

Norske Havner representerer havnene i Norge og arbeider for å synliggjøre norske havners betydning og styrke havnenes utvikling og konkurranseevne.

Norske Havner er en del av arbeidsgiver- og interesseorganisasjonen KS Bedrift som organiserer over 535 lokale og regionale samfunnsbedrifter, primært kommunalt eierskap.

FNs bærekraftsmål er rettesnor og grunnlag for det KS Bedrift arbeider med og står for.

Høringsnotat statsbudsjettet 2020, kap. 1360:

Bærekraftig sjøtransport viktig for å imøtekomme transportvekst og krav til reduserte utslipp

1. Mer til vei, mindre til sjø

Norske Havner er fornøyd med at regjeringen viderefører tilskuddsordningen for godsoverføring, tilskuddsordning for effektive og miljøvennlige havner og tilskuddsordningen for havnesamarbeid.

Tilskuddsordningen for godsoverføring ble evaluert av Kystverket desember 2018. Kystverkets «klare oppfatning (er) at det ligger et stort potensiale i å videreføre ordningen. Ved siden av godsoverføring pekes det her også på potensiale for nyskaping og innovasjon som grunnlag for varige endringer i transportmiddelfordelingen. Kystverkets konklusjon på evalueringen er derfor at ordningen bør videreføres». Videre påpeker Kystverket i sin evaluering, at den første utlysingsrunden fikk god respons hos målgruppen og at det er flere prosjekter som er klare til å søke om tilskudd.

Tilskuddsordningen for effektive og miljøvennlig havner ble utlyst for første gang i år og det var stor interesse hos havnene. Tilskuddsordningen er viktig for å iverksette tiltak som bidrar til å øke sjøtransportens effektivitet og konkurransekraft. For innebærende år ble fristene svært korte både for å søke, avklare søknader og gjennomføre tiltak. Det er derfor svært viktig at

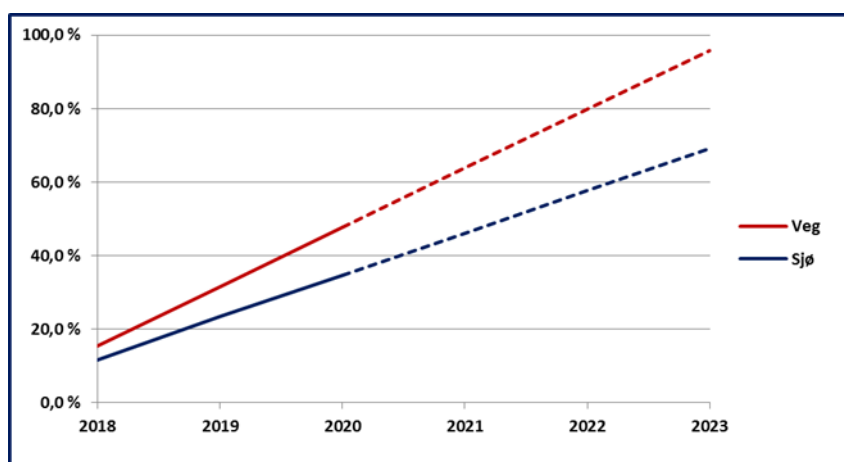
utlysningen kommer raskt etter at statsbudsjettet er vedtatt. Ellers står en i fare for ikke å få ut effekten av ordningen.

I NTP 2018-2029 lå det inne årlig bevilgning til hver av ordningene på 105,7 millioner. I budsjettforslaget har regjeringen lagt opp til en halvering av denne summen.

*Norske Havner mener at tilskuddsordningen bør forsterkes
tilsvarende årlig ramme i NTP 2018-2029.*

2. Måloppnåelse i forhold til NTP 2018-2023

Hvis en ser på bevilgningen i statsbudsjettet de siste årene i forhold til rammene i NTP 2018-2023, så ligger kyst og sjø dårlig an. Hvis en sammenligner det med vei, jf tabell 1, ser vi at prognosene for måloppnåelse på vei er langt bedre enn for området sjø.

