

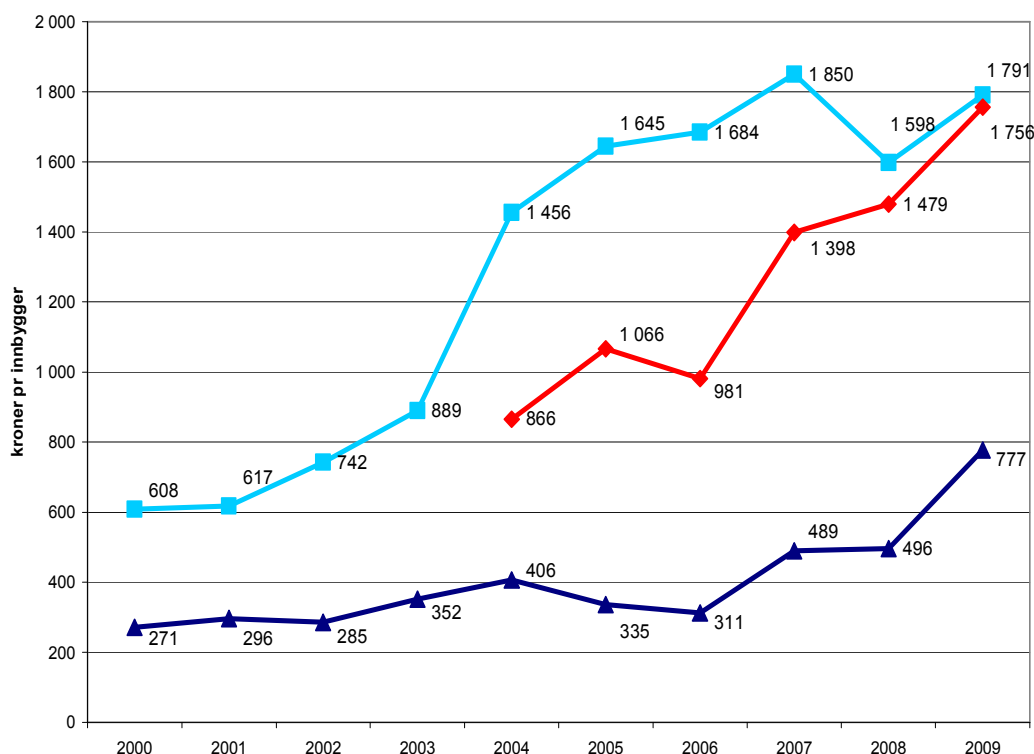


## Norge langt bak i jernbaneinvesteringer

Av Mekonnen Germiso og Liv Thoring

Den rød-grønne regjeringen har bevilget mer til jernbane enn sine forgjengere, men det er fortsatt langt igjen til det er hurtigtogsfart på norsk jernbaneutbygging.

### Jernbaneinvesteringer pr innbygger, i norske kroner<sup>1</sup>



<sup>1</sup> Investeringer oppgitt i lokal valuta omsatt til norske kroner ved hjelp av Norges Banks gjennomsnittlige vekselskurs for de respektive år. Investerte beløp delt på innbyggertall de respektive år (med unntak av 2009, hvor innbyggertall for 2008 er brukt).

Kilder jernbaneinvesteringer:

Norge: [www.regjeringen.no](http://www.regjeringen.no) Statsbudsjettet (Samferdselsdepartementets budsjettokument) regnskapstall for alle år, unntatt 2008 (saldert budsjett) og 2009 (budsjett inkludert tilleggsproposisjon fra januar 2009).

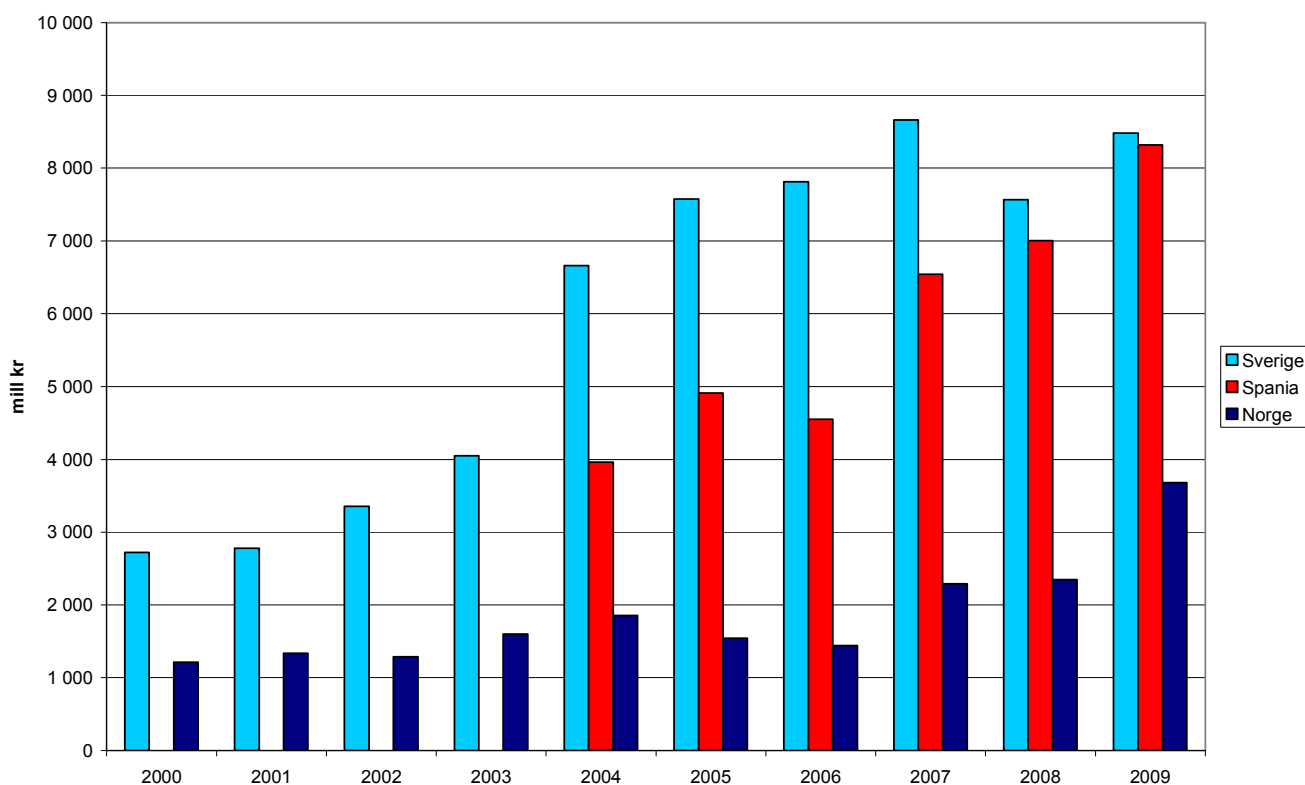
Sverige: Statlige investeringer gjennom Banverket og investeringer gjort av Botniabanan AB. Se [www.regeringen.se](http://www.regeringen.se) Budgetproposisjon, kap 22 *Kommunikationer, Järnväg* Tabell *Investeringsplan*, regnskapstall for alle år unntatt 2008 og 2009 (budsjett-tall). Botniabanan AB, *Årsredovisning 2007 Flerårsöversikt* s 62., [www.botniabanan.se/templates/botniastandardpage.aspx?id=2213](http://www.botniabanan.se/templates/botniastandardpage.aspx?id=2213)

