

NMC-prosjektet  
Rogaland fylkeskommune  
Postboks 130  
4001 Stavanger



SAMFERDSELSDEPARTEMENTET	
AVD./SEK.: <i>PHS</i>	S. BEH.: <i>MB</i>
* 6 MAI 2008	
S. NR.: <i>08.173-166</i>	
ARKIVKODE: <i>412.3</i>	AVSKREVET:

Samferdselsdepartementet  
Postboks 8010 Dep.  
0033 Oslo

Your ref:

Our ref: oh

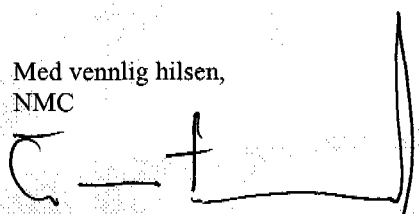
Date: Stavanger, 30. april 2008

## Uttalelse til NTP 2010 - 2019

Vedlagt følger uttalelse til NTP fra de norske partnerne i Interreg-prosjektet "Nordlig Maritime Korridor" (NMC). NMC-prosjektet har som målsetting å bidra til overføring av gods fra veg til sjø og intermodale transporter i et samarbeid mellom en rekke regioner i landene rundt Nordsjøen og opp til Barentshavet, inkludert Nord-Vest Russland. Alle de norske fylkene fra Vest-Agder til Finnmark har vært med i NMC-prosjektet.

Vedlagte uttalelse er utarbeidet av Rogaland fylkeskommune (som er Lead Partner i NMC-prosjektet) etter innspill fra en rekke av de norske partnerne. Uttalelsen tar utgangspunkt i NMC-prosjektets ståsted som en arena for internasjonalt samarbeid for utvikling av intermodal transport på tvers av landegrenser.

Med vennlig hilsen,  
NMC



Gunnar Eiterjord  
Leder av NMC/Samferdselssjef i Rogaland

Olav Hauge  
Prosjektleder for NMC

Kopi: NTP-sekretariatet

Northern Maritime Corridor  
Rogaland County Council  
Peder Klows gate 27  
P.O.Box 130  
N-4004 Stavanger, Norway

T +47 51 51 66 00  
F +47 51 51 69 44



## NORTHERN MARITIME CORRIDOR

### MEMO

**From:** Northern Maritime Corridor Project  
**To:** Samferdselsdepartementet, NTP-sekretariatet  
**Copy:**  
**Date:** 29.4.2008

**Subject:** Uttalelse til Nasjonal Transportplan 2010 - 2019

Northern Maritime Corridor Project (NMC) er et Interreg-prosjekt med partnere fra ca. 20 regioner i 9 land, fra Kontinentet og UK til Norge og Russland. Prosjektet har som målsetting å bidra til utvikling av sjøtransport som en del av en intermodal transportkjede. Derfor er logistikknutepunkter og forbindelser til omlandet også viktige aspekter ved NMC-prosjektet.

Denne uttalelsen er utarbeidet av prosjektledelsen i prosjektet etter innspill fra norske partnere i prosjektet. De norske partnerne omfatter fylkene fra Vest-Agder til Sør-Trøndelag, Troms og Finnmark samt Landsdelsutvalget for Nord-Norge og Barentssekretariatet.

En uttalelse fra NMC-prosjektet vil naturlig nok fokusere på aspekter som har relevans for internasjonal trafikk. Kommentarene er inndelt tematisk og gir dermed innspill til ulike deler av NTP-dokumentet. Kommentarene er konklusjonsrettet og gitt i form av kulepunkter.

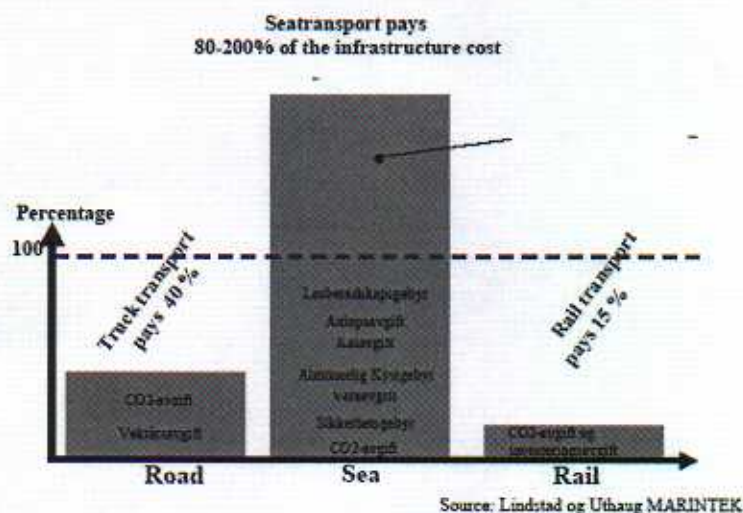
#### 1. Sammenhengende nasjonalt transportnett