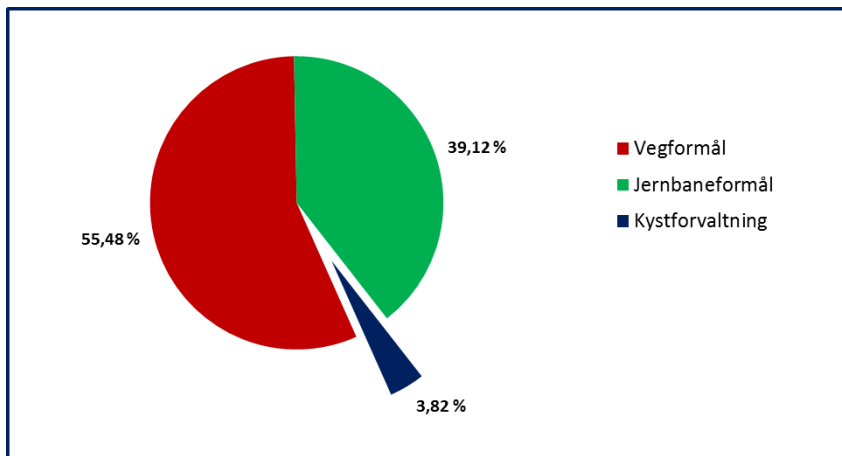


Figur 1: Oppfyltingsgrad i forhold til NTP frem mot 2023

Før fremleggelsen av forslaget til budsjett, hadde kystkapitlet et etterslep på nærmere 30 prosent av tiltakene som var listet i NTP i første periode. Dette etterslepet øker med dette budsjettforslaget. Til sammenligning øker oppfyltingsgraden for vei i forhold til NTP med statsbudsjettet for 2020. Vei ligger dermed godt an til å bli oppfylle sin NTP ramme innen 2023.

Norske Havner er derfor skuffet over at kysten ikke blir høyere prioritert av regjeringen. I en tid der vi årlig bruker ca 150 milliarder kroner mer av oljefondet enn for 10 år siden, blir en slik utvikling litt puslete. Selv om ikke statlige budsjett kroner avgjør sjøtransportens fremtid, må det

være grunn til å spørre om sjøtransport er et satsningsområde for offentlige myndigheter, eller ikke.



Figur 2: Andel av samferdselsbudsjettet

Kystkapitlet utgjør også en svært liten andel av det totale samferdselsbudsjettet med 3,82 %. Det skal altså bare mindre justeringer til før det gir store utslag og bidrar til å ta igjen investeringene som ligger i NTP-tiltakene.

Norske Havner mener at kystkapitlet bør forsterkes for å sikre utvikling av bærekraftig transport langs kysten. Dette vil videre bidra med å øke trafiksikkerheten, redusere kø, redusere spredning av mikroplast fra dekk, redusere vedlikeholdsetterslepet på veinettet og redusere klimautslipp.

3. Transportvekst og klimakrav

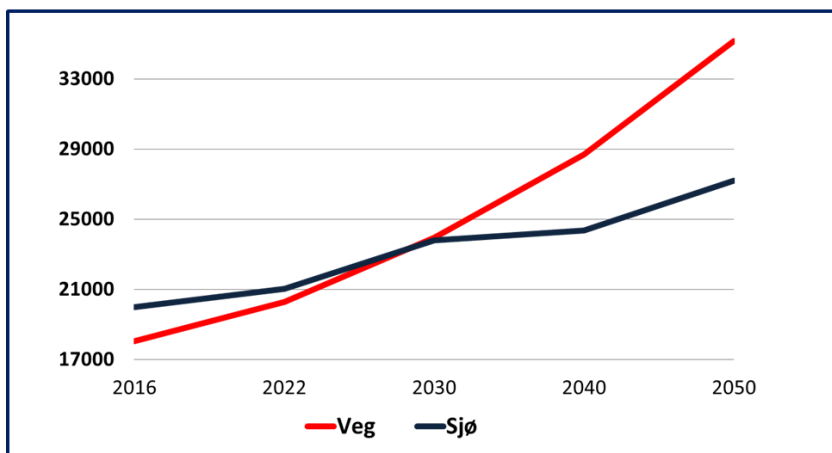
Norske Havner er positiv til at budsjettforslaget viderefører tilskuddet til *Grønt skipsfartsprogram*. Dette er et svært viktig program både for å få en mer klimavennlig sjøtransport og for å styrke norsk maritimt næringsliv i forbindelse med det grønne skiftet.

Det er også bra at Regjeringen foreslår å øke bevilgningen til grønn skipsfart med 100 mill. kroner. Midlene skal blant annet bidra til fornyelse i nærskipsflåten og økt bruk av lav- og nullutslippsløsninger i fylkeskommunale hurtigbåtsamband. Men vi stiller spørsmål ved om dette er tilstrekkelig for å nå de klimaforpliktelsen vi har påtatt oss.

Norge skal frem mot 2050 imøtekomme en sterk trafikkvekst og tungtransporten på norske veier vil øke voldsomt de neste årene. Ifølge grunnprognoser fra Nasjonal transportplan (NTP) 2018–2029 vil antall tunge lastebiler øke med hele 70 prosent de neste 30 årene. Vi vet også at andre

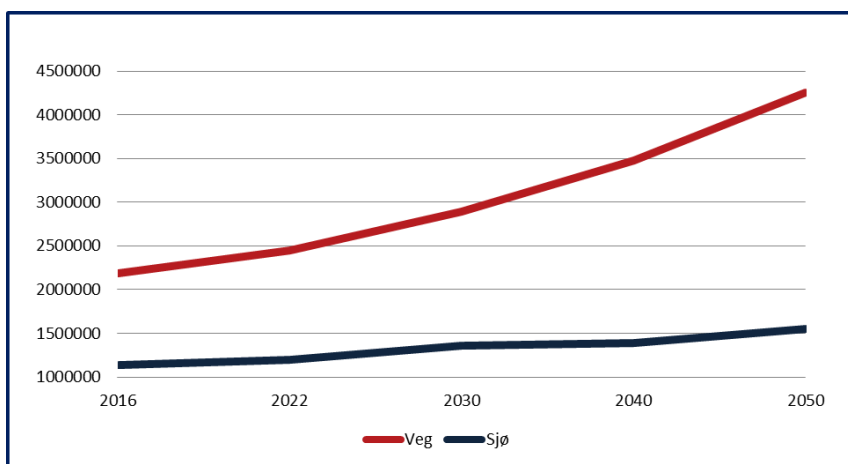
analyser peker på raskere og større vekst i enkelte regioner i Norge, bl.a. på grunn av vekst i oppdrettsnæringen.

Figur 3 under viser utviklingen i transportarbeidet innenriks målt i tonnkilometer. Klima- og miljøvennlig sjøtransport har vært og er bærebjelken i innlandstransport. Frem mot 2050 skjer det et skifte hvor godsveksten på vei tar igjen og drar ifra kollektiv godstransport til sjøs.



Figur 3: Utvikling i transportmiddelfordelte transportarbeid innenriks. Eksklusiv råolje og naturgass. Millioner tonnkm. Kilde: NTP Godsanalysen 2018 – 2029

Norge skal fremover også imøtekomme krav til reduserte utslipp. Overføring av gods fra land til vann vil halvere CO2 utslippene per tonn kilometer. Framskriving av godsveksten synliggjør en klar utfordring. Dersom veksten blir som i figur 3, vil transportveksten medføre økte utslipp av CO2. Figur 4 under synliggjør denne problemstillingen basert på dagens teknologi for skip og vogntog.



Figur 5: Utslipp av gram CO2 per millioner tonn kilometer, basert på dagens teknologi. Kilde: NTP Godsanalysen 2018 – 2029 & Riksrevisjonen, bearbeidet av Norske Havner

Teknologiutviklingen for både skip og lastebil er i en transformasjon mot lavutslipp og utslippet av klimagasser vil reduseres i forhold til figur 5. Samtidig vil sjøtransport ha et fortrinn i klima- og miljøvennlig transport i uoverskuelig fremtid. Skip vil i lang tid ha mellom 30-50 prosent energiforbruk lavere energiforbruk pr flyttet tonn enn lastebiltransport. Energiforbruk er også en viktig del av klimautfordringene.

Utviklingen i transportformidlingen er i strid med våre klimaforpliktelser og det vil ikke være mulig å oppfylle krav om reduserte utslipp i sektoren dersom ikke mer gods fraktes klimavennlig langs sjøveien.

3.1. Vei- og banetilknytning viktig for bærekraftig godsoverføring

Norske Havner 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 god kommunikasjon til havna på land. Samferdselsdepartementet har gjennomført noen tiltak for å styrke Kystverket som havnefaglig-etat siden Riksrevisjonen kom med sin rapport i 2014 (Dokument 3:8 (2013–2014)), men Riksrevisjonens rapport fra februar i fjor (Dokument 3:7 (2017-2018)) viser at det fortsatt er mye å gå på her.

Oslo Economics gjennomførte for en stund siden en studie på oppdrag fra Kystverket om «*Veiutbedring sin betydning for sjøtransports effektivitet og konkurranse*». Her undersøkte de om bedre veitilknytning til Moss havn, Borg havn og Karmsund havn vil endre transportmiddelfordelingen. Undersøkelsen viste at utbedringen av tilførselsveiene innen ett til to år ville gi 80-170 flere lastebiler per år over Moss havn, 290-580 flere lastebiler per år over Borg havn og 160-320 lastebiler per år over Karmsund havn. Med godsveksten som skjer, spesielt i Karmsund og Borg havn, vil nok potensiale være høyere allerede i dag.

Et viktig moment som Norske Havner savner i utredningen er hvilken effekt bedre veitilknytning vil ha ut over to år. Å snu på innarbeidede transportruter tar tid. Slik sett er det jo de langsiktige effektene som er av interesse. Bedre veitilknytning vil øke attraktiviteten for havnene både for etablerende næringsliv i havnes bakland, og for redere og logistikkselskaper som ønsker å etablere sjøbaserte tilbud i regionen. Sånn sett har man sett bort i fra selve kjernen i problemstillingen, at tilgjengeliggjøring av havnene med effektiv tilknytning til det øvrige transportsystemet vil stimulere til mer sjøtransporten.

3.2. Overføring av ansvar for farvann til staten

Fra 1. januar 2020 vil det iverksettes ny havne- og farvannslov. I denne loven får Kystverket et utvidet ansvar for farledsutbedringer. Vi kan imidlertid ikke se at det er gjort en kartlegging for å få en oversikt over behovet, og at det er satt av penger til Kystverket slik at de kan ta på seg denne oppgaven. For å få kontinuitet i arbeidet med farledsutbedringer er det viktig at dette arbeidet kommer i gang raskt og nødvendige budsjettmidler stilles til disposisjon.

3.3. Fylkeskommunalt ansvar for fiskerihavner

Ansvaret for fiskerihavnene er nå i ferd med å bli overført til de nye fylkeskommunene. Midlene til statlige fiskerihavneanlegg og tilskuddsordningen til kommunale fiskerihavneanlegg overføres da til fylkeskommunenes rammetilskudd. Dette er en krevende prosess og det er viktig at Stortinget følger med på prosessen. Vi må ikke komme i en situasjon der fiskerihavnene ikke får den nødvendige prioritet som de er avhengig av, hverken økonomisk eller praktisk.

3.4. Stadt-skipstunnelen

Norske Havner registrerer at stadt-skipstunnelen fortsatt er til vurdering. Vi registrerer også at Samferdselsdepartementet er på kostnadsjakt. Det er derfor Norske Havner sin klare tilbakemelding at dersom en ikke kommer i mål med denne utbyggingen, så må pengene som er avsatt i NTP til denne utbyggingen brukes til andre aktuelle tiltak som stimulerer sjøtransporten, jf vedlegg 2.

