

Til Jernbanedirektoratet

Jernbanealliansens innspill til høring om KVV Godsterminalstruktur Oslofjordområdet

Vi viser til Jernbanedirektoratets utredning KVV Godsterminalstruktur for Oslofjordområdet og avgir hermed vårt høringsinnspill.

Hovedbudskap

Jernbanealliansen støtter hovedkonklusjonene og anbefalingene i rapporten om å satse på Alnabru som hovedterminal for kombinerte transporter i Oslofjordområdet. Løsningen er den mest effektive, og nødvendig for å kunne få vekst i godsmengdene som går på jernbane. Det overordnede kunnskapsgrunnlaget er nå på plass, og det viktige nå er å prioritere og gjennomføre tiltakene i praksis.

Det er tvverrpolitisk enighet om å legge til rette for økt transport av gods på jernbane i Norge. Det er forventet betydelig vekst i godsvolumene fremover. Utslipp og miljøbelastning fra transportsektoren må ned, og Jernbanealliansen mener at gods på bane er en del av løsningen for at Norge skal nå sine klimaforpliktelser og miljøambisjoner.

Alnabru som nav for godstransporten

Jernbanealliansen mener det er viktig at målet om å flytte 30 prosent av godstransportene over 150 km fra vei til sjø og bane innfris. For å få det til må blant annet effektiviteten på terminalene økes. Alnabruterminalen, som er godsnavet i jernbanetransporten, må utvikles til å bli mer robust, mer effektiv, og med mulighet til å håndtere større mengde gods samtidig.

Konseptvalgutredning Godsterminalstruktur Oslofjordområdet er et resultat av omfattende utredningsarbeid gjennomført i flere omganger og over flere år. Jernbanealliansen støtter hovedkonklusjonene og anbefalingene i rapporten om å satse på Alnabru som hovedterminal for kombinerte transporter i Oslofjordområdet. Det norske jernbanenettet for gods er knyttet sammen med Alnabru som nav. En jernbaneterminal gir også toget økt konkurransekraft når kundene er etablert med kort kjørevei til og fra godsterminalen – slik de er på Alnabru. I sum gjør dette at de fleste lastbærerne som fraktes i intermodale transportkjeder på tog i Norge er innom Alnabru.

Utviklingen av elektrisk langdistanse godstransport på vei tar tid. Det er i første omgang på kortere distanser og i distribusjonstransport vi ser at nullutslippskjøretøy er på vei inn. Det haster å få ned utslippene i transportsektoren. Kombinert transport med elektriske tog og elektriske/nullutslipps lastebiler i hver ende kan sannsynligvis bidra til å realisere nullutslipps transportkjeder med store volum mye raskere enn om man skal vente på at langdistanse nullutslipps tungtransport på vei blir dominerende. Vi anbefaler derfor at det satses på å videreutvikle jernbanen nå. Jernbanens infrastruktur er i all hovedsak allerede bygget, og tiltakene som skal til for å få betydelig vekst er overkommelige.

- **En videre utvikling av Alnabru er det rette å gjøre. Konseptvalgutredningen viser det. Det er nå avgjørende at man nå kommer i gang med tiltak for å realisere løsningen.**

Lønnsomhet og forutsigbarhet for næringslivet

Godskundenes behov er et viktig element og dermed en viktig forutsetning for vurderingene om terminalstruktur. KVUen ser på mulige avlastningsterminaler for Alnabru. For å avgjøre lønnsomheten av å etablere et terminalpunkt er det viktig at man også regner inn om godstogselskapene vil kunne oppnå lønnsomhet i å etablere avganger til og fra terminalen. En nøkkelforutsetning for lønnsom drift er blant annet økte volum per togavgang – det vil si lengder på laste- og lossespor og tilhørende ruteplan, lengder på kryssingsspor og strømforsyning som tilrettelegger for økte tog lengder ute i jernbanenettet. Det er også helt avgjørende med forutsigbarhet. Det må lages en strategisk ruteplan som følges opp, og dermed gir godsoperatørene tilstrekkelig forutsigbarhet til å anskaffe lokomotiver for lengre og tyngre tog enn i dag. Strekningskapasiteten må også være egnet til å etablere ruteleier som er i henhold til markedets behov – det vil si de tider på døgnet når kundene mest etterspør togavganger.

