

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 Samfunnsbedriftene som organiserer over 535 lokale og regionale samfunnsbedrifter, primært kommunalt eierskap.

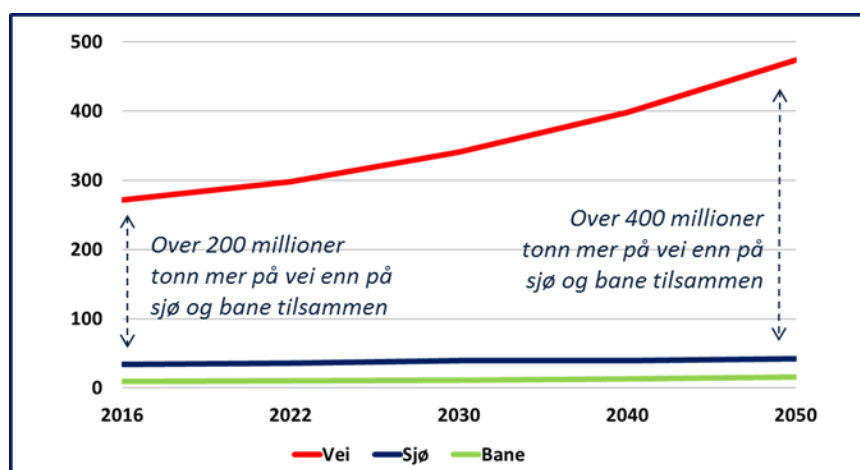
FNs bærekraftsmål er rettesnor og grunnlag for det Samfunnsbedriftene arbeider med og står for.

Høringsnotat statsbudsjettet 2021, kap. 1360:

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

1. Det overordnede bildet

Den største utfordringen for transportsektoren i Norge frem mot 2030 er at sektoren skal kutte 55 prosent av klimagassutslippene i ikke-kvotepliktig sektor. I samme tidsrom viser analysene fra NTP-arbeidet at transporten vil øke med over 30 prosent. I all hovedsak kommer veksten på landeveien. Økt transport vil gi økte, ikke reduserte utslipp, om det ikke føres en bevisst politikk.



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

I hvor stor grad veitransporten vil ha redusert sine utslipp tilstrekkelig i 2030 er svært usikkert. Vi har brukt 10 år med omfattende støttetiltak for å elektrifisere personbilene i Norge, men likevel

er det bare 10 prosent av personbilene som er elektrisk. Det er om ikke annet et tankekors, gitt at vi har knapt 10 år. Beregninger fra DNV-GL viser at uansett vil energiforbruket pr fraktet enhet i uoverskuelig fremtid være 30-40 prosent lavere for sjøtransport vs veitransport. Energiforbruk er også en viktig del av klimautfordringene.

Det som er sikkert, er at sjøtransporten allerede i dag har betydelig lavere utslipp, og ny teknologi vi sørge for å redusere det ytterligere de neste årene. I tillegg har den en rekke andre fordeler slik som lavere arealbruk, mindre slitasje på infrastruktur, færre ulykker osv. En annen lærdom fra perioden med coronaviruset er at sjøtransporten er robust selv i krisetider.

Grønn næringsutvikling

Havnene er navet i næringsutviklingen mange steder langs kysten. I regjeringens havstrategi, «Ny vekst, stolt historie», siterer de OECD som anslår at de havbaserte næringene kan doble sitt bidrag til den globale økonomien innen 2030. Her ligger det altså enorme muligheter.

Norge er i en nedgangskonjunktur, og vi må investere i nye arbeidsplasser på både kort og lang sikt. Nedgangskonjunktur og en slakk økonomi gir gode muligheter for ekstra investeringer i infrastruktur. Samtidig er kystbudsjettet allerede underfinansiert med over to milliarder kroner i forhold til det man har lagt opp til i NTP 2018-2029.

Mange havner har gode investeringsplaner som de venter på å få realisert. Samtidig kan mye gjøres i sjøveiene (farledene) og på fylkesveiene inn til havnene. Sammen kan disse investeringene bidra til en mer forutsigbar og effektiv transportkjede langs den klimavennlige sjøveien. Og skape nye grønne arbeidsplasser i levende lokalsamfunn langs hele den langstrakte norske kysten.

