

Samferdselsdepartementet  
8010 dep  
0030 OSLO



|                |            |                |             |                  |
|----------------|------------|----------------|-------------|------------------|
| Saksbehandler: | Vår dato:  | Vår referanse: | Deres dato: | Deres referanse: |
|                | 13.01.2012 | 12/19 - 1      |             |                  |

## Rapport om videre utvikling av norsk jernbane – høringsvar fra Forbrukerrådet

Vi viser til arbeidsgruppens rapport om videre utvikling av jernbanen.

På bakgrunn av de store utfordringene som jernbanen står overfor, er Forbrukerrådet glad for at det iverksettes tiltak som kan bidra konstruktivt til en bedring av situasjonen. Vi registrerer imidlertid at den foreliggende rapporten i liten grad bidrar med de konkrete tiltakene som er ønskelige og helt nødvendige for å få en fortgang i arbeidet med utvikling av jernbanen.

I mandatet for arbeidsgruppen fremgår det at gruppen skal identifisere, systematisere og analysere relevante utfordringer for norsk jernbane, og også peke på handlingsalternativ. Rapporten peker på vesentlige problemstillinger, men er preget av generelle betraktninger og mangler den dyptgående og konstruktive analysen man kunne ønske seg. Rapporten gir også i liten grad konkrete handlingsalternativ som kan gi grunnlag for iversettelse av tiltak på området.

Sammensetningen av arbeidsgruppen gir etter vårt syn ikke tilstrekkelig rom for en åpen og dyptgående diskusjon om vesentlige utfordringer som jernbanen står overfor og dette gjenspeiler seg i manglende handlingsalternativ i rapporten. Deltakerne i arbeidsgruppen representerer i hovedsak departementet eller statlige og statseide selskap med sterk tilknytning til departementet. Det er ikke brakt inn eksterne kilder fra forskningsmiljø eller liknende som kan bidra til nytenkning og en bredere diskusjon om vanskelige temaer som planprosesser og finansiering. Diskusjonen om planprosesser ville antatt ha blitt mer fruktbar med representanter for kommune og fylkeskommune til stede. Etter vårt syn er det også nødvendig å involvere kommunal- og regionaldepartementet i diskusjonen. I forhold til finansiering er det tilsvarende helt avgjørende at finansdepartementet trekkes inn i diskusjonen idet det i stor grad er den overordnede finansielle politikken som er bestemmende for finansiering av jernbanen.

Forbrukerrådet

Postadresse:  
Postboks 4594 Nydalen  
0404 Oslo

Epost/nett:  
post@forbrukerradet.no  
forbrukerportalen.no  
org.nr: 871 033 382

Telefon:  
23400500  
Telefaks:  
23400501

## Planprosesser, mål og strategi for jernbanen

Forbrukerrådet er enig i at det er behov for klarere mål og strategi for jernbanen og spesielt for en avklaring av jernbanens rolle i markedet. Vi savner imidlertid en klarere definering av aktuelle mål og strategier i rapporten og vil utfordre samferdselsdepartementet på å definere mål, strategier og jernbanens rolle tydeligere. Vi ber også om at departementet spesifiserer hva som anses som tunge og utvalgte markeder jfr ordlyden i oppsummeringen i rapporten.

Forbrukerrådet mener at det er helt vesentlig å prioritere det daglige transportbehovet for pendlerne rundt landets største byer, med spesiell fokus på sentrale deler av østlandet der de trafikale problemene er størst. Vi ser med interesse på høyhastighetsutredningen som tegner et bilde av jernbanen som et fremtidig alternativ til flytransport på lengre distanser, men vil understreke at det er helt avgjørende å dekke transportbehovet på østlandet før man flytter fokus over på de lange distansene. I de nærmeste årene må man derfor prioritere en rask utbygging av inter city triangelet. Vi deler for øvrig arbeidsgruppens syn på at det bør settes konkrete målformuleringer om kundene sin oppleving av kvaliteten i togtilbodet. Målformuleringene bør ha et nivå som gir togselskapene noe å strekke seg etter.

