

På rett kurs, men kystløftet uteble

Nettverk fjord- og kystkommuner (NFKK) er fornøyde med at forslaget til ny transportplan (NTP) toner ned oppmerksomheten på store prestisjeprosjekter med store kostnadsoverskridelser på Østlandet, og over til en satsning på et helhetlig transportsystem i hele landet. Dessverre savner vi et tydeligere kystløft, der sjøveien som transportåre styrkes.

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 bidragsyttere i den grønne omstillingen vi står overfor.

Næringsaktivitetene på havet er en bærebjelke for velferdssamfunnet og utgjør nærmere 40 prosent av næringslivets totale verdiskapning.

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.

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 verdiskapning og sysselsetting i havnæringene*» må det satses på kystinfrastruktur, og det må skje nå. Man kan ikke utnytte mulighetene i havet bare med en «vente å se-holdning». Og det er her regjeringens forslag til ny transportplan kommer mye til kort.

NFKK mener at tiden nå er inne for et reelt kystløft. Hvis vi fortsatt skal leve av havet og høste av et hav av muligheter, må ambisjonen for transportinfrastrukturen langs kysten økes betraktelig. NFKK tar derfor til orde for et kystløft som skal sikre utvikling av attraktive lokalsamfunn og styrke konkurransekraften til lokalt næringsliv. Det bør inngås Kystløftavtaler mellom stat, fylkeskommune og kommunene, på lik linje med byvekstavtalene.

NFKK foreslår følgende tiltak i en ny Kystløftavtale:

1. Det må satses sterkere på sjøveien som transportåre, både for varer og folk.
2. En reell satsning på sjøtransport gjennom å utvikle mer effektive og trygge klima- og miljøvennlig sjøtransport, farleder og havner. Særlig med tanke på mer overføring av gods fra vei til sjø.
3. Opprustning av fylkesveier som er viktig for utvikling av næringer i havrommet.
4. Sikre et effektiv, godt, forutsigbart og rimeligere ferjetilbud som ivaretar klimaforpliktelsene.

En reell satsning på sjøtransport Tungtransporten på norske veier skal øke voldsomt de neste årene. Ifølge grunnprognoser fra Nasjonal transportplan 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 forbigås av veitransport. Det kommer med andre ord til å bli trangt om plassen på norske landeveier.

Det har lenge vært en nasjonal målsetning å flytte gods fra vei til sjø og bane. Men selv om det har vært et uttalt ønske, har det så langt blitt med tanken også i forslaget til ny transportplan. Selv om regjeringen viderefører godsoverføringsmålet, følges det ikke opp med konkrete tiltak. Regjeringen skriver selv at hvis man skal «*kunne oppnå godsoverføring i et så stort omfang (...) vil det være behov for omfattende økonomiske virkemidler og investeringer ut over det som foreslås i denne meldingen*». Med andre ord tar regjeringen i liten grad tar innover seg de utfordringene som veitransporten medfører, og transportplanen gir få svar på hvordan man skal nå mål om mer gods på sjø og bane gjennom å styrke samspeillet mellom lokalt næringsliv og havnene.

Det er også verdt å bemerke at forvaltningsorganet for sjøtransporten (Kystverket) selv erkjenner at de ikke har oversikt over lokale behov for farledsutbedringer etter at de fikk økt ansvar for farvannet med ny havne- og farvannslov.

NFKK ber om at:

- En økonomisk opptrappingsplan for kystkappitelet (i NTP) til 5 % i 2025 og 7 % i 2030 (dagens ramme er på 3,8 prosent).
- Midlene til større- og mindre farledstiltak må økes.
- Lokale farledsbehov må kartlegges i samarbeid med kommunene, havnene og lokalt næringsliv.
- Fiskeri- og sjømathavnenes rolle i utvikling av nye næringer i havrommet må utredes, gjennom et offentlig utvalg, og fiskeri- og sjømathavnene må inkluderes i nasjonal transportplan.

Opprustning av fylkesveier Å høste av havet har vært et viktig element for Norges vekst, og kysten har en sentral plass i norsk verdiskaping og velferd. Samtidig står transportinfrastrukturen langs kysten for fall. Så å si nesten all næringstransport langs kysten starter på en dårlig fylkesvei, men det er et paradoks at svært mange av disse veiene fremstår som flaksehals før man kommer ut på europaveiene. Et skyhøyt vedlikeholdsetterslep utfordrer både trafiksikkerhet og verdiskaping langs kysten.

Selv om NFKK er fornøyde med at fylkesveiene får et særskilt økonomisk løft til opprustning og vedlikehold, er de økonomiske rammene altfor dårlige. En realisering av mulighetene i havrommet setter krav til at vedlikeholdsetterslepet hentes inn. Med prioriteringene som foreslås i transportplanen vil det imidlertid ta svært lang tid å få rustet opp veiene til en akseptabel standard. En betydelig økning i bevilgningen i planperioden kreves, slik at det blir en permanent og langsiktig ordning frem til utfordringene på fylkesveinettet er løst. I en slik ordning må også utbedring av tunneler og rassikring inngå.

NFKK ber om at:

- Det må legges en konkret plan for å styrke og hente inn vedlikeholdsetterslepet på fylkesveinettet langs kysten.
- Tilskuddsordningen for fylkesveier bør styrkes ytterligere.
- Beløpet avsatt til fylkesveiene må være minst like stort i første planperiode som i andre periode, og i sum økes betraktelig.
- Det innføres en egen ordning for øremerking av trafiksikkerhetstiltak på fylkesveiene, herunder økt satsing på gang- og sykkelveier.

Sikre et effektivt og godt ferjetilbud som ivaretar klimaforpliktelsene.

Nettverk fjord- og kystkommuner støtter klimamålene som legges til grunn i Nasjonal transportplan. Transportsektoren står for cirka 60 % av ikke-kvotepliktige utslipp. Uten reduksjon fra denne sektoren vil det være krevende for Norge å nå sine klimaambisjoner. Den grønne omstillingen er godt i gang i ferjesektoren, men overgangen til null- og lavutslippsferjer har også gått ut over ferjetakstene. Skal den grønne omstillingen av ferjene og hurtigbåtene fortsette, er det avgjørende at fylkeskommunen blir kompensert for de betydelige merkostnadene et grønt skifte i ferge- og hurtigbåtsektoren medfører. Uten økte statlige overføringer til det grønne skiftet vil omstillingen ta lang tid og NFKK frykter at midlene vil hentes fra øvrig fylkeskommunal tjenesteproduksjonen.

NFKK ber om at:

- Ferjefylkene må bli kompensert for sine merutgifter ved innføring av nullutslippsfartøy.
- Ferjefylkene må bli kompensert for inntektstap slik at ferjeprisene kan, minst, halveres, i tråd med Stortingets anmodning.