

Tillaga til þingsályktunar

um strandsiglingar.

Flm.: Jón Bjarnason, Ögmundur Jónasson, Katrín Jakobsdóttir, Árni Þór Sigurðsson, Þuríður Backman, Kolbrún Halldórsdóttir, Guðjón A. Kristjánsson.

Alþingi ályktar að fela samgönguráðherra að undirbúa að strandsiglingar verði hluti af vöruflutninga- og samgöngukerfi landsins. Ráðherra móti stefnu og aðgerðaáætlun og leggi fram lagafrumvörp í þessu skyni, ef með þarf, þannig að ríkið geti tryggt reglulegar strandsiglingar til allra landshluta með því að bjóða út siglingaleiðir. Ráðherra láti meta kostnað við að halda uppi reglulegum strandsiglingum um allt land miðað við skilgreinda þjónustu og geri tillögur um siglingaleiðir sem bjóða á út. Ráðherra skili niðurstöðum til Alþingis eigi síðar en 1. mars 2009.

Greinargerð.

Tillaga þessa efnis var lögð fram á 127., 128., 131., 132., 133. og 135. löggjafarþingi og er nú lögð fram að nýju, lítillega breytt.

Á síðustu árum hafa strandsiglingar smám saman verið að leggjast af hér á landi. Flutningsmenn telja að ekki verði við það unað, enda má fullyrða að sjóflutningar meðfram strandlengjunni séu verulega vannýttur samgöngukostur. Því leggja þeir til að samgönguráðherra verði falið að undirbúa að almennar og reglulegar strandsiglingar verði hafnar með tilstyrk hins opinbera á grundvelli útboða. Brýnt er að ráðherra grípi strax til aðgerða.

Áhrif aukinna landflutninga á kostnað sjóflutninga eru helst þau að losun gróðurhúsalofttegunda verður meiri, enda almennt talið að flutningar á sjó valdi minna útstreymi gróðurhúsalofttegunda en flutningar á landi. Þá hafa auknir landflutningar mikil áhrif á umferðaröryggi og slit á vegum og ekki síður á notkun hafna á landsbyggðinni.

Á 127. löggjafarþingi lagði flutningsmaður ásamt fleirum fyrst fram þingályktunartillögu um strandsiglingar. Þar var lagt til að samgönguráðherra yrði falið að skipa nefnd, strandsiglinganefnd, er léti gera úttekt á þjóðhagslegu gildi þess að hér við land væru öflugar strandsiglingar með sérstakri hliðsjón af umhverfis- og byggðaáhrifum, umferðaröryggi og fleiru. Tillagan var endurflutt á 128. þingi og þá lagði samgöngunefnd til að henni yrði vísað til ríkisstjórnarinnar.

Í svari við fyrirspurn fyrsta flutningsmanns til samgönguráðherra á 130. löggjafarþingi um framgang þeirrar tillögu kom fram að ráðherra hefði ekki skipað strandsiglinganefnd en að ráðuneytið hefði í störfum sínum talið eðlilegt að stofnanir þess beindu athygli að strandsiglingum á grundvelli ábendinga og ágætra hugmynda í greinargerð með tillögunni. Ráðherra tók þá fram að hann teldi að tillagan frá 128. löggjafarþingi hefði verið þarft innlegg í umræðuna og að við endurskoðun á samgönguáætlun hlyti að verða litið til ákveðinna þátta sem þar voru nefndir.

Í nóvember 2004 skipaði samgönguráðherra nefnd til þess að fara yfir áhrif af niðurlagningu strandsiglinga og um framtíðarstefnu stjórnvalda varðandi sjóflutninga. Þó urðu engar

hreyfingar á málinu af hálfu ríkisstjórnarinnar. Umræða um strandsiglingar hefur þó farið vaxandi síðustu ár og nýlega hóf Eimskip aftur strandsiglingar til Ísafjarðar í tilraunaskyni fram að áramótum. Flutningsmenn fagna þessari framkvæmd en telja hana hins vegar ekki ganga nægilega langt, enda eru siglingarnar tímabundnar og takmarkaðar við Ísafjörð og ná þannig ekki til allra landshluta. Því er töluvert ójafnræði milli landshluta og telja flutningsmenn nauðsynlegt að tryggja aðkomu ríkisvaldsins að strandsiglingum gegnum útboð eins og tillaga þessi kveður á um.

Tillagan sem nú er lögð fram gengur lengra en sú sem lögð var fram á 128. löggjafarþingi en er samhljóma tillögunni sem lögð var fram á 135. löggjafarþingi. Í tillögunni felst að hafinn verði beinn undirbúningur að því að ríkið bjóði út strandsiglingar og tryggi þannig öllum landshlutum þessa mikilvægu þjónustu.

Þess er vert að geta að framkvæmdastjórn Evrópusambandsins hefur fallist á að aðstoðarkerfi sem Bretar hafa komið á til að færa flutninga af vegum og yfir í siglingar og hóflegur styrkur ríkis til slíkra aðgerða brjóti ekki gegn samkeppnisreglum bandalagsins. Þá hefur Evrópusambandið nýlega hrint af stað verkefni sem ber heitið „þjóðvegir á hafi“ sem miðar að því að draga úr losun gróðurhúsalofttegunda og létta á vegakerfi álfunnar. Í verkefninu felst uppbygging strandflutninga og stefnt er að því að árið 2013 verði strandflutningar eins auðveldir og landflutningar eru nú. Með þessu átaki er markmiðið líka að draga úr losun gróðurhúsalofttegunda.

Flutningsmenn telja mikilvægt að útboð á siglingaleiðum geti hafist eigi síðar en haustið 2009. Því er hér lagt til að ráðherra skili tillögum sem allra fyrst og eigi síðar en 1. mars 2009.

Með framangreindri tillögu til þingsályktunar um strandsiglingar frá 127. löggjafarþingi fylgdi ítarleg greinargerð og vísa flutningsmenn til hennar hvað varðar ýmis rök fyrir mikilvægi þess að strandsiglingar við allt landið verði tryggðar, svo sem hvað varðar umhverfis- sjónarmið, byggðáhrif og samkeppnisstöðu sjóflutninga gagnvart landflutningum.

Fylgiskjal I.

Jón Bjarnason:

Strandflutningar. Baráttumál vinstri grænna!

(Morgunblaðið, 6. september 2006.)

Á einum 5 undanförunum þingum hafa þingmenn Vinstrihreyfingarinnar – græns framboðs flutt stefnumótunartillögu um að stjórnvöld hafi forgöngu um að teknir verði upp skipulagðir strandflutningar að nýju. Tillagan hefur fengið góðar undirtektir hjá flestum nema stjórnvöldum og flutningafyrirtækjunum, sem nú hafa nánast einokun á þeim markaði og vilja hafa þá á landi. Sturla Böðvarsson samgönguráðherra hefur til þessa sýnt strandflutningum mikið tómlæti enda má segja að stefnuleysi ríki í öllum samgöngu- og flutningsmálum í landinu. Sést það m.a. á blekkingartillögum ríkisstjórnarflokkana fyrir kosningar um miklar framkvæmdir í vegamálum sem eru svo skornar miskunnarlaust niður eftir kosningar.

Vegirnir þola alls ekki þessa miklu þungaflutninga.

Fyrir alla sem nú fara um þjóðvegina blasir við sú ógnvekjandi staðreynd að nánast allir flutningar landsmanna eru komnir upp á land, upp á vegi, sem alls ekki bera þann mikla þungaakstur sem skyndilega er á þá settur. Öryggi allra vegfarenda er ógnað og slit á vegum margfaldast.

Hörð krafa heyrir nú frá almenningi og vegfarendum í landinu um að stjórnvöld beiti sér fyrir því að þungaflutningar verði færðir sem kostur er af þjóðvegum og aftur út á sjó.

Svo virðist sem samgönguráðherra sé loksins að láta undan þeim þrýstingi því samkvæmt viðtali í Fréttablaðinu 30. ágúst síðastliðinn segir hann: „Það er skoðun mín að það eigi að færa þá flutninga sem hagkvæmt er að flytja á sjó og þar með að létta á vegunum.“ Loðin yfirlýsing, en vonandi spor í rétta átt.

Lætur samgönguráðherra undan þrýstingi almennings?

Framtak ráðherrans er þó það að hann hefur ákveðið að skipa starfshóp um málið. Nú er það svo að til eru nægar skýrslur og úttektir um flutninga og flutningskostnað á sjó og landi.

Einnig liggur fyrir að Evrópusambandið hefur sérstaklega hvatt ríkisstjórnir til að styðja fjárhagslega við strandflutninga ef það mætti verða til að styrkja samkeppnisstöðu þeirra.

Það sem vantar hjá stjórnvöldum er pólitísk ákvörðun, stefnumörkun um að taka upp strandflutninga. Samgönguráðherra skýtur sér undan ábyrgðinni og velur að setja málið í nefnd, einn starfshópin enn. Þekkt aðferð þegar skortir stefnumörkun og kjark til að taka ákvörðun.

Tillögur vinstri grænna um strandsiglingar.

Þingmenn vinstri grænna hafa ítrekað flutt tillögur á Alþingi um að taka beri upp strandsiglingar og síðastliðið haust fluttum við þingmenn VG ásamt þingmönnum Frjálslynda flokksins svohljóðandi tillögu: „Alþingi ályktar að fela samgönguráðherra að undirbúa að strandsiglingar verði hluti af vöruflutninga- og samgöngukerfi landsins. Ráðherra móti stefnu og aðgerðaáætlun og leggi fram lagafrumvörp í þessu skyni ef með þarf þannig að ríkið geti tryggt reglulegar strandsiglingar til allra landshluta t.d. með því að bjóða út siglingaleiðir ... Ráðherra skili niðurstöðum til Alþingis eigi síðar en 1. febrúar 2006.“ (Sjá þingskjal 251 á 132. löggjafarþingi.)

Væntum breiðs stuðnings við strandflutninga á haustþingi.

