

DEBATT

Bor du i Drammen, Svelvik, Nedre Eiker, Øvre Eiker, Lier, Røyken eller Hurum?

Dagsavisen Fremtiden ønsker all debatt av interesse for folk i drammensregionen, Buskerud fylke og de framtidige kommune- og fylkesområdene velkommen!

FØLG OSS
facebook.com/nyemeninger



BENTE ROGNAN
GRAVKLEV
Debattredaktør

DELTA I DRAMMENSDEBATTEN, SKRIV TIL OSS

Kronikk: 6000 tegn inkl. mellomrom.
Hovedinnlegg: 4000 tegn.
Innlegg/replikk: 2000 tegn.

Kortinnlegg: 800–1500 tegn.
Legg ved portrettfoto.

Sendes til:
debattfremtiden@dagsavisen.no

Da NYE MENINGER Dagsavisens nettside for kommentar, analyse og debatt.

Her vil du hver dag finne ferske analyser og kommentarer til aktuelle hendelser fra Dagsavisens skribenter og brukere.

NÆRINGS LIV: Oslo Havn KF tar mål av seg til å øke mengden av gods til havna med 50 prosent innen 2030.

Arbeid og inntekt til Oslo

ROGER SCHJERVA

Styreleder i Oslo Havn KF



Oslo Havn KF bidrar med arbeid og inntekt til Oslo og nærliggende kommuner. Men bidraget kan bli langt større hvis byen og staten vil.

Som kommunalt foretak legger virksomheten til rette for at havna gir næringslivet og forbrukerne tilgang til effektiv og miljøvennlig sjøtransport. Det gjør norsk industri mer konkurransedyktig og skaper tryggere arbeidsplasser. Varene i butikken blir billigere så folks lønn strekker lenger. Norge trenger betydelig mer overføring av gods fra vei til sjø, men da må havna ha politikerne og befolkningen med på laget.

En nylig utført ringvirkingsanalyse utført av Gemba på oppdrag fra Oslo Havn KF viser at 83 av virksomhetene relatert til Oslo havn omsetter for om lag seks milliarder kroner. Omsetningen sysselsetter nærmere 3.000 mennesker, som betaler i overkant av 200 millioner kroner av lønna i skatt til kommune og fylke. I tillegg kommer skatt til staten. Havnerelaterte arbeidsplasser i Oslo og omegn utgjør med andre ord like mange mennesker som IKEA har stillinger i Norge.

Oslo Havn KF vil legge til rette for økte skatteinntekter, større verdiskaping og flere arbeidsplasser. Målet er 50 prosent mer gods til havna innen 2030. Hvis vekstmålet nås, kan det bety langt flere arbeidsplasser i Oslo og omegn. Havna har en viktig strategisk beliggenhet, som porten til hovedstaden og til Norge. Herfra kan halvparten av Norges befolkning nås med varer innen tre timer. Havna ligger nær forbrukerne. Det betyr redusert kjørelengde når godset fraktes videre på vei og jernbane.

De mange turistene som kommer sjøveien til Oslo har kort vei til en rekke turistdestinasjoner på Østlandet. Frem til 2030 er målet at 40 prosent flere passasjerer kommer til Oslo havn. Turistøkningen gir gode inntekter til butikker, hotell- og servicenæringen. Nå legger cruisepassasjerene alene igjen om lag 176 millioner kroner årlig, og står for nærmere 25 prosent av de besøkende til mange museer og kulturinstitusjoner.

Kommunen og innbyggerne må spille på lag så vi kan tilrettelegge for økt produksjon i virksomheter relatert til havna. Vi trenger flere arbeidsplasser og økt verdiskaping i byen. For Oslo



PORTEN TIL OSLO: 83 virksomheter reallert til Oslo havn omsetter for om lag seks milliarder kroner.

FOTO: OSLO HAVN

Havn KF er det viktig at produksjonsvirksomheten tilfredsstiller miljøkravene. For sjøveien er miljøveien.

Mer gods sjøveien er helt avgjørende for at Oslo skal nå målet om 95 prosent klimagassreduksjon innen 2030. Ett containerskip inn til havna

tilsvarende 400 trailere som kjører inn til byen. Det utgjør en

Herfra kan halvparten av Norges befolkning nås med varer innen tre timer.

mil med trailere i kø. Samtidig slipper veitransporten ut fire ganger så mye klimagasser som sjøtransporten.

Sjøveien trenger heller ikke store investeringskostnader slik som vei og jernbane. Oppgradering av kystledene er rimeligere og sjøen ligger der med ferdig infrastruktur klar til bruk.

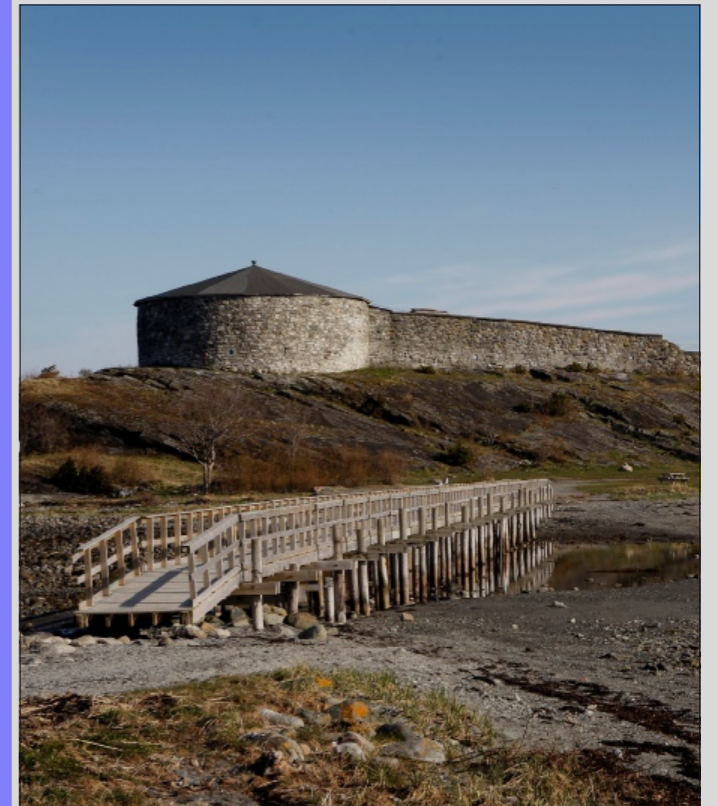
Overføring av gods fra vei til sjø reduserer behovet for at skattebetalerne penger skal gå til veibygging. Dessuten betaler sjøtransporten for seg selv.

Statens viktigste bidrag for å øke sjøtransportens konkurransevne er ikke tilskuddsordninger, men reduserte avgifter. Sjøtransporten har kostnader for å komme til Oslo havn. Nå tar staten opp til 80–90 prosent i avgifter av beløpet sjøtransporten betaler. Bare 10–20 prosent av kostnadene går til å

utvikle og vedlikeholde en effektiv havn. Staten tar med andre ord en stor andel av sjøtransportens kostnader, selv om sjøen ligger der og ikke krever store beløp til bygging og vedlikehold.

Den største miljøgevinsten hentes ut ved at mer gods kommer sjøveien til havna. Stat og kommune bør derfor ikke pålegge sjøtransport og havnene større miljøkrav enn veitransporten. Kabotasjeregulering i EU

har gjort at underbetalte lastebilslåfører fra Øst-Europa kan dumpe fraktkostnaden inn til Norge og ta på seg fraktoppdrag innenfor grensa. Nå er disse reglene oppe til ny behandling i EU. Jeg utfordrer norske myndigheter til å jobbe for en innstramning i kabotasjereguleringene. Denne liberaliseringen undergraver både nasjonale og europeiske mål om å øke sjøtransportens andel av transportarbeidet.



Steinvikholm slott og borganlegg i Stjørdal.

FOTO: NTB SCANPIX

Julefred på Steinvikholm

FORTIDSMINNER

OLA H. FJELDHEIM

Generalsekretær i Fortidsminneforeningen



flest mulig nå og i framtiden skal få glede av dem. Ruinene og stavkirkene tok vi vare på når alle andre mente de var gammelt rask som burde rives. I dag er de internasjonalt kjente ikoner, attraksjoner folk reiser jorden rundt for å oppleve. Og de er gode julekortmotiv.

Steinvikholm festning i Trøndelag har gjennom tidene vært åsted for flere bataljer. Nå i førjulstiden har den også blitt et symbol for frivillighetens innsats for kulturminner.

Det er en kjensgjerning at det er ildsjeler som tar vare på landets kulturarv. Slik må det nok også i noen grad være – kun gjennom engasjerte mennesker er bevaring mulig i det lange løp. Samtidig er organisasjoner avhengige av noe økonomisk støtte for å kunne fungere, og som samfunn er vi avhengige av at staten bidrar til å bevare og sikre formidling av de mest verdifulle eiendommene. Fordi de er kulturmarkører – de forteller historien om hvem vi er og hvor vi kommer fra.

I sitt innlegg «Julekort og frivillighet» ramser ansvarlig statsråd Vidar Helgesen opp midlene som de siste årene er brukt på Fortidsminneforeningens eiendommer. Da er det viktig å ha i bakhodet at foreningen i denne sammenheng ikke er eier i ordets normale forstand. Foreningen forvalter disse eiendommene på vegne av fellesskapet, for at

Det er nå tydelig at Stortinget som helhet ser viktigheten av å ta vare på kulturarven og å gjøre den tilgjengelig for folk. I Fortidsminneforeningen er vi glade for at Stortinget nå også har stiftet støtten til foreningens museumsdrift. Nå kan vi virkelig jobbe langsiktig, slik at flere får oppleve historiens vingesus – der erkebiskopen rømte landet i 1537, der kristenretten ble innstiftet i Norge eller der Frostatingslovene lå lagret.

Som Helgesen skriver er millionene han ramser opp brukt til istandsetting av disse ikonene. Og det er vel anvendte ressurser. Men investeringen blir vesentlig bedre når man også avsetter midler til formidling, slik at folk kommer til åpne dører, opplevelser og historier.

Julefreden har senket seg over Steinvikholm, og vi gikk inn i høytiden med vissheten om at et flertall i nasjonalforsamlingen er av den oppfatningen at formidlingsvirksomheten vi driver er viktig og må fortsette. Da fortjener også miljøvernministeren en fredfull jul.