

## Høringsvar fra Kystrederiene – Grunnlagsdokument Nasjonal Transportplan 2018-2029

Kystrederiene (tidl. Fraktefartøyenes Rederiforening) organiserer rundt 280 fartøy innen sektorene nærskipfart og havbruk. De fleste er registrert i NOR, og utfører sine oppdrag langs norskekysten. Det er våre medlemmer som fremfor noen kan bidra til å flytte godset fra land til sjø. Norge er det land i Europa som har lengst kystlinje, flest havner og havneanlegg. Dette er en ressurs vi i altfor liten grad utnytter. Til tross for at det er en bred politisk enighet om at mer gods skal gå sjøveien, ser vi at utviklingen dessverre går i en annen retning.

Vi står overfor flere utfordringer i samferdsel- og transportsektoren:

- Godstransport vil fortsette å øke som følge befolkningsveksten med 58 prosent innen 2050, veitrafikk vil øke mest, med nær 90 prosent, ifølge prognoser fra Transportøkonomisk institutt
- Samfunn og næringsliv vil trenge et rasjonelt og miljøeffektivt transportsystem som sikrer norsk konkurranseevne
- Norge er forpliktet til halvering i klimagassutslipp fra transportsektoren innen 2030, i tillegg til bedre sikkerhet og færre ulykker

Overføring av gods fra vei til sjø har stor oppmerksomhet, men det er i liten grad fulgt opp med forslag til konkrete tiltak. Sjøtransporten er en svært trygg transportmåte og gir varetransport med små samfunnskostnader i form av ulykker og veislitasje, og lite areal beslaglegges sammenlignet med veiutbygging. Det å prioritere tiltak for å styrke sjøtransporten er god samfunnsplanlegging. Vi imøteser en sterkere vilje til å prioritere tiltak som styrker sjøtransporten.

Vi har følgende kommentarer til noen av forslagene som er fremmet av transportetatene:

- **Styrke infrastruktur i havn**  
Dette er et godt forslag. Det er viktig å prioritere utbygging og drift av havner og tilhørende landbasert infrastruktur. Det må legges til rette for mer effektive havneoperasjoner og et kraftig løft av sjøtransportens infrastruktur.
- **Midlertidig tilskuddsordning**  
Vi mener det er viktig at det opprettes en egen tilskuddsordning for å flytte mer gods fra vei til sjø. Imidlertid mener vi at denne tilskuddsordningen burde gå til *vareeierne*. Dette fordi en ordning som gir støtte til faktisk overført gods i større grad vil gi gevinst. Varig effekt oppnås ved at en endrer holdninger hos vareeiere og bidrar til en lønnsom mengde gods på sjø. Det vil derfor være mer målrettet at vareeierne, som må endre logistikkmønster, er de som mottar insentiver for å velge sjøtransport fremfor landtransport. Tilskudd til vareeier vil også ivareta et velfungerende marked da vareeier står fritt til å velge mellom ulike aktører. Dersom en mener det er behov for å gå inn med tilskudd for å opprette bestemte godsruiter bør dette vurderes spesifikt.

Andre tiltak som bør prioriteres for å flytte mer gods fra vei til sjø:

- **Det må etableres et avgifts- og gebyrregime som styrker nærskipfarten**

Mens sjøtransporten i all hovedsak er brukerfinansiert dekker samfunnet en stor del av kostnadene knyttet til tungtransport på vei.

Vi mener at liberalisering av havnenes inntekstregime har gitt negative konsekvenser ved at rederiene ikke er gitt en effektiv beskyttelse mot overfakturering. Kystverkets tilsyn med havnene bør styrkes også på dette området. Havnene er en svært viktig del av sjøtransportens infrastruktur, og vi forventer en forutsigbarhet både når det gjelder kostnadsnivå- og omfang.

*Vårt budskap er enkelt: varer fraktet på sjø må likebehandles med varer fraktet på vei.*

- **Utrede hvordan havnene er organisert og hvordan de bedre kan understøtte målet om mer gods på sjø**

Havner er en svært sentral del av infrastrukturen i Norge, men det har aldri vært gjort noen helhetlig vurdering av hvordan disse løser sitt samfunnsoppdrag, og hvordan de kan bidra til å nå målet om mer gods på sjø.

Det bør settes ned et utvalg/en utredning som går gjennom forvaltningen av havneinfrastrukturen i Norge, herunder se på avgiftsregimet i havnene, hvordan havnene bidrar til å oppfylle det nasjonale målet om godsoverføring, hvor en ser på havnenes effektivitet, rolle og ansvar i verdikjeden og drøfter mulige virkemidler.

