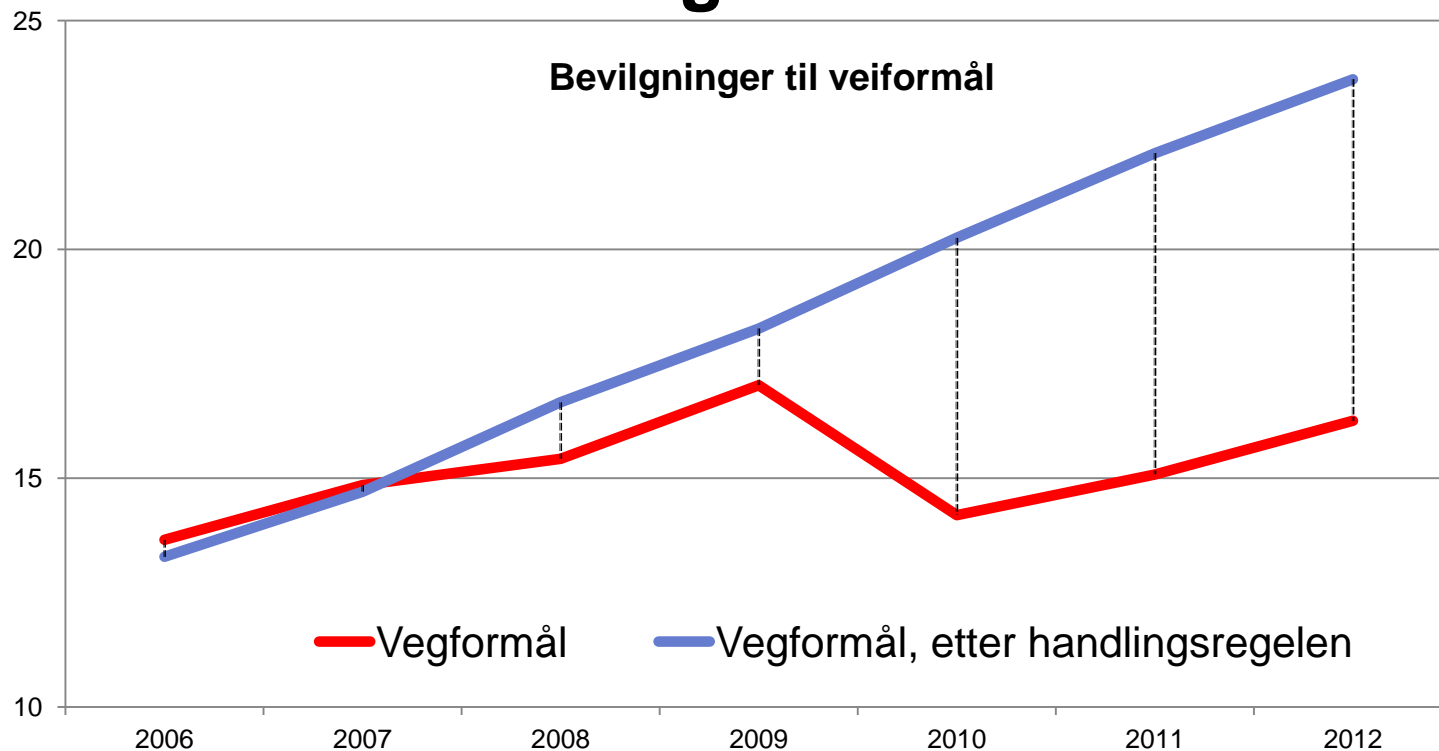
HANDLINGSREGELEN

- Bruk av maksimalt 4% av oljefondet årlig
- 250 mrd oljekroner inn i Statsbudsjettet siden 2005
- Bondevik II: 9 av 10 oljekroner følger handlingsregelen
- Stoltenberg II: 2 av 10 oljekroner følger handlingsregelen

Kilder: SSB, rapporten "State of the Nation" 2010 fra Rådgivende ingeniørers forening (RIF)

SITUASJONEN

Veisatsingen 2006-2012



HØYRES SAMFERDSELSPOLITIKK

Veier

- 15 milliarder kroner mer enn Regjeringens 69 milliarder på investeringer i nye riksveier.
- Et vedlikeholdsfond på 50 milliarder kroner til vei og jernbane, i tillegg til ordinære bevilgninger.
- Avkastningen av fondet vil gi minst 20 milliarder kroner i 10-årsperioden.
- 3-5 nye OPS-prosjekter hvert år.

Kollektivtrafikk

- Satse på kollektivtransport i storbyregionene
- Overføre ansvar og midler til lokale myndigheter
- Prioritere frekvens, forutsigbarhet og komfort
- Mål om 50% finansiering fra Staten til lokale kollektivprosjekt.
- Egen post på statsbudsjettet på 3 milliarder kroner over 10 år til bybaner og/eller superbusser.

