

Statsbudsjettet 2019: Positive signaler i et moderat kystbudsjett

Mye av løsningene for klima- og miljøvennlig transport ligger i sjøveien. Skal vi nå nasjonale målsetninger om mer gods til sjøs må sjøveien prioriteres sterkere i statsbudsjettet, også i 2019.

Positive tiltak i budsjettforslaget

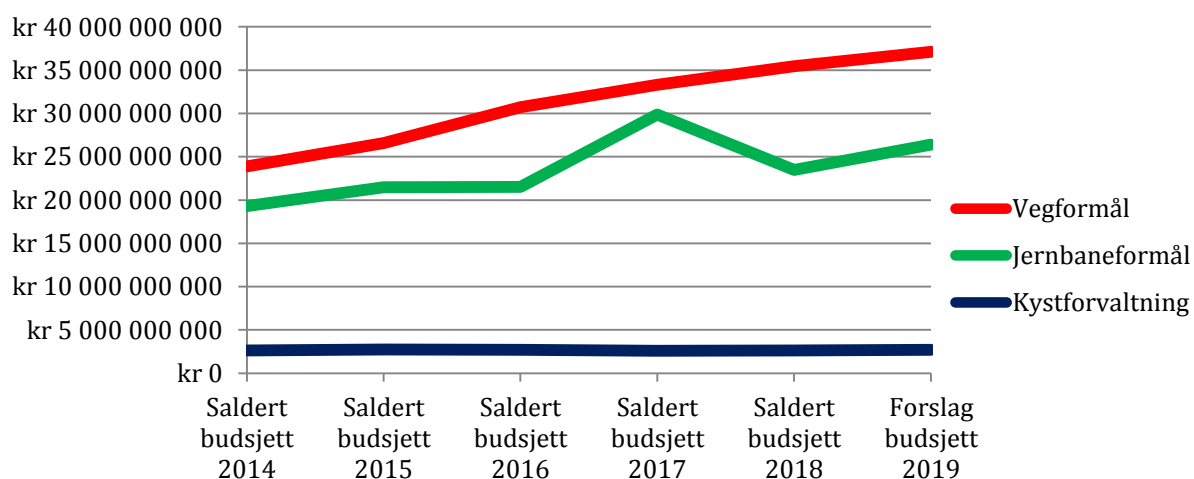
KS Bedrift Havn er fornøyd med at regjeringen velger å innføre en ny tilskuddsordning for utvikling av effektive og miljøvennlige havner. Dette blir et viktig tiltak for å realisere godsoverføring fra vei til sjø. I tråd med signalene fra NTP 2018-2029 burde det vært nærmere 200 millioner kroner, men dette er en god start.

Videre er det positivt at regjeringen har valgt å styrke Enova og eksplisitt finansiering av Grønt kystfartsprogram med 7 millioner kroner. Dette er et svært godt instrument i arbeidet med å gjøre kystfarten mer klimavennlig

Det er positivt at regjeringen legger inn vel 40 millioner kroner til fiskerihavntiltak for 2019, selv om det også her er behov for større bevilgninger. Etter det vi forstår legger regjeringen opp til at 10 millioner kroner skal bidra til kontinuitet i planlegginga av nye fiskerihavneprosjekt i en overgangsperiode nå når fylkene tar over ansvaret for fiskerihavnene. Det er viktig at endringer i ordningen gjøres så smidig som mulig slik at en ikke mister avgjørende kompetanse og får en redusert utbyggingstakt i årene som kommer.

Moderat kystbudsjett er et hinder for mer godsoverføring

Samferdselsområde er tydelig prioritert i budsjettforslaget og regjeringen satser videre på vei og bane. Dersom man tar høyde for pris- og lønnsvekst, er kystbudsjettet sammenlignet med budsjettet for 2018 svært moderat.



KS Bedrift Havn forventet at kystkapitelet skulle bli høyere prioritert i regjeringens forslag med de føringene som ligger i NTP 2018-2023. Nivået for 2019 er 600 millioner kroner under behovet for å oppfylle det årlige snittet i NTP. Bevilgningen til kystformål er for 2019 foreslått til 1463,5 millioner kroner, mens årlig snitt i NTP bevilgningen bør være på 2064 millioner kroner for å oppfylle planen. Dette er et stort avvik som gjør det vanskeligere å oppfylle NTP på området¹.

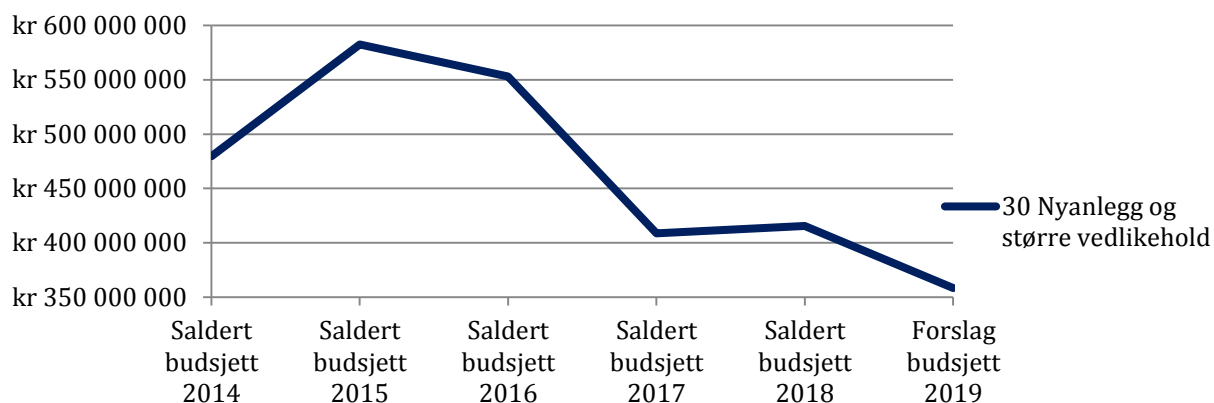
Tabell 1.1 Oppfølging av Nasjonal transportplan 2018–2029 i første seksårsperiode

	Gj.snitt per år NTP 2018–2023	Mill. 2019-kr	
		Løyving 2018	Forslag 2019
Kystformål	2 064,9	1 447,8	1 463,5

KS Bedrift Havn er bekymret over at sjøtransporten ikke blir mer prioritert og regjeringens satsning på vei fremmer en videre vekst i lastebiltransporten. Det er verdt å merke seg at regjeringen i NTP 2018-2029 selv påpeker at tiltakene i planen ikke vil oppfylle målsettingen om å overføre 30 prosent av gods over 300 km fra vei til sjø og bane; *For å kunne oppnå godsoverføring i et så stort omfang vil det være behov for omfattende økonomiske virkemidler og investeringer ut over det som foreslås i denne meldingen*². Noe av denne skjevheten rettes opp av en fullmakt til forskuttering på inntil 350 millioner kroner, men på langt nær det som er behovet for å holde seg til planen.

Mindre til farledsutbedring

KS Bedrift Havn mener det er et tankekors at Kystverkets driftsutgifter økes, mens budsjettposten til nyanlegg og større vedlikehold reduseres.



¹ Prop. 1 S – Samferdselsdepartementet, side 11

² Nasjonal transportplan 2018-2029, side 190.

For å sikre effektiv ferdsel til sjøs er det viktig at Kystverket får økonomiske muskler til å utvikle den maritime infrastrukturen. For flere av våre medlemmer er dette viktig og mange er avhengig av at det gjennomføres tiltak i sjø og i farleden for å opprettholde og realisere nye sjøbaserte transporttilbud. Eksempelvis er nivået på midler for vedlikeholdsmudring en utfordring.

KS Bedrift Havn mener tiden er inne for et farledsløft.

Effektive intermodale transportnettverk

KS Bedrift Havn har tidligere uttrykt et ønske om en systematisk gjennomgang av vei- og banetilknytning til havn for å fjerne flaskehalser, samt at det bør utarbeides tydeligere retningslinjer for når og hvordan vei og bane skal tilknyttes havner. Dette er viktig for et godt intermodalt samspill mellom vei- og bane til havner. I dag bruker for mange havner for mye tid og ressurser på å sikre gode kommunikasjoner til havna på land. Det er i så måte positivt at det settes av flere midler til transportplanlegging i Kystverket. Samferdselsdepartementet har gjennomført noen tiltak for å styrke Kystverket som havnefagligetat siden Riksrevisjonen kom med sin rapport i 2014 (Dokument 3:8 (2013–2014)), men Riksrevisjonens rapport fra februar i år (Dokument 3:7 (2017–2018)) viser at det fortsatt er mye å gå på her.

Oppsummering

KS Bedrift Havn opplever dessverre budsjettforslaget for sjøtransport som moderat og lite offensivt. En videre satsning på vei- og bane i budsjettet og en marginal satsning på sjøtransport legger ikke til rette for mer gods til sjøs. Det vil imidlertid legge bedre til rette for mer lastebiltransport. Slik kan ikke utviklingen fortsette i årene fremover.

For å rette opp noe av manglene i 2019 budsjettet, ber vi Stortinget om følgende:

- 1. Større satsning på nyanlegg og større vedlikehold**
- 2. Større satsning på tilskuddsordning for effektive og miljøvennlige havner**
- 3. Større satsning på tilskuddsordning for godsoverføring**
- 4. Be om å få en gjennomgang og plan for vei- og banetilknytning til havn**
- 5. Infrastrukturtiltak for grønn skipsfart – få på plass en nasjonal plan for infrastruktur til alternativ drivstoff**

Med vennlig hilsen

Kjell-Olav Gammelsæter

Direktør
KS Bedrift Havn
41 30 52 21

Bernt C. Aaby
Rådgiver
KS Bedrift Havn
93 02 40 60