

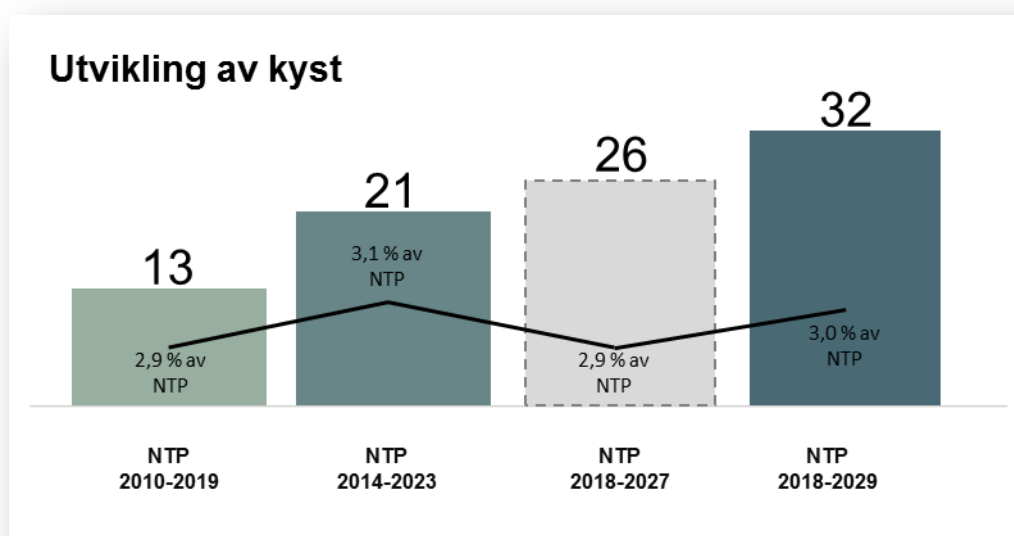
Høringsnotat: Meld. St. 33 Nasjonal transportplan 2018-2029

Norge har forpliktet seg til å redusere utslipp av klimagasser. Skal Norge oppfylle forpliktelser må det satses på klimavennlig og effektiv transport. 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. Dette vil også generere nye arbeidsplasser i mange regioner langs kysten.

KS Bedrift Havn organiserer 31 sentrale havner med varierende størrelse og aktivitet langs hele kysten. Vi vil her gi tilbakemeldinger på den fremlagte transportplanen.

Sjøtransporten må vente på satsing

Selv om sjøtransporten har en god satsing totalt sett, så får sjøtransporten en lavere prosentandel av planen sammenlignet med foregående nasjonal transportplan. I tillegg kommer mye av satsningen de siste årene i planperioden.



Tilsvarende er gjeldende for investeringer i nyanlegg og større vedlikehold. En tredjedel av de større prosjektene starter de første seks årene, mens to tredjedeler må vente til 2024 før de iverksettes.

Tatt i betraktning de nevnte utfordringen Norge skal løse i åren som kommer, er det svært betenkelig at så store deler av investeringsmidlene på havn kommer så sent i perioden. Ikke skaper det bare usikkerhet om investeringene, det medfører også at nødvendige tiltak kommer sent for å bidra til å løse tidligere nevnte utfordringer for Norge.

Havneutvikling er næringsutvikling

KS Bedrift Havn vil understreke at sjøtransport generelt krever lave investeringer i infrastruktur og har lave vedlikeholdskostnader. All erfaring tilsier at der en satser på havneutvikling vil en få godt betalt gjennom gode logistikk-løsninger, næringsutvikling og nye arbeidsplasser.

Sjøtransport er et ledd i en større forsyningskjede. Dersom et ledd er ineffektivt vil hele den maritime forsyningskjeden tape i konkurransen mot andre transportalternativer. Skal en få mer gods på sjø er det derfor helt sentralt å løse utfordringene knyttet til havnenes rolle i transportsystemet. Både i farleden, innenfor havnegjerdet og på landsiden.

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 de har begrensede muligheter å påvirke hva som skjer utenfor havnegjerdet og utenfor kaifronten.

Fremtiden vil også kreve mer av havnene med tilrettelegging av automatiserte løsninger, klimatiltak og arealeffektivisering.

Prioriteringer i regjeringens forslag til nasjonal transportplan

I forkant av fremleggelsen av Nasjonal transportplan 2018-2029 uttrykte KS Bedrift Havn en forventning til etablering av en tilskuddsordning for effektivisering og utvikling av miljøvennlig havner, og at NTP 2018-2029 skulle sikre bedre samspill mellom transportalternativene ved å knytte havnene bedre opp mot transport på vei og bane. Vi forventet også gode bevilgninger til fiskerihavner og tilskudd til kommunal infrastruktur i fiskerihavner (post 60).

