

Høringsuttalelse fra Kystrederiene

Høring av rapport fra ekspertutvalget som har vurdert teknologi og fremtidens transportinfrastruktur (19/1492)

Kystrederiene takker for anledningen til å komme med høringssvar til Samferdselsdepartementet i forbindelse med rapporten fra «*Ekspertutvalget - teknologi og fremtidens transportinfrastruktur*».

Vår organisasjon, som representerer fartøy og rederier engasjert i transport, havbruk og tjenester i nære farvann, legger for våre strategier til grunn at godsvolumene innenlands vil øke med rundt 70 prosent fram til 2050, og målet er 'et transportsystem som er sikkert, fremmer verdiskapning og bidrar til omstilling av lavutslippssamfunnet'.

Innen denne rammen arbeider vi for optimal framføring over sjø hvor dette er naturlig og for tiltak som på sikt kan likestille sjø- og landtransport mht. brukerbetaling. Vi ser i denne sammenheng overføring av gods fra vei til sjø ikke som noe mål, men som et middel for å realisere målene i NTP.

Vi slutter oss til identifiseringen av fire hovedtrender innen teknologiutvikling:

- elektrifisering
- autonomi/automatikk
- samhandlende/integrerte transportsystemer
- nye forretningsmodeller/delingsmobilitet

Men vi vil påpeke at hensynet til teknologisk modenhet på visse områder tilsier varsomhet med å ta tunge avgjørelser.

Bærekraftig sjøbasert logistikk

Kystrederiene mener at det er betydelige muligheter for sjøtransport i de scenarier som Ekspertutvalget lanserer.

Vi mener å se at mer bruk av sjøbasert framføring av stykkgoods, spesielt over lengre avstander, vil kunne gi:

- a) betydelige kutt i utslipp per lasteenhet
- b) samfunns-goder som redusert veislitasje, støv, støy, potensiale for ulykker
- c) bedre samfunnssikkerhet ved sjøbaserte transportløsninger for farlig last.

Vi viser her til helhetlige sjøbaserte transportløsninger som omfatter havn, farled, skip, omlasting og distribusjon som ledd i en fullstendig verdikjede. En slik sjøbasert løsning må støtte opp under veitransport, eventuelt jernbane.

Mens veitransport forholder seg til en faginstans, Statens vegvesen, relaterer sjøtransport seg til tre instanser. Disse er Sjøfartsdirektoratet (IMO's regelverk) for skipsdrift, Kystverket for farleder og et stort antall kommunale havner for omlasting, samt Statens vegvesen for veitilknytning.

Sjøtransport opererer i prinsippet med full brukerbetaling i havn og farled med marginale lettelser i statlige avgifter de senere år. For å utløse sjøveiens potensiale og gjøre det mulig å utnytte kystens naturgitte infrastruktur, vil det altså være nødvendig med et langt tettere samarbeid og felles målsetninger for fagetater og kommuner.

Enkle prosedyrer og teknisk standardisering vil være nødvendig for både autonome løsninger og samhandlende transportsystemer.

Maritime applikasjoner

Vi ser store muligheter for maritime løsninger innen de fire hovedtrendene i teknologiutviklingen.

Elektrifisering

For kortere fergedistanser og hurtigbåter på kortere ruter vil ren elektrisk drift være realistisk og mulig.

For skip i lengre ruter og værharde farvann vil hybridløsninger (diesel hybrid eller gass hybrid) være det sikreste de neste tiår. Trolig vil utviklingen av batterier gjøre det mulig å bruke elektrisk framdrift til manøvrering i havneområder, kombinert med landstrøm i havn.

Vi vil påpeke at hensynet til sikkerhet og regularitet i dag ikke kan dekkes ved nullutslippsløsninger, og at hybrid fremdrift (gass/marin diesel + batteri) gir den største reduksjon i utslipp av CO₂, NO_x og partikler. Utviklingen i forbrenningsteknologi åpner for betydelig kutt i metanutslipp, som har vært en svakhet ved gassdrift.

Autonomi/automasjon

Utviklingen av autonome skip som Yara Birkeland og Asko sin ferge på Oslofjorden vil gi verdifull erfaring for utforming av regelverk for autonome skip; ikke nødvendigvis helt uten bemanning.

Vi mener det for stykkgodstransport spesielt kan utvikles standardiserte og automatiserte omlastingssystemer i mindre skala enn i de store containerhavnene mellom skip og bil/jernbane. Et slikt interface mellom skip og havn vil kreve standardisering og må være basert på de typer lastebærere som vil kunne påregnes de neste tiår, blant annet for termotransport. Havnene vil da være viktige brikker, og arbeidet med standardisering bør skje overordnet, ikke stykkevis og delt. Slik kan en sikre lik standard i ulike havner.

Samhandlende/integrerte transportsystemer

I utviklingen av slike systemer på nasjonal basis må sjøtransport tas inn som framføringsvei på linje med vei og jernbane. Det betyr at systemer og standarder som legges opp også må være tilpasset sjøbasert logistikk.

Slike systemer må naturlig nok være digitale med digital dokumentasjon, noe som sjøtransporten allerede har.

Delingsmobilitet

I slike integrerte transportsystemer vil det være mulig å oppnå høy delingsmobilitet ved samarbeid mellom logistikkoperatører, havner og rederier, basert på systemer som tilbyr lastekapasitet på kort varsel på tvers av operatørene.

Elementer fra luftfartens SESAR-prosjekt (side 41) gir gode føringer.

Ekspertutvalgets betraktninger i rapporten

Vi er enige med mange av betraktningene i rapporten. Vi ser store utfordringer, men også store muligheter for å kunne utvikle et rasjonelt og bærekraftig transportsystem i landet, hvor sjøtransporten har en naturlig rolle.

Samtidig er det en del betraktninger og slutninger i rapporten som vi mener ikke er riktige, og som ikke nødvendigvis er begrunnet i forskning. Nedenfor har vi kommentert et utvalg av disse.

Side 5: *«Teknologiutviklingen betyr blant annet at klimagassutslipp og trafikksikkerhet vil svekkes som argumenter for godsoverføring fra vei eller for nullvekst i personbiltrafikken i byene. Godsoverføringsmålet bør derfor avvikles, og nullvekstmålet bør revideres og erstattes med et mål som peker på det vi faktisk ønsker oss, eksempelvis mindre kø eller frigjøring av arealer til andre formål».*

Dette er bare delvis riktig. Mer bruk av sjøveien, og overføring av gods fra vei til sjø, er i denne sammenhengen et reelt middel for faktisk å kunne realisere målene i NTP. Og med forventet vekst i godsmengden fremover, er det uvesentlig på hvilken transportform dette skal skje? Nei, det er det ikke. Hva med støy, støv, veislitasje og vedlikehold av veier, tunneller og øvrig infrastruktur? Så lenge lastebilene faktisk berører veiene når de kjører, vil dette være en utfordring. Store infrastrukturprosjekter står også alene for betydelige utslipp i utbyggingsfasen. Sjøveien ligger der, ferdig brøytet og saltet, til enhver tid.

Side 5: *«Legge større vekt på transportsystemets vesentlige betydning for nasjonal sikkerhet og beredskap».*

Dette er riktig. Men når rapporten samtidig ikke spesifikt nevner mer satsing på sjøtransport, mister utsagnet delvis sin mening. Det er ingen transportform som er mer sikker enn sjøtransporten når det kommer til transport av farlige/eksplosive stoff. Med lasting og lossing ved sikrede industrianlegg og havner, for så å foreta selve transporten langt fra der mennesker ferdes i det daglige, er dette et sikkerhetstiltak i seg selv. Et scenario der for eksempel en fullastet tankbil med hydrogen havner i en alvorlig ulykke langt inne i en trafikkert tunell, kan få svært store konsekvenser.

Side 25, kapittel 2: *«...en stor del av eksportproduktene produseres i mindre og kystnære samfunn. Vi trenger derfor billig, rask, pålitelig og ofte skreddersydd transport fra kyst til marked».*

Hva menes her med billig og rask? Er det konkurransedyktig det egentlig er ment å stå? Billige transporter trenger ikke å være de beste transportløsningene, hverken når det kommer til sikkerhet eller miljø. Utenlandske lastebiler er ikke svaret på en bærekraftig transportform med små miljøavtrykk.

At rapporten peker på kystnære samfunn og at det er snakk om transport fra kyst til marked, er en fordel for sjøtransporten. Det arbeides mye med teknologisk utvikling for å kunne transportere oppdrettsfisk sjøveien, blant annet innen ferskvare/fryseteknologi. Dette er løsninger som allerede i dag har vist seg å være konkurransedyktige.

Ved nytenkning rundt logistikk-løsninger i havbruksnæringa, er nærskipfarten klare til å sette inn enda større innsats for en fremtidsrettet og bærekraftig transport av sjømat.

Side 18 og kapittel 4 - digitaliserte løsninger: *«En utvidelse av transportinfrastrukturbegrepet, fra asfalt og skinner til å inkludere digitale løsninger, må gjenspeiles i pengebruken i NTP».*

Om det her også hadde stått *havner*, mener vi det dette hadde blitt riktigere. Havnene er en svært viktig og avgjørende del av infrastrukturen til sjøtransporten, og må selvsagt være med på det digitale skiftet. Statlige investeringer kreves også selvsagt her, og ikke bare for de to andre transportformene. Det vil være en konkurransevridning av dimensjoner, og føre til at sjøtransporten sakter akterut sammenlignet med de øvrige transportformer.

Side 19 og kapittel 5: *«Delmål som egentlig er et virkemiddel bør unngås. Å flytte gods vekk fra vei er ikke et mål i seg selv, men et virkemiddel for å redusere klimagassutslipp og ulykker – og når teknologien kan gi oss tryggere veitransport med lave utslipp, er det i ferd med å bli et utdatert mål».*

Dette er ikke riktig, og selvmotsigende til andre deler av rapporten. Så lenge gods fraktet på land trenger infrastruktur med god kapasitet og som tåler belastningene denne transporten står for, vil dette kreve store investeringer i den samme infrastrukturen. Dette er investeringer som er risikable (som rapporten selv nevner), og som binder opp store midler til vedlikehold. Og om veitransport i fremtiden har reduserte klimagassutslipp, så er det selvsagt veldig bra, men det er ikke en løsning god nok til at godsoverføring til sjø reduserer sin relevans. Farlig gods blir heller ikke mindre farlig.

Konsekvenser for NTP-prioriteringer

Utviklingen av et slik nasjonalt transportnettverk vil i første rekke medføre et stort arbeid i struktur, system og standardisering.

I prinsippet vil vi kunne få en mer effektiv utnyttelse av dagens infrastruktur, og en større andel stykk gods på sjø vil kunne redusere veksten i lastebiltransport fram mot 2050. For eksempel vil en delingsmobilitet på sjøsiden kunne gi frekvens og tidsbruk som vil kunne konkurrere om transporten av oppdrettslaks.

Det kreves både struktur, samarbeid og teknologiske løsninger for å få til en slik integrasjon. Det vil også utfordre prinsippene for kostnadsdekning, for konkurranse og for ansvarliggjøring av lasteiere for å velge optimal transportform også mht. miljøbelastning.

En større satsing på sjøvegen vil hindre kostbare feilinvesteringer i store infrastrukturprosjekt som kan vise seg å bli utdaterte etter relativ kort tid.

Sjøtransport har en naturlig plass i fremtidens transportsystem

Ekspertutvalgets rapport kommer med flere gode innstillinger og tilrådinger. Samtidig er det flere betraktninger og slutninger som synes dårlig begrunnet i forskning på feltet.

Vi ser store utfordringer, men også store muligheter for sjøtransporten å kunne være med å utvikle et rasjonelt og bærekraftig transportsystem i landet. For fremtiden.

Med vennlig hilsen



Tor Arne Borge
Adm. dir.
Kystrederiene

Kenneth Erdal
Rådgiver
Kystrederiene
(sign.)