



Hvorfor flytte last fra vei til sjø?

Stortinget har i gjentatte perioder vedtatt at man skal flytte last fra vei til sjø og bane, men som Riksrevisjonen påpeker så har utviklingen gått i feil retning. Stortinget er enig med Riksrevisjonen om at det er kritikkverdig at myndighetene ikke har klart å styrke konkurranseevnen til godstransport på sjø eller jernbane sammenlignet med veitransporten. Det er gode grunner til at last bør flyttes fra vei til sjø. Fordelene, sett med Grønt Skipsfartsprogram (GSP) sine øyne, er diskutert nedenfor.

Tidligere har det vært en vedtatt sannhet at strekningen må være over 300 km for at sjøtransport skal være forretningsmessig konkurransedyktig mot veitransport. Nyere studier gjort for Kystverket viser at for bygg- og anleggsmaterialer, og annen bulk, kan sjøtransport faktisk være bedriftsøkonomisk konkurransedyktig for strekninger helt ned mot 65 km. Samtidig vil dette gi en betydelig samfunnsgevinst siden biltransport i stor grad fjernes fra tett befolkede og trafikkerte byområder. Det er også påvist at sjøtransporten kan konkurrere på strekninger på over 500 km mot veitransporten 20 km. Det er 25 gangen i skipets favør. Gamle «sannheter» bør derfor utfordres i ulike transportsegmenter.

Generelt så er sjøtransporten den mest miljøvennlige måten å transportere. Analyser som DNV GL har gjort for Norges Rederiforbund og studier gjennomført i Grønt Skipsfartsprogram viser at for transport mellom Midt-Norge og Europa så vil man redusere CO2 utslippene med 50% bare ved å flytte lasten fra vei til sjø. Med flytende naturgass som drivstoff for skipet så reduseres utslippene med mer enn 70%.

Årsaken til at sjøtransporten gir mindre utslipp av CO2 enn veitransporten er at sjøtransporten bruker mindre drivstoff/energi per tonn-kilometer. Et effektivt grønt skifte er helt avhengig av at vi minimaliserer energibruken der vi kan; det være seg energi-effektivisering innen hver av transportmodene og det enkelte skip, og på tvers av transportmodene.

EUs miljøbyrå (EEA) hevder at nærmere 500 000 personer dør for tidlig hvert år i Europa pga lokal luftforurensning. Både lastebiler og skip bidrar til denne forurensningen. Imidlertid trafikkerer lastebilen som oftest mer i folkerike områder enn skipene, så det er grunn til å tro at forurensningseffekten på folks helse er større fra lastebil enn fra skip.

Sjøtransporten er sikrere enn veitransporten. Med mindre veitransport kan vi også forvente færre trafikkulykker, dødsulykker og ulykkeskostnader.

Overføring av last fra vei til sjø vil også redusere behovet for vei-investeringer og vedlikehold, forbedre fremkommeligheten i trafikken samt redusere støyplagene. På den annen side vil økte volumer på sjø gi rederiene rygggrad til å investere i mer effektive og mer miljøvennlige nye skip.

Overføring av last fra vei til sjø vil også føre til mindre direkteutslipp av mikroplast fra dekkslitasje som til slutt havner i havet. Dekkslitasje er suverent den største direktekilden til mikroplast i havet ihht studier publisert av Miljødirektoratet.

Overføring åpner også for mer direkte transport mellom Norge og Europa, reduserer lastebiltransporten mellom Europa og Østlandet, og samtidig innenlandstransporten med lastebil på sterkt belastete veier mellom Østlandet og øvrige deler av landet. Mindre lastebiltransport og mer sjøtransport fra Europa vil også gi positive næringseffekter for norsk lastebilnæring fordi det blir færre utenlandske lastebiler på norske veier klar for kabotasjeoppdrag og dermed redusert konkurranse fra disse. Kortere transportdistanser med lastebil i de intermodale løsningene, åpner også for raskere introduksjon av fossilfrie lastebiler. (Norsk lastebilnæring konkurrer normalt ikke på transportoppdrag mellom Europa og Norge fordi vilkårene til sjåførene er dramatisk forskjellig.) Utenlandske lastebiler på norske veier er også et sikkerhetsproblem.

Norsk havbruksnæring har et mål om å doble produksjonen innen 2030 og femdoble den innen 2050. Det viktigste eksportmarkedet er Europa. Norske veier har ikke kapasitet til å klare en slik vekst på en sikker og effektiv måte. Det er fullt mulig å ivareta store deler av denne transportveksten på sjøen. Analyser foretatt i Grønt Skipsfartsprogram viser at dette kan gjøres på en måte som er bedriftsøkonomisk lønnsom for havbruks- og rederinæringen, samt at lastoverføring gir stor samfunnsøkonomisk gevinst.

Økt satsning på sjøtransport og maritim industri vil gi meget gode næringsmessige effekter. Ved å investere i grønne, maritime transportløsninger fremmer vi norsk teknologiutvikling og tilpassede norske dør-til-dør transportløsninger. Dette er unikt for sjøtransporten fordi vi allerede utvikler skip og maritime teknologier, i motsetning til biler, fly og tog. Skipsfarten gir effektiv, grønn transport, verdiskapning, eksport og norske arbeidsplasser. Dette vil i stor grad påvirke global shipping, som står for over 80 % av transporten i verden. Men vi har det virkelig travelt om vi skal redde klimaet og samtidig ta nødvendige internasjonale markedsandeler.