Volum versus transportarbeid – og konkurranseflater

I fjor ble det transportert ca. 500.000 TEU på jernbanen i Norge (tilsvarer volum på ca. 700 trailere hver dag). Transportstrekningen for jernbanegodset er i snitt over 700 kilometer. Framstillingen i KVUen er i hovedsak basert på volum (tonn), noe som kan være naturlig når man diskuterer terminaler. Men det er viktig å ha med seg at transportarbeidet (tonnkilometer) tilknyttet terminalene er betydelig større for en gjennomsnittlig TEU sjø- og jernbanegods enn for samme TEU veigods, på grunn av ulikheten i transportavstander. En framstilling basert på transportarbeid i stedet for volum ville derfor gjort sjø- og jernbanegods mer fremtredende, og veigods mindre.

Vi vil også kommentere utsagnet som går igjen flere steder, om at konkurranseflatene i godstransporten er små. Dette stemmer naturlig nok for totalen, sterkt påvirket av strekninger uten jernbane, og for distribusjons- og massetransport som foregår over korte avstander. Men på relasjonene der det går gods på bane i dag, er jernbane og veitransport i direkte konkurranse med hverandre. Dette er vurderinger som kjøperne av godstransport gjør hele tiden. Når veitransporten bedrer sin konkurransekraft, kommer veksten på vei, eller man får til og med en flytting av gods fra bane til vei. Når jernbanetransport bedrer sin konkurransekraft mer enn vei, blir utviklingen motsatt. Konkurranseflatene er ikke statiske, men påvirkes av hvordan de ulike transportmidlene utvikles og stimuleres. Med økt bruk av satsing på kombinerte løsninger burde jernbanens potensial for å ta over godstransporter over lengre distanser være betydelig, gitt blant annet effektive terminaler som senker omlastingskostnadene.

- **Oppsummert mener Jernbanealliansen at med et slikt tettere bedrifts- og næringsperspektiv i utredningen, ville konklusjonene i KVUen vært enda mer positive for jernbanen og konklusjonen om effekten av å utvikle Alnabru ytterligere forsterket.**

Godskundenes behov for økt kapasitet

Godskundene gir klare og entydige signaler om at de ønsker å benytte tog. Den økende leveranse kvaliteten i togproduksjonen de siste årene er en viktig dimensjon av dette. Samtidig må tilbudet toget gir tilpasses kundenes driftsmønster og den underliggende strukturen i godsstrømmene. Det betyr blant annet varierende kapasitet gjennom døgnet, tilpasset kundenes etterspørsel.

Alle synes enige om at Alnabruterminalen har behov for en oppgradering. Dette støttes av KVUen om godsterminalstruktur i Oslofjordområdet. Godsoperatørene er avhengig av terminaler med høy oppetid, noe som sikrer god kvalitet i togproduksjonen. Samtidig er kapasiteten på lastespor på Alnabruterminalen sprengt deler av døgnet. Dette gjelder særlig tidlig om morgenen og sen ettermiddag og kveld. Operatørene ser sammen med kundene stadig på muligheter for å spre produksjonen over større deler av døgnet, og på den måten utnytte den tilgjengelige kapasiteten på terminalen. Imidlertid er det operatørenes oppfatning at vekstambisjonene på innlands banetransport ikke kun kan oppnås gjennom å spre produksjonen gjennom døgnet. Veksten hemmes på grunn av manglende samtidig kapasitet. Det må

til en viss grad dimensjoneres for rushtider også for godstransporten. Da er det behov for flere og lengre laste-/lossespor på Alnabru.

- **Vi mener det er mulig å få til en økning i kapasiteten til samtidig godshåndtering innenfor dagens areal på Alnabru-terminalen. Det innebærer blant annet flere og lenger laste og lossespor, slik at operatørene sammen kundene kan bidra til å realisere den ønskede veksten i godstransport på jernbane.**

God samfunnsøkonomisk lønnsomhet i tiltak for gods på jernbane

I NTP 2018-2029 ble det vedtatt en pakke av godstiltak med samfunnsøkonomisk balanse – det vil si bedre kost/nytte for samfunnet enn en rekke andre tiltak i planen. Utfordringen har i mange år vært at for mange av de planlagte godstiltakene på jernbanen utsettes eller salderes bort. Jernbanen har derfor ikke fått samme økning i konkurransekraft som veitransporten har fått. Dette er en viktig forklaring på at ambisjonene om vekst for gods på bane ikke har blitt nådd. Jernbanealliansen er opptatt av at disse tiltakene skal realiseres. Den framlagte KVUen støtter retningen i godsplanen, og gir ytterligere kunnskapsgrunnlag for å oppdatere og forbedre de enkelte bestanddelene i planen.

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 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
- Trygg Trafikk

Med vennlig hilsen



Tonje E. Orsten Kristiansen
styreleder