



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Jernbaneverket
Postboks 4350
2308 HAMAR

Deres ref

Vår ref
15/244

Dato
17.12.2015

Godstransport på jernbane – føringer for Jernbaneverkets videre arbeid

Bakgrunn

Regjeringen ønsker å legge til rette for økt godstransport på jernbanen. Dette er blant annet understreket i regjeringserklæringen, og fulgt videre opp i Retningslinje 2 (R2) for transportetatenes arbeid med Nasjonal transportplan 2018-2029. I R2 er ett av etappemålene at "transportkostnader for godstransport skal reduseres, de ulike transportmidlenes fortrinn utnyttes og mer gods overføres fra veg til sjø og bane". De seneste to årene gjort et omfattende for å innhente ny kunnskap og oppdatere kunnskapsgrunnlaget gjennom arbeidet med en bred samfunnsanalyse av godstransport. Etatene og Avinor arbeider nå med å konkretisere en godsstrategi til planforslaget som skal legges fram 1. mars 2016, jf. pkt 4.3 i R2. Det pågår således et bredt anført arbeid med en langsiktig strategi som skal materialisere seg i tiltak for godstrafikken på både kort og lang sikt.

De siste årene er det gjort flere grep for å styrke næringen. Disse tiltakene må ses i sammenheng og følges videre opp. Samferdselsdepartementet vil med dette brevet konkretisere forventningene til Jernbaneverkets videre arbeid for å øke attraktiviteten til gods på jernbane på kort og mellomlang sikt.

Grunnleggende premisser – kundens tilfredshet med jernbanesektorens leveranse

For den videre satsingen på godstransport på jernbane er det et grunnleggende premisser at tilbudet som jernbanesektoren (infrastrukturforvalter og de ulike godsoperatørene) leverer, er av en høy nok kvalitet og til en konkurransedyktig pris sammenlignet med alternativ transport. Det er derfor sentralt at kvaliteten på leveransen og effektiviteten i sektoren er høy. Godsoperatørene har et selvstendig ansvar for intern effektivisering. Samtidig har også Jernbaneverket et ansvar for å legge til rette for effektiv drift. I den sammenheng er departementets beslutning om at Jernbaneverket skal overta driftsansvaret på terminalene

sentralt. Videre har Jernbaneverket et overordnet ansvar for å koordinere virksomheten på terminaler og i jernbanenettet, på en måte som bidrar til høy kvalitet i dette segmentet.

Arbeidet med prioritering av godstransporten i jernbanenettet

Regjeringserklæringen understreker at det skal arbeides med å ”legge til rette for at godstog og langdistansetog skal kunne prioriteres i jernbanenettet mellom kl 18:00 og 05:00”. Dette skal primært forstås som en prioritering av godstransportens vilkår i dette tidsrommet, og må ses i lys av at etterspørselen i markedet i hovedsak er innrettet mot transport over natten.

Som Jernbaneverket er kjent med, er departementet nå i slutfasen av arbeidet med ny jernbaneforskrift. Jernbaneforskriften omhandler blant annet prioritering av ulike togtenester ved overbelastet infrastruktur, til nå regulert i fordelingsforskriften. Prioriteringskriteriene legger føringer for Jernbaneverkets prioritering når det er søkt om flere ruteleier enn det er kapasitet til i den aktuelle delen av jernbanenettet.

Det har til nå i liten grad vært direkte konflikt mellom prioriteringen av person- og godstransport med tog. Spørsmålet om prioriteringen mellom godstransport og persontransport antas imidlertid å være en problemstilling som vil kunne bli tydeligere i årene framover. Jernbaneverket må i sin planlegging av framtidige langsiktige ruteplaner i kommende nasjonale transportplaner, sørge for en nødvendig avveining og prioritering mellom gods- og persontrafikk. Vi viser her til arbeidet med Ruteplan 2027 som er et sentralt arbeid i etatens pågående NTP-arbeid. I denne avveiningen må merverdien knyttet til ytterligere frekvensøkninger for persontog på kveldstid vurderes mot eventuelle ulemper dette kan medføre for prioriteringen og den konkrete håndteringen av godstrafikken vurderes.

Punktlighet og trafikkavvikling

Punktlighet og regularitet er helt sentralt for godstransportens attraktivitet. Jernbanen har på sitt beste en komparativ fordel knyttet til punktlig og forutsigbar leveranse til sine kunder. Lav punktlighet og regularitet har imidlertid preget godstransporten på jernbanen de senere årene, men dette ser nå ut til å snu. Regjeringen har intensivert satsingen på vedlikehold og fornyelse, blant annet for å øke punktligheten og regulariteten i jernbanenettet.

Flere persontog gjennom hele driftsdøgnet har konsekvens for den daglige trafikkavviklingen. To forhold som henger tett sammen, og som er av stor betydning for oppnådd fremføringstid, er avgangspunktlighet fra de ulike godsterminalene, særlig Alnabru, og håndtering av oppståtte avvik fra rutetabellen i den daglige trafikkavviklingen.

