

Utviklingen i persontrafikken på jernbanen.

En analyse av årsakene til nedgangen i trafikken i perioden 2000 – 2003.



Utviklingen i persontrafikken på jernbanen.

Forsidefoto: Henning Lode

Innhold

1	Sammendrag	4
2	Bakgrunn.....	6
3	Utviklingen i persontrafikken på jernbane – et overblikk	7
3.1	Utviklingen i transportmarkedet	9
4	Var 2000 – 2003 en spesiell periode?.....	12
4.1	Hvilke forhold påvirker trafikkutviklingen?	12
4.2	Banearbeider og utvikling av infrastrukturens kapasitet 2000 - 2003	12
4.3	Kvaliteten på infrastrukturen og driftsstabilitet. Punktlighetsutvikling 2000-03.....	14
4.3.1	Nærmere om punktlighetsutvikling 2000 - 2003.	14
4.4	Utviklingen i togtilbudet	19
4.4.1	Billettpriser har stor betydning for trafikkutviklingen	19
4.4.2	Transporttilbudet på andre transportmidler.....	24
4.4.3	Økonomisk utvikling og befolkningsutvikling	26
4.4.4	Kan trafikkutviklingen forklares?	26
4.5	Utviklingen i utvalgte delmarkeder i perioden 2001 – 2003	27
4.5.1	Lokaltrafikken	27
4.5.2	Flytoget	29
4.5.3	Regiontrafikken på Østlandet	31
4.5.4	Trafikkutviklingen på fjerntogstrekningene.....	39
4.5.5	Utenlandstrafikken/Linx	41
4.6	Oppsummering	42
5	Hvordan påvirke utviklingen? Hva kan vi lære av de siste tre årene? Aktuelle tiltak.	43
5.1	Sosioøkonomiske forhold påvirker utviklingen i og av jernbanens marked.....	43
5.2	Perioden 2000-2003 var preget av endringer og særlige hendelser.....	43
5.3	Bedring innenfor jernbanens rammebetingelser det siste året, men betydelige infrastrukturtiltak er nødvendig.....	46
5.4	Konsentrert satsing på utvikling og utnyttelse av infrastrukturen	48

1 Sammendrag

Med bakgrunn i Stortingets bekymring for den negative trafikktutviklingen på jernbane i perioden 2000-2003, har Samferdselsdepartementet bedt Jernbaneverket i samråd med NSB AS og Flytoget AS om å se nærmere på den faktiske utviklingen innen persontrafikk på jernbane og mulige årsaker til denne.

Det var en betydelig vekst i togtrafikken totalt fra 1996 og fram til 1999/2000, og deretter et fall i både antall reiser og antall personkilometer fram til 2003. I dette arbeidet har derfor fokuset vært på å avdekke hvorvidt utviklingen de siste årene er et midlertidig fenomen eller en varig endring i reisemønsteret.

Forhold som er viktige for transportutviklingen

Både omfang og kvalitet på togtilbudet, kvaliteten på andre transporttilbud og sosio-økonomiske forhold er bestemmende for persontrafikkutviklingen på jernbane. Togtrafikken påvirkes av en rekke forhold direkte og indirekte, både faktorer som kan påvirkes av Jernbaneverket og operatørene på jernbanenettet, og av eksterne rammebetingelser. Dette omfatter blant annet:

- kapasitet og kvalitet på jernbaneinfrastrukturen
- kvaliteten på togtilbudet (billettpris, service, komfort, omdømme, negativ og positiv publisitet)
- kvalitet på alternativt transporttilbud (bil, fly, ekspressbuss)
- økonomisk utvikling
- befolkningsutvikling.

Spesielle forhold i perioden som kan bidra til å forklare nedgangen i persontrafikken 2001-2003.

De betydeligste endringene som kan forklare nedgangen i trafikken i perioden kan oppsummeres som en kombinasjon av:

- punktlighetsproblemer
- prisøkning
- redusert omfang av tilbudet
- svekket kvalitet på togtilbudet og redusert billett-tilgjengelighet
- ulykker og uønskede hendelser
- nedgang i totalmarkedet for flypassasjerer
- svekket konkurranseposisjon – gunstigere betingelser for alternative transportformer

Hvilke tiltak har Jernbaneverket og operatørene iverksatt? Hva vil gjøres framover?

Gjennom målrettet innsats fra både operatører og fra Jernbaneverket er det oppnådd betydelige punktlighetsforbedringer som igjen har hatt en tydelig positiv effekt i etterspørselen etter togreiser. Trafikken så langt i 2004 har dermed økt sammenliknet med analyseperioden.

Med prosjektet "et effektivt og moderne Jernbaneverk" rettes nå innsatsen mot å effektivisere ressursutnyttelsen innen Jernbaneverkets virksomhet. Dette vil gjøre det mulig å frigjøre

midler til mer langsiktige tiltak. I tillegg er det både hos operatører og hos Jernbaneverket i de siste par årene lagt større vekt på publikumsinformasjon, tilgjengelighet til billettsalg og orienterbarhet på stasjoner og knutepunkter. I jubileumsåret 2004 har innføringen av 150-kroners billett blitt møtt med svært god respons i markedet og dette gir en positiv signaleffekt. Det forventes også at innføring av konkurranse om sporet vil kunne effektivisere ressursutnyttelsen i sektoren.

Utnyttelsen av jernbanenettet ligger i dag på øvre kapasitetsgrense i jernbanens markedssterke områder. Dette begrenser mulighetene for å øke jernbanens konkurransevne. Å opprettholde høy punktlighet i et nett med svært høyt utnyttet kapasitet er kostnads- og ressurskrevende. For å øke kvaliteten på tilbudet må infrastrukturen utvikles til å håndtere større trafikk, både når det gjelder kapasitet og kvalitet på sporet og i kommunikasjonssystemer. Utbygging til fire spor i Osloområdet, dobbeltspor (dobbeltsporparseller) på det sentrale Østlandet og i og rundt de store byene, vil gradvis muliggjøre flere avganger og kortere reisetid og dermed styrke togets konkurransevne. En slik utbygging av ny kapasitet vil gjøre det mulig med et mer markedsrettet rutetilbud, flere avganger, raskere transport og bedre punktlighet.

I analyseperioden har en rekke faktorer knyttet til økonomisk utvikling, kvalitet på alternative transportmidler med mer samvirket til ugunst for jernbanetrafikken. Disse forholdene er viktige betingelser i utformingen av en langsiktig strategi for jernbanen og konkurranseforholdet i transportmarkedet.

2 Bakgrunn

I tildelingsbrevet for statsbudsjettet 2004 fra Samferdselsdepartementet til Jernbaneverket heter det at:

Samferdselskomitéen ser med stor bekymring på den negative trafikkutviklingen i persontrafikken på jernbanen som har vært de siste par årene, sammenliknet med jernbanetrafikken på slutten av 1990-tallet. Komitéen ber om at det i forbindelse med Nasjonal transportplan 2006 – 2015 blir foretatt en grundig analyse av årsaken til nedgangen i togreiser og at det i planen legges fram konkrete forslag til tiltak for å snu denne utviklingen. Slik Samferdselsdepartementet ser det skyldes den negative utviklingen i togtrafikken de siste årene mange og sammensatte forhold. Dette innbefatter særlig endringer i konkurransen i forhold til andre transportformer og den generelle inntektsutviklingen i samfunnet. I forhold til konkrete jernbanerelaterte forhold antar Samferdselsdepartementet at bl.a. publikums generelle oppfatning av togets regularitet, punktlighet, kundeservice og kvalitet har vært medvirkende til den negative trafikkutviklingen. Dette er forhold som omfatter ansvarsområdene til både Jernbaneverket og operatørene.

Samferdselsdepartementet ber om at Jernbaneverket i samråd med operatørene foretar en nærmere vurdering av årsakssammenhengen bak den negative utviklingen i togtrafikken, med forslag til konkrete tiltak. Samferdselsdepartementet foreslår at det tas sikte på at en slik analyse kan presenteres i statsbudsjettet for 2005.

Med bakgrunn i samferdselskomitéens bekymring for den negative trafikkutviklingen på jernbane i perioden 2000-2003, har Jernbaneverket sett nærmere på den faktiske utviklingen innen persontransport på jernbane. Primært er det trafikkdata fra de siste årene som er gjennomgått, samtidig som det er forsøkt å kartlegge forhold knyttet infrastrukturen og jernbanesystemet som kan ha særlig betydning for tendensen som kan observeres i denne perioden.

Imidlertid er det nødvendig å se utviklingen i persontrafikk på jernbane og innen transportsektoren over en lengre periode for å kunne vurdere betydningen av forløpet i denne perioden – og hvorvidt det som er observert kan sies å være en trend eller et midlertidig fenomen. Det er her derfor valgt å ta utgangspunkt i hvordan persontrafikken med jernbane har utviklet seg i de siste 10-13 år, og deretter i mer detalj beskrive utviklingen innen ulike transportmarkeder i de siste årene.

Det vil også drøftes i hvilken grad den generelle sosioøkonomiske utviklingen i samfunnet påvirker omfanget av persontransportmarkedet og hvordan ulike forhold innen jernbanesystemet (transporttilbudet) har betydning for utviklingen i transportmengde. Det vil deretter kort vist til særlige endringer i transporttilbudet i perioden 2000-2003 som antas å ha påvirket utviklingen. Med utgangspunkt i denne vurderingen av årsakssammenhenger vil det avslutningsvis vises til tiltak som vil kunne legges til rette for en mer positiv vekst i persontrafikken på jernbane.

Dette arbeidet er utført ved Jernbaneverkets analyseseksjon i samarbeid med og med innspill fra operatørene innen persontrafikk i Norge (Flytoget AS og NSB AS).

3 Utviklingen i persontrafikken på jernbane – et overblikk

Det offentlige norske jernbanenettet er i hovedtrekk enkeltsporet, og er derfor blitt punktvis utviklet for å unngå flaskehalsar og for å få bedret kapasiteten for å framføre tog. I perioden 1991-2001 vokste trafikken målt i antall reiser med 49 prosent, fra 33 millioner i 1991 til 49 millioner reiser i 2001 (ikke medregnet Flytoget og Flåmsbanen).

Innenlands persontransport med jernbane utgjorde i 2001 2,7 mrd personkilometer, mens i 2003 var dette transportarbeidet 2,4 mrd personkilometer. Persontransport på jernbane utgjorde i 2003 om lag 5 prosent av all persontransport i Norge (målt i passasjerkilometer). Dette tilsvarer den gjennomsnittlige andelen togtrafikk i EU-landene. Strekningsvise markedsandeler varierer fra 18-20% (arbeidsreiser Vestfold, endepunktsreiser Oslo-Bergen) til 6-9 % på de minst trafikkerte banestrekningene.



Teoretisk kan etterspørselen etter persontransportreiser med tog uttrykkes som en funksjon av konsumentenes (de reisende) inntekt, prisen på togreisen og prisen på andre goder/ transporttjenester, samt antall goder og andre konsumenter i markedet.¹

For de reisende er det altså flere og sammensatte forhold som har betydning for valg av reise-måte. Dette uttrykkes som nevnt i hovedsak gjennom prisen som betales for reisen, både direkte og indirekte. Billettpris og bensinpris er direkte utlegg, mens frekvens, reisetid, fleksibilitet og forutsigbarhet utgjør de vesentligste indirekte kostnadene for en reise. I tillegg betyr komfort og kunnskap om valgmulighetene mye for valg av reise-måte. Derfor er riktig informasjon til de reisende viktig.

Transportinfrastrukturen i Norge og de forskjellige transporttjenestene er dels komplementære og dels konkurrerende. Persontransport på jernbane har sine relative fortrinn i og mellom tett

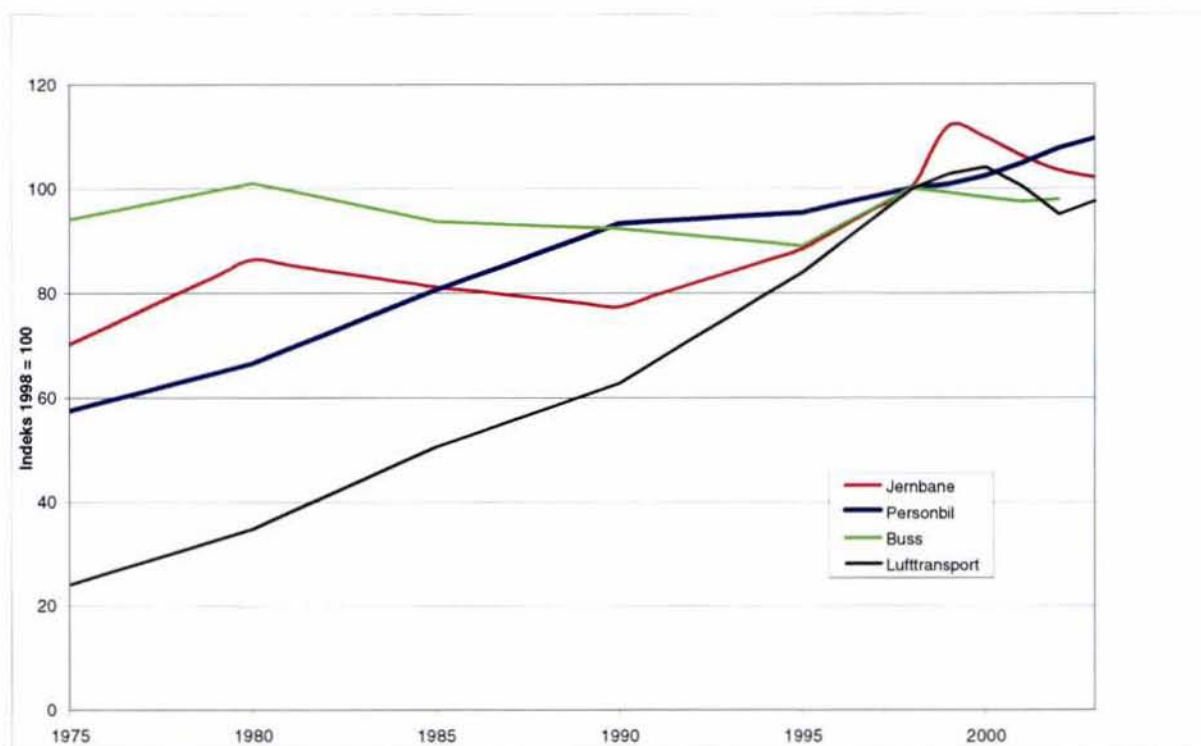
¹ I samfunnsøkonomisk forstand tilsvarer ikke nødvendigvis etterspørsel etter transporttjenester og behov for transport hverandre, enten fordi prisen på transporttjenesten er for høy til at samfunnsgagnlig transport ikke utføres, eller fordi prisen er for lav, slik at det gjennomføres "unødvendige" reiser som kan gi uønskede/negative eksterne kostnader. For eksempel har EU-kommisjonen nylig fremmet tiltak mot dumping av flybillettpriser for å begrense miljøskadene som forårsakes av flytransport. Dette vil ikke diskuteres nærmere her, men det er verdt å være oppmerksom på at det innen transportsektoren legges til rette for og utføres tjenester som har en samfunnsøkonomisk, og ikke ren bedrift/privatøkonomisk verdi.

befolkede områder med høy arealutnyttelse, og der større befolkningskonsentrasjoner (kan) knyttes sammen til et effektivt, integrert bolig- og arbeidsplassmønster.² Det er derfor i og rundt de største byene (Oslo, Trondheim, Stavanger/Sandnes og Bergen) og i InterCity-området på Østlandet at jernbanen i størst grad bør spille en betydelig rolle i persontrafikken. I tillegg kan jernbanetransport sørge for et pålitelig transporttilbud og bidra til kommunikasjon mellom steder der dette har en samfunnsnyttig funksjon.

I det følgende vil utviklingen i persontrafikk på jernbane presenteres. For å kunne vurdere betydningen av endringene de siste par-tre årene, vil utviklingen i jernbane og transportmarkedet (i trafikkmengder fordelt på togstrekninger og togprodukter) de siste 12-15-årene belyses, før det sees på disse siste årene i mer detalj. Hensikten med dette er å identifisere de vesentligste endringene, særlig mht ulike markeder og reisehensikter. Etter en statistisk gjennomgang vil det ses nærmere på hvilke krefter som har påvirket utviklingen i jernbanetransport i disse periodene.

² Rail is an important mode for passenger transport. Commuter traffic by rail for example is essential to keep cities accessible; however statistics show that the relative share of rail transport ('modal share') has declined considerably over the last 30 years. In 1970, rail accounted for 10,1% of all the passengerkilometers, whilst this figure dropped to 6,1% in 1999. In absolute terms, there was a modest increase of 35% from 217 billion passengerkilometers (pkm) in 1970 to 292 billion pkm in 1999, but the increase of passenger transport by car was significantly higher: from 1.588 billion pkm in 1970 to 3.784 billion pkm in 1999, which represents an increase of almost 140%. The modal share of the car rose from 74% in 1970 to 79% in 1999. Predictions on transport volumes in 2010 foresee a further increase of passenger transport by rail with 12% from 292 billion pkm to 327 billion pkm. However, if the rail mode maintains its current modal share, rail should increase its transport volume by almost 25% to 364 billion pkm! (kilde: DG TREN)

3.1 Utviklingen i transportmarkedet



Figur 1 Utvikling i innenlandsk persontransportarbeid, 1975 – 2002. (Indeks, 1998 = 100.)

Kilde: Statistisk Sentralbyrå(www.ssb.no) (1975-2002). Trafikktall for 2003 er basert på data fra NSB, Statens vegvesen og Avinor.

Av figuren over går det fram at togtrafikken økte på slutten av 70 – tallet, ble redusert gjennom 80 – årene for deretter å øke betydelig på 90 – tallet. Åpningen av Gardermobanen i 1998 bidro til en sterk økning i togtrafikken. I 1999 reiste 55 mill. passasjerer med jernbane i Norge og samlet reiselengde for disse var 2,9 mrd. km.

I årene etter 1999 er både antall passasjerer og transportarbeid med jernbane redusert. Reduksjonen i antall passasjerer i perioden 1999-2002 var ca. 9 %, mens reduksjonen i transportarbeid i den samme perioden var 14 %.

NSB hadde også i 2003 en nedgang i antall reisende (1,3 % sammenliknet med 2002), men mot slutten av året viste trafikkutviklingen en klart positiv tendens. Både lokaltrafikken rundt de største byene og regiontogene på Østlandet, med unntak av Vestfoldbanen, hadde økt trafikk sammenliknet med 2002. For regiontogene på de lengste strekningene i Sør Norge fortsatte den svake utviklingen også i 2003 med en reduksjon i antall reiser på 8 % sammenliknet med året før.

I figuren vises også utvikling i innenlands persontransport med fly, personbil og buss. I perioden 1975 – 2002 har veksten vært klart størst i flytrafikken. Etter åpningen av ny hovedflyplass på Gardermoen avtok veksten i innenlands flytrafikk, og etter nedgang i 2001 og 2002 var trafikken tilbake på samme nivå som før åpningen av den nye hovedflyplassen.