Stefna vinstri grænna um að leita allra leiða til að taka upp aukna og skipulagða sjóflutninga meðfram ströndum landsins hefur fengið afar mikinn hljómgrunn og stuðning. Ef marka má yfirlýsingar ýmissa þingmanna stefnir í að um þetta baráttumál VG sé að takast breiður og almennur stuðningur á Alþingi. Vandamálið er hinsvegar stefnuleysi stjórnvalda í þessum málum. Svo virðist þó sem þar gæti verið að sjást breyting á, samanber áður nefnda yfirlýsingu í Fréttablaðinu. Hinsvegar er ljóst að betur má ef duga skal. Þingmenn VG munu áfram hafa forgöngu um að leita stuðnings meðal þingmanna annarra flokka við aukna sjóflutninga og skipulagðar strandsiglingar og verður tillagan um það mál endurflutt á komandi haustþingi.

Fylgiskjal II.**Strandflutningar styrktir.**
(24 stundir, 30. september 2008.)

ESB vinnur að því að létta á vegakerfi álfunnar með því að styðja við bakið á uppbyggingu strandflutninga. Verkefnið kallast „þjóðvegir á hafi“ og miðar að því að draga úr losun gróðurhúsalofttegunda. Er reglulegum skipaferðum með fólk og varning ætlað að leysa úr umferðarflækjum, auk þess sem þær munu tengja jaðarsvæði Evrópu og eyjar betur við miðsvæði álfunnar.

Til ársins 2013 hyggjast ráðamenn í Brussel styrkja uppbyggingu strandflutningakerfisins um 700 milljónir evra. Vonast þeir til þess að innan áratugar verði fragtflutningar á hafi jafn einfaldir og landflutningar eru í dag.

Í skýrslu sem gerð var á síðasta ári reyndist losun gróðurhúsalofttegunda minni við strandflutninga. Þar segir ennfremur að fjárfesting í kerfinu muni nema broti þess sem þyrfti að fjárfesta í vegakerfi.

Fylgiskjal III.

Landvernd:

Fjölþættur ávinningur strandsiglinga.
(Fréttir, 3. ágúst 2004.)

Í vikunni sem leið tilkynntu Eimskip að fyrirtækið hygðist leggja niður strandsiglingar við Ísland. Er þetta í beinu framhaldi af þeirri þróun sem hefur átt sér stað í vöruflutningum síðustu ár. Skipum í strandsiglingum hefur fækkað óðum á meðan sífellt hefur bæst í her vöruflutningabifreiða sem þeysa um vegi landsins. Ástæða þessarar þróunar er sögð vera sá flutningshraði sem krafist er í samfélagi okkar.

Umræðan í tengslum við þessa ákvörðun Eimskipa hefur fyrst og fremst beinst að áhrifum hennar á slit vega og aukna hættu í umferðinni. Stórir vöruflutningabílar geta valdið miklu tjóni og alvarlegum slysum lendi þeir í árekstri auk þess sem flutningur hættulegra efna á vegum getur verið varasamur. Vegaslit vörubíla er margfalt á við fólksbíla og svo virðist sem ekki hafi tekist að færa kostnaðinn við vegaslit yfir á vörubíla í samræmi við notkun þeirra.

Landvernd vill vekja athygli á því að neikvæðar afleiðingar vöruflutninga á landi eru ekki eingöngu bundnar við sly og vegaslit. Landflutningar fela í sér allt að sjöfalt meiri losun koldíoxíðs en strandflutningar og hefur losun koldíoxíðs frá landflutningum aukist um 67% á tímabilinu 1983–2002.¹ Aukið magn koldíoxíðs í andrúmsloftinu er helsta ástæða þeirra

¹ Heildarlosun vegna landflutninga árið 2002 var 131 kílótonn eða um 21,7% af losun vegna vegasamgangna á Íslandi. Þess ber að geta að hlutdeild losunar frá landflutningum hefur lítið breyst á tímabilinu 1983–2002 þó heildarlosun hafi vaxið afar mikið.

hættulegu loftslagsbreytinga sem nú verða sífellt sýnilegri. Aukin áhersla Eimskipa á landflutninga er því afar neikvæð þróun í þessu samhengi.

Það blasir við að rík ástæða er til að efla strandflutninga hér við land til að draga úr hættu á slysum og sliti vega og til að takmarka losun gróðurhúsalofttegunda. Ákvörðun Eimskipafélagsins hlýtur því að vekja spurningar um það hvernig stjórnvöld geta brugðist við svo breyting geti orðið á þeirri neikvæðu þróun.

Landvernd vinnur þessi misserin að fjölþættri athugun á því hvernig Ísland og Íslendingar geta takmarkað losun gróðurhúsalofttegunda. Liður í því verkefni er að skoða leiðir sem gætu fært vöruflutninga af vegum yfir á sjóleiðina, en allt bendir til þess að ávinningur af slíkri þróun geti verið margþættur fyrir samfélagið. Vonandi verður ákvörðun Eimskipafélagsins til þess að þessi mál verði tekin til vandlegrar skoðunar og fram komi framsæknar og hagkvæmar leiðir til úrbóta.