

Grønn omstilling og vekst i de marine og maritime næringene krever satsning på kystinfrastruktur

Nettverk fjord- og kystkommuner forventer at nasjonal transportplan 2022-2033 vil legge til rette for effektiv transport og gode kommunikasjonsløsninger for innbyggere og bedrifter langs kysten.

Norge skal frem til 2030 og 2050 omstille seg i tråd med forpliktelsene i Paris-avtalen. Dette setter krav til nytenkning og nye prioriteringer. Omstilling til lavutslippssamfunnet medfører endringer for både by og land. Med verdens nest lengste kystlinje ligger mange muligheter i fjord- og kystkommunene. Naturressurser som vann, vind og naturlige forutsetninger gitt av Golfstrømmen gjør at fjord- og kystkommunene vil være viktige bidragsytere i den grønne omstillingen vi står ovenfor.

Ved å bo ved og leve av havet har attraktive lokalsamfunn med alt fra lune sommerdager og stormfulle høstdager vokst frem og bygget landet slik vi kjenner det i dag. Næringsaktivitetene på havet er en bærebjelke for velferdssamfunnet og utgjør nærmere 40 prosent av næringslivets totale verdiskaping

Regjeringens [havstrategi](#) befester at løsningene ligger i havet og påpeker at «vi vet ikke alt om fremtiden. Det som er sikkert er at havet blir en sentral bidragsyter til fremtidig velstand og vekst». Ved å vende blikket mot havet åpnes mulighetene for grønn omstilling gjennom vekst i havnæringen – ny og fremtidsrettet næringsaktivitet med tilhørende arbeidsplasser til havs og på land.

OECD anslår at de havbaserte næringene kan doble sitt bidrag til den globale økonomien i 2030. Mye av veksten er forventet å komme i næringer hvor Norge allerede har viktige fortrinn fra Lindesnes til Nordkapp.

Men det blir ingen vekst innen havbaserte næringer, uten en god tilknytning mellom hav og marked. Hvis regjeringen «vil bidra til størst mulig samlet bærekraftig verdiskaping og sysselsetting i havnæringene» må det satse på kystinfrastruktur og det må skje nå. Man kan ikke utnytte mulighetene i havet bare med en «vente å se-holdning».

Persontransport og utbygging av veinettet i sentrale strøk har spist opp mye av samferdselssatsnings de siste årene. Samtidig har kystinfrastrukturen blitt prioritert ned gjennom reduksjon av allerede marginale budsjettmidler i statsbudsjettet. Nettverk fjord- og kystkommuner mener tiden er inne for nye prioriteringer som støtter opp om der verdiene skapes – langs kysten.

Nasjonal transportplan 2022-2033 må legge til rette for effektive og fremtidsrettede forbindelser til omverden både for innbyggere og lokalt næringsliv langs kysten.

Nettverk fjord- og kystkommuner mener følgende må prioriteres høyt for å imøtekomme og å legge til rette for grønn omstilling og vekst i blå næringer:

1) Transportvekst og skjær i sjøen for grønn transport

Tungtransporten på norske veier vil øke voldsomt de neste årene. Ifølge grunnprognoser fra Nasjonal transportplan (NTP) 2018–2027 vil antall tunge lastebiler øke med hele 70 prosent

de neste 30 årene. Sjøtransporten som har stått for brorparten av det norske transportarbeidet skal i perioden bli tatt igjen og forbi gås av veitransport. Det kommer med andre ord til å bli trangt om plassen på norske landeveier.

Det har lenge vært en nasjonal målsetting å flytte gods fra vei til sjø og bane. Men selv om det har vært et uttalt ønske å flytte mer tungtransport fra land til sjø og bane, har det så langt blitt med tanken.

Det er ikke mangel på gode argumenter som er årsaken. Rapporter fra Transportøkonomisk Institutt (TØI) viser at tunge kjøretøy er involvert i hver tredje dødsulykke på norske veier, at nesten 90 prosent av veislitasjen skyldes lastebiler og i tillegg utnyttes ikke klimafordelen ved at godset ikke reiser kollektivt langs sjøveien.

Det finnes knapt argumenter for at ikke sjø skal overta mye av transporten som går langs norske veier. Det krever imidlertid at sjøtransport ikke må stille med handikapp. Der båter og skip nesten utelukkende betaler alle sine eksterne kostnader, som blant annet losberedskapsavgift og sikkerhetsavgift, blir ikke lastebiler belastet i samme grad for veiutbygging og veislitasje. Således subsidieres veitransporten av storsamfunnet for øvrig.

Selv om mer av godset flyttes over på sjø og bane, må grensestasjonene som kontrollerer tungtransporten lastet med viktige eksportprodukter av høy kvalitet og produsert i distriktene, sikres åpningstider døgnet rundt, hele året.

Avstanden fra produksjon til markedet medfører at lokalsamfunnene har behov for bærekraftige og effektive transportløsninger. Sjøtransporten krever minimalt med infrastrukturinvesteringer sammenlignet med vei og halverer fort utslippet når gods går fra vei til sjø.

NFKK mener NTP 2022-2033 må ta innover seg de utfordringene som veitransporten medfører og legge til rette for godsoverføring gjennom å styrke samspillet mellom lokalt næringsliv og havnene.

NFKK mener at jernbaneutbygging må prioriteres. Det må prioriteres å bygge ut dobbeltspor på Ofotbanen.

NFKK mener at det også er et behov for at viktige næringsveier må telle mer enn årsdøgntrafikk (ÅDT). I dag oppleves det som at ÅDT teller mer enn verdiskapningen i distriktene. Nettverket vil uttrykke et tydelig behov for at samferdselsdepartementet satser på de næringsveier der verdiskapningen skjer, ikke bare der det er høye tall på ÅDT.

2) Hull i veien for næringslivet og trafiksikkerhet

Kysten er viktig for norske verdiskaping gjennom å høste av den blå åker. Samtidig står transportinfrastrukturen langs kysten til [for fall](#).

Sprekker, hull og farlige tunnel skaper store utfordringer for innbyggere og næringsliv langs kysten. Således starter nesten all næringstransport langs kysten på en dårlig fylkesvei. Dette *hullet i veien*, med et vedlikeholdsetterslep på nær 600 milliarder, utfordrer trafiksikkerhet og hemmer bedriftenes konkurransekraft. En realisering av mulighetene i havrommet setter krav til at vedlikeholdsetterslepet hentes inn. Fylkesveinettet er det desidert største veinettet vi har. Vi har mange flere fylkesveier enn riksveier. De er viktig for næringslivet, og viktig for at veinettet henger sammen.

NFKK mener at NTP 2022-2033 må legge en plan for å styrke og hente inn vedlikeholdsetterslepet på fylkesveinettet langs kysten. Det vi skal leve av i fremtiden kan ikke stoppes av hull i veien. Fergeavløsningsordningen må styrkes ytterligere og innrettes slik at flere prosjekt blir realisert.

Fylkesveiene i distriktene må gis høyere prioritet fremfor firefeltsmotorveier og 120 km/t i sentrale strøk, som skal bygges ut fremfor å prioritere sikre fylkesveier som frakter varer ut til de internasjonale markedene.

3) **Bærekraftig grønn omstilling til besvær eller begjær**

En betydelig andel av de utslippsreduksjonene som skal komme innen transportsektoren vil føre til en betydelig økning i elektrifisering innenfor en rekke områder. NFKK mener at et grønt skifte i passasjertransporten må dekkes av staten.

For samfunnet vil det være en generell utfordring å gjennomføre elektrifiseringstiltakene dersom kostnadene for strømmettet ikke holdes nede, og nettleien for vanlige husholdninger blir for høy.

Det er behov for at det legges til rette for ladeinfrastruktur for personbiler i hele landet. Samtidig ligger mange av fergekaiene i Norge på steder der dagens nett ikke vil takle lading av ferger. Dette innebærer at ledninger og transformatorer i distribusjonsnettet ikke er dimensjonert for det høye effektbehovet fergelading krever.

For å bygge sterke bo- og arbeidsregioner må distriktene også være med på det grønne skiftet, herunder må det legges til rette for et godt tilpasset kollektivtilbud, herunder klimavennlige ferger og hurtigbåter.

4) **Digitalt klasseskille mellom by og land**

I dagens samfunn er tele- og datakommunikasjon like viktig som fysisk infrastruktur. Dette er viktig på områder som sikkerhet, næringsutvikling, offentlig tjenestetilbud og for den enkelte innbygger.

Bredbånd er en samfunnskritisk infrastruktur, det har spesielt kommet til syne de siste månedene. Områder uten mulighet til raskt å kople seg opp til omverdenen, sakker raskt akterut. Ikke er de attraktive bosteder. Næringsutvikling kan man glemme. Skolen i slike områder får ingen mulighet til å tilby moderniserte undervisningsformer. Det går et digitalt klasseskille mellom dem som er raskt på nett og dem som ikke er det.

NFKK er opptatt av at samfunnet må legge godt til rette for denne typen infrastruktur i hele landet. Slik kan hele Norge ta del i den digitale utviklingen. I dag oppleves det slik at også denne satsingen skjer i de sentrale strøk. Det må på plass en betydelig økning i statlige midler til utbygging av digital infrastruktur i distriktene.

NFKK viser videre til Norske Havner høringssvar og støtter prinsippet om mer gods fra vei til sjø. Vi må i større grad benytte sjøveien heller enn landeveien når gods skal fraktes ut til markedene.