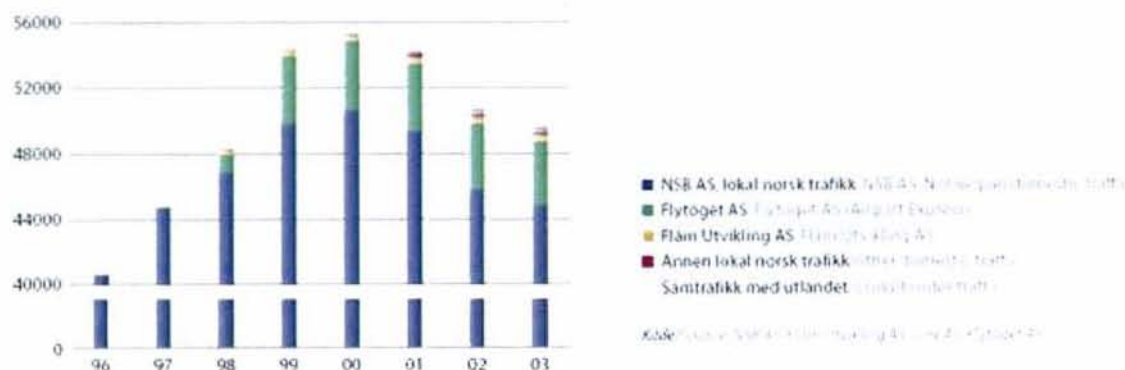
Biltrafikken har økt i hele perioden, men med klart lavere vekst på 90 – tallet enn på 80 – tallet. De siste årene har det igjen vært en sterkere økning i biltrafikken. Transportarbeidet med buss har holdt seg på omtrent samme nivå de siste tretti årene, men i de senere år har det

vært en økning, bl.a som følge av adgang til å etablere flere ekspressbussruter. Det er altså de mellomlange og lange reisene med buss som har økt busstransportens markedsandel betydelig.

I denne perioden var det fire aktører i persontrafikkmarkedet på det norske jernbanenettet. NSB AS er den absolutt største operatøren som dekker flere hovedmarkeder, med reiser både på fjerntogstrekningene (inkludert nattog) og region- og lokaltrafikken. Flytoget, som startet i oktober 1998, dekker trafikken til og fra hovedflyplassen, og Linx, som ble etablert i 2001, betjente utenlandstrafikken via Østlandet, til Stockholm og Gøteborg (med forbindelse videre til København). Selskapet Flåm Utvikling AS organiserer persontransport på Flåmsbanen (strekningen Myrdal – Flåm). Utviklingen i denne perioden har preget disse selskapene på ulikt vis, med en sterk nedgang i enkelte markeder samtidig som andre har hatt vekst i trafikken.

Figurene 2 og 3 under viser utviklingen i antall reiser med tog i perioden 1996 - 2003.

Antall reiser med tog (1000)/Passenger journeys (1000)



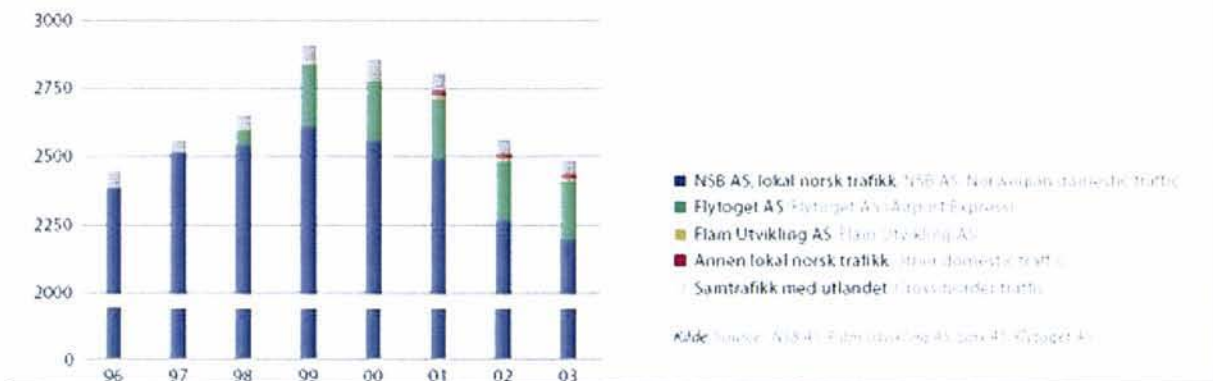
Figur 2. Antall reiser med tog (1000). Kilde: Jernbanestatistikk 2003, Jernbaneverket

1000 passasjerer / 1000 passenger-j	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Lokal norsk trafikk / Domestic traffic	40 571	44 634	48 207	54 268	55 141	54 032	50 314	49 201
Herav / including:								
NSB AS	40 571	44 634	46 856	49 780	50 600	49 330	45 806	44 783
Flytoget AS			1 000	4 118	4 166	4 085	3 951	3 870
Flåm Utvikling AS			351	370	375	398	415	417
Linx AB						219	132	131
Samtrafikk med utlandet / Cross border traffic	130	110	116	120	200	294	398	420
Herav / including:								
NSB AS	130	110	116	120	200	70	0	25
Linx AB						224	398	356
Andre / Others								39
Totalt / Total	40 701	44 744	48 323	54 388	55 341	54 326	50 712	49 621

Figur 3. Antall reiser med tog (1000). Kilde: Jernbanestatistikk 2003, Jernbaneverket

Utviklingen i antall passasjerkilometer i perioden 1996 – 2003 er vist i figurene 4 og 5 (under).

Antall personkilometer (mill.)/Passenger-kilometres (million)



Figur 4. Antall passasjerkilometer (mill.) med tog 1996 - 2003. Kilde: Jernbanestatistikk 2003, Jernbaneverket.

(Millioner personkilometer / Million passenger kilometres)	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Lokal norsk trafikk (Domestic traffic)	2384	2514	2602	2845	2781	2739	2509	2436
Herav (including)								
NSB AS	2384	2514	2540	2610	2558	2491	2264	2196
Flytoget AS			55	228	216	220	219	214
Flam Utvikling AS			7	7	7	8	8	8
Linx AB						20	18	18
Samtrafikk med utlandet (Cross border traffic *)	65	47	50	64	76	66	55	51
Herav (including)								
NSB AS	65	47	50	64	76	45	0	1
Linx AB						21	55	48
Andre (Others)								2
Totalt (Total)	2449	2561	2652	2909	2857	2805	2564	2487

* Antall personkilometer beregnet norsk strekning. (Estimated passenger km on Norwegian railway routes)

Figur 5. Antall passasjerkilometer (mill.) med tog 1996 - 2003. Kilde: Jernbanestatistikk 2003, Jernbaneverket.

Av figurene 2, 3, 4 og 5 framgår det at det var en betydelig vekst i togtrafikken totalt fram til 1999/2000, og et fall i både antall reiser og antall personkilometer fram til 2003. Årsakene og betydningen av dette vil drøftes i kapittel 3.

4 Var 2000 – 2003 en spesiell periode?

I dette kapittelet ses det nærmere på hvorvidt perioden 2000 (2001) – 2003 representerer et midlertidig brudd i forhold til de langsiktige utviklingstrekkene, eller om det er et uttrykk for en ny tendens i trafikkutviklingen. Her vil også mulige forklaringsfaktorer og påvirkningskrefter drøftes.

4.1 Hvilke forhold påvirker trafikkutviklingen?

Både kvaliteten på togtilbudet, kvaliteten på andre transporttilbud og sosioøkonomiske forhold bestemmer trafikkutviklingen. Trafikken med jernbane påvirkes av en rekke faktorer direkte og indirekte, både faktorer som kan påvirkes av Jernbaneverket og operatørene på jernbanenettet og av eksterne rammebetingelser:

- **Kapasiteten og kvaliteten på jernbaneinfrastrukturen**
- **Kvaliteten på togtilbudet**
 - Reisetid, avgangshyppighet, punktlighet etc.
 - Billettpriser
 - Service, komfort
 - Omdømme – negativ og positiv publisitet
- **Kvaliteten på alternative transporttilbud**
 - Fly
 - Bil
 - Ekspressbuss
- **Økonomisk utvikling**
- **Befolkningsutvikling/demografi**

I denne rapporten gjennomgås trafikkutviklingen de siste årene, totalt og fordelt på enkelte delmarkeder. Vi ser også litt på aggregert utvikling av togtrafikken og enkelte av de faktorer som påvirker utviklingen i antall reiser.

4.2 Banearbeider og utvikling av infrastrukturens kapasitet 2000 - 2003

Kapasitet og kapasitetsutnyttelse på jernbanenettet er avhengig av mange faktorer. Av disse kan nevnes avstanden mellom signaler, avstanden mellom kryssingsspor og lengden på disse samt stasjon- og terminaldesign med hensyn til antall og lengde. Videre påvirker sammensetning av togslag (f eks ekspressvog, lokaltog, godstog), samt sportilgang for vedlikehold av infrastrukturen, kapasiteten på en strekning.

Når togtrafikken nærmer seg kapasitetsgrensen på en strekning eller stasjon betegnes dette som en flaskehals. De aller fleste er permanente, men enkelte kan være spesifikke for en begrenset tidsperiode gitt spesielle trafikkforhold. Oslo Sentralstasjon samt strekningene

Skøyen – Asker og Oslo S – Ski fremstår som de største flaskehalsene på nettet. For øvrig er kapasiteten godt utnyttet på de fleste banestrekningene i Østlandsområdet og på nærtrafikkstrekningene rundt Stavanger, Bergen og Trondheim.



Bilde 1. Anleggsarbeider ved Asker stasjon i forbindelse med bygging av nytt dobbeltspor mellom Skøyen og Asker.

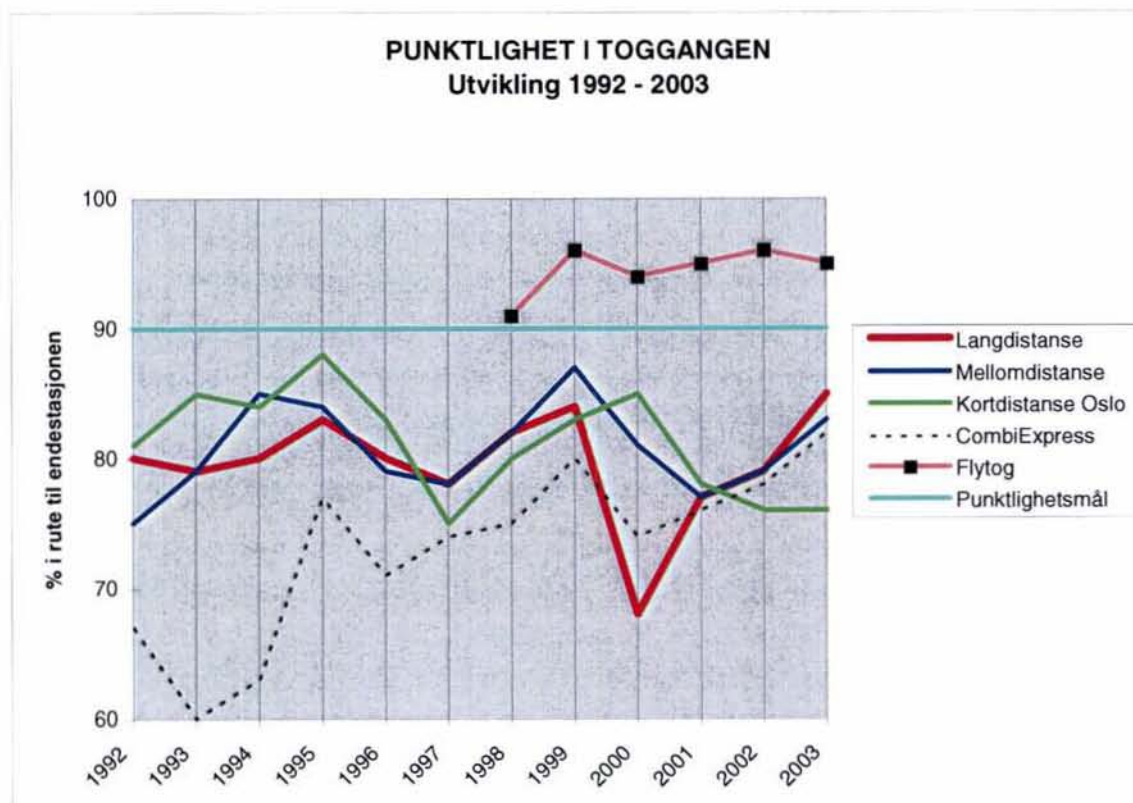
Utviklingen av infrastrukturen i denne perioden omfatter i hovedsak bygging av nye dobbeltsporparseller og kryssingsspor (Rygge (Såstad) - Haug, Sandeparsellene, Nykirke), forlengelse av eksisterende kryssingsspor (Torpo, Gulsvik, Katterat, Midtsandan), profilutvidelser og bygging av nye sikringsanlegg. Dette har gitt en positiv kapasitetseffekt.

Når nye anlegg er ferdigstilt, gir den økte kapasiteten mulighet til å øke tilbudet, i form av høyere frekvens, bedre punktlighet og/ eller kortere kjøretid. Imidlertid kan det på strekninger med intensiv anleggsdrift være nødvendig å innskrenke togtilbudet i perioder (for eksempel ved å gi de reisende et erstatningstilbud, som "buss for tog"), med risiko for varig bortfall av enkelte reisende.

Pågående arbeider har påvirket kapasitetsutnyttelsen i denne perioden, dette gjelder særlig byggingen av nytt dobbeltspor mellom Sandvika og Asker, krengetogtilpasning og omfattende vedlikeholdsarbeider (særlig Østfoldbanen og Drammenbanen).

4.3 Kvaliteten på infrastrukturen og driftsstabilitet. Punktlighetsutvikling 2000-03.

Figur 6 (under) viser punktlighetsutviklingen for ulike togslag i perioden 1992 – 2003, inkludert godstrafikk (CombiExpress).



Figur 6. Punktlighetsutvikling for ulike togprodukter i perioden 1992 - 2003.

Av figuren framgår det at hele perioden har vært preget av årlige svingninger, men at disse har hatt større utslag i siste del av perioden. I det følgende gis en oversikt over punktlighetsutviklingen for de enkelte årene fra 2000 til 2003.

4.3.1 Nærmere om punktlighetsutvikling 2000 - 2003.

Uforutsett saktekjøring på grunn av mindre vedlikeholdsarbeider, feilretting og ytre forhold (telehiv, solsleng, rasfare, skader etter avsporing mv), påvirker sammen med en rekke andre forhold, trafikkenes punktlighet.

2000 var et spesielt år, med flere alvorlige driftsuhell og andre store driftsforstyrrelser. Dette satte også sitt preg på punktligheten, som viser en generell nedgang for de fleste togslag og på de fleste banestrekninger sammenlignet med 1999. Spesielt på hovedstrekningene var det nedgang i punktligheten både for persontog og godstog. For lokaltogene var det imidlertid framgang både i Oslo-området, på Jærbanen og på Trønderbanen. Dette året ble punktligheten i tillegg påvirket av mange driftsuhell og driftsforstyrrelser, kjøreforbud og hastighetsreduksjon på NSB-materiell, personalmangel i NSB og ekstreme værforhold som i perioder medførte flom og ras/rasfare.

Lav punktlighet/mange innstillinger i april skyldtes sammenstøt/gassbrann på Lillestrøm. Relativt lav punktlighet i juni skyldtes både avsporing av Signaturtog på Nelaug og

etterfølgende kjøreforbud/ hastighetsreduksjon for denne togtypen, samt mangel på lokomotivpersonale. Videre var diverse problemer på grunn av flom og ras/rasfare viktige årsaker til punktlighetssvikten i november.

Etter flere alvorlige driftsuhell og andre store driftsforstyrrelser, som gikk ut over punktligheten i 2000, var 2001 et mer "normalt år". Men også dette året inntraff hendelser, som påvirket punktlighetsutviklingen. For fjerntogene, spesielt på Sørlandsbanen, var det framgang i 2001 etter problemer med Signaturtogene i 2000. Også for InterCity-togene på Østfoldbanen og lokaltogene på Jærbanen, Trønderbanen og Vossebanen var det framgang i 2001. For øvrige strekninger og i lokaltrafikken rundt Oslo var det ingen framgang og jevnt over dårligere punktlighet enn året før.

Jernbaneverket og operatørene har en omforent statistikk over årsakene til avvik i togtrafikken. Her framgår det at av antall hendelser er det i hovedsak tekniske feil i trekkraft på persontog, feil i sikringsanlegg og i banelegemet, samt forsinkelser på Alnabru som utgjør hovedårsakene. Dette er også de faktorene som gjør størst utslag ift de tidsmessige konsekvensene av feil, dvs forsinkelser. Forsinkelsestiden skyldes generelt i 40 prosent av tilfellene feil hos operatørene og 35 prosent hos infrastrukturforvalter. Øvrige forsinkelser skyldes ytre forhold, følgeforsinkelser, forsinkelser fra utlandet og driftsuhell.

Tabell 1 viser fordelingen av forsinkelsesårsaker i 2001.

Årsak		Antall hend.	Innstilte		Forsink. (tim,min)	Forsinkelse (%)	
			Fors. tog	tog			
Ytre forhold		51	69	6	93:56	93:56	10,8 10,8
Jernbaneverket	Sikringsanlegg	260	654	40	141:00		16,2
	Kontaktledningsanlegg	24	79	49	60:53		7,0
	Bane	96	488	6	69:05	270:58	7,9 31,2
NSB BA Person	Trekkraft, tekn.feil	309	416	122	98:55		11,4
	Settbytte/lokbytte	11	11	2	2:45		0,3
	Mangler lok.personale	68	51	22	10:04		1,2
	Mangler kond.personale	54	55	17	8:31		1,0
	Lange stasjonsopphold	63	81	0	8:13		0,9
	Korrespondanse	53	55	0	9:59		1,1
	Feil ved vognmateriell	16	17	3	4:22		0,5
	Skifting persontog	13	13	0	2:15		0,3
	Godbehandling + togservice	2	2	0	0:11		0,0
	Materiell sent oppsatt	40	42	0	10:32		1,2
	Materiellmangel	42	9	33	0:13		0,0
	Skjøting/deling mvogn	11	13	0	1:57		0,2
	Annet vedr. persontog	67	82	1	20:32	178:29	2,4 20,5
NSB BA Gods	Trekkraft, tekn.feil	27	37	0	22:05		2,5
	Ventet på lok/lokbytte	42	43	0	32:25		3,7
	Mangler lok.personale Godstog	13	14	0	9:25		1,1
	Feil ved vognmateriell	25	30	0	9:33		1,1
	Godsbehandling	21	21	0	6:03		0,7
	Skifting godstog	62	65	0	32:30		3,7
	Ventet på skiftepers.	27	27	0	11:10		1,3
	Forsinket fra Alnabru (sent oppsatt)	15	15	0	3:59		0,5
	Feil på last	4	4	0	3:45		0,4
	Inn-/ utsett av ass.lok	1	1	0	0:10		0,0
	Annet vedr. godstog	34	41	0	11:56	143:01	1,4 16,4
Flytoget	Tekn. feil Flytog	15	15	12	1:39		0,2
	Settbytte flytog	1	1	0	0:09		0,0
	Mgl. personale	4	0	4	0:00		0,0
	Lange st. opphold	0	0	0	0:00		0,0
	Skjøting/deling	0	0	0	0:00		0,0
	Materiell sent oppsatt	0	0	0	0:00		0,0
	Materiellmangel	0	0	0	0:00		0,0
	Annet vedr. flytog	9	3	6	0:23	2:11	0,0 0,3
Diverse og uhell	Materiell fra fors.tog	132	141	4	45:15	45:15	5,2 5,2
	Forsinket fra utlandet	57	60	2	104:49	104:49	12,1 12,1
	Driftsuhell	86	128	3	30:50	30:50	3,5 3,5
Sum:		1755	2783	332	869:29	869:29	100,0 100,0

Tabell 1 Forsinkelsesårsaker alle regioner i 2001.