KS Bedrift Havn ser at en del av tiltakene som legges frem i nasjonal transportplan svarer på forventningene:

- Videreføring av tilskuddsordning for godsoverføring (1,7 milliarder i planperioden)
- Videreføring av tilskuddsordning til fiskerihavner (840 millioner i planperioden)
- Tilskuddsordning for investering i effektive og miljøvennlige havner (2 milliarder i planperioden)
- Nasjonal havneplan
- Nyanlegg og større vedlikehold (Stadt skipstunnel, Borg I & II, Andenes fiskerihavn, Værøy fiskeri havn, havne- og farledsprosjektet Longyearbyen (økonomisk ramme 13 milliarder i planperioden))
- Fjerne vedlikeholdsetterslepet på navigasjonsinnretninger på moloer og kaier

Tilskuddsordninger

KS Bedrift Havn er positiv til at en nå legger opp til en tilskuddsordning for investering i havn. Siden dette er en ny ordning med noe uklare rammer, kan det være noe krevende å kvantifisere om rammen for den nye tilskuddsordningen er tilstrekkelig. Eksempelvis vil omlegging til automatiserte løsninger og bruk av nye energibærere i skip trolig kreve samtidige løsninger ved flere lokasjoner og koordinerte investeringspakker. Dette vil kunne medføre betydelige investeringer. Vi anbefaler derfor komiteen i det minste å legge inn merknader som gjør at den til en hver tid sittende regjering vurderer nivåene her grundig i forhold til måloppnåelse.

For inneværende år er det søkt om 217 millioner kroner til kommunale fiskerihavntiltak. I nasjonal transportplan er det lagt inn 70 millioner i snitt pr år. Vi mener dette viser at en må se nærmere på ordningen og nivået på bevilgningene.

Stadt skipstunnel

Stadt skipstunnel bør vurderes som et eget prosjekt slik at det ikke spiser av budsjettmidlene til havn og sjøfart. For mange er dette et viktig prosjekt, men det er også et spesielt prosjekt som bør gis en ekstraordinær behandling. Det vil gjøre at flere sentrale havne- og sjøfartsprosjekter kan prioriteres tidligere i perioden. Dette er viktig ikke minst med tanke på transportvekst og klimautfordringer.

Havneplan og veitilknytning

Det viktigste med en havneplan er at den lokaliserer flaskehalser for vei og bane til havn og at det lages en plan for å fjerne flaskehalsene. Sjøtransport er avhengig av god flyt i transportkjeden og da er vei og bane like sentralt som gode leder. Tilbakemelding fra våre medlemmer tyder på at her er det fortsatt viktige prosjekter som må prioriteres (se under).

Kommunalisering av fiskerihavner

KS Bedrift Havn vil også signalisere at kommunalisering av fiskerihavner ikke er veien å gå om en vil satse på fiskerinæringen. Vi kan ikke se at det er lagt frem gode alternativer til det samspillet som er mellom kommunal drift og statlige investeringer. Vi opplever heller ikke at interessentene er tatt tilstrekkelig med i vurderingene rundt dette temaet og vil advare mot å konkludere før en har hatt en god dialog med de involverte partene.

Farledstiltak

Det er positivt at det satses på navigasjonsinfrastrukturen og fjerning av vedlikeholdsetterslepet. Sikkerhet må ha høy prioritet. Men tiltak i havn og godsoverføring fra vei til sjø bør ikke lide av manglende tidligere satsning på vedlikehold av navigasjonsinfrastrukturen. Det må også sikres at sjøveien benyttes slik at vi klarer å utnytte fordelene med sjøveien, redusere transportsektorens klimapåvirkning, tryggere veier og mindre veislitasje.

Transportplanen inneholder flere gode prosjekter. Samtidig er det beklagelig at mange gode prosjekter ligger i siste periode. En bør derfor tilstrebe endringer som fremskynder flere prosjekter.

Flere gode farledstiltak er dessverre også utelatt fra planen. Følgende er eksempler på tiltak som bør inkluderes for å sikre utvikling av et miljøvennlig transportsystem:

