



# Norsk jernbane – videre utvikling

Rapport fra Jernbanegruppa

Eva Hildrum

1. desember 2011

# Innhold

- Bakgrunn, mandat og arbeidsprosess
- Jernbanegruppas medlemmer
- Rammevilkår og drivkrefter
- Taktskiftet er i gang
- Utfordringer og handlingsalternativ
  - Langsiktig strategi, mål og planlegging
  - Finansiering og organisering
  - Kapasitet og pålitelighet
  - Organisering og samarbeid
- Videre arbeid



# Bakgrunn, mandat og arbeidsprosess

- Bakgrunn
  - Erkjennelse av at norsk jernbane står overfor store utfordringer
  - Systematisk og bredt anlagt tilnærming for å videreutvikle jernbanen er nødvendig
  - Gruppas arbeid skal gi et supplerende grunnlag til NTP for politikkutforming på jernbaneområdet
- Mandat – gitt 23.12.2010
  - Identifisere, systematisere og analysere de mest relevante utfordringene
  - Peke på utfordringer som det må gripes fatt i og handlingsalternativ
- Arbeidsprosess
  - Diskusjonsmøter
  - Utforming av rapport



# Innhold

- Jernbanegruppas medlemmer
  - Leder, Eva Hildrum – Samferdselsdepartementet
  - Fredrik Birkheim Arnesen – Samferdselsdepartementet
  - Linda Bernander Silseth – Flytoget
  - Elisabeth Enger – Jernbaneverket
  - Ole Hagen – Logistikk- og Transportindustriens Landsforening
  - Erik Ø. Johnsen – Statens jernbanetilsyn
  - Tom Ingulstad – NSB
- Sekretariat fra Samferdselsdepartementet
  - Cecilie Taule Fjordbakk, Annelene Holden Hoff, Lars Krogset



# Rammevilkår og drivkrefter

- Jernbanenettet i stor grad utformet på en tid da jernbanen spilte en annen rolle
- Jernbanen er et system der infrastruktur og transporttilbudet henger spesielt nært sammen
- Det tar svært lang tid å utvikle tilstrekkelig produksjonskapasitet på jernbaneområdet
- Sentrale drivkrefter tilsier at jernbanen må ta en stor del av forventet trafikkvekst der jernbanen har sine naturlige fortrinn
  - Demografisk utvikling
  - Miljøproblematikk
  - Areal- og fremkommelighetshensyn





# Taktskiftet er i gang

- Det er grepet fatt i hovedutfordringene
  - Driftsstabiliteten er for dårlig
  - Kapasiteten i jernbanenettet og sentrale anlegg er for lav
- Dette er muliggjort gjennom et taktskifte i bevilgningene med over 70% økning til jernbaneinfrastrukturen fra 2006-2011
- Viktige grunnlagsarbeid for å utvikle ambisjoner om jernbanens fremtidige rolle er igangsatt, eksempelvis
  - Høyhastighetsutredningen
  - KVV InterCity
  - Kapasitet i Oslo-området
- Mange "quick fix" er tatt ut, godstransporten trenger likevel spesiell oppmerksomhet



# Langsiktig strategi mål og planlegging

- Nødvendig å fastlegge mål for jernbanens rolle i det samlede transportsystemet og en strategi for å nå målene
- Tidsperspektivet for mål og strategi bør være 20-40 år
- Mål og strategi må ta utgangspunkt i de transportbehovene jernbanen skal dekke i fremtiden
- Strategien må inneholde målformuleringer om kundens opplevelse av kvaliteten på togtilbudet
- Planlegging og utbygging av ny jernbanekapasitet må gjennomføres raskere og for lengre strekninger av gangen
- Klart mål og tidlig forpliktende vedtak om gjennomføring av prosjekt og fremdrift, vil kunne gi mer effektive planprosesser



# Finansiering og organisering

- Nødvendig med langt høyere bevilgningsnivå dersom vi skal realisere et vesentlig bedre togtilbud
- Bevilgningene må være forutsigbare og i tråd med de mål og den strategi som blir vedtatt for jernbanen
- Når prosjekt er startet opp, må de sikres bevilgninger som gir rasjonell anleggsdrift og effektiv ressursbruk
- Muligheter for alternative finansieringskilder, finansieringsordninger og utbyggingsorganiseringer bør utredes nå. Utredninger bør skje i tilknytning til konkrete jernbaneprosjekt.





# Kapasitet og pålitelighet

- Jernbanenettet har for lav kvalitet og for liten kapasitet der etterspørselen er størst. Innsatsen for å styrke kapasiteten og påliteligheten må styrkes.
- Videre utvikling og planlegging må ta utgangspunkt i at det ikke finnes restkapasitet i mange sentrale produksjonsfaktorer
- Arbeidet med kompetanseutvikling i jernbanesektoren intensiveres
- I mandatet for jernbanegruppa er det bedt om en vurdering av praktiseringen av regelverket i sektoren. Gruppas vurdering er at SJT tolker og praktiserer tett opp til intensjonen fra EU-kommisjonen, d.v.s. korrekt, men relativt strengt.



# Organisering og samarbeid

- Et hensiktsmessig incentivsystem som fører til god driftsstabilitet og effektiv resursbruk, bør innføres i jernbanesektoren
- Statens rolle og engasjement i kollektivtrafikken må klargjøres. Det er behov for å tydeliggjøre rollene til aktørene og ansvaret i samarbeidet på lokalt, regionalt og nasjonalt nivå.
- Flertallet, alle med unntak av NSBs Tom Ingulstad, mener at det er behov for en gjennomgang av eierskapet til verksteder, godsterminaler og stasjoner



# Videre arbeid

- Jernbanegruppas rapport er i dag lagt ut på departementets hjemmeside til høring – frist 15.01.2012
- Jernbanegruppa har ikke vurdert de økonomisk-administrative konsekvensene av handlingsalternativ
- Oppfølging av rapporten vil bli konkretisert i og skje gjennom de ordinære beslutningsprosessene
- Flere av forslagene er av en slik art at det er naturlig med både videre utredning og politisk behandling i regjering og Storting
- Andre forslag er allerede, eller vil kunne bli, fulgt opp direkte av Samferdselsdepartementet eller av jernbanevirksomhetene