Trønderbanen hadde fremgang i 2002, ellers var det nedgang på alle lokaltogstrekninger. For lokaltog i Oslo-området (rushtid) gikk punktligheten ned med 2 prosentpoeng til 76 %.

Mellomdistansetrafikken hadde fremgang på Vestfoldbanen (82 %). Dovrebanen hadde betydelig bedring siste halvår i 2002, som følge av at infrastrukturarbeid ga færre saktekjøringer. Det var bedring for Signatur, Ekspress og dagtog, nattog og regiontog. Videre var det forbedret punktlighet på alle baner med unntak av Bergensbanen hvor banearbeid på fjellet førte til saktekjøring samtidig som uvær stengte banen flere ganger. Punktligheten på flytog gikk opp med 1 prosentpoeng til 96 %.

Godstogene hadde bedret punktlighet på Sørlandsbanen, Østfoldbanen og Nordlandsbanen. CombiExpress hadde en bedring på 2 prosentpoeng og oppnådde 78 % punktlighet. Malmtogene hadde nedgang i punktligheten. Tabell 2 viser fordelingen av forsinkelsesårsaker i 2002.

Årsak		Antall hend.	Innstilte		Forsink. (tim,min)		Forsinkelse (%)	
			Fors. tog	tog				
Ytre forhold		580	1053	391	453:53	453:53	4,4	4,4
Jernbaneanverket	Sikringsanlegg	2795	8535	900	1978:54		19,0	
	Kontaktledningsanlegg	250	823	472	538:21		5,2	
	Bane	1627	7190	371	1127:09	3644:24	10,8	35,1
NSB	Trekraft, tekn.feil	3338	4524	1223	1083:43		10,4	
	Settbytte/lokbytte	160	180	2	37:19		0,4	
	Mangler lok personale	687	472	331	97:09		0,9	
	Mangler kond.personale	940	899	281	152:53		1,5	
	Lange stasjonsopphold	906	1272	0	136:40		1,3	
	Korrespondanse	681	717	0	152:10		1,5	
	Feil ved vognmateriell	89	113	7	29:59		0,3	
	Skifting persontog	127	135	2	25:23		0,2	
	Godbehandling + togservice	140	161	0	18:20		0,2	
	Materiell sent oppsatt	366	385	10	79:30		0,8	
	Materiellmangel	331	41	301	7:28		0,1	
	Skjøting/deling mvogn	189	214	0	33:11		0,3	
	Annet vedr. persontog	1072	1254	29	236:41	2090:26	2,3	20,1
CARGONET	Trekraft, tekn.feil	447	622	22	471:54		4,5	
	Ventet på lok/lokbytte	404	416	0	254:04		2,4	
	Mangler lok.personale Godstog	193	205	8	180:49		1,7	
	Feil ved vognmateriell	144	176	0	94:54		0,9	
	Godsbehandling	346	356	0	156:14		1,5	
	Skifting godstog	876	934	0	508:13		4,9	
	Ventet på skiftepers.	118	122	0	71:04		0,7	
	Forsinket fra Alnabru (sent oppsatt)	328	335	0	209:18		2,0	
	Feil på last	60	80	0	25:34		0,2	
	Inn-/ utsett av ass.lok	13	13	0	3:51		0,0	
	Annet vedr. godstog	509	532	4	257:56	2233:51	2,5	21,5
Flytoget	Tekn. feil Flytog	146	151	153	25:18		0,2	
	Settbytte flytog	5	5	0	0:38		0,0	
	Mgl. personale	89	17	73	2:35		0,0	
	Lange st. opphold	5	5	0	0:29		0,0	
	Skjøting/deling	17	17	0	1:55		0,0	
	Materiell sent oppsatt	12	12	0	1:13		0,0	
	Materiellmangel	22	0	22	0:00		0,0	
	Annet vedr. flytog	42	26	20	3:42	35:50	0,0	0,3
Diverse og uhell	Materiell fra fors.tog	1849	1896	38	631:30	631:30	6,1	6,1
	Forsinket fra utlandet	803	879	45	825:36	825:36	7,9	7,9
	Driftsuhell	634	1181	346	474:23	474:23	4,6	4,6
Sum:		21340	35948	5051	10389:53	10389:53	100,0	100,0

Tabell 2 Forsinkelsesårsaker alle regioner i 2002.

For persontog var det i 2003 bedring på alle baner med unntak av Gjøvikbanen. Det var bedring på langdistanse togene med unntak av nattog, som hadde en nedgang på 1 %. På mellomdistanse var det nedgang på Vestfoldbanen med 5 %. Lokaltog hadde bedring på alle strekninger unntatt Drammenbanen og Jærbanen. Flytoget hadde nedgang på 1 %. For godstog var det bedring på alle baner med unntak av Bergensbanen, Østfoldbanen, Nordlandsbanen og malmtog på Ofotbanen. CombiExpress hadde en bedring på 4 %.

Tabell 3 viser fordelingen av forsinkelsesårsaker i 2003.

Årsak		Antall hend.	Fors. tog	Innstilte tog	Forsink. (tim,min)		Forsinkelse (%)	
Ytre forhold		500	995	418	396:45	396:45	5,0	5,0
Jernbaneverket	Sikringsanlegg	2264	6775	752	1517:00		19,1	
	Kontaktledningsanlegg	266	1066	633	656:17		8,3	
	Bane	884	3878	192	640:57	2814:14	8,1	35,4
NSB	Trekraft, tekn.feil	3236	4451	1098	991:26		12,5	
	Settbytte/lokbytte	166	171	14	29:43		0,4	
	Mangler lok.personale	509	504	132	93:41		1,2	
	Mangler kond.personale	910	1018	187	161:36		2,0	
	Lange stasjonsopphold	1055	1488	2	149:40		1,9	
	Korrespondanse	455	505	2	109:05		1,4	
	Feil ved vognmateriell	85	128	5	31:42		0,4	
	Skifting persontog	109	123	2	23:30		0,3	
	Godbehandling + togservice	84	97	0	13:56		0,2	
	Materiell sent oppsatt	287	307	13	65:02		0,8	
	Materiellmangel	555	53	538	11:18		0,1	
	Skjøting/deling mvogn	211	253	0	38:42		0,5	
	Annet vedr. persontog	883	1074	39	181:32	1900:53	2,3	23,9
CARGONET	Trekraft, tekn.feil	255	360	24	295:38		3,7	
	Ventet på lok/lokbytte	202	214	0	135:09		1,7	
	Mangler lok.personale Godstog	119	144	8	113:08		1,4	
	Feil ved vognmateriell	117	151	2	72:46		0,9	
	Godsbehandling	279	304	0	119:47		1,5	
	Skifting godstog	256	273	0	114:34		1,4	
	Ventet på skiftepers.	98	107	0	62:09		0,8	
	Forsinket fra Alnabru (sent oppsatt)	418	423	0	197:51		2,5	
	Feil på last	56	65	2	22:19		0,3	
	Inn-/ utsett av ass.lok	25	27	0	7:19		0,1	
	Annet vedr. godstog	191	213	4	79:26	1220:06	1,0	15,3
Flytoget	Tekn. feil Flytog	104	105	115	18:43		0,2	
	Settbytte flytog	8	8	0	1:11		0,0	
	Mgl. personale	34	30	21	3:24		0,0	
	Lange st. opphold	9	9	0	0:42		0,0	
	Skjøting/deling	15	15	0	1:37		0,0	
	Materiell sent oppsatt	12	12	0	1:19		0,0	
	Materiellmangel	19	1	22	0:07		0,0	
	Annet vedr. flytog	89	33	59	4:19	31:22	0,1	0,4
Diverse og uhell	Materiell fra fors.tog	2029	2063	61	644:50	644:50	8,1	8,1
	Forsinket fra utlandet	808	881	48	627:38	627:38	7,9	7,9
	Driftsuhell	646	949	198	314:22	314:22	4,0	4,0
Sum:		18248	29273	4591	7950:10	7950:10	100,0	100,0

Tabell 3 Forsinkelsesårsaker alle regioner i 2003.

Hittil i 2004 har det vært en positiv punktlighetsutvikling. Tabell 4 viser hvordan forsinkelsesårsakene fordeles (akkumulert pr juni 2004).

Utviklingen i persontrafikken på jernbanen.

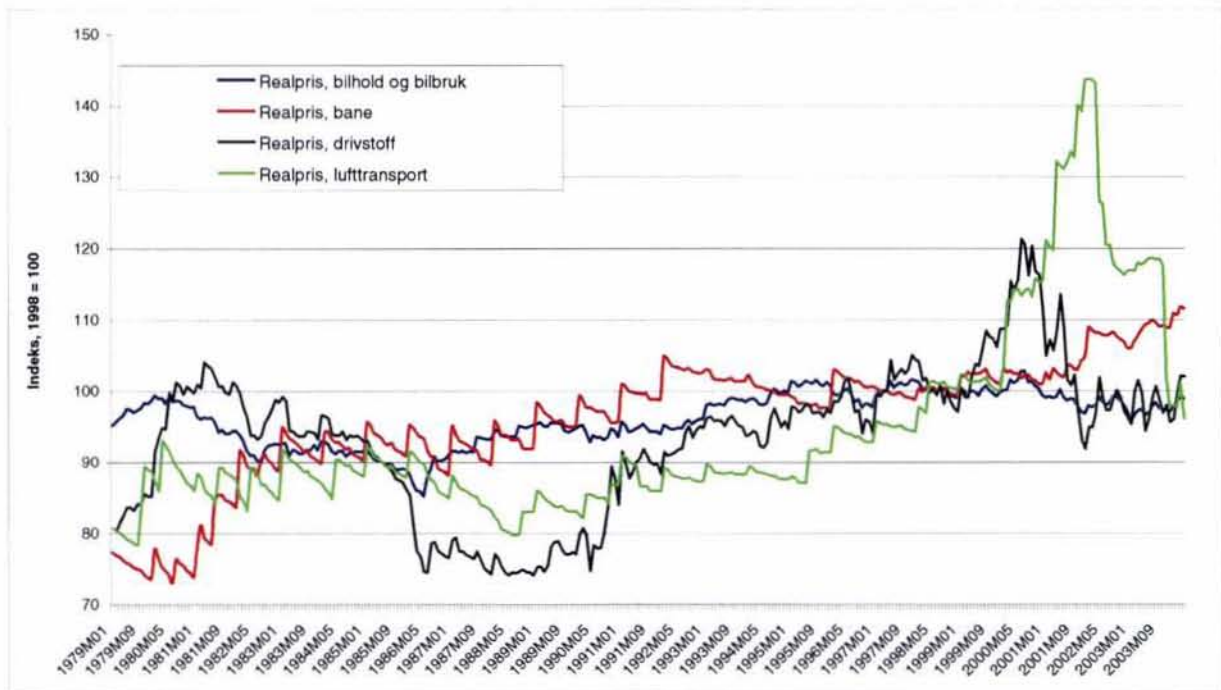
Årsak		Antall hend.	Fors. tog	Innstille tog	Forsink. (tim,min)		Forsinkelse (%)	
Ytre forhold		433	944	478	386:57	386:57	5,7	5,7
Jernbaneverket	Sikringsanlegg	1864	6135	763	1332:28		19,8	
	Kontaktledningsanlegg	219	884	574	460:19		6,8	
	Bane	846	3205	238	560:29	2353:16	8,3	34,9
NSB	Trekkraft, tekn.feil	2653	3956	868	875:20		13,0	
	Settbytte/lokbytte	114	134	4	26:02		0,4	
	Mangler lok.personale	413	418	87	78:16		1,2	
	Mangler kond.personale	846	917	161	142:17		2,1	
	Lange stasjonsopphold	634	891	0	94:31		1,4	
	Korrespondanse	412	478	0	107:24		1,6	
	Feil ved vognmaterieil	58	95	5	26:56		0,4	
	Skifting persontog	64	78	0	15:33		0,2	
	Godbehandling + togservice	65	79	0	11:07		0,2	
	Materieil sent oppsatt	229	244	14	49:15		0,7	
	Materieilmangel	221	38	229	6:28		0,1	
	Skjøting/deling mvogn	169	197	1	32:13		0,5	
	Annet vedr. persontog	658	801	31	128:03	1593:25	1,9	23,6
CARGONET	Trekkraft, tekn.feil	214	327	0	257:52		3,8	
	Ventet på lok/lokbytte	69	71	0	61:52		0,9	
	Mangler lok.personale Godstog	101	121	7	95:41		1,4	
	Feil ved vognmaterieil	94	118	0	69:41		1,0	
	Godsbehandling	219	239	0	93:39		1,4	
	Skifting godstog	235	267	0	114:38		1,7	
	Ventet på skiftepers.	49	49	0	27:03		0,4	
	Forsinket fra Alnabru (sent oppsatt)	566	576	0	343:31		5,1	
	Feil på last	50	57	2	21:19		0,3	
	Inn-/ utsett av ass.lok	19	19	0	7:04		0,1	
	Annet vedr. godstog	97	119	3	46:06	1138:26	0,7	16,9
Flytoget	Tekn. feil Flytog	144	203	158	39:30		0,6	
	Settbytte flytog	6	6	0	0:43		0,0	
	Mgl. personale	34	25	18	2:50		0,0	
	Lange st. opphold	9	9	0	0:40		0,0	
	Skjøting/deling	14	14	0	1:25		0,0	
	Materieil sent oppsatt	12	12	0	1:20		0,0	
	Materieilmangel	17	1	20	0:07		0,0	
	Annet vedr. flytog	96	39	66	4:22	50:57	0,1	0,8
Diverse og uhell	Materieil fra fors.tog	1720	1764	50	527:39	527:39	7,8	7,8
	Forsinket fra utlandet	520	581	33	441:39	441:39	6,5	6,5
	Driftsuhell	550	974	418	251:23	251:23	3,7	3,7
Sum:		14733	25085	4228	6743:42	6743:42	100,0	100,0

Tabell 4 Forsinkelsesårsaker alle regioner i 2004 (akkumulert pr juni).

4.4 Utviklingen i togtilbudet

4.4.1 Billettpriser har stor betydning for trafikktviklingen

Prisen på togreiser har stor betydning for utviklingen i trafikkvolumer, men også kostnadene ved bruk av andre transportmidler påvirker utviklingen i togtrafikken. I figur 7 vises pris- utvikling for tog og konkurrerende transportmidler i perioden 1979 – 2004, dvs. over 25 år.



Figur 7 Pris- og kostnadsutvikling, innenlands persontransport (1979 – 2004). Kilde: Statistisk Sentralbyrå (M01=januar, M05=mai og M09 = september måned)

Økt realpris på jernbanetransport

I perioden 1979 – 2002 har realprisen på jernbanetransport økt med 44 %, dvs. i snitt under 1 % pr år. Periodene med størst økning i billettprisene er perioden 1979 – 1983 og 2000 – 2003. Utover på 80 – tallet var det en svak økning i billettprisene, mens realprisen for jernbanetransport på 90 – tallet var tilnærmet konstant. Sammenholdes prisutviklingen med trafikktviklingen ser vi at utviklingen i togtrafikken gjennomgående er positiv i perioder med stabil realpris, mens årene med nedgang i trafikken faller sammen med perioder med økning i realprisen. Dette tyder på at økt togbillettpris isolert sett kan redusere etterspørsel og mye empiri støtter dette, dog varierer sammenhengen mye med andre markedsfaktorer, for eksempel øvrig kollektivtilbud.

Uendret realpris på eie og bruk av bil

Over den samme perioden er samlede kostnader knyttet til bilhold og bilbruk omtrent uendret. Kostnadene ble redusert på begynnelsen av 80 – tallet, men økte igjen på slutten av 80 – tallet og gjennom 90 – årene. I løpet av 2000 ble bensinprisen satt ned med nesten to kr literen. De siste årene har det igjen vært en svak nedgang i kostnadene ved eie og bruk av bil.

I figuren vises også utvikling i drivstoffpriser (bensin og diesel) i den samme perioden fordi disse på kort sikt vil kunne ha stor betydning for konkurranseflatene mellom tog og bil. Sett i

sammenheng med trafikkutviklingen går det fram at de periodene hvor biltrafikken har økt mer enn andre transportmidler faller sammen med nedgang i realprisen på bensin, mens realprisen på bensin (og samlede kostnader ved eie og bruk av bil) økte mer enn billettprisene på tog på 90-tallet da togtrafikken økte mer enn biltrafikken (prosentvis).

Store svingninger i billettpriser på fly

På enkelte relasjoner (f. eks Oslo-Bergen, Oslo-Trondheim) har også billettprisene med fly påvirkning på togtrafikken. Av figur 7 går det fram at det de siste årene har vært store svingninger i prisene på flyreiser. Det ble for innenlands flyreiser innført i tur passasjeravgift, seteavgift, og igjen passasjeravgift, og i april 2002 ble CO₂-avgift innført. Innenlands flytrafikk i Norge betaler i dag en CO₂-avgift på 30 øre per liter drivstoff. Norske bilister betaler til sammenligning 76 øre per liter i CO₂-avgift for bensin.

Billettprisene nådde en topp i 2002 bl.a., mest på grunn av begrenset konkurranse i innenriksmarkedet etter avviklingen av ColorAir og sammenslåing av SAS og Braathen. Sterkere konkurranse (med introduksjon av flyselskapet Norwegian) har ført til en sterk reduksjon i gjennomsnittlige billettpriser på innenlandsreiser med fly i perioden 2002 – 2004.

I hvilken grad påvirker prisutviklingen antall reiser med tog?