Spania: Kun tall fra 2004 til og med 2009 funnet. Kilde: *The Spanish Railway development under the Strategic Plan for Infrastructure and Transport*, foredrag holdt av Joaquín Jiménez Otero, Director International Affairs, Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, Spania, 27. januar 2009 [www.unife.org/uploads/2009/01\\_romanian%20seminar/presentations/Otero2.pdf](http://www.unife.org/uploads/2009/01_romanian%20seminar/presentations/Otero2.pdf) foil 9 og 10.



Den rød-grønne regjeringen har doblet jernbaneinvesteringene siden den kom til makten i 2005. Imidlertid blekner både totalnivå og økning hvis man sammenligner med Sverige og Spania<sup>2</sup>. Begge land har langt dårligere økonomisk utgangspunkt enn Norge, men som figuren viser, bruker disse mer enn dobbelt så mye på jernbane pr innbygger. Sverige, som i år 2000 hadde mer enn dobbelt så store jernbaneinvesteringer pr innbygger som det Norge hadde, har også økt investeringene sine med flere prosent enn hva Norge har. Tilsvarende har Spania økt sine jernbanebevilgninger relativt sett raskere siden 2004 enn hva Norge har.

### Jernbaneinvesteringer pr land, justert til norsk befolkningsstørrelse<sup>3</sup>



<sup>2</sup> Det er vanskelig å sammenligne investeringer mellom land. Det skyldes ulike definisjoner av hva som er "investeringer", og at det ikke finnes tilgjengelig kilder over samlede jernbaneinvesteringer som i en del land foretas av både statlige og regionale myndigheter og av private investorer og av aksjeselskaper. Vi har funnet tall som vi med relativt stor tillit tør å sammenligne over landegrensene. Vi vet at Spania og Sverige har relativt høye jernbaneinvesteringer, men disse sannsynligvis ikke er de eneste. Land som Frankrike og Tyskland synes også å ha relativt høye jernbaneinvesteringer pr innbygger, uten at vi så langt har funnet kilder som gjør det enkelt å sammenligne med disse landene.

<sup>3</sup> Kilder og metoder som beskrevet i note 1

## Norge langt bak i jernbaneinvesteringer



Figuren viser det samlede investeringsnivået på jernbanen i Norge, og investeringsnivået i Sverige og Spania justert ned til norsk befolkningsstørrelse. Figuren viser med andre ord hvor mye Norge måtte investert pr år for å holde tritt med det nivået på jernbaneinvesteringer pr innbygger man holder i Sverige og Spania.

Jernbaneinvesteringene er i 2009 historisk høye i Norge, med 3,7 milliarder, inkludert ekstrabevilgningene fra den norske krisepakken. Skulle man imidlertid investert like grundig som det gjøres i Sverige og Spania, måtte bevilgningene til jernbaneutbygging i statsbudsjettet for 2009 mer enn dobles, til henholdsvis 8,3 og 8,5 milliarder.

### Høyhastighetsjernbane halvveis til Trondheim

Dersom vi, etter denne beregningsmetoden, hadde investert like mye som svenskene fra år 2000 og fram til i dag, hadde vi brukt 41 milliarder mer på jernbane, og hadde kunnet bygge høyhastighetsjernbane fra Oslo og halvveis fram til Trondheim – eller vi kunne bygget ut mye av Jernbaneverkets planer om dobbelspor i intercity-trianglet på Østlandet.

Det er ulike måter å sammenligne land på. Dersom vi hadde valgt å justere etter bruttonasjonalprodukt isteden for innbyggertall, ville forskjellene vært enda mer slående, siden det norske bruttonasjonalproduktet pr innbygger er langt høyere enn både det spanske og det svenske.

Et rikt land som Norge har sviktet sitt ansvar for å etablere en infrastruktur for energi- og klimavennlig transport, som kan konkurrere seriøst med bil- og flytrafikken, og overta langt mer av godstransporten som i dag går med trailere på veiene.