Med høyere utnyttelse av linjekapasiteten, blir det i enda større grad enn tidligere svært viktig at godstogene ikke er forsinket ut fra godsterminalene. Det har vært et problem at en betydelig andel tog fra Alnabru er forsinket allerede før avgang. Jernbaneverket kan sammen med godsselskapene vise til en betydelig forbedring i avgangspunktligheten fra Alnabru. Arbeidet med å sikre avgang i henhold til ruteplan må derfor videreføres. Når godstog ikke er i rute prioriteres de heller ikke i den operative trafikkavviklingen, jf. prinsippet om at tog som er i rute skal holdes i rute. Dette er spesielt viktig i Østlandsområdet og rundt Bergen, Stavanger og Trondheim, hvor togproduksjonen er stor og utnyttelsen av kapasiteten i nettet er høy.

Avgangspunktligheten fra de ulike godsterminalene påvirkes for det første av de fysiske forutsetningen for en effektiv og punktlig drift. I tillegg har ledelse, styring og koordinering av aktiviteten ved terminalene stor betydning. Når det gjelder de fysiske forutsetningene viser Samferdselsdepartementet blant annet til arbeidet Jernbaneverket gjør på kort sikt for å øke effektiviteten på Alnabru, og det er prioritert 200 mill. kr til dette formål i første fireårsperiode av gjeldende NTP. Dette er fulgt opp i budsjettet for 2015 og 2016. Videre framgår det av R2 at "Avgangspunktligheten fra godsterminalene er et viktig element for å sørge for at godstogene kommer fram til avtalt tid. Etatene bes å vurdere dagens avgangspunktlighet og eventuelle forbedringstiltak, samt kostnader og nytteeffekter av disse". Vi legger derfor til grunn at konkrete fornyelses- og investeringstiltak for å forbedre avgangspunktligheten er adressert inn i etatens og Avinor sitt planarbeid.

Minst like viktig er imidlertid mulighetene Jernbaneverket nå har for enhetlig styring og koordinering ved godsterminalene. Departementet har i Prop. 93 S (2013-2014), jf. Innst. 260 S (2013-2014), besluttet å overføre driftsansvaret av jernbaneterminalene til Jernbaneverket. Videre legger Meld. St. 27 (2014-2015), jf. Innst. 386 S (2014-2015) om jernbanereformen opp til å samle forvaltningen av eiendomsporteføljen i et infrastrukturforetak. Det er derfor viktig at Jernbaneverket, og på sikt infrastrukturforetaket, benytter muligheten dette gir for å legge klare premisser for driften og styringen av aktivitetene på godsterminalene.

Departementet har forstått det slik at det er en etablert praksis i Jernbaneverkets trafikkavvikling av at tog i rute prioriteres foran tog som er forsinket, uavhengig av tid på døgnet og transportens samfunnsnytte. Økt avgangspunktlighet vil bidra til færre forsinkelser for godstransporten. Gitt at forsinkelser likevel kan oppstå, stiller departementet spørsmål ved om godstransportens samfunnsnytte bør ha høyere prioritet på de viktigste strekningene og til bestemte tider av døgnet. Et resultat av dette kan være at godstog bør prioriteres høyere i trafikkavviklingen på kvelds- og nattetid på utvalgte strekninger, både ved avvikshåndtering, men også i den generelle trafikkavviklingen.

Videre oppfølging

I lys av de ovennevnte drøftingene og utfordringene godstransporten på jernbane står ovenfor, ber Samferdselsdepartementet om at Jernbaneverket følger opp følgende forhold:

- Vi ber om at Jernbaneverket vidererfører arbeidet for å sikre punktlig avgang fra godsterminalene. Dette innebærer å videreføre og eventuelt gjennomføre nye tiltak knyttet til styring, rutiner og praksis mv. Jernbaneverket må videre stille klare forventninger til de ulike arbeidsprosessene og aktørene på godsterminalene. Dette må ses i tett sammenheng med det pågående arbeidet med godsstrategi, beslutningen om overføring av driftsansvaret på godsterminalene, samt eventuelle ytelsesordninger.
- Vi ber Jernbaneverket utrede effekten av endrede kriterier for prioritering i trafikkavviklingen mellom kl. 1800 og 0500, både generelt og ved avvikshåndtering, på strekninger der dette vil ha stor verdi for godstransporten. Som en del av utredningen ber vi om en vurdering av samfunnsnytt til de ulike transporttjenestene gjennom ulike deler av driftsdøgnet. Mulige gevinster for godstransporten må ses opp mot eventuelle negative konsekvenser for persontransporten.

- Vi ber om en vurdering av konsekvensene endrede kriterier for trafikkavvikling kan ha for kryssningssporstrategien på langdistansestrekningene. Arbeidet må ses i tett sammenheng med departementets føringer i R2, der vi ber om at "[det] gjøres vurderinger av om kryssningssporstrategien sett i sammenheng med driftsopplegget generelt bør justeres slik at utviklingen av strekningskapasitet blir mer robust over tid"
- Vi ber Jernbaneverket i arbeidet med strategiske ruteplaner knyttet til nåværende og kommende NTP-prosesser påse at merverdien knyttet til ytterligere frekvensøkninger på kveldstid for persontransporten vurderes opp mot de ulemper dette kan medføre for prioriteringen og fremføringen av godstrafikken. både i nåværende og kommende NTP-prosesser

Arbeidet må ta opp i seg erfaringene fra ruteendringene som ble innført desember 2014.

Vi ber om at utredningsarbeidet skissert over ferdigstilles og oversendes departementet innen 1. april 2016. Øvrige momenter vil bli fulgt opp i den ordinære styringsdialogen.

Med hilsen

Cecilie Taule Fjordbakk (e.f.)
avdelingsdirektør

Anders Andgard
seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer.