

Statssekretær Lars Erik Bartnes
Åpningsinnlegg under Samferdselsdepartementets Marco Polo konferanse
2.februar 2010 – manus. Talen ble holdt i noe endret form.

”Marco Polo-programmet i en transportpolitisk sammenheng”

Innledning om Marco-Polo II-programmet

God morgen, og velkommen til denne søkerkonferansen om Marco Polo II -programmet.

Tilsvarende konferanse ble holdt på samme sted for to år siden. Vi har høstet mange erfaringer siden den gang. Hensikten med konferansen her i dag er å formidle disse erfaringene. Slik vil vi bidra til gode søknader nå som vi står foran en ny utlysning av midler fra programmet.

Jeg skal vende litt tilbake vår deltakelse i Marco Polo-programmet på slutten av mitt innlegg, men vil først si litt om aktuelle togs spørsmål og deretter redegjøre for noen hovedtrekk i regjeringens godstransportstrategi som på mange måter utgjør rammen for vår deltakelse i Marco Polo-programmet.

Gode konkurransevilkår for næringslivet

Transportpolitikken har mye å si for lønnsomheten i næringslivet. Store verdier transporteres daglig på vegene, med jernbanen eller til sjøs. Effektiv logistikk krever et velfungerende transportapparat.

Lange avstander innenlands og til markedene bidrar til at næringslivet i Norge har høyere transport- og logistikkostnader enn land det er naturlig å sammenlikne oss med. Transportkostnadene kan være nesten dobbelt så høye som gjennomsnittet i Europa. Selv om vi aldri helt vil kunne bli kvitt forskjellene i avstander mellom Norge og konkurrentene i land nærmere markedene, vil regjeringen bidra til en utjamning av forskjellene i kostnadsnivået.

Samtidig som vi vil gi næringslivet bedre transportvilkår, arbeider vi aktivt for en omlegging av politikken i grønn retning. Klimaendringene er kanskje den største utfordringen vi står overfor. I Norge står transportsektoren nå for 29 prosent av klimautslippene. Skal vi makte å få ned utslippsnivået må det gjennomføres tiltak på mange områder. Det gjelder bl.a. aktiv bruk av avgiftssystemet, tilrettelegging for kø-prising, og en storstilet satsing på jernbane, kollektivtransport og sjøtransport.

For å skape en bærekraftig utvikling er vi opptatt av å ha en god dialog med næringslivet om utformingen av transportpolitikken. Vi er glade for at næringslivet har gitt viktig støtte til mange tiltak. For å få dialogen inn en mer systematisk form har Samferdselsministeren etablert et rådgivende Transport- og logistikk Forum med bred representasjon fra bedrifter i ulike næringer og bransjer.

Nasjonal transportplan 2010-2019

Siden 2005 har regjeringen økt bevilgningene til veg- og baneformål med nærmere 50 prosent. Det er regjeringens klare mål å følge opp dette taktskiftet i samferdselspolitikken med full kraft gjennom Nasjonal transportplan 2010-2019!

Planen innebærer en økning i bevilgningene til samferdsel på 45 prosent sammenliknet med forrige NTP. Det skal brukes 322 milliarder statlige kroner til samferdsel de neste ti årene, dvs. til drift, vedlikehold og investeringer i veg, jernbane og farleder.

I statsbudsjettet for 2010 innføres en stor økning av midlene for å nå de økonomiske planrammene. Samferdselsbudsjettet for inneværende år er på til sammen 27 milliarder kroner – en vekst på 21 prosent fra 2009.

Den planlagte innsatsen i NTP de første fire årene vil kunne redusere transportkostnadene for samfunnet med om lag 25 milliarder kroner. De bedriftsøkonomiske transportkostnadene for næringslivet vil kunne bli redusert med om lag 9,7 milliarder kroner i perioden 2010-2013.

Godstransportstrategien i NTP

I NTP har vi presentert en godstransportstrategi der vi legger opp til å styrke konkurransekraften til næringslivet gjennom bedre fremkommelighet, reduserte avstandskostnader og rasjonell konkurranse mellom transportsektorene.

For det første vil vi sørge for effektivisering og bedre utnytting av fortrinnene til de ulike transportmidlene. Men samtidig ønsker vi at mest mulig godstransport skal flyttes fra vegen og over på sjø og bane der det er mulig, og vi vil legge til rette for intermodale / kombinerte transporter.

