

Oslo, 16. februar 2017

Samferdselsdepartementet

Nasjonal transportplan 2018–2029 samt statsbudsjettet for 2018

Innledning

Arbeidet med Nasjonal transportplan 2018–2029 (NTP) er i innspurten. Som oppfølging av Jernbanealliansens frokostseminar om gods på bane 6. februar ønsker vi å avgi noen korte innspill til arbeidet med NTP, relatert til dette temaet. Momenter vi tar opp her, er også relevante for arbeidet med statsbudsjettet for 2018, som blir første året av den kommende NTP-perioden.

Vedlikeholdsetterslepet må elimineres

Transportetatens grunnlagsdokument beskriver på en god måte behovet for mer og bedre vedlikehold. En upålitelig jernbane har små muligheter til å vinne markedsandeler. Dette gjelder for både person- og godstrafikken. For godstrafikken er en pålitelig jernbane veldig viktig, da forsinkelsene kan forplante seg til ulike ledd i distribusjons- eller produksjonsprosessen. Videre skaper stengte baner store ulemper og ekstrakostnader, som gjør at toget taper i konkurransen.

Jernbanealliansen mener derfor at NTP må sikre et nivå på drift og vedlikehold som gjør at vedlikeholdsetterslepet er tatt igjen ved utgangen av planperioden. Det krever også at vedlikeholdsaktivitetene som er skissert i statsbudsjettet for 2017, må gjennomføres som planlagt.

Mer til spesifikke godstiltak

Den såkalte godspakka for jernbanen, som er omtalt i grunnlagsdokumentet, inneholder mange tiltak som er høyst påkrevd, og som må iverksettes raskt. Blant tiltakene, som vil gi økt kapasitet og pålitelighet for godstrafikken, er terminaltiltak, tilsvinger, elektrifisering, flere og lengre kryssingsspor på alle hovedstrekningene. Vi merker oss også at Jernbanedirektoratet ser muligheter til å bruke noe ressurser på mindre tiltak som kan øke bruken av jernbane for frakt av industrigods.

Prosjektoversikten i transportetatens grunnlagsdokument viser at den foreslåtte godspakka gir en høy reduksjon i klimagasser, sett i forhold til andre jernbaneinvesteringer, både i absolutte tall og per investert krone. At godstog gir høy klimanytte er også vist i tidligere studier.¹ Næringslivet etterspør mer gods på jernbane, ikke bare av miljøhensyn, men også fordi dette er en kostnadseffektiv måte å transportere varer på, gitt at infrastrukturen og rammebetingelsene legger til rette for det.

¹ Klimakonsekvenser av prioriteringer på banenettet (se spesielt figur 5):

<http://naturvernforbundet.no/getfile.php/Dokumenter/Rapporter%20og%20faktaark/2014/Klimakonsekvenser%20av%20prioriteringer%20p%C3%A5%20banenettet%20200614.pdf>

Godstrafikk på jernbane foregår i hovedsak over lengre distanser, mellom landsdelene – og østover mot Sverige. Satsing på godstiltak samt økt vedlikehold vil komme togtrafikken på hele landets banenett til gode. Siden Alnabru godsterminal er navet for det meste av godstransportene på bane i Norge, er det viktig at NTP prioriterer modernisering og utbygging av denne terminalen.

Jernbanealliansen vil videre påpeke at godstrafikkens behov også må ivaretas ved større baneutbygginger, f.eks. ved bygging av nye tunneler i Oslo-området og intercity-strekningene. Det er beklagelig at Ringeriksbanen planlegges bygd ut slik at godstog ordinært ikke skal kunne bruke banen. Godstrafikken på bane vil oppleve kapasitetsutfordringer ut fra Oslo-området, noe som må ivaretas både ved planlegging av nye prosjekter og gjennom prioritering av nødvendige nye spor.

Forsiktighet rundt baneavgifter

Statsbudsjettet for 2017 signaliserer at det skal innføres en avgift for bruk av banenettet. Jernbanealliansen er kritisk til dette nå, da dette vil svekke jernbanens konkurransekraft. Det er små marginer i godstransport på bane, og nye avgifter kan fort gjøre deler av bransjen ulønnsom. Så lenge togets konkurransekraft er svak, mener vi at slike avgifter vil kunne vri gods fra bane til veg, i strid med politiske mål.

Etter hvert som infrastrukturen bedres og vi får en god ytelsesordning som gir erstatning ved svikt i infrastrukturen, er det ikke unaturlig at også godstog vil måtte betale et visst avgiftsnivå.

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



Holger Schlaupitz
styreleder

Kopi: Transport- og kommunikasjonskomiteen samt partigruppene på Stortinget