- NTP pongterer at intensjonen er å lage en helhetlig plan for et sammenhengende nasjonalt transportnett, men sluttproduktet preges likevel mye av en sammenstilling av fire sektorplaner.
- Kravene til effektiv transport øker og logistikkindustrien må stadig utvikle seg og investere i nytt utstyr og nye anlegg. Det er et problem at investeringer i offentlig infrastruktur ikke har et tempo og en samtidighet som disse endringene krever.
- For å lykkes med intermodale transporter er det avgjørende viktig at transportetatene tenker helhetlig og tar hensyn til avhengigheter i sine planer, men også at aktørene i transportbransjen tenker helhetlig. Dette innebærer samhandling på flere plan:
  - Samhandling mellom transportetatene/Avinor
  - Samhandling mellom offentlig og privat virksomhet
  - Samhandling mellom private aktører

- Sektorplanlegging må også motvirkes med samhandling mht. plan – budsjett – gjennomføring.
- Helhetlig planlegging krever et grep på tvers av sektorer. Oslopakkene og andre tilsvarende pakker demonstrerer at helhetlig planlegging generelt sett krever en geografisk ramme:
  - Lokalt
  - Regionalt
  - Nasjonalt
- Eksempler på en mer helhetlig drøfting og finansiering vil være å se på sammenhenger og avhengigheter mellom ulike transportformer i de nasjonale transportkorridor, i nasjonale logistikknutepunkter for å sikre sammenheng mellom ulike terminalområder samt generelt for de større byområder.

## 2. Overføring av gods fra veg til sjø/bane

- NTP-forslaget peker i mange sammenhenger på viktigheten av å overføre gods fra veg til sjø og bane. Men man sier at dette er vanskelig og at statens mangler virkemidler.
- Vi vil imidlertid understreke at NTP-forslaget selv peker på en rekke tiltak der staten har ansvar og kan gjøre noe. Dette gjelder ikke minst at dagens avgiftsregime ikke fremmer overgang fra veg til sjø.
- Vi vil i den sammenheng påpeke det skjeve forholdet som eksisterer i dag mellom avgiftsbelastningen til de ulike transportformene (vei, sjø og bane). Det er av stor betydning at lovverket bidrar til at den skjevheten som fremgår av figuren nedenfor blir redusert. Overgang av gods fra veg til båt vil lettere lykkes med mer balanserte rammebetingelser.



- Støtteordninger til sjøruter og infrastruktur for intermodale transporttjenester, som Marco Polo-programmet og Motorway of the Sea programmet, må Norge gjennomføre parallelt med EU. Ordninger som "Ecobonus", der vareeierne favoriseres økonomisk hvis de bruker intermodale transportformer, må også vurderes.

### **3. Internasjonale logistikknutepunkt**

- Fire havner er utpekt som internasjonale logistikknutepunkt, og NTP legger opp til å bidra spesielt til å utvikle disse.
- Statlige midler må settes av til utvikling av disse logistikknutepunkter knyttet både til havner og jernbaneterminaler. Det er foreslått stamveger til nasjonale havner og jernbaneterminaler, men der havn og jernbaneterminale er atskilt må også vegnettet mellom disse terminalene prioriteres.
- For øvrig må statlige midler også kunne brukes i logistikknutepunkt som fremmer søknader i hht. Marco Polo-programmet og MoS-programmet, se punktet ovenfor. Det er viktig å merke seg at MoS-konseptet nå ikke lenger satser på at nasjonale myndigheter skal utpeke hvilke havner som skal kunne få MoS-midler. Det satses på at MoS-midler gis til prosjekter som dokumenterer sannsynlig overføring av gods fra veg til sjø, og det kan like gjerne være et kluster av havner som dokumenterer overføringseffekt. Det er også økende grad av forståelse for at de store europeiske havnene har kapasitetsproblemer på sikt, slik at MoS-konseptet bare kan lykkes dersom man har et fleksibelt syn på hva slags havner som skal få MoS-midler. Dette innebærer at MoS-konseptet også for Norge vil være anvendelig, men et nøkkelord er samhandling mellom havner og satsing på komplementaritet snarere enn bare ren konkurranse.
- I tillegg til utvikling av de fysiske forhold må det legges vekt på at aktørene i de internasjonale logistikknutepunktene samhandler og organiserer seg på en hensiktsmessig måte slik at de fremstår i markedet med et samlet tilbud i en effektiv transportkjede. De regionale maritime klustre som ble etablert i forbindelse med NMC-prosjektet vil kunne være an basis for slikt samarbeid.

### **4. Nordområdene**

- NTP-dokumentet peker på at planen følger opp regjeringens nordområdesatsing. Det er sterkt fokus på sjøsikkerhet, men det kunne vært enda mer fokus på behovet for utvikling av gode logistikk-løsninger for å betjene og styrke regionene i nord samt betjene petroleumsvirksomheten.
- Skal Norge lykkes med en konstruktiv nordområdepolitikk, må infrastruktur og logistikk-løsninger fungere som en "grunnmur" og ikke være til hinder for en mulig positiv utvikling i nord
- Vi vil poengtere at dette ikke er noe som bare kan løses gjennom regionale tiltak, men krever en nasjonal og internasjonal tilnærning. I denne sammenheng vil vi peke på EU-prosjektet "Nordlig Maritime Korridor" (NMC) der alle fylkene fra Vest-Agder til Finnmark har vært med. Dette er en arena som bidrar til utvikling av logistikk-løsninger i et europeisk og globalt perspektiv som er viktig for utvikling av nordområdene.
- Konkret arbeides det med et delprosjekt kalt "Barents Sea Intermodal Service" der rederier, speditører, havner, tollvesen m.fl. både fra Nord-Vest Russland og land rundt Nordsjøen deltar. I første omgang tilstrebes en samhandling mellom aktørene for å utnytte kapasiteten bedre, og på lengre sikt vil man kunne betjene den økte petroleumsvirksomheten på en effektiv måte.

- NMC vil være en nyttig arena for samhandling mellom Norge og Russland, og det vil kunne være grunnlag for å skaffe midler til infrastruktur gjennom Nordlig Dimensjon.
- Som nevnt har NTP et sterkt fokus på sjøsikkerhet i nordområdene. Vi vil påpeke at NMC-prosjektet og andre internasjonale prosjekt representerer en arena der sjøsikkerhet kan diskuteres og utvikles på tvers av landegrensene, ikke minst mht. Russland.

## **5. Klimamål**

- NTP fokuserer på reduksjon av CO<sub>2</sub> og NO<sub>x</sub> i tråd med regjeringens klimamelding.
- Forbedring av CO<sub>2</sub>- og NO<sub>x</sub>-utslipp fra skip kan reduseres gjennom bedre teknologi, men for at dette skal tas i bruk i større skala er det behov for positive insentivordninger i samsvar med europeiske ordninger. Ensidig bruk av avgifter på CO<sub>2</sub> og NO<sub>x</sub> er ikke tilstrekkelig, og dette forsterker behovet for endringer i avgiftsregimet som NTP poengterer
- Det bør lages en strategi for miljøsatsing innen sjøtransport slik som man har gjort for lufttransport

## **6. Økonomiske rammer**

- NTP-forslaget er basert på økonomiske rammer som er langt lavere enn behovet tilsier. Derfor er forslaget om prosjektfinansiering som kommer i tillegg til de økonomiske rammer i statsbudsjettet, av særdeles stor betydning.
- Men uansett er det viktig å utnytte de ressurser som kan gjøres tilgjengelig på en mest mulig effektiv måte. I denne sammenheng blir det for eksempel viktig å utnytte ordninger gjennom Marco Polo og MoS, og å forhandle frem finansieringspakker som utløser midler fra privat sektor.
- Med den rolle som havnen har i et regionalt logistikknutepunkt bør lovverket justeres slik at havnekassen kan benyttes til tiltak innenfor logistikknutepunktet når det åpenbart bidrar til å videreutvikle havnen. Derfor burde havnekassen i prinsippet kunne brukes til vegstrekninger og jernbanespor som binder havnen sammen med andre elementer i logistikknutepunktet. Fagetatens forslag om statlig medfinansiering til stamhavntiltak må følges opp gjennom en øremerket investeringsramme som disponeres av fagetatene i samarbeid med fylkeskommunen/regionen i løpet av 2009.