På den annen side vet vi at vegtransport i svært mange tilfelle alltid vil være hovedtransportformen i

Norge. I Distrikts-Norge er vegen ofte det eneste alternativet. Da må også satsingen på gode transportløsninger dreie seg om nettopp vegen. Det er viktig å se veg, jernbane og havner i sammenheng.

Samferdselsdepartementet er også opptatt av å bidra til ”smartere” godstransport og logistikk-løsinger som vil gi næringslivet konkurransefortrinn, og bidra til mer effektiv og miljøvennlig transport. I 2007 etablerte vi derfor det såkalte SMARTRANS-programmet i regi av Norges Forskningsråd, et program som skal gå fram til 2013. For 2010 har vi bevilget 27 millioner kroner til programmet

Dessuten har vi tro på økt bruk av ITS for å effektivisere logistikken. ITS-verktøyene spenner vidt. For næringslivets del omfatter det blant annet ruteplanlegging, styring og sporing av flyten i godstrafikken, samt forenkling av administrative rutiner for ordremottak, avviksbehandling og betalingssystem. Samferdselsdepartementet er i disse dager i ferd med å fullføre arbeidet med en ny ITS-strategi.

Godstrafikken med jernbane

De siste årene har vi sett en sterk vekst i godstrafikken på jernbanen. Eksempelvis har det de senere årene vært en årlig gjennomsnittlig vekst i containertrafikken med tog mellom Oslo og de store byene på 12-14 prosent. Togets markedsandel i disse hovedkorridorene ligger nå rundt 40 prosent. Denne positive utviklingen reduserer både lokale utslipp og klimagassutslipp, skaper bedre fremkommelighet og reduserer trafikkulykkene på vegene.

Vi arbeider systematisk for å øke kapasiteten og effektiviteten i godstransporten på jernbanen. Regjeringen har satt seg som mål at godskapasiteten på jernbanen skal tilnærmet doubles i løpet av de neste ti årene. Det er to hovedgrep for å få dette til: Terminalkapasiteten må økes, og det må bygges flere og lengre kryssingsspor.

En helt ny godsterminal ble åpnet på Ganddal ved Stavanger i 2008. Nå satser vi sterkt på utbygging av Alnabru godsterminal her i Oslo, som er det sentrale knutepunktet for godstransport med jernbane i Norge, og til/fra utlandet. For å nå målsettingen om doblet kapasitet er det behov for en større utvidelse av terminalen. I NTP er det satt av 1 milliard kroner til Alnabru. Planleggingsarbeidet pågår med sikte på oppstart av 1. byggetrinn i 2011.

I statsbudsjettet for inneværende år er det også satt av nærmere 450 millioner kroner til kapasitetsøkende tiltak. Dette omfatter bygging av nye og forlenging av eksisterende kryssingsspor, slik at det kan kjøres med opptil 600 meter lange godstog. Målsettingen fram til 2019 er bygging og eller forlenging av i alt 45 kryssingsspor.

Fjerning av flaskehals i vegnettet

Selv om det er en klar målsetting at jernbane og sjø skal ta større deler av den forventede veksten i godstransportmarkedet, vet vi at vegtransport i svært mange tilfeller alltid vil være hovedtransportformen, og i de fleste tilfelle er nødvendig i for- og ettertransporten av tog og skip. God fremkommelighet og forutsigbar vegtransport er derfor viktig for næringslivet. Derfor legger vi stor vekt på å fjerne flaskehals. Potensielle hindringer kan være alt fra planlagte vinterstengte fjelloverganger via ventetider på ferjer i sommersesongen og stillestående køer i rushtidstrafikken, til ras, ulykker og andre uforutsette hendelser. Vi har satt av store midler til mindre spektakulære, men ofte svært lønnsomme, mindre investeringstiltak.. Det gjelder bl.a. 1 mrd kr pr år til rassikringstiltak

I NTP inngår også store investeringer i hovedveger hvor det er behov for økt kapasitet og bedre sammenhengende standard over lange strekninger. Det gjelder særlig hovedrutene mellom regioner og distrikter, og koblingene til utlandet.

Jeg vil også kort nevne enkelte andre tiltak for økt effektivitet i vegtransporten som regjeringen har gjennomført. Det er bl.a.:

- åpnet for bruk av tømmerbiler med 56 tonns totalvekt.
- åpnet for maksimal lengder på inntil 19,5 m for semitrailere og vogntog som avviker fra europeiske fellesregler.
- iverksatt en prøveordning med bruk av modulvogntog på inntil 25,25 m lengde for å se om dette kan gi mer effektiv og miljøvennlig vegtransport.

