

Oslo, 18. mai 2015  
Deres ref.: 15/425-

Til Samferdselsdepartementet

## Høringsuttalelse til forslag til ny jernbaneforskrift

### Innledning og drøfting

Jernbanealliansen viser til høringsbrev datert 16. februar 2015 om forslag til ny jernbaneforskrift.

Godstrafikken på bane sliter i konkurransen med vegtransporten. En av årsakene er dårlig framkommelighet på banenettet for godstog, noe som gir lange transporttider og dermed et mindre attraktivt transporttilbud, foruten økte personal- og kapitalkostnader for banetransporter. Etter hvert som vegnettet bygges ut, vil lastebilens konkurransekraft styrkes ytterligere. I sum strider dette med det politiske målet om å flytte godstransporter fra veg til sjø og bane, som er viktig av hensyn til bl.a. miljø og trafiksikkerhet.

Fordelingsforskriftens § 7-10, som bestemmer hvilke togslag som skal prioriteres når togrutene skal fastsettes, sier i dag at tog som kjøres for det offentlige, samt Flytoget på strekningen Asker–Oslo–Gardermoen, skal ha førsteprioritet når togrutene fastsettes.<sup>1</sup> Nasjonal godstransport kommer langt nede på prioriteringslista.

Jernbanealliansen kan ikke se at det er noen automatikk i tog som kjøres for det offentlige (som etter dagens praksis er tog som mottar offentlige tilskudd, bortsett fra Flytoget), har større nytte for samfunnet enn kommersielle tog, som ikke mottar direkte offentlige tilskudd. Alle godstog er i dag kommersielle, uten direkte tilskudd. Det samme er langdistansepersonotog på dagtid på Dovrebanen og Bergensbanen.

Regjeringen er også opptatt av prioriteringene på sporet. I Sundvollen-plattformen kan vi lese følgende<sup>2</sup>:

«Regjeringen vil: Legge til rette for at godstog og langdistansetog skal kunne prioriteres i jernbanenettet mellom kl. 18:00 og 05:00.»

Jernbanealliansen stiller seg spørrende til at Samferdselsdepartementet i forslag til ny jernbaneforskrift, som nå er på høring, foreslår å videreføre dagens prioriteringsprinsipp. § 9-5 i utkastet omhandler dette, og i høringsnotatet skriver Samferdselsdepartementet bl.a. følgende:

«Direktivet åpner for å verne om offentlige tjenester, og departementet ønsker også å slå tydelig fast at disse tjenestene vil måtte prioriteres foran andre når infrastrukturforvalter skal fordele kapasitet ved overbelastet infrastruktur. Dette er en naturlig følge av at det offentlige inngår avtale om å utføre persontransporttjenester som anses å ha stor samfunnsnytte.»

<sup>1</sup> Fordelingsforskriften: [https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2003-02-05-135#KAPITTEL\\_7](https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2003-02-05-135#KAPITTEL_7)

<sup>2</sup> Sundvollen-plattformen, side 67:

<https://www.regjeringen.no/contentassets/a93b067d9b604c5a82bd3b5590096f74/plattform.pdf>

Samferdselsdepartementet legger med andre ord til grunn at tog som kjøres som en offentlig tjeneste, som etter dagens praksis mottar offentlig tilskudd, har større samfunnsnytte enn andre tog. Som nevnt er vi ikke udelte enige i dette. Vi har vanskelig for å se begrunnelsen for at godstog uten offentlig tilskudd automatisk skal regnes som mindre samfunnsnyttige enn persontog som kjøres som en offentlig tjeneste. Vi har også sett at ulike persontog gjennom tidene har gått fra å være kommersielle til å motta offentlige tilskudd, bl.a. som følge av økt konkurranse fra veg- og lufttransport. At slike tog er blitt mer samfunnsnyttige når de mottar offentlige tilskudd, enn når de ikke gjør det, framstår som ulogisk.

Vi vil også minne om fagnotatet «Klimakonsekvenser av prioriteringer på banenettet», som viser klimanytten per togavgang på den analyserte strekningen Oslo–Trondheim er høyest for godstog mellom storbyene, etterfulgt av langdistansepersontog.<sup>3</sup>

## Anbefaling

Jernbanealliansen ber herved Samferdselsdepartementet endre forslaget til jernbaneforskrift slik at samfunnsøkonomisk lønnsomhet tillegges større vekt når prioriteringsreglene skal fastsettes. Vi ser for oss at godstog må få vesentlig høyere prioritet utenom rushperiodene i lokaltrafikken omkring storbyene. Det kan også være mulig å gi godstog generelt høyere prioritet på strekninger med lite persontrafikk. I denne sammenhengen viser vi til Sundvollen-plattformens punkt:

«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 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

---

<sup>3</sup> «Klimakonsekvenser av prioriteringer på banenettet»:

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