

Høringsnotater: Prop. 1S (2016-2017) Statsbudsjettet 2017

Budsjettet glemmer det avgjørende samspillet

I Norge har vi mange billige, effektive og fremtidsrettede havner som bidrar til å styrke næringslivets konkurransekraft og vekstpotensial. Havnene har vært både fremtidsrettet og nytenkende i utviklingen av sin infrastruktur og tjenester til transportbrukerne, men har begrensede muligheter å påvirke hva som skjer utenfor havnegjerdet.

Norsk næringsliv er avhengig av god transportforbindelser til sine markeder, og store deler av eksport industrien ligger langs kysten. Det ligger store samfunnsgevinster i sjøtransporten både økonomisk og miljømessig. For at vi skal kunne omstille oss til et bærekraftig lavutslippssamfunn må potensialet i sjøtransporten utnyttes. Men, det må legges til rette for det gjennom hele forsyningskjeden, fra avsender til mottaker. Det vil si at skipene kommer effektivt til havn, blir håndtert effektivt i terminalleddet og effektiv logistikk ut til kunde. Alle havneanalyser viser at effektiv innsamling og distribusjon på landsiden er avgjørende faktor for havns attraktivitet.

Positive tiltak

I forkant av statsbudsjettet uttrykte KS Bedrift Havn en forventning om at det skulle komme en tilskuddsordning til oppstart av nye transportruter til sjøs. Vi forventet også at bevilgningene på fiskerihavnene, også tilskudd til kommunal infrastruktur i fiskerihavner (post 60), var på plass.

På disse områdene var således svarene som kom i forslag til statsbudsjettet gode. Regjeringen foreslår å bevilge 30 millioner til å teste ut en tilskuddsordning for nye sjøruter, og økonomisk ramme for statstilskudd fra de såkalte post 60-midlene, som er viktig for mange kystsamfunn, er på plass. Og isteden for å foreslå en avvikling av ordningen anerkjenner både fiskeriministeren og samferdselsministeren betydningen av gode fiskerihavner.

Det er selvsagt en vurdering om beløpene er høye nok. I forhold til en insentivordning for oppstart av nye ruter, har vi i dag iallfall tre prosjekter som kan være aktuelle. Vi er overbeviste om at dette er starten på mye godt arbeid for ytterligere overføring av gods fra vei til sjø. Da er gjerne 30 millioner bare en start på en økonomisk ramme som bør høynes til mye høyere nivå slik det ble presentert i regjeringens havnestrategi. Det er viktig å gi sjøtransportnæringen forutsigbarhet for å kunne starte viktige prosesser for å flytte gods over til sjøtransport, og da er det behov for å tilkjennegi høyere ambisjoner enn 30 millioner. Derfor foreslår vi heller å bevilge 60 millioner kroner.

Post 60 midlene som bevilges med 60 millioner kroner viser seg å fungere godt og behovet er absolutt tilstede. Det at denne ordningen er et spleiselag mellom kommune og stat gjør at en får gode og reelle prosjekter på plass.

Mindre positive tiltak

Vi har spurt våre medlemmer om hvilke konsekvenser årets budsjett har for deres region. Med noen få positive unntak, påpeker flere havner at det er få tiltak som ventes å bidrar til både godsoverføring og økt verdiskapning. Men rammene er lave for å få den effekten mange hadde håpet på.

Både på sjøsiden og på landsiden er det for få tiltak for å knytte havner bedre sammen med øvrig samferdselssystem.

En reduksjon av kystforvaltningens budsjett med 2,5 prosent er en stor skuffelse. Mens både luft, veg og bane får betydelig budsjettvekst, jernbane med hele 19 prosent, taper sjøtransporten gjennom mindre penger til farledsutbedringer. Dette viser seg bl.a. gjennom at 18 av de 20 medlemmene vi har vært i kontakt med svarer nei på om det er bevilget tilstrekkelig midler i budsjettet til havn og farled i forhold til behovet.

Vei er også svært sentralt. Her svarer også 18 av 20 medlemmer nei på om budsjettet «styrker vei- og/eventuelt banetilknytning til havnen din». Dette til tross for at veibudsjettene har økt betraktelig de senere årene. I Karmsund er en for eksempel i ferd med å utvikle en ny og svært effektiv havn – i transformasjon utenfor de nære sentrumsområdene – en fremtidshavn for regionen. Men veibevilgningen til område vil trolig først komme i slutten av neste NTP periode dersom Stortinget bevilger høyeste ramme. Dette setter store begrensninger for utviklingen.

Men et viktig tiltak har vi lyst å fremheve fordi de viser hvor mye en kan få til om man faktisk satser. Bevilgningen på 85 mill til ferdigstilling av jernbane til Holmen i Drammen havn. De som har sett utviklingen der trenger ikke være i tvil om at gode intermodale løsninger betaler seg.

Konklusjon

Skal man kunne legge til rette for grønne forsyninger må man se varestrømmene i Norge som en helhet og legge til rette for effektiv intermodalitet. Dette påpekte også Stortinget i vår under behandlingen av representantforslag Innst. 312 S (2015–2016).

I årets budsjett er det noen positive tegn, men det er ikke med på å løfte sjøtransporten slik det er nødvendig om en skal bidra til det grønne skiftet.

Med vennlig hilsen

Kjell-Olav Gammelsæter
KS Bedrift Havn