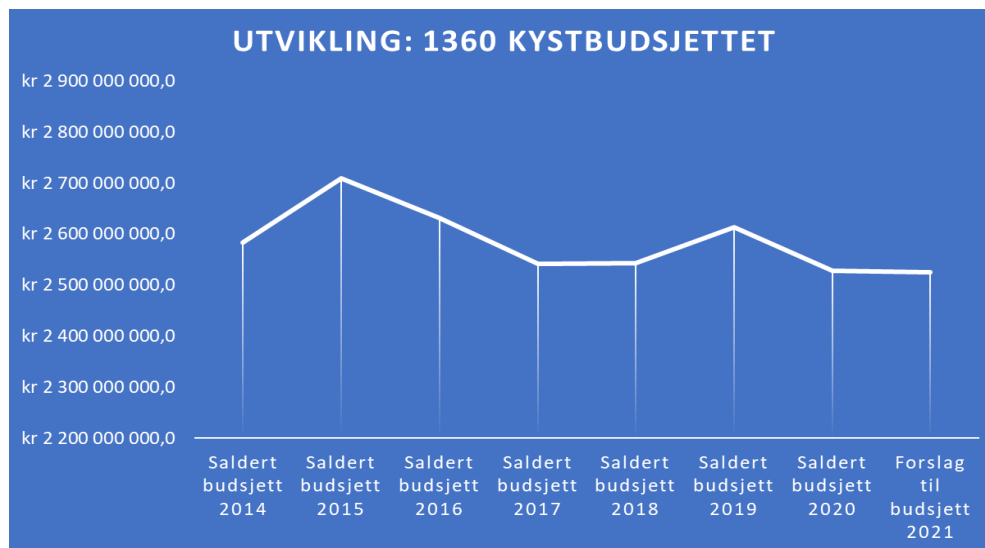
Fortsetter vi derimot med den samme politikken som i dag, vil den store veksten komme på veiene. Vi er derfor også i år bekymret for den manglende satsingen på sjøtransporten.

**Vi er inne i tiåret der vi enten lykkes eller mislykkes i forhold til våre klimaforpliktelser.
Når kommer krafttakene for å lykkes?**

Utviklingen i transportmiddelfordelingen 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.

2. Utviklingen i Kystbudsjettet og måloppnåelse for NTP

Som vist i tabellen under har variasjonene i nivået på kystbudsjettene fra 2014 og til i dag variert lite. Det viser at det aldri har vært noen stor satsting på sjøtransport i denne perioden. Og dette til tross for den minimale andelen sjøtransporten står for i samferdselsbudsjettet.



Ser en på kakediagramme under her, så er kystbudsjettet for 2021 på 3,6 prosent (ned fra 3,8 prosent i 2020) av samferdselsbudsjettet. Det skal altså bare mindre justeringer til før det gir store utslag og bidrar til å ta igjen investeringene som ligger i NTP 2018-2029. Det viser at det fortsatt er mulig å rette opp utviklingen. For å illustrere dette, bare budsjettøkningen på jernbane for 2021 er to ganger større enn et ordinært kystbudsjett.

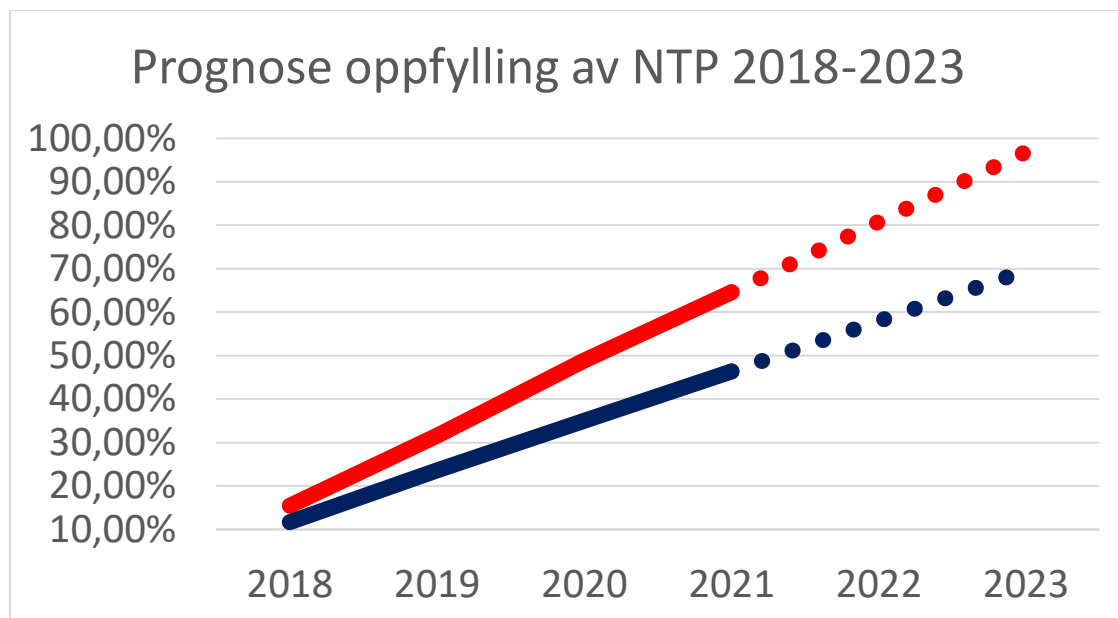


Men det må tas

krafttak snart. Når en ser at de

andre transportformene, spesielt vei, ligger langt bedre an enn sjøtransporten i forhold til

oppfyllelse av NTP 2018-2029, så vil jo resultatet bli mer trafikk på vei. For, mens sjøtransporten ligger an til en måloppnåelse på 70 prosent, ligger veitransporten an til en måloppnåelse på bortimot 100 prosent.



