

Dette spurte vi politikerne om: 10. Godstransport langs sjøveien

Beregninger viser at vi står overfor en massiv økning av tungtransport langs norske veier. Samtidig viser rapporter at overføring av godstransport fra vei til jernbane og sjø vil gi færre drepte og skadde i trafikken, mindre slitasje på veiene, bedre luftkvalitet i byene og betydelig reduserte klimagassutslipp. Hvordan vil dere legge til rette for at mer gods blir fraktet sjøveien?



Rødt vil jobbe for å få mer gods på bane og sjø. Dette krever et nærmere samarbeid med Sverige om lavere transportpriser på jernbanen, lengre godstog og tiltak mot sosial dumping både på terminalene og i transportbransjen. Havneinfrastrukturen skal også utvikles slik at mer av godstrafikken kan tas sjøveien. Samlastingsterminaler som kan håndtere gods fra sjø og direkte over på bane, skal prioriteres. Et minstemål må være at 30 prosent av godset på vei over 300 km overføres innen 2029. I tillegg vil vi sikre et bedre hurtigbåttilbud på strekninger langs kysten.



SV mener godstransporten i mye større grad må over fra vei til sjø og bane. I alternativt budsjett for 2021 styrket SV ordningen for overføring til gods på sjø med 80 mill. kroner. Vi vil også vurdere avgifter på langtransport på vei der det finnes miljøvennlige alternativ. SV støtter også byggingen av Stad skipstunnel. Ikke minst vil vi bidra til å gjøre den globale skipstrafikken utslippsfri med utgangspunkt i norsk kompetanse og næringer, ved å etablere et nasjonalt program gjennom Forskningsrådet, Innovasjon Norge og Enova.



I byer og tettbygde strøk er det en utfordring at vareleveranser skjer med store biler som bidrar til utslipp, støy og vansker med fremkommelighet for myke trafikanter. De Grønne vil fremme løsninger for smidig varelevering med stillegående, utslippsfrie og arealeffektive transportmidler. En viktig løsning er at gods blir fraktet langs sjøveien. For å oppnå dette kommer vi til å prioritere utbygging av effektive omlastingssentraler for sjøveis varetransport. Vi har også foreslått å tredoble tilskuddet for overføring av gods fra vei til sjø for å få fart på prosessen. Vi vil også skape insentivordninger for at gods blir fraktet sjøveien ved å styrke ordninger for å redusere risiko og etableringskostnader samt beskytte oppstartsfasen for leverandører av miljøvennlig godstransport på sjø. Gods fraktet gjennom

sjøveien reduserer betydelig klimagassutslipp, men vi vil at sjøtransport skal også være så grønn som mulig. Dermed kommer vi også til å satse på autonom, utslippsfri skipsfart, særlig der dette kan erstatte godstrafikk på land. Vi vil samarbeide med den maritime næringen om å gjøre Norge til verdens første utslippsfrie sjøfartsnasjon, og etablere nye insentivordninger for en framtidsrettet skipsindustri.



Arbeiderpartiet vil ha mer gods over på kjøll, og har konsekvent prioritert havner og farleder i våre budsjettalternativer på samferdsel. Dette siden Stoltenberg II-regjeringen i 2013 lanserte nærskipstrategien «Mer gods på sjø», med over 3 milliarder kroner i virkemidler for økt sjøtransport. Vi vil møte elektrifiseringen med infrastruktur for landstrøm i havnene, i tillegg til lading om bord. Vi mener kommunene som eier havnene skal kunne ta utbytte fra havnekapitalen. Vi er samtidig klare på at havnene skal sikres tilstrekkelig med økonomiske midler til drift, vedlikehold og videreutvikling før utbytte kan tas ut.



Senterpartiet vil legge til rette for å flytte mer av godstransporten fra land til sjø. Blant grepene som må tas for å få til det er havneutvikling og vedlikehold av havner og farleder. Senterpartiet vil flytte ansvaret for fiskerihavnene fra fylkeskommunene til staten og hente inn vedlikeholdsetterslepet. Senterpartiet vil ha en satsing på fornying av nærskipsfarten/kysttransporten. Dette vil både styrke verfts- og leverandørindustri, gi lavere klimautslipp fra havgående transport og gi teknologiutvikling som kan gi grunnlag for lønnsomme eksportmuligheter.



Vi vil ha mer gods over fra vei til sjø og bane. Det er bra for miljøet og reduserer klimagassutslipp. Vil vi bygge flere omlastningsterminaler fra land til sjø og bygge ut infrastruktur som gjør det enklere å få frakt over fra tog og lastebil til båt. Vi vil satse på sjøen som transportåre også for kollektivtransport, med utslippsfrie hurtigbåter. Venstre vil også sette krav om at alle offentlige innkjøp tar i bruk nullutslippstransport der det er mulig.



90% av eksporten skjer sjøveien (målt i tonn), og KrF ønsker en ytterligere satsing på overføring fra vei til sjø. Vi vil legge til rette for gode tilskuddsordninger som ledd i satsingen på å styrke sjøtransporten.



Vi legger opp til en godspolitikk som videreutvikler den enkelte transportforms fortrinn, samtidig som samspillet mellom dem skal styrkes. I regjering satser Høyre på samfunnsøkonomisk lønnsom godsoverføring som ett av flere virkemiddel som kan bidra til å redusere skadekostnadene forbundet med godstransport. Tilskuddsordningen for nærskipsfart (tidligere tilskuddsordning for godsoverføring fra vei til sjø), ble evaluert i 2018. ordningen er et viktig element i regjeringens satsing på godsoverføring.



Skiping av gods sjøveien kan bli enda mer konkurransedyktig dersom man både nasjonalt og lokalt planlegger en infrastruktur som muliggjør en god utnyttelse av vår unike kyststripe. Fremskrittspartiet mener det først og fremst er viktig å gjøre sjøveien konkurransedyktig ved å sikre gode rammebetingelser. Vi vil blant annet redusere avgiftsbelastningen i sjøtransporten, innføre et selvkostprinsipp i havneavgifter og likebehandle offentlige og private havner. Videre vil vi definere noen havner som nasjonale knutepunkter, dette fordi det er behov for at man definerer noen havner som nasjonale knutepunkter, hvor sjø-, vei- og banetransport møtes, og at man prioriterer oppgradering og utvikling av disse.

For spørsmål om undersøkelsen og Samfunnsbedriftenes mening om de politiske sakene, kontakt direktør for samfunnskontakt Anna Ljunggren på anna@samfunnsbedriftene.no eller 909 26 083.