

Høringssvar på transportetatenes fremlegg til nasjonal transportplan for 2018-2029

KS Bedrift Havn organiserer 28 sentrale havner med varierende størrelse og aktivitet langs hele kysten. Etter vår vurdering må havnene få en enda mer sentral posisjon i nasjonal transportplan for at samfunnet skal klare å imøtekomme både transportveksten og kravene til reduserte klimautslipp. Vi mener også dette vil generere nye arbeidsplasser i mange regioner langs kysten.

Generelt om NTP og sjøtransport

Prioriteringer i NTP handler om langsiktig samfunnsplanlegging og om hvordan vi ønsker å innrette samfunnet vårt de neste 10-15 årene. Grunnleggende investeringer i samferdselssektoren vil også få konsekvenser langt ut over et slikt tidsperspektiv. Når staten prioriterer utvikling av sentral transportinfrastruktur «velger» en derfor hvordan vi skal løse klima- og miljøspørsmålene, hvor folk skal kunne arbeide og bo, og hvor næringsliv og godsterminaler skal etableres og utvikles for lang tid fremover.

KS Bedrift Havn er opptatt av gode rammebetingelser for næringslivets transportbehov. Sjøtransport og havner er viktig for dagens og fremtidens tilbud til næringslivet, for effektiv og bærekraftig logistikk. Gode intermodale forbindelser mellom sjø, vei og bane er viktig for å løse framtidens transportbehov, slik at vi får kapasitetssterke og mer miljøvennlige løsninger for godstransport og næringsutvikling.

Tiltak for mer klimavennlig sjøtransport

KS Bedrift Havn mener det i NTP 2018-2029 må prioriteres tiltak som fremmer næringsutvikling, miljø- og klimavennlig transport og godsoverføring. På denne bakgrunn mener KS Bedrift Havn følgende prioriteringer må på plass:

1. Tilstrekkelige bevilgninger og bedre planer for å tilfredsstille behov for vei- og jernbanetilknytning til havn

Skal havnene være effektive bindeledd mellom sjø og land, så er det viktig at også investeringer på landsiden blir prioritert. Til nå har infrastruktur til sjøs hatt høyere prioritet enn infrastruktur på land. KS Bedrift Havn mener derfor at det bør utarbeides en plan med konkrete tiltak for vei og jernbanetilknytninger

til havn og at det følger tilstrekkelige bevilgninger.

2. Investeringsintensiver med målbare resultater for å flytte gods fra vei til sjø

I forslaget til NTP 2018-2029 foreslås en tilskuddsordning for å starte opp nye transportruter til sjøs. KS Bedrift Havn støtter forslaget, men er også opptatt av at en slik ordning ikke må stenge for andre alternativer og konsepter.

3. Tilskuddsordninger som bidrar til god havneutvikling, eksempelvis effektivisering og arealutvikling

Arealutvikling og arealeffektivisering er viktig for å skape moderne og effektive havner som tiltrekker seg gods. Dette er ofte krevende og langsiktig arbeid med påfølgende store investeringer. KS Bedrift Havn støtter derfor tilskuddsordninger som kan bidra til å løfte denne typen prosesser.

4. Tilskuddsordninger som bidrar til at havnene kan møte behovet for alternative energiinfrastrukturer til mer miljøvennlige skip.

Med økningen som er forventet i sjøtransporten de neste årene, vil også sjøtransporten måtte redusere sine utslipp. Det er nå mye forskning, utvikling og etter hvert bruk av fartøyer med alternative energiformer (LNG, biodrivstoff, hydrogen og elektrisitet). Det betyr at havnene blir en tilrettelegger for eller leverandør av nye energibærere. Men dette er ofte kostbare tiltak. Statlige investeringsmidler eksempelvis etter modell fra landstrømtilskudd fra ENOVA er derfor viktig.

5. Tilskuddsordninger som bidrar til at havnene reduserer egne utslipp

Havnene, som en viktig del av den maritime logistikk-kjeden, må også bidra til å redusere utslipp fra egen virksomhet. Dette er ofte kostbare tiltak med negativ økonomisk avkastning. Tilskuddsordninger er derfor viktig for å få dette til i tilstrekkelig omfang.

KS Bedrift Havn vil understreke at sjøtransport generelt krever lave investeringer i infrastruktur og har lave vedlikeholdskostnader. All erfaring tilsier også at der en satser på havneutvikling vil en få godt betalt gjennom næringsutvikling og nye arbeidsplasser. I tillegg ligger mange av mulighetene for å løse klimautfordringene i moderne sjøtransport.

Virkemidlene vi vektlegger som viktige for å øke sjøtransportens konkurransekraft er derfor investeringer og økonomiske incitamenten som gir god samfunnsøkonomisk gevinst og et godt miljøregnskap.

Om norske havner

Det som kjennetegner norske havner er at de utvikler sine tilbud i tråd med det som etterspørres lokalt og regionalt. I tiden fremover vil havnene ha tre viktige roller i forhold til NTP 2018-2029:

- **Næringsutvikling:**

- Vi ser at det rundt havnene utvikler seg robuste bedrifter og næringsklynger med mange gode arbeidsplasser, særlig for transportintensive bedrifter og logistikkbedrifter.
- Mange av ressursene som høstes tas ut på kysten eller i havet utenfor kysten. Havnene og omlandet spiller en sentral rolle for tjenester og produksjon i tilknytning til ressursene som tas ut.
- Sjømatnæringen, både tradisjonelt fiske og oppdrett, er i sterk utvikling og vil trolig vokse mye i årene som kommer. Vi ser også at det er stor utvikling og forskning på andre ressurser fra havet, blant annet kan energiproduksjon og algeoppdrett bli nye store næringer.
- Det er en rekke industriklynger rundt kysten. Industriklyngene er økonomiske motorer som bidrar vesentlig til verdiskapning og vareimport/eksport. Dette har også transportetatens egen fagutredning i Godsanalysen konkludert med.
- Reiseliv er et nasjonalt satsingsområde der bl.a. Hurtigruten som reiselivsprodukt og cruise er viktig å satse videre på. Denne næringen har også behov for god infrastruktur og arealtilgang.

- **Godsoverføring:**

- Sjøtransport er en sikker og miljøvennlig transportform for lange transporter med store volumer. Den krever relativt lave investeringer i infrastruktur og lave vedlikeholdskostnader.
- Redusert godstrafikk på veinettet bidrar til bedre veikapasitet, mindre investeringsbehov i nye veier, økt sikkerhet i transportnettet og mindre miljøutslipp.
- Økte godsvolumer på sjø gir en mer robust transport med høy kvalitet og frekvens på transporten, og lave utslipp per volumenhet
- Potensialet for effektivt samspill mellom sjøtransport og gods på bane er til stede i flere havner.

- **Klima og miljø:**

- Havnene er sentrale tilretteleggere for å flytte gods over fra vei til sjø. Å ta større andel av godstransporten på sjø er viktig, siden sjøtransport pr flyttet tonn har langt lavere utslipp enn alternative transportformer. Den teknologiske utviklingen på skip vil gjøre sjøtransport enda mer effektiv i fremtiden, med enda lavere klimautslipp. Men dette krever også god fremkommelighet til og i havner, og fortsatt satsing på både små og store godsterminaler langs hele kysten.
- Den teknologiske utviklingen på skip vil medføre at havnene får en utvidet rolle og funksjon som energileverandør eller tilrettelegger for

- ulike energikilder. Flere havner kan i dag tilby bunkring av LNG. Tilrettelegging for landstrøm ved landligge, og til lading av batteribanker på skip, vil være en utvikling havnene skal håndtere. I fremtiden kan også hydrogen og biodrivstoff være aktuelle alternativer.
- Havnene gjør i dag store investeringer som bidrar til mer miljøvennlig drift. Dette gjelder både effektivisering, elektrifisering, energigjenvinning og bruk av klimanøytrale drivstoff. Med gode statlige intensiver vil denne utviklingen fortsette.

I tillegg har havnene en rolle som offentlig myndighet og skal bl.a. ivareta sikkerhet og fremkommelighet i kommunens sjøområder.

Felles for videre vekst og utvikling av havner og sjøtransporten er behovet for god arealtilgang og konkurransedyktige logistikk-løsninger. Her er tilknytning til godt veinett/bane og trygge farleder helt avgjørende. For at havnene skal imøtekomme fremtidens energimiks på fartøy må det også avsettes statlige investeringsmidler til energiinfrastruktur i havner.

Kriterier for prioriteringer i transportetatenes fremlegg til NTP 2018-2029

Transportetatene har gjennom retningslinjer for planarbeidet fått føringer på hvordan de skal rangere konkrete økonomiske rammer og tiltak. Vi forstår det slik at det grunnleggende kriteriet er at samfunnsøkonomiske analyser skal ligge til grunn for rangeringer. I tillegg er det tatt hensyn til samfunnssikkerhet og sammenhengende utbygging og standard der det er aktuelt.

Næringsutvikling langs kysten

Norge er et langstrakt land med sterk avhengighet til sjø og sjøtransport for mange næringer og bosettinger. Landets sentrale ressurser og store næringer ligger langs eller utenfor kysten, slik som sjømatnæringen som fortsatt er i stor utvikling. Det er slik sett vel så viktig å ivareta små kystsamfunn med store potensielle ressurser som tiltak i sentrale strøk. Vi mener at for sterk vektlegging av samfunnsøkonomiske analyse med dagens modeller ikke i tilstrekkelig grad tar hensyn til en bærekraftig næringsutvikling i kystsamfunn langs kysten.

Prioriterte veiutbygginger

For en havn vil god veitilknytning være helt avgjørende for å få til god logistikk. Men i forslaget til prioriteringer fra transportetatene prioriteres bare fem veiutbygginger som er relevante for havn. Hele fire av disse blir bare prioritert i høyeste økonomiske ramme. Når en vet hvor viktig veitilknytning er for god havnedrift, tyder ikke dette på at et slikt kriteriegrunnlag gir de prioriteringene en er avhengig av for å flytte mer gods fra vei til sjø. KS Bedrift Havn mener derfor at det må utarbeides en tiltaksplan med investeringsmidler for opprustning av vei- og banetilknytning til havner.

Klimatiltak

Veksten i godsmengde vil etter prognosen øke med 30 prosent i perioden 2018-2029. Samtidig er målet å redusere klimautslippene betydelig. Alle transportformer

må således redusere sine utslipp betydelig for at Norge skal imøtekomme sine forpliktelser.

Sjøtransport er miljøtransport

Overføring av gods fra vei til sjø er i seg selv et tiltak for å redusere utslipp. At etatene nå legger opp til en tilskuddsordning for å starte opp nye ruter for transport av gods er derfor et positivt tiltak. Men vi er også opptatt av at en slik ordning ikke stenger for andre gode intensiver for å overføre mer gods fra vei til sjø.

Miljømessig gode havner

Med den økte godsmengden som vil gå på båt, blir klimatiltak viktig i hele transportkjeden. Det er viktig at havnene selv får mulighet til å investere i ny teknologi både for effektivisering og bruk av andre energikilder. KS Bedrift Havn ser derfor positivt på det som etatene kaller «tilskuddsordning for utvikling av effektive og miljømessig gode havner». Men ordningen er vagt omtalt og KS Bedrift Havn vil derfor være med på å utarbeide kriteriene for hvordan en slik ordning skal innrettes.

Havna som tilrettelegger for klimavennlige energiformer

Minst like viktig er rollen havnene vil få som tilrettelegger for, eller leverandør av, klimavennlig energi til skip. Utfordringen med landstrøm, ladepunkter for batteri, LNG-bunkring og lignende tiltak er at det sjelden er økonomisk lønnsomt for havnene å investere i dette. En offentlig støtteordning er således nødvendig. ENOVAs modell med konkurranse om effektive tiltak for landstrøm bør utvides til å kunne bygge ny infrastruktur på flere områder enn landstrøm.

Godsstrategi

Den økonomiske veksten i årene som kommer vil være avhengig av en effektiv godstransport. I forslaget til NTP 2018-2029 er derfor en godsstrategi sentralt. Denne er bygd opp rundt «Bred samfunnsanalyse av godstransport» som var ferdigstilt i 2015. Som det er omtalt i godsstrategien så har havnene et stort potensiale for vekst.

Mål for strategien

KS Bedrift Havn vil først peke på at en god strategi må ha et tydelig mål. Vi opplever ikke at målet er ambisiøst og tydelig nok i denne planen. Godsanalysen viser et potensiale for overføring av gods fra vei til bane og sjø på 5-7 mill. tonn. I forslaget til transportetatene legges det til grunn en overføring på 0,8 mill. tonn fra vei til sjø i perioden 2018-2029.

I tillegg til at 0,8 mill. tonn er lite i forhold til det som er identifisert som overføringspotensiale, opplever KS Bedrift Havn dette mer som en analytisk tilnærming enn et ambisiøst mål som utløser nye tiltak og nye måter å løse utfordringer på. En analyse kan gi verdifull kunnskap, men er i større grad tilbakeskuende og ferskvare ved fremleggelse.

Vi mener at en bør legge seg på EUs linje, der en har et klart mål om at minimum 30 prosent av transportarbeidet på vei, på strekninger over 300 km, skal flyttes over på sjø eller bane innen 2030, og at dette tallet skal være 50 prosent innen 2050. Vi foreslår også at en er tydelig på hva som er målet for sjø og hva som er målet for

bane. Dette er også i tråd med Transport- og kommunikasjonskomiteens Innst. 312 S (2015–2016).

I tilknytning til målet i strategien må det være gode og konkrete tiltak. KS Bedrift Havn opplever ikke at tiltakene er offensive nok slik de fremstår i dette forslaget. Men her er momenter som kan være gode utgangspunkt for utvikling av sjøtransporten.

Plan for vei- og banetilknytning til havn

Vi har tidligere omtalt behovet for en nasjonal plan for vei- og banetilknytning til havn. KS Bedrift Havn mener at det må være en prioritert oppgave å lage og gjennomføre en slik plan i neste NTP-periode om en reelt sett skal klare å få de nødvendige prioriteringer til havner.

Tilskudd til nye transportruter

Vi mener ordningen med tilskudd for oppstart av nye transportruter på sjø er interessant å teste ut. Det finnes flere prosjekter som kan være aktuelle for en slik ordning, slik som laksetransport fra Rørvik og Hitra, og ny forbindelse mellom Bodø og Tromsø. Men vi er også opptatt av at en slik ordning ikke stenger for å vurdere andre måter å gjøre dette på. KS Bedrift Havn bidrar gjerne i utformingen av en slik ordning.

Arealutvikling

Arealdisponering i og rundt havner har ikke fått tilstrekkelig oppmerksomhet tidligere. Vi ser flere eksempler på at næringsarealer rundt E6 gir ensidig økt transport på vei. Om næringsarealer legges ut i tilknytning til havn, vil sjøtransporten vinne større andeler. Spesielt må transportintensiv næring lokaliseres der dette gir mulighet for transport med båt og bane.

En del havner har mulighet til å utvikles som intermodalt knutepunkt mellom både vei, bane og sjø. Dette er et område der vi tror det er mer å hente, men vi opplever fortsatt at det er vanskelig å få fremmet planer i Jernbaneverket og prioritere havnespor som del av godsstrategien til transportetatene. Å bruke jernbane også som pendel i «rail-port»-løsning er noe som i for liten grad er utredet og som vi har stor tro på der det ligger til rette for det.

På denne bakgrunn er KS Bedrift Havn positiv til en ordning med støtte til lokale og regionale areal- og næringsstrategier. I tillegg er det viktig at slike planer får en status som gjør at de følges, noe også statlige midler kan bidra til. KS Bedrift Havn ønsker dialog med myndighetene om innretningen på ordningen i forslaget fra transportetatene.

Andre tiltak

Nærskipsfart

KS Bedrift Havn mener det er viktig å videreutvikle en god og konkret nærskipsfartstrategi i tilknytning til NTP 2018-2029. En fornyet flåte med nye innovative transportkonsepter vil kunne bidra til å øke nærskipsfartens

konkurransvilkår. Det vises her også til Transport- og kommunikasjonskomiteens Innst. 312 S (2015–2016).

Grønn skipsfart

KS Bedrift vil også fremheve programmet Grønt Kystfartprogram som et godt program for å generere både nye klimavennlige skip og klimavennlige transportkonsepter, eksempelvis autonome batterifartøy og hydrogenskip. I tillegg stimulerer programmet til teknologiutvikling, industriutvikling og nye arbeidsplasser.

Fiskerihavner

KS Bedrift havn organiserer flere havner som har stor betydning for fiskerinæringen. Både havnestrategien og reduksjoner i årlige budsjettmidler gjør at det er skapt utrygghet rundt drift og utvikling av fiskerihavner. Det seneste utspillet var å legge fiskerihavnene inn under de foreslåtte regionene.

KS Bedrift Havn ber derfor om at det vurderes særskilt hvordan dette ansvaret skal ivaretas i regjeringens transportpolitikk, og at det gjennomføres en dialog med relevante aktører om disse havnenes rolle fremover.

Offentlige innkjøp

Vi vet at det offentlig kjøper inn varere og tjenester for om lag 400 mrd. kroner i året. Ved anbud er det i dag fullt mulig å sette miljø- og klimakrav ved anbuds-konkurranser.

I privat sammenheng tas det ulike initiativ som stimulerer vareeiere til å bruke sjøtransport. KS Bedrift Havn ser at slike initiativer kan være mer krevende for offentlige vareeiere. Vi ber derfor Samferdselsdepartementet vurdere om og eventuelt på hvilken måte det offentlige kan stimuleres til å få større andeler av sine varer fraktet på sjø.

Prioriteringer i inneværende plan

I gjeldende transportplan og de politiske signaler som nåværende regjering har vektlagt, ligger det gjennomgående fast at det skal settes inn virkemidler for en styrket nærskipsfart. I regjeringens havnestrategi er det slått fast at det skal settes inn midler for å forsterke nærskipsfarten og bidra til mer overgang fra veitransport til sjø. Her mener vi kommende transportplan må konkretisere og forplikte i større grad enn det regjeringer har klart å følge opp til nå.

Oppsummering

KS Bedrift Havn ønsker å bidra til at en nå får et trendskifte med flere tiltak for sjøtransport. Det er flere positive elementer i etatenes forslag til nasjonal transportplan 2018-2029 for en mer effektiv og klimavennlig sjøtransport, men vi mener det fortsatt må arbeides med gode og kraftfulle tiltak for å bedre sjøtransportens rammevilkår.

Vi håper vårt høringssvar kan bidra til å styrke mål og intensiver for mer bruk av sjøtransport i fremtiden.

Med vennlig hilsen



Bjørge Ravlo Rydsaa
Adm. direktør, KS Bedrift

Kjell-Olav Gammelsæter
Direktør, KS Bedrift Havn