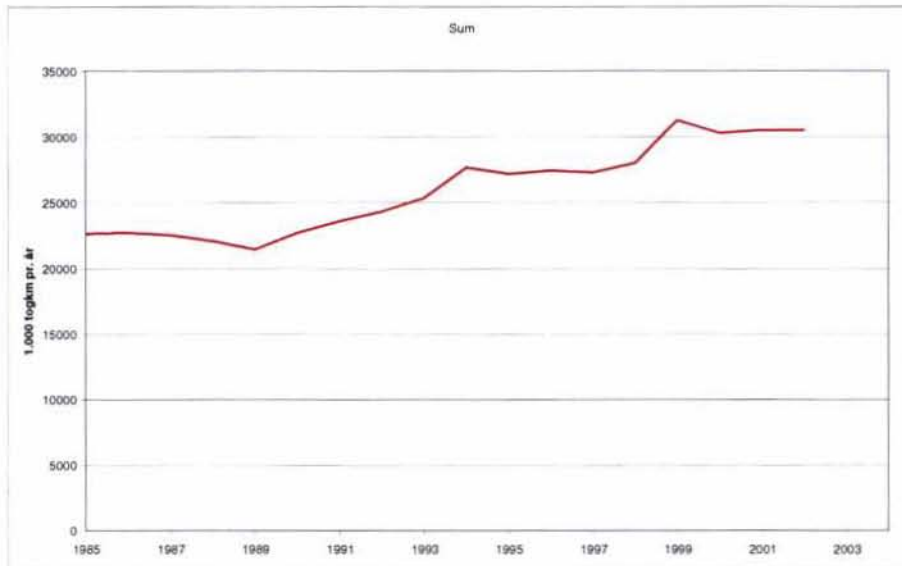
Billettprisutviklingen påvirker antall togreiser ulikt avhengig av reiselengde og konkurranse med andre transportmidler. Spesifikke tiltak overfor ulike kundegrupper kan slå kraftig ut (for eksempel tilbudet om reduserte rabatter for studenter som ble innført i 2002). Mer konkurranse og høyere billettpriser bidrar til å øke effektene av endringer i takster.

Trafikkberegningsmodeller gir ulike resultater ved beregning av endringer i billettpriser og kostnader. Også erfaringsdata for effekter av prisendringer gir ulike utslag. Med et anslag på direkte priselastisitet for togreiser på $-0,5$ og en krysspriselastisitet tog/bil (volumendring tog som følge av prisendring bil på $-0,3$) kan det anslås at realprisutviklingen togreiser og kjørekostnader med bil har bidratt til trafikkutviklingen med tog som vist i tabell 5.

	Effekt av prisendring, tog	Effekt av kostnadsendring, bil
1980 – 1990	- 13,9 %	- 1,3 %
1990 – 2000	- 1,9 %	+ 1,6 %
2000 – 2004	- 3,6 %	- 0,5 %

Tabell 5 Anslag på hvordan prisutvikling med tog og bil har påvirket togtrafikken.

Samlet beregnes endringer i billettpriser med tog og kjørekostnader med bil å ha bidratt til en reduksjon i togtrafikken på ca. 15 % i løpet av 80 – tallet, mens priser og kostnader på 90-tallet ikke påvirket etterspørselen etter togreiser i særlig grad. I perioden 2000 – 2004 er beregnet effekt av pris- og kostnadsendringer totalt ca. 4 %.



Figur 8 Utvikling i omfanget av rutetilbudet med jernbane, 1985 – 2002. Kilde: Jernbaneverket

Økt omfang av togtilbudet på 90-tallet.

I figuren over vises utviklingen i omfanget av togtilbudet i Norge (1000 togkm pr. år) i perioden 1985 – 2002. Av figuren går det fram at det var en betydelig økning i tilbudet i perioden 1989 – 1999, mens det de siste årene har vært en liten reduksjon i tilbudet.

Økningen skyldes særlig følgende forhold:

- Økt omfang av Intercity-tilbudet i Østlandsområdet
- Økt region- og lokaltogtilbud rundt Oslo (R94) fra 1994.
- Etablering av tilbringertilbud på Gardermobanen (1998/1999)
- Bedre lokaltogtilbud rundt Trondheim (Trønderbanen) og Stavanger (Jærbanen)

Samlet økte omfanget av togtilbudet i perioden 1989 til 1999 med 46 %, mens trafikken i den samme perioden økte med 42 %. Etter 1999 har det vært en svak nedgang (2,5 %) i det samlede omfanget av togtilbudet, men med merkbare virkninger. Kutt av avganger med lavt belegg, som nattoget på lørdager og enkelte regiontogavganger hadde større effekt enn forventet. Reduksjonen i tilbudet har da vært klart mindre enn reduksjonen i antall reiser (9 %) og personkm (14 %) i perioden 1999 – 2002.

Sammenheng mellom tilbudsutvikling og utvikling i trafikkvolumer

I gjennomsnitt kan det antas at en økning i togtilbudet (tilbudte rutekm) på 10 % gir en økning i trafikken på 2,5 – 5,0 %. Effektene vil variere avhengig bl.a. av reiselengde, konkurranseforhold og kvaliteten på togtilbudet før tilbudsøkningen. Hvis vi legger til grunn at en 10 % økning i tilbudet gir en trafikkøkning på 3,5 %, kan det beregnes at tilbudsøkningen på 90-tallet bidro til en trafikkvekst på 15 %, mens reduksjonen i tilbudet de siste årene isolert sett har bidratt til en reduksjon i trafikken med 1 %.

Bedret punktlighet i 2003 og 2004

I 2003 og hittil i 2004 har punktligheten vært klart bedre enn i perioden 1999-2002 (med unntak for lokaltog i Osloområdet). Regiontogene (både på Østlandet og fjerntog) har i de første månedene av 2004 vært nær målsettingen om at 90 % av togene skal være i rute.

Utviklingen i punktlighet må også sees i sammenheng med økningen i togproduksjonen på jernbanenettet gjennom 90 – årene. Økt tilbud bidrar til høyere kapasitetsutnyttelse på sporet og gjør dermed tilbudet mer sårbart for forsinkelser. Øking av tilbudet har tidligere vært prioritert på bekostning av punktlighet og pålitelighet.

Utbygging av nye dobbeltspor i vest – og Sørkorridoren vil gi en betydelig økning i kapasiteten nærmest Oslo. Etter hvert som dobbeltsporene ferdigstilles vil forholdene derfor legges bedre til rette for å oppnå høy punktlighet i toggangen.

Punktlighet og trafikkutvikling

Perioden med de største punktlighetsproblemene (2000 og 2001) var i samme tidsrom som den største nedgangen i togtrafikken. Det er vanskelig å måle sammenhenger mellom punktlighet og trafikkutvikling på aggregert nivå, men problemene har utvilsomt bidratt til reduksjonen i togtrafikken.

Redusert reisetid har bidratt noe til økt trafikk

De store infrastrukturprosjektene som ble gjennomført på 90-tallet (spesielt Gardermobanen, men også Nationaltheatret stasjon, dobbeltsporparseller på Østfold- og Vestfoldbanen, punktvis forbedringer på fjerntogstrekningene) har bidratt til å redusere reisetidene noe på en rekke viktige reiserelasjoner. Samtidig har økningene i tilbudet, særlig på enkeltsporede strekninger på Østlandet, bidratt til økt reisetid på disse strekningene fordi kryssinger på disse strekningene medfører tap av tid samtidig som det må legges inn mer ”slakk” i ruteplanene for å kunne opprettholde punktligheten i toggangen. Det er derfor kun på strekningen Oslo S – Gardermoen det er oppnådd betydelige reisetidsreduksjoner i perioden 1990 – 2004.

Etter 2000 er det ikke gjennomført endringer i ruteplaner som gir betydelige endringer i reisetidene med tog. Endringene i reisetid de siste årene vurderes derfor å være av liten betydning for trafikkutviklingen.

Reisetider har stor betydning for valg av transportmiddel. Tabellen under viser reisetider for bil, ekspressbuss og tog for destinasjoner på det sentrale østlandsområdet. Merk at data i tabellen er fra august 2002³, og har derfor ikke fanget opp endringer etter dette. Det er særlig veiutbyggingen i dette området som ytterligere har forbedret reisetiden for bil og buss, mens det har vært en beskjeden utvikling av jernbaneinfrastrukturen. Konkurransforholdet er dermed forrykket.

Fra Oslo til	IC-tog	Personbil		Ekspressbuss I / utenom rush
		Utenom rush	Rushtid	
Hamar	01:26	01:37	01:51	01:55
Lillehammer	02:19	02:17	02:31	03:00
Holmestrand	01:02	01:03	01:18	01:12
Tønsberg	01:30	01:22	01:39	01:33
Sandefjord	01:53	01:38	01:51	01:48
Larvik	02:06	01:47	01:59	02:13
Skien	02:51	02:09	02:12	02:30
Fredrikstad	01:08	01:15	01:36	01:15
Sarpsborg	01:25	01:15	01:36	01:17
Halden	01:42	01:42	02:01	01:44

Tabell 6 Fremføringstider med IC-tog, bil og buss [timer: minutter]

³ Persontrafikk i IC-området. Strategisk analyse. Jernbaneverket, august 2002.

Andre faktorer ved togtilbudet

Bruken av togtilbudet påvirkes også av faktorer som komfort og service om bord i togene og på publikumsarealer på stasjoner. Tilgjengelighet til billetter, informasjon, image og trygghet med videre er et annet sett med faktorer som påvirker bruken av togtilbudet. Negativ medieoppmerksomhet rettet mot toget har påvirket eksisterende og potensielle passasjerer.

Omdømmet påvirkes av endringer og hendelser

Kvaliteten på togtilbudet kan til en viss grad bedømmes ut fra målbare størrelser som punktlighet, reisetid, billettpris, ulykkesrisiko og delvis målbare størrelser som komfort og service. Hvordan de reisende oppfatter tilbudet er imidlertid minst like viktig, og på kort sikt kan endringer i de reisendes oppfatning av tilbudet få store konsekvenser for trafikkvolumene.

Perioden 2000-2003 har vært preget av relativt betydelig endringer, både når det gjelder innføring av nytt togmateriell og endrede rutiner knyttet til informasjons- og billettsystemene.

Omlegging av NSB's billettsalg, som innebar nedleggelse av egne billettutvalg, billettsalg via telefon, sms og internett og samarbeid med Narvesen Norge AS ble gjennomført for å redusere NSB's salgskostnader, men samtidig opprettholde tilgjengeligheten til billetter. Noe av omleggingen ble av kundene oppfattet som dårligere tilgjengelighet til togjenester. Det synes nå som om kundene er blitt vant med nye rutiner og utnytter de nye salgsmulighetene, samtidig som NSB har gjeninnført salg av billetter i tog.

NSB skiftet tidlig i perioden fokus fra *tog* til segmenterte merkevarer som *Signatur*, *Agenda* og *Puls*. Disse betegnelsene har NSB senere gått bort fra.

Markedsføring av kortere reisetid på fjerntogstrekningene skapte store forventninger. Avsporingen av et togsett på Sørlandsbanen og avdekkingen av tekniske problemer med togsettene førte at det i en lengre periode var store problemer med å gjennomføre fjerntogtilbudet i henhold til ruteplanen. NSB hadde i analyseperioden også problemer med planlegging av ferieavviklingen til togpersonalet.

Færre grønne avganger, lavere rabattsatser for kundekort og reduksjonen av studentrabatter har hatt en betydning for etterspørselen etter fjerntogreiser. Samtidig ble flere billige flytilbud introdusert.

Fastsveising av seter, enkelte reisendes opplevelse av ubehag/kvalme på krengetog, innføring av kort-/ mellomdistansmateriell på Nordlandsbanen, streng praktisering av obligatorisk forhåndskjøp av billett, bortfall av servering på mellomdistansetog samt fjerning av deler av reisegodstilbudet har nok også påvirket etterspørselen i negativ retning i denne perioden.

Innenfor kollektivtrafikk er det vanskelig å gjennomføre endringer som gir forbedringer for alle som benytter det eksisterende tilbudet. Reisende som opplever endringer som oppfattes negativt, vil i større grad gi uttrykk for dette enn reisende som opplever endringer som oppfattes som positive. Idet endringer gjennomføres vil det derfor ofte rettes kritikk mot disse selv om endringene virker positivt for et flertall av de reisende.

Det er vanskelig å kvantifisere i hvilken grad endringer i publikums oppfatning av togtilbudet har påvirket trafikkutviklingen i de siste årene, men det antas at både Åsta-ulykken og de

tekniske problemene med de nye togene kan ha bidratt til en midlertidig reduksjon i togtrafikken.

4.4.2 Transporttilbudet på andre transportmidler

Størst konkurranseflater mellom bil og tog

Ved siden av utviklingen i kvaliteten på togtilbudet har også endringer i kvaliteten på transporttilbudet med andre transportmidler innflytelse på utviklingen i togtrafikken. Personbil er et alternativ til tog på alle relasjoner og etter hvert som tilgangen til bil øker, vil en økende andel vurdere bil som alternativ til tog ved gjennomføring av en reise. Tilgangen til bil har økt kraftig gjennom 90-tallet (jamfør den nasjonale reisevaneundersøkelsen som ble gjennomført i 2001). I en rekke markeder er også buss og tog alternative transportmidler. Dette gjelder både i storbyområdene, hvor buss og tog inngår i integrerte, lokale kollektivtrafikk-løsninger, og etter hvert også mellom de større byene hvor ekspressbusser og tog konkurrer direkte.



Veiutbygging

Antall reiser med tog påvirkes av standarden på veinettet og rammebetingelsene knyttet til eie og bruk av bil. I områder hvor kapasiteten i veinettet er begrenset og/eller det er begrenset parkeringskapasitet, bidrar økende transportetterspørsel til redusert framkommelighet i veinettet og dyrere parkering. Dette bidrar til å styrke togtilbudets konkurransevne. Motsatt bidrar utbygging av veinettet med økt kapasitet og høyere standard, samt økt omfang av parkeringstilbudet, til at togtilbudets konkurransevne svekkes. Tilgang til parkeringsplasser har stor betydning for reisemiddelvalget.

Ekspressbusser

I de senere årene er det bygget opp et nasjonalt nett av ekspressbusser samtidig som veikapasiteten er økt. Nettet består dels av ruter som dekker områder som ikke eller bare delvis betjenes av tog, men etter hvert er det også åpnet for ekspressbussruter i mer direkte konkurranse med tog. Ekspressbussrutene bidrar til å øke samlet kollektivtrafikk pga nye reiser og reiser som ellers ville blitt gjennomført med bil, men en del av reisene er også overført fra tog.

Ekspressbusstilbudet, bl.a. på Østlandet, er utvidet med nye linjer og flere avganger i eksisterende linjer de siste årene. Særlig er tilbudet styrket mellom Oslo og de større byene i Østfold og Vestfold. Dette betyr at jernbanen i denne perioden har tapt reisende til det forbedrede ekspressbusstilbudet.

Konkurranse fra fly

På enkelte relasjoner er det konkurranse mellom fly og jernbane. Dette gjelder særlig mellom de større byene (Oslo – Bergen, Oslo – Trondheim og Oslo – Kristiansand), men også på mindre relasjoner som f. eks Oslo/Trondheim/Bodø – Mo i Rana / Mosjøen og Kristiansand – Stavanger. Innenlands rutetraffic med fly ble mer enn firedoblet i perioden 1975 – 2000. En konsekvens av dette er at det i dag er høy avgangshyppighet på relasjonene mellom de større byene og et godt utbygd tilbud også på en rekke andre relasjoner. Tilbudsforbedringene har ført til at konkurransen mellom fly og tog har blitt skjerpet gradvis i løpet av de senere år,

men det er først i de siste årene billettprisene på fly har blitt redusert ned mot, også under, nivået for togreiser.

Lokale og kortsiktige variasjoner

Endringer i infrastruktur og rutetilbud med andre transportmidler påvirker togtilbudets konkurranseevne både på kort og lang sikt. For å opprettholde et attraktivt togtilbud på lengre sikt er det nødvendig å oppgradere jernbanens infrastruktur og utvikle attraktive rutetilbud på denne infrastrukturen for å møte konkurransen fra andre transportmidler.

Trafikkutviklingen 1975 – 2000 indikerer at tilbudsforbedringene på jernbane i denne perioden, særlig på 90 – tallet, langt på vei har vært tilstrekkelige til å opprettholde togtilbudets konkurranseevne i forhold til andre transportmidler. Tilbudsforbedringene er oppnådd bl.a. gjennom en stadig høyere utnyttelse av sporkapasiteten. I årene framover vil derfor økt sporkapasitet og mulighet til raskere framføring av tog være av avgjørende betydning for et attraktivt togtilbud i konkurranse med personbil, ekspressbuser og fly.

Over kortere tidsrom og i avgrensede markeder vil endringer i konkurrerende transporttilbud (vei, ekspressbuss, fly) kunne ha stor innvirkning på trafikkvolumene med tog. Endringer i konkurranseforholdene til andre transportmidler har bidratt til den svake utviklingen i togtrafikken i perioden 2000 – 2003.

4.4.3 Økonomisk utvikling og befolkningsutvikling

På lengre sikt har befolkningsutvikling og arealbruksutvikling stor betydning for bruken av togtilbudet. Befolkningsøkning i områder med godt togtilbud og et konsentrert utbyggingsmønster for arbeidsplasser og boliger bidrar til økt togtrafikk. Det har vært en betydelig sentralisering av befolkningen til de største byene, og særlig til Oslofjordområdet, de siste ti-femten år.

I forbindelse med Nasjonal Transportplan for perioden 2006 – 2015 utarbeidet Transportøkonomisk Institutt (TØI) grunnprognoser for trafikkutvikling med ulike transportmidler for perioden 2001 – 2020. Grunnprognosene er ment å fange opp virkninger av befolkningsutvikling og økonomisk utvikling samt vedtatte infrastrukturtiltak i transportnettet og planlagte endringer i jernbanetilbud. Det er også innarbeidet forutsetninger om prisutvikling for ulike transportmidler. I disse grunnprognosene er det for korte kollektivreiser bare beregnet en beskjeden økning i perioden fram til 2020, mens det beregnes en årlig økning på 0,6 – 0,7 % for lengre togreiser. Noe over halvparten av denne økningen skyldes økt reiseaktivitet som følge av høyere inntektsnivå i samfunnet, noe under halvparten skyldes befolkningsvekst.

Dersom det legges til grunn at økonomisk utvikling og befolkningsutvikling i perioden 1975 – 2000 har hatt omtrent samme betydning som det som beregnes for perioden 2001-2020, kan det anslås at økonomisk utvikling og befolkningsutvikling samlet har bidratt til en trafikkvekst med tog i størrelsesorden 10 – 15 % (0,4 – 0,6 % pr. år).

4.4.4 Kan trafikkutviklingen forklares?

I foregående avsnitt er faktorer som påvirker trafikkutviklingen med tog gjennomgått. I tabell 7 oppsummeres anslagene på hvilken effekt enkelte av disse faktorene har hatt for utviklingen av togtrafikken i periodene 1990 – 1999 og 1999 – 2002.

<i>% endring i togtrafikk som følge av:</i>	1990 - 1999	1999 - 2002
Økt/endret togtilbud	+ 15,0 %	- 1,0 %
Økt billettpriser, tog	- 1,9 %	- 3,6 %
Endrede kjørekostnader, vei	+ 1,6 %	- 0,5 %
Økonomisk utvikling, befolkningsutvikling	+ 5,0 %	+ 1,5 %
Andre forhold (bl.a. ekspressbuss etter 1999)	+ 22,5 %	- 5,4 %
Samlet trafikkvekst (nedgang)	+ 42,0 %	(- 9,0 %)

Tabell 7 Faktorer som kan bidra til å forklare generell utvikling i togtrafikken i perioden 1990 – 99 og 1999 – 2003 (Kilde: NSB/JBV).

Deler av trafikkutviklingen kan forklares

Av tabellen går det fram at om lag halvparten av trafikkveksten i perioden 1990 – 1999 og halvparten av reduksjonen i perioden 1999 – 2002 kan forklares av de faktorer som vi har kvantifisert og beregnet effekten av i foregående avsnitt. Dette kan bety at effekter av de faktorer som inngår i beregningen i tabellen som er vist ovenfor er anslått for lavt, men sannsynligvis har også andre faktorer som ikke er inkludert i beregningen bidratt til reduksjonen de siste årene (høyere kvalitet på konkurrerende transporttilbud; raskere veier, flere ekspressbuss, punktlighetsproblemer i togtrafikken mm). For å vurdere hvilke effekter endringer i konkurrerende transporttilbud kan ha på trafikkutviklingen vil vi i avsnitt 3.5 komme nærmere inn på utviklingen i delmarkeder hvor det har skjedd endringer i konkurranseforholdene mellom tog og andre transportmidler.

4.5 Utviklingen i utvalgte delmarkeder i perioden 2001 – 2003

I dette avsnittet gjennomgås utvikling i lokaltrafikken rundt Oslo og øvrige storbyområder (3.5.1), regiontogtrafikken på Østlandet (3.5.2) og fjerntogtrafikken - regiontog på hovedstrekningene (3.5.3). Hovedvekten legges på region- og fjerntogtrafikken fordi det er i disse markedene de største endringene i trafikkvolumer har skjedd de siste årene.

4.5.1 Lokaltrafikken

Lokaltrafikken i Osloområdet utgjør en stor andel av alle togreiser i Norge

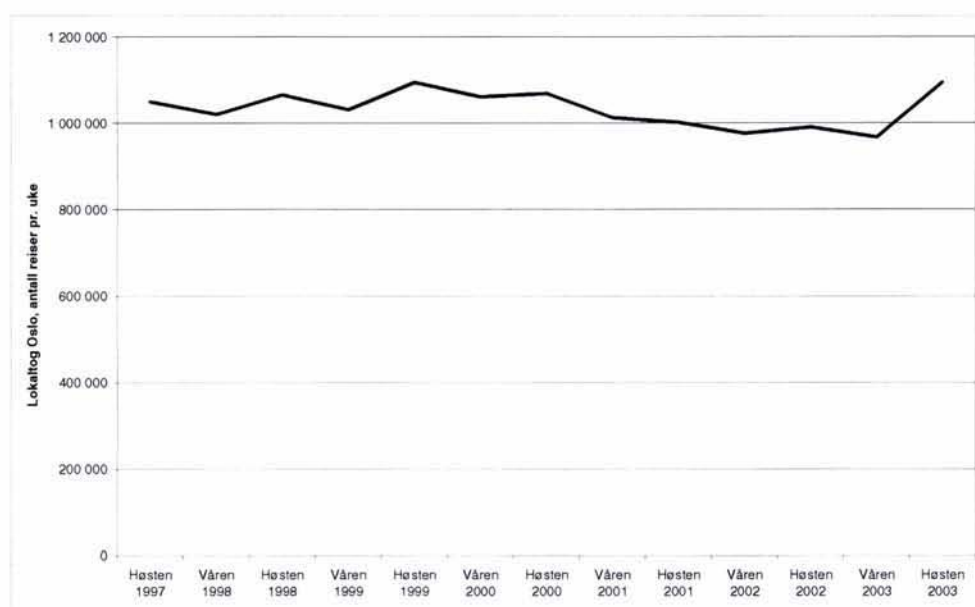
Lokaltrafikken rundt Oslo utgjør en betydelig andel av den samlede togtrafikken i Norge, både målt i antall reiser og i transportarbeid. Nøyaktige registreringer av antall reisende i lokal-togene i dette området finnes ikke, pga billettsamarbeid med andre aktører i kollektivtrafikken i Osloområdet og fordi en stor andel av reisene gjennomføres med periodebilletter. Utviklingen i antall reisende kan illustreres ved passasjertellinger som de siste 20 år er gjennomført i løpet av en uke hver høst og vår.



Bilde 2 Utsnitt av Osloområdet

Fallende tendens i perioden 2001 – 2003, men ny økning mot slutten av 2003

I figur 9 vises utvikling i antall reisende pr. uke i lokaltog i Osloområdet i perioden 1997 – 2003. Av figuren går det fram at antall reiser har vært i størrelsesorden 1 – 1,1 mill. reiser pr. uke i denne perioden, og at det var en fallende tendens fra våren 2001 og fram til tellingen som ble gjennomført høsten 2003. Ved tellingen høsten 2003 ble det registrert et høyere antall reisende enn ved noen av de andre tellingene gjennomført i perioden. Merk at disse tellingene utføres to ganger årlig (én gang om våren og én gang om høsten) og at det er sesongvariasjoner over året som ikke fullt ut framkommer her. Dersom man ønsker å framstille årsvariasjonen og dermed aggregerte tall for året, må det tas hensyn til svingningene gjennom året.



Figur 9 Lokaltrafikk i Osloområdet, utvikling i perioden 1997 – 2003. Kilde: Tellingene utført av NSB

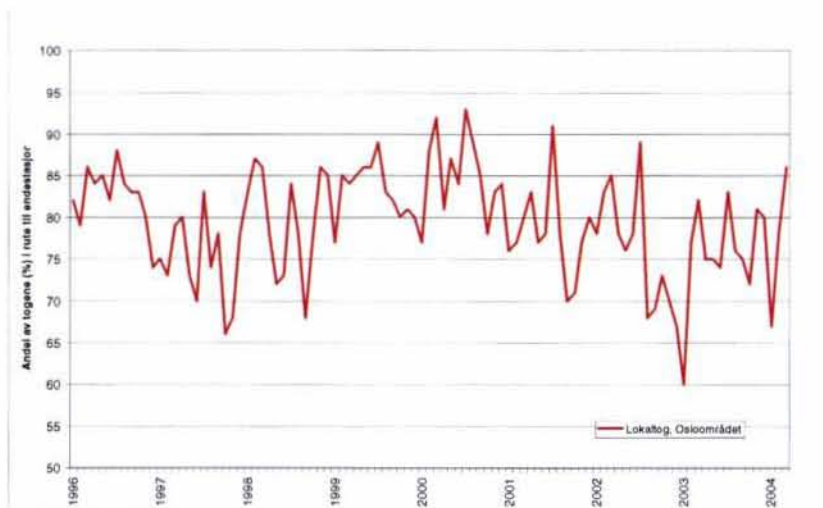
Punktlighetsproblemer i lokaltrafikken i Osloområdet

Høy utnyttelse av sporkapasiteten og stort omfang av anleggsarbeider i forbindelse med større utbyggingsprosjekter har bidratt til at svak punktlighet har vært et vedvarende problem for lokaltrafikken i Osloområdet. I perioden 1996 – 2003 var det kun tre måneder hvor målsettingen om at 90 % av alle avganger skal være i rute til endestasjon ble oppnådd.

Utviklingen i punktlighet for lokaltog i Osloområdet vises i figur 10. Den svake punktligheten i 1996 og 1997 skyldes svært høy utnyttelse av sporkapasiteten i Osloområdet etter ruteomleggingen i 1994 og anleggsarbeider i forbindelse med utbyggingen av Nationaltheatret stasjon, Skøyen stasjon og Gardermobanen.

I perioden 1998 – 2000 ble punktligheten noe forbedret, mens punktlighetsproblemene økte igjen i 2001 og 2002, dvs. samme periode som det ble registrert nedgang i antall reiser. Svekket punktlighet i denne perioden kan ha bidratt til reduksjonen i antall reiser. Kundetilfredshetsmålinger (som NSB utfører hvert halvår) viser at punktlighet er den faktoren som påvirker de reisendes tilfredshet mest.

Økt fokus og betydelig innsats fra både NSB og Jernbaneverket i samarbeid har siden sommeren 2003 medført punktlighet opp mot og i flere tilfeller over 90 % -målet og en merkbar økning i etterspørsel.



Figur 10 Lokaltrafikk i Osloområdet, punktlighets utvikling i perioden 1996 – 2003.



Bilde 3. Passasjerer ved den nyetablerte Jättå holdeplass ved Viking Stadion på Jærbanen.

Stabil utvikling i lokaltrafikken i resten av landet

Lokaltrafikken rundt byområdene Bergen, Stavanger og Trondheim har vært relativt stabil i de seinere årene. Både på Trønderbanen, Vossebanen og Jærbanen var det på 90 – tallet økning i trafikken som følge av utvikling av bedre tilbud, men de siste årene har antall reisende stabilisert seg.

4.5.2 Flytoget

Trafikken med Flytoget startet høsten 1999 på den nybygde Gardermobanen (etter ni måneder på Hovedbanen mellom Oslo og Lillestrøm), med prioritert framføring på strekningen. Med nytt materiell og ny skinnegang har responsen i flypassasjermarkedet til og fra den nybygde hovedflyplassen jevnt over vært sterk, og er et eksempel på hva som kan oppnås i transportmarkedet med et moderne jernbanetilbud.



Bilde 4. Flytoget i vinterlandskap.

Tabell 8 under viser trafikkutviklingen i passasjertall og markedsandeler for perioden fra 1999 til 2003, med akkumulerte tall for 2004.

	1999	2000	2001	2002	2003	Akkumulert juli 2004
1 Totalmarked flypassasjerer OSL ekskl. transitt	11 510 182	11 338 384	10 966 406	10 582 236	10 928 960	7 031 535 (+ 13,6 %)
2 Totalmarked flypassasjerer 1999=100	100	98,5	95,3	91,9	94,9	
3 Flypassasjerer Flytog + flyplassansatte	4 116 242	4 166 646	4 085 462	3 956 602	3 869 621	2 311 637 (+ 6,8 %)
4 Flypassasjerer Flytog + flyplassansatte 1999 = 100	100	101,2	99,3	96,1	94,0	
5 Andel totalmarked forretning/ fritid	55%/45%	54%/46%	52%/48%	50%/50%	48%/52%	
6 Flytoget markedsandel totalt flypassasjerer	34 %	33 %	35 %	35 %	33 %	31 %
7 Flytogets markedsandel business flypassasjerer	45,5 %	50 %	51 %	52 %	50 %	

Tabell 8 Trafikkutvikling og markedsandeler for Flytoget 1999-2003 (2004).

Antallet passasjerer med Flytoget er i perioden redusert med ca 6 % fra 1999. Dette tilsvarer omtrent nedgangen i totalmarkedet. Det er i hovedsak endringene i totalmarkedet (sum flypassasjerer og antall ansattereiser) som bestemmer trafikkutviklingen for Flytoget (når kvalitet og konkurransevilkår ikke endres).

Totalmarkedet for flypassasjerer har falt betydelig i denne perioden, i hovedsak fra 2001 grunnet konjunktursykler i næringslivet, effekten av angrepet på World Trade Center 11.september 2001 og spredningen av sars-infeksjonen. I løpet av 2003 kan det imidlertid observeres en oppgang i totalmarkedet igjen, og dette gjelder også for Flytoget. Relativt sett har Flytoget opprettholdt sin sterke posisjon i flymarkedet frem til årsskiftet 2003/2004, spesielt i forretningsmarkedet der markedsandelene er økt noe.

De fire første månedene i 2004 (januar-april) har totalmarkedet vokst hele 12,2 %, mens Flytogtrafikken kun har økt med 5,2 %: Flytoget har dermed ikke økt tilsvarende som veksten i totalmarkedet. I denne perioden, hvor Flytoget normalt har høyere markedsandel enn gjennomsnitt for året, er markedsandelen redusert fra 36,3 i 2003 (jan – april) til 33,8. Noe av nedgangen i markedsandeler i perioden totalt skyldes vridningen i totalmarkedet, der sammensetningen i kundesegmentene er endret ved at andelen privatreiser er økt.

En del av nedgangen i total passasjermengde til hovedflyplassen skyldes også redusert volum i ansattereiser totalt til/fra flyplassen. Dette skyldes i stor grad at hovedflyplassen gradvis har ført til endring i ansattes bosettingsstruktur; det er færre langpendlere enn i de første årene etter at Fornebu ble avviklet.

Den sterke relative nedgangen i første halvår 2004 kan imidlertid ikke forklares utelukkende i forhold til endringen i passasjersammensetningen. Her har Flytoget tapt markedsandeler som følge av konkurransemessige endringer, spesielt i forhold til veitrafikk, der privatbilen til/fra flyplassen nå øker sterkt. Antallet husholdninger med to biler øker, veifremkommeligheten til/fra flyplassen er bedret, tillatt hastighet på veien er økt, bilholdskostnader har hatt en moderat økning, samt at de fysiske parkeringsløsningene og – priser er blitt gunstigere. Totalt

er nå tilbringertransport til flyplassen lagt meget godt til rette for privatbilbruk, og er antakeligvis oppfattet i en større del av markedet å ha blitt mer bekvemt og ukomplisert enn kollektivtrafikk. I tillegg er privatbil for flere typer reisende trolig reelt sett, eller oppfattet som, et billigere alternativ enn Flytoget. Det er grunn til å tro at prisen på reisen har stor betydning, særlig for privatmarkedet.

Flytoget – et eksperiment i moderne jernbanetilbud i Norge

Flytogets markedsposisjon måles kvartalsvis i forhold til KTI (kundetilfredshetsindikator) Målingene har gitt verdier på 92 – 93 og er blant de høyeste i norsk næringsliv. Høyeste resultat ble oppnådd i 2004 med 95 (meget fornøyde + fornøyde).

Flytoget er fortsatt et eksempel på at kollektivtrafikk kan være konkurransedyktig dersom alle kvalitetsforholdene er lagt meget godt til rette for kundene, når det gjelder infrastrukturen, reisetid, frekvens, komfort og service. Når produktet i tillegg er preget av høy modernitet, god markedstilpasning og tydelig merkevarepreg, blir produktet et foretrukket alternativ selv med relativt høy pris. Imidlertid kan det nå ha inntrådt en endring i det relative konkurranseforholdet som følge av god tilretteleggelse for bilbruk

Tilbakegang i år skyldes nedgang i totalmarkedet og gunstige vei- og parkeringsforhold

Det kan konkluderes med at den totale tilbakegangen i antall passasjerer for Flytoget i perioden frem til årsskiftet stort sett forklares med tilbakegangen i totalmarkedet. Men fra årsskiftet 2003/2004 har det vært en vekst i totalmarkedet igjen som er mye sterkere enn den relative veksten for Flytoget, med en differanse på ca 7 prosentpoeng. Denne lavere veksten i Flytoget kan forklares som en samlet effekt av økt bilbruk til/fra flyplassen. Dette har også medvirket til at Flytoget har tapt noen markedsandeler mot forretningsmarkedet.

Den relative tilbakegangen kan også forklares med fortsatt nedgang i antall reiser for flyplassansatte og stort sett ingen vekst i forretningsreiser. Veksten har i all hovedsak vært i privatreisemarkedet, der Flytoget har en mye lavere markedsandel enn i forretningsmarkedet. Noe trafikkbortfall skyldes sannsynligvis at Flytoget i store deler av driftsdøgnet har snudd i Sandvika istedenfor i Asker på grunn av dobbeltsporutbyggingen mellom Sandvika og Asker.

4.5.3 Regiontrafikken på Østlandet

Både Vestfoldbanen, Østfoldbanen og Dovrebanen har i dag regiontogtilbud med endestasjoner i Skien, Halden og Lillehammer. Dovrebanen har i tillegg regiontog Oslo – Trondheim som også betjener de største stasjonene på strekningen Oslo – Lillehammer, mens de større stasjonene på strekningen Oslo – Halden også betjenes av Linx utenlandstog til Gøteborg/København.

Regiontogtilbudet på Østlandet, i den form det har i dag, ble bygget opp fra midten av 70-tallet. Etter åpningen av Lieråsen tunnel ble Intercity-tilbudet på Vestfoldbanen etablert fullt ut i 1978. Sammen med åpningen av Oslotunnelen som knyttet sammen jernbanenettet på Østlandet, hadde Vestfoldbanen etter dette en lang sammenhengende periode med sterk trafikkvekst. Intercity-tilbudet på Vestfoldbanen ble gradvis utvidet og tilbudet på Østfoldbanens vestre linje ble etter hvert også utformet og markedsført etter samme modell. Intercity-tilbudet på strekningen Oslo – Lillehammer ble etablert i 1989/90, med en ny betydelig økning fra 1998.

Små endringer i togtilbudet de siste årene

På Østfoldbanen ble det i 2002/2003 satt inn nytt materiell på de fleste avgangene, samtidig som avgangshyppigheten økte. For øvrig er det ikke gjennomført større ruteendringer i dette området i perioden 2001 – 2003. I den samme perioden har det skjedd endringer i infrastruktur på vei samtidig som ekspressbusstilbudet i dette markedet er bygget betydelig ut.



Nedgang i antall reiser, store lokale variasjoner

I perioden 2001 – 2003 ble antall togreiser innenfor regiontogmarkedet⁴ på Østlandet redusert med 1,9 % - fra 6,0 mill. reiser i 2001 til 5,9 mill. reiser i 2003. I personkm er reduksjonen noe mindre – ca. 1,5 %. Gjennomsnittlig reiselengde for togreiser innenfor dette markedet er ca. 60 km.

Utviklingen i perioden 2001 – 2003 varierer sterkt mellom banestrekningene:

- o På Dovrebanen økte antall reiser fra 764.000 til 836.000 (+ 9,4 %)
- o På Vestfoldbanen falt antall reiser fra 3,12 mill i 2001 til 2,96 mill. i 2003 (- 5,1 %)
- o På Østfoldbanen økte trafikken fra 1,57 mill. reiser i 2001 til 1,59 mill. reiser i 2003 (+ 1,2 %)
- o På relasjonene Oslo – Hokksund og Oslo – Kongsberg falt tallet på reiser med 8,4 % - fra 473.000 til 433.000 reiser.

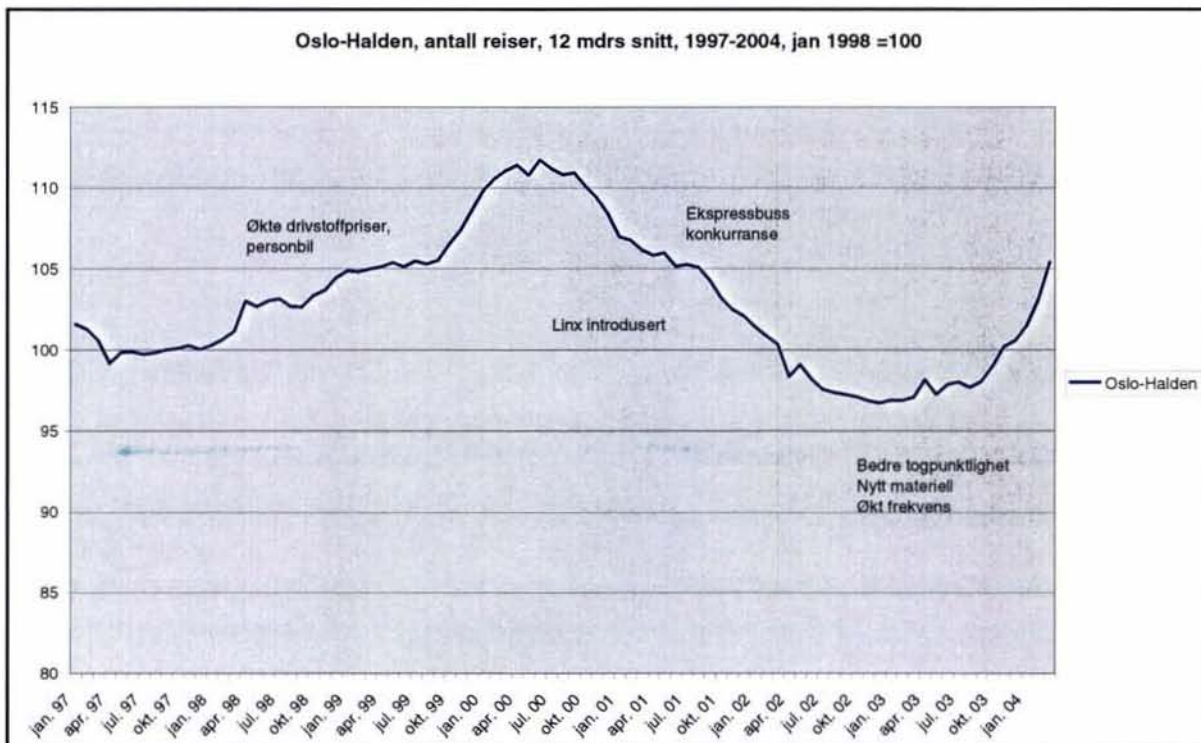
Banevis utvikling

I figurene 11-13 vises hvordan utviklingen i samlet trafikk på de tre hovedstrekningene har vært i perioden 1997 - 2004. Enkelte endringer i togtilbud og konkurrerende transporttilbud av betydning er også tegnet inn i figurene.

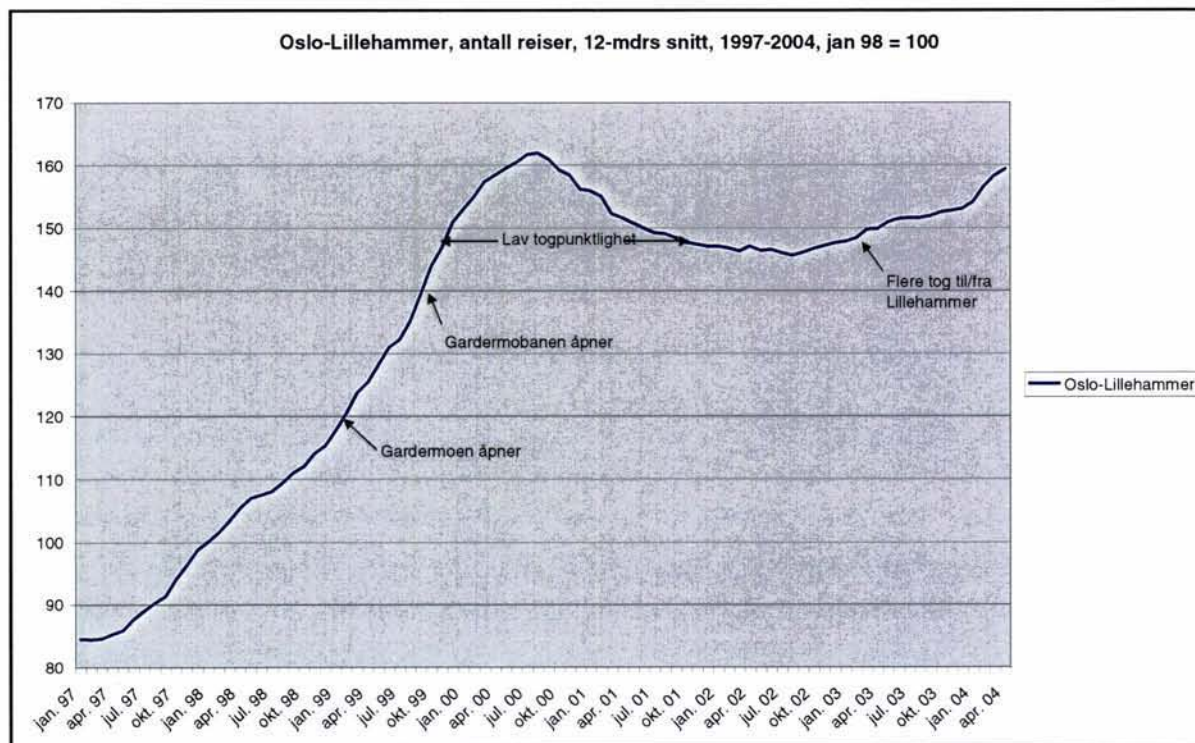
⁴ Regiontogmarkedet på Østlandet: Reiser på de fire banestrekningene Dovrebanen, Østfoldbanen, Vestfoldbanen og Sørlandsbanen avgrenset av Lillehammer, Halden, Skien og Kongsberg. Reiser innenfor Oslo og Akershus inngår ikke. Drammen er regnet som en del av Vestfoldbanen.



Figur 11 Utvikling i antall reiser med Vestfoldbanen, 1997-2004. Indeks, januar 1998 = 100



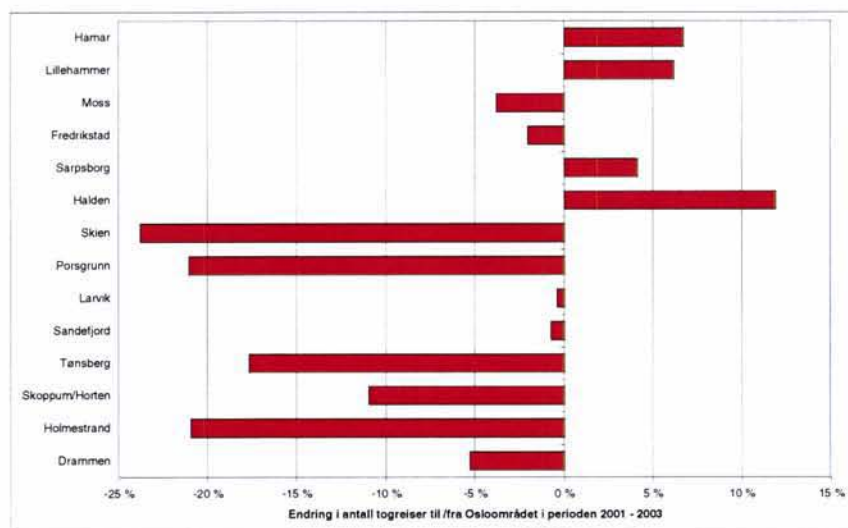
Figur 12 Utvikling i antall reiser med Østfoldbanen, 1997-2004. Indeks, januar 1998 = 100



Figur 13 Utvikling i antall reiser Oslo-Lillehammer, 1997-2004. Indeks, januar 1998 = 100

Store forskjeller mellom relasjoner

På relasjonsnivå er forskjellene enda større. I figuren nedenfor vises utvikling i antall togreiser mellom Osloområdet (stasjonene Oslo S, Nationaltheatret, Skøyen og Lysaker) og bystasjonene langs Dovrebanen, Østfoldbanen og Vestfoldbanen.

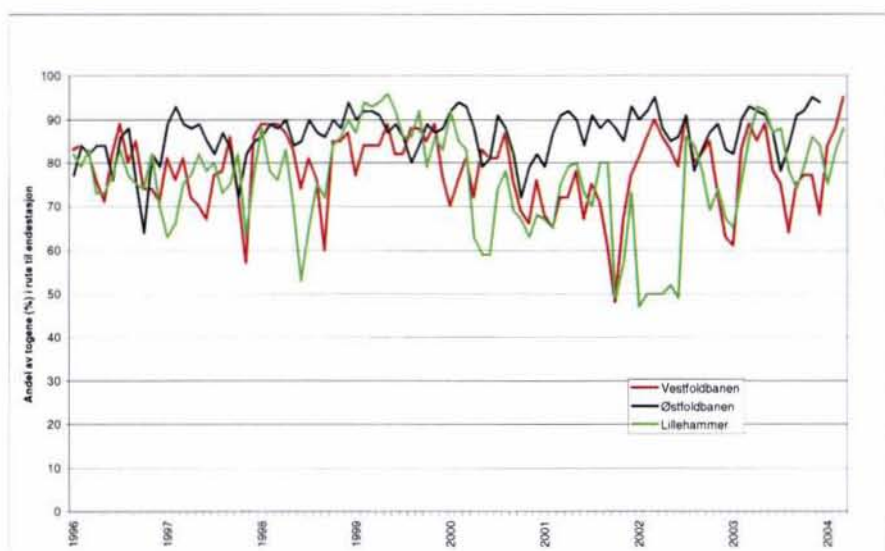


Figur 14 Prosentvis endring i antall reiser til/fra Osloområdet i perioden 2001 – 2003. Kilde: NSB Billettstatistikk

Størst nedgang til/fra Grenland og enkelte av Vestfoldbyene

Av figur 14 går det fram at det har vært en sterk reduksjon i antall togreiser mellom Oslo-området og flere av byene i Vestfold og Grenland. Reduksjonen er størst til/fra Skien, Porsgrunn, Tønsberg og Holmestrand, på alle disse relasjonene er antall reiser redusert med mer enn 18 % i løpet av to år. Mellom Osloområdet og Larvik/Sandefjord var det bare en liten nedgang i perioden 2001 – 2003.

I perioden 1999 – 2001 var det kun en mindre nedgang i Oslorettet trafikk for stasjonene fra Tønsberg og nordover, mens Sandefjord, Larvik, Porsgrunn og Skien fikk redusert trafikken med mer enn 10 % i denne perioden. Bortfall av Intercity-ekspresavganger (som ga kortere reisetid til/fra Oslo særlig for de lengste reisene) tidlig i perioden, antas å være en medvirkende årsak til denne utviklingen. Samtidig ble det innført buss for tog på flere avganger på den siste delen av strekningen, og motstanden mot å bytte transportmiddel underveis har medvirket noe til færre reiser til/fra Porsgrunn/Skien. InterCityekspresavgangene ble lagt om til kjøretider og stoppmønster tilsvarende de ordinære togene på grunn av omlegging av rutemønsteret på alle regiontogstrekningene. På Østfoldbanen er det økning til/fra byene lengst fra Oslo, mens trafikken til/fra byene nærmere Oslo er noe redusert. På Dovrebanen er det økning både til/fra Hamar og Lillehammer.



Figur 15 Utvikling i punktlighet, regiontog på Østlandet. Kilde NSB/JBV.

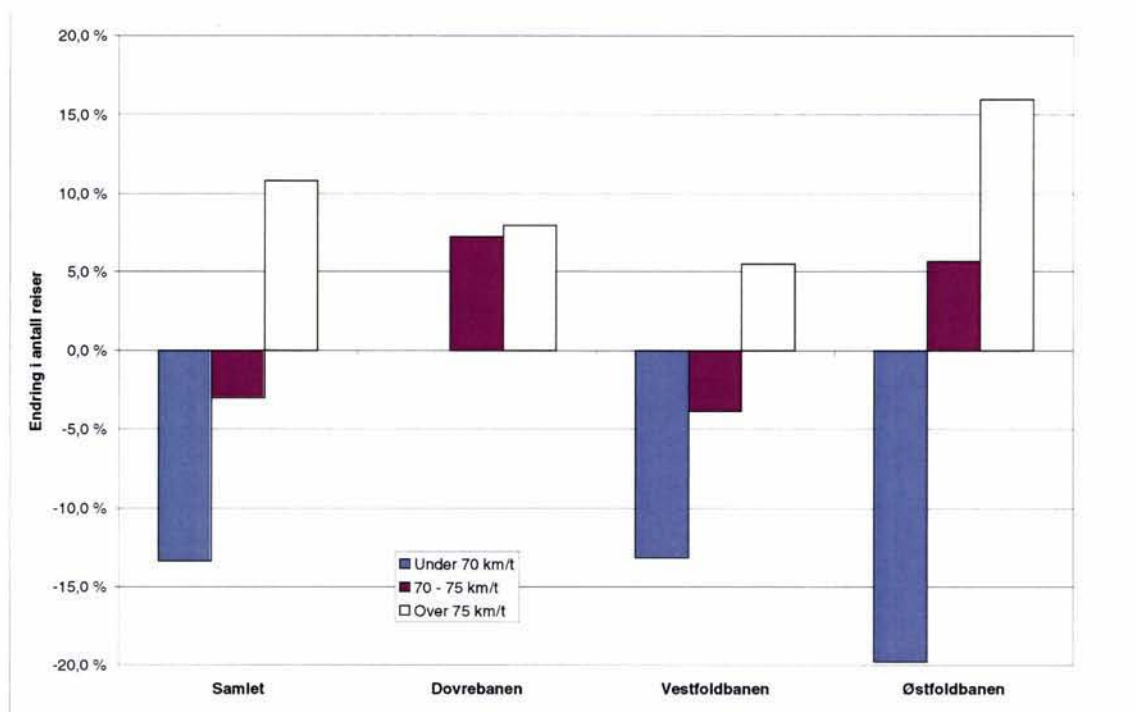
Forskjeller i punktlighet forklarer ikke forskjeller i trafikkutvikling

I figuren over vises utvikling i punktlighet for regiontogene på Østlandet. Av figuren går det fram at Østfoldbanen, bortsett fra enkelte korte perioder, har ligget nær eller over målsettingen om at 90 % av togene skal ankomme endestasjonen i rute. Både Vestfoldbanen og Dovrebanen har hatt lengre perioder med svak punktlighet i årene 2001 – 2003, men perioden sett under ett har problemene vært størst på Dovrebanen. Det er grunn til å anta at omfanget av forsinkelser har bidratt til å redusere togtrafikken både på Vestfoldbanen og Dovrebanen i perioden 2001 til 2003, men punktlighetsutviklingen bidrar ikke til å forklare forskjellene i trafikkutvikling mellom Dovrebanen (økning) og Vestfoldbanen (reduksjon).

Sammenheng rutehastighet - trafikkutvikling

Trafikkutviklingen i perioden 2001 – 2003 varierer sterkt avhengig av rutehastighet på de enkelte relasjonene. Passasjerene som bruker regiontogstrekningene på Østlandet kan deles inn i tre omtrent like store grupper etter rutehastighet. Ca 1/3 har en rutehastighet med tog under 70 km/t, ca 1/3 reiser med en rutehastighet på 70 – 75 km/t mens 1/3 reiser med en rutehastighet over 75 km/t.

I perioden 2001 – 2003 er det store forskjeller i trafikkutvikling avhengig av rutehastighet. På relasjoner med rutehastighet over 75 km/t var det en trafikkøkning på over 10 % mens det på relasjoner med rutehastighet under 70 km/t var en nedgang i trafikken på over 13 %. Relasjoner med rutehastighet i intervallet 70 – 75 km/t kommer i en mellomstilling med en reduksjon på ca. 3 %. Sammenhengen er illustrert i figuren under.

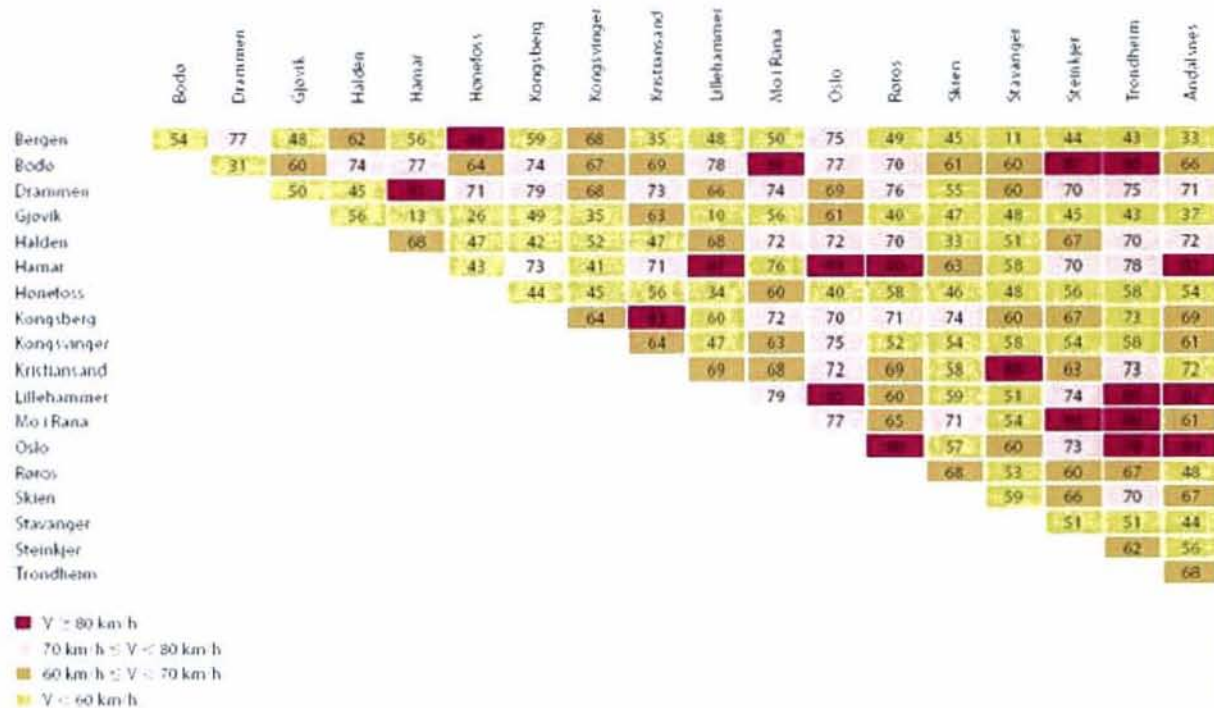


Figur 16 Sammenheng mellom rutehastighet og trafikkutvikling i perioden 2001 – 2003.

Figur 17 (på neste side) viser hvilke hastigheter mellom en del norske byer som må oppnås for bilen for å konkurrere med toget i forhold til reisetid.

Reisehastighet for raskeste tog på strekningen, avstand regnet langs vei (km/h)

/Average speed of fastest train on each route based on road distance (km/h)



Tabellen viser hvilken reisehastighet man kan ha med bil/buss for at bil/buss skal være raskere enn toget mellom en del større stasjoner. Dette sier noe om hvilken konkurransekraft jernbanen har mellom utvalgte stasjoner sett i relasjon til bil/buss.

The table shows the average speed that would be required for a car or bus to travel faster than the train between various city/stations. This shows how competitive rail is in relation to road transport between certain stations.

Figur 17. Reisehastigheter for raskeste tog på strekningene, hastighet som må oppnås på alternativt vegstrekning for å komme raskere fram. Kilde: Jernbanestatistikk 2003, Jernbaneverket.

Forskjeller skyldes konkurranse med andre transportmidler

Forskjellene i trafikktutvikling er størst på Østfoldbanen, noe mindre på Vestfoldbanen, mens det ikke er store forskjeller avhengig av rutehastighet på Dovrebanen⁵. Verken forskjeller i rutetilbudet med tog eller ulik utvikling i punktlighet kan forklare de store forskjellene i trafikktutvikling avhengig av rutehastighet. Det er derfor nærliggende å anta at forskjellene til en viss grad skyldes endringer i transporttilbudet på vei (bil og ekspressbuss) i denne perioden.