Trafikksikkerhet

- Bygge midtdeler på alle veier med mer enn 4000 ÅDT, vil føre til 70 færre drepte og hardt skadde hvert år.
- Styrke trafikkopplæringen for å gi bedre trafikkforståelse
- Endre bilavgiftene for å premiere sikre kjøretøy.
- Heve vrakpanten

KORT OM HØYRES JERNBANE



- Ønsker en veloverveid konkurranseutsetting av jernbanestrekninger.
- Vurdere å se på Avinor-modellen for Jernbaneverket. Sørge for langsiktig finansiering og helhetlige utbygginger. Bruk av OPS.
- Bygge høyhastighetstog hvis driften er lønnsom.
- Dimensjonere utbygging for 250km/t

OPS – noen fordeler

- Halvert byggetid
- Garanterte utbyggingskostnader— skattebetalere dekker ikke sprekker
- Helhetlig utbygging av lengre strekninger
- Trolig 10-15% rimeligere enn ved tradisjonell utbygging
- Bygging av høy kvalitet, livsløp-planlegging (utbygger vedlikeholder)
- Drift og vedlikehold i 25 år er inkludert i kontrakten
- Årlige utbetalinger til utbygger i 25 år gjør at veien forblir av høy kvalitet i hele perioden
- Utnytter private utbyggers kompetanse, kreativitet og fleksibilitet.

KONKURRANSE: GJØVIKBANEN



- Gjøvikbanen konkurranseutsatt i 2004
- NSB vant anbudet
- Bedre kvalitet på jernbanetilbudet
- Økt punktlighet
- Ingen reduksjon i lønns eller arbeidsvilkår
- En suksesshistorie som fungerer som modell for fremtidig konkurranseutsetting – også for høyhastighetstog.

HØYRES FORMULERINGER

Høyres stortingsprogram 2009-2013:

”Høyre vil stille seg positiv til et moderne høyhastighetsjernbanenett hvor driftskostnadene kan dekkes av inntektene, og raskt igangsette en samlet handlingsplan for dette.”

Høyres transportplan, 2009:

”Høyre vil bygge høyhastighetstog mellom alle de store byene i Sør-Norge og til svenskegrensen mot Stockholm og København, dersom driften beregnes som lønnsom.”

STORTINGETS FORMULERINGER

- Budsjett-innst. S. 13 (2007–2008), side 55 «Om høyhastighetsbaneutredningen»:
- *«Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, har merket seg den nylige fremlagte rapporten om potensialet for høyhastighetstog i Norge, og den store interessen denne har vært omfattet med. Flertallet vil understreke betydningen av å få utredet høyhastighetsbaner ytterligere med utgangspunkt blant annet i denne rapporten, og rapporter fra andre kompetente miljøer slik at det gis et godt grunnlag for å vurdere en eventuell satsing på høyhastighetsbaner i behandlingen av NTP i 2009. Flertallet vil understreke at en slik utredning også må omfatte den totale samfunnsøkonomien i prosjektene. Det er viktig i det videre utredningsarbeidet blant annet å få belyst betydningen en satsing på høyhastighetsbaner vil kunne få for:*
- Klimautfordringene, omgivelser og miljøer
- Reisemønster og mulig samfunnsutvikling i de berørte regioner og landsdeler.
- Effekter av endret reisemønster, herunder trafiksikkerhet, vegslitasje og miljøbelastning.
- Effekter av kortere reisetider, herunder effekter i arbeidsmarkedet og på presset i byområder.
- Effekter knyttet til frigjort kapasitet for godstransport.
- Effekter i forhold til andre transportbærere.»

HØYHASTIGHETSTOG

- Høyhastighetsutredningens konklusjoner sammenfaller med Høyres jernbaneprioriteringer:
 - Bygg ut Intercity-strekninger i byområder
 - Lange krysningsspor i områder med stor trafikk.
- Høyhastighetsbane skal være dimensjonert for hastighet på 250 km/t. Dette er den samme dimensjonen som allerede er valgt for InterCity-triangelet.
- Dimensjonering for 250 km/t betyr ikke nødvendigvis nye linjeføringer.

HØYHASTIGHETSTOG

- Driften av togtrafikken i Norge skal gradvis settes ut på anbud til private jernbaneselskaper. Dette kan også gjelde høyhastighetstog.
- En fremtidig satsing på jernbanen kan ikke skje uten at vi endrer organisering og finansiering av sektoren. Høyre vil utrede å innføre Avinor-modellen for å sikre mer langsiktig planlegging og bedre ressursutnyttelse.
- En ny organisering med en mer handlekraftig beslutningsstruktur gjør at vi kan unngå saker som dette:

Nye utredninger gir nye forsinkelser

■ Ny analyse: Usikkerhet ved mange jernbaneprosjekter

Tre ganger har vedtatte planer ligget klare for togstrekningen Larvik-Porsgrunn. Likevel bestilles nye utredninger. Illustrerende for norsk vei- og baneplanlegging, sier NHO.

den. I 2009 hadde Larvik et tilsvarende vedtak klart.

