

Stockholm/København/Oslo 6. november 2013

DET ER BEHOV FOR EN SKANDINAVISK TRANSPORTPLAN

Undertegnede organisasjoner som representerer den dominerende delen av logistikk- og transportnæring i Sverige, Danmark og Norge foreslår att infrastruktur- og transportministrarna i våra tre länder tar initiativ till utarbetandet av en gemensam skandinavisk transportplan.

Våre bedrifter fyller store deler av godstogkapasiteten i de tre landene, men sysselsetter også mange tusen lastebiler i vareforsyningen til våre kunder samt är betydande köpare av sjö- og flygtransporter. Godstransport er i sin natur grensekryssende. Vi konstaterer daglig administrative, infrastrukturmessige og avgiftsmessige barrierer som hindrer en effektiv vareflyt mellom landene. Vi var tidligere i oktober samlet til en nordisk jernbanekonferanse i Jønkøping. Der kunne vi konstatere at hvert av landene Sverige, Danmark og Norge har djerve ti-tolvårsplaner for infrastrukturbygging for veg, bane, sjø og flyg. Vi kunne også konstatere at planene i høyden rekker frem til landegrensene, mens de internordiske forbindelsene ikke vektlegges i tillræcklig utstræckning i noen av landenes infrastrukturplaner.

I realiteten er det bare den grensekryssende vegtrafikken og flytilbudet som har en standard som tilfredsstillir næringslivets krav i dag. De øvrige grensekryssende transportslag, bane og sjø, har ikke en god nok standard, og blir derfor heller ikke benyttet i særlig grad.

Effektiva och tillförlitliga transporter är av största vikt för det nordiska näringslivets konkurrenskraft och våra tre länders konkurrenskraft som handelsnationer. De viktigaste transportkorridorerna måste kopplas i hop med de för vårt näringsliv viktigaste transportstråken inom EU och Europa. Logistiken är en integrerad del i företagets produktions- och utvecklingsprocess och kraven på leveransprecision skruvas upp alltmer. Kundernas krav på förkortade ledtider och flexibilitet ökar

kontinuerligt. Effektive transporter är även viktiga för att uppnå beslutade miljö- och klimatmål i våra respektive länder.

Eksempelvis kan det nevnes at på strekningen Gøteborg-Oslo, som er hovedkorridoren for norsk import og eksport, passerer det 2500 lastebiler daglig forbi Svinesund med en kjøretid mellom Oslo og Gøteborg på 3,5 timer, mens godstoget bruker 7 timer. Sjøtransporttilbud finnes ikke.

Vi mener å kunne konstatere at det er stor interesse for grensekryssende forbindelser på det kommunale og regionale nivået, (det såkalte Interreg-prosjektet eller prosjektet The Eight Million City) mens det på nasjonalt nivå, der ansvaret ligger for slik stamnettutbygging, ikke er tilsvarende aktiviteter.

Den beslutade utbyggnaden av en fast förbindelse över Fehmarn Belt är exempel på ett projekt av stor betydelse för person- och godstrafiken mellan våra tre länder och den europeiska kontinenten. Öppnandet av Fehmarn Belt-förbindelsen planeras ske 2021. Den fasta dansk-tyska förbindelsen kommer ytterligare att öka trafiktrycket och påverka transportsystemet i våra tre länder. Därför behövs en god framförhållning för att kunna möta ett ökat transportbehov i våra respektive länder som en följd av Fehmarn Belt förbindelsen. Det kan exempelvis handla om att påskynda elimineringen av olika flaskhalsar för tågtrafiken. För denna liksom för andra internationella transportkorridorer på järnväg är det angeläget att tåglängder, lastprofiler och axellaster samordnas mellan länderna.

De tre land har politiske ønsker om å flytte gods fra vegtransport til sjø- og banetransport. I denne forbindelse finner vi det gledelig at den norske samferdselsministeren nylig har uttalt at Norge ønsker å utvikle felles planer for bane- og sjøtilbud og at det vil bli tatt et initiativ til kontakt med nabolandene. Ett annat positivt eksempel är att den svenska infrastrukturministern har haft överläggningar med sina kollegor om infrastrukturfrågor av gemensamt intresse. Detta är en bra grund för ett konkret samarbeide kring gemensamma projekt och som bör följas av en genomförandeinriktad samplanering av infrastrukturen mellom transportmyndigheterna i våra tre länder.

Det finnes mange gode eksempler på godt internordisk samarbeid innenfor mange sektorer. Er aktuelt eksempel er den felles infrastrukturplan for Barents-regionen som nylig er fremlagt og som omfatter bidrag på vegne av infrastrukturministrene i Sverige, Finland, Russland og Norge.

En tilsvarende gemensam infrastrukturplan for landene Sverige, Danmark og Norge kunne etter vår mening omfatte:

- Hvilke hovedkorridorer for passasjer og godstransport for veg, skip, flyg- og togtransport er de naturlige å bygge ut, og hvilke barrierer finnes?
- Hvilke administrative harmoniseringer, for eksempel gjennom Trafikverket, Jernbaneverket og Trafikstyrelsen samt BaneDanmark kunne øke fokus og interesse for jernbanetransport.
- Hvilke avgiftspolitiske virkemidler eller insitamenter kan de nordiske land bidra med for å fremme miljøvennlige transportløsninger?
- Åtgärder för att öka transportsystemens redundans för minskad sårbarhet. Viktiga huvudkorridorer måste ges en robusthet och redundans för att långsiktig säkra en god

kapacitet samt möjliggöra nödvändiga ökningar av transportarbetet för gods till gagn för tillväxt och välfärd liksom för en hållbar utveckling.

- I de senare år har det vært en række hændelser, der har illustreret hvor sårbare eksempelvis de internationale banetransporter er ved nedbrud og lukning af banestrækninger. I Danmark betød en godsafsporing og deraf følgende ødelagte skinner, at banestrækningen Vojens - Vamdrup i Sønderjylland var lukket i perioden 30. november - 15. december 2013. Lukningen af denne banestrækning i Danmark havde meget store konsekvenser for den svenske banegodstransport.
- Sammenhengen mellom EUs transportpolitikk og den praktiske oppfølgingen på nasjonsnivå i Norden.

Ovenstående er bare antydningssvis noen blant flere områder å utvikle til beste for næringsliv og forbrukere i våre nordiske land.

Vi vil selvsagt stille vår kompetanse til disposisjon om regjeringene i de tre landene tar initiativ til et slik samarbeid, og stiller gjerne på møter i sakens anledning.

Med vennlig hilsen

Næringslivets Transportråd

Sverige

Dansk Industri, Transport

Danmark

NHO Transport og Logistikk

Norge