

Innst. S. nr. 288

(2000-2001)

Innstilling fra samferdselskomiteen om fyrstasjonene - posisjon og betydning i en moderne navigasjonsinfrastruktur

St.meld. nr. 28 (2000-2001)

Til Stortinget

1. Sammendrag

Innledning

På bakgrunn av Stortingets behandling av St.meld. nr. 33 (1996-1997), vurdering av den gjennomførte nedlegginga av vakthaldet på fyr, jf. Innst. S. nr. 186 (1996-1997), og den generelle teknologiske utviklingen på navigasjonssektoren, finner Regjeringen det riktig å legge fram en bred gjennomgang av fyrstjenesten for Stortinget.

I tillegg til å behandle spørsmålet om bemanning av fyrstasjonene, omhandles også problemstillinger knyttet til sikkerhet i farledene, utleie, avhending, forvaltningsansvar og vedlikehold av fyrstasjoner.

En god infrastruktur for sjøtransport er viktig for konkurransevne, verdiskaping og sysselsetting i næringslivet. I meldingen foretas det en gjennomgang av tilgjengelige navigasjonshjelpemidler for skipsfarten. Det gis også en beskrivelse av ulike tiltak som har til hensikt å ivareta sikkerheten til sjøs, herunder en vurdering av fyrstasjonenes betydning som navigasjonshjelpemiddel og fyrbetjeningens rolle i driften av disse installasjonene.

Generelt om navigasjonshjelpemidler

Fiskeridepartementet er ansvarlig for norsk navigasjonspolitikk, og koordinerer sivile navigasjonsspørsmål.

Utviklingen innen navigasjonshjelpemidler har gjort at navigasjonsinfrastrukturen nå består av flere forskjellige systemer, med forskjellig tilbud til brukerne.

Systemene kan grovt deles inn i to grupper. Det ene er konvensjonelle navigasjonshjelpemidler som er basert på visuelle observasjoner, og det andre er elektroniske navigasjonshjelpemidler.

Elektroniske navigasjonshjelpemidler, herunder satellittnavigasjonssystemer, elektroniske kart og maritim IKT (informasjons- og kommunikasjonstek-

nologi), er et område i utvikling og får stadig større betydning for sikkerhet og kommunikasjon innen sjøtransport.

Det er åpenbart at systemer som kan benyttes under alle værforhold har avgjørende betydning med tanke på sikker og korrekt navigering. Likevel antas det at behovet for en del av de konvensjonelle navigasjonshjelpemidlene, slik som fyrlykter og merker, forblir uendret i lang tid fremover.

Et av Fiskeridepartementets arbeidsfelt er å koordinere en oversikt over hvilke navigasjonshjelpemidler som er tilgjengelig for bruk i norske farvann, vurdere hvilke som bør videreutvikles og hvilke retningslinjer som bør legges til grunn for bruk av slike hjelpemidler. I disse vurderingene må en også se på virkningen av nye tiltak i forhold til eksisterende systemer.

Sikkerhet

Fiskeridepartementet har ansvaret for fyr- og merketjenesten, lostjenesten, maritime trafikksentraler, havnepolitikken og for norsk navigasjonspolitikk. Det landbaserte Loran-C navigasjonssystemet faller inn under Fiskeridepartementets ansvarsområde. Fiskeridepartementet vil foreta en nærmere vurdering av Loran-C systemet i forhold til fremtidig engasjement med elektroniske navigasjonshjelpemidler.

I EU er det av politiske, økonomiske og strategiske grunner startet et arbeid sammen med den europeiske romfartsorganisasjonen ESA om å etablere et europeisk-kontrollert globalt satellittnavigasjonssystem, kalt Galileo. Norge deltar i dette arbeidet via medlemskapet i ESA og finansielle bidrag til EUs 5. ramme-program.

Det statlige driftstilskuddet for Redningsselskapet bevilges over Fiskeridepartementets budsjett.

Skipsforlisene vinteren 2000/2001 satte i gang en debatt om sikkerheten langs kysten, og synliggjorde

behovet for en gjennomgang av aktuelle tiltak for å forebygge ulykker. Regjeringen arbeider nå med et samlet opplegg med sikte på å iverksette en mer forebyggende og helhetlig politikk, og vil gi en første redegjørelse overfor Stortinget i Revidert nasjonalbudsjett våren 2001.

Kystverket har lang erfaring i å operere automatiserte fyrstasjoner uten fast stasjonert personell. Alle installasjoner som gir lys eller elektroniske signaler er automatiserte, og fyrtjenesten kan således drives forsvarlig uten bemanning. Likevel er det pr. i dag 31 bemannede fyrstasjoner langs norskekysten.

Hovedoppgaven til bemanningen på fyrstasjonene er å vedlikeholde fyr og bygninger på vedkommende stasjon. Det kan imidlertid hevdes at dagens bemanning på fyrstasjonene gir en trygghetseffekt ved fysisk tilstedeværelse. Det er på det rene at bemanningen på de 31 stasjonene har en mulighet til å observere skipsbevegelser i nærheten av stasjonene, og dermed har en mulighet til å yte enkel form for assistanse til fartøyer ved behov.

Spørsmålet blir om bemanningen har oppgaver ut over vedlikehold av stasjonene som er av så vesentlig karakter i forhold til sjøsikkerheten, at gjenværende fyr fortsatt bør ha stasjonert personell på døgkontinuerlig basis.