2.1. Vei- og banetilknytning viktig for bærekraftig godsoverføring

Til bedre en legger til rette for vei, til mer trafikk får en på bil. Og til mindre en legger til rette for sjøtransport, til mindre gods vil en få på sjø. Skal en få en reell økning av godstransporten på sjø så må en bryte med denne utviklingen. Det er flere eksempler på sentrale havner, slik som Borg havn IKS og Mo i Rana havn KF, som har viktige og gode prosjekter, men som heller ikke i dette budsjettet blir med på grunn av for små rammer.

Så er det ikke slik at Norske Havner er mot vei generelt sett, for godset skal både til og fra skipene som ligger til kai. Og ikke i alle sammenhenger passer det med båt. En er slik sett avhengig av gode vei- og baneforbindelser, også til havn. Men når en først bygger vei er det viktig å koble på havnene og å investere der det gir en best mulig godsflyt mellom sjø og land. Derfor er vi også av den oppfatning at fylkesveiene i langt større grad må prioriteres.

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, både på vei og bane.

Det positive i budsjettet er at ordningen med tilskudd til effektive og miljøvennlige havner fortsetter og har en mindre økning. Tilsvarende er ordningen med tilskudd til havnesamarbeid økt noe for 2021. Men det er likevel slik at i NTP 2018-2029 lå ordningen effektive og miljøvennlige havner inne med årlig bevilgning på 105,7 millioner. I budsjettforslaget bevilges knapt halvparten. Når en ser på effekten den har burde det være mulig å styrke ordningen ytterligere.

Selv om dette ligger i andre kapitler i statsbudsjettet er Norske Havner også positiv til at budsjettforslaget viderefører tilskuddet til Grønt skipsfartsprogram og har en rekke andre satsinger på grønn skipsfart. 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.

Norske Havner mener at tilskuddsordningen med tilskudd til effektive og miljøvennlige havner bør forsterkes tilsvarende årlig ramme i NTP 2018-2029.

2.2. Overføring av ansvar for farvann til staten

Den nye havne- og farvannsloven ble iverksatt fra 1. januar i år. I denne loven får Kystverket et utvidet ansvar for farledsutbedringer, eksempelvis mudring. Dette bekreftes også i en [tolkningsuttale fra Samferdselsdepartementet](#) fra i høst. 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. Dette stiller jo ekstra krav til Kystverket med hensyn til vedlikehold i farleder og havner. Etter vårt skjønn bør det derfor også fremover være avsatt en egen budsjettpost til vedlikehold. Hvis en havn ligger ved en elv som stadig legger sedimenter i leden, så kan det ikke være slik at en må gå til Stortinget for en ekstrabevilgning hver gang en mudring er nødvendig. Her må Kystverket etablere både oversikt, kompetanse og ha avsatt midler til å følge med og kunne iverksette tiltak ved behov. Vi foreslår for Stortinget at en konkret ber departementet om å gå gjennom praksis og finne gode løsninger på dette.

2.3. Fylkeskommunalt ansvar for fiskerihavner

Ansvaret for fiskerihavnene er nå overført til de nye fylkeskommunene, med unntak av de fire nordligste fylkene. Dette er en lite heldig situasjon som må løses raskt. Flere av våre medlemmer opplever nå at usikkerheten rundt denne problemstillingen hemmer viktig utvikling av infrastruktur i disse områdene. Vi ber derfor Stortinget om å bidra til en rask avklaring på denne

saken. Vi må ikke komme i en situasjon der fiskerihavnene ikke får den nødvendige prioriteten som de er avhengig av, hverken økonomisk eller praktisk, fordi stat og fylkeskommune ikke kommer til enighet. Siden dette er en ordning som er pålagt av Storting og regjering må en også være raus i forhold til å finne en akseptabel løsning.

3. Hurtigruta

Som følge av koronaviruset har Hurtigruta, både uforskyldt og selvforskyldt, kommet i en krevende situasjon. Fra Norske Havner vil vi understreke meget tydelig at formålet med de betydelige statlige overføringene ikke er der for å støtte Hurtigruta, men er en støtte for å gi et transporttilbud til en rekke viktige kystsamfunn. Når ikke Hurtigruta klarer å opprettholde sin drift på et tilfredsstillende nivå, må derfor Stortinget ta ansvar for den situasjonen som er oppstått og bidra til å finne løsninger for disse kystsamfunnene. Norske Havner bidrar gjerne med informasjon og forslag som kan bidra til å finne en løsning.

Vi vil også understreke at en rekke av våre medlemmer har hatt store økonomiske utfordringer som følge av denne situasjonen og er enda ikke kompensert for dette. Det er et arbeid på gang mellom KS og regjeringen på område, men i forhold til å være operative enheter med egen økonomi tar dette arbeidet for lang tid.

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 godstransport på vei, 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 naturlov som sier at laksen eller klippfisker må kjøre med

bil om Dombås eller Ringebu. Men da må både næringen og myndigheter samarbeide og ta sitt ansvar.

Hilsen

Kjell-Olav Gammelsæter
Direktør