

Jernbanedirektoratet
Postboks 16 Sentrum
0101 OSLO

Postboks 7113 St. Olavs plass
NO-0130 Oslo

Att.:

Besøksadresse:
Karl Johans gate 41 B, Oslo
Telefon: 22 99 59 00
Telefaks: 22 99 59 03
post@sjt.no
www.sjt.no

Saksbehandler: Elisabeth Sand Gimming, 22995922
Vår ref.: 20/1194-3
Deres ref.: 202000728-1
Dato: 16.09.2020

Høringsuttalelse til KVV Godsterminalstruktur i Oslofjordområdet

Vi viser til Jernbanedirektoratets høringsbrev av 5. juni 2020 vedlagt KVV Terminalstruktur i Oslofjordområdet. Konseptvalgutredningen er omfattende, og vi har av kapasitetsmessige hensyn ikke hatt mulighet til å gå gjennom denne i detalj. Våre kommentarer vil derfor være av overordnet karakter.

Statens jernbanetilsyn er i henhold til jernbaneforskriften¹ §1-2 (4) markedsovervåkningsorgan etter jernbaneloven² § 11b. Som markedsovervåker ser tilsynet det som en vesentlig del av sin oppgave å legge til rette for konkurranse på like og ikke-diskriminerende vilkår for samtlige aktører i jernbanegodsmarkedet.

Først vil vi understreke at tilgang til godsterminaler og tjenester som ytes i disse, er en vesentlig del av verditjenesten i produksjon av godstransporttjenester på jernbane. For nye aktører som ønsker å etablere seg i markedet, eller for små aktører som allerede er til stede i markedet, er det derfor helt nødvendig å få tilgang til terminaler og terminaltjenester på like vilkår som allerede etablerte aktører for å kunne delta i konkurransen om å tilby godstransport. Manglende eller dårlig tilgang på terminaltjenester, som for eksempel lasting og lossing av gods, vil fungere som en etableringshindring til markedet.

Vi er derfor positive til at det i utredningen er gjort en bred vurdering av kapasitetsbehovet for all godstransport på jernbane. Godsmodellberegningene sier at man i tillegg til forventet vekst i kombilast, også forventer at jernbanen skal håndtere store mengder av vognlast i fremtiden. Vi er derfor positive til at flere av konseptene inneholder nye terminaler som legger til rette for både kombilast og vognlast. Dette er fremtidsrettet da terminalene også kan brukes av såkalte miks-tog som i samme togsett kan frakte både kombilast og vognlast. Man forventer en større bruk av denne type tog i fremtiden. Imidlertid har vi med en viss bekymring merket oss at

¹ Forskrift om jernbanevirksomhet, serviceanlegg, avgifter og fordeling av infrastrukturkapasitet mv (jernbaneforskriften), FOR-2016-12-20-1771

² Lov om anlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m. m (jernbaneloven), LOV-1993-06-11-100

anbefalt konsept rendyrker kombilast, og i liten grad kan håndtere den forventede veksten i vognløst.

Investering i terminaler er også prisgitt investeringer i infrastruktur mellom terminalene. Vi er usikre på om den endring i infrastruktur som de ulike konseptene krever er tilstrekkelig inkludert i konseptene. Dette omfanget kan være ulikt for konseptene, blant annet på grunn av lokasjon, men også dersom kapasiteten i infrastrukturen mellom terminalene ikke kan ta unna forventet kapasitetsøkning. Sistnevnte kan også forsterkes av de prioriteringer som Bane NOR gjør som infrastrukturforvalter ved tildeling av ruteleier i form av at passasjertransport prioriteres fremfor godstransport. Det er viktig at modellene som fremskriver behov for kapasitet også tar hensyn til dette aspektet i sine prognoser. Det er lite hensiktsmessig å utvide/bygge nye terminaler dersom den økte kapasiteten ikke kan utnyttes på grunn av begrensninger i infrastrukturen eller prioriteringer som gjøres ved tildeling av ruteleier. Dette er forhold som kan påvirke både lønnsomheten og rangeringen av konseptene.

Tilsvarende er det i beregningene forutsatt at lengden på togene øker fra 480 meter i dag til 640 meter i 2062 uten at kostnader til nødvendig oppgradering av infrastruktur som følger av denne forutsetningen er hensyntatt. Dersom behov for kryssingsspor mv. som følger av denne forutsetningen er ulik for konseptene, kan dette også påvirke rangeringen av konseptene. Vi bemerker videre til dette at standard lengde på et godstog i EU er 740 meter.

I konseptvalgutredningen ser vi at tiltakene skal finansieres over statsbudsjettet. Vi antar likevel at det er aktuelt at drivere og brukere vil måtte betale for tilgang til og tjenester i godsterminalen. Vi gjør oppmerksom på at det fra 1. januar 2017 ble innført nytt regelverk om prising av sportilgang og tjenester i serviceanlegg. I henhold til jernbaneforskriften § 6-9(2) skal avgiften for sportilgang i serviceanlegg og for å utføre tjenester i slike anlegg, ikke overstige kostnaden ved å yte dem, med tillegg av en rimelig fortjeneste. Godsaktørene har allerede en liten margin, og investeringene som planlegges er store. Dersom investeringskostnadene innbakes i denne prisregelen kan dette i fremtiden medføre færre aktører og redusert volum, noe som kan påvirke investeringsbehovet i terminalene.

Gjennom kontakt med jernbaneforetak og andre aktører i Norge har tilsynet fått inntrykk av at flere aktører er bekymret for at utbyggings- og vedlikeholdsarbeider blir planlagt og gjennomført på en måte som kan svekke konkurransekraften til godstransportører på jernbane. Vi vil derfor avslutningsvis understreke viktigheten at man i tidlig fase i større investeringsprosjekter som dette, legger betydelig vekt på behov for og konsekvenser av stengeperioder i anleggsfasen. Vi mener derfor det er viktig at alle relevante aktører involveres og at deres innspill hensyntas i en tidlig fase av prosjektene. Omfanget og konsekvensene av stengeperioder kan være forskjellig i ulike konsepter og vil dermed kunne påvirke rangeringen av disse.

Vi har for øvrig merket oss at ingen av konseptene fremstår som samfunnsøkonomisk lønnsomme.

Med hilsen

Mona Ljunggren
Avdelingsdirektør Markedsovervåkning

Dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signatur