

Tillaga til þingsályktunar

um strandsiglingar.

Flm.: Jón Bjarnason, Árni Steinar Jóhannsson, Kolbrún Halldórsdóttir,
Steingrímur J. Sigfússon, Þuríður Backman, Ögmundur Jónasson.

Alþingi ályktar að fela samgönguráðherra að skipa nefnd, strandsiglinganefnd, er hafi það hlutverk að kanna þróun, stöðu og æskilega framtíðarhlutdeild strandsiglinga í vöruflutninga- og samgöngukerfi landsins. Nefndin láti gera úttekt á þjóðhagslegu gildi þess að hér við land séu öflugar strandsiglingar með sérstakri hliðsjón af umhverfis- og byggðaáhrifum, umferðaröryggi og öðru sem máli skiptir. Strandsiglinganefnd skili niðurstöðum sínum til Alþingis fyrir 1. október 2003, ásamt tillögum um leiðir til að efla strandsiglingar eftir því sem niðurstöður nefndarinnar gefa tilefni til. Markmiðið sé að strandsiglingar verði raunhæfar og samkeppnisfærar borið saman við landflutninga, sérstaklega með tilliti til þungaflutninga.

Greinargerð.

Fullyrða má að sjóflutningar meðfram strandlengjunni séu verulega vannýttur samgöngukostur hér á landi. Þróunin í þessum málum hefur verið á þann veg að dregið hefur úr þessum flutningum ár frá ári og er nú svo komið að einungis eitt skip stundar reglulegar siglingar meðfram ströndum landsins.

Þessi þróun hefur orðið á sama tíma og menn hafa almennt verið sammála um margvíslega kosti sjóflutninga umfram landflutninga, svo sem minni mengun og minna slit á vegum. Þá hafa öryggismálin verið mjög til umræðu en því fer fjarri að vegakerfi landsins beri hina miklu þungaflutninga þannig að fyllsta öryggis sé gætt. Lýtur þetta bæði að öikumönnum og farmi flutningabílanna, sem og öryggi annarra vegfarenda. Það er álit flutningsmanna þessarar tillögu að verulega hafi skort á stefnumótun af hálfu stjórnvalda í þessum efnunum.

Umhverfisþættir.

Í skýrslu um losun gróðurhúsalofttegunda frá samgöngum frá maí 2001 segir starfshópur á vegum samgönguráðuneytisins og Vegagerðarinnar eftirfarandi um strandsiglingar (bls. 25–26):

„Í samanburði við flutninga á vegum eru flutningar á sjó taldir vænlegri kostur með tilliti til losunar gróðurhúsalofttegunda. Hér skiptir þó nýtingin mestu máli. Eðli skipaflutninga veldur því að miklu magni er safnað saman til flutninga í stórum flutningaeiningum. Þetta er einnig helsti veikleiki sjóflutninga því þeir eru mun seinvirkari en flutningar á vegum.

Árið 1990 komu um 7% losunar gróðurhúsalofttegunda frá innanlandssamgöngum frá strandsiglingum. Miðað við heildarlosun af völdum brennslu jarðefnaeldsneytis var hér um tæplega 3% að ræða. Í dag hefur mjög dregið úr losun frá þessum flutningum þar sem nú sinnir einungis eitt skip strandsiglingum og annað olíuflutningum við Ísland en flutningar sem áður voru á sjó hafa færst yfir á vegi. Fátt bendir til þess að þetta breytist á næstunni við

óbreytt kostnaðarhlutföll. Ýmsir hafa haldið því fram að minnka mætti verulega ústreymi CO₂ með því að snúa þessari þróun við. Það kann að vera rétt og er ástæða til að fjalla um það sérstaklega en umfang þessarar skýrslu leyfir það ekki.“

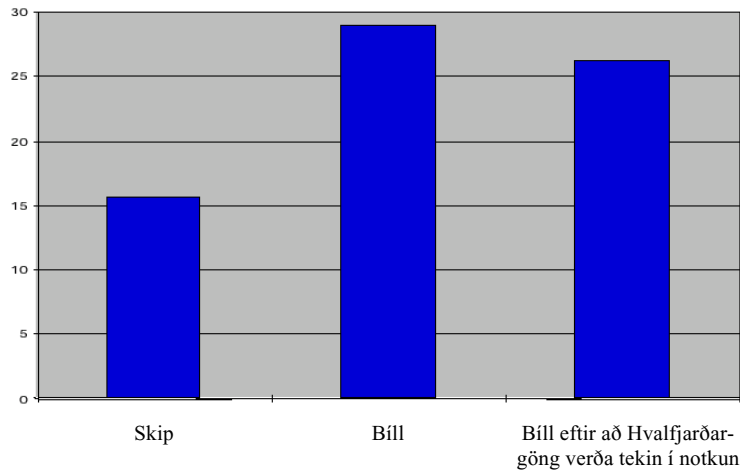
Í annarri ódagsettri skýrslu starfshóps á vegum samgönguráðherra um ústreymi gróðurhúsalofttegunda frá samgöngum er gerður samanburður á losun gróðurhúsalofttegunda eftir flutningsmátum, en þar kemur eftirfarandi fram (bls. 5–7):

„I. Vöruflutningar:

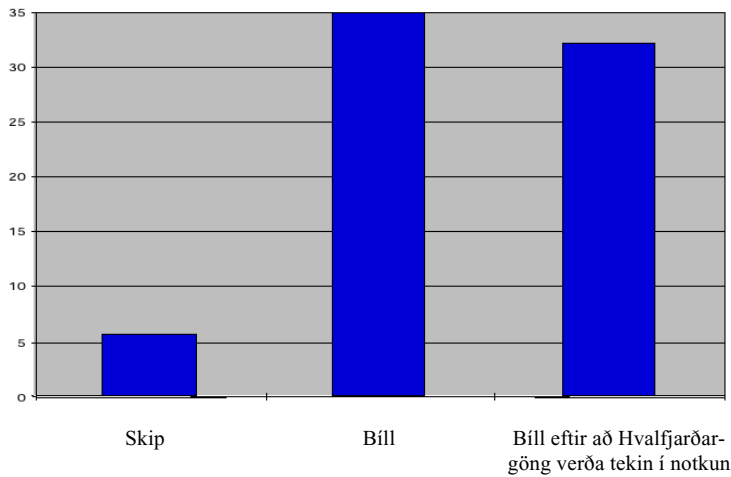
Verulegur munur er á losun gróðurhúsalofttegunda eftir flutningsmátum. Hér á eftir verða sýnd nokkur dæmi um hver sá munur getur verið.

Samanburður á losun koltvísýrings frá flutningabílum og skipum á leiðunum Reykjavík–Akureyri og Reykjavík–Ísafjörður leiðir eftirfarandi í ljós.

Mynd 1 sýnir losun CO₂ í kg á hvert flutt tonn á leiðinni Reykjavík–Akureyri eftir flutningsmáta



Mynd 2 sýnir losun CO₂ í kg á hvert flutt tonn á leiðinni Reykjavík–Ísafjörður eftir flutningsmáta



Myndirnar sýna reiknuð dæmi um flutninga vöruflutningabíls og vöruflutningaskips. Miðað var við áætlun um bæði eyðslu og flutninga. Í báðum tilfellum er stór hluti eldsneytisnotkunar óháður flutningsmagni. Meiri hagkvæmni skips byggist því á að það flytur mun meira auk þess sem sjóleiðin milli Ísafjarðar og Reykjavíkur er styttri en landleiðin.

