

Go-Ahead Norge AS
Jernbanetorget 1
0154 Oslo

4. mars 2025

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo

Høringsuttalelse

Høringsuttalelse vedrørende forslag til endringer i jernbaneforskriften

Innledning

Go-Ahead Norge AS viser til høringsforslaget om endringer i jernbaneforskriften, med særlig fokus på prioritering av vedlikeholdsarbeid i kapasitetsfordelingen og endringer i ruteplanleggingen. Vi anerkjenner behovet for økt vedlikehold og fornyelse av jernbaneinfrastrukturen for å redusere feil, forebygge avvik og øke punktligheten. Samtidig vil vi påpeke flere utfordringer knyttet til forslaget, og vi mener at det bør innføres mekanismer som sikrer at passasjer- og godstransport fortsatt opprettholder et stabilt og forutsigbart tilbud.

Go-Ahead vil også kommentere på prosessen, og den manglende involvering i innledningen til den foreslåtte endringen. Det snakkes varmt om samarbeid og samhandling, men det foregår fortsatt arbeid uten involvering av aktuelle aktører, som til slutt munner ut i en høring, der sluttresultatet mest sannsynlig er gitt på forhånd. Go-Ahead mener at man kunne ha kommet til bedre løsninger enn de foreslått i høringen, ved å opprette en god samhandlingsarena med alle involverte aktører.

Hovedpunkter og forslag til endringer

1. Prioritering av togtrafikk versus vedlikehold

Forslaget innebærer at vedlikeholdsarbeider skjermes fra kapasitetsfordelingen, slik at togtrafikken må tilpasse seg vedlikeholdet, og ikke omvendt. Dette reiser flere problemstillinger:

- En slik prioritering kan føre til at viktige persontog- og godstjenester mister kapasitet, noe som kan gjøre jernbanen mindre attraktiv for kundene.
- Risikoen for flere kanselleringer og redusert fleksibilitet for operatørene kan undergrave målet om å øke jernbanens markedssandel.
- For å balansere dette foreslår vi at det innføres en evaluering av hvordan vedlikeholdsarbeid påvirker togtilbudet og punktligheten, slik at det kan gjøres justeringer ved behov.

2. Midlertidig regel for 2026

Den midlertidige regelen for 2026 innebærer at vedlikehold gis en høyere prioritet enn persontog i tilfeller der en jernbaneoperatør søker om samme kapasitet som et vedlikeholdsarbeid. Vi foreslår at det etableres en mekanisme som sikrer at dette ikke fører til uforholdsmessig store konsekvenser for togtilbudet, spesielt for kritiske persontogtjenester. Det bør gjennomføres en løpende vurdering av konsekvensene av denne prioriteringen, med mulighet for justeringer dersom den gir betydelige negative effekter for togtrafikken.

3. Styrket involvering av togoperatørene i planleggingsprosessen

Forslaget fastslår at BN skal sikre en ikke-diskriminerende tilnærming til planlegging av vedlikehold. Dette er en viktig forutsetning for en velfungerende jernbane, men må konkretiseres nærmere. Det er positivt at det foreslås en ny bestemmelse i § 3-5a som sikrer at vedlikeholdsarbeid planlegges med samfunnsøkonomisk nytte i fokus. Likevel er det avgjørende at togoperatørene får en reell mulighet til å påvirke beslutningsprosessene.

- Alle operatører, uavhengig av størrelse eller markedsposisjon, må sikres lik tilgang til sporet innenfor de kapasitetsbegrensningene som vedlikeholdet skaper. Det bør etableres mekanismer som hindrer at enkelte foretak blir uforholdsmessig rammet av vedlikeholdsarbeider, mens andre skjernes.
- Det må tas hensyn til markedsdifferensiering mellom ulike typer reisende. Pendlere på Østlandet og ferie- og fritidsreisende på Sørlandsbanen har ulike behov, og en ensidig prioritering av vedlikeholdsarbeid på bestemte tider eller perioder kan føre til en urimelig skjevfordeling av belastningen for passasjerene og jernbaneforetakene.
- Vi foreslår at jernbaneforetakene må få en forpliktende rolle i planleggingen av vedlikeholdsarbeid. Dette kan gjøres gjennom faste konsultasjoner og samarbeidsmøter med Bane NOR.
- Det bør innføres klare og forutsigbare tidsfrister for involvering og konsultasjon, slik at operatørene kan tilpasse sine ruteplaner på en hensiktsmessig måte.
- Vi foreslår også at det innføres en formell klageadgang dersom togoperatørene mener at deres innspill ikke har blitt tilstrekkelig vurdert.

