



RANA KOMMUNE

ORDFØREREN I RANA

POL

SAMFERDSELSDEPARTEMENTET	
AVD./SEK.: PLS	S.BEH.:
- 8 OKT. 2008	
S.NR.: 08/173-212	
ARKIV: 412.3	AVSKREVET:

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo
Att. Samferdselsminister Liv Signe Navarsete

Fiskeri- og kystdepartementet
Postboks 8118 Dep
0032 Oslo
Att. Fiskeri- og kystminister Helga Pedersen

Mo i Rana, 6.10.2008

Uttalelse om strategi for transport i nordområdene i NTP-perioden 2010-2019

Rana kommune har tidligere, gjennom høringsuttalelse av 5. februar 2008 til Nordland fylkeskommune, levert kommentarer og innspill til forslaget om rullert Nasjonal transport plan for perioden 2010-2019.

Bakgrunn for denne henvendelse

I nærværende uttalelse vil Rana kommune ta opp igjen sine kommentarer til transportplanens omtale av transport i nordområdene, ettersom kommunens synspunkter ikke ble videreført i fylkeskommunens vedtatte høringsuttalelse. Av den grunn fant Rana kommune det nødvendig i brev av 6.mai 2008 å gjøre NTP-sekretariatet oppmerksom på eksistensen av den viktige og etablerte øst-vest korridor E12, som fører videre fra Mo i Rana til Sverige, Finland og Russland. Hvorvidt sekretariatet har tatt dette til følge vites ikke. For sikkerhets skyld henvender kommunen seg nå direkte til Samferdselsdepartementet v/ Samferdselsminister Liv Signe Navarsete og Fiskeri- og kystdepartementet v/ Fiskeri- og kystminister Helga Pedersen.

Rana kommunes synspunkter

Manglende oppfølging fra fylkeskommunen om dette tema kan dels ha sin årsak i at transportkorridoren øst-vest via E12 heller ikke er fremhevet i transportetatens omtale av transport i nordområdene, jfr. kap. 5.5 i NTP forslaget. Omtalen her begrenses til å nevne at: *Kystverket har pekt ut Kirkenes, Hammerfest, Tromsø, Narvik, Bodø og Mo i Rana som stamnetthavner som bør utvikles. Disse havnene forslås å få stamvegtilknytning.* Videre heter det at: *Det er elleve mellomriksveger med størst utviklingsbehov på E105 til Russland og E8 og rv 93 til Finland.*

Postadr.:
Boks 173
8601 Mo i Rana

Kontoradr.:
Rådhuspl. 2

Telefon:
Sentralbord: 75 14 50 00
Servicetorget: 75 14 51 80

Telefax:
75 14 50 01

Organisasjonsnr.:
872 418 032
Bankgiro:
6428.05.25004

E-postadr.:
postmottak@rana.kommune.no
Internettadr.:
www.rana.kommune.no

Det er av transportetatene intet nevnt om at etter at Umskardtunnelen ble offisielt åpnet 31. oktober 2006, så representerer nå E12 en helårsåpen stamveg i øst-vest korridoren til/fra Sverige, Finland og Russland. I en pressemelding av 12. oktober 2006 foreslo Samferdselsdepartementet en prøveordning med "modulvogntog" med inntil 25,25 meter lengde og 60 tonn totalvekt på strekningen fra svenskegrensen til Mo i Rana for å legge til rette for mer effektive og miljømessige godstransporter. Prøveordningen startet 1 juni 2008.

Denne mangel på omtale av øst-vest korridorer og eksisterende internasjonale sjøverts transport gjennom Nordlandshavnene Mo i Rana og Narvik, kan derved gi sentrale administrative og politiske instanser et feilaktig grunnlag for vedtak om prioriteringer i Nasjonal transportplan når det gjelder statlige midler til havner med internasjonale transittoppgaver. Det siktes her til at det i planforslaget foreslås at havnene i Oslo, Kristiansand, Stavanger og Bergen eksklusivt utpekes for internasjonale omlastingsoppgaver.

Allerede i dag har Mo i Rana havn større mengder stykkgodsvolumer i internasjonale skipninger en flere av de nevnte fire utpekte "Internasjonale havner". På denne bakgrunn mener Rana kommune at Mo i Rana havn må tas med i de nasjonale transportplaner som en av landets utpekte havner med internasjonale skipningsoppgaver. I motsatt fall vil Nordland fylke og landets nordområder gå glipp av de statlige bevilgninger og andre virkemidler som er bebudet til stamveg og andre tiltak i tilknytning til de utpekte "Internasjonale havner". Dette harmonerer dessuten dårlig med Regjeringens bebudete satsing på nordområdene. Når det her vitterlig eksisterer en havn som er blant landets ledende når det gjelder internasjonale stykkgodsmengder, så er det forunderlig at dette ikke kommer til syne i forslaget til NTP 2010-2019. Det er i den sammenheng selvsagt transportøkonomisk og markedsmessig utenkelig at de godsvolumer som i dag eksporteres og importeres via Mo i Rana havn heretter skulle bli kanalisert gjennom en av de fire foreslåtte havner, for eksempel Bergen eller Stavanger.

Rana kommunes forslag

For Helgeland og andre deler av Nordland kan det åpnes for store positive næringsmessige ringvirkninger dersom Mo i Rana havn som et reelt intermodalt transportknutepunkt, koples sammen med effekten av E12 og øst-vest korridoren, med havnens status som frihavn og med havnens egnethet som potensiell anløpshavn i en fremtidig nordlig sjørute mellom Europa og Asia. Det siktes her til at pr. 2008 har Finansdepartementet gitt tre havner her i landet konsesjon som frihavner. Det er Fredrikstad, Mo i Rana og Kirkenes. Over hele verden er det i dag ca. 600 frihavner/frisoner. Mens frihavnene tidligere hadde fordeler i forhold til toll- og avgiftsbestemmelser, er det i dag industrielle produksjonsoppgaver innenfor frihavnens områder som gjør det gunstig med en slik status. Dette innebærer at en frihavn/frisone må lokaliseres til steder med egengenerert høy industriell aktivitet slik at stedets arbeidskapasitet og kompetanse kan utnyttes for frisioneaktiviteter, slik tilfelle er i Rana kommune og andre kommuner i Helgelandsregionen.

En slik "internasjonale" status for Mo i Rana havn kan ytterligere videreutvikles gjennom ringvirkninger fra en fremtidig sjøverts transport gjennom den "Nordlige sjørute" eller den internasjonale betegnelse "The Northern Searoute". Sjøtransporter gjennom denne sjørute vil halvere transporttiden mellom Europa og Asia fra dagens 32-34 døgn. Det har vært forventninger til at slike transportert som vil foregå langs norske farvann vil generere oppgaver for norske havner. Nøkternt sett er det imidlertid neppe aktuelt med rene omlastingsoppgaver fra skip til skip i norske havner for transportert underveis gjennom den nordlige sjørute.

Derimot, hvis det norske havnestedet har egengenererte godsvolumer som gjør anløp interessante for transportaktørene (rederiene), kan et slikt havnested bli innlemmet som anløpssted i den nordlige transportrute.

Med sin betydelige produksjonsaktivitet beregnet til/fra internasjonale destinasjoner vil Mo i Rana representere et av landets fremste alternativ som anløpshavn i de nordlige sjørute-transporter. I en kombinasjon med havnens eksisterende frihavnstatus vil dette kunne skape ringvirkninger i form av arbeidsoppgaver for bedrifter i hele landsdelen.

Dette forhold forsterkes av at svenske myndigheter og interessenter tidligere har vist stor interesse for Mo i Rana som transitthavn, bl.a. gjennom henvendelser til norske myndigheter og gjennom fremlegg i Nordisk og internasjonal sammenheng. Det hører i den sammenheng med til historien at etter at daværende Sovjet Unionen i juli 1991 åpnet "The Northern Searoute" for utenlandske skip, så gikk skipet M/V "Kapitan Danilkin" denne rute med en stållast fra Mo i Rana 1. august 1991 med kurs for Hong Kong hvor det ankom etter 24 døgn. Transporten ble betegnet som en vellykket prøve på at godstransporter gjennom den nordlige sjørute lar seg gjennomføre også for internasjonal skipsfart. Det har i ettertid gått flere slike skipninger fra Mo i Rana.

Konklusjon

Ettersom høringsuttalelsen til forslaget om Nasjonal transportplan 2010-2019 allerede er levert fra Nordland fylkeskommune, finner Rana kommune det hensiktsmessig og nødvendig med denne henvendelse direkte til Samferdselsdepartementet og Fiskeri- og kystdepartementet og de respektive ministrene.

Rana kommune mener at den etablerte internasjonalt i et par av Nordland fylkes havner, må lede til at disse havner omtales i den endelige versjon av NTP 2010-2019. Det kan ikke være slik at Stortinget forledes til å tro at landets internasjonale sjøverts godstrafikk ikke strekker seg lenger nordover enn til Bergen havn.

Mo i Rana havn har en strategisk geografisk og transportmessig posisjon og egnethet for videre utvikling av havnen som et sentralt transportknutepunkt. Her koples øst-vest korridoren sammen med en landverts nord-syd korridor i en havn som har store potensialer og muligheter til å bli en anløpshavn langs den nordlige sjørute.

Mo i Rana havn må derfor, slik Rana kommune har dokumentert og påpekt, fremheves i Nasjonal transportplan som et særdeles godt eksempel på de havnemuligheter som er tilstede i de norske nordområder. Slik havnespørsmålet i nordområdene er omtalt i forslaget til NTP, begrenser dette seg til navn på de foreslåtte 6 stamnetthavner uten noen for konkretisering av eksisterende og potensielle havnerelaterte terminal- og transportoppgaver. Omtalen er en nedslående nedvurdering av de faktiske havneforhold i landets nordområder. Dette misvisende inntrykk må rettes opp i den endelige versjon av NTP 2010-2019.

Med hilsen



Geir Waage
Ordfører



Lars Midtstraum
Havnestyrets leder

Kopier til: Stortingets Transport- og kommunikasjonskomité
Stortinget, 0026 Oslo


NTP-sekretariatet
Statens vegvesen Vegdirektoratet, Postboks 8142 Dep, 0033 Oslo

Nordlandsbenken
Stortinget, 0026 Oslo

Vedlegg: Den nordlige sjørute og E12

Utviklingsområder

➤ E12 og TEN status




Nordost-passasjen

Soviet Unionen åpnet Northern Sea Route for utenlandske skip i juli 1991.



M/V "Kapitan Danilkin" fra Mo i Rana til Hong Kong i august 1991 - seilingstid 24 døgn.

