



OPS-prosjekter i Jernbaneverket

Muligheter og utfordringer

1 Sammendrag

På oppdrag fra Samferdselsdepartementet har Jernbaneverket utredet mulighetene for alternativ finansiering av utbyggingstiltak på jernbanen. Utredningen er konsentrert omkring prosjekter under kategorien "Offentlig – Privat – Samarbeid" – såkalte OPS-prosjekter.

Utredningen viser at også jernbaneprosjekter er egnet for denne type løsninger. Det er imidlertid noen forhold som i større eller mindre grad må være tilstede, nemlig:

- klar og entydig avgrensning både funksjonelt og geografisk mot drift- og vedlikehold av den øvrige infrastrukturen
- OPS-avtalene bør ha en størrelse på over 100 millioner Euro i nåverdi for å være av internasjonal interesse
- politisk oppslutning både lokalt og sentralt

Det er to forhold av juridisk karakter som må utredes nærmere, nemlig:

- ansvarsforhold i forhold til jernbaneloven for infrastruktur hvor OPS-kontrakt benyttes
- hvordan skal merverdiavgiften håndteres i slike OPS-prosjekter

Basert på prioriteringene i Nasjonal transportplan 2002-2011 foreslår arbeidsgruppen at det arbeides videre med 3 mulige OPS-prosjekter.

OPS-prosjekt	Delprosjekter	Oppsummering
OPS Jæren	<ul style="list-style-type: none"> □ Ganddal godsterminal □ Dobbeltspor Sandnes – Stavanger 	<p>Ganddal godsterminal er velegnet som OPS-prosjekt, men bør kombineres med dobbeltspor Sandnes – Stavanger for å gi større "volum"</p> <p>Det er lagt til grunn "lokale" bidrag i henhold til St.prp. nr. 14 (1998-1999) – Nord-Jæren pakken</p> <p>Det foreslås at Jernbaneverket bidrar med anleggsbidrag fra salg av eiendom og fra spart fornyelse.</p> <p>De bedriftsøkonomiske resultatforbedringene gir grunnlag brukerbetaling fra trafikkutøverne.</p>
OPS Vestfoldbanen	<ul style="list-style-type: none"> □ Farriseidet – Porsgrunn (Eidanger-tunnelen) □ Barkåker – Tønsberg □ Holm – Nykirke 	<p>Vestfoldbanen synes velegnet som OPS-prosjekt. Alternativt kan banestrekningen deles i to delstrekninger nord og sør for Tønsberg.</p> <p>Det foreslås at Jernbaneverket bidrar med anleggsbidrag fra spart fornyelse.</p> <p>De bedriftsøkonomiske resultatforbedringene gir grunnlag brukerbetaling fra trafikkutøverne.</p>

OPS-prosjekt	Delprosjekter	Oppsummering
OPS Gevingåsen	<input type="checkbox"/> Gevingåsen tunnel	Prosjektet sannsynligvis i minste laget som OPS-prosjekt. Det foreslås at Jernbaneverket bidrar med anleggsbidrag fra spart fornyelse. De bedriftsøkonomiske resultatforbedringene gir grunnlag brukerbetaling fra trafikkutøverne

De bedriftsøkonomiske konsekvensene for trafikkutøverne er svært avhengig av trafikkveksten som følge av utbyggingen. De antatte trafikkveksten bør kvalitetssikres.

2 Innholdsfortegnelse

Innhold	Side
1 SAMMENDRAG	2
2 INNHOLDSFORTEGNELSE	4
3 INNLEDNING	5
3.1 OPPDRAG FRA SAMFERDSELSDEPARTEMENTET	5
3.2 AVGRENSNING AV VURDERINGENE.....	5
3.3 HVA ER OPS-PROSJEKT	5
3.4 INTERN ARBEIDSGRUPPE.....	5
3.5 VURDERTE PROSJEKTER.....	6
4 JERNBANEPROSJEKTER ETTER EN OPS-MODELL	7
4.1 GJENNOMFØRINGSMODELL.....	7
4.2 HVORFOR BRUKE OPS-MODELLEN PÅ JERNBANEPROSJEKTER.....	8
4.3 BETALING OG INCENTIVER.....	9
4.4 TEKNISKE LØSNINGER	9
4.5 FINANSIERING.....	10
4.6 OPPSUMMERING AV NØKKELFAKTORER	10
5 BRUKERBETALING – NOEN BETRAKTNINGER	11
5.1 PRINSIPIELT OM BRUKERBETALING.....	11
5.2 NYTT EU-DIREKTIV	12
5.3 ANBEFALT OPPLÉGG FOR BRUKERBETALING.....	13
6 BESKRIVELSE AV AKTUELLE OPS-PROSJEKTER	14
6.1 FARRISEIDET – PORSGRUNN - ”EIDANGERTUNNELEN”	14
6.2 BARKÅKER - TØNSBERG.....	15
6.3 VESTFOLDBANEN.....	16
6.4 GANDDAL GODSTERMINAL.....	17
6.5 SANDNES – STAVANGER DOBBELTSPOR	18
6.6 OPS-PAKKE JÆREN.....	19
6.7 MERÅKERBANEN - GEVINGÅSEN TUNNEL.....	20
7 ØKONOMISKE KONSEKVENSER	23
7.1 HVA ER BEREGNET.....	23
7.2 GENERELLE FORUTSETNINGER.....	23
7.3 NÆRMERE OM BEREGNINGENE	24
7.4 OPS JÆREN	24
7.5 OPS VESTFOLDBANEN	26
7.6 OPS GEVINGÅSEN.....	28

3 Innledning

3.1 Oppdrag fra Samferdselsdepartementet

Samferdselsdepartementet har i forbindelse med budsjett 2003 bedt Jernbaneverket om å vurdere OPS-prosjekter for jernbanen. I sitt brev skriver Samferdselsdepartementet:

"Samferdselsdepartementet ønsker å vurdere mulighetene for alternativ finansiering av større investeringsprosjekter. Med alternativ finansiering menes her finansieringsmåter som gjør at en ikke er avhengig av å bevilge kontantutlegget for investeringer direkte over statsbudsjettet, fortrinnsvis i form av et offentlig-privat samarbeid hvor deler av kostnadene/utgiftene dekkes ved en form for brukerbetaling og/eller et «kommersielt» finansieringsbidrag. Vi ber Jernbaneverket, ifm. utarbeidelse av proposisjonsteksten til 2003-budsjettet, foreta en foreløpig vurdering av hvordan alternativ finansiering kan benyttes på jernbaneprosjekter, samt foreslår inntil tre prosjekter som kan være aktuelle for slik finansiering, jf. for øvrig Jernbaneverkets forslag til forsert utbygging og alternativ finansiering av GSM-R."

3.2 Avgrensning av vurderingene

Oppdraget fra Samferdselsdepartementet har et generelt utgangspunkt, men peker spesielt på OPS-prosjekter. Alternativene synes slik arbeidsgruppen ser det, å være:

- Utbyggingsselskap
- Tradisjonell bompengoordning
- OPS-prosjekt

Utbyggingsselskap ble benyttet ved utbyggingen av Gardermobanen og ansees her som en kjent løsning, som ikke krever videre utredninger. En bompengefinansiering slik vi kjenner det fra vegsektoren innebærer at staten finansierer fra 50-70% av utbyggingskostnaden over ordinære statlige bevilgninger, mens bompengeselskapet skyter inn resten mot en innkrevningsrett. Som det fremgår at avsnitt 5, vil arbeidsgruppen ikke anbefale en løsning hvor Jernbaneverket avkrever en bompengavgift direkte av de reisende.

Gjennom en OPS-modell kan de to andre finansieringsformene inkorporeres; se avsnitt 4 for nærmere redegjørelse. Gruppen har derfor valgt å konsentrere seg om OPS-modellen.

3.3 Hva er OPS-prosjekt

OPS-avtaler slik de nå prøves innen Statens vegvesen er beskrevet i St.prp. nr. 83 (2002-2001) "Om Ev 39 Øysand - Thamshamn gjennomført som OPS-prøveprosjekt ved delvis bompengefinansiering":

"For prøveprosjektene er det bl.a. valgt en kontraktsbasert modell for inntektssiden der Statens vegvesen inngår en kontrakt med prosjektselskapet, jf. St.meld. nr. 46 (1999-2000) Nasjonal transportplan 2002-2011. Det private selskapet som vinner konkurransen vil få en årlig godtgjørelse fra det tidspunkt vegen er åpnet for trafikk og så lenge selskapet står for drift og vedlikehold av vegen (20-25 år). Denne godtgjørelsen vil bli dekket delvis gjennom bompengeinntekter og delvis gjennom årlige statlige bevilgninger over statsbudsjettet. Det private selskapet finansierer utbyggingen med lån og egenkapital, og den årlige betalingen fra staten, inkl. bompenger, dekker renter og nedbetaling av lån i tillegg til drifts- og vedlikeholdskostnader i kontraktsperioden. En kontraktsbasert inntektsmodell innebærer at risikoen for trafikkinntektene ikke overføres til prosjektselskapet."

3.4 Intern arbeidsgruppe

Jernbaneverkets ledelse oppnevnte 28.05.02 en arbeidsgruppe som skulle vurdere nærmere aktuelle prosjekter, mulige kontraktsformer, aktuelle finansieringskilder, samt økonomiske konsekvenser for Jernbaneverket. Gruppen har bestått av:

-
- | | |
|--|-----------------------------|
| <input type="checkbox"/> Etatsdirektør | Stein O. Nes – leder |
| <input type="checkbox"/> Vedlikeholdsdirektør | John Ole Grinde |
| <input type="checkbox"/> Utbyggingssjef | Ole Konttorp |
| <input type="checkbox"/> Plan- og utredningsdirektør | Anita Skauge |
| <input type="checkbox"/> Økonomidirektør | Gunnar Markussen – sekretær |

3.5 Vurderte prosjekter

Arbeidsgruppen har lagt til grunn at staten over ordinære bevilgninger ivaretar statens forpliktelser i forbindelse med Oslopakke 2. Dette innebærer at gruppen ikke har vurdert Sørkorridoren (Oslo – Ski) selv om det har vært et lokalt initiativ i denne saken.

Gruppen har lagt særlig vekt på prosjekter som synes aktuelle i en OPS-sammenheng og som er prioritert i NTP 2002-2011. Følgende prosjekter er derfor vurdert:

1. Ganddal godsterminal
2. Sandnes – Stavanger dobbeltspor
3. Farriseidet – Porsgrunn (Eidangertunnelen)
4. Barkåker – Tønsberg
5. Holm – Holmestrand – Nykirke
6. Gevingåsen tunnel (mellom Hommelvik og Hell)

Holm – Holmestrand – Nykirke er ikke prioritert i NTP for perioden 2002-2011, men er her allikevel tatt med for å vurdere et mulig OPS-opplegg for hele Vestfoldbanen.

For Ganddal godsterminal kan det tenkes en alternativ modell til OPS-modellen. De nye EU-reglene - se avsnitt 5.2 – kan gi føringer for hvordan bruk av godsterminaler skal prises. Dersom disse tjenestene skal selvkostprisede, kan det være et alternativ å etablere et eget terminalsselskap, hvor trafikkutøvere, speditører og andre inviteres til å delta på eiersiden.