4. Transparens og samfunnsøkonomisk vurdering av vedlikeholdsprioriteringer

Forslaget legger vekt på bruk av samfunnsøkonomiske analyser for å vurdere prioriteringen av vedlikehold. Dette er en fornuftig tilnærming, men det må sikres at analysene gjennomføres på en transparent, balansert og etterprøvbar måte.

- Det må utvikles klare kriterier for hvordan samfunnsnyttens beregnes. Det er ikke tilstrekkelig å vurdere vedlikeholdets egenverdi – det må også inkluderes en grundig analyse av konsekvensene for togtrafikken, inkludert effekter for passasjerer og godstransport.
- Det må foreligge en vurdering av effekten av vedlikeholdet før vedlikeholdet tildeles kapasitet. Når vedlikehold uten forbehold tildeles kapasitet må det være en tydelig effekt av vedlikeholdet som må legges til grunn. Hvis effekten ikke er tilstrekkelig, eller tar for lang tid å oppnå, kan ikke vedlikeholdet legge beslag på kapasitet.
- Selve effektiviteten i utførelsen av vedlikeholdet må også gjennomgås, vurderes og dokumenteres. Arbeidet med å øke effektivitet i utførelsen burde vært gjort før endringer i prioriteringsrekkefølgene.
- Effekten av vedlikeholdet må vurderes og følges opp over tid. Dette innebærer at det må innføres et system for evaluering av hvorvidt gjennomført vedlikehold faktisk gir de forventede forbedringene i driftssikkerhet og punktlighet.
- GAN foreslår at representanter fra togoperatørene involveres i prosessen med vurdering av hva som gir størst samfunnsnytte. Dette vil sikre at operatørene får innsyn i prioriteringene og kan bidra med sine erfaringer om hvordan ulike tiltak påvirker trafikken i praksis.

5. Behov for kompensasjon ved endrede forutsetninger

Jernbaneforetak som har signert trafikkavtaler under dagens prioriteringsregler må forholde seg til endrede rammevilkår hvor vedlikehold gis høyeste prioritet.

- Staten og JDir må beregne kostandene ved å endre rammevilkårene ved innføring av disse endringene. Det må påregnes store tap for foretakene som følge av vesentlig redusert tilbud, og dette må dekkes gjennom endringsorde i trafikkavtalene.
- Dette er en vesentlig endring av forutsetningene, og jernbaneforetakene bør ikke være de eneste som bærer konsekvensene.
- Vi foreslår at det etableres en kompensasjonsordning for jernbaneforetak som mister kapasitet, inntjening eller har andre merkostnader som følge av endringene. Denne kompensasjonen skal komme fra Bane NOR, og Bane NOR må hente dette fra eksisterende budsjetter.

Konklusjon

Go-Ahead Norge AS anerkjenner behovet for økt vedlikehold og en mer robust jernbaneinfrastruktur. Samtidig er det avgjørende at dette ikke skjer på bekostning av et attraktivt og forutsigbart togtilbud. Vi mener at:

1. **Prioritering av vedlikehold må balanseres mot behovet for et stabilt togtilbud og markedsdifferensieres.**
2. **Togoperatørene må involveres mer aktivt i planleggingen av vedlikeholdsarbeid.**
3. **Samfunnsøkonomiske vurderinger må gjennomføres på en transparent måte med klare kriterier. Tildeling av vedlikeholdskapasitet må inneholde en effektbeskrivelse.**
4. **Endringer i prioriteringsreglene må ledsages av en kompensasjonsordning for jernbaneforetakene.**

Vi takker for muligheten til å gi innspill og ser frem til videre dialog om hvordan forskriftsendringene kan balanseres for å sikre en best mulig utvikling av jernbanen i Norge.

Med vennlig hilsen,

Erlend Nyheim

Direktør Operasjon og sikkerhet

Go-Ahead Norge AS