

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 OSLO

Oslo, 26. juni 2016

Vår ref: NTP 2018-2029/AEL

Høringsuttalelse - forslag til nasjonal transportplan 2018-2029

Innledende betraktninger:

Norsk Havneforening viser til utsendt plandokument datert 29. februar 2016, og oversender herved våre innspill til transportetatenes plandokument.

Norsk Havneforening synes at transportetatenes forslag til NTP for 2018-2029 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 og hovedformålene.

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 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. Økt sjøtransport er også løsningen på våre klima- og miljøutfordringer. Videre vil økt godsoverføring til sjø og bane bidra til bedre fremkommelighet, færre ulykker og mindre utgifter til vedlikehold av veier. Sistnevnte vil frigjøre store ressurser som kan settes inn til tiltak for å stimulere til at sjøtransporten styrker sin konkurranseevne.

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. Et mål må være at minimum 30 prosent av transportarbeidet på vei, på strekninger over 300 km, flyttes over på sjø og bane innen 2030, jf Innst. 312 S. Dette er også en målsetning som deles av EU og landene i Europa.

Merknader til plandokumentet:

Norsk Havneforening er godt fornøyd med at plandokumentet fremhever at økt sjøtransport er en løsning i seg selv på klima- og miljøutfordringen transportsektoren står overfor. Vi slutter oss til målsetningen i plandokumentet om at havnene må bli et "grønt energipunkt". Skal havnene ivareta denne rollen må staten bidra i form av midler til "grønne" investeringer, sikre tilgjengelige areal og gode vei- og bane forbindelser til havn.

Norsk Havneforening ser positivt på etatenes sterke fokus på klima i plangrunnlag for NTP 2018-2029. Havnene vil være viktige medspillere for transporten for å redusere klimagassutslipp knyttet til sjøtransport.

Norsk Havneforening legger til grunn at Regjeringen følger opp sine mål og satsninger for transportsektoren ved å legge til grunn minimum høy ramme for perioden.

Godsoverføring er det viktigste klimatiltaket

Vi mener at godsoverføring fra vei til sjø er det viktigste klimatiltaket for planperioden. Selv på korte strekninger er forskjellen i CO₂-utslipp per transporterte tonn/km mellom vei og sjø stor.

Alternativ energi / miljøvennlige havner

Vi støtter forslaget om tilskuddsordning for utbygging av miljøvennlige havner. Støtte til infrastruktur for ladning, landsstrøm og alternative drivstoff – infrastrukturkostnadene må ikke bli et fordyrende element for drivstoffkjøperen, det må være tilsvarende eller lavere enn tradisjonelle drivstoff for å forhindre flukt fra sjø til vei.

Vi etterlyser en tilskuddsordning for forskning og utredning rundt miljøvennlig teknologi og drivstoff. Støtte til pilotprosjekter med formål å prøve ut alternative drivstoff i en risikabel oppstartsfase vil gi bransjen kunnskapen, erfaringen og tryggheten som er nødvendig for en større utrulling.

Langsiktige og forutsigbare rammevilkår for utrulling av infrastruktur for alternativ energi for sjøtransport er viktig.

Nødvendige arealer i havnen må sikres hvis infrastruktur for alternativ energi skal utbygges. Infrastruktur for bunkring/ladning/landsstrøm er arealkrevende, og det pågår allerede en kamp i mange havner om å sikre nødvendige havnearealer for å betjene miljøvennlig sjøtransport.

Landsstrøm

Det bør legges til rette for en forenkling av byråkratiet rundt omsetning av alternativ energi. Dersom alternative drivstoff skal være en del av løsningen for å nå klimamålene bør det sikres et åpnere energimarked for alle former for energi.

Utbyggingen av landstrømanlegg i kyst-Norge har avdekket utfordringer med regelverket rundt omsetning av strøm. Mange havner opplever søknadsprosessen for å skaffe omsetningskonsesjon som unødvendig omfattende og krevende.

En annen utfordring knyttet til landsstrøm er nettselskapenes systemer for prising, som gjør at landstrømanlegg, spesielt i startfasen hvor bruken er mer sporadisk, kan gi svært høye priser selv om forbruket er lavt. Nettleiens effektledd blir beregnet ut fra det høyeste effektuttaket i en gitt måned. I enkelte tilfeller bidrar havnene med anleggsbidrag i landstrømsprosjektene, og da blir nettleien i praksis dobbel beskatning. Det er nettselskapet selv som fastsetter nettleien, men NVE kontrollerer at inntekten nettselskapet henter inn gjennom nettleien ikke er høyere enn det nettselskapet totalt har lov til å ta seg betalt fra sine kunder.

Vi støtter forslaget om en tilskuddsordning for gods til sjø. Siden ordningen første gang ble lansert i forbindelse med næringens eget forslag til en nærskipsstrategi har det gått 4 år. Ordtaket "bedre sent enn aldri" gjelder også her, men en ordning med rederistøtte støttes hverken av næringen eller rederiforening. Vårt inntrykk er at departementet heller har lett etter en enklere løsning, enn å starte et arbeid med notifisering. Vi er redd for at en rederistøtteordning kan skape konkurransemessige utfordringer. En direkte støtte til vareeier, slik den ble beskrevet i forslaget fra Norsk Havneforening, NHO LT og ShortSea Promotion Centre på Transport & Logistikk 2015, ville vært en mer optimal løsning (følger vedlagt).

Det må sikres gode vei- og banetilknytninger til havn. Norsk Havneforening forutsetter at staten finansierer infrastruktur (vei/bane) helt frem til havnen/terminalen. Plandokumentets fokus på intermodale transportknutepunkt krever økt og mer finansiering av infrastruktur til havn. Her må den norske stat følge opp i tråd med både nasjonale og europeiske målsetninger (havnestrategi, dok 8 forslag, Ten-T, CEF og Motorways of the Sea). Overføring av gods til sjø og bane krever at sjø og bane må bli mer attraktive en vegtransport. "Flaskehalser" som hindrer fremkommelighet og effektivitet må unngås. Godsanalysen avdekket et overføringspotensialet på mellom 5-7 mill tonn. God infrastruktur til havn vil bidra til at gods overføres. Vi støtter forslagene til ny og bedre infrastruktur til havn, slik de fremkommer av plandokumentet.

Farleds- og farledsutbedringer en hovedoppgave

Tiltak i farleder er en kjerneoppgave for 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. Skipene blir større og krever en helt annen sjøveis infrastruktur enn tidligere. Utbedringer av farleder er en billig investering for fremtiden. Kystverket bør gis tilstrekkelig med midler til at de kan utbedre de foreslåtte farleder og flere farleder. Et eksempel er Brønnøyleiden. Ved å utbedre den vil en sikre at større skip kan nå havna i Mosjøen. For å sikre en effektiv drift av sjøtrafikksentralene bør Kystverket overta finansieringen av disse. Videre bør alle navigasjonsinnretninger finansieres av staten.

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 forventes i fremtiden. 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. Havnene besitter areal som flere er interessert i. Havnene må ha tilgang til nødvendig areal for å sikre effektive operasjoner, havneutvikling og redusere ulempene med støy mm. Støy er en utfordring i mange havner. Havnene må sikres nok tilgjengelige arealer, slik at støyproblemer kan reduseres. Havnene må også gjøre operasjonene mer støyvennlige. Et tiltak er økt elektrifisering av kraner, trucker mm i havn.

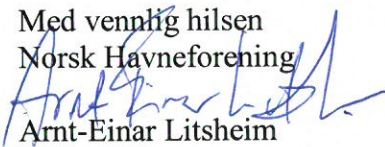
Vi er positive til en videreføring av tilskuddet til havnesamarbeidet. Flere samarbeidskonstellasjoner har fått støtte de siste årene. Slike "bottum-up" initiativer er fornuftige, da de er basert på et markedsmessig grunnlag. Regjeringen har i sin havnestrategi fra 2015 fremhevet at de vil bidra med statlige midler i de havner som lykkes og viser initiativ. Det er derfor forstemmende at Kystverket gir støtte til havnesamarbeid på den ene siden, mens skattemyndighetene krever dokumentavgift på den annen side. I forbindelse med etableringen av Helgeland IKS er det stipulert at dokumentavgiften i seg selv vil utgjøre 5 ganger så mye som tildelt beløp til havnesamarbeidet.

Avslutning:

Etatenes forslag vil bidra til å styrke sjøtransporten. Spørsmålet er om det er tilstrekkelig i forhold til styrkingen av vegtransporten rammevilkår. Havna som "energiknutepunkt" er spennende, men krever en konkret og sterkere oppfølging. Havnene vil ta sin del av jobben for at vi får en mer klimavennlig transport. I den forbindelse vil vi bare fremheve at mer gods på sjø er en løsning i seg selv!

Med vennlig hilsen

Norsk Havneforening


Arnt-Einar Litsheim

Direktør