- **Mo i Rana havn:** Regjeringen foreslår i NTP 65 mill. kroner i andre periode til utdyping av innseilingen til den kommunale havneterminalen Toraneskaia. Det er ønskelig å utvide farledstiltaket til også å omfatte mudring til ny dypvannskai/intermodal som vil utløse betydelige lokale inventeringer, nye arbeidsplasser og intermodal tilknytning til E6 og jernbane.
- **Arendal havn:** Utbedring av hovedfarled inn til Arendal og Eydehavn. Begrensninger i Galtesund medfører at rederier ikke anløper havn. Begrensninger i farleden inn til havneterminal i Eydehavn skaper utfordringer for større fartøyer og gjennomgangstrafikk.
- **Farsund havn:** Utdypning av innseiling til Farsund har blitt utsatt flere ganger og ligger nok en gang i andre halvdel av perioden. Innseiling til Farsund setter begrensninger til fartøystørrelsene som anløper havnen. For hvert år øker denne størrelsen gradvis og dertil hørende risiko for en ulykke i vårt farvann.
- **Karmsund havn:** Behov for å farledsutbedringer flere steder i havnens havneområde.
- **Tromsø havn:** Utdypning av havneavsnittet i Grøtsund.
- **Havøysund Havnevesen Måsøy:** Behov for utbedring og tilrettelegging av sikre farleder i Måsøy kommune. Tilstand på farledene i Måsøy kommune setter begrensninger for både beredskap og næringsaktivitet.
- **Vardø havn:** Vardø har tre havneavsnitt som alle har utfordringer. Bygging av ytre molo ved Svartnes er et prosjekt som tidligere har vært med i NTP, men som nå er ute. Flere viktige tiltak i Vardø og Kiberg ligger nå i siste periode, og skaper usikkerhet i et område som er i vekst.

Veitilknytning

Som nevnt, skal vi få mer sjøtransport må også havnene ha mulighet til effektiv distribusjon og innsamling av gods på landsiden. Det er behov for å knytte havnene bedre opp mot øvrig infrastruktur på land. Her er noen av tilbakemeldinger fra våre medlemmer:

- **Karmsund havn:** Husøyveien som binder havnene med regionen er inne i NTP i siste periode. Det er en stor utfordring for lokalt næringsliv og overføring av gods at ikke veien blir prioritert og sikrer effektiv innsamling og distribusjon av gods til havna. Det foreligger investeringsplaner på 500 mill kroner i havn og godsmengden er sterkt økende.
- **Borg havn:** Ny trase for havnevei (RV 111) må prioriteres i første periode. Rv 111 må omtales og enten inngå i økte rammer for bypakke Nedre Glomma, eller tas inn som et rent statlig prosjekt.
- **Tromsø havn:** Utbedring av vei tilknytningen til havneanlegget på Grøtsund. Dagens vei skaper utfordringer for havnens mulighet til næringsutvikling og næringstransportene i regionen.
- **Arendal havn:** Behov for bedre veiforbindelse mellom Arendal havn og ny E18: Ferdigstilling av E18 Tilførselsvei Arendal Havn må prioriteres.
- **Havøysund Havnevesen Måsøy:** Behov for utbedring og rassikring av vei mellom Havøysund og Snefjord.
- **Moss havn:** Næringslivet taper årlig 70 millioner kroner på å stå i kø gjennom Moss sentrum. Det er avgjørende at byggestart av RV19 fremskyndes til første planperiode.

- **Vardø havn:** Utskiftning av bro i Skallelv mellom Vardø og Vadsø. Dagens bro hindrer at store lasteenheter ikke kan ta landeveien pga. broens utforming og styrke.
- **Kristiansund og Nordmøre havn:** Utbedring av fylkesvei 65 mellom Surnadal og Orkanger. Utfordringer knyttet til effektiv innsamling og distribusjon for nyåpnet RoRo forbindelse i Surnadal havn.
- **Båtsfjord havn:** Utbedring av helårsvei mellom Vardø og Båtsfjord. Utfordringer knyttet til manglende regularitet om vinteren.
- **Ålesund havn:** Utvikling av veinettet for å legge til rette for økt aktivitet på Flatholmen når Skutvika avvikles.

Havnefaglig etat

Kystverket er en viktig fagetat for havnene. De har i dag svært god kompetanse på utvikling av farleder og beredskapen langs kysten. Videre har de god kompetanse på utbygging av fiskerihavner. KS Bedrift Havn har imidlertid vært opptatt av at Kystverket også skal ha kunnskap om utvikling av infrastrukturtiltak i tilknytning til havnene, jobbe med persontransport, godstransport og næringsutvikling. Her er tilbakemeldingen fra våre medlemmer at etaten må styrkes ytterligere.

God planberedskap er avgjørende for å ta riktige faglige valg og samlet politisk prioritering innen samferdsel. Å øke planberedskap er et område som bør prioriteres.

Avslutning

Samfunnet skal i årene som kommer imøtekomme både transportvekst og krav om reduserte klimautslipp. Sjøtransporten er en viktig del av løsningen. Da må også sjøtransporten prioriteres tidligere enn det det er lagt opp til i forslaget fra regjeringen.

Det er kort tid siden planen ble lagt frem, og disse vurderingene må vurderes i forhold til det.

Hilsen

Kjell-Olav Gammelsæter
Direktør, KS Bedrift Havn

Bernt Christoffer Aaby
Rådgiver, KS Bedrift Havn