I tillegg til prosjektene over er det også andre prosjekter som i fremtiden også bør vurderes i en OPS-sammenheng, nemlig:

- Ringeriksbanen
- Eidsvoll – Hamar – Lillehammer
- Østfoldbanen sør for Moss
- Vossebanen (Bergen – Trengereid)
- Trondheim – Steinkjer

Grunnlaget for en slik OPS-vurdering må være at prosjektene på selvstendig grunnlag prioriteres i neste rullering av NTP.

4 Jernbaneprosjekter etter en OPS-modell

4.1 Gjennomføringsmodell

En OPS-modell vil være en samarbeidsform mellom offentlig og privat sektor der private aktører gjennom åpen og internasjonal konkurranse, tilbyr den offentlige eide jernbanen tjenester i form av infrastruktur.

Samarbeidsformen vil kunne innebære at privat sektor har ansvaret for :

- Design/prosjektering
- Utbygging
- Finansiering
- Vedlikehold

av en gitt banestrekning eller parsell av denne, for en spesifisert tidsperiode. Selskapet som vinner konkurransen, vil få ansvaret for totalleveranse av et jernbaneanlegg i en definert periode (for eksempel 20-30 år) og som vil inkludere krav til :

- Tilgjengelighet
- Vedlikehold
- Sikkerhet
- Miljø

OPS-selskapet har med dette ansvar og risiko for prosjektering, utbygging og finansiering av aktuell banestrekning. Med dette ligger også det økonomiske ansvaret for hele kontraktsperioden i selskapet.

OPS-selskapet vil organiseres som et prosjektselskap, hvor kun innskutt egenkapital og låneopptak utgjør kapitalbasen. Finansieringen stilles til disposisjon med basis og sikkerhet i OPS-kontrakten med Jernbaneløst (Staten). I informasjonsmemorandumet til OPS-prosjekt E39 Klett - Bårdshaug kapittel 3.2 står det:

"Veganlegget vil være en offentlig veg og en del av riksvegnettet. Staten vil utøve offentlig myndighet i henhold til norsk veglovgivning på lik linje med andre riksvegstrekninger."

Grunntanken er at OPS-selskapet kun vil ha rettigheter i forhold til OPS-kontrakten, og ikke eie vegen som sådan. Dette prinsippet vil også være anvendbart på jernbane. Alternativet ville i henhold til arbeidsgruppens vurderinger være at det enkelte OPS-selskap må ha lisens for å drive jernbaneinfrastruktur med de formelle krav som stilles til en slik lisenshaver. Etter arbeidsgruppens vurdering vil en slik modell bli unødvendig komplisert. Forholdet mot Jernbaneloven bør imidlertid vurderes nærmere.

Ved driftsperiodens utløp skal jernbaneanlegget overtas av Jernbaneløst i henhold til definert teknisk kvalitet. OPS-kontrakten vil bli tilbudt den tilbyder som har det mest fordelaktige tilbudet, basert på en samlet vurdering av økonomi, teknisk kvalitet og andre kommersielle forhold gjennom hele driftsperioden.

Det private selskapet (OPS-selskapet), som vinner konkurransen, vil få en årlig godtgjørelse fra det tidspunkt banen er åpnet for trafikk, og så lenge selskapet står for drift og vedlikehold. Denne godtgjørelsen vil bli dekket delvis gjennom årlige statlige bevilgninger over statsbudsjettet og delvis ved alternative finansieringsformer. Aktuelle finansieringsformer vil kunne være :

- Tilskudd fra billetten for persontrafikk.
 1. Strekning som blir forkortet gir grunnlag for lavere pris, men differansen opprettholdes som finansieringstilskudd til prosjektet.
 2. Reisetidsforkortelser, økt komfort og frekvens gir et nytt og bedre tilbud som kan prises på billetten.
- Operatøren betaler økt kjørevegsavgift da kostnadene pr togkm reduseres.
- Lokale offentlige og private bidrag. Prosjektet kan legge til rette for annen nærings- og infrastrukturutvikling, slik at synergiene i dette kan materialiseres i OPS-prosjektet.
- Terminalavgifter både på godsterminaler (operatører og speditører) og knutepunkts-terminaler for persontrafikk.

Sammensetning av disse finansieringsformene vil variere fra prosjekt til prosjekt. Det private OPS-selskapet finansierer utbyggingen med lån og egenkapital, samt anleggsbidrag. Anleggsbidragene kan dels være midler som Jernbaneverket ellers måtte ha brukt på fornyelse aktuell banestrekning og/eller frigjøring av areal til andre formål, dels fra trafikkutøvere som skal benytte anleggene mot betaling og/eller dels fra lokale organisasjoner og myndigheter som vil bidra til en regional utvikling.

Den årlige betalingen i driftsperioden vil dekke renter og nedbetaling av lån i tillegg til drifts- og vedlikeholdskostnader i kontraktsperioden. En kontraktsbasert inntektsmodell innebærer således at risikoen for inntektssiden ikke overføres til prosjektselskapet.

Evalueringsprosjektene er viktig å gjennomføre for å finne ut hvorvidt denne måten å organisere jernbaneutbygging på i Norge er fornuftig samfunnsøkonomisk sett. Det vil bli lagt opp til en prosess som evaluerer OPS-prosjektet etter avsluttet anskaffelsesprosess, samt underveis i kontraktsperioden.

4.2 *Hvorfor bruke OPS-modellen på jernbaneprosjekter*

Eksempler på OPS-prosjekter finnes i Irland, Hellas, Nederland, Portugal og England. Gjennom dette er OPS forstått og akseptert i finansmarkedene. Erfaringer fra disse landene viser at det er oppnådd effektiviserings- og kostnadsgevinster ved å benytte OPS-modeller. Det er imidlertid betydelige variasjoner i erfaringene fra de ulike landene. Erfaringene fra disse landene tilsier at prosjektet bør ha en viss størrelse økonomisk sett – anslagsvis større enn 100 millioner Euro.

En del av de oppnådde gevinstene kan tilskrives lavere gjennomføringskostnader. Dels kommer dette av at hele ansvaret for gjennomføringen overlates til prosjektselskapet, noe som erfaringsmessig utløser teknisk og kommersiell innovasjon og sterkt fokus på de totale kostnadene gjennom konkurransen om oppdraget. Videre vil det trolig være gevinster ved at utbygging, drift og vedlikehold i større grad kan sees i sammenheng. Dels kommer gevinstene fra større fleksibilitet og kortere byggetid fordi selskapet selv kan bestemme kostnadsoptimal byggetid.

Staten kan også oppnå gevinster ved overføring av risiko til privat sektor. Ved gjennomføring etter en tradisjonell modell med byggherrestyrte hel- og delentrepriser, bærer staten risikoen for kostnadsoverskridelser som følge av mengdeøkning, prosjekteringsrisiko m.m. I OPS-modeller er risikoen knyttet til kostnadsoverslaget lagt til den private aktøren. Risikopremien vil tilbyderne legge inn i sitt tilbud til årlig betaling.

En del av gevinstene ved OPS-modeller tilskrives kostnadseffektiv fordeling av risiko. Risikoen bør plasseres hos den part som mest effektivt kan styre og dermed prise de ulike risikoelementer. For prøveprosjektene tar en sikte på at prosjektselskapet vil ta store deler av risikoen knyttet til utbyggingskostnader, ferdigstillestidspunkt, drifts- og vedlikeholdskostnader.

Staten v/Jernbaneverket beholder deler av risikoen for inflasjon, alternative finansieringsformer, endringer i standarder, egne planendringer m.m. Større ansvar for gjennomføringen og større finansiell handlefrihet (fastsatt i OPS-kontrakten), vil endre insentivstrukturen for den private aktøren i forhold til tradisjonell gjennomføring, og bør lede til sterkt fokus på risikostyring og reduksjon av sannsynligheten for uheldige utfall.

Hvis derimot prosjektselskapet må påta seg risiko for forhold som det ikke i tilstrekkelig grad kan påvirke utfallet av, vil både eiere og långivere kreve en ekstraordinær risikopremie som det offentlige må dekke via den årlige godtgjørelsen i OPS-modellen. Identifisering og foreløpig fordeling av risikoelementene vil være en del av tilbudsgrunnlaget for kontrakten, mens endelig risikofordeling vil være et resultat av detaljerte kontraktsforhandlinger med de utvalgte prosjektselskapene.

4.3 Betaling og incentiver

I OPS-modellen vil også vederlagsformen skille seg vesentlig fra tradisjonell gjennomføring. Tradisjonelt vil betalingen knyttes opp mot enhetspriser, mengder og innsatsfaktorer, mens den i OPS-modellen retter seg mot at jernbaneanlegget gjennom hele kontraktsperioden leveres med de funksjoner og kvaliteter som er avtalt.

Prosjektselskapets kompensasjon vil være et årlig avtalefestet basisbeløp som utbetales fra banen blir åpnet og gjennom hele avtaleperioden. Det er størrelsen på dette årlige basisbeløpet som det først og fremst skal konkurreres om.

I betalingsordningen vil det bli bygget inn incentiver i form av bonus- og sanksjonsordninger i forhold til basisbeløpet. Disse incentivordningene skal sikre at banen leveres etter avtalt standard, er tilgjengelig, og tilfredsstillende konkrete funksjonskrav for fremkommelighet, sikkerhet, miljø og estetikk gjennom hele avtaleperioden. Betalingsordningen skal også sikre at jernbanen holder en tilfredsstillende standard ved overlevering til staten ved avtaleperiodens slutt.

Generelt sett skal betalingsmekanismen ha incentiver som øker den samfunnsmessige resultat effektiviteten i prosjektet for eksempel:

- redusert betaling dersom banen ikke er åpen og tilgjengelig for operatørene som forutsatt
- redusert betaling dersom viktige funksjonskrav som påvirker sikkerhet, fremkommelighet, miljø og estetikk ikke er oppfylt
- tilleggsbetaling ved økt bruk som fører til økt slitasje
- bonus for økt punktlighet utover fastsatte krav

Betalingsordningen vil i kontrakten være entydig definert og bygge på faktorer som prosjektselskapet kan kontrollere og påvirke. Samtidig må Jernbaneverket effektivt kunne måle, overvåke og kontrollere de ulike faktorene gjennom hele driftsperioden.

4.4 Tekniske løsninger

En mulig gevinst ved OPS-ordningen er knyttet til at overføring av ansvar og risiko til private gir mulighet for å påvirke tekniske løsninger innenfor gjeldende regelverk. En forutsetning for å kunne utløse utvikling av nye tekniske løsninger og utnytte erfaring i prosjektselskapet er at spesifikasjonene så langt som mulig er basert på funksjonskrav.

Det vil bli lagt opp til frihet i valg av løsninger innen rammen av plan- og bygningslovens muligheter i forhold til vedtatt reguleringsplan og innen rammen av lover og forskrifter, etablerte europeiske og nasjonale standarder og beregningsmetoder. Jernbaneverkets regelverk vil bli gjort gjeldende for å sikre funksjonskrav.

I OPS-spesifikasjonene vil det være langt større mulighet for tilbyderne til å komme med egne løsninger til hvordan oppgaven skal løses enn ved tradisjonell gjennomføring. Disse løsningene vil bli kontrollert mot tilfredsstillende av funksjonskrav og kvalitetskrav fastsatt i kontrakten mellom prosjektselskapet og Jernbaneverket.

4.5 Finansiering

Finansiering gjennom en OPS-modell medfører at statens andel av byggekostnadene betales over en årrekke i stedet for gjennom bevilgninger knyttet til fremdrift i prosjektet. Dette medfører på den ene siden at det årlige vederlaget til selskapet også må dekke selskapets kapitalkostnader og på den andre siden at staten på kort sikt kan disponere frigjorte midler til andre formål. OPS-finansiering gjør det mulig å fremskynde jernbaneprosjektene i forhold til en tradisjonell gjennomføring som er lagt til grunn i Nasjonal transportplan.

Det vil være prosjektselskapets ansvar å skaffe konkurransedyktig finansiering. Gjeldsgrad og finansieringskostnadene i OPS-selskaper er i hovedsak basert på sikkerheten i kontantstrømmen som reguleres gjennom kontrakten som inngås med staten. Ettersom staten er en sikker betaler, vil risikoen långiver vurderer først og fremst være knyttet til selskapets evne til å levere det som det har forpliktet seg til etter sin egen kalkyle.

Renten avhenger av hvordan långiver vurderer risikoen. Overføring av risiko som ikke selskapet i særlig grad kan påvirke, vil føre til økt rente og dermed økte finansieringskostnader. Også av hensyn til finansieringskostnadene vil det derfor være viktig med riktig risikofordeling mellom stat og selskap.

4.6 Oppsummering av nøkkelfaktorer

- OPS-prosjekter krever politisk og budsjettmessig forankring
- Lokal forankring
- Juridisk avklaring av offentlig rettslige problemstillinger; eksempelvis jernbaneloven
- Klar definisjon på prosjektinnhold
- Definere grensesnitt mot infrastruktureier og operatør
- Klare målsettinger
 - kostnadsbesparelser (15% av kostnadene over levetiden nevnes oppnådd fra internasjonale prosjekter)
 - risikooverføring
 - innovasjon
 - kortere byggetid
- Forutsigbar prosjektgjennomføring
- Integrert konkurransesituasjon på utbygging, drift og vedlikehold
 - teknisk
 - kommersiell
 - finansiell
- Fokus på risikoallokering
- Funksjonskontrakter med incentivmekanismer
- Internasjonalt marked både for finansiering og utførelse
- Krever en viss kontraktsstørrelse for full effekt (i størrelsesorden 100 mill Euro i nåverdi)

5 Brukerbetaling – noen betraktninger

5.1 Prinsipielt om brukerbetaling

Brukerbetaling gjennom bompenger er blitt mer og mer vanlig innenfor vegutbyggingen. Trafikantene må dekke mellom 30 og 50% av utbyggingskostnadene. Bomselskapene framskaffer finansiering mot en innkrevningsrett av bompenger. Bompenger på veg kan ikke automatisk overføres til jernbane av to hovedårsaker:

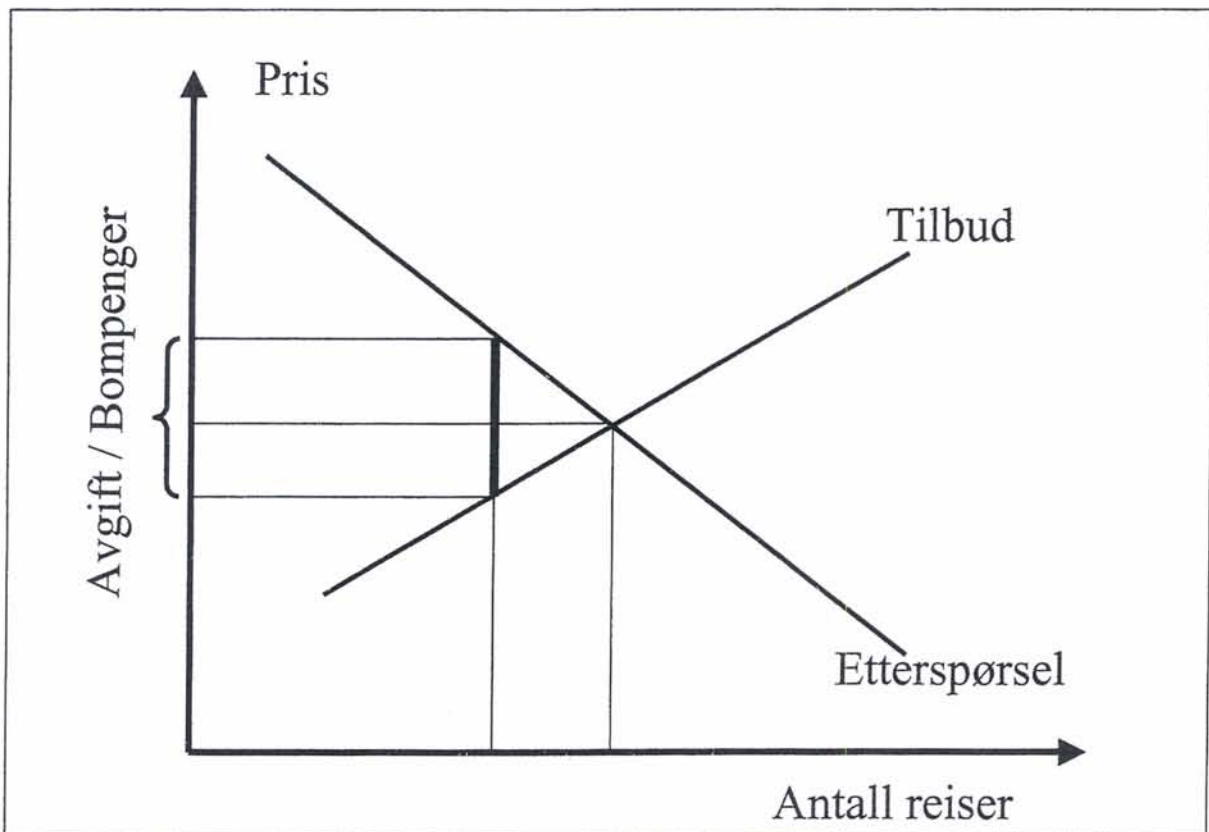
1. Trafikkutøverrollen
2. Formålet med utbyggingen

5.1.1 Trafikkutøverrollen

Biltrafikk skiller seg fra annen persontrafikk uansett transportform ved at den reisende og trafikkutøveren i hovedsak er en og samme person. Innen annen persontrafikk vil et selvstendig selskap være trafikkutøver som tilbyr sine tjenester til den reisende. Populært kan man si om kollektivtransport at den reisende "outsourcer" reiseproduksjonen til noen andre isteden for å produsere den selv.

Dersom infrastrukturforvalteren finansierer infrastrukturutbyggingen ved å kreve inn "bompenger" direkte av de reisende, vil disse tilpasse seg i forhold til et annet prisnivå enn trafikkutøveren. Bompengene vil samfunnsøkonomisk sett kunne sammenliknes med statlige avgifter. Avgifter innebærer et lavere tilbud enn uten avgift.

Figur 1: Avgifter / Bompenger om markedstilpasning



Ved bompengeprosjekter på veg vil det for kollektivtrafikken ikke bli krevd bompenger av den enkelte reisende, men av busselskapet. Det blir opptil busselskapet selv å vurdere hvordan dette skal påvirke prisene som den reisende må betale.

5.1.2 Formålet med utbyggingen

Vegutbyggingen er som regel motivert ut fra å dekke en stadig større etterspørsel etter vegkapasitet. Tradisjonelt har det vært antatt at optimal tilpasning finner sted når bilistene må betale for marginalkostnadene. Dersom "underskuddet" finansieres over skattededelen, og det er kostnader forbundet med skatteinnkrevningen, kan det argumenteres for at bilistene også skal betale for en andel av de faste kostnadene.

Utbyggingen av jernbanen er ofte begrunnet ut fra ønsket om å begrense vegtrafikken bl.a. av miljøhensyn. Dette skulle tilsi at eventuell brukerbetaling innrettes på en slik måte at den ikke påvirker etterspørselen fra den reisende og rutetilbudet fra trafikktøverne.

5.2 Nytt EU-direktiv

5.2.1 Kort beskrivelse av ny modell for prising av infrastruktur

I henhold til EU-direktiv 2001/14/EF skal myndighetene fastsette et rammeverk for priser ved bruk av jernbaneinfrastrukturen. I Norge vil Samferdselsdepartementet måtte delegerer til Jernbaneverket å fastsette priser for bruk av infrastrukturen basert på nevnte rammeverk, samt stå for innkrevningen av disse inntektene.

Staten må over et rimelig tidsrom sikre balanse i Jernbaneverkets regnskaper, slik at inntekter fra infrastrukturavgifter, overskudd fra annen forretningsvirksomhet og statlig finansiering i det minste dekker infrastrukturkostnadene.

Direktivet legger opp til følgende ramme for fastsettelse av priser:

1. Den minste pakken med adgangstjenester skal omfatte:

- behandling av søknader om infrastrukturkapasitet,
- rett til å bruke kapasitet som tildeles,
- bruk av sporveksler og sporkryss,
- trafikkstyring, herunder signalgivning, regulering, ekspedering samt overføring og framskaffelse av informasjon om togtrafikk,
- alle andre opplysninger som er nødvendige for iverksetting eller drift av tjenesten det er tildelt kapasitet for.

2. Adgang via jernbanenettet til serviceanlegg og ytelser av tjenester på disse:

- bruk av strømforsyningsutstyr for kjørestrom, der dette er tilgjengelig,
- drivstoffpåfyllingsanlegg,
- stasjoner for passasjerer, herunder bygninger og andre innretninger,
- godsterminaler,
- rangerstasjoner,
- skiftetomter,
- depotspor,
- vedlikeholdsanlegg og andre tekniske anlegg.

3. Tilleggstjenester kan omfatte:

- kjørestrom,
- forvarming av passasjertog,
- levering av drivstoff, sporveksling og alle andre tjenester som ytes ved ovennevnte serviceanlegg,
- skreddersydde kontrakter om:
 - kontroll av transport av farlig gods,
 - assistanse til drift av spesialtransport.

4. Tilhørende tjenester kan omfatte:

- adgang til telenett,
- levering av tilleggsopplysninger,
- teknisk kontroll av rullende materiell.

Prisene knyttet til tjenester i gruppe 1 skal være basert på marginalkostnadene. Det samme gjelder for adgang (aksess) til tjenestene under gruppe 2, mens selve tjenestene som utføres skal prises i henhold til selvkost. Prisene knyttet til gruppe 3 skal være basert på selvkost, mens prisene knyttet til gruppe 4 skal være basert på rene forretningsmessige vilkår.

I tillegg gir direktivet rom for såkalte "mark ups" i forbindelse med utbygging av infrastrukturen. Avgiftsnivået må imidlertid ikke utelukke noen fra å bruke infrastrukturen i de markedssegmenter som kan betale i det minste kostnaden som oppstår som en direkte følge av jernbanedriften, samt en avkastningsprosent som markedet kan bære.

5.2.2 Konsekvenser for finansiering av et OPS-prosjekt

Det er verdt å merke seg at direktivet legger opp til at bruk av persontrafikkstasjoner, godsterminaler, skiftetomter mm skal prises til selvkost, mens selve aksessen til disse fasilitetene skal marginalkostprises. Dersom myndighetene ikke pålegger Jernbaneverket å føre en "rabattpolitikk", vil for eksempel bruk av både nye og gamle godsterminaler kunne prises til selvkost.

En slik selvkostprising av terminaltjenester kan medføre at nye godsterminaler vil være selvfinansierende gjennom brukerbetalingen.

Brukerbetalingen for persontrafikk vil måtte begrunnes ut fra muligheten for "mark ups". Etter utbyggingen må det forventes at marginalkostnadene (korttids) reduseres som følge av økt kapasitet, kortere strekning og/eller bedre linjeføring.

5.3 *Anbefalt opplegg for brukerbetaling*

Med basis i 5.1.1 og 5.1.2 foreslås det en brukerbetaling innen persontrafikk direkte på trafikkutøver. Hvorvidt dette kostnadselementet overføres på de reisende i form av økt billettpris vil avhenge av konkurransesituasjonen på den aktuelle banestrekningen. I en konkurransesituasjon må trafikkutøver kunne tilpasse tilbudt setekapasitet. Det foreslås derfor at brukerbetalingen defineres som et årlig beløp for aktuell strekning.

De fleste infrastrukturprosjekter har en positiv bedriftsøkonomisk konsekvens for trafikkutøverne. For persontrafikken vil de foreslåtte prosjektene gi positive resultateffekter for togprodukter hvor staten kjøper tjenester av trafikkutøverne. Ordinært vil en resultatforbedring innebære tilsvarende reduksjon i "Statlig kjøp" av persontrafikk tjenester. Alternativt kunne staten ha omfordelt mellom statlig kjøp av persontrafikk tjenester og drift-/vedlikehold-/investering i infrastrukturen. Det er allikevel her antatt at statlig kjøp holdes uforandret, og at trafikkutøverne må bidra med brukerbetaling.

For godstrafikken bør det skilles mellom terminal- og linjeprosjekter. For terminalprosjekter foreslås det en prissetting basert på selvkost. Men også godstrafikken bør ha incitament til å optimalisere produksjonen. Dette innebærer at prisen skal være "fast" (evt. med ordinære prisreguleringer) for hele OPS-perioden. For eksempel kan prisen defineres pr. vogn som behandles på terminalen.

6 Beskrivelse av aktuelle OPS-prosjekter

6.1 Farriseidet – Porsgrunn - "Eidangertunnelen "

6.1.1 Beskrivelse av prosjektet

Parsellen består av ny ca 22,8 km enkeltsporet høyhastighetsbane mellom Farriseidet og Porsgrunn stasjon, inkludert to kryssingsspor à 900 m, som erstatning for 35 km gammel bane. Reisetiden vil bli vesentlig redusert mellom Larvik og Porsgrunn –beregnet redusert med 23 minutter . Prosjektet er en forutsetning for en eventuell senere sammenkobling av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen (Grenlandsbanen).

Prosjektet består av 7 tunneller i fjell som utgjør 15,7 km av parsellen, 200 m av tunnelen under Eidanger er løsmassetunnell. Linje i dagen utgjør 7,1 km hvor 3 store samt 3 mindre bru er inngår. Prosjektet deles i to parseller, en i Vestfold og en i Telemark, med samtidig ferdigstilling. Prosjektet går gjennom skog og utmarksområder samt under boligområde ved Eidanger.

Detaljplanarbeidet startet i 2000 med bidrag fra lokal finansiering. Detaljplan vil bli ferdigstilt ultimo 2003 / primo 2004 for hele strekningen. Detaljplan og reguleringsplan for delstrekning Telemark grense- Porsgrunn st. er ferdigstilt i 2002. Godkjent kostnadsoverslag er 1981 MNOK (02 kroner) 50/50 estimat (forventningsverdi). Planlagt anleggstart: 2. periode av NTP.

Tabell 1: Dataoversikt Farriseidet - Porsgrunn

	Enhet	Antall
Kostnadsoverslag inkl. MVA	Mill.kr.	1.981
Anleggsbidrag fra JBV	Mill.kr.	ca. 300
Lokale bidrag	Mill.kr.	0
Forkortelse av strekning	Km	12,2
Reisetidsbesparelse	Minutter	23
Frigjøring av areal	m ²	ca. 183.000

Dersom prosjektet ikke realiseres, må den gamle banen fornyes for om lag 300 mill.kr. Det foreslås derfor at Jernbaneverket finansierer deler av prosjektet med 300 mill.kr. fra vedlikeholdsbudsjettet. Det er ikke lagt inn noen verdi av den frigitte sporgrunnen langs eksisterende trasé.

6.1.2 Egnethet for OPS

- Planstatus: Kommunedelplaner er stadfestet. Reguleringsplan Porsgrunn er vedtatt Reguleringsplan Larvik under arbeid, forventes vedtatt ultimo 2003.
- Prosjektet har et klart definert innhold, uten konflikter mot eksisterende infrastruktur. Kun tilkoblingspunkter i hver ende.
- Forankret med 770mill kr i NTP, perioden 2006 – 2011
- Mulig alternativ finansiering:
 - Km-avgift fra operatør (Betydelig kortere strekning gir lavere kostnader)
 - Bidrag fra billettpris for de reisende. Dagens prisnivå opprettholdes (Kortere strekning skulle gitt lavere pris).
 - Tilskudd fra JBV's vedlikeholdsbudsjett. Prosjektet fjerner behovet for 300mill kr i fornye for å opprettholde eksisterende bane.
 - Stort lokalt engasjement. Telemark fylke har prioritert jernbane foran veg i NTP. Kommune og fylkeskommune vurderer muligheten for "lokale bidrag" til prosjektet. Det er ikke lagt inn lokale bidrag i de økonomiske beregningene.

- Mulig ekstraordinært inntekspotensiale som tilbringertjeneste til Sandefjord Lufthavn, Torp.
- Prosjektet synes å passe meget godt til nøkkelfaktorene for et OPS-prosjekt.

6.2 Barkåker - Tønsberg

6.2.1 Beskrivelse av prosjektet

Parsellen består av ca. 8 km nytt spor, hvorav 6 km er nytt dobbeltspor dimensjonert som høyhastighetsbane, fra ca 1 km nord for Barkåker til Tønsberg stasjon. I prosjektet inngår en ca. 1800 meter lang fjelltunnel gjennom Frodeåsen. Traséen passerer gjennom et rikt jordbruksområde og krever innløsning av boligeiendommer og landbruksareal. Grunnforholdene er geoteknisk utfordrende med sensitiv leirgrunn. Prosjektet omfatter for øvrig bruer/ underganger, sporanlegg, elektroanlegg og ny generasjon signal/sikringsanlegg. Parsellen inngår som fast kryssingsfelt i grunnrutemønsteret for InterCity-togene. Vedtatt reguleringsplan foreligger. Prosjektet er klargjort for å innhente tilbud for første entrepriser. Godkjent kostnadsoverslag er på 703 MNOK (02 kr) Planlagt anleggstart: 1. periode av NTP.

Tabell 2: Dataoversikt Barkåker - Tønsberg

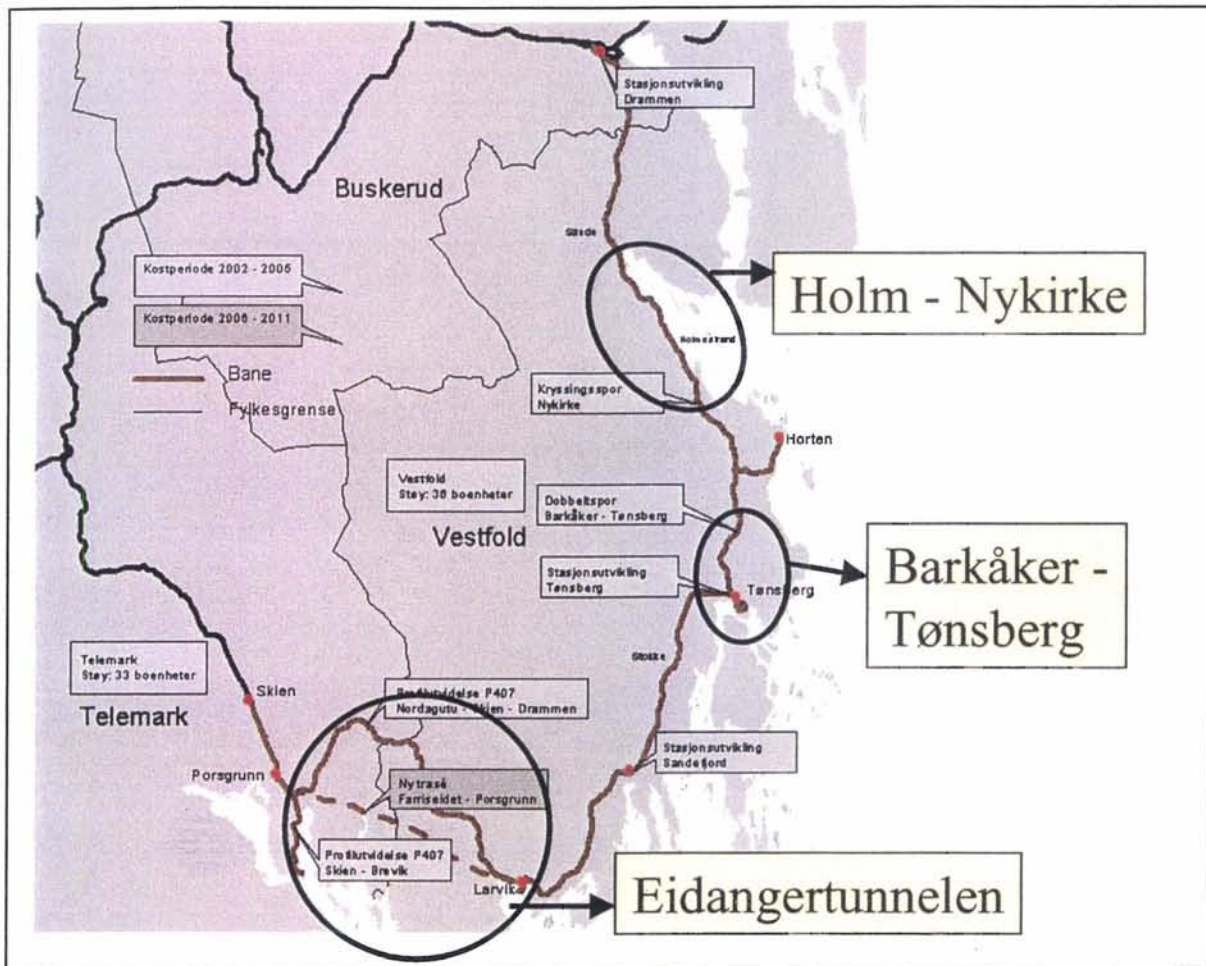
	Enhet	Antall
Kostnadsoverslag inkl. MVA	Mill.kr.	703
Anleggsbidrag fra JBV	Mill.kr.	59
Forkortelse av strekning	Km	0
Reisetidsbesparelse	Minutter	3
Frigjøring av areal	m ²	0

6.2.2 Egnethet for OPS

- Planstatus: Kommunedelplaner er stadfestet.
- Prosjektet har et klart definert innhold, men noen konflikter mot eksisterende infrastruktur.
- Forankret med 703 mill kr i NTP, perioden 2002-2005
- Mulig alternativ finansiering:
 - Bidrag fra trafikkutøver.
- Prosjektet synes å passe godt til nøkkelfaktorene for et OPS-prosjekt.

6.3 Vestfoldbanen.

Figur 2: OPS Vestfoldbanen



6.3.1 Beskrivelse av prosjektet

For å vurdere en OPS-modell for hele Vestfoldbanen legges parsellen Holm – Holmestrand – Nykirke til prosjektene Farriseidet – Porsgrunn og Barkåker – Tønsberg; jfr. 6.1 og 6.2.

