



Representantforslag 45 S

(2015–2016)

fra stortingsrepresentantene Hans Fredrik Grøvan, Line Henriette Hjemdal, Olaug V. Bollestad, Geir Sigbjørn Toskedal og Rigmor Andersen Eide

Dokument 8:45 S (2015–2016)

Representantforslag fra stortingsrepresentantene Hans Fredrik Grøvan, Line Henriette Hjemdal, Olaug V. Bollestad, Geir Sigbjørn Toskedal og Rigmor Andersen Eide om en nærskipfartsstrategi for å styrke nærskipfartens rammevilkår

Til Stortinget

Bakgrunn

I generasjoner har Norge vært blant de største skipsnasjonene i verden – en posisjon som har skapt, og fremdeles skaper, store verdier for Norge. Det er sjøfarten som bringer Norge ut i verden, og verden til Norge.

På grunn av Norges lange kystlinje har de fleste store norske byer gode kystforbindelser. Store deler av Norges befolkning bor nær kysten. I mange tilfeller vil det derfor være mer hensiktsmessig å transportere gods via sjø enn på land.

Nærskipfarten er Norges viktigste transportfartsåre, både langs norskekysten og til og fra havner i Europa. Den spiller en avgjørende rolle for næringslivets transportbehov og norsk industris konkurransekraft, bidrar med verdiskaping og 14 000 arbeidsplasser langs hele kysten, og den er en viktig aktør i den norske maritime klyngen.

Ifølge NTP Godsanalyse tar sjøtransporten 51 prosent av godsarbeidet på norsk område, eller 83 prosent om man også inkluderer petroleum. Dessverre dekkes mye av dagens transportbehov også av vei-transport, og veinettet overtar en stadig økende andel av det voksende transportbehovet. Forslagsstillerne mener det ikke er mulig å asfaltere seg ut av fremtidens transportutfordringer og mener det er behov for at sjøveien gjøres mer konkurransedyktig.

Der veitransporten begrenses av planmidler, vedlikeholdsetterslep, enorme investeringer og trenerende høringsinstanser, har sjøfarten et nær ubegrenset, uforløst potensial. Økt veitransport gir i tillegg større klima- og miljøavtrykk, flere alvorlige ulykker på veiene og store utgifter til vedlikehold av veinettet. Sjøveien ligger der ferdig saltet, brøytet og vedlikeholdsfri.

Styrking av nærskipfarten bedrer klimaet

Den sterke posisjonen Norge har, som en av de verdensledende skipsfartsnasjonene, har gitt Norge den nødvendige innflytelse til å sette høyere internasjonale standarder både når det gjelder miljø, innovasjon og arbeidsvilkår.

Et felles, globalt ansvar for å kutte i klimautslippene, kombinert med det stadig økende transportbehovet som følge av globaliseringen, gjør landet avhengig av å styrke de mest miljøvennlige transportformene. Skipstransporten er i særklasse når det kommer til å begrense miljø- og klimaavtrykk. Sjøveien er miljøveien, og norsk maritim næring er i front hva gjelder innovasjon og nyskaping. Stadig større andel av nybyggene har installert ny teknologi, som «scrubbere» for fangst av partikler, lavutslippsdrivstoff eller hybridløsninger, ny design som begrenser drivstoffkonsumet, eller andre løsninger som bidrar til å få ned klima- og miljøavtrykket.

Tverrpolitisk vilje for å styrke nærskipfarten

De siste årene er det tatt grep for å forenkle og forbedre forholdene for norsk nærskipfart. Det er gjort effektiviseringstiltak i lostjenesten, og deler av avgiftsregimet er markant redusert for 2016. I tillegg er det foreslått en vrakpantordning som skal bidra til å fornye nærskipfartsflåten.

Stortinget har også, ved behandlingen av Innst. 213 S (2014–2015), uttalt ambisjoner om at mer gods skal flyttes fra vei til sjø. I innstillingen ble det foreslått en rekke tiltak, som styrking av Kystverket, bedring og forenkling av rammebetingelsene for nærskipsfart, midlertidig tilskuddsordning for godsoverføring, stimuli til lavutslippsteknologi, vrakpantordning og bedre avskrivningssatser.

Dette er skritt i riktig retning, og samlet sett et godt bidrag for å nå målet om at sjøtransporten skal ta en større andel av veksten i transportbehovet.

EU setter ambisiøse mål

Også i EU er det tverrpolitisk engasjement og vilje for å styrke sjøfartens konkurransekraft opp mot veitransporten. 9. september 2015 ble hvitboken «White paper – Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system» vedtatt i Europaparlamentet. Hensikten er å sikre en mer miljøvennlig, effektiv og bærekraftig vare- og persontransport i Europa. I dette arbeidet spiller sjøtransport og jernbane en viktig rolle. Her ble det fastslått en ambisjon om at 30 prosent av veitransportene på mer enn 300 km skal flyttes over til andre transportformer, som for eksempel sjøveien eller jernbane, innen 2030. Det er også ambisjon om at 50 prosent skal flyttes over innen 2050. Dette skal gjøres ved hjelp av effektive og miljøvennlige godskorridorer og skal oppnås ved å bygge ut sjø- og baneinfrastrukturen.

Forslagsstillerne mener et slikt mål også bør settes i Norge, og at målsettingene ikke må være dårligere i Norge enn resten av Europa. På denne bakgrunn mener forslagsstillerne at det må utarbeides en nærskipsfartsstrategi som har til hensikt at 30 prosent av veitransportene på mer enn 300 km skal overføres innen 2030.

NTP Godsanalyse viser potensialet

NTP Godsanalyse som ble offentliggjort 4. september 2015, viser overføringspotensialet for gods fra vei til andre transportformer. Her ble det identifisert at overføringspotensialet av gods fra vei til sjø og bane er 5–7 millioner tonn. Dette svarer for over 20 prosent av transportarbeidet på vei. Videre viser Godsanalysen at dersom overføringspotensialet utnyttes fullt ut, vil 1 av 3 lastebiler tas av veiene. I løpet av året vil det utgjøre 300 000 lastebiler mellom de store byene og over Svinesund.

Veitransporten gir økt risiko for ulykker, skadde og drepte i trafikken. Samtidig fører den til økt luft- og støyforurensning. Veitransporten gir også økt slitasje på veinettet og kapasitetsbehov som gir store kostnader til vedlikehold og investeringer i veinettet. Ett skip kan transportere lastevolumer som tilsvarer flere hundre trailere, og det forårsaker bare en brøkdel av utslippene. I tillegg gir veitransporten unødvendige køer og tidskostnader som svekker næringslivets konkurransevne.

Forslagsstillerne mener dette viser både potensialet og behovet for å flytte 30 prosent av veitransporten, som går over 300 km, over på bane og sjø innen 2030, og 50 prosent innen 2050.

Forslag

På denne bakgrunn fremmes følgende

f o r s l a g :

1. Stortinget ber regjeringen legge frem en nærskipsfartsstrategi med tiltak for å styrke nærskipsfartens rammevilkår.
2. Stortinget ber regjeringen sette et mål om at minimum 30 prosent av transportarbeidet på vei, på strekninger over 300 km, skal flyttes over på sjø eller bane innen 2030, og at dette tallet skal være 50 prosent innen 2050.

3. februar 2016