

Oslo, 15. november 2016

Samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen  
Samferdselsdepartementet

## Rammebetingelser for godstransport på bane

Det er positivt at innsatsen for mer og bedre vedlikehold av jernbanenettet har økt over flere år. Transportetatene har også gjennom deres grunnlagsdokument for Nasjonal transportplan (NTP) 2018–2029 foreslått å bruke vel 20 mrd. kroner på godstiltak i kommende tolvårsperiode. Det er en god start, som Jernbanealliansen ønsker velkommen. Videre er det bra at Jernbaneverket nylig har lagt fram en ny godsstrategi, som peker på mange konkrete tiltak som må gjøres for å styrke godstrafikken på bane, på kort, mellomlang og lang sikt.

Til tross for en nedgang i godstrafikken på det norske banenettet også i 2015, ser vi enkelte lyspunkt. Punktligheten er blitt bedre, noe som skaper grunnlag for et mer pålitelig og forutsigbart tilbud, som igjen gjør at næringslivet vil kunne satse mer på banetransporter. De siste ukenes oppmerksomhet om godstrafikken mellom Alnabru og Åndalsnes, som står i fare for å bli nedlagt – angivelig pga. dårlige driftsforhold på Alnabru godsterminal – minner oss om hvor viktig det er å opprettholde trykket for å bedre situasjonen for gods på bane, slik at vi ikke risikerer nye tilbakeslag. Det viktige nå er at kommende NTP følger opp transportetatenes anbefalinger og Jernbaneverkets godsstrategi.

Godstrafikken er fortsatt sterkt konkurranseutsatt, og det er flere grunner til det, bl.a. tidligere års lengre perioder med stengte baner samt dieseldrift på delstrekninger, noe som øker uforutsigbarheten og kostnadene.

Alnabru er navet i godstrafikken på bane i Norge. Deler av terminalen er ineffektiv å drifte, noe som gir høye kostnader og dermed ekstra vanskelige konkurranseforhold mot lastebilen. I tillegg er terminalen sårbar for driftsforstyrrelser som kan sette så godt som hele kombitrafikken på bane i Norge ut av spill, bl.a. som følge av nedslitt signalanlegg og strømforsyning. Alnabru-terminalen må få tilstrekkelig kapasitet og bli effektiv og driftssikker, slik at godstransport på jernbane i Norge får bedre rammevilkår. Det er derfor svært viktig kommende NTP setter av midler til opprusting av Alnabru-terminalen og andre viktige terminaler, og da er det viktig at planene for dette snarest konkretiseres.

Arbeidet med både strakstiltak og langsiktige løsninger for godstrafikken må få høy prioritet også i 2017. Videre er det viktig at det settes av nok penger i 2017 til planlegging av godstiltak som vil måtte gjennomføres i 2018 og seinere. Jernbanealliansen håper myndighetene gjennom kortsiktige og langsiktige tiltak vil gjøre at vi unngår nedlegging av godstransport på bane, men oppnår det motsatte.

Til slutt vil vi minne statsråden om et punkt Jernbanealliansen har tatt opp med transport- og kommunikasjonskomiteen på Stortinget under høring av statsbudsjettet for 2017. Det gjelder kjørevegsavgiftene. Jernbanealliansen er på dette tidspunkt skeptisk til alt som svekker godstogenes

konkurranseskraft, i og med at togets konkurranseskraft i forhold til lastebil fortsatt er svak og ikke i tråd med ønskene om å flytte gods fra veg til bane.

Ytelsesordningen for godstrafikk ved innstilte tog vil være positiv, men den er ennå ikke på plass, og det står ikke noe konkret i budsjettforslaget om hva ordningen vil innebære. Jernbanealliansen forventer at det som minimum gis 100 prosent rabatt på kjørevegavgift og kapasitetsavgift for godstrafikken på bane i 2017, slik at togets konkurranseskraft ikke forverres. Etter hvert som infrastrukturen bedres og ytelsesordningen er operativ, er det ikke unaturlig at også godstog vil måtte betale et visst avgiftsnivå, men med dagens situasjon vil økte avgifter bidra til å svekke mulighetene for flytte godstransporter fra veg til bane.

Vi ser fram til en god dialog om NTP i månedene som kommer.

## 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 til:

- Stortingets transport- og kommunikasjonskomité
- Jernbaneverket