



REGIONALAVDELINGEN

Saksbehandler: Mette K Johansen

Vår dato
01.03.2007
Deres dato
26.01.2007

Vår referanse
200700493-2/E: N21/MKJ
Deres referanse
05/1486-BB

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 OSLO

SAMFERDSELSDEPARTEMENTET	
AVD/SER: BS	S.BEH: BB
- 7 MARS 2007	
S.NR. 05.1486-37	
ARKIVKODE: 711.1	ANSKRIFVET

Rapport om organisering av stasjons- og godsterminalfunksjonar i det nasjonale jernbanenettet - førespurnad om å bli høringsinstans

Det vises til tilsendte rapport "Organisering av stasjons- og godsterminalfunksjonar i det nasjonale jernbanenettet" med høringsfrist 13.mars 2007. Fylkeskommunen vil takke for anledningen til å uttale seg i saken.

I rapporten har man vurdert dagens eierskapsmodell og alternativer til denne ut fra hensynet til konkurransenøytralitet, transportpolitiske mål, kostnadseffektivitet, kundenærhet, security og universell utforming.

Fylkeskommunen er enig i at modellen for eierskapet til holdeplasser, stasjoner og godsterminaler må ivareta hensynet til konkurransenøytralitet og sikkerhet.

Utover dette bør man primært ha fokus på at kundenes behov og kvalitetskrav til det samlede togproduktet både i persontransportmarkedet og i godsmarkedet ivaretas på en slik måte at man bidrar til statens transportpolitiske målsettinger. (Det vises i den forbindelse til NTPs 5 hovedmål for transportpolitikken og i tillegg målene for statens kjøp av togtenester.) I tillegg må selvsagt modellen kunne legge til rette for en effektiv ressursbruk.

Persontransport:

Fylkeskommunen viser til nylig inngått rammeavtale med NSB hvor stoppmønsteret inngår som en del av produksjonsbeskrivelsen. Vi mener stoppesteder og stasjoners kvalitet og fasiliteter også er en viktig del av det samlede togproduktet.

Dagens ansvarsdeling fremstilles i rapporten som ryddig i og med at det er Jernbaneverket som sørger for tilgang til nødvendige arealer og fasiliteter for publikum. Dette skjer gjennom leieavtale med NSB som eier de fleste stasjoner. Samtidig er det i noen tilfeller NSB som sørger for etablering av nye tilbud (jfr. billettmaskiner), eller standardforbedringer på stasjonene der de finner grunnlag for dette ut fra markedsmessige vurderinger.

Utenfra er det likevel ikke lett å finne frem til riktig adresse, noe som også dels skyldes stadige omorganiseringer i Jernbaneverket og NSB. Særlig er det vanskelig å finne ut av ansvarsforhold som gjelder hva kundene kan forvente av standard og hvem som tar ansvaret ved behov for forbedringer.

Folkestyre – kompetanse – samarbeid

Postadresse:
Serviceboks 517 4605 Kristiansand
Besøksadresse:
Tordenskjoldsgate 65

Sentral E-postadresse:
postmottak@vaf.no
Avdelings E-postadresse:
postmottak@vaf.no

Telefon Sentralbord: 38 07 45 00
Telefon intern: 38 07 45 58
Telefaks: 38 07 45 04
Foretaksregisteret: 960 895 827

Et helt sentralt spørsmål er om, og i tilfelle hvem, som setter standardkrav for stasjoner og holdeplasser av ulike typer. Er det kun opp til NSB å bestemme standard ut fra avveining av i hvilken grad NSB mener det gir flere reisende, eller settes det noen minimumskrav for hva som er en tilfredsstillende standard overfor kundene?

Vi kjenner ikke til styringskriterier som er lagt til grunn for NSBs eiendomsselskap når det gjelder avveining mellom forretningsmessig lønnsomhet og samfunnsøkonomi / markedsansvar. Vi kjenner heller ikke til i hvilken grad NSB eiendom og NSB drift legger opp til tett, løpende samarbeid hvor togtilbudet og drift, vedlikehold og utvikling av stasjoner og terminaler sees som et helhetlig tilbud. Iflg. rapporten er et av de sentrale argumentene for å beholde dagens modell nettopp at NSB har incitament til forbedringer og finansiell handlekraft til å gjennomføre disse raskere enn hva Jernbaneverket ville make. Rapporten er tydelig på at dette incitamentet er til stede i den grad "markedet virker", eller omvendt; - at større grad av politisk styring vil være nødvendig for å nå samfunnsmessige mål der markedet ikke virker.

Det er et faktum at størstedelen av togproduksjonen i Norge ikke drives kommersielt og da er det også et betimelig spørsmål om hvordan standarden skal defineres på stopp langs strekninger der staten er inne med offentlig kjøp. Togets rolle er viktig også på strekninger som har et begrenset trafikkgrunnlag og togtilbud. Noen må derfor fronte tilbudet i forhold til standard og oppfølging av om det samlede produktet er tilfredsstillende for publikum.

Rapporten konkluderer med at privatrettslige avtaler sikrer Jernbaneverket disposisjonsrett til fellesarealer og fasiliteter, men at disse bør sikres bedre gjennom Jernbaneloven. Vi er enige i dette.

