

Oslo, 21. april 2015

Til Vegdirektoratet

Innspill til godsanalysen

Innledning

Vi viser til arbeidet med godsanalysen, som vi forstår er inne i en slutfase. Med dette brevet vil Jernbanealliansen, helt i innspurten, minne om noen momenter som kan være viktige i arbeidet med å flytte godstransporter fra lastebil til tog.

Viktige momenter

Jernbanealliansen vil minne om følgende momenter:

Mer vedlikehold og fornyelse av jernbanenettet

Det store vedlikeholdsetterslepet, som er dokumentert i strategi- og utredningsfasen for Nasjonal transportplan 2018–2027, skaper betydelige utfordringer for både person- og godstransporten på norske skinner. Næringslivets godstransporter rammes hardt av uforutsette feil, med tilhørende konsekvenser for miljø- og trafikksikkerhet. Jernbanealliansen prioriterer mer vedlikehold høyere enn nyinvesteringer og ber om at vedlikeholdsetterslepet må være tatt igjen seinest innen utgangen av 2027. Tiltak som gjør at banene holdes åpne og ikke må stenges uforutsett, må prioriteres først.

Baneutbygginger må også fremme godstransporten

Investeringer i vegnettet kommer nesten alltid både persontrafikken og godstrafikken til nytte. For bane er det til dels annerledes. Vi ser at en betydelig andel av gjennomførte og planlagte baneinvesteringer primært vil komme persontrafikken til nytte. Jernbanealliansen vil påpeke behovet for at nye prosjekter planlegges og bygges slik at de også fremmer godstrafikken på bane, f.eks. gjennom å bygge forbikjøringsspor og velge traséløsninger som er gunstige for godstog. Videre må prosjekter som kommer både person- og godstrafikken til gode, få høy prioritet når investeringsmidlene fordeles.

Alnabru må moderniseres og bygges ut som hovedterminal

Alnabru godsterminal i Oslo er navet for godstransportene på bane i Norge og helt avgjørende for at vi skal lykkes med å flytte gods fra veg til bane. Terminalen er umoderne, og vi har forstått at deler av terminalens tekniske levetid utløper i 2019. Jernbanealliansen er tydelig på at arbeidet med å modernisere og bygge ut terminalen må starte snarest, og at det må presenteres framdriftsplan for arbeidet.

Vi er kjent med at terminalstrukturen i Oslofjord-området er til vurdering. Jernbanealliansen mener det er uaktuelt å vurdere et alternativ til Alnabru-terminalen. På sikt kan det være aktuelt med avlastningsterminaler og/eller terminaler som betjener mer lokale markeder i Oslofjord-regionen. Slike terminaler må i så fall bli et supplement til Alnabru-terminaler, og de må ikke bidra til lavere bevilgninger til modernisering og utbygging av Alnabru-terminalen.

Behov for en kompensasjonsordning ved sviktende infrastruktur

Jernbanealliansen er kjent med at aktørene i godsbransjen har lansert et forslag til en statlig kompensasjonsordning som får virkning når baner stenges (både planlagte stenginger og uforutsette stenginger). Ordningen skal bidra til at godsvolumet raskt er tilbake på tog etter at en bane har vært stengt. Og den skal bidra til å redusere godstogsoperatørens tap når togavganger ikke kan kjøres som følge av sviktende infrastruktur. Ordningen skal gi en kompensasjon både til togkunden og til togoperatøren.

Jernbanealliansen støtter forslaget om en statlig kompensasjonsordning, i form av en forsøksordning, og ber om at den innføres snarest mulig.

Godstog må få høyere prioritet på sporet

Dårlig framkommelighet på banenettet for godstog, som gir lange transporttider og dermed et mindre attraktivt transporttilbud – foruten økte personal- og kapitalkostnader for banetransporter – bidrar til at toget taper i konkurransen om godset. Etter hvert som vegnettet bygges ut, vil lastebilens konkurransekraft styrkes ytterligere.

Tildelingsforskriftens § 7-10, som bestemmer hvilke togslag som skal prioriteres når togrutene skal fastsettes, må endres. Jernbanealliansen kan ikke se at det er noen automatikk i tog med offentlig tilskudd har større nytte for samfunnet enn godstog eller langdistansepersonotog på dagtid på Dovrebanen og Bergensbanen, som ikke mottar noen direkte offentlige subsidier. Vi mener at samfunnsnytte må være hovedkriteriet når prioriteringsreglene skal fastsettes, og at tildelingsforskriften derfor må endres.

Om Jernbanealliansen

Jernbanealliansen består av ti organisasjoner som ønsker å fremme jernbanen i Norge. Alliansens formål er å arbeide for økte bevilgninger til utbygging av jernbaneprosjekter og opprustning av det eksisterende jernbanenettet. Jernbanealliansen består av:

- Arbeidsgiverforeningen Spekter
- Framtiden i våre hender
- Landsorganisasjonen i Norge (LO)
- LO Stat
- Natur og Ungdom
- Naturvernforbundet
- Norsk Jernbaneforbund
- Norsk Lokomotivmannsforbund
- Næringslivets Hovedorganisasjon (NHO)
- Trygg Trafikk

Med vennlig hilsen
Jernbanealliansen



Holger Schlaupitz
styreleder

Kopi:
Samferdselsdepartementet
Jernbaneverket