Parsellen Holm – Holmestrand – Nykirke består totalt av 15,7 km nytt dobbeltspor, dimensjonert som høyhastighetsbane, inkludert Nykirke kryssingsspor som er ferdig bygget. Resterende del av prosjektet består av 14,3 km dobbeltspor hvorav ca. 11,9 km av banen går i to lange tunneller (6,5 km og 5,4 km). Det er dagstrekning i begynnelsen og i slutten av parsellen. Ny Holmestrand stasjon inngår i prosjektet og vil ligge i dagen i nærhet av eksisterende Holmestrand stasjon. Prosjektet er en videreføring av dobbeltsporet som er ferdig bygget gjennom Sande til Holm.

Konsekvensutredning ble godkjent mars 2000. Formelle arealplanvedtak er gjort i berørte kommuner slik at det i februar 2001 forelå en omforenet og vedtatt trasé på hele strekningen. Prosjektet er delt inn i 2 delparseller og kan utbygges i to etapper. Delparsell 5.2 Holm- Holmestrand st. kan bygges ut først og kobles til eksisterende Holmestrand st. Delparsell 5.3 Ny Holmestrand st – Tangen kobles til ferdigstilte Nykirke kryssingsspor. Hovedplanens kostnadsoverslag: Hele parsellen (eksklusiv Nykirke kryssingsspor) er anslått til 1.887 MNOK, delparsell 5.2 ; 1010 MNOK. (= forventningsverdi) Planlagt anleggstart: Ikke prioritert i NTP.

Tabell 3: Dataoversikt Holm - Holmestrand - Nykirke

	Enhet	Antall
Kostnadsoverslag inkl. MVA	Mill.kr.	1.887
Anleggsbidrag JBV	Mill.kr.	103
Forkortelse av strekning	Km	1,0
Reisetidsbesparelse	Minutter	5
Frigjøring av areal	m ²	0

6.3.2 Egnethet for OPS

Utover Barkåker – Tønsberg, samt Eidangertunnelen vil prosjektet Vestfoldbanen omfatte nybygging av dobbeltspor Holm – Nykirke og drift og vedlikehold av hele Vestfoldbanen i kontraktsperioden:

- ❑ Planstatus: Holm – Nykirke, vedtatt kommunedelplan
- ❑ Prosjektet har en investeringside som er tydelig definerte parseller med få koblinger mot eksisterende infrastruktur. Driftsdelen blir den komplette banestrekningen.
- ❑ Forankring til NTP : Ikke omtalt i NTP
- ❑ Mulig alternativ finansiering:
 - ❑ Brukerbetaling fra trafikkutøver (kortere og raskere strekning gir lavere kostnader)
 - ❑ Tilskudd fra JBVs vedlikeholdsbudsjett. Prosjektet fjerner behovet for 300 mill kr i ekstraordinært vedlikeholdsbehov mellom Larvik og Porsgrunn for å kunne opprettholde sikkerheten på eksisterende bane.
 - ❑ Stort lokalt engasjement i Telemark. Jernbane prioritert foran veg i NTP. Kommune og fylkeskommune ser på mulige løsninger for "lokal dugnad" til prosjektet.
 - ❑ Mulig ekstraordinært inntekspotensiale som tilbringertjeneste til Sandefjord Lufthavn, Torp. Effekter av pendelen Torp – Gardermoen.
- ❑ Prosjektet vil passe godt inn i OPS-modellen. Spesielt vil driftsperioden være godt egnet i form av en helhetlig banestrekning.

6.4 Ganddal Godsterminal.

6.4.1 Beskrivelse av prosjektet

Bygging av ny godsterminal på Ganddal som erstatning for dagens terminaler i Stavanger og Sandnes. Terminalen vil gi rasjonell drift for bla. operatøren CargoNet og speditører. Terminalanlegget muliggjør å kjøre med samme togstamme fra Oslo til Ganddal, losse og laste og returnere til Oslo innenfor 1 døgn. Terminalen inneholder 4 lange terminalspor med lengde 600 m og et spor med ende- og siderampe, samt 3 bygg for speditører og miljøtiltak for omkringliggende eiendommer. Prosjektet legger beslag på ca. 260 dekar, men frigjør betydelige sentrums nære områder for byutvikling. Reguleringsplanvedtak ble endelig stadfestet i august 2001. Prosjektet er klar for å starte byggeplanprosess og grunnnerv.

Foreløpig kostnadsoverslag (50/50 estimat) er 315 MNOK (02 kroner) inklusiv en linjeomlegging. Speditørområde (60 mill.kr.), CargoNet (130 mill.kr.) og kommunale tiltak er planlagt finansiert særskilt. Planlagt anleggstart : 1. periode av NTP .

Tabell 4: Dataoversikt Ganddal godsterminal

	Enhet	Antall
Kostnadsoverslag inkl. MVA	Mill.kr.	505
Anleggsbidrag JBV	Mill.kr.	100
Anleggsbidrag speditører, Cargo Nett osv	Mill.kr.	190
Forkortelse av strekning	Km	0
Reisetidsbesparelse (godstog)	Minutter	ca. 30
Frigjøring av areal (Paradis)	m ²	Ikke anslått

Ganddal godsterminal medfører så store reduksjoner i kjøretiden for godstog at det forbedrer turneringen av materiellet vesentlig. Det er her anslått gjennomsnittlig 30 minutter reduksjon i kjøretid – det er i dag store variasjoner i kjøretid.

Eksisterende terminalområde på Paradis eies dels av NSB AS og Jernbaneverket. Det foreslås at begge parter legger hele eller deler av salgsgevinsten ved tomtesalg på Paradis inn som anleggsbidrag i prosjektet.

6.4.2 Egnethet for OPS

- Planstatus er tilfredsstillende. Reguleringsplan stadfestet august 2001.
- Prosjektet et klart definert prosjekttinnhold, med klart grensesnitt mot annen infrastruktur.
- Forankret i NTP og handlingsprogram
- Mulig alternativ finansiering:
 - Avgift på bruk fra operatører. Operatør har besparelser både på mannskap og vedlikehold av bygning/anlegg.
 - Speditører leier/kjøper grunn og infrastruktur til sine anlegg
 - Omsetning av tomteverdiene på terminalene i Sandnes/Stavanger i det åpne marked
 - Tilskudd fra JBVs vedlikeholdsbudsjett på grunn av redusert vedlikeholdskostnad ved nytt anlegg.
- Prosjektet alene antas å være for lite for å oppnå full effekt i en OPS-modell.

6.5 Sandnes – Stavanger dobbeltspor

6.5.1 Beskrivelse av prosjektet

Dagens Jærbane er enkeltsporet, med mange korte kryssingsspor. Mellom Sandnes og Stavanger kjøres lokaltog med halvtimes frekvens, samt gods,- region og fjerntog. Jernbanelinjen på strekningen er generelt foreldet, og de tekniske anleggene har passert den teknisk/økonomiske levealder. Prosjektet består av utbygging til dobbeltsporet jernbane på strekningen Sandnes – Stavanger langs dagens trasé med tilhørende tekniske anlegg uten bybane(Alt 1) i alt 14,5 km. På deler av strekningen vil dobbeltsporet bli etablert på eksisterende sporgrunn, enkelte steder nytt spor og det gamle sporet vil bli rustet opp, på deler av strekningen vil i hovedsak dagens to spor bli oppgradert.

Ved samme utnyttelsesgrad av dobbeltsporet som enkeltspor, vil kapasiteten teoretisk kunne bli opptil femdoblet. Hovedplanens kostnadsoverslag (forventningsverdi): Totalt 1.003 MNOK hvorav 224 MNOK er regnet som vedlikeholdskostnader. Basert på Stortingets behandling av NTP er planlagt anleggstart i henhold til Handlingsplanen i 2004 – detaljplanlegging fra og med 2003. Prosjektet anbefales oppstartet etter ferdigstilling av Ganddal Godsterminal .

Tabell 5: Dataoversikt Sandnes - Stavanger dobbeltspor

	Enhet	Antall
Kostnadsoverslag inkl. MVA	Mill.kr.	1.003
Anleggsbidrag JBV	Mill.kr.	224
Riksvegmidler (kollektivmidler + bompenger veg)	Mill.kr.	175
Forkortelse av strekning	Km	0
Reisetidsbesparelse	Minutter	5
Frigjøring av areal	m ²	0

Anleggsbidraget fra Jernbaneverket er vedlikeholdsandelen av prosjektet. Dette gjelder fornyelse av bl.a. kontaktledningsanlegget for eksisterende spor.

Proposisjon om delvis bompengefinansiering av prosjekter og tiltak basert på transportplan for Nord-Jæren ble framlagt i november 1998, jf. St.prp. nr. 14 (1998-99). I tiltakspakken inngår dobbeltsporet Sandnes - Stavanger. Finansieringen av dobbeltsporet var sammensatt av bl.a. 75 mill kr over vegbudsjettet (kollektivtiltak), anslagsvis 25 mill kr fra bompenger. Samferdselsdepartementet uttalte i proposisjonen at departementet var åpen for at dobbeltsporet kan delfinansieres over tilskudd til kollektivtiltak (storbymidler som forutsetter at fylkeskommunen bidrar med like mye som staten for at tilskuddet skal utløses). Det er her antatt et bidra på 175 mill.kr.

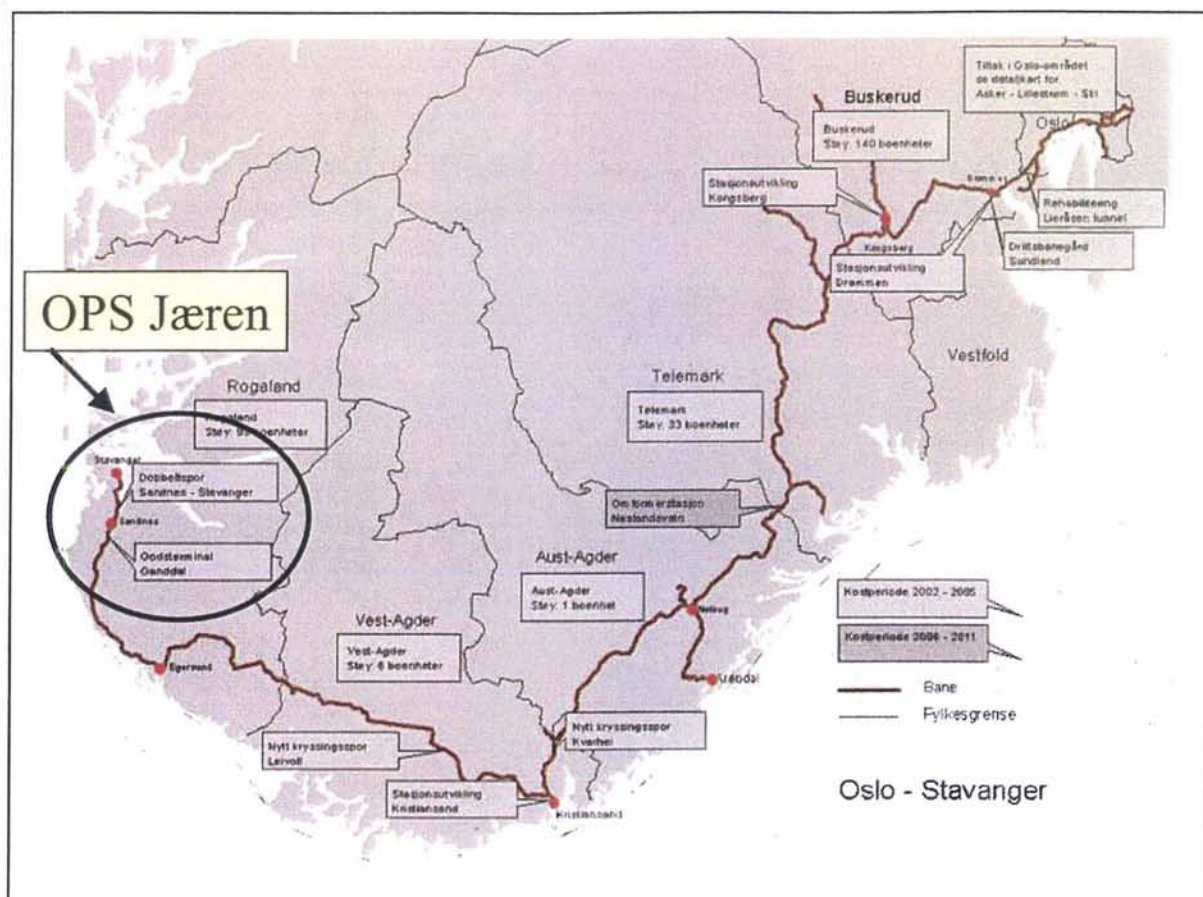
6.5.2 Egnethet for OPS

- Planstatus er godkjente kommunedelplaner fra 2001.
- Prosjektet er komplisert i forhold til grensesnitt. Det gjelder ut og inn av eksisterende infrastruktur, vedlikehold av eksisterende infrastruktur, trafikken på strekningen, bybaneprosjektet, bymessig bebyggelse og naboforhold, samt krav fra kommunal planbehandling.
- Forankret i Handlingsprogrammet 2002-2005.
- Mulig alternativ finansiering:
 - Bidrag fra billettpris fra de reisende. Stor etterspørsel gir godt markedsgrunnlag, som ved forbedret tilbud kan forsvare økt billettpris.
 - Avgift fra fremtidig bybane som vil benytte deler av strekningen
- Flere kompliserte grensesnitt vil kunne påvirke fremdriften av prosjektet.

6.6 OPS-pakke Jæren

Som nevnt i 6.4 synes Ganddal godsterminal ikke å ha tilstrekkelig størrelse som OPS-prosjekt. Det foreslås derfor at både Ganddal godsterminal og Sandnes – Stavanger dobbeltspor sees i sammenheng og eventuelt lyses ut som ett OPS-prosjekt.

Figur 3: OPS Jæren



6.7 Meråkerbanen - Gevingåsen Tunnel

6.7.1 Beskrivelse av prosjektet

Prosjektet Gevingåsen tunnel ligger på Meråkerbanen mellom Hommelvik og Hell, ca. tre mil nord for Trondheim og 1,5 km sør for Trondheim lufthavn Værnes. Tunnellen er 4,5 km lang. Dagens bane, som går langs sjøen, har gjennomgående dårlig horisontalkurvatur. Store deler av strekningen har kurveradier fra 250 - 500 m. Grunnforholdene langs sjøen er kompliserte med bløt og til dels kvikk leire langs det meste av strandsonen. Det har gått kvikkleireras både i Hommelvik og i Muruvik, og området mellom Muruvik og Hell er utsatt for steinskred i et vanskelig og bratt fjellparti hvor fjellet går rett ned i sjøen.

Det ligger fire planoverganger på strekningen. I tillegg forekommer ureglementert kryssing på grunn av at banen ligger som en barriere mellom boligområder og strandsoner.

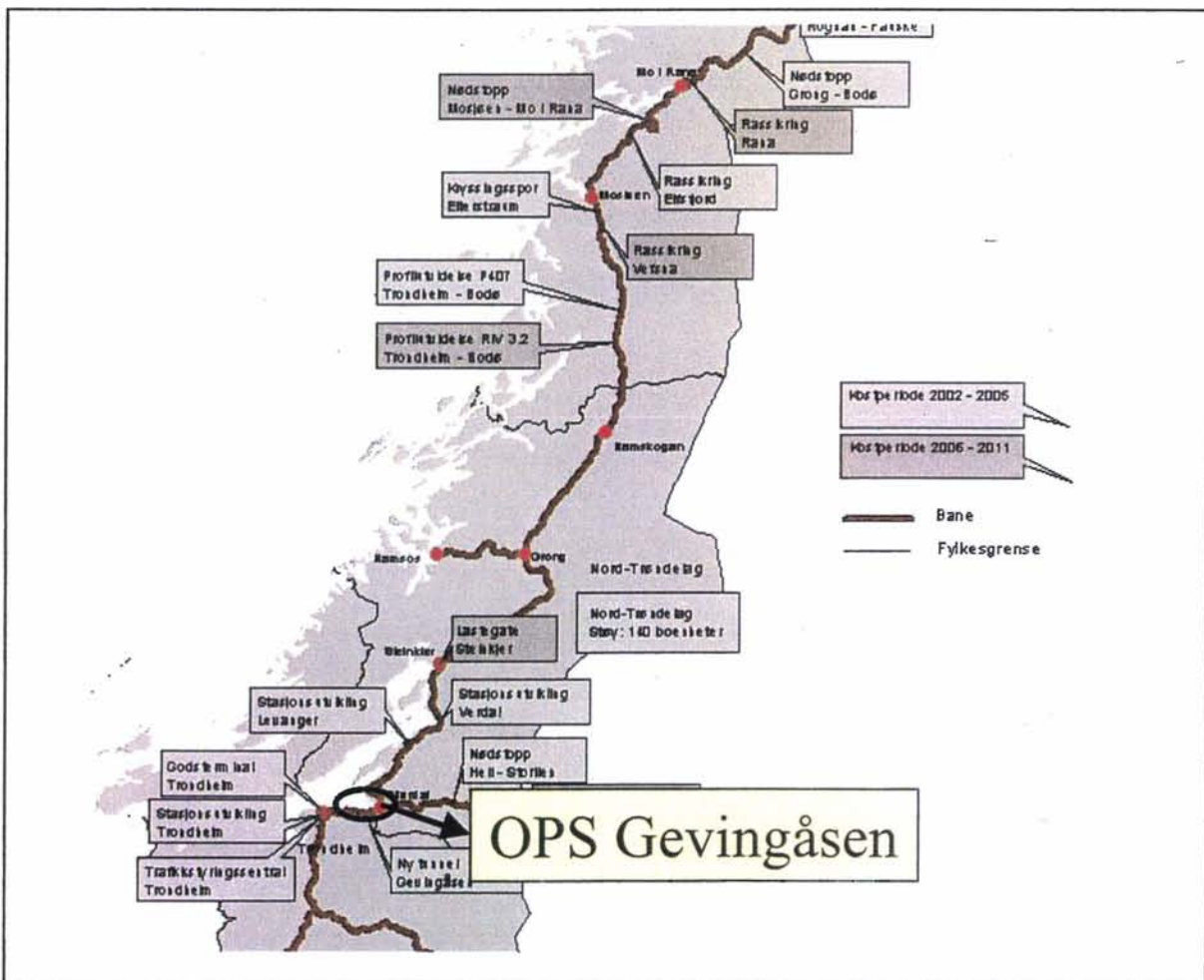
Utbygging vil bedre driftsøkonomien både ved kortere kjøretid og økt kryssingskapasitet. I dag er strekningen Hell - Hommelvik en flaskehals i kryssingsmønsteret, og dette hindrer en mer effektiv drift av Trønderbanen og satsing på flytog. Kapasiteten mellom Trondheim og Stjørdal kan fordobles ved gjennomføring av dette prosjektet. Hovedplanens kostnads-overslag: 422 MNOK (50 / 50 estimat/forventningsverdi.) Planlagt anleggstart i henhold til NTP; 2006 - 2011.

Tabell 6: Dataoversikt Gevingåsen

	Enhet	Antall
Kostnadsoverslag inkl. MVA	Mill.kr.	422
Anleggsbidrag JBV	Mill.kr.	45
Lokale bidrag	Mill.kr.	0
Forkortelse av strekning	Km	1,6
Reisetidsbesparelse	Minutter	3-5
Frigjøring av areal	m ²	30.000

Dersom prosjektet realiseres innen rimelig tid vil fornyelsesbehovet mellom Trondheim og Hell reduseres med 45 mill.kr. Det frigitte arealet har så lav verdi at det ikke er regnet med noen salgsgevinst til bruk som anleggsbidrag.

Figur 4: OPS Gevingåsen



6.7.2 Egnethet for OPS

- Planstatus er tilfredsstillende. Reguleringsplan er godkjent.
- Grensesnittene er enkle og avklarte med koblingspunkter i hver ende av parsellen.
- Prosjektet er forankret i NTP, 2006 - 2011.
- Mulig alternativ finansiering:
 - Redusert reisetid, raskere frekvens og bedret flytogtilbud, gir konkurransekraft som kan forsvare noe økt billettpris.

- Eksisterende bane er rasutsatt med krav til spesielt vedlikehold og sikkerhetsoppfølging. Sparte vedlikeholdskostnader kan gi tilskudd fra vedlikeholdsbudsjettet til prosjektet.
- Luftfartsverket er i markedet etter steinmasser for utbygging av Trondheim Lufthavn, Værnes. Salg av tunnelmassene kan gi prosjektet finansielt tilskudd.
- Prosjektet antas å være noe lite for å oppnå full effekt i en OPS-modell.

7 Økonomiske konsekvenser

7.1 Hva er beregnet

I dette avsnittet vil de ulike økonomiske konsekvensene av utbygging etter OPS-modellen bli vurdert. Beregningene er standardisert – det er derfor ikke gitt at de eventuelle OPS-avtalene vil gi samme resultat. Følgende er vurdert i sammenheng:

- Kostnadsoverslag – Hentet fra godkjente planer
- Anleggsbidrag JBV – Sparte vedlikeholdskostnader og/eller salg av eiendom
- Anleggsbidrag andre - Andres utnyttelse av Jernbaneverkets infrastruktur og/eller lokale bidrag
- Brukerbetaling – Betaling fra trafikkutøvere
- Årlig leie fra JBV

Arbeidsgruppen foreslår at brukerbetaling skjer direkte mot trafikkutøverne (jfr. avsnitt 5.1). Dette vil sannsynligvis være samfunnsøkonomisk mest gunstigst, da trafikkutøverne sannsynligvis vil ha incentiver for økt trafikk ved en slik løsning. Trafikkutøverne vil ved gjennomføringen av disse prosjektene få både økte inntekter og lavere kostnader. For å beregne "pris pr. setekm" er det tatt utgangspunkt i mulige resultateffekter for trafikkutøverne ved tiltakene. Inntekts- og kostnadseffektene er beregnet med Jernbaneverkets opplegg for "Samfunnsøkonomiske analyser ved jernbanen" (Metodehåndbok JD 205).

7.2 Generelle forutsetninger

Det er videre antatt at alle prosjektene starter i 2004 – noe som ikke er helt realistisk. Dette er imidlertid gjort for å få en fast tidsramme.

Tabell 7: Generelle forutsetninger

	Enhet	Antall
OPS-periode	År	25
Rentefot	%	7,5
Merverdiavgift	%	24,0

7.2.1 OPS-periode

Det er lagt til grunn at OPS-perioden er 25 år fra ferdigstillingen av anlegget. Forutsetningene er brukt til å beregne "leiekostnadene" som må betales OPS-selskapet, slik at dette kan betale sine finansieringsforpliktelse. Betaling for drift og vedlikehold kommer i tillegg.