Regjeringens virkemidler for sjøtransporten

Mer enn 80 prosent av vareimporten og -eksporten fraktes på kjøll. Regjeringen ønsker å styrke sjøtransporten ytterligere samtidig som vi ser på tiltak for å gjøre sjøtransporten enda mer miljøvennlig.

Dette er i hovedsak Fiskeri- og kystdepartementets ”bord”. Jeg skal derfor begrense meg til å peke på at i NTP 2010-2019 presenterer regjeringen en pakke med tiltak for å styrke sjøtransportens stilling i markedet. Hovedtrekkene i pakken er:

- Reduksjon i gebyr og avgifter for sjøtransporten
- Moderne og framtidsrettet havne- og farledslovgiving
- Tilrettelegging for intermodal transport
- Investeringer og vedlikehold av sjøvegen

Behovet for reduksjon i sjøtransportens brukerbetaling har vært sterkt signalisert fra sjøtransportnæringen i lengre tid, og regjeringen har tatt dette signalet på alvor. I statsbudsjettet for 2010 er derfor havnesikkerhetsavgiften fjernet, og kystavgiften er redusert fra 34 til 30 prosent. Dette gir en samlet avgiftsreduksjon på 27 millioner kroner.

Den nye loven om havner og farleder som trådte i kraft 1. januar i år, legger til rette for en effektiv og forretningsmessig havnedrift som vil komme brukerne og sjøtransporten til gode.

Bedre koblinger mellom transportformene er nødvendig for å styrke sjøtransporten og få mer kombinerte transport. I NTP fremheves en rekke ”Stamnetthavner” som viktige knutepunkter mellom sjø- og landtransport. Vi legger særlig vekt på å skape bedre riksvegtilknytninger til de havnene hvor vegtilknytningen utgjør en flaskehals.

I NTP legges det også opp til en sterk økning av midlene til bl.a. fjerning av flaskehals i farledene, fornying av utstyr i trafikksentralene og vedlikehold og fornying av navigasjonsinstallasjoner langs kysten.

Norsk deltakelse i Marco Polo-programmet

Avslutningsvis noen ord om vår deltakelse i Marco Polo-programmet som inngår i regjeringens strategi for mer effektiv og miljøvennlig godstransport. Vi ønsker å lette næringslivets arbeid med å utvikle konkurransedyktige og bærekraftige transportløsninger. Marco Polo-programmet er et håndfast, direkte bidrag til dette. Derfor er Norge med i programmet.

Programmet gir som kjent støtte til prosjekter som fører til at mer gods fraktes på sjø eller med bane. Overføring av transport fra veg til sjø eller bane er særlig viktig for å dempe presset på vegnettet og

redusere miljølempene. Overføringen må imidlertid skje på en slik måte at det gir kostnadsbesparelser både for næringsliv og samfunn.

I 2007 besluttet regjeringen å delta i det utvidede Marco Polo II-programmet etter at vi også hadde deltatt i den første fasen av Marco Polo-programmet. For det første fordi programmet er et meget håndfast, direkte virkemiddel for å skape mer miljøvennlig godstransport. For det andre fordi programmet også støtter opp om behovet for å styrke næringslivets konkurransekraft. Programmet kombinerer disse to hensynene på en god måte.

I programperioden 2007-2013 skal Norge betale i alt € 8,6 millioner i programmet. Vi håper disse vil komme tilbake til norsk næringsliv i form av oppstartsstøtte til omlegging av bedriftenes internasjonale transport.

Derfor er vi meget tilfreds med at to norske prosjekter - etter sterk konkurranse - er blant de foretak som får støtte etter utlysningen i 2009. Etter det jeg forstår er disse to prosjektene vurdert blant de aller beste søknadene. Jeg vil gjerne gratulere rederiet SeaCargo i Bergen og Posten Norge AS med resultatet, og ønske lykke til med deres nye transportløsninger med skip og tog til Europa.

Bedre utgangspunkt for denne søkerkonferansen er det vanskelig å tenke seg. Tildelingen av midler viser at det er mulig, og bør være en god inspirasjon for arbeidet med nye søknader .

Takk for oppmerksomheten, lykke til med konferansen og arbeidet med å utforme gode søknader i den kommende 2010-utlysningen.