



Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 OSLO

Oslo, 24. august 2009

Sak nr. 74/Jab
Deres Ref: 09/1838-EMO

Høringsbrev datert 27.05.09 – Forslag til forordning om et europeisk jernbanenett for konkurransedyktig godstransport.

Norsk Jernbaneforbund og Norsk Lokomotivmannsforbund har følgende innspill:

Målsetningen om å øke mengden internasjonale transporter på jernbane, og få et mer integrert nordisk og europeisk marked på alle områder, krever deltakelse i overnasjonale strukturer også på jernbanesiden.

Behovet for mer miljøvennlig godstransport stiller økte krav til norsk deltakelse internasjonalt. Vi mener det er positivt at landet deltar i grensekryssende infrastruktur etter mønster av TEN-T.

For å kunne høste norske fordeler av det arbeidet som gjøres internasjonalt for grenseoverskridende transportløsninger må vi også bidra med økonomiske midler. Flere TEN-prosjekter har allerede fått betydning for Norge. Dette gjelder spesielt Øresundbroen med veg- og baneforbindelse mellom Danmark og Sverige og den planlagte forbindelsen mellom Danmark og Tyskland som skal erstatte ferjen Rødby-Puttgarten.

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.

Transportnæringen etterspør Norges deltakelse i utvikling av internasjonal transport og logistikk og vi bør følgelig slutte opp om forordningen med følgende begrunnelse:

- Grenseoverskridende jernbanetrafikk av gods er meget lav (6-7 %)
- Tilslutning 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. Godstrafikken med bane er videre 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. Følgende prosjekter bør prioriteres.

- 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

Samtidig må vi styrke våre nasjonale kanaler til korridorene, slik at vi kan tilføre korridorene økt trafikk både inn til landet og på eksport.

Dette krever et forpliktende internasjonalt samarbeid. 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.

Tiltak som legger til rette for økt grenseoverskridende godstrafikk på bane vil videre 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.

Norske Transportører vil kunne tilføre jernbanen betydelige godsmengder i grenseoverskridende trafikk dersom regularitet og kapasitet utbygges. Norsk eksport av fisk på veg kan med kombinerte trafikkopplegg i langt større grad enn i dag benytte jernbane. Det samme gjelder treforedling og annen industri med potensial for økt banetrafikk.

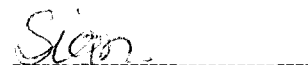
Med vennlig hilsen

Norsk Jernbaneforbund



Jane Brekkuhus Sæthre

Norsk Lokomotivmannsforbund



Rolf Jørgensen