7.2.2 Rentefot

Risiko for OPS-selskapet er knyttet til utbyggings-, drifts- og vedlikeholdskostnadene. Da inntektene er gitt gjennom OPS-avtalen, tilsier dette at OPS-selskapets finansieringskostnader burde bli relativt lave. Dette skulle tilsi at det kan regnes med en rentefot ned mot gjeldende effektive rente for 10 års statsobligasjon (pr. 01.07.02 lik 6,66%). Det er derfor i beregningene nedenfor lagt til grunn en rentefot på 7,5% både for byggelån og for "leien".

7.2.3 Merverdiavgift (MVA)

Merverdiavgiftsproblematikken er ikke studert utover hva som er vanlig der Jernbaneverket og andre må betale for en tjeneste. Dette innebærer:

1. OPS-selskapet kan trekke fra inngående MVA ved utbyggingen av prosjektet, samt vedrørende drift og vedlikehold
2. Anleggsbidrag innbetales eksklusiv MVA

3. Utgående MVA beregnes av OPS-selskapet både på brukerbetalingen, JBVs andel (både leie og drift og vedlikehold), samt årlig nedskrivning av anleggsbidraget.

7.3 Nærmere om beregningene

Forutsetningene om merverdiavgiften innebærer at finansieringsbehovet for utbyggingen må beregnes eksklusiv MVA. Anleggsbidrag fra Jernbaneverket og andre vil redusere behovet for lånefinansiering – noe som igjen reduserer "leiebeløpet".

Beregningene av trafikkøkningene er hentet fra Jernbaneverkets utredninger og planer for de ulike prosjektene. Driftsopplegget defineres i form av et materiellvalg for aktuell trafikk, rutetid, antall kilometer, antall avganger. Basert på Jernbaneverkets nytte-kostnadsmodell beregnes så resultatforbedringen for trafikktøverne før eventuell brukerbetaling. En andel av denne forbedringen defineres som brukerbetaling og er beregnet også som en "pris pr. setekm".

7.4 OPS Jæren

Forslaget om et "OPS Jæren" inneholder to delprosjekter, nemlig:

- Ganddal godsterminal
- Sandnes – Stavanger dobbeltspor.

7.4.1 Ganddal godsterminal

Jernbaneverket andel av terminalutbyggingen vil være 315 mill.kr. Finansieringsbehovet er 218 mill.kr. ekskl. MVA. Det er antatt at frigjøringen av aktuelle tomteområder (omlag 35.000 m²) vil kunne gi et anleggsbidrag fra Jernbaneverket på 13 mill.kr. Inkl. bygge-lånsrenter skal 245 mill.kr. lånefinansieres.

De årlige drifts-, vedlikeholds- og leiekostnadene inkl. MVA blir under nevnte forutsetninger 28 mill.kr. fra og med 2009.

7.4.2 Sandnes – Stavanger dobbeltspor

Utbyggingen av Sandnes – Stavanger dobbeltspor har et kostnadsoverslag 1.003 mill.kr. Finansieringsbehovet er på 809 mill.kr. ekskl. MVA. Anleggsbidragene beløper seg til 399 mill.kr. Dette gir med med byggelånsrenter at lånebehovet blir 514 mill.kr.

De årlige drifts-, vedlikeholds- og leiekostnadene inkl. MVA blir under nevnte forutsetninger 70 mill.kr. fra og med 2011

7.4.3 Brukerbetaling

I henhold til Jernbaneverkets utredninger vil prosjektet medføre følgende endringer i togtrafikken:

Tabell 8: Trafikk før og etter utbygging

	Før utbygging	Etter utbygging
Persontrafikk (antall reiser pr. år) ¹	2.000.000	3.750.000
Godstrafikk (antall tonn pr. år)	748.000	1.092.000

¹ Region Sør har kun oppgitt endringen i trafikk – Utgangsnivået er kun et anslag – Det er den absolutte endringen som gir grunnlag for brukerbetaling

Basert på Jernbaneverkets nytte-kostnadmodell gir dette en årlig inntektsvekst på 71 mill.kr. for persontrafikken og 48 mill.kr. for godstrafikken. Utbyggingen gir også grunnlag for kostnadsreduksjoner. Nytt-kostnadsmodellen gir at kostnadsreduksjonen for persontrafikken blir -20 mill.kr. og for godstrafikken -3 mill.kr. Prosjektet gir følgelig en bedriftsøkonomisk resultatfordring for trafikktøverne på 96 mill.kr. pr. år etter 2011.

Selvkostprising vil for eksempel innebære at Ganddal godsterminal i utgangspunktet vil være finansiert gjennom brukerbetaling. En slik prising vil imidlertid medføre en kraftig kostnadsøkning ved skifting. Prognosene for skifting på Ganddal bør følgelig revurderes og prosjektet eventuelt nedskaleres. Det legges til grunn at godstrafikken dekker kostnadene til Ganddal godsterminal. Videre foreslås det en brukerbetalingen innen persontrafikk på 7 øre pr. setekm for strekningen Kristiansand – Stavanger eller 39 mill.kr. ekskl. MVA pr. år.

7.4.4 Samlet for OPS Jæren

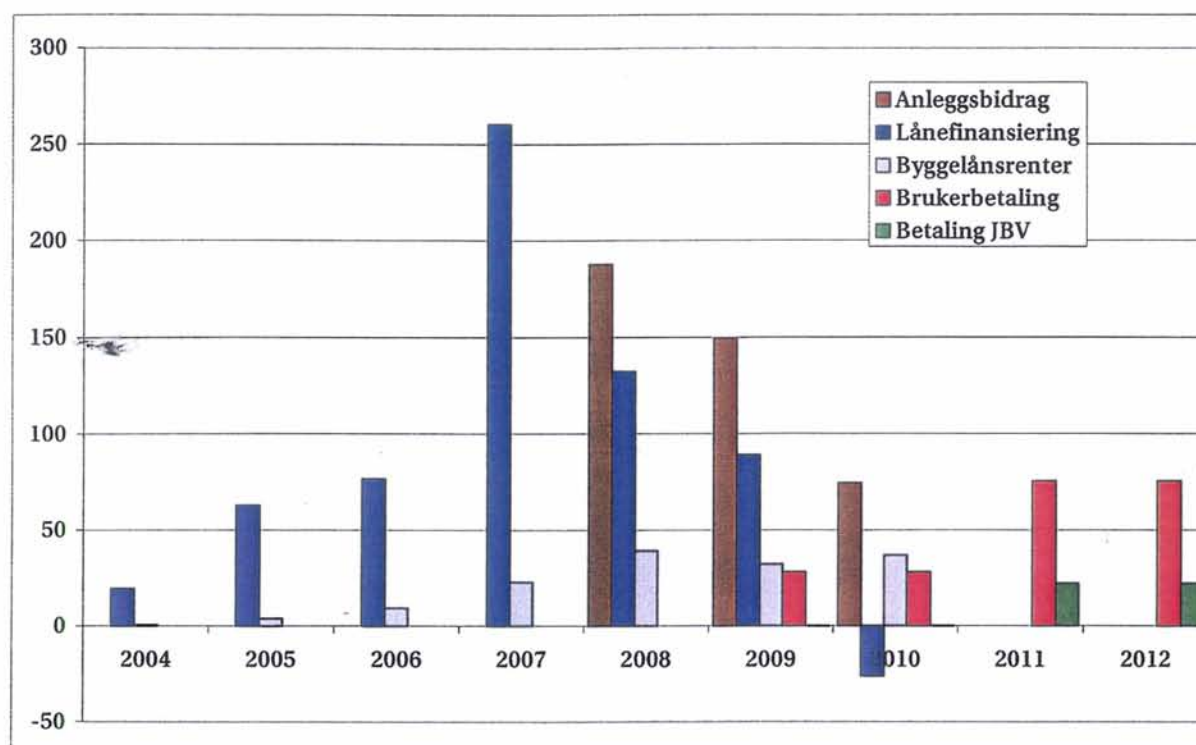
Sammen med anleggsbidraget fra Jernbaneverket og "lokale" bidrag vil brukerbetalingene dekke de årlige drifts- og kapitalkostnadene.

Tabell 9: Økonomisk opplegg for OPS Jæren (mill.kr.)

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Utbyggingskostnader									
Ganddal	10	52	56	90	10				
Sandnes-Stavanger	9	11	21	170	310	239	48		
Sum utbyggingskostnader	19	63	77	260	320	239	48		
Anleggsbidrag									
Jernbaneverket					88	75	75		
Andre utbyggere / Lokale bidrag					100	75			
Sum anleggsbidrag					188	150	75		
Lånefinansiering									
Ansvarlig lån									
Øvrige lån	19	63	77	260	132	89	-26		
Sum lånefinansiering	19	63	77	260	132	89	-26		
Byggelånsrenter	1	4	9	23	39	32	37		
Akkumulert gjeld	20	87	173	456	628	749	759		
Betaling fra brukere og JBV									
Brukerbetaling						28	28	75	75
Jernbaneverket						0	0	22	22
Sum betaling til OPS-selskap						28	28	97	97

Belastningen for Jernbaneverket vil kun være 22 mill.kr. pr. år etter 2010 knyttet til dobbeltsporet utover anleggsbidragene til Ganddal (slag av eiendommer) og til dobbeltsporet (vedlikeholdsmidler).

Figur 5: OPS Jæren - Finansiering og OPS-betaling (Mill.kr.)



7.5 OPS Vestfoldbanen

7.5.1 Barkåker – Tønsberg

Det er anslått at byggetiden for prosjektet er 4 år. Overslaget er beregnet til 703 mill.kr. Finansieringsbehovet er ekskl. MVA beregnet til 535 mill.kr. Beløpet OPS-selskapet må låne etter mottatt anleggsbidrag er 556 mill.kr. inkl. byggelånsrenter.

De årlige leiekostnadene blir fra og med 2008 62 mill.kr. inkl. MVA.

7.5.2 Farriseidet – Porsgrunn

Byggetiden for prosjektet er anslått til 8 år. Overslaget er beregnet til 1.981 mill.kr. Finansieringsbehovet er ekskl. MVA beregnet til 1 598 mill.kr. Det foreslås at Jernbaneverket skyter inn som et anleggsbidrag det beløp som ellers måtte vært benyttet i fornyelser på den gamle strekningen; dvs. 300 mill.kr. fordelt over årene 2009-2011. Beløpet OPS-selskapet må låne er 1 638 mill.kr. inkl. byggelånsrenter.

De årlige leiekostnadene blir 204 mill.kr. inkl. MVA fra og med 2012.

7.5.3 Holm – Holmestrand – Nykirke

Byggetiden for prosjektet er anslått til 5 år. Overslaget har en forventningsverdi på 1.887 mill.kr. Finansieringsbehovet er beregnet til 1 452 mill.kr. ekskl. MVA.. etter anleggsbidraget fra Jernbaneverket. Beløpet OPS-selskapet må låne er 1 599 mill.kr inkl. byggelånsrenter.

De årlige leiekostnadene blir 179 mill.kr. inkl. MVA fra og med 2009. Det er antatt når alle prosjektene er gjennomført at de årlige drifts- og vedlikeholdskostnadene (ekskl. fornyelse) kan reduseres fra vel 22 mill.kr. til vel 15 mill.kr. pr. år. Det er derfor i inntektsanslaget for OPS-selskapet lagt til grunn en lineær nedtrapping fra det første prosjektet er gjennomført til det siste er gjennomført.

7.5.4 Brukerbetaling

Det er ikke anslått noen brukerbetaling fra godstrafikken, da effektene for denne ikke er analysert i gjeldende planer.