I en totalvurdering av fyrenes rolle for sikkerheten til sjøs, er Regjeringens konklusjon at bemanning av fyrstasjoner ikke lenger er et avgjørende moment.

Dagens situasjon i fyr- og merketjenesten

Fyr og merker er en viktig del av infrastrukturen for sjøtransport langs norskekysten, og under fyrtjenesten ligger investering, drift og vedlikehold av et stort antall ulike installasjoner. Dette omfatter 31 bemannede fyrstasjoner, 76 ubemannede fyrstasjoner, 4 052 fyrlykter og lanterner, 13 500 faste merker, 1 980 flytende merker, 65 lysbøyer, 12 dGPS-stasjoner, 107 flomlys og 56 radarsvarere.

Alle bemannede fyrstasjoner er i dag automatisert.

Fyr- og merketjenestens primære oppgave er å gi skipsfarten og sjøfarende tilfredsstillende navigasjonsdekning med sikte på å oppnå høy sjøtrafikk- og miljø-sikkerhet.

Hovedformålet med fyr- og merkesystemet er å merke farledene, hindringer i nærheten av farledene og hindringer i områder med alminnelig ferdsel.

Det er totalt bevilget om lag 850,3 mill. kroner (i nominelle tall) til fyrtjenesten i perioden 1998-2001, noe som tilsvarer i overkant av 100 pst. av den nominelle planrammen.

Kostnadene til denne delen av infrastrukturen dekkes dels av staten og dels av brukerne. Gjennom det alminnelige kystgebyret betaler skipsfarten 30 pst. av de totale kostnader til denne tjenesten.

En gjennomgang av Kystverket i 1999 viste at det er et betydelig vedlikeholds- og fornyelsesbehov i fyrtjenesten. Kystverket arbeider med langsiktige planer for å avhjelpe situasjonen.

Til tross for at det i budsjettforliket for 2000 ble bevilget ekstra midler til vedlikehold i fyrtjenesten, er det på grunn av et akkumulert vedlikeholdsbehov fortsatt nødvendig å prioritere denne type oppgave.

Fremtidig struktur i fyrtjenesten - Fiskeridepartementets vurderinger og forslag

Modernisering og automatisering av fyrtjenesten er derfor viktig, både for å møte kravene fra skipsfarten og for å kunne drive tjenesten på en økonomisk forsvarlig måte.

Fiskeridepartementet har ikke funnet tungtveiende, sikkerhetsmessige argumenter for å kunne hevde at sikkerheten til sjøs har blitt svekket som følge av den foretatte avbemanningen av fyr. Driften av de 31 bemannede fyrene legger beslag på rundt 20 pst. (ca. 45 mill. kroner i 2000) av midlene som samlet bevilges til fyrtjenesten.

I lys av den tekniske utviklingen på navigasjonsområdet, samt gjeldende vedlikeholdssituasjon i fyrtjenesten, foreslår Regjeringen gradvis å avbemanne samtlige fyrstasjoner. Regjeringen vil verken gå inn for å omdisponere fyrtjenestemenn eller rebemanne fyrstasjoner. Det legges til grunn at driften av fyrlyktene på bemannede stasjoner i dag kan drives uten fast stasjonering av personell. Regjeringens utgangspunkt er derfor at fyrstasjonene kan beholdes som del av den maritime infrastrukturen, uten at spørsmålet om bemanning er avgjørende for å opprettholde installasjonenes funksjoner og betydning i dette systemet. Avbemannning vil også frigjøre ressurser som kan settes inn på områder der effekten på sjøsikkerheten antas å være betydelig større. Regjeringen vil komme tilbake til de budsjettmessige konsekvenser av effektiviseringen i de kommende statsbudsjettene.

Å legge om de 31 bemannede fyrstasjonene til ny drift uten bemanning vil koste i størrelsesorden 75-80 mill. kroner.

For å oppnå reduksjon av fyrtjenestens drifts- og vedlikeholdskostnader legges det opp til at stasjoner som ikke har navigasjonsmessig betydning overføres til andre.

Fyreidommene har ofte en unik beliggenhet, og som ledd i å sikre allmennhetens interesse anbefaler derfor Regjeringen at disposisjonsretten eller eiendomsretten til nedlagte fyrstasjoner overføres i henhold til følgende prioriteringsrekkefølge:

1. statlige institusjoner
2. kommunale eller fylkeskommunale institusjoner
3. foreninger med allmennyttige formål
4. private

Totalt er det i dag 34 fyrstasjoner som er potensielle for avhending.

Riksantikvaren utarbeidet i 1997 en nasjonal verneplan for fyrstasjoner. Til sammen er 84 fyrstasjoner og 5 klokkeår foreslått fredet.

Som en oppfølging av verneplanen foreslår Regjeringen at Fiskeridepartementet og Miljøverndepartementet utreder alternative forvaltningsformer for fredede fyrstasjoner som ikke lenger benyttes som navigasjonshjelpemiddel.

Ulikt en del andre etater har ikke Kystverket opprettet et særskilt etatsmuseum. I august 2000 fikk imidlertid Fiskeridepartementet oversendt en utredning om etablering av en museumsorganisasjon for norske fyr. En realisering av denne museumsløsningen forutsetter samfinansiering mellom kommune, fylke og stat. Regjeringen er i utgangspunktet positiv til den foreslåtte museumsløsningen, men kan på bakgrunn av investeringsbehov og rådende vedlikeholdssituasjon i fyrtjenesten, ikke tