

Oslo, 22. oktober 2018

Til  
Stortingets transport- og kommunikasjonskomité  
Partigruppene på Stortinget

## Jernbanealliansens innspill til Stortingets behandling av Representantforslag 22 S om en bærekraftig godsnæring og mer gods på bane

### Innledning

Gjennom Nasjonal transportplan 2018–2029 har Stortinget slått fast et mål om å overføre 30 prosent av gods over 300 km fra vei til sjø og bane innen planperiodens utløp. Dette målet er videre tatt inn i regjeringens politiske plattform fra Jeløya fra januar 2018.

Dessverre er det mye som peker i motsatt retning. CargoNet skjærer ned på tilbudet og kapasiteten fra desember i år for å redusere det økonomiske tapet, og Green Cargo har kunngjort at selskapet, som eneste gjenværende operatør, vil legge ned godstransporten til og fra Åndalsnes. Vi er med andre ord vitne til det motsatte av hva regjeringen og Stortinget ønsker.

### Økende konkurranse

Det er flere forhold som har bidratt til å styrke lastebilens konkurransekraft:

- Store investeringer i veinettet, som har redusert lastebilens kostnader og frakttider, uten at det samme har skjedd for godstransport på jernbane
- Adgang for lengre og tyngre vogntog, som har redusert lastebilens kostnader mye, uten at det samme har skjedd for godstransport på bane
- Hardere priskonkurranse fra utenlandske lastebilaktører
- Fortsatt stort vedlikeholdsetterslep på jernbanenettet, som skaper uforutsette driftsforstyrrelser

Fra før av sliter jernbanen med et banenett hvor godstiltak har vært forsømt i flere tiår. Det betyr at de fleste godsterminalene er ineffektive, og at det er for lite kapasitet på strekningene til å sikre framføring av lange godstog med gode ruteleier. På mange strekninger er persontogtilbudet økt, som gjør at det blir oppstår større konflikter mellom person- og godstog når rutene skal legges. Helt grunnleggende gir også bratte og svingete bane – kombinert med korte kryssingsspor og svak strømforsyning flere steder – lange frakttider og vektbegrensninger, med tilhørende konsekvenser for kostnader og attraktivitet.

### Godt vedlikehold er en grunnleggende forutsetning

Et godt vedlikehold av banenettet er avgjørende for å kunne tilby pålitelige transporter på bane. Stengte baner slår særlig negativt ut for godstransportene, som ikke kan ty til «buss for tog» når korte delstrekninger må stenges. I mange tilfeller stopper transportene på bane helt opp. Det er derfor viktig at vedlikeholdsinnsatsen økes til minst det som er forutsatt i NTP – for å eliminere potensielle tekniske feil samt forebygge skader fra et klima i endring, som har store konsekvenser for infrastrukturen.

### Innfør miljøstøtteordning for gods på bane

Jernbanealliansen mener at miljøstøtteordningen er det viktigste tiltaket på kort sikt for å gjenreise optimisme i bransjen og hindre en negativ spiral, som vil undergrave målet om godsoverflytting. Vi frykter

at CargoNets nedskjæringer bare er starten på en negativ spiral. Avvikling av ett eller flere selskap innen få år er en reell risiko. Næringslivet vil ikke stole på godstransport på bane som en framtidig løsning – og vil investere i andre transportopplegg. Vi vil oppleve en flukt av kompetent arbeidskraft til andre deler av banesektoren eller til andre sektorer. Og operatørene vil se seg om etter andre markeder. Det må skapes troverdighet rundt regjeringens mål om godsoverføring gjennom miljøstøtteordningen og nødvendige tiltak i infrastrukturen som gir bedre driftsstabilitet og lavere kostnader for godstransport på bane. Siden infrastrukturtiltak tar tid, er det ekstra viktig at miljøstøtteordningen kommer på plass nå.

Miljøstøtteordningen er ikke aleine nok til å oppnå Stortingets og regjeringens mål, men den vil sørge for at godsbransjen på bane overlever fram til infrastrukturen blir konkurransedyktig. Den vil sammen med andre tiltak bidra til å oppnå positiv utvikling. Flere andre land har miljøstøtteordninger for å sikre at politiske mål om transportmiddelfordeling innfris. Vi kan nevne Sverige, Danmark og Østerrike, som har ordninger som ikke strider med EUs konkurranseregulering. Vi viser til bransjens forslag til løsning og ber om at denne innføres med en egen post på statsbudsjettet, der det bevilges 200 mill. kroner i 2019.

## Infrastrukturinvesteringer

Med de planlagte investeringene i veinettet som er under planlegging, er det vanskelig å se hvordan toget skal greie å henge med i konkurransen. Vår bekymring forsterkes når vi ser at store baneutbygginger som Ringeriksbanen planlegges med en forutsetning om at godstog ikke skal bruke ny bane i ordinær drift. Det blir som om det skulle bygges motorveier der lastebiler ordinært ikke har adgang. Jernbanealliansen vil derfor understreke behovet for at også større baneinvesteringer bidrar til å styrke godstransport på bane.

Av andre baneinvesteringer vil vi understreke behovet for å forlenge kryssingsspor og forsterke strømforsyning, slik at tog lengden kan økes, noe som er viktig i arbeidet for å redusere kostnadene. Effektive terminaler er også viktig for å senke kostandene. Flere og lengre kryssingsspor og effektive terminaler vil også bidra til kortere frakttider og dermed en mer attraktiv jernbane. Det er viktig at NTPs godspakke for jernbanen som minimum følges opp, og at tiltakene spisses mot å gi lønnsom transport.

## Prioriteringer på sporet

Jernbanealliansen vil understreke at samfunnsnytte må være et viktig kriterium ved prioriteringer i ruteplanprosessen. Vi understreker at Høyre og Fremskrittspartiet på Sundvollen i 2013 slo fast at «regjeringen vil: Legge til rette for at godstog og langdistansetog skal kunne prioriteres i jernbanenettet mellom kl. 18:00 og 05:00.»

## Om Jernbanealliansen

Jernbanealliansen består av ni organisasjoner som ønsker å fremme jernbanen i Norge. Alliansens formål er å arbeide for økte bevilgninger til utbygging av jernbaneprojekter 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
- Trygg Trafikk

Med vennlig hilsen



Holger Schlaupitz  
styreleder