

## Kronikk frå MAFOSS

Søre sunnmøre, 16. januar 2020

### Erna fråskriv seg ansvar!

Erna og hennar regjering, leiaren av transportkomiteen, samferdselsminister og politikarar på Mørebenken forstår ikkje, eller vil ikkje forstå, at verdiskapinga langs kysten er den største og viktigaste i Norge.

Det å pålegge kystdistrikta ekstra investeringar i elektriske ferjer utan at det følger med nødvendig finansiering, vitnar om ansvarsfråskrivning og mangel på forståing for konsekvensane av eigne vedtak.

### Ansvarsfråskrivning

Det vert for enkelt når Erna legg alt ansvar for auken av ferjetakstar på fylkespolitikarane i Møre og Romsdal. Vi veit trass alt kven som flytta ansvaret for store deler av vegnettet vårt og drifting av gamle ferjer frå staten til fylka utan at det følgde naudsynt finansiering med. Etterslepet med manglande vedlikehald både på vegnettet og på ferjedrifta burde vere godt kjent for dei aller fleste, men kanskje ikkje for Erna?

Ho forstår dessverre ikkje at ho gjer ein aktiv innsats for å redusere konkurransekrafta til kystnæringane med sin arroganse i forhold til auken i ferjetakstane.

### Stemmesanking

Dersom Erna og hennar regjering ikkje ønsker er at vi skal bu og skape verdiar langs kysten, så ville det vore mykje meir redeleg å seie dette med reine ord, men det er dei vel ikkje tøffe nok til?

I og rundt Oslo er det naturlegvis fleire stemmer å hente, spesielt frå byråkratar, andre offentlege tilsette og rådgivarar i det offentlege miljøet, og då kan ein vel ikkje vente at distrikta blir høyrte i ei «lita sak» der vi får auka ferjekostnader mellom 35-70%.

### Fordeling av verdiar kontra å skape dei

Våre sentrale politikarar og byråkratar er svært flinke til å snakke om fordeling av verdiar, men å snakke om det å skape verdiar, og kva som skal til for å skape verdiar slik at ein har noko å fordele, gjer dei svært sjeldan.

Skuldast dette at dei verken har innsikt i eller forståing av korleis og kor verdiar vert skapt?

## **På tide med ny leining?**

Med bakgrunn i det vi oppfattar som arroganse i denne og andre saker er det på tide å få inn nye representantar som forstår konsekvensane av eigne vedtak.

Vi treng politikarar som både vil styre landet på ein god og framtidretta måte og som er villige til å gi næringslivet fornuftige rammevilkår og gode konkurransevilkår.

## **AutoPass for ferje og politisk ansvar på fylkesplan**

Når dette er sagt, så vil vi ikkje frita fylkespolitikarane frå ansvar. Dei har også sitt å stå til rette for, men idèen og etableringa av AutoPass for ferje er ikkje fylkespolitikarane sitt ansvar. Dette er eit reint statleg produkt. Vi har tidlegare kalla det prematurt, og det står vi for.

Dette er sett i gang utan at dei som har vedteke dette ante alle dei negative konsekvensane dette ville føre til. Noko som vel er typisk når eit produkt vert utvikla av nokon som truleg veit for lite om det dei held på med.

Fylkespolitikarane vår har sove godt i timen når staten har vedtatt elektrifisering av ferger. Det er først no ein ser konsekvensane av eigne prioriteringar og korleis dette slår ut for næringslivet.

## **Konkrete døme på kostnadsauke**

For å gi eit konkret eksempel på kva som er dagens verkelegheit på til dømes ferjestrekninga Hareid – Sulesund:

- Det er «grønt lys» på strekninga 3 x 5 minutt pr. time frå 06:30 til 19:10 måndag til fredag. Følgeleg så er det «raudt lys» i 45 minutt kvar time i same periode.
  - Når ein får grønt lys så slepp ein gjennom maksimalt 120 personbil-einheiter (pbe). Dersom det er meir enn 120 pbe på kaia så må desse vente i 20 minutt til neste avgang.
  - Overfarta går med ei hastigheit på ca. 21 km/time.
  - Ordinær takstzone var Riksregulativ sone 8, men frå 1. juli i år er det AutoPass sone 10. Dette medfører at prisen for ein bil inntil 6,0 m med 50 % rabatt har auka frå kr 62,00 til kr 95,00, - noko som utgjør 53,2 % prisauke.
  - Kostnaden for ein semitrailer på inntil 17,00 m har utvikla seg slik: Prisen har auka frå 380,00 til 525,25, - tilsvarande ein auke på 38,2 %.
- (Rabattsatsen er redusert frå 50% til 45 % frå 1. juli 2020.)

### Kva kostar 8 km med ferje kontra 8 km på landevegen?

- Strekninga frå Hareid til Sulesund er 8 km. Variable kostnader med å kjøre ein semitrailer er ca 17,00 pr. km. Det betyr at det kostar 136,- å køyre ei strekning på 8 km, medan det kostar 525,- for den same strekninga på ferja. Altså ein kostnadsauke på 389,-, tilsvarande **286 %**.
- I tillegg vil lønnskostnadane for sjåfør vere dei same om ein sit på ferja eller køyrer. Då vil det vere rett å legge til ein ekstra personalkostnad for ein halv time med 175,-.
- Ekstrakostnaden for strekninga Hareid – Sulesund kontra å kjøre på landevegen vert då 389,- + 175,- eller til saman 564,-. Dette utgjer ein ekstra kostnad på **414 % kontra** å køyre same strekninga langs landevegen. (Dette ift AutoPass-regulativ i sone 10 etter 1. juli 2020.)

### Næringslivet subsidierer dei andre

Det urimelige i dette er at eit vogntog på 19,5 meter på denne strekninga betaler 556,- med 45% rabatt. Ei rekke med tre bobilar på 6 meter blir ca like langt med litt avstand mellom bilane. Dei kostar samla 285,- med 50% rabatt. Det betyr at **subsidiering av desse bobilane med 48,7%** skjer av transportnæringa som igjen sjølv sagt må sende rekninga på auka transportkostnad til sluttbrukar. Denne auka kostnaden må næringslivet betale i form av dyrare fraktkostnad på alle sine produkt som kjem levert landevegen og med ferje og på sluttprodukt som skal i retur.

### Kunnskapsløyse?

Det må vere lov å kalle dette kunnskapsløyse, arroganse og fråskrivning av ansvar slik Erna og andre politikarar stend fram i denne saka.

Kjære Erna, no er det på høg tid at du ser deg rundt utanfor «50 sona» der du ferdast til vanleg og legg øyra til bakken. Lytt til det som røyrrer seg der verdiskapinga skjer i dette landet, og lat deg ikkje styre av områda der verdiane kun vert fordelt.

Helsing

Jan Thormodsæter /s/  
Dagleg leiar, MAFOSS  
Mobil 924 67 700

Oddvar Saunes /s/  
Styreleiar, MAFOSS  
Mobil 975 40 196