Basert på hovedplanene er det lagt til grunn følgende trafikkøkninger inklusiv virkningene av Sandeparsellene.

Tabell 10: Trafikkøkning persontrafikk – Vestfoldbanen (antall reiser)

	For prosjektet	Akkumulert
Barkåker – Tønsberg	514.800	514.800
Holm – Nykirke	171.600	786.400
Farriseidet – Porsgrunn	42.900	829.300

Det er imidlertid behov for at prognosene oppdateres i forbindelse med NTP-prosessen.

Den bedriftsøkonomiske resultatforbedringene er beregnet til å bli:

Tabell 11: Resultatvirkninger persontrafikk - Vestfoldbanen

	For prosjektet	Akkumulert
Barkåker – Tønsberg	20	20
Holm – Nykirke	9	29
Farriseidet – Porsgrunn	18	47

For prosjektene Barkåker – Tønsberg og Holm – Nykirke er det trafikk-/inntektsøkningen som driver resultatforbedringen, mens kostnadsreduksjonene som følge av kortere strekning og kjøretid som driver resultatforbedringen for Farriseidet – Porsgrunn. Det er her antatt at brukerbetalingen settes til 75% av resultatforbedringen eller 35 mill.kr.

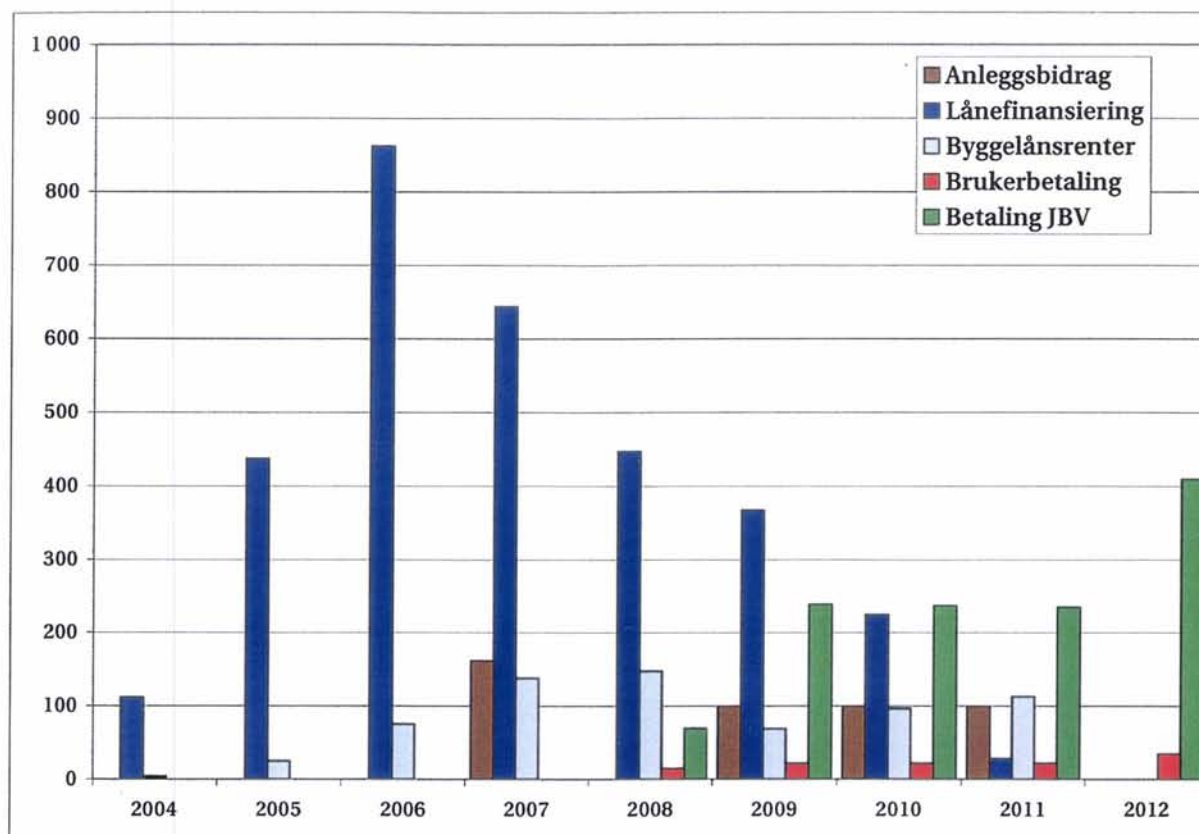
7.5.5 Samlet for OPS Vestfoldbanen

Tabell 12: Økonomisk opplegg for OPS Vestfoldbanen (mill.kr.)

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Utbyggingskostnader									
Barkåker-Tønsberg	75	160	218	83					
Farriseidet-Porsgrunn	18	19	44	224	372	467	325	128	
Holm-Holmestrand	11	137	332	284	50				
Holmestrand-Nykirke	8	122	268	215	26				
Sum utbyggingskostnader	112	438	862	806	448	467	325	128	
Anleggsbidrag									
Jernbaneverket				162		100	100	100	
Andre utbyggere / Lokale bidrag									
Sum anleggsbidrag				162		100	100	100	
Lånefinansiering									
Ansvarlig lån									
Øvrige lån	112	438	862	644	448	367	225	28	
Sum lånefinansiering	112	438	862	644	448	367	225	28	
Byggelånsrenter	4	25	76	138	147	69	97	113	
Akkumulert gjeld	116	579	1 517	2 299	2 894	3 330	3 651	3 793	
Betaling fra brukere og JBV									
Brukerbetaling					15	22	22	22	35
Jernbaneverket					70	239	237	235	410
Sum betaling til OPS-selskap					84	261	259	257	445

Brukerbetalingen gir i overkant av 5% dekning av de årlige betalingene til OPS-selskapet etter 2011. Jernbanelverket må følgelig dekke nær 95% av de årlige betalingene eller 410 mill.kr. etter 2011.

Figur 6: OPS Vestfold - Finansiering og OPS-betaling (Mill. kr.)



7.6 OPS Gevingåsen

7.6.1 Kostnader ved utbygging av Gevingåsen

Utbyggingen av Gevingåsen tunnel har et kostnadsoverslag på 422 mill.kr.. Finansieringsbehovet er 422 mill.kr. ekskl. MVA. Med byggelånsrenter blir lånebehovet 337 mill.kr.

De årlige drifts-, vedlikeholds- og leiekostnadene inkl. MVA blir under nevnte forutsetninger 38 mill.kr. fra og med 2010.

7.6.2 Brukerbetaling vedrørende Gevingåsen

I henhold til Jernbanelverkets utredninger vil prosjektet medføre følgende endringer i togtrafikken:

Tabell 13: Trafikk før og etter utbygging

	Før utbygging	Etter utbygging
Persontrafikk (antall reiser pr. år)	1.381.620	1.771.237
Godstrafikk (antall tonn pr. år)	750.000	803.000

Basert på Jernbanelverkets nytte-kostnadmodell gir dette en årlig inntektsvekst på 15 mill.kr. for persontrafikken og 8 mill.kr. for godstrafikken. Utbyggingen gir også grunnlag for kostnadsreduksjoner. Nytt-kostnadsmodellen gir at kostnadsreduksjonen for person-

trafikken blir 10 mill.kr. og for godstrafikken 2 mill.kr. Prosjektet gir følgelig en bedriftsøkonomisk resultatforbedring for trafikktøverne på 36 mill.kr. pr. år.

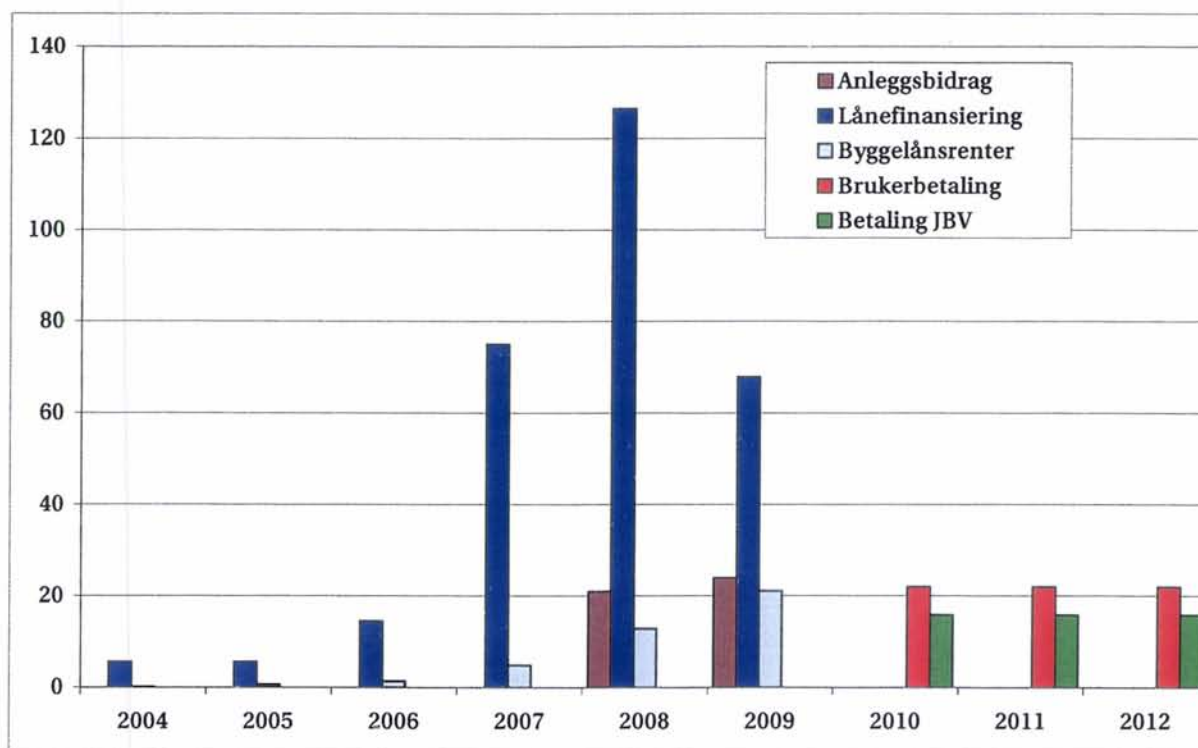
I disse beregningene er det lagt til grunn at 50% av denne resultatforbedringen går til prosjektet. Dette utgjør om lag 1 øre pr. setekm for hele Trønder-/Nordlandsbanen og kr. 4,40 pr. togkm. for godstrafikken.

7.6.3 Samlet for OPS Gevingåsen

Tabell 14: Samlet økonomisk oversikt (Mill.kr.)

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Utbyggingskostnader									
Gevingåsen tunnel	6	6	15	75	148	92			
Sum utbyggingskostnader	6	6	15	75	148	92			
Anleggsbidrag									
Jernbanelverket					21	24			
Andre utbyggere / Lokale bidrag									
Sum anleggsbidrag					21	24			
Lånefinansiering									
Ansvarlig lån									
Øvrige lån	6	6	15	75	127	68			
Sum lånefinansiering	6	6	15	75	127	68			
Byggelånsrenter	0	1	1	5	13	21			
Akkumulert gjeld	6	12	28	108	247	337			
Betaling fra brukere og JBV									
Brukerbetaling							22	22	22
Jernbanelverket							16	16	16
Sum betaling til OPS-selskap							38	38	38

Figur 7 : OPS Gevingåsen – Finansiering og OPS-betaling (Mill.kr.)



Jernbaneverket
Biblioteket

JBV



09TU09553

102945