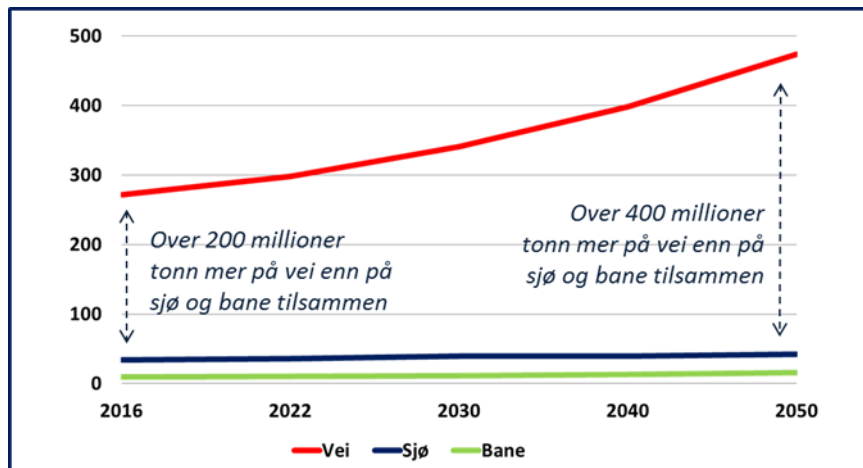
4. Avslutning

Det er en rekke tiltak som må på plass om en skal få mer og klimavennlig godstransport. Det ene er å få mer gods over på sjø, det vil i uoverskuelig fremtid bidra til reduserte klimautslipp. Det andre er å redusere utslippene fra sjøtransporten. Her er det også et stort potensiale og næringen er godt i gang eksempelvis gjennom programmet *Grønn Skipsfartsprogram*.

Mer penger til asfalt gir ikke mer sjøtransport, med mindre veiene legges ned til havna. Når en over tid prioriterer vei fremfor sjø vil det bidra til mer veitransport, noe ingen vil ha. I tillegg gjør det alle andre tiltak mindre effektfulle. Mange jobber med å få mer gods over på sjø og med å redusere utslipp fra skipsflåten gjennom ulike virkemidler både i havner, rederier, godseiere mv. Da er det lite heldig at ikke staten bidrar gjennom å oppfylle sine egne planer i NTP.

I et land der 90 prosent av befolkningen bor ved eller i nærheten av sjøkanten, er det et potensiale vi må utnytte. Det er ingen lov som sier at laksen eller klippfisken må kjøre med bil om Dombås eller Ringebu. Men da må både næringen og myndigheter samarbeide og ta sitt ansvar.

Vedlegg 1: Utvikling i transportmiddelfordelte varestrømmer innenriks. (Millioner tonn) Eksklusiv råolje og naturgass. Kilde: NTP Godsanalysen 2018 – 2029



Vedlegg 2: Kystprosjekter på som ligger i NTP 2018-2029 fordelt på første og andre periode av planen.

		2018	2023	2024	2029	
Mehamn fiskerihavn	Finnmark	53 mil.				
Båtsfjord fiskerihavn	Finnmark	128 mil.				
Innseiling Bodø 2	Nordland		100 mil.			
Innseiling Indre Ålesund	Møre og Romsdal		46 mil.			
Gjerdsvika fiskerihavn	Møre og Romsdal		100 mil.			
Innseiling Senjahopen	Troms				139 mil.	
Gjennomseiling Stadt skipstunnel	Sogn og fjordane				2699 mil.	
Borg I Røsvikrenna	Østfold				700 mil.	
Borg II	Østfold				315 mil.	
Andenes fiskerihavn	Nordland				470 mil.	
Risøyrenna Andøy	Nordland				50 mil.	
Røst fiskerihavn	Nordland				157 mil.	
Værøy fiskerihavn	Nordland				400 mil.	
Innseiling Mo i Rana	Nordland				65 mil.	
Årviksand fiskerihavn	Finnmark				82 mil.	
Kamøyvær fiskerihavn	Finnmark				35 mil.	
Gamvik fiskerihavn	Finnmark				90 mil.	
Vardø havn	Finnmark				34 mil.	
Kjøllefjord fiskerihavn	Finnmark				232 mil.	
Kiberg fiskerihavn	Finnmark				77 mil.	
Havøysund fiskerihavn	Finnmark				90 mil.	
Innseiling Kristiansand	Vest-Agder				50 mil.	
Innseiling Farsund	Vest-Agder				50 mil.	
Engenes fiskerihavn	Troms				101 mil.	
Vannavalen fiskerihavn	Troms				39 mil.	
Innseiling Kragerø	Telemark				88 mil.	
Gjennomseiling Torsbergrenna	Telemark				215 mil.	
Gjennomseiling Leiskjæra	Sør-Trøndelag				90 mil.	
Gjennomseiling Bremanger	Sogn og fjordane				50 mil.	
Florø havn	Sogn og fjordane				80 mil.	
Kalvåg fiskerihavn	Sogn og fjordane				98 mil.	
Innseiling Stavanger havn	Rogaland				115 mil.	
Innseiling Moss	Østfold				115 mil.	
Fosnavåg fiskerihavn	Møre og Romsdal				102 mil.	
Gjøssund fiskerihavn	Møre og Romsdal				80 mil.	
Bømlo fiskerihavn	Hordaland				197 mil.	