



Nefndasvið Alþingis
b.t. umhverfis- og samgöngunefndar
Austurstræti 8-10
101 Reykjavík

nefndasvid@althingi.is

Reykjavík, 19. mars 2020

Efni: Tillaga til þingsályktunar um könnun á hagkvæmni strandflutninga, 367. mál

Almennt

Samtök iðnaðarins (hér eftir „SI“ eða „samtökin“) vísa til tölvupósts frá umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis, dags. 10. mars sl., þar sem óskað er umsagnar um tillögu til þingsályktunar um könnun á hagkvæmni strandflutninga, 367. mál. Eins og fram kemur í greinargerð með tillögunni er markmiðið með henni að strandflutningar verði skoðaðir sem hagkvæmur og umhverfisvænn kostur í vöruflutningum þannig að hægt verði að flytja þungaflutninga af vegakerfinu. SI taka ekki afstöðu með eða á móti fyrirleggjandi tillögu eða áætlunum um strandsiglingar almennt en óska að gefnu tilefni eftir að koma eftirfarandi ábendingum á framfæri við umhverfis- og samgöngunefnd.

Flutningar á sorpi

Í fyrirleggjandi tillögu er lagt til að í boðaðri vinnu um hagkvæmni strandflutninga verði m.a. skoðaður möguleiki á að nýta skipin til sorpflutninga. Hvað þann þátt varðar, telja SI ekkert því til fyrirstöðu að tekið verði til skoðunar hagkvæmni þess að nýta skipin til slíkra flutninga. Þannig telja samtökin áhugavert að taka til skoðunar hvort unnt sé að koma hluta þeirra vara sem fluttar eru á landi í dag yfir á strandflutningaskip. Hins vegar er mikilvægt að hafa hugfast að nú þegar er búið að byggja upp mjög öflugt kerfi landflutninga, sem tryggir að öllu jöfnu mjög hraða afgreiðslu á vörum frá höfuðborgarsvæðinu til flestra þéttbýliskjarna á landinu. Breytingar á núverandi kerfi kunna að lengja afgreiðslutíma. Taka þarf tillit til allra frávíka frá núverandi fyrirkomulagi, sem almenningur og fyrirtæki í landinu þekkja og treysta á. Þó svo að skipaflutningar kunni valda minna sliti á vegakerfinu þá munu slíkir flutningar taka lengri tíma en ella með því óhagræði sem því fylgir.

Þá má velta upp þeirri spurningu hvort hér séu raunverulega til staðar tækifæri til að koma á strandsiglingum. Ef svo væri raunin, mætti ætla að flutningafyrirtæki á Íslandi væru þegar búin að tileinka sér eða marka sér stefnu í slíkum flutningum. Þar sem slíkir flutningar hafa ekki verið metnir sem ákjósanlegur kostur fyrir flutningafyrirtæki, þá er varhugavert að hið opinbera grípi inn í þá starfsemi.

Hvað varðar flutning á sorpi með skipum benda SI á að slíkur flutningur er að mörgu leyti margslunginn. Þannig þarf að bagga úrganginum, sem er í dag gert víða um land, setja plast utan um baggann og annaðhvort setja baggana í gám eða flytja niður á hafnarbakka. Þá þarf að kanna sérstaklega hvort heimilt verði að flytja sorpbaggna í lausu í skipi með öðrum varningi, t.d. matvælum eins og fiski. Ef notast verður við gáma þarf væntanlega að sótthreinsa gáminn eftir hverja notkun. Þessa gáma eða bagga þarf síðan að skipa upp og flytja til þess aðila sem meðhöndlar sorpið, t.d. í brennslu.

Skipaflutningur með sorp er því flókið kerfi og kann að hafa í för með sér töluverðan viðbótarkostnað umfram það fyrirkomulag sem stuðst er við í dag. Þannig er núverandi fyrirkomulag töluvert einfaldara hvað þann kostnað varðar. En vissulega kann slíkur flutningur, eins og önnur umferð á vegum, að kalla á slit og viðhald sem mikilvægt er að bera saman við viðbótarkostnað sem strandsiglingar kunna að hafa í för með sér.



Sorpbrennsla

SI taka undir það sem fram kemur í fyrirliggjandi greinargerð um að þörf sé að 80-100 þús. tonna brennslustöð á sorpi til orkuvinnslu. Að mati samtakanna þarf slík brennsla að vera staðsett á SV-horninu sem kallar á einhverja flutninga frá öðrum landsvæðum til brennslu enda kunni það að skjóta skökku við að flytja stærstan hluta af sorpi landsins, þ.e. það magn sem fellur til á SV-horninu, til sorpbrennslu sem væri á köldu svæði. Benda má á til upplýsingar að nú þegar eru talsverðir landflutningar með sorp til urðunar á þeim urðunarstöðum á landinu sem hafa leyfi til móttöku úrgangs. Það eru aðallega þrír urðunarstaðir, Álfsnes við Reykjavík, Fíflholt á Mýrum og Stekkjarvík við Blönduós.

Að gefnu tilefni vilja SI jafnframt leiðrétta það sem kemur fram í greinargerðinni um að það sé ein stöð, þ.e. Kalka, sem uppfyllir lágmarkskröfur um sorporkustöð, enda hefur sú stöð ekki framleitt orku í mörg ár og er nú starfrækt sem hefðbundin sorpbrennsla.

Tæknihlutleysi í eldsneyti

Í tillögunni er einnig vikið að því að strandsiglingar væru nútímalegri og umhverfisvænni kostur en landflutningar og hægt væri að hafa vélbúnaðinn knúinn að hluta eða öllu leyti með vistvænu eldsneyti, t.d. náttúrugasi (LNG) eins og metani.

Hvað þetta varðar ítreka SI mikilvægi þess að hugað verði að tæknihlutleysi hvað varðar innkaup á tækjakosti vegna þessara siglinga. Að mati samtakanna er mikilvægt að stuðla að nýsköpun og framþróun innlendra orkugjafa í þessum geirum og getur hið opinbera varðað leiðina með því að huga að tæknihlutleysi hvað varðar slíka orkugjafa í sínum innkaupum eða kröfum til eldsneytis. Því er vel við hæfi að hið opinbera setji markmið að stuðla að orkuskiptum í samgöngum með víðtækari hætti en eingöngu t.a.m. metani, LNG, vetni og rafmagni eins og áhersla hefur verið í opinberri stefnumótun undanfarin ár, og hugi þannig einnig að öðrum kostum til viðbótar við áður nefnda upptalningu, s.s. metanóli og DME. Benda samtökin einnig á að slíkt er í samræmi við þá framkvæmd sem viðhöfð er í Noregi (The Government's action plan for green shipping) þar sem hið opinbera hefur markað sér metnaðarfulla kröfu um orkuskipti í haftengdum samgöngum þar áhersla er lögð á að virkja kröfur um endurnýjanlegt eldsneyti í innkaupum á t.a.m. ferjum.

Að öðru leyti eru ekki gerðar frekari athugasemdir við fyrirliggjandi tillögu til þingsályktunar. Samtökin áskilja sér þó rétt til að koma frekari athugasemdum á framfæri á síðari stigum og lýsa sig um leið reiðubúin til að funda um efnið sé þess óskað af hálfu nefndarinnar.

Virðingarfyllst,

Lárus M. K. Ólafsson,
viðskiptastjóri á framleiðsluviði