



**NORSK
HAVNEFORENING**
NORWEGIAN PORTS
ASSOCIATION

Fiskeri- og kystdepartementet
Postboks 8118 Dep
0032 OSLO

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 OSLO

Oslo, 26. juni 2012

Vår ref: NTP 2014-2023/AEL

Høringsuttalelse - forslag til nasjonal transportplan 2014-2023

Innledende betraktninger:

Norsk Havneforening viser til utsendt høring med høringsbrev datert 1. mars 2012, og oversender herved vårt høringssvar. Vi har valgt å oversende vårt høringssvar til begge departementer som har samferdsel som politisk ansvarsområde.

Norsk Havneforening synes at transportetatens forslag til NTP for 2014-2023 inneholder en rekke gode forslag som vi mener bidrar til å styrke sjøtransporten. Forslagene som fremkommer styrker både Kystverkets tradisjonelle arbeidsområde som er sikkerhet (farleder, navigasjon og merking) og behovet for økt innsats for at mer gods velger sjøveien. For Norsk Havneforening er begge områdene viktige for styrke sjøtransporten og havnenes rolle i den forbindelse.

Det overordnede mål og hovedmålene

Norsk Havneforening mener at norske havner støtter opp under det overordnede målet samt 3 av hovedmålene (1-3).

Havnene har de siste årene utviklet seg til en tilrettelegger og medspiller for næringslivet. Det foretas investeringer for å sikre en mer effektiv transportkjede og havnene er blitt "landlord" som tilrettelegger for ulike aktører i havnene. Havnene er blitt "navet" i overgangen mellom sjø og land. Ved å styrke havnen og tjenesten i havnene bidrar en til at næringslivet, som er avhengig av import og eksport av varer og tjenester, styrker sin konkurransesituasjon.

Det er en gledelig utvikling at antall ulykker og drepte i trafikken har gått ned. Den befolkningsveksten som er beskrevet i NTP-forslaget innebærer økt behov for varer og tjenester. Hverken vei eller bane kan ta den veksten som vil komme i transportbehovet for gods. Mer gods må over på sjø (både eksisterende gods og fremtidig gods). Sjøveien ligger

der ferdig saltet! Ved å investere i infrastruktur til sjøs (farleder, navigasjon mm) og infrastruktur til havn (vei og bane) vil en redusere veitrafikken og dermed redusere antall ulykker.

Sjøtransport er mer energieffektiv enn andre transportformer. Mer gods over på kjøll er god miljøpolitikk i seg selv. Under gitte forutsetninger slipper en lastebil ut fem ganger så mye CO2 per tonn som et vanlig skip i europeisk fart som frakter den samme last over den samme distanse. Et LNG skip slipper ut 30% mindre CO2 enn et skip som bruker marin diesel. Forbedringspotensialet på miljøsidan kan styrkes ved å se på hvordan man beregner avgiftene (bruttotonnasje) og flåtefornyelse gjennom finansieringsordninger.

Merknader til forslaget:

Norsk Havneforening er godt fornøyd med de nasjonale strategier (mer gods fra vei til sjø og bane) og de tiltak som er beskrevet i etatenes forslag.

Mye av importgodset (forbruksvarer) som kommer til Norge distribueres vidare med tog vestover og nordover. Vi mener at gods på bane må styrkes og sees i sammenheng med sjø. Intermodale knutepunkt vil her være utslagsgivende. Hvor disse skal ligge i fremtiden vil være avhengig av godsstrømmene.

Tiltak i farleder er en kjerneoppgave til Kystverket. Sikkerhet og fremkommelighet er viktig for sjøtransporten og havnene. Vi støtter tiltakene slik de er beskrevet i etatenes forslag, men fremhever viktigheten av dette tiltaket og dermed betydningen av investeringene her (+45-alternativet).

Norsk Havneforening mener det er viktig å ivareta fiskerihavnene og opprettholde finansieringen av dem. Det bør være et overordnet mål at mest mulig av fisken eksporteres sjøveien, og utbygging samt vedlikehold av fiskerihavner vil også komme annen nyttetraffikk til gode.

Havnene er bindeleddet mellom sjø og land. For å gjøre sjøtransporten mer konkurransedyktig er det viktig å få ned enhetskostnaden i håndteringen av godset i havneterminalene. Samhandlingen mellom havn, terminaloperatører, speditører og rederier er viktig i denne sammenheng, men like viktig er at det er tilstrekkelig areal tilgjengelig og at de ulike aktørene og transportformene er samlokalisert. En utfordring er her å tenke langsiktig nok, jf det økte transportbehovet som er beskrevet i forslaget frem mot 2040. Det pågår pt en diskusjon om lokalisering av godsterminaler rundt flere store norske byer. Norsk Havneforening mener at her må en tenke langsiktig og intermodalt. For å kunne ta gode og riktige beslutninger er vi avhengig av en "varestrømsanalyse", se nedenfor under øvrige innspill.

Norsk Havneforening er tilhenger av gods på bane. Veksten i transportbehovet vil kreve en bedre fordeling mellom de ulike transportformene. Jernbaneterminaler må sees i sammenheng med de øvrige transportformene. Videre må en sikre god atkomst til havn og terminaler og vi støtter de forslagene på veitilknytning som fremkommer av forslaget.

Selv om flere undersøkelser viser at sjøtransporten er konkurransedyktig på pris, så taper sjø i forhold til vei. Noe av dette er historisk betinget og et resultat av at en velger kjente løsninger. Norsk Havneforening støtter forslaget om en incentivordning og viser i den forbindelse til det forslaget som de 8 næringsaktørene har utarbeidet som et innspill til Regjeringens arbeid med

en strategi for nærskipfart. En "Nordnorges-linje" som erstatter for "Tege" vil for eksempel kunne være en pilot for en slik incentivordning.

Regjeringen har i innværende periode redusert kystgebyret og har signalisert at arbeidet med å trappe ned avgiftene til sjøs vil videreføres. Vi støtter at dette arbeidet videreføres, slik at avgiftsnivået mellom de ulike transportformer harmoniseres. Norsk Havneforening er opptatt av sikkerheten til sjøs og at vi har en effektiv lostjeneste tilpasset dagens teknologi. Det er nedsatt et offentlig utvalg (Losutvalget) hvor vi er representert og vi avventer resultatene av dette arbeidet.

Politiske beslutninger bør baseres på et godt beslutningsgrunnlag. Vi støtter forslaget om mer kunnskap om effektiv og miljøvennlig godstransport. Sjøveien er en effektiv og miljøvennlig transportform. Vi ser imidlertid at vi mangler kunnskap om godsstrømmene (dør til dør). Næringsaktørene har i sitt innspill til en strategi for nærskipfart tatt til orde for at det gjennomføres en statlig initiert varestrømsanalyse der aktørene selv (havner, vareeiere, speditører og rederier) deltar. En slik analyse vil også gi et godt beslutningsgrunnlag for arbeidet med en nasjonal havnestrategi (havnestruktur) og prioritering av tiltak som f.eks veitilknytning til havn, farleder osv.

Øvrige innspill:

Norsk Havneforening er opptatt av en mest mulig miljøvennlig transport for fremtiden. De kravene som må komme og som vil komme i forhold til mer miljøvennlige skip ønsker vi velkommen. I 2015 innføres svoveldirektivet som betyr betydelig økte brenselkostnader for sjøtransporten i det nordlige Europa. Direktivet vil nok bli innført, men norske myndigheter kan legge til rette gjennom ulike tiltak som f.eks billigere og tilgjengelig brensel, landstrøm, LNG-skip og beregningen av bruttotonnasje som grunnlag for anløpsavgiften, slik at ikke mer gods overføres til vei. Støtte til flåtefornyelse herunder bygging av LNG skip, samt ikke bruke bruttotonnasje som grunnlag for beregning av anløpsavgiften vil bidra til en mer miljøvennlig transport og redusere konsekvensene av det ovenstående direktivet. EU oppfordrer faktisk alle land som blir rammet å treffe tiltak for å hindre reduksjon i sjøtransporten. En undersøkelse foretatt av det svenske sjøfartsverket (konsekvensar av IMO:s nya regler för svavelhalt i marint bränsle fra 2009) viser at sjøfartens transportkostnader kan i snitt økes med 20-28%. Vi mener at det må gjennomføres en konsekvensutredning som grunnlag for eventuelle tiltak for å nøytralisere den konkurransevridende effekten av direktivet.

Norsk Havneforening har sammen med de øvrige syv aktørene i sjøtransportalliansen tatt til orde for at det gjennomføres en varestrømsanalyse. En slik godstrømsanalyse fremkommer også av NTP-forslaget. Vi mener at det er viktig at aktørene deltar i en slik analyse og at den blir initiert og finansiert av staten. Norsk Havneforening mener at en slik varestrømsanalyse er et så viktig element og utgjør et så viktig beslutningsgrunnlag for myndighetenes videre arbeid med tiltak for å fremme sjøtransporten at vi foreslår at det settes av midler til dette arbeidet allerede i statsbudsjettet for 2013. Fiskeri- og kystdepartementet har allerede gitt forprosjektmidler til en forstudie.

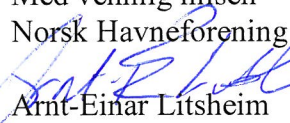
Norsk Havneforening mener at det er et klart behov for å styrke planressursene i Kystverket og Fiskeri- og kystdepartementet. Kystverket bør tilføres kompetanse og virkemidler på flere områder som går inn i arbeidet med å flytte last fra land til sjø. Videre mener vi at all samferdsel/transportpolitikk prinsipielt bør samles under ett departement.

Norsk Havneforening er bekymret for fremtiden til kystpendelskipet til "Tege" som går mellom Bodø og Hammerfest med enhetslaster. Halvparten av godset som går på Nordlandsbanen er varer som skal videre med båt nordover. Blir ikke "Tege" fornyet er det stor risiko for at dette godset blir overført til vei. I følge jernbanedirektøren vil også dette kunne bety en nedleggelse av hele Nordlandsbanen.

Avslutning:

Etatenes forslag er et steg riktig retning for å styrke sjøtransporten. Norsk Havneforening vil fremheve viktigheten av at det settes av nok midler til å sikkerhet og fremkommelighet langs kysten. Kystverkets visjon om å skape en motorveistandard til sjøs, der seiling kan skje sikkert og effektivt fra kai til kai, er helt nødvendig for å møte veksten i transportbehovet og kravet til miljøet.

Sjøfarten har mer vind i seilene enn på lenge. Norsk Havneforening mener at det er viktig med et godt beslutningsgrunnlag før en treffer investeringsbeslutninger. Vi mener at det haster med å få gjennomført en varestrømsanalyse, da den legger grunnlaget for de øvrige beslutninger.

Med vennlig hilsen
Norsk Havneforening

Arnt-Einar Litsheim
Direktør