Det er viktig at disposisjonsretten sikres, men dette sikrer ikke drift, vedlikehold og stadig utvikling av stasjoner / knutepunkt og fasilitetene til beste for de reisende. Incitamentet som oppgis å foreligge i dagens modell virker svakt, både som et resultat av at svært få strekninger kjøres på kommersiell basis, og at kundegrunnlaget på mange strekninger er begrenset. Derfor er det mye som tyder på at standardkrav, drift- og vedlikehold av stasjoner framover bør legges inn som en del av kravene i kjøpsavtale og leieavtaler med NSB. Dette burde i prinsippet ikke være avhengig av hvorvidt man åpner for anbud på togdriften eller ikke.

Rapporten viser likevel et åpenbart dilemma ved dagens ansvarsforhold idet Jernbaneverket ved krav om opprustning utover vedlikehold, vil måtte dekke alle merkostnadene gjennom leieprisen. Man er altså ikke sikret at realisering av de store eiendomsverdiene i NSB-konsernet vil bidra til finansiering av infrastrukturiltak som kommer de reisende til gode i områder med begrenset trafikkgrunnlag. Det er også et spørsmål om det finnes så mange steder hvor den beste avkastningen rent bedriftsøkonomisk vil være å pløye midler tilbake i økt standard for de reisende. Vi kan vanskelig se hvordan finansiering av tiltak for universell utforming i gammel infrastruktur, kan komme på plass ut fra rent bedriftsøkonomiske vurderinger. Spørsmålet blir derfor hvordan man kan sikre seg en tilfredsstillende standard for de reisende og en utvikling av denne i et fornuftig tempo.

Ved utvikling av felles transportknutepunkt for ulike transportformer er det særlig behov for gode samarbeidsmodeller. I slike prosjekter kan det være mange aktører og uklare ansvarsforhold. I tillegg kan det være vanskelig å få på plass finansiering og et samarbeid hvor partene tar ansvar for totaløsningen. Det kan være vanskelig å få til de beste løsningene dersom partene ikke også tar samfunnsmessige hensyn.

Rapporten konkluderer med at NSB som oftest vil ha egeninteresse i å bidra i utviklingen av slike knutepunkt. Spørsmålet er derfor hvor strenge avkastningskrav konsernet har i forhold til utvikling av stasjoner.

NSB ble overført vederlagsfritt store offentlige eiendommer ved fristillingen som en del av egenkapitalen. Utvikling av større transportknutepunkt ligger ofte i områder hvor NSB kan få ut store verdier ved realisering av eiendommer. Av rapporten fremgår det likevel at "det den enkelte part er ansvarlig for iht. eierskap og eller avtale, er den også ansvarlig for finansielt". Vi forstår det slik at der Jernbaneverket leier av NSB, vil utviklingskostnadene til alle nødvendige funksjoner av betydning for de reisende likevel fullt ut måtte finansieres av Jernbaneverket og ikke av NSB. Det synes ikke alltid rimelig.

Rapporten konkluderer med at NSB eiendom har en finansiell handlefrihet som gir NSB de beste forutsetninger for å ta ansvar for stasjonene. NSB har ut fra sin nærmest enerådende markedsrett samtidig et stort markedsansvar overfor alle sine reisende. Dette burde tilsi at NSB arbeider målrettet for å sikre de reisende et tilfredsstillende definert standardnivå på stasjonene samt bidrar til utvikling av viktige felles transportknutepunkt også der togtilbudet og trafikkgrunnet er begrenset.

Uansett vil imidlertid staten måtte ta et ansvar for å sikre tilgang til infrastrukturen og en minimumsstandard på det offentlige transporttilbudet i den grad man har transportpolitiske mål som ikke ivaretas av NSB. Dersom man velger å ikke gjøre noe med eiendomsforholdene, bør dette sikres gjennom Jernbaneloven, samt krav i kjøps- og leieavtalene med NSB. Hva som er rimelige krav og rimelig leiepris bør være gjenstand for forhandling. Samtidig vil en opprustning kreve økte rammer og her er statens utfordringer allerede svært store.

Overfor lokale og regionale myndigheter bør Jernbaneverket fungere som kontaktpunkt for alle spørsmål knyttet til infrastrukturen. Jernbaneverket bør også få/ ta et tydeligere koordineringsansvar og være pådriver for at de reisendes interesser ivaretas i områder der "markedsløsningene ikke gir ønsket resultat".


Godstransport:

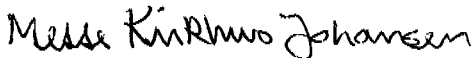
Fylkeskommunen vil gi Jernbaneverket rett i at Lisensforskriften ikke sikrer konkurransenøytralitet i forhold til sportilgang for godsoperatører så lenge den kun sikrer det ved tilgang på overskuddskapasiteten. Dette er et svært viktig prinsipp som bør ivaretas uavhengig av kapasitetssituasjonen på sporet i dag. Manglende kapasitet understreker bare behov for infrastrukturtiltak for å øke kapasiteten.

Fylkeskommunen ser behov for å finne modeller som ivaretar muligheter for godsoperatørene til å medvirke til utvikling av hensiktsmessige godsterminaler, men det skjer neppe dersom man har en stor hovedaktør inne som i praksis i stor grad opptrer skjermet for konkurranse på sporet.

Denne uttalelsen er gitt fra administrativt nivå. Uttalelsen vil bli lagt fram for hovedutvalg for Næring, samferdsel og miljø som referatsak 28.03.07 og eventuelle merknader vil bli ettersendt.

Med vennlig hilsen


Leif Storsve
Samferdselssjef


Mette Kirkhus Johansen
Rådgiver samferdsel