



STORTINGET

Representantforslag 133 S

(2022–2023)

frå stortingsrepresentantane Liv Kari Eskeland, Ove Trellevik, Helge Orten, Olve Grotle og Bård Ludvig Thorheim

Dokument 8:133 S (2022–2023)

Representantforslag frå stortingsrepresentantane Liv Kari Eskeland, Ove Trellevik, Helge Orten, Olve Grotle og Bård Ludvig Thorheim om ein ny gjennomgang av regelverket for transport av farleg last på ferjer

Til Stortinget

Bakgrunn

Farleg last vert dagleg transportert på norske vegar, over bruer, gjennom tunnelar, gjennom tettbygde strok og over norske fjordar via fylkeskommunale ferjesamband og riksvegsferjesamband. Dette er ein type næringstransport som er heilt nødvendig for at næringslivet skal få tilgang på dei råvarene og materiala ein treng for å drive næringsverksemd her i landet. Ved fjordkryssingar er dette likevel ei utfordring ettersom køyretøy med farleg last legg avgrensing på annan transport og ferdsel. Dette er regulert gjennom forskrift om farlig last på norske skip, administrert av Sjøfartsdirektoratet. Forskrifta kom i 2014 og erstatta forskrift av 2009. Det er heva over ein kvar tvil at tryggleik for ferjer, mannskap og andre reisande må varetakast sjølv med frakt av farleg last. I dag er det sett ei øvre grense på at 12 passasjerar kan vere med ferjer der det også vert frakta farleg last. For enkelte ferjer, som kan ta opp mot 500 passasjerar, vil dette kunne gje større utslag i kapasitet for sambandet over fleire avgangar. Forskrifta har med jamne mellomrom vorte revidert, mellom anna i 2011, der endringsforskrifta vart fastsett for å ta bort avgrensing i passasjertal på innanriksferje ved transport av

vogntog lasta med nedkjølte industrigassar i flytande form. Også i 2014 vart det gjort presiseringar i teksten, og i 2017 vart det gjort presiseringar i ordlyden i § 10. Dette var ikkje materielle endringar som endra høvet til å transportere farleg last generelt, eller gassar spesielt, på ferje.

Svært mange ferjeselskap tilbyr varslingsstenester som varslar om farleg last og passasjertalsavgrensing på ferja, slik at andre reisande kan planlegge reisa si, og ta omsyn til avgangar som har farleg last. Det er ikkje krav om at ferjeselskapet skal ha ei slik varslingssteneste, og det er svært vilkårleg kor lang tid i førevegen ei slik varslings kjem. Det kan vere at ho kjem i det ferja går, eller i beste fall opptil eit halvt døgn i framkant. Det betyr at ein ikkje kan lite på ei slik teneste om ein har lengre reiseveg til ferja, slik dei fleste har. Dette betyr vidare at dei som er avhengige av å nå tenester på andre sida av fjorden, må legge inn minst ei ferjes margin for å sikre at ein når avtalar. Avgrensing av talet passasjerar på avgangar med farleg last legg difor store avgrensingar på anna næringsliv langs kysten. Det er difor viktig at denne typen avgrensingar vert nøye vurderte opp mot ulempene dette medfører for anna næringsliv og reisande. Forskrifta har no fått virke ei tid, og ein har etter kvart fått erfaring med frakt av farleg last. Samtidig ser ein at kjøretøya som fraktar lasta, vert tryggare, og ferjene får betre tryggleikssystem, og erfaring frå faktiske hendingar kan danne grunnlag for at ein bør ta ei ny vurdering av om grunnlaget for forskrifta framleis er gjeldande, eller om ho er moden for ein revisjon.

Forslag

På denne bakgrunnen vert det fremma følgjande

f o r s l a g:

Stortinget ber regjeringa vurdere om det er grunnlag for å ta ein ny gjennomgang av forskrift om farlig last på norske skip, for å sjå om avgrensing i passasjertal for å føre farleg last på ferjer i ordinære ferjesamband er korrekt sett i forhold til tryggleiksnivå.

14. februar 2023

Liv Kari Eskeland

Ove Trellevik

Helge Orten

Olve Grotle

Bård Ludvig Thorheim