Store veiprosjekter er ferdigstilt

Både i Vestfold og Østfold er det gjennomført store utbyggingstiltak på E18 og E6. Tiltakene har gitt økt kapasitet og kortere reisetid for reisende med bil og ekspressbuss. På Vestfoldbanen er trafikktutvikling svakere på relasjoner hvor de reisende alternativt kan benytte ny E18 i nordre Vestfold. Antall togreiser over dette snittet er redusert med 9,1 % i perioden 2001 – 2003, mens antall togreiser på Vestfoldbanen for øvrig kun er redusert med 1,7 %.

⁵ Bare et lite antall reisende (under 100.000) på Dovrebanen reiser med rutehastighet under 70 km/t. Utviklingen for denne gruppen er derfor utelatt fra figuren.

De siste ti år er det bygget over 40 km ny fire-feltsvei på E6/E18 fra Oslo mot Svinesund og tilsvarende omkring 40 km på E18 fra Oslo mot Eidanger ved Porsgrunn/Skien. Nordover fra Oslo langs E6 er utviklingen av veikapasiteten kommet kortere, der er kun om lag 5 km ny veg de siste ti år (utenfor Oslos kommunegrense). Det er en sammenheng mellom forbedring av vegnettet og jernbanens relative konkurransekraft. Konkurransforholdet mellom vei- og jernbanetransport forrykkes når veien utvikles uten at jernbanetilbudet moderniseres, og medfører at jernbanetransporten mister markedsandeler i områder hvor jernbanen har naturlige fortrinn i forhold til befolkningskonsentrasjon, arealbruk og miljøbelastning.

Forbedret ekspressbusstilbud

Ekspressbusstilbudet på Østlandsområdet er i de senere år slik at de fleste større byer i dag både har buss- og togtilbud til/fra Oslo. Innenfor regiontogmarkedet på Østlandet har Kongsberg hatt ekspressbusstilbud siden 1997. I de senere år er det bygget opp tilsvarende tilbud som dekker bl.a. Drammen, Holmestrand, Horten, Tønsberg, Porsgrunn, Skien, Sarpsborg, Fredrikstad og Moss.

Av de større byene på Østlandet er det nå bare Lillehammer, Hamar, Halden⁶, Sandefjord og Larvik som ikke har busstilbud til/fra Oslo. Sammenliknes trafikkutviklingen i perioden 2001 – 2003 på relasjoner med og uten ekspressbusskonkurranse har antall togreiser økt med 5,8 % (150.000 reiser) på relasjoner uten ekspressbusskonkurranse mens den er redusert med 9,5 % (270.000 reiser) på relasjoner med konkurranse fra buss.

Redusert reisetid er viktig for å øke antall regionale togreiser på Østlandet

Gjennomgangen av trafikk tallene gir ikke grunnlag til å bryte ned og identifisere entydig bidraget fra enkeltfaktorer, som endringer i prisforhold mellom tog og andre transportmidler, punktlighetsproblemer, økt konkurranse fra ekspressbuss og konkurransen fra et stadig bedre veinett. I tillegg til sterk fokus på punktlighet gir likevel resultatene en klar indikasjon på at reisetidsreduksjoner er et nødvendig virkemiddel for å gjøre togtilbudet i dette området attraktivt for trafikanter som alternativt kan reise med egen bil eller ekspressbuss.

⁶ Også til/fra Halden er det ekspressbussforbindelse til/fra Oslo men denne vurderes ikke å være konkurransedyktig pga lang reisetid.

4.5.4 Trafikkutviklingen på fjerntogstrekningene

Transporttilbudet mellom storbyer og relasjoner underveis på strekningene

NSBs regiontogstrekninger Oslo – Bergen, Oslo – Trondheim, Oslo – Kristiansand – Stavanger og Trondheim – Bodø (tidligere benevnt fjerntog) betjenes med et begrenset antall avganger pr. dag. I tillegg til å være et tilbud mellom storbyområdene betjener disse regiontogene også en rekke mindre markeder underveis.



Bilde 5. Fjerntog på Dovrebanen.

Trafikknedgang i de senere år

Snittellinger på de tre strekningene til/fra Oslo viser betydelig nedgang i trafikken i de senere år etter at det hadde vært en relativt stabil utvikling i trafikken i første del av 90 – årene. I perioden 1997 – 2001 var reduksjonen størst på Sørlandsbanen, med en gjennomsnittlig årlig reduksjon på 5,9 %. Også trafikken på Bergensbanen og i fjerntogene på Dovrebanen gikk noe ned i denne perioden, men langt mindre enn på Sørlandsbanen. I 2002 og 2003 ble trafikken betydelig redusert på alle de tre banestrekningene, men i disse årene var nedgangen størst på Dovrebanen og også Bergensbanen hadde sterkere reduksjon enn Sørlandsbanen. I 2003 var det 288 000 reisende mellom Oslo og Bergen, 223 000 mellom Oslo og Trondheim, 87 000 mellom Oslo og Stavanger og 174 000 mellom Oslo og Kristiansand (alt endepunktsreiser).

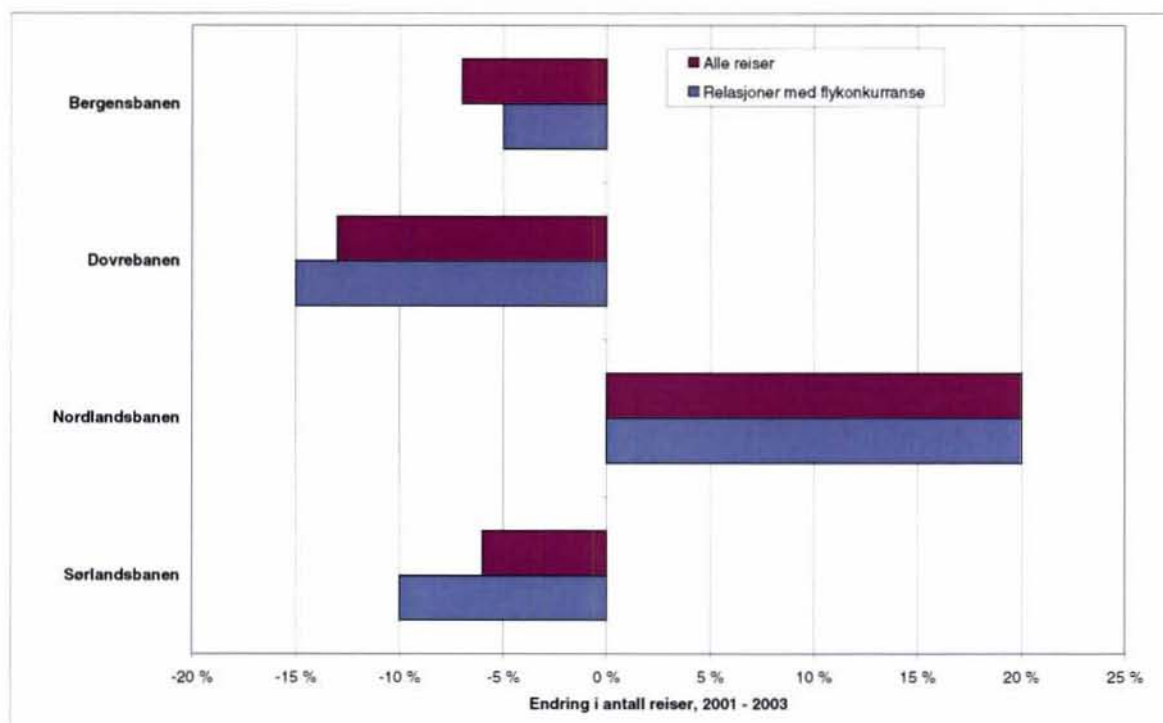
	Oslo-Bergen	Oslo-Tr.heim	Oslo – Kr.sand
1997 – 2001	-1,8 %	- 2,8 %	- 5,9 %
2001 – 2002	- 4,8 %	- 6,6 %	- 4,3 %
2002 – 2003	- 8,7 %	- 9,7 %	- 8,4 %
2004 ⁷	+ 8,9 %	- 4,2 %	+ 7,8 %

Tabell 9 Årlig endring (%) i fjerntogtrafikken. Antall reiser over tellesnitt.

Forhold som i særlig grad kan ha bidratt til svak utvikling i fjerntogtrafikken de siste årene er:

- o Problemer knyttet til nytt krengetogmateriell (Signaturtogene som ble tatt i bruk fra 1999) – med saktekjøring og meget svak punktlighet i perioden 2000 – 2002.
- o Økende konkurranse fra ekspressbussene.
- o Overgang fra seteavgift til passasjeravgift, deretter bortfall av disse avgiftene samt betydelig priskonkurranse i innenlands luftfart.

⁷ Perioden januar – april sammenliknet med samme periode i 2003.



Figur 18 Utviklingen i antall solgte billetter på de fire banestrekningene i perioden 2001 – 2003. Kilde: NSB

Ikke systematisk større nedgang på relasjoner med konkurranse fra fly

I figur 19 vises utviklingen i antall solgte billetter på de fire banestrekningene i perioden 2001 – 2003. Utviklingen vises totalt for banestrekningene⁸ og for relasjoner med direkte konkurranse mellom fly og tog. Av figuren går det fram at bortfallet av reiser på relasjonene med flykonkurranse ikke er systematisk større enn for banestrekningene totalt. På Bergensbanen er det en reduksjon i antall billetter på 7 % totalt i løpet av to – årsperioden, mens reduksjonen på relasjonen Oslo – Bergen bare er på 5 %. På Dovrebanen er reduksjonen i antall solgte billetter større; 13 % totalt og 15 % på relasjoner med konkurranse fra fly.

På Sørlandsbanen er reduksjonen i antall solgte billetter totalt på 6 %, mens reduksjonen på relasjoner med konkurranse fra fly er på 10 %. Togtrafikken har økt noe på strekningene Stavanger – Oslo og Stavanger – Kristiansand, men er redusert med nærmere 25 % på strekningen Oslo – Kristiansand. På denne strekningen er det i tillegg til konkurranse fra fly også betydelig konkurranse fra ekspressbuss og personbil. Det er derfor grunn til å anta at reduksjonen på denne relasjonen i like stor grad skyldes skjerpet konkurranse fra veitrafikk som større konkurranse fra flyrutetilbudet.

På Nordlandsbanen var det i perioden 2001 – 2003 en betydelig økning i antall solgte billetter (+ 20 %) så vel totalt for banestrekningen som på relasjoner med konkurranse fly/tog. (Bodø-Trondheim/Oslo/Mo i Rana/Mosjøen og Mosjøen/Mo i Rana – Trondheim/Oslo). På disse relasjonene har det ikke vært tilsvarende utvikling i billettpriser og rutetilbud med fly som på relasjonene ut fra Oslo. Samtidig er det gjennomført forbedringer av togtilbudet på strekningen for kortere og mellomlange reiser.

⁸ Strekninger som også trafikkeres av andre togprodukter (f. eks Steinkjer – Trondheim, Oslo – Lillehammer, Bergen – Voss og Oslo - Drammen - Kongsberg) er utelatt fra sammenlikningen.

Vurdering av utviklingen i fjerntogtrafikken

Nedgang i "underveistrafikken" på fjerntogene har foregått i en årrekke, men på begynnelsen av 90-tallet ble denne reduksjonen til en viss grad kompensert av økning i endepunkts-trafikken (Oslo – Bergen, Oslo – Trondheim etc.). Nedgangen i underveistrafikken er de siste årene forsterket som følge av punktlighetsproblemer og økende konkurranse fra ekspressbuss. Sammen med punktlighetsproblemer i perioden 2000 – 2002 har skjerpet priskonkurranse fra fly bidratt til sterke reduksjoner også i endepunktstrafikken i 2002 og 2003.

I de første månedene av 2004 har det igjen vært en økning i fjerntogtrafikken. God punktlighet og reduserte billettpriser vurderes å være de viktigste årsakene til at den negative trafikkutviklingen nå ser ut til å være snudd. Fortsatt svak utvikling i etterspørselen i markedet for underveisreiser og økende konkurranse og prispress fra andre transportmidler gjør det imidlertid vanskeligere å drive kommersielle fjerntogtilbud.

4.5.5 Utenlandstrafikken/Linx

Linx' vekst og fall.

Togselskapet Linx AB ble dannet i 2000 som et selvstendig datterselskap til NSB AS og SJ AB (Statens Järnvägar AB, Sverige). Selskapet betjener hovedstedene i Norge, Sverige og Danmark og de mellomliggende større byene. Linx kjører 2-3 daglige avganger til/fra Oslo.



Figur 19 Jernbanestrekninger som trafikeres av Linx.

I 2001, som var første driftsår for Linx, var det 128 000 reisende over grensen mellom Oslo – Stockholm/Stockholm – Oslo (fra midten av juni til desember) og 96 000 passasjerer som reiste over grensen mellom Oslo og Göteborg. Tabellen under viser trafikkutviklingen i antall passasjerer for den grenseoverskridende trafikken i 2002 og 2003.

Strekning	2002	2003
Oslo-Stockholm/Stockholm-Oslo	216 000	185 000
Oslo-Göteborg/Göteborg-Oslo	182 000	171 000

Tabell 10. Antall passasjerer med Linx over riksgrensene. Kilde: Linx AB.

Med Linx AB ble det introdusert et tilbud med relativt kort reisetid i forhold til tidligere togtilbud på strekningene og med høyt komfort og servicenivå, blant annet med internett-tilkobling og gode kontor-/arbeidsplassfasiliteter. Dette ble først etablert mellom Oslo og Stockholm.

Ved årsskiftet 2002/2003 tiltok imidlertid den omfattende priskonkurransen i det nordiske flymarkedet, og det ble innført en rekke lavpristilbud på reiser mellom hovedstedene som også er Linx' destinasjoner. Våren 2004 besluttet eierselskapene NSB og SJ å legge ned

datterselskapet ved utgangen av 2004, som følge av manglende inntjening i en lengre periode med betydelig priskonkurranse mellom aktørene i fly-/transportmarkedet.

4.6 Oppsummering

På bakgrunn av gjennomgangen av utviklingen i togtrafikken og utvikling av togtilbud og tilbudet med andre transportmidler synes de viktigste årsakene til nedgangen i togtrafikken i de siste årene å være:

- o Økte billettpriser med tog samtidig som kostnadene ved eie og bruk av bil er redusert.
- o Omfanget av forsinkelser med tog har vært uakseptabelt høyt.
- o Rutetilbudet med tog er noe redusert etter år 2000.
- o Enkelte større veiprosjekter har bidratt til store endringer i konkurranseforhold mellom tog og ekspressbuss / bil.
- o Økende konkurranse fra fly og ekspressbusser, kombinert med et forbedret veinett.

Større nedgang i regiontog enn i lokaltog

Nedgangen i lokaltrafikken har vært mindre enn for andre togslag og skyldes i all hovedsak endringer i rutetilbudet og lav punktlighet. Konkurransen fra andre transportmidler i lokaltog-markedene er dessuten relativt stabil, men bilen tar større andeler her også fra både buss og tog.

De fleste regiontogstrekningene har hatt nedgang i trafikken, men det er store variasjoner. På Østlandet har regiontogtrafikken på strekningen Oslo – Lillehammer hatt en vesentlig bedre utvikling (økt trafikk hvert år siden 1997) enn strekningen Oslo – Skien. Lav rutehastighet for togene på Vestfoldbanen sammenliknet med Oslo - Lillehammer synes å være en viktig årsak til forskjeller i trafikkutvikling. Nedgangen i regiontogtrafikken er størst på strekningene mellom de større byene. Også her er økt konkurranse fra andre transportmidler en medvirkende årsak.

Tiltak for å snu utviklingen

Trafikktall for de siste månedene i 2003 og hittil i 2004 tyder på at den negative utviklingen i togtrafikken kan være snudd. Sterk satsing på bedret punktlighet har bidratt til dette. På fjerntogstrekningene er i tillegg billettprisene på mange avganger redusert.

I tillegg til høy punktlighet og lavere billettpriser viser gjennomgangen at rutehastighet og avgangshyppighet har stor betydning for togtilbudets konkurranseevne. Økende konkurranse fra ekspressbuss og et forbedret veinett gjør at disse faktorene blir stadig viktigere. I dagens situasjon er mulighetene til å gjøre noe med framføringshastighet og avgangshyppighet små, flere avganger og/eller redusert reisetid på dagens infrastruktur vil lett kunne føre til svekket punktlighet. Togenes hastighet og infrastrukturens kapasitet må forbedres hvis toget skal konkurrere med bedre veier, bilens tilgjengelighet og busstilbudet.

Sammenliknet med kostnadsutviklingen ved bruk av egen bil har det i de senere år blitt langt dyrere å reise med tog. Med begrensede muligheter til redusert reisetid eller flere avganger peker reduserte billettpriser seg ut som et viktig virkemiddel som, sammen med god punktlighet, kan bidra til en positiv trafikkutvikling på kort sikt.

5 Hvordan påvirke utviklingen? Hva kan vi lære av de siste tre årene? Aktuelle tiltak.

I dette kapittelet gjennomgås kort hovedpunktene i rapporten. På bakgrunn av en gjennomgang av forhold som er bestemmende for den langsiktige trenden i transportsektoren, vises de midlertidige bruddene som kan observeres i analyseperioden. Avslutningsvis pekes det på hvilke tiltak aktørene i jernbanesektoren har gjennomført og vil iverksette i tiden framover for å øke persontrafikken på jernbanen.

5.1 Sosioøkonomiske forhold påvirker utviklingen i og av jernbanens marked.

Som det framgår i gjennomgangen av trafikktutviklingen både på jernbane og øvrige transportformer, er det en rekke forhold som direkte og indirekte påvirker togets konkurransekraft og mulighetene til å øke trafikkvolumene på jernbane. Eksterne betingelser som sosioøkonomiske forhold og utvikling i transportsektoren generelt, har vesentlig innvirkning på mulighetene for å tilrettelegge for å øke antall togreiser. Dette merkes spesielt når kapasiteten i veinettet utvikles i områder der det er store trafikkvolumer og der jernbanetransport har sine naturlige konkurransefortrinn. Dette vil vri utviklingen i feil retning i forhold til målet om å overføre trafikk fra vei til bane. Samtidig har utviklingen i transportkostnadene stor betydning, og det er derfor et vesentlig poeng at transporttjenester prissettes slik at disse også dekker de eksterne kostnadene knyttet til transportarbeidet.

De overnevnte forholdene kan imidlertid ikke endres med de virkemidlene som Jernbaneverket og jernbaneoperatørene har til rådighet. Disse aktørene kan derimot innrette innsatsen slik at sektoren yter et mer konkurransedyktig transporttilbud, ved at kapasiteten og påliteligheten i jernbanenettet styrkes. Dette omfatter et mer markedsrettet rutetilbud, flere avganger, raskere transport og bedre punktlighet. Det forventes også at innføring av konkurranse om sporet vil kunne effektivisere ressursutnyttelsen i sektoren. Konkurranse mellom ulike togselskaper vil kunne forbedre togtilbudet til gunst for de reisende, og konkurransen vil også kunne framskaffe nødvendig informasjon om togselskapenes driftskostnader slik at ordningen med offentlig kjøp kan effektiviseres. Videre kan konkurranse gi bedre utnyttelse av infrastrukturen med hensyn til setekapasitet (antall tilbudte seter).

