

Treffpunkt Gullkysten – Florø 30.04.13.

Kysten og mulegheitene

Kjære alle saman

Takk for invitasjonen – Kjekt å få være ilag når Kysten vert sett på dagsorden.

Kjekt å høyre på deg, Victor Norman, når du i går kveld prata om Kysten og framtida. Eg høyrde deg for første gong prate om dette i 2008 i Bergen. Då sa du det einaste prosjektet som Kysten nokon gong hadde greidd å samle seg om/ stå saman om var:

Hurtigruta

I dag har vi eit prosjekt til

Stad skipstunnel

Skal vi ikkje gratulere oss sjølve ??

Kysten, gode venner, er mulegheitenes landsdel. Treffpunkt Gullkysten synest eg er svært godt dekkjande for Kystvegsamlinga 2013.

Ei lita historie i denne samanheng. Då eg kom tilbake til Oslo etter Ålesund besøk og jubel om Stad skipstunnel 21 mars var det kveldsmøte i Stortinget. Eg stråla sikkert som ei sol. 1000 millionar til eit kystprosjekt. Veldig, veldig bra og veldig kjekt.

Ein dag eg vil hugse lenge.

Innom Stortingskantina for litt mat vart eg sitjande på bord ilag med ei Oslodame. Som sagt, eg stråla, kanskje litt for mykje, ville nok enkelte meine. Det låg sikkert tjukt utanpå. Var det ikkje kjekt med Stad skipstunnel ville eg vite. Vedkomande såg lenge på meg, til slutt sa ho at ho syntest kanskje det no vart litt vel med milliardar til Vestlandet. Der bur no so lite folk. Då, gode venner, greidde eg ikkje

å dy meg. Såg henne inn i auga minst like lenge og sa. Kanskje der ikkje bur så masse folk oppe på Vestlandet. Men husk at 60-70 prosent av eksportverdien kjem nettopp frå denne delen av landet. Det må du love meg å aldri gløyme. Det lova ho.

Eg skal ikkje røpe kva komité dama sit i.

Norge har gjennom alle tider teke ein vesentleg del av utkommet sitt frå havet. Heilt frå gamal tid kan vi gjennom historiske oppteikningar følgje nordmannen sitt virke på havet.

Betraktar vi tida frå 7-800-talet med landnåm og vikingtid, via utvikling av fiskeri og skipsfart, og fram til i dag med oljeverksemd og oppdrett, har nordmannen stått i fremste rekkje.

Det står ikkje til å stikke under ein stol at særleg folket på kyststrekninga frå Møre til Ryfylke har utvist stor aktivitet.

Årsaka til at det har vorte slik er kanskje ikkje eintydig, men eit karrig landskap har nok i betydeleg grad medverka til å stimulere kreativitet og overlevingsevne.

Andelen av verdiskapinga pr.capita som denne delen av Norge står for er langt over det resten av landet kann vise til. Eg talar då om den reelle verdiskapinga og ikkje papirflyttinga. Sistenemnde er i mange samanhengar verdifull nok, men slik eg ser det, er verdiskaping i form av handfaste produkt som kan eksporterast til samfunnet sitt beste, det som verkeleg er verdiskaping.

Sett i lys av dette bakteppet, er det nok for mange litt ergeleg å registrere den manglande forståing som til tider vert avdekt når det gjeld viljen n til å legge til rette for rammevilkår for desse samfunnsmotorane.

Sjøvegen er framtida for miljøet og for lommeboka. Vi må gjere logistikk til skreddarsaum og få til eit endå betre samspel mellom sjø og veg. Riksveg nr 1 ligg der klar til bruk, litt oppgradering og

vedlikehald av farleia må vi ha, men det er ”peanuts” i høve landevegen og jernbane.

Skal Vestlandsregionen framleis framstå som den mest verdiskapande i landet vårt, er det ein del vesentlege faktorar som må være tilstades.

Viktigaste av alle meiner eg er tilgangen på kompetent arbeidskraft. Her må vi evne å take vare på så vel dei praktiske som teoretisk flinke ungdommane våre. Som kjent er det ikkje alltid dei som går ut av skulen med toppscore som alltid er dei som skapar mest. Ofte er det dei mest praktisk anlagte som er dei mest innsiktsfulle. På Stortinget har vi den seinare tida jobba mykje med større yrkesretting i dei fleste av faga i skulen. Før ferien skal vi legge fram ei Utdanningsmeldinga, denne vil nok opne for å kunne kome Y-veien til høgskuleutdanning. Veldig bra slik eg ser det. Vi må greie å gi alle mulegheita til å kome vidare anten du har starta den teoretiske eller praktiske vegen. Victor Norman nemnte Ulstein og ingeniørane ut på golvet. Det har eg tru på.

Så må vi ha gode kommunikasjonar og evne å sjå heilskapen. Viktige stikkord for gode kommunikasjonar på kysten er:

- NTP
- Bu- og arbeidsmarknads regionar
- Stamleia og hamnene
- Stad skipstunnel
- Gods frå veg til sjø
- Nærskipsfarta
- Konkurranssevriding land/sjø

Nasjonal transportplan seier mykje om regional utvikling og mobilitet i og mellom distrikta.

Kopling av bu- og arbeidsmarknadsregionar gjennom veginvesteringar. Sikre eit transportsystem som gir god mobilitet for befolkninga og næringslivet, samstundes som det gir verdiskaping for

regionen og landet og ikkje minst fridom til å busette der ein ønskjer. 45 min regionen Måløy – Florø er eit godt eksempel på ein slik region.

Sikre gode regionale flytilbod. Eit godt flyrutetilbod og nærheit til ei lufthamn har stor betyding for busetting, sysselsetting og næringsutvikling både i distrikts-Norge og i sentrale strok.

Systemet av farleier, hamner og hamneterminalar spelar ei viktig rolle i det norske transportsystemet. Innanriks- og utanriks gods- og passasjertransport. Mykje av næringslivet og busettinga langs kysten er avhengig av sjøtransporten. Regjeringa vil føre ein offensiv sjøtransportpolitikk med særleg fokus på gods frå veg til sjø og nærskipfarta.

Hurtigruta mellom Bergen og Kirkenes spelar ei viktig rolle både som eit reiselivsprodukt og transport av personar og gods.

Hurtigbåtar er eit viktig kommunikasjonsmiddel i og mellom mange regionar. KV har gjort og gjer ein glimrande jobb med såkalla HIB-installasjonar. (hurtigbåt indirekte belysning) Nesten som å segle på E-seksen.

Stad skipstunnel vil no gjere det mogeleg og kople Sunnmørsregionen og Nordfjordregionen med ei hurtigbåtrute mellom Bergen og Ålesund. Ei slik rute bør ha minst 3 avgangar pr dag frå hhv Ålesund og Bergen. Eg vågar påstanden at ei slik hurtigbåtrute vil fort konkurrere med flytilbodet. Skal eg frå Herøy til Bergen i dag og bruke fly treng eg mellom 4 og 5 timar. Med ein moderne hurtigbåt, som då riktig nok må ha ein stopp i Eikesundområdet, vil eg være i Bergen med om lag same tidsbruken. For meg ville i alle fall valet være lett, roe ned med ei god bok eller litt jobbing om bord i hurtigbåten, kontra fly med bil, buss og ferjer i eine enden og bil eller buss i den andre. Her har S&Fj & M&R fylkeskommunar eit stort ansvar. Håper vedtak om slik hurtigbåtrute ikkje er langt unna. Dokke fylkesordførarane må vise veg.

Gods frå veg til sjø.

Her må ein være klar over at bedriftene ligg ikkje på kaikanten. Derfor er det avgjerande nødvendig med ein nord – syd veg av god standard på kysten som linkar/knyter alle desse bedriftene ut til kaikanten med sine varer og tenester og vise versa varer inn via RV NR 1 til kaikanten og vidare til dei same bedriftene.

Nærskipsfarta.

Her ligg vi langt etter konkurentlanda våre ute i Europa. Dei har skjønt poenget og for lengst henta miljøgevinsten og fått tungtrafikken bort frå vegane. Vi treng som dei ei ny og moderne nærskipsflåte med teknologi som kan serve varestraumen inn/ut på ein konkurransedyktig måte.

Eg er glad for at Regjeringa no har valt å prioritere og gjere noko for at vi kan få meir gods frå land til sjø. Og vidare sagt at skal vi lukkast med dette må vi ha ei moderne nærskipsflåte som er tilpassa moderne hamneterminalar.

Her er det masse å ta tak i, og mykje som må gjerast. Men eg er rimeleg trygg på at med den kursen som NTP-en no legg opp til kopla til STØ-kurs og den maritime satsinga så vil dette verte ein "win-win" situasjon for alle partar.

Norge er verdens femte største skipsfartsnasjon og har verdens mest komplette maritime klynger. Vi burde so absolutt ha alle mulegheiter for å kunne ha verdens mest komplette og innovative nærskipsflåte.

Norske myndigheiter, uavhengig av regjering, har gjennom fleire tiår hatt som mål å overføre meir av godstransporten frå land til sjø. Tol tross for dette har det motsette skjedd.

Dette fordi, kjære venner, at landtransport i dag har store konkuransfordelar kontra sjøtransport. Vi opplever i dag at fleire vareeigarar og transportørar vel vei framfor sjø fordi sjøvegen kostar

meir. Det er ikkje nok å hevde at sjøtransporten er meir miljøvenleg og bidreg til eit meir positivt samfunnsrekneskap, den må også være konkurransedyktig ut frå bedriftsøkonomiske betraktningar.

Kartlegging av avgifter og gebyr er ei utfordring, særleg når det gjeld sjøtransporten. Mange departement og aktørar og komplisert innkrevjing gjer slik kartlegging krevjande. Dette uoversiktlege systemet er i seg sjølv eit hinder for utforming av rettferdige rammevilkår i tråd med myndigheitene sine målsettingar.

Sjøtransporten er påverka av fleire avgifter og gebyr enn både bil og bane. Størsteparten av desse avgiftene og gebyra skriv seg frå innhenting og utkøyring til og frå hamna, og frå bruk av infrastruktur – dvs hamneavgifter og hamnetenester. Skipsoperatørane har reduserte mulegheiter til å påverke desse kostnadane. Eit anna eksempel er vareavgifta som vert belasta i kvar hamn både ved lasting og lossing.

Vi skal også merke oss at medan veg og jernbane får utbygt sin infrastruktur via løyvingar over Statsbudsjettet, og vegbygging i stor grad ved bruk av bompengar, så er sjøtransporten og til dels hamnene basert på privat finansiering frå aktørane knytte til sjøtransporten.

Dette er den viktigaste årsaka til at det ikkje vert bygt heilskaplege løysingar som fremjar kombinerte land- og sjøtransportløysingar.

Fiskeri- og kystministeren har hatt ei rekkje møter og samråd med aktuelle aktørar for å få innspel til Regjeringa sitt arbeid med gods frå veg til sjø og nærskipstrategien. Eit spleiselag og eit samarbeid mellom Staten, kommunane og marknadsaktørane er no i gang. Dette lovar godt.

Med Stad skipstunnel vil den desidert største barrieren på Norskekysten være borte. Ventetider nord/sør om Stadt, som er mykje meir omfattande enn folk flest veit om, vil være historie. Einaste strekninga på heile kysten vår som ikkje kunne sertifiserast for hurtigbåt, vil også være historie. Kystfiskarane får delta i auksjonane

både nord og sør om Stadt uansett vær. Brønnbåtane kan være på slakteria til rett og avtalt tid sjølv i storm. Hurtigruta kan marknadsføre julebord mellom Ålesund og Bergen. Vi vil få ein ny verdsattraksjon i reiselivssamanheng. Tunnelen vil gi økt sikkerheit for liv og helse for dei som elles ville måtte runde Staden.

Dette, gode venner, vert ei ny tidsrekning på Kysten. Før og etter Stad skipstunnel.

Bremanger 2 sambandet skal opnast i mai.

Dalsfjordbru forbindelsen i desember.

Desse veg- og bruprosjekta vil korte reisetida mellom Ålesund og Bergen betydeleg.

Kryssing av Førdefjorden vil også gi betydeleg innsparing i reisetid mellom Ålesund og Bergen.

Rovdefjordbrua og Hafastforbindelsen er i godt gjenge.

Heime på Sunnmøre er det mange i dag som spør om vi treng Rovdefjordbrua når vi no får Stad skipstunnel.

Til det er svaret enkelt.

Rovdefjordbrua og Kystvegen og Stad skipstunnel vil komplementere kvarandre.

I NTP 2014 - 2023 er det avsett om lag 20 mrd til fylkesvegane. Alt for lite spør du meg.

Kva Kommuneøkonomiproposisjonen som kjem om få dagar har av fylkesvegmidlar står att å sjå.

Det som er eineståande for Kystvegen er at alle kystkommunane frå Bergen til Ålesund er samde om traseen.

Dette, gode venner, er det beste argumentet for å kunne lukkast.

Eg skal ikkje seie noko om trasevala på E-39.

Havet og kystområda våre er Norges viktigaste satsingsområde. Her har vi:

- Nokon av verdas største fiskeressursar
- Store olje og gassfelt
- Eit enormt potensiale for marin bioprospektering

Ein landsdel med store, ja, kanskje uana mulegheiter.

Men husk:

Ein føresetnad for kystsamarbeid er kommunikasjonar, men ein føresetnad for kommunikasjonane er kystsamarbeid.

Lukke til vidare med arbeidet for Kystvegen.

Takk for at dokke høyrde på meg.