



SAMFERDSELSDEPARTEMENTET

# Jernbanereformen

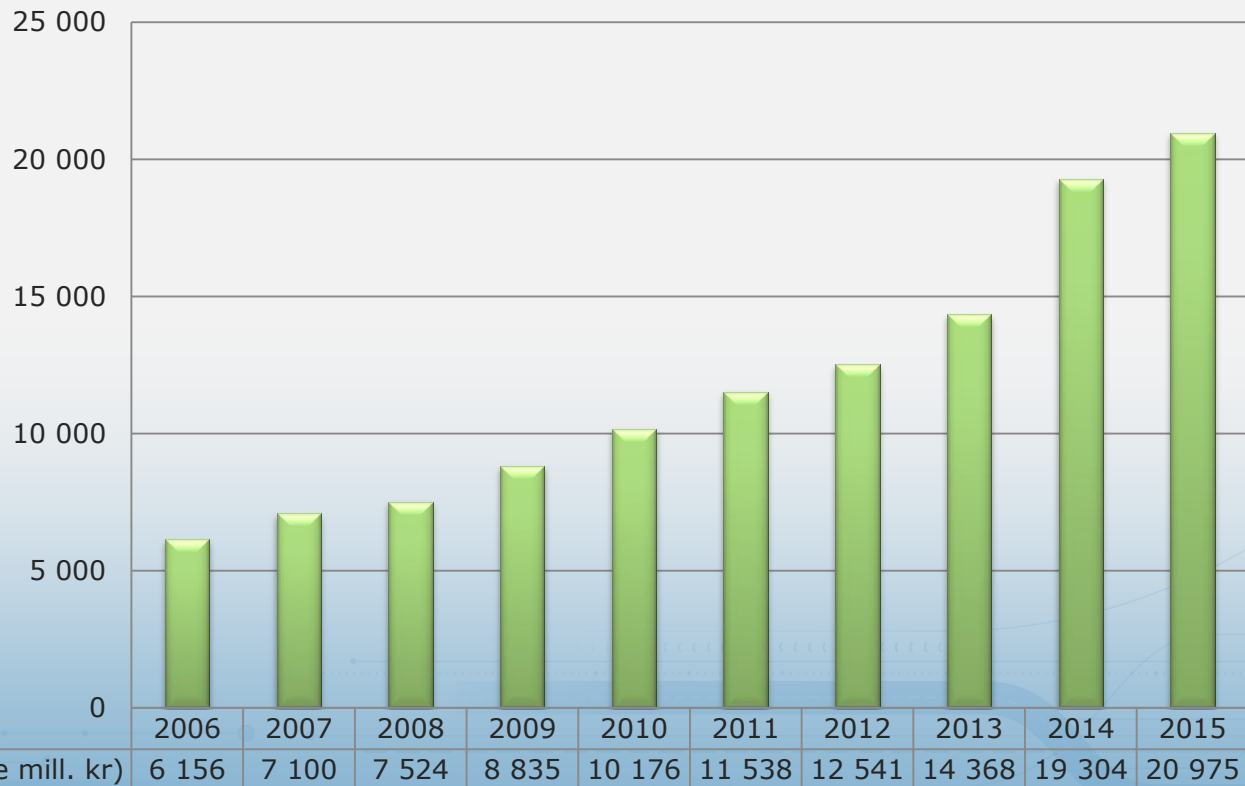
*Statens jernbanetilsyns sikkerhetsseminar*