5.2 Perioden 2000-2003 var preget av endringer og særlige hendelser.

Her oppsummeres de betydeligste endringene som kan forklare nedgangen i trafikken i perioden.

Punktlighetsproblemer

Punktlighet over tid er av stor betydning for etterspørselen etter jernbanetransport. Kundetilfredsmålinger, som NSB gjennomfører hvert halvår, viser at punktligheten er den faktoren som påvirker de reisendes tilfredshet mest.

I perioden 2000 - 2001 var det store punktlighetsproblemer på jernbanen. I denne perioden ble det også registrert klar nedgang i persontrafikken med tog. Det er vanskelig å måle sammenhenger mellom punktlighet og trafikktutvikling på aggregert nivå, men punktlighetsproblemene har bidratt til reduksjonen i togtrafikken.

Jernbaneløst og operatørene har en omforent statistikk over årsakene til avvik i togtrafikken. Her framgår det at av antall hendelser er det i hovedsak tekniske feil i trekkraft på persontog og sent oppsatte tog på Alnabru, feil i sikringsanlegg og i banelegemet som utgjør hovedårsakene. Dette er også de faktorene som gjør størst utslag ift de tidsmessige konsekvensene av feil, dvs forsinkelser. Forsinkelsestiden skyldes generelt i 40 prosent av tilfellene feil hos operatørene og 35 prosent hos infrastrukturforvalter. Øvrige forsinkelser skyldes ytre forhold, følgeforsinkelser, forsinkelser fra utlandet og driftsuhell.

Prisøkning

Prisen på togreiser har stor betydning for utviklingen i trafikkvolumer, men også kostnadene ved bruk av andre transportmidler påvirker utviklingen i togtrafikken. I perioden 1979 til 2003 har realprisen på jernbanetransport økt med om lag 45 prosent. Billettprisene økte sterkest i periodene 1979 – 1983 og 2000 – 2003. Sammenholdes prisutviklingen med utviklingen i togtrafikken de siste 25 årene, så er utviklingen i togtrafikken gjennomgående positiv i perioder med stabil realpris, mens årene med nedgang i trafikken faller sammen med perioder med økning i realprisen.

I perioden 1979 til 2003 er samlede realkostnader knyttet til bilhold og bilbruk omtrent uendret. I løpet av 2000 ble bensinprisen redusert med i underkant av 2 kr per liter. De siste årene har det vært en svak nedgang i realkostnadene ved eie og bruk av bil. Ut fra dette ses det at kostnadsforholdet mellom bruk av bil og tog har utviklet seg til ugunst for toget i perioden.

Redusert omfang av tilbudet

Omfanget av togtilbudet har betydning for etterspørselen. Etter 1999 har det vært en nedgang på 2,5 prosent i det samlede omfanget av togtilbudet målt i togkilometer per år. Kutt av avganger med lavt belegg har hatt en effekt, selv om reduksjonen i tilbudt togkilometer har vært klart mindre enn reduksjonen i antall reiser og antall personkilometer.

Etter 2000 er det ikke gjennomført endringer i ruteplaner som gir betydelige endringer i reisetider med tog. Endring av reisetid med tog kan derfor ikke tillegges direkte vekt som forklaringsfaktor for trafikknedgangen 2001-2003. Imidlertid har det på enkelte strekninger vært en økning av reisetiden (som for eksempel Bergensbanen) på grunn av kapasitetsproblemer i sentrale områder. Samtidig er det brukt påslag i kjøretiden som følge av større anleggsarbeider (som for eksempel i Vestkorridoren).

Antall tilbudte seter har periodevis vært noe redusert på grunn av mangel på disponibelt togmateriell og personale. I tillegg har det i perioder vært relativt mange innstilte avganger. Manglende kapasitet i togsettene har igjen ført til punktlighetsproblemer i trafikkavviklingen, siden stasjonsoppholdene har blitt forlenget på grunn av mengden "gjenværende"/ventende passasjerer. Dette har igjen vært kilde til følgeforsinkelser for øvrige tog.

Svekket kvalitet på togtilbudet og redusert billett-tilgjengelighet

Bruken av togtilbudet påvirkes også av faktorer som komfort og service om bord i togene og på publikumsarealer på stasjoner. Tilgjengelighet til billetter, informasjon, image og trygghet med videre er et annet sett med faktorer som påvirker bruken av togtilbudet. Negativ medieoppmærksomhet rettet mot toget har påvirket eksisterende og potensielle passasjerer.

Perioden 2000-2003 har vært preget av relativt betydelig endringer, både når det gjelder innfasing av nytt togmateriell og endrede rutiner knyttet til informasjons- og billettsystemene.

Omlegging av NSB's billettsalg, som innebar nedleggelse av egne billettutsalgssteder, billett salg via telefon, sms og internett og samarbeid med Narvesen Norge AS ble gjennomført for å redusere NSB's salgskostnader, men samtidig opprettholde tilgjengeligheten til billetter. Noe av omleggingen ble av kundene oppfattet som dårligere tilgjengelighet til tog tjenester. Det synes nå som om kundene er blitt vant med nye rutiner og utnytter de nye salgsmulighetene, samtidig som NSB har gjeninnført salg av billetter i tog.

NSB skiftet tidlig i perioden fokus fra *tog* til segmenterte merkevarer som *Signatur*, *Agenda* og *Puls*. Disse betegnelsene har NSB senere gått bort fra.

Markedsføring av kortere reisetid på fjerntogstrekningene skapte store forventninger. Avsporingen av et togsett på Sørlandsbanen og avdekkingen av tekniske problemer med togsettene førte at det i en lengre periode var store problemer med å gjennomføre fjerntogtilbudet i henhold til ruteplanen.

NSB hadde også problemer med planlegging av ferieavviklingen til togpersonalet i analyseperioden.

Færre grønne avganger, lavere rabattsatser for kundekort og reduksjonen av studentrabatter har hatt en betydning for etterspørselen etter fjerntogreiser. Samtidig ble flere billige flytilbud introdusert.

Fastsveising av seter, enkelte reisendes opplevelse av ubehag/kvalme på krengetog, innføring av kort-/ mellomdistansmateriell på Nordlandsbanen, streng praktisering av obligatorisk forhåndskjøp av billett, bortfall av servering på mellomdistansetog samt fjerning av deler av reisegodstilbudet har nok også påvirket etterspørselen i negativ retning i denne perioden.

Ulykker og uønskede hendelser

Selv om tog objektivt sett er et transportmiddel med lav ulykkesrisiko sammenliknet med andre transportmidler, så har hendelser som Åsta - ulykken i januar 2000 i sterk grad påvirket de reisendes oppfatning av sikkerheten ved å reise med tog i de påfølgende år. Dette ble ytterligere forsterket samme år av togulykken på Lillestrøm og av avsporingen på Nelaug. Den siste hendelsen inntraff på grunn av akselbrudd på nyinnkjøpte krengetog. Etterspørsels-effekten av disse hendelsene er vanskelig å kvantifisere. Likevel er det grunn til å tro at disse hendelsene har bidratt til trafikknedgangen i første del av perioden.

Nedgang i totalmarkedet for flypassasjerer

Flytoget er et moderne togkonsept som har en sterk posisjon i sitt marked. Dette togtilbudet er etter introduksjonen blitt godt mottatt av de reisende og er et eksempel på hva togtransport kan tilby under de rette forutsetningene.

Antall passasjerer med Flytoget er i perioden 1999 – 2003 redusert med om lag 6 prosent. Dette tilsvarer omtrent nedgangen i totalmarkedet for flypassasjerer på OSL.

Svekket konkurranseposisjon – gunstigere betingelser for alternative transportformer

Ved siden av utviklingen i kvaliteten på togtilbudet har også endringer i kvaliteten på transporttilbudet med andre transportmidler innflytelse på utviklingen i togtrafikken. Personbil er et alternativ til tog på så godt som alle relasjoner og etter hvert som tilgangen til bil øker, vil en økende andel vurdere bil som alternativ til tog ved gjennomføringen av en reise. Tilgangen til bil har økt kraftig gjennom 1990-tallet. Utbyggingen av vegnettet med økt kapasitet og høyere standard har svekket togtilbudets konkurransekraft. Tilgangen til parkeringsplasser har også stor betydning for reisemiddelvalget.

I de senere år det bygget opp et nasjonalt nett av ekspressbusser. Nettet består dels av ruter som dekker områder som ikke eller bare delvis betjenes av tog, men etter hvert er det åpnet for ekspressbussruter i mer direkte konkurranse med tog. Ekspressbusstilbudet, blant annet på Østlandet, er utvidet med flere nye linjer og flere avganger i eksisterende linjer de siste årene. Det er mye som tyder på at jernbanen i denne perioden har tapt reisende til det forbedrede ekspressbusstilbudet.

5.3 Bedring innenfor jernbanens rammebetingelser det siste året, men betydelige infrastrukturtiltak er nødvendig.

Det synes imidlertid som om at hendelsene i 2000- 2003, som presentert i avsnitt 5.2, er av midlertidig karakter og har begrenset effekt, og som vi har sett, kan det virke som om den negative tendensen i trafikkutviklingen (antall reiser) i denne perioden er i ferd med å endres. Gjennom målrettet innsats fra både operatører og Jernbaneverket er det oppnådd betydelige punktlighetsforbedringer, som har hatt en tydelig positiv effekt i etterspørselen etter togreiser.

Med prosjektet "et effektivt og moderne Jernbaneverk" rettes innsatsen mot å effektivisere ressursutnyttelsen innen Jernbaneverkets virksomhet. Jernbaneverket er både i ferd med å styrke den strategiske planlegging av vedlikeholdet med særlig vekt på langsiktige fornyelsesplaner, og innføre et nytt system innenfor planlegging og styring av forebyggende og korrektivt vedlikehold basert på EDB-assistert vedlikeholdsplanlegging (RCM – Reliability Centered Maintenance), som skal ivareta behov for pålitelighet, tilgjengelighet, vedlikeholdsvennlighet og sikkerhet i infrastrukturen. I vedlikeholdsstrategiene legges det særlig vekt på fornyelser og systematisk forebyggende vedlikehold, slik at man kan begrense kostnader knyttet til kostbar feilretting og samfunnsøkonomiske tap pga punktlighetsforstyrrelser, og derved frigjøre midler til mer langsiktige tiltak. Det satses spesielt på systematisk ballastrensing, skinnesliping og sporjustering, samt tiltak knyttet til sikringsanlegg og kontaktledningsanlegg i det forebyggende vedlikeholdet.

Omlegging av NSB's billettsalg, som innebar nedleggelse av egne billettutvalg, billettsalg via telefon, sms og internett og samarbeid med Narvesen Norge AS ble gjennomført for å redusere NSB's salgskostnader, men samtidig opprettholde tilgjengeligheten til billetter. Noe av omleggingen ble av kundene oppfattet som dårligere tilgjengelighet til togtenester. Det synes nå som om kundene er blitt vant med nye rutiner og utnytter de nye salgsmulighetene, samtidig som NSB har gjeninnført salg av billetter i tog.

I tillegg er det både hos operatører og hos Jernbaneverket i de siste par årene lagt større vekt på publikumsinformasjon, tilgjengelighet til billettsalg og orienterbarhet på stasjoner og knutepunkter. Samtidig har informasjonen om reisen og mulige valg blitt lettere tilgjengelig, via blant annet internett. I Jernbaneverkets pågående arbeid med handlingsprogrammet for

Jernbaneverket 2006 - 2009, er kundeinformasjon et eget satsingsområde. NSB har i økende grad blitt mer kundeorientert og profilerer nå *toget* som transportmiddel i stedet for segmenterte merkevarer. I jubileumsåret 2004 har innføringen av 150-kroners billett blitt møtt med svært god respons i markedet og dette gir en positiv signaleffekt.

Gjennom målrettet innsats fra både operatører og fra Jernbaneverket er det oppnådd betydelige punktlighetsforbedringer som igjen har hatt en tydelig positiv effekt i etterspørselen etter togreiser. Trafikken så langt i 2004 har dermed økt sammenliknet med analyseperioden.

I 2003 og hittil i 2004 har punktligheten samlet sett vært klart bedre enn i perioden 1999 – 2002. Regiontogene har i de første månedene av 2004 vært nær målsettingen om at 90 prosent av togene skal være i rute. NSB har lyktes med en bedre planlegging og innretting av personalressurser som har bidratt til bedre punktlighet og avvikshåndtering. Med innfasingen og etableringen av nytt materiell forventes det at feil på trekraft/materiell reduseres.

Jernbaneverket har de siste årene prioritert arbeidet med å innføre moderne sikkerhetstenkning for ivaretagelse av sikkerhet for mennesker, miljø og materiell. Betydelige ressurser blir satt inn på å kartlegge risikoforhold som grunnlag for prioritering av tiltak for å forebygge ulykker innen jernbaneverksamheten. Disse aktivitetene forventes å ytterligere forbedre sikkerhetsnivået på jernbanen og derved styrke jernbanens attraktivitet i transportmarkedet.

Det forventes også at innføring av konkurranse om sporet vil kunne effektivisere ressursutnyttelsen i sektoren. Konkurranse mellom ulike togselskaper vil kunne forbedre togtilbudet til gunst for de reisende, og konkurransen vil også kunne framskaffe nødvendig informasjon om togselskapenes driftskostnader til at ordningen med offentlig kjøp kan effektiviseres.

Imidlertid vil det være nødvendig med større forbedringer i infrastrukturen for å bedre tilbudet ytterligere. Den langsiktige trenden viser at jernbanetransportens markedsandel synker. Kapasiteten i jernbanenettets markedssterke områder er svært høyt utnyttet. Å opprettholde høy punktlighet i et nett med svært høyt utnyttet kapasitet er kostnads- og ressurskrevende. For å øke kvaliteten på tilbudet må infrastrukturen utvikles til å håndtere større trafikk, både når det gjelder kapasitet og kvalitet på sporet og i kommunikasjonssystemer. Utbygging til fire spor i Osloområdet, dobbeltspor (dobbeltsporparseller) på det sentrale Østlandet og økt kapasitet i og rundt de store byene, vil gradvis muliggjøre flere avganger og kortere reisetid og dermed styrke togtilbudets konkurranseevne. For å opprettholde og styrke togtilbudets konkurranseevne er det viktig at kundene oppnår merkbare effekter etter hvert som de enkelte prosjekter gjøres ferdig. Forsert utbygging vil redusere ytterligere trafikktao og gi grunnlag for å styrke toget som et attraktivt alternativ.

Togtrafikken opererer innenfor et tett integrert system. Fjerning av flaskehalsene i nettet i disse områdene vil også gi positive effekter for de øvrige delene av nettet, slik at jernbanens styrke kan utnyttes. Dette vil også bidra til en mer effektiv arbeidsdeling i forhold til øvrig infrastruktur og transporttilbud.

5.4 Konsentrert satsing på utvikling og utnyttelse av infrastrukturen

Som følge av gjennomgangen av trafikkutviklingen de siste 10-15 år kan det trekkes fram noen hovedkonklusjoner og forhold som er av størst betydning for at jernbanen med egne virkemidler best kan møte utfordringen og legge til rette for økt trafikk og med mest samfunnsøkonomisk lønnsomhet for jernbanen. Punktene nedenfor oppsummerer de mest sentrale budskapene for utviklingen av jernbanenettet i de neste 10 – 15 år.

- Utnyttelsen av jernbanenettet ligger i dag på øvre kapasitetsgrense i jernbanens markedssterke områder. Dette begrenser mulighetene for å øke jernbanens konkurransevne. Dersom jernbanen skal kunne bli tilstrekkelig konkurransedyktig til å møte den strategiske utfordringen med overføring av trafikk fra veg til bane der dette er prioritert, krever det investeringsmidler til å modernisere om lag 10 prosent av jernbanenettet (storbyene og Intercityområdet). Dette betinger en investeringsramme på om lag 28 – 30 mrd. kroner i perioden 2006 - 2015. En samordnet virkemiddelbruk vil kunne sikre at et slikt investeringsprogram blir samfunnsøkonomisk lønnsomt.
- Togtilbudet i Oslo-området har en sterk posisjon. Dette reflekteres også ved at trafikk- og nyttekostnadsberegninger for tiltak i dette området viser betydelig trafikkvekst og samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Store tiltak i øvrige deler av jernbanenettet viser gjennomgående lavere lønnsomhet. En høyere satsing innenfor Intercityområdet og nærtrafikkområdene rundt Bergen, Stavanger og Trondheim bør derfor kombineres med en mer kollektivorientert arealbruk og riktigere prising av kapasiteten i transportsystemet. Det er viktig at transport dekker sine eksterne kostnader i forhold til utslipp, støy og ulykker.
- Konsekvensene av å utsette valg og strategier for transportsystemer kan i verste fall være irreversible strukturendringer, som igjen medfører at jernbanen også i fremtiden vil tape markedsandeler både for person- og godstransport. For å kunne spille en rolle også framover, må jernbanenettet etter Jernbaneverkets vurdering moderniseres i de områdene der jernbanen har et marked og der jernbanen er gunstig i forhold til arealknapphet, sikkerhet og miljø.
- Investeringer i veg og bane må ses i sammenheng. En tilrettelegging for overføring av trafikk fra veg til bane krever riktig prising i veisektoren. Veitransport dekker i dag ikke samfunnets marginale kostnader i områder med køproblemer. Dette gjelder i første rekke i Oslo-området, men også i noen grad deler av det øvrige vegnettet på Østlandet og øvrige storbyer. Prising av kollektivtilbudet reflekterer rammebetingelsene for vegtrafikk. Store deler av midlene som benyttes til offentlig kjøp av kollektivtransporttjenester går til å subsidiere rushtilbudet, mens prisene utenfor rush ofte er høyere enn de marginale transportkostnadene. En riktigere prising av vei- og kollektivtransport er viktig fordi det muliggjør en mer effektiv utnyttelse av transportsystemet i form av bedre framkommelighet på vegnettet i rushtid og høyere kapasitetsutnyttelse i kollektivtilbudet (mindre markerte rushtopper).

I rapporten "Utfordringer og valg for jernbanesektoren"⁹ drøftes hvordan jernbanen kan øke sin konkurransekraft. Konklusjonene fra denne rapporten peker blant annet på betydningen av disse nevnte faktorene. Dette er også i tråd med anbefalingene for utvikling av jernbanenettet

⁹ Utfordringer og valg for jernbanesektoren, herunder omfang og standard på jernbanenettet. Jernbaneverket juni 2003.

som er gitt i transportetatens planforslag til Nasjonal transportplan 2006 – 2015, og forøvrig også med den retningen som pekes ut i St. meld nr 24 (2003-2004) Nasjonal transportplan 2006 – 2015 og ved den satsingen som anbefales i Stortingets behandling av denne planen (Innst. S. nr 240 (2003-2004)).

Jernbanelibet
Biblioteket

JBV



09TU09301
71594277