Miklu munar á koltvísyringslosun eftir flutningsmátum. Um helmingsmunur losunar er á leiðinni Reykjavík–Akureyri og Hvalfjarðargöng munu ekki breyta samanburðinum svo neinu nemi. Munurinn er margfaldur á leiðinni Reykjavík–Ísafjörður.“

Annar umhverfislegur en jafnframt fjárhagslegur þáttur felst í sliti á vegum landsins. Vitað er að þungaflutningabifreiðar slíta vegum margfalt á við fólksbifreiðar. Þetta hefur í för með sér ómælda mengun auk þess sem það skapar mikinn umframkostnað vegna viðhalds vega.

Margvísleg byggðaáhrif.

Fram hjá því verður ekki horft að fjölmörg byggðarlög búa nú við erfiðari aðstæður hvað samgöngur snertir en meðan reglubundnar strandsiglingar með samræmdri gjaldskrá voru við lýði. Einkum hefur þróunin orðið sú að flutningskostnaður þungavöru til og frá þeim byggðarlögum sem fjærst liggja helstu innflutnings- og útflutningshöfnum hefur hækkað og þjónusta og áreiðanleiki er misjafnari en áður var eftir ástandi vegakerfisins, vegalengdum og öðrum aðstæðum. Svo rammt kveður að þessu að nú er beinlínis flúið með framleiðslustarfsemi af landsbyggðinni til suðvesturhornins, eingöngu vegna stóraukins flutningskostnaðar að sögn forráðamanna. Gæði, öryggi og verðlagning flutningaþjónustu eru því allt þættir sem líta verður til þegar byggðaáhrif mismunandi flutningsaðferða eru metin.

Samkeppnisstaða sjóflutninga gagnvart landflutningum.

Í fréttabréfi Siglingastofnunar, *Til sjávar* (4. tbl. 5. árg. nóvember 2001), segir frá ályktun sem samþykkt var á ársfundi Hafnasambands sveitarfélaga 5. og 6. október 2001. Þar segir (bls. 8):

„Á fundinum var lýst ánægju með vinnu að samræmdri samgönguáætlun. Um leið minntu fundarmenn á mikilvægi hafna í samgöngukerfi landsmanna og að sjóflutningar væru að hluta til vannýttir sem samgöngukostur. Í því sambandi var bent á þá staðreynd að fiskihafnir landsins væru mikilvæg uppspretta samgangna á landi og sjó vegna þeirra afurða sem þar koma á land.

Þá væru sjóflutningar þjóðhagslega hagkvæmir til lengri tíma litið vegna góðrar orkunýtingar á hvern tonn/km. Að auki væru þeir umhverfisvænir og öruggari flutningsmáti en landflutningar.

Fulltrúar á ársfundinum skoruðu á stjórnvöld að láta fara fram endurskoðun á Flutningsjöfnunar sjóði og töldu óþolandi að landflutningar væru styrktir umfram sjóflutninga úr þeim sjóði. Var einkum bent á flutninga á olíu og sementi í því sambandi.

Þá skoruðu fundarmenn á samgönguráðherra að hafa vinnu Hagfræðistofnunar um samkeppnisstöðu sjóflutninga gagnvart landflutningum að leiðarljósi í vinnu að samræmdri samgönguáætlun.“

Flutningsmenn þessarar tillögu taka undir framangreind sjónarmið. Gert er ráð fyrir að strandsiglinganefndin skili tillögum sínum fyrir 1. október 2003.

Tillaga þessi er endurflutt frá síðasta þingi en þá var gert ráð fyrir að unnt yrði að nýta niðurstöður nefndarinnar við meðferð þingsályktunartillögu um samræmda samgönguáætlun sem ráðherra hefur boðað að verði lögð fram á þessu þingi. Tillagan var ekki afgreidd og því ljóst að ekki verður unnt að styðjast við vinnu strandsiglinganefndar eins og ætlunin var. Mikilvægi þess að ráðist verði í þessa vinnu hefur þó ekki minnkað og því er tillagan flutt að nýju.