



**LOGISTIKK- OG  
TRANSPORTINDUSTRIENS  
LANDSFORENING**

Samferdselsdepartementet  
Postboks 8010 Dep.,  
0030 Oslo

Oslo, 25. august 2009

### **Høring - Europaparlamentets og Rådets forordning om et europeisk banenett med henblikk på konkurransebasert godstransport - 2008/0247 (COD)**

Deres ref.: 09/1838-EMO

Logistikk- og Transportindustriens landsforening (LTL) takker for muligheten til å avgi høringsuttalelse i nærværende sak.

Økende internasjonale transporter, mer integrert nordisk og europeisk marked på alle områder, krever deltagelse i overnasjonale strukturer også på jernbanesiden. Behovet for mer miljøvennlig godstransport stiller også økte krav til norsk deltagelse internasjonalt. Vi mener det er positivt at landet deltar i grensekryssende infrastruktur etter mønster av TEN-T. Norge har hittil ikke hatt noen økonomisk forpliktelse i programmet. For å kunne høste av slike grenseoverskridende opplegg må vi også bidra med midler. Flere TEN-prosjekter har allerede fått betydning for Norge. Øresundbroen med veg- og baneforbindelse mellom Danmark og Sverige er også positiv for norsk transport. Den planlagte forbindelsen mellom Danmark og Tyskland som skal erstatte ferjen Rødby-Puttgarten vil også få betydning for Norge. Broen vil få dobbeltspor bane og 4-felt motorveg. Vi på vår side må bidra til bedre infrastruktur inn til Norge og gode tilførselsveier i Norge både for bane og bilfremføring.

Utenriksministrene i Russland, Island og Norge og EU har etablert Partnerskap for transport og logistikk. Partnerskapet, som skal etableres fra 1.1.2010, vil også være en viktig brikke i utvikling av transportforbindelser og korridorer mellom EU og Norge. Næringen er glad for at Norge er med i utvikling av internasjonal transport og logistikk.

#### **Bør slutte seg til forordningen**

Norge bør følgelig slutte seg til denne forordningen med følgende begrunnelse:

- Grenseoverskridende jernbanetrafikk av gods er meget lav (6-7 %)
- Tilknytning til det europeiske TEN-T er viktig for å styrke jernbanetrafikken i, til og fra Norge
- Stryking av godstrafikk med bane kan bidra til bedre miljø og færre utenlandske lastebiler i Norge
- Behov for bedre godsprioritering på jernbane
- 95 % av jernbanenettet i Norge har enkeltspor og kun 30 % av nettet tillater hastigheter over 100 km pr time. I Norge er det 4200 km jernbane, mens EU har 215.400 km.

TEN-T er et tiltak for å styrke det europeiske transportnettverket og redusere utslipp av klimagasser. EU mener jernbanetransport av gods ikke vil kunne vokse dersom jernbaneinfrastrukturen ikke hever kvaliteten på sine tjenester. Det er også en uheldig prioritering av persontransport på bekostning av en effektiv banetransport.

### **Tilslutning til TEN-T**

Godstrafikken med bane er avhengig av effektive intermodale terminaler. Norge bør slutte seg til TEN-T gjennom korridorprosjekter og bidra med finansiering av infrastruktur i samarbeid med de øvrige deltagende land i korridorprosjektene. Samtidig må vi styrke våre nasjonale kanaler til korridorene, slik at vi kan tilføre korridorene økt trafikk både inn til landet og på eksport. Bare gjennom forpliktende internasjonalt samarbeid kan vi regne med å få nytte av den europeiske satsingen på bane. Norge kan ikke ta risikoen ved å stå utenfor oppbygging av internasjonale jernbanekorridorer. Deutsche Bahn AG har eksempelvis drevet forsøk med tog mellom Hamburg og Kina via Russland. Vi kan hekte oss på slike direkte forbindelser til Hamburg ved å samarbeide med våre naboland og EU.

Norge er fra før av tilsluttet Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk (COTIF-2004) – [www.otif.org](http://www.otif.org). Tiltredelse til TEN-T på en forpliktende måte vil således være en videreutvikling av jernbanesamarbeidet i Europa for vår del.

LTL- bedriftene, som også omfatter CargoNet, Schenker AS (som eies av Deutsche Bahn AG) m.fl. representerer ca 80 % av godstrafikken på jernbane i Norge. Vi har gjennom mange år registrert at mens lastebilen har økt volum og markedsandel i grenseoverskridende trafikk, så har ikke jernbanen fått sin andel av veksten og står nå med bare 6-7 % av volumene.

Lave markedsandeler for grenseoverskridende godstransport på jernbane har sin bakgrunn både i tidligere kun nasjonalt fokuserte aktører på jernbane, samt manglende infrastruktur og prioritering. Førstnevnte forhold er de seneste årene betydelig endret, og kommersielt er det på sikt ingen grunn til at ikke grenseoverskridende godstransport på bane skal kunne oppnå tilsvarende markedsandeler som nasjonalt i Norge (30-50 %). Potensialet er en dobling til tredobling gitt kapasitet og prioritering.

### **Gods fra vei til bane**

Tiltak som legger til rette for økt grenseoverskridende godstrafikk på bane vil dessuten ha positive nasjonale effekter, da dette vil medføre økt innenlandsk banetransport. Satsning på internasjonale korridorer er på denne måten et viktig verktøy for å realisere nasjonale mål om overføring av transporter fra vei til bane.

Våre medlemsbedrifter vil kunne tilføre jernbanen betydelige godsmengder i grenseoverskridende trafikk dersom regularitet og kapasitet utbygges. Dette gjelder både valg av rutetider, fremføringstid og prioritering i forhold til persontog. Norsk eksport av fisk på veg kan med kombinerte trafikkopplegg i langt større grad enn i dag benytte jernbane, men da må jernbanen være konkurransedyktig. Norge kan her foreslå demonstrasjonsprosjekter, der også næringen kan delta. Det samme gjelder treforedling og annen industri med potensial for økt banetrafikk.

### **Aktuelle korridorer**

Vi mener derfor Norge bør tiltre forordningen og tilby investeringsmidler til oppgradering av vår del av infrastrukturen i korridorene:

- Oslo-Gøteborg-Malmø/Øresund/Hamburg: Ferdigstille Alnabruterminalen som internasjonal hub, dobbeltspor
- Oslo-Stockholm/Helsingfors: kryssningsspor, dobbeltspor
- Narvik-Sverige-Oslo (ARE): Demonstrasjonsprosjekt fiskeeksport
- Prioritere tilknytningsstrekninger: Oslo-Bergen/Stavanger/Trondheim/Lillehammer/Drammen

Næringen vil også være villig til å delta i forberedelser til etablering av en prøvekorrridor i samarbeid med myndighetene.

Våre medlemmer er representert i alle de europeiske land. Vi har således muligheter til å kunne trekke på ressurser internasjonalt.

Med vennlig hilsen

**Logistikk- og Transportindustriens Landsforening**

  
Tom Rune Nilsen

Adm. dir.