Det var bare det at man hadde nøydt seg med å utrede en enkeltsporet jernbane, slik Samferdselsdepartementet hadde bestemt.

Ombestemte seg. Men så ombestemte departementet seg. Denne strekningen er en del av InterCity-trianglet. Og det var den nye hovedsatsingen. Derfor

videt kvalitets sikring, blant annet for å se om det likevel bør bygges enkeltspor. Denne vurderingen skal et privat rådgiverfirma gjøre, hvilket ennå er ikke bestemt, sier Tangerås.

Koster mer. Ifølge informasjonssjef Ivar Torvik i departementet er det kostnadsøkningen som følge av dobbeltspor tilpasset 250 km/t som tvinger frem en ny runde.

gjennomføring av samferdselsprosjekter i Norge, Nasjonal transportplan (NTP). Planen gjelder for perioden 2010 til 2019, men det er de fire første årene som er mest forpliktende. Nå er vi halvveis i den perioden, og NHO har derfor fått konsultentskapet Analyse og Strategi til å regne seg gjennom hvordan Regjeringen egentlig ligger an.

Svaret er ikke entydig. Frem-

for mange prosjekter er at planleggingsfasen tar for lang tid.

– Problemet er ikke nødvendigvis pengemangel. Problemet er gjennomføringen. For næringslivet er det alvorlig at selve navet for godstransport på jernbane, Alnabru i Oslo, kan bli opptil fire år forsinket. Det vil skape ringvirkninger for nesten hele landet, sier han.

– Viser analysen at Regjeringen oppfyller sin trans-

«Det handler om en såkalt utvidet kvalitets sikring»

Lars Andre Tangerås,
prosjektleder
i Jernbaneverket

GODS FRA VEI TIL BANE



- Bra for miljøet
- Mindre slitasje på veiene
- Færre vogntog gir bedre trafikksikkerhet
- Utfordring med lønnsom drift
- Intermodalitet viktig
- Trenger gods høyhastighetsfart?

TRANSPORTETATENE



TRAFIKVERKET



- Se til Sverige?
- Finland?
- Danmark?
- Finne riktig modell for Norge
- Hvor stor grad av autonomi er riktig?
- Må unngå "silotenking"

- Difi-rapport om forvaltning av statlig infrastruktur
 - Norge: 13800 ansatte
 - Sverige: 13200 ansatte

SAMFUNNSØKONOMISK LØNNSOMHET

- **I dag:** Snever beregning av samfunnsøkonomisk nytte.
- **Oktober 2012:** Nye retningslinjer for beregning av samfunnsøkonomisk kost/nytte fra et utvalg nedsatt av Finansdepartementet. Vil oppdatere norske metoder, mer i retning internasjonal "beste praksis".
- I Høyres alternative transportplan har vi slått fast at vi ønsker å inkludere "mernytte" i samfunnsøkonomiske analyser av samferdselsprosjekter.
- Dette vil ha stor betydning for beregninger av samfunnsøkonomisk lønnsomhet for Høyhastighetstog.

MERNYTTTE

Mernytte har fire kilder:

-*Agglomerasjonseffekter*. Gir sterke vekst i klynger. Samlokalisering gir produktivitetsgevinster ved at kunnskap utveksles bedriftene i mellom, leverandørtilgangen og tilgangen på arbeidskraft øker og det vokser frem et kompetent miljø.

-*Arbeidsmarkedsvirkninger*. Lavere reisekostnader gjør det mer lønnsomt for flere å jobbe, noen vil ønske å jobbe mer og enkelte vil flytte til mer produktive næringer. Fører også til bedre matching mellom arbeidsgivere og arbeidstakere.

-*Økt produksjon i imperfekte markeder*. Øker incentiver til å produsere mer effektivt. Reduksjon av transaksjonskostnader, bedre utnyttelse av samfunnets ressurser.

-*Økt konkurranse i imperfekte markeder*. Transporttilbudet kan i mange tilfeller opptre som en etableringsbarriere. En infrastrukturinvestering som gir lavere transportkostnad vil kunne medføre nyetableringer i markeder hvor det tidligere har vært få aktører.

A black and white photograph of a railway track. The image shows a perspective view of the tracks receding into the distance. Overhead power lines and support structures are visible, creating a complex network of lines against a hazy sky. On the left side, a signal light is mounted on a pole. The ground is dark, and there are some low walls or barriers on either side of the tracks. The overall atmosphere is misty or overcast.

SPØRSMÅL?