



Representantforslag 41 S

(2014–2015)

fra stortingsrepresentantene Lisbeth Berg-Hansen, Else-May Botten, Magne Rommetveit og Terje Aasland

Dokument 8:41 S (2014–2015)

Representantforslag fra stortingsrepresentantene Lisbeth Berg-Hansen, Else-May Botten, Magne Rommetveit og Terje Aasland om mer gods på sjø

Til Stortinget

Bakgrunn

Prognosene for økonomien og for befolkningsveksten indikerer en vekst i godstransporten på 35–40 pst. målt i tonnkilometer fram mot 2040. Det vil være avgjørende viktig at en så stor del som mulig av denne veksten i transportbehov blir lagt til sjøveien. Allerede i dag ser en store utfordringer med den voksende godstransporten langs norske veier. Man ser ofte trafikkulykker hvor trailere er involvert, særlig på vinterstid. Dette reduserer framkommeligheten for alle som ferdes langs norske veier. Godstransport langs veien bidrar også til luft- og støyforurensning med konsekvenser for klima, miljø og helse. Kostnadene knyttet til økt slitasje og kapasitetsbehov på vei-nettet er store og økende. Forslagsstillerne er ikke imot transport med trailer. Det vil alltid være behov for transport langs vei, enten på hele eller deler av transportstrekningen.

Det er uttalt tverrpolitisk enighet om viktigheten av å transportere mere gods langs sjøveien. Dessverre har ikke det gitt merkbare effekter. Tvert imot så overtar veinettet en økende andel av dette voksende transportarbeidet.

Norsk næringsliv har høyere transport- og logistikkostnader enn land Norge konkurrerer med. Det skyldes blant annet spredt bosetting, høyt kostnadsnivå, lange avstander innenlands og lange avstander til markedene. Forslagsstillerne mener derfor det er et mål i seg selv å skape et effektivt og mer miljøvenn-

lig transportsystem som kan bidra til økt verdiskaping ved å redusere transportkostnadene og konkurranseulempene for norsk næringsliv.

Sjøtransport har lave infrastrukturkostnader og i tillegg relativt lave eksterne kostnader knyttet til arealbeslag, kø, støy, ulykker og personkostnader. Det er også en transportform med lave klimagassutslipp per tonnkilometer. Arbeidet med godsoverføring fra vei til sjø er derfor også en viktig oppfølging av klimaforliket.

Vareeierne som skal ha sine varer transportert er svært opptatt av regularitet og at varen kommer fram til avtalt tid. Mange er opptatt av «dør til dør»-transport. Det betyr at det må bli like enkelt å velge båttransport for en del av transportstrekningen og at transporten blir sømløs. Derfor er det viktig at samhandlingen mellom de forskjellige transportformene er god, og at havnene er effektive.

Forslagsstillerne er opptatt av likebehandling av de forskjellige transportformene. Det er derfor behov for en helhetlig gjennomgang av avgifter og gebyrer av alle transportformene. Det er fortsatt behov for å forbedre markedskunnskapen om godstransport, da det ikke er en entydig forklaring på hvorfor sjø og bane taper for vei. Samtidig har man kunnskap nok til å kunne utvikle nye virkemidler som kan gjøre havner og sjøtransport mer attraktivt. Forslagsstillerne er av den mening at det nå må gjennomføres et krafttak for å få mere gods på sjø. Viktige tiltak vil være å få på plass en incentivordning for godsoverføring fra vei til sjø, og å etablere en tilskuddsordning for havnesamarbeid.

I Nasjonal transportplan 2014–2023 er det satt av 3 mrd. kroner til tiltak som kan bidra til overføring av gods fra vei til sjø. Nasjonal transportplan ble fulgt opp av regjeringen Stoltenberg II med en egen nærskipsfartsstrategi; mer gods på sjø.

Forslag

På denne bakgrunn fremmes følgende

f o r s l a g :

Stortinget ber regjeringen legge fram en sak om hvordan nærskipsfartsstrategien kan følges opp med konkrete tiltak med effektive havner, mer klima- og miljøvennlige løsninger, endringer i avgifter og gebyrer som kan styrke sjøtransportens konkurransekraft.

4. desember 2014