

Finansiering av togprosjektet:

HVA ER EGENTLIG KONSESJONSMODELLEN?

Det skrikes stadig om mer informasjon om togprosjektet Oslo – Stockholm. Mange spør om konkrete ting på en saklig måte, andre kommer med påstander og konklusjoner før de kjenner faktagrunnlaget, Ikke minst vedrørende finansieringen av banen. Vi har brukt begrepet «Konsesjonsmodellen» om en ny måte å finansiere et prosjekt som toglinjen Oslo – Stockholm.

Konsesjonsmodellen i forskjellige utgaver, ble i norsk sammenheng tatt i bruk på 1970-tallet i forbindelse med oljevirkksomheten langs vår kyst. I denne sammenheng var det Staten som utlyste konsesjonene på de forskjellige feltene, og oljeselskapene betalte for rettighetene til å utvinne olje, f.eks. for en periode på 30 -50 år. Dette har jo vist seg å være en meget vellykket løsning.

I ettertid har også tilpassede utgaver av Konsesjonsmodellen blitt brukt i flere infrastrukturprosjekter i Europa, både for bru-, tog og vei. Den nærest liggende er Øresundsforbindelsen mellom Malmø og København, som omfatter både tog, bru og vei. I tillegg har også flere høyhastighetsprosjekter for tog nedover i Europa anvendt Konsesjonsmodellen som utgangspunkt.

Nedenfor skal beskrives de forskjellige rolleaktørene og deres oppgaver i Konsesjonsmodellen, som er tilpasset samferdselsprosjekter. Rolleaktørene er prosjekteierne, Konsesjonæren(e) og Togoperatørene eller også Regionene toget går gjennom, f.eks. på samme måte som Viken Fylke i dag støtter Ruter.

PROSJEKTEIERNE

Den norske og svenske stat vil være prosjekteiere. Det er trolig mest hensiktsmessig at det etableres et joint-venture-selskap som de 2 statene eier, underlagt hhv. Samferdselsdepartementet i Norge og Infrastrukturdepartementet i Sverige. Dette selskapet

- Utreder finansieringsløsninger(som Konsesjonsmodellen eller andre modeller)
- Forbereder betingelser for konsesjonsanbudet og utlyser konsesjonen
- Garanterer kapasiteten på eksisterende linjer i 50 år (minus 6 år for de strekninger som må nybygges)
- Bidrar til lån fra internasjonale institusjonelle kapitalkilder, f.eks. den Europeiske Investeringsbank
- Garanterer eventuelt for deler av låneopptakene
- Godkjenner og kvalitetssikrer planer
- Står for grunnverv
- Kontrollerer/følger opp planprosessen, drift og vedlikehold av linjen gjennom Konsesjonsperioden

Utlysningen av konsesjonen vil inneholde et utkast til konsesjonsbetingelser, herunder også krav til finansieringsmodeller, og beskrive de lover, forskrifter, tekniske standarder og andre bestemmelser som regulerer prosjektet. Utlysningen vil også inneholde vurderingskriterier for sammensetning av Konsesjonæren, eller den gruppe av selskaper (konsortium), som skal utgjøre Konsesjonæren.

Konsesjonsbetingelsene er interessante, for her kan det spilles inn ønsker og krav man måtte ha lokalt, f.eks. som vi har gjort når det gjelder linjer i dagen, hvor vi ønsker at det skal tas hensyn til dyrket mark, gards- og villabebyggelse, fornminner, natur og biologisk mangfold. Disse kravene har vi også spilt inn ved siden av flere andre i forbindelse med bærekraftskapitlet.

KONSESJONÆREN(E)

Basert på resultatet av utlysningen blir det valgt ut en interessent eller et knippe interessenter med gjensidig ansvar, som danner et konsortium.

- Den/de skal betale en konsesjonsavgift til prosjekteierne
- Den/de skal finansiere, designe bane/trasè, bygge nye parseller, drifte banen og vedlikeholde de nybygde linjene
- Skaffe egenkapital
- Skaffe lån
- Kjøpe kjørekapasitet og betale linjeavgift på eksisterende linjer
- Etablere kontrakt(er) med togoperatører
- Konsesjonærenes plikter og tiltak skal selvfølgelig rapporteres/godkjennes og kontrolleres kontinuerlig av prosjekteierne under konsesjonsperioden.

TGOPERATØRENE

Det vil ganske sikkert være flere togoperatører som ønsker kontrakt på å drive togtrafikk på hele eller deler av strekningen

- Togoperatørene leier kjøretid for hele eller deler av linjene (hele hovedlinjen, region og/ eller lokale linjer)
- Driver person eller godstrafikk
- Regioner/fylker/län kan bidra med finansiering/subsidiere drift innen lokale områder

Systemet med togoperatører er jo ikke ukjent i Norge. Eksempelvis har det engelske selskapet Go Ahead Norge inngått avtale med Bane Nor om drift av Sørlandsbanen for 8 år. Tilsvarende har SJ (Svenska Järnvegar) en tilsvarende driftskontrakt for 7 baner/strekninger fra Dovre og til Nord-Norge. Vy (tidligere NSB) har kontrakten for Bergensbanen og Østlandsbanene. Internasjonalt er også dette med operatørkontrakter mer og mer brukt.

OSLO-STHLM UNDER 3 TIMER AS OG OSLO-STHLM 2.55 AB

– FRAMTIDIG ROLLE

Mange spør, hvor står de norske og svenske prosjektselskapene i det framtidige bildet? Oslo-Sthlm under 3 timer AS er et såkalt prosjektselskap som for tiden er eiet av Bjørkelangen Næringsforening og Aurskog-Høland Kommune med en liten aksjepost. Vi gikk ut til lokale, regionale og landsdekkende aktører med en innbydelse til å være med som aksjonærer eller sponsorer.

Så langt har flere store landsdekkende selskaper bevilget støtte, likedan har regionale og lokale banker og lokale utbyggere og andre firmaer, gått inn med sponsorstøtte. Det arbeides også med andre interessenter og kommuner på Romerike og Oslo som sponsorer.

Oslo Sthlm 2.55 AB som er det svenske søsterselskapet, har en litt annen eierstruktur. Her er det Län og kommuner langs linjen, helt til og med Stockholms Län som er aksjonærer. Interessant er det å registrere at både Wärmlands Län og Karlstads Kommun er med, mens de har meldt seg ut av Grensekomiteen Wärmland/Østfold, som har jobbet med en toglinje fra Ski, gjennom Indre Østfold, Aurskog-Høland (syd) og Rømskog til riksgrensen og videre til Arvika.

Disse prosjektselskapenes rolle er å bistå i prosessen ved å legge til rette for realiseringen av jernbane Oslo-Stockholm. Når norske og svenske myndigheter har bestemt seg for å gjennomføre prosjektet, er de norske og svenske prosjektselskapene for så vidt ferdig med sin jobb, men det blir sikkert behov for oppfølging etter hvert som togprosjektet skrider fram.

Hroar Braathen
Styremedlem i Oslo – Sthlm under 3 timer AS