Forbrukerrådet er enig i at planlegging av utbygging må gjennomføres raskere for å bidra til en raskere løsning av de store trafikale problemene som spesielt pendlertrafikken på østlandet står overfor. En raskere planprosess enn dagens 9-årige planarbeid er et åpenbart behov som man knapt kan være uenig i. Vi opplever også at det begynner å bli en bred politisk enighet om at planleggingstiden for slike prosjekter må ned, men igjen savnes det konkrete forslag til tiltak for å få dette til.

Arbeidsgruppen peker på økt bruk av statlig plan som et mulig virkemiddel, men sier samtidig at det er usikkert hvor vidt dette vil gi kortere planleggingstid. Vi savner en grundigere gjennomgang av hvordan planleggingstiden kan bli kortere og konkrete forslag til tiltak som vil få ned tiden fra et prosjekt er besluttet bygget, til planprosessen er avsluttet. Vi kan vanskelig se at en fruktbar diskusjon om dette kan gjøres uten at kommunene, fylkeskommunene og Kommunal- og regionaldepartementet involveres. Planarbeidet i dag sikrer mange elementer, som konseptvalg, konsekvensutredninger og kommunedelplan. Disse prosessene tar i seg selv lang tid – i tillegg kommer gjentatte muligheter for innsigelser og klager i flere ledd. Forbrukerrådet ser det som viktig at berørte interesser tas med på råd når myndighetene planlegger å bygge vei og jernbane, men ber samferdselsdepartementet om å vurdere muligheten av å effektivisere prosessene eksempelvis gjennom å kjøre parallelle prosesser, arrangere møtearenaer der alle involverte parter er til stede, praktisere reglene om innsigelser strengere og sette en maksimal tidsramme for ferdigstilling av større planprosesser.

Forbrukerrådet er positive til forslaget om et strategisk tilbudskonsept inkorporert i NTP som grunnlag for prioriteringer i utbygging av infrastruktur. Dette vil kunne bidra til en klarere målsetning i forhold til prioriteringer og investeringer. Vi ser også med interesse på forslaget om Jernbaneverket som ruteplanlegger i stedet for NSB. En tilsvarende løsning fungerer i dag godt mellom fylkeskommunale samferdselsselskap og bussoperatørene. Ved at staten som kjøper av togjenestene også definerer tilbudet de vil kjøpe, knyttes de etter vårt syn tettere til kundene og dette vil kunne bidra til en større ansvarliggjøring.

## **Finansiering og organisering**

Utbygging av jernbanen lider i dag under et finansieringsregime basert på årlige budsjetter. Finansiering fra år til år av langsiktige prosjekter har ført til store forsinkelser i utbyggingen og tidvis byggestans i enkeltprosjekter, i tillegg til stor usikkerhet for kontraktørene med de betydelige merkostnader dette innebærer. En raskere og mer effektiv utbygging av jernbanen er helt avgjørende for å møte eksisterende og fremtidige trafikkbehov, men dette er ikke mulig å oppnå under dagens finansieringsregime.

Arbeidsgruppen peker på vesentlige forutsetninger for å få til en raskere og mer effektiv utbygging; et høyere bevilgningsnivå og forutsigbarhet og langsiktighet i finansieringen. Spørsmålet om forutsigbarhet og langsiktighet i finansieringen har imidlertid vært en gjenganger i den offentlige debatten uten at vi har sett politisk vilje til å gjøre nødvendige endringer i finansieringsregimet for å få dette til. Om langsiktig finansiering skal skje gjennom flerårige budsjett, prosjektorganisering, lånefinansiering eller ved etablering av fond slik arbeidsgruppen skisserer, må vurderes politisk. Det som er helt avgjørende er at det må skje en endring i finansieringsregimet som gir grunnlag for langsiktige avtaler mellom stat og utbygger. Forbrukerrådet kan vanskelig se at en drøfting av et slikt regimeskifte kan gjøres uten å involvere Finansdepartementet.

Forbrukerrådet er uenig i at en utredning av finansieringsmodeller kun må skje i i tilknytning til konkrete prosjekter. Dette vil være å skyve problemet foran seg nok en gang. Den vanskelige debatten om finansiering må tas nå, og en avklaring av aktuelle finansieringsformer må gjøres på generelt grunnlag. Det må etableres generelle retningslinjer for fremtidig finansiering av større utbyggingsprosjekter for å unngå at en debatt om finansieringsmetoder forsinkes enkeltprosjekter.

Når arbeidsgruppen sier at det ikke gis rom for et langt bedre jernbanetilbud innenfor rammen av økte bevilgninger i dag, så er dette et vesentlig poeng. Det avgjørende må ikke være hvor vidt dagens bevilgningsnivå ligger høyere enn tidligere år, men hvorvidt nivået gir rom for å bygge det antall kilometer med jernbane som må til for å møte trafikale behov. Vi savner også en sammenheng mellom store klimamål som er satt og hvordan transportsektoren skal bidra til at disse målene nås i praksis.

Når det gjelder økt brukerbetaling, så er Forbrukerrådet skeptisk til dette. Med dagens lave kvalitetsnivå på jernbanen er det vanskelig å se for seg en økning i billettprisen. Dette er også uheldig i forhold til å gjøre jernbanen til et attraktivt alternativ til bilen.

## **Insentivstrukturer og organisering av sektoren**

Forbrukerrådet er svært positiv til etablering av et incentivsystem basert på puntlighets- og kvalitetsmål. Det bør ha direkte økonomiske konsekvenser for Jernbaneverket å ikke levere god oppetid på infrastrukturen, og det bør ha direkte økonomiske konsekvenser for NSB hvis togene ikke holder rutetidene – eller innstilles. Konsekvensene bør være større jo flere reisende som rammes.

Vi mener utvalgets forslag om å utvikle punktlighets-/kvalitetsgarantiavtaler mellom Jernbaneverket og togselskapene er en god ide. En løsning der togselskapene leier tilgang på skinnegangen, og holder tilbake midler om ikke tilstrekkelig oppetid leveres, vil gi incentiver for bedre punktighet. På dette området kommer rapporten med et av de få konkrete tiltakene som vi ser muligheten av å iverksette snarlig.

Hvis flere skal velge å reise miljøvennlig i pressområder må dette være enkelt. Dette krever god tilrettelegging. Her er vi enige med arbeidsgruppen i at en etablering av kollektivknutepunkt rundt jernbanestasjoner er helt avgjørende for et helhetlig og

brukervennlig kollektivsystem. Flere aktører må samarbeide for å få til en etablering av slike knutepunkter, og her er ansvarsforholdene for uklare i dag. Vi mener en tydeliggjøring av hvem som skal ha ansvaret for dette er bra.

Ellers mener Forbrukerrådet at en nasjonal reiseplanlegger som vil lette planleggingen av kollektivreiser i Norge, bør etableres. Dette er politisk besluttet gjentatte ganger, men er dessverre enda ikke i drift. Vi deler også utvalgets påpekning av et sammenhengende billetteringssystem på tvers av transportslag og geografi som vil gjøre det enklere å reise kollektivt. Med en mal for elektronisk billettering innført, bør det etableres et "kollektivselskapenes BBS" der kunden opplever en sømløs reise og kollektivselskapene gjør opp seg imellom i etterkant.

Forbrukerrådet er positive til en utvikling av nye samfunnsøkonomiske modeller med et mer helhetlig perspektiv på samfunnsøkonomisk nytte av jernbanen der også ringvirkninger av utbygging og forbedring av jernbanen kan tas i betraktning. I den forbindelse mener Forbrukerrådet at man også må se på nedskrivningstiden på infrastrukturinvesteringer i Norge, som betyr mye i vurderingen av om det er til nytte for samfunnet å gjøre store og langsiktige investeringer i for eksempel jernbane. Forbrukerrådet ser positivt på at Finansdepartementet har nedsatt et utvalg for å vurdere norske metoder for samfunnsøkonomiske analyser. Vi forventer at utvalgets vurderinger legges til grunn når ny Nasjonal Transportplan besluttes.

Med hilsen  
for **FORBRUKERRÅDET**

Anne Haabeth Rygg  
fagdirektør samferdsel

Janne Pedersen  
politisk rådgiver

*Dette dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ikke signatur.*