Håndhevelse av ISPS – regelverket er et eksempel på en alvorlig flaskehals for nærskipfarten på kysten, der fartøy i verste fall nektes å anløpe havn grunnet Kystverkets fortolkning av ISPS-koden.

- **Regjeringen bør legge fram en egen nærskipfartstrategi**

Arbeidet med overføring av gods til sjø trenger et særlig fokus. Siden starten på 2000-tallet har et enstemmig Storting stilt seg bak målet om å overføre gods fra vei til sjø. I 2013 undersøkte Riksrevisjonens den statlige kystforvaltningens arbeid med å overføre mer gods til sjø. Riksrevisjonen gjør i sin revisjon Stortinget oppmerksom på at det er risiko for manglende gjennomslag i NTP prosessen, blant annet fordi Kystverket ikke har hatt kapasitet til å gjennomføre nødvendige samfunnsøkonomiske analyser til NTP prosessen.

Vår bekymring forsterkes av at sjøtransporten, sammenlignet med vei og jernbane, ikke har den samme lokalpolitiske dimensjonen. Når midlene skal fordeles og prioriteres i NTP løftes mange prosjekter frem av lokalpolitikere. Veibyggning har den bieffekten at det gir bedre fremkommelighet for de som kjører bil, det vil si de fleste av oss. En vei gir også goder i form av økt fremkommelighet i, og bedre tilknytning mellom lokalsamfunn. Vi opplever nok at sjøtransporten har færre talspersoner når de krevende beslutningene skal tas.

For å sikre den nødvendige diskusjonen om sjøtransporten som en del av vår nasjonale infrastruktur mener vi en egen nærskipfartsstrategi er nødvendig

- **Stad skipstunnel må realiseres i første fireårsperiode av Nasjonal transportplan (2018-2021)**

Stad skipstunnel ligger i etatenes innspill inne som nye investeringsprosjekt i høy ramme.

Kystrederiene mener at dette prosjektet må flyttes fram på prioriteringslista i lav ramme med byggestart i begynnelsen av første fireårsperiode av Nasjonal transportplan (2018-2021). Realisering av Stad skipstunnel er viktig for sikkerheten og tryggheten for skipsfarten langs kysten.

Dette havstykket har høyere ulykkesrisiko enn andre strekninger langs norskekysten, og ulykker vil bli redusert ved realisering. Stad skipstunnel er viktig for næringstransport, kollektivtransport/hurtigbåter og fritidstrafikken langs kysten. Skipstunnelen vil knytte sammen Vestlandet på en helt ny måte, og bli en turistattraksjon som kan gi positive ringvirkninger knyttet til reiseliv og turisme.

For næringslivet vil Stad skipstunnel bety sikre leveranser, mindre ventetid, kortere transporttid og at kvaliteten på råvarer som skal fraktes forbi Stad holder seg god. Det er i dag svært mye næringsrelatert trafikk rundt Stad, blant annet innen fiskeri og havbruk, verftsbransjen/maritim industri, bergverk, turisme m.m. For alle disse vil muligheter for stabil transport gjennom en skipstunnel ha stor verdi. *For våre medlemmer i nærskipfart og havbruk vil dette bety mye!*

- **Bømlo Fiskerihavn og øvrige kystprosjekter**

På kystsiden er det i «høy ramme» satt av midler til følgende investeringer: Kalvåg fiskerihavn, gjennomseiling Stad skipstunnel (se også eget punkt over), Bømlo fiskerihavn, gjennomseiling hovedleden Bremanger sør, gjennomseiling Leiaskjæra og innseiling Stavanger havn. Disse tiltakene fører til økning i kapasiteten for innseiling til flere havner, økt sikkerhet og bedre standard.

Dette er alle eksempel på investeringer som fører til bedre kapasitet og større aktivitet for nærskipfarten. Fiskerihavner skaper aktivitet utover selve fisket, og er eksempel på havner som er positive for nærskipfarten. Vi ber derfor om at dette får en bedre prioritering enn «høy ramme».

Vi avslutter med å trekke frem de mange positive vedtakene Regjeringen har gjennomført for å styrke sjøtransportens konkurransevne. Slik vi ser det nå, ligger nøkkelen til å åpne for mer sjøtransport i *havnene*. Vi ser derfor med forventning frem til den bebudete gjennomgangen av Havne- og farvannsloven.

Vennlig hilsen  
Kystrederiene

Siri Hatland  
Adm. dir.



Kenneth Erdal  
Næringspolitisk rådgiver