*23. oktober 2014*

# Betydelig satsing på jernbanen de senere år

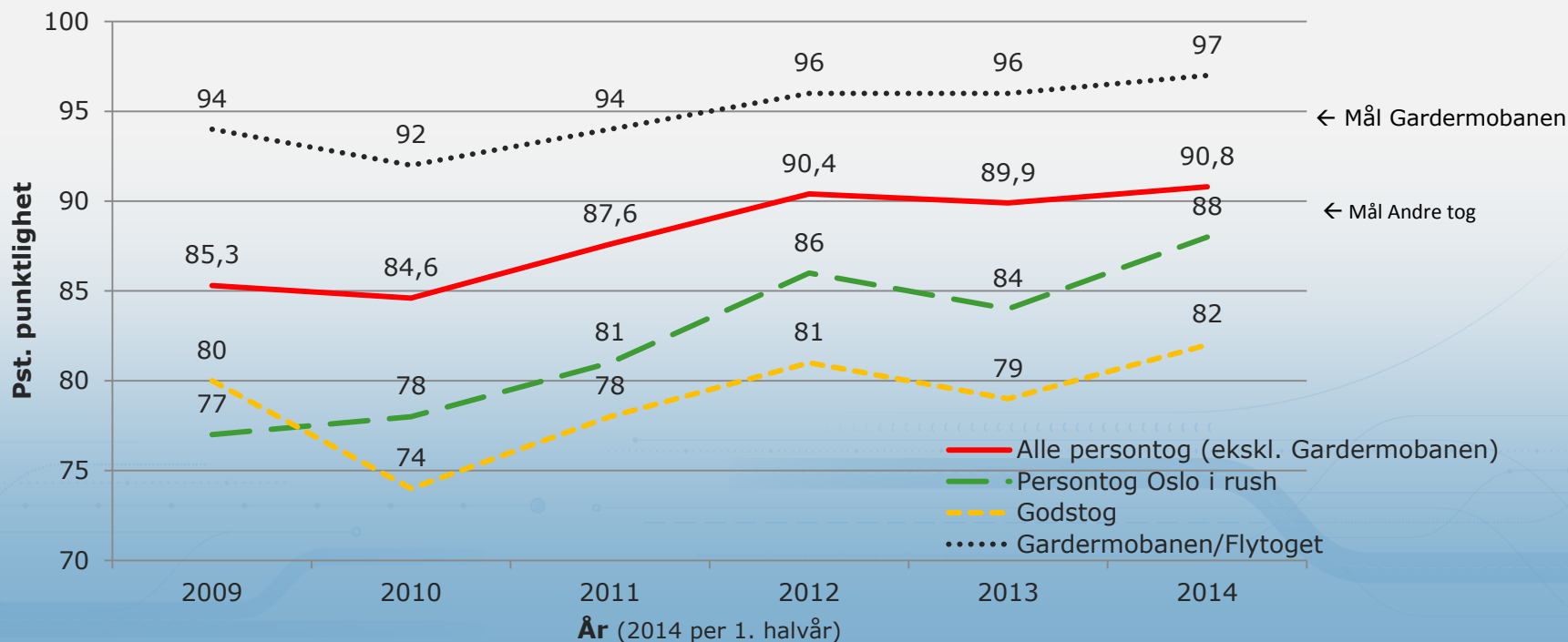
## Saldert budsjett siste 10 år

(i løpende mill. kr) [NB! 2015 = Forslag]



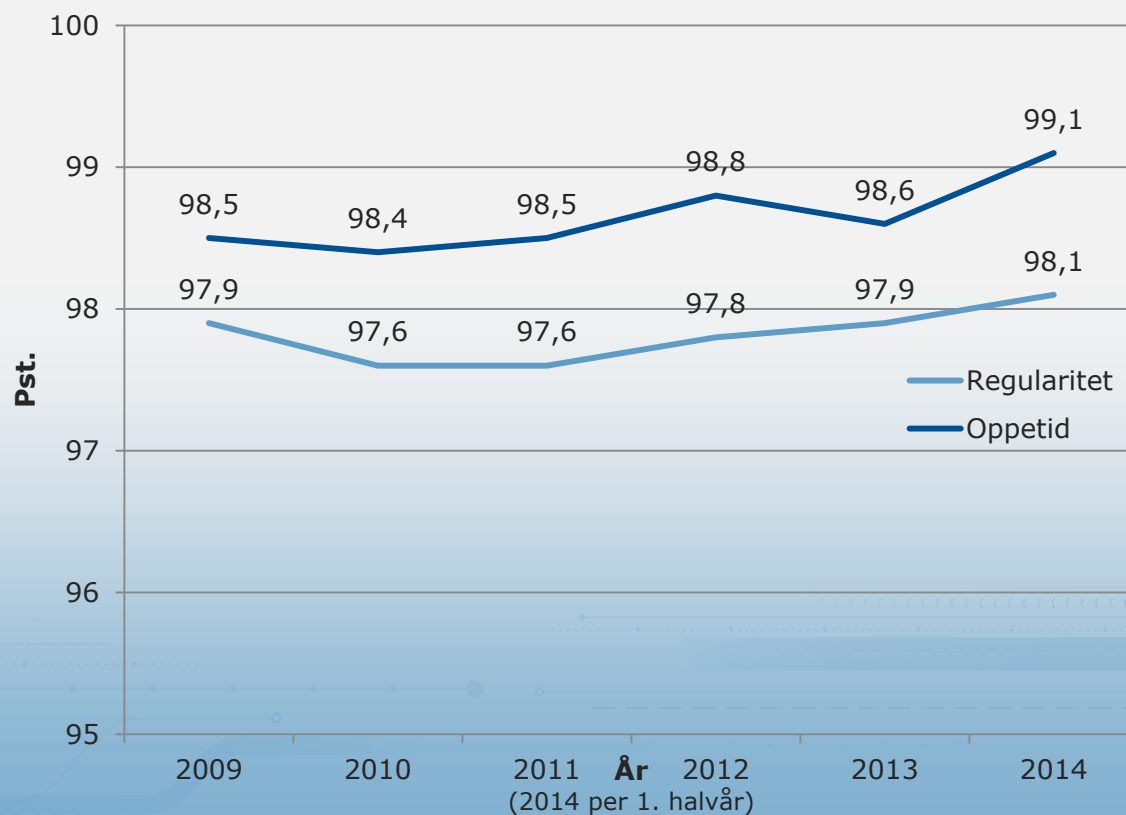
# Flere tegn på at jernbanen er i positiv utvikling

