

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité
Stortinget
0026 Oslo
Sendt på epost til: tdl@stortinget.no

Deres referanse:
TDL/asm

Vår referanse:
JS

Vår dato:
03.05.2013

Nasjonal Transportplan 2014 – 2023 – Norsk Havneforenings merknader

Norsk Havneforening vil med dette avgi sin uttalelse til forslag til Meld. St. 26 (2012-2013 Nasjonal Transportplan 2014-2023).

Våre kommentarer tar sitt utgangspunkt i det felles forslag til nærskipfartsstrategi som Norsk Havneforening sammen med øvrige organisasjoner med tilknytning til sjøfart overbragte til Fiskeri- og Kystminister Lisbeth Berg-Hansen den 8. juni 2012.

I forhold til dette strategiforslaget har regjeringen foreslått rammer for en rekke prosjekter som tyder på at det samarbeidet Statsråden inviterte til har båret frukter.

Det er prisverdig at regjeringen foreslår en økning på 300 millioner kroner årlig i gjennomsnitt som skal benyttes til

- Investeringstøtte til infrastruktur for de såkalte «utpekte havner» for investeringer som havnen ikke selv ville kunne realisert.
- Tilskudd til havner som samarbeider regionalt for å bygge volumknutepunkter og dermed legger til rette for en mer effektiv drift for intermodalt gods.
- Introduksjon av en insitamentsordning til vareeiere og speditører som ønsker å flytte gods fra veg til sjø.
- Forskning og utvikling gjennom blant annet en kartlegging av varestrømmene som kan tenkes å flyttes til sjøtransport.

Det er også prisverdig at Kystverket foreslås styrket med 28 % i bevilgninger for at verket i større grad og på linje med de øvrige samferdselsetater kan planlegge og legge til rette for sjøtransport. Videre er det prisverdig at det blir bevilget økte midler til farledsutvikling og fiskerihavner.

Det er imidlertid avgjørende for den varslede utformingen av Regjeringens godsstrategi og nærskipfartsstrategi at næringen inviteres til å delta. Kun på denne måten vil markedsaktørene kunne motiveres, ansvarliggjøres og forpliktes til den helt nødvendige godsoverføringen vi må oppnå for å legge til rette for en bedre transportmiddelfordeling i godstransporten. Vi vil tilsvarende advare mot at midlene blir benyttet til offentlige utredninger utført kun av forskningsinstanser og utredningsinstanser. Det er de aktører som «sitter på godset» som kan bidra effektivt. I den anledning har vi tillatt oss å oversende til Fiskeri- og Kystdepartementet en skisse til organisering av kartlegging av sjørelevante varestrømmer, hvor de norske havnene kan spille en samordningsrolle.

Avslutningsvis vil vi nevne den varslede, internasjonale regelen om nye krav til begrensede svovelutslipp fra skipsmotorer som blir iverksatt fra 1.1.2015. Regelen innebærer at rederier må benytte lettolje eller LNG i sine skip for trafikk til sør- norske havner, hvis ikke motorene blir tilpasset til kravene ved såkalte «scrubbers». Lettolje eller «scrubber»-ombygging blir kostbart, og vil i realiteten øke skipets driftskostnad vesentlig, og med en tilsvarende konkurransesvekkelse for sjøtransport i forhold til biltransport. Bygging av LNG- skip i tilstrekkelig omfang vil ta sin tid. Vi vil derfor antyde for komiteen at spørsmålet om å utvikle midlertidige lettelsener for sjøtransporten for å rekke omstillingen, kombinert med tilsvarende miljøkrav til lastebiltransporten snarlig må tas opp som tema overfor Regjeringen. Hvis en ikke oppnår en noenlunde samtidighet i miljøkrav for de konkurrerende transportmidler, er det en fare for at nærskipfarten kan lide en uopprettelig skade.

Med vennlig hilsen
Norsk Havneforening

Dag Sem
Styreleder

Arnt-Einar Litsheim
Direktør