- I tiårs-perioden 2004-2013:
  - Vekst i antall togreiser på om lag 30 %
  - Vekst i antall personkilometer på om lag 21 %
- Positiv utvikling i punktligheten siden høsten 2011:



# Flere tegn på at jernbanen er i positiv utvikling

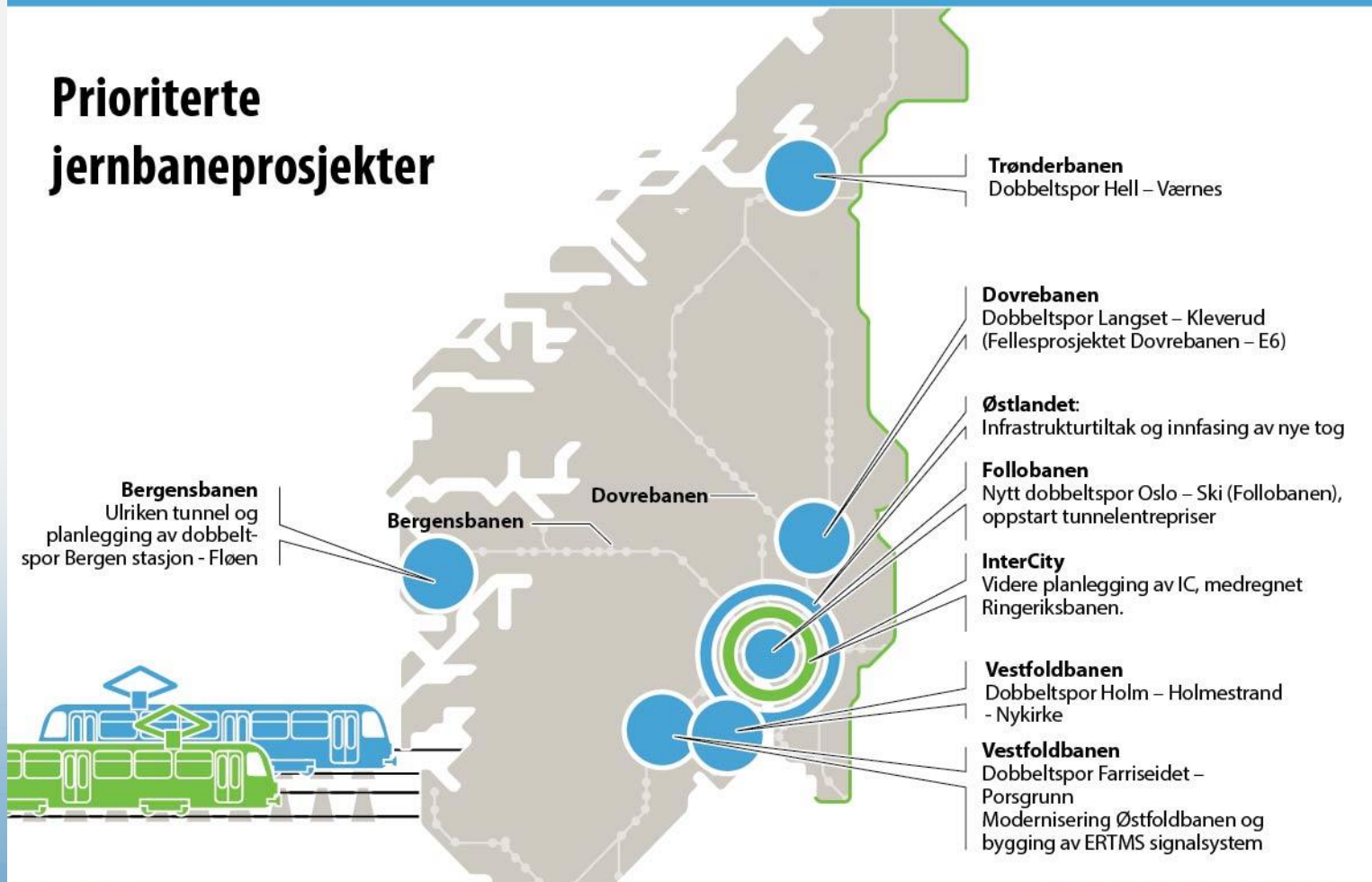
- Positiv utvikling også i regularitet og oppetid:



# Regjeringen satser på jernbanen

SAMFERDSELSBUDSJETTET 2015

## Prioriterte jernbaneprosjekter



nyhetsgrafikk.no

Forenklet framstilling. Se også: statsbudsjettet.no

# Regjeringen satser på jernbanen

- **Realisering av ny grunnrutemodell i desember 2014.** Innfasing av flere nye togsett, men også nye rutetilbud på Sørlandsbanen og Trønderbanen.
- **Økt satsing på vedlikehold/fornyning av infrastrukturen,** for økt robusthet mot ekstremvær, flom og ras, samt bedre driftsstabilitet.
- **Effektiv og konkurransenøytral drift av godsterminaler:** Jernbaneverket har fått ansvaret for, og skal konkurranseutsette selve driften av, terminalene som i dag drives av CargoNet AS/RailCombi AS.
- **Kompetanseutvikling og rekruttering i Jernbaneverket:** Flere lærlinger, utdanningsprogrammer internt og eksternt i samarbeid med utdanningsinstitusjoner (bl.a. NTNU), kompetansesenter under oppbygging.
- **Utvikling av stabile og levedyktige leverandørmarkeder:** Oppfølging av Jernbaneverkets nyutviklede strategi for økt forutsigbarhet.

# Hvorfor er det likevel behov for en jernbanereform?

- Regjeringen vil at Norge skal få et topp moderne samferdselsnett. Kollektivtransporten med jernbanen er viktig for å realisere viktige fremkommelighets- og klimamål – særlig i storbyområdene.
- Regjeringen ønsker derfor å videreføre den sterke satsingen på jernbanen.
- En del av jernbanens utfordringer lar seg ikke løse utelukkende med strukturelle grep og uten mer ressurser. Satsingen vil derfor medføre betydelige bevilgninger til jernbanen i årene fremover.
- For både å frigjøre ressurser og å forsvare en videre sterk satsing, må jernbanesektoren være effektiv. Dette krever gjennomføring av tiltak som retter seg mot strukturelle og organisatoriske utfordringer med dagens system.

# Utfordringsbildet i jernbanesektoren er vel kjent

- ansvaret for noen av oppgavene i sektoren er delvis uhensiktsmessig fordelt og uklart inndelt
- det er svake incentivmekanismer i forholdet mellom SD og JBV, og i forholdet mellom JBV og togselskapene
- SD styrer i på noen områder i for stor grad på detaljer, også på tiltaksnivå, det som er mer operative forhold i JBV, og delvis NSB
- vi vet for lite om det kostnadsnivået vi har er det "riktige", og dette skyldes blant annet at det ikke er konkurranse om å drive persontogtilbudet og at JBV i stor grad driver drifts- og vedlikeholdsaktiviteter i egenregi
- kundefokuset i store deler av sektoren er for lavt
- jernbane og øvrig kollektivtransport er for lite "samkjørt"
- målene og strategien for jernbanen bør settes i et lengre perspektiv



# Mål med reformarbeidet

Transportreformen har følgende overordnede formål:

*“Hensikten med tiltakene er økt effektivitet og større samfunnsøkonomisk lønnsomhet samlet sett i transportsektoren, med en finansiering innenfor de rammer som handlingsregelen setter.”*

Målet med jernbanereformen er:

*“En mer hensiktsmessig styringsstruktur, en forretningsmessig organisasjonsform og tydelige mål.”*

# Hva jernbanereformen omhandler

- Hvilke oppgaver jernbanesektoren skal ivareta
- Hvilke enheter som skal ivareta jernbanens oppgaver
- Hvilken organisasjonsform enhetene skal ha
- Hvilken tilknytningsform til SD enhetene skal ha
- Hvilken finansieringsform enhetene skal ha
- Incentivsystemer og forretningsformer mellom enhetene/aktørene i sektoren
- Graden av og opplegg for konkurranse på ulike områder
  - Innen drift av persontogtilbudet
  - Innen godstransporten
  - Innen drift, vedlikehold og fornyelse
- I hvilken grad – og i så fall hvordan og når - vi eventuelt skal gi større innflytelse til lavere forvaltningsnivå på jernbanen og utvikling av togtilbudet

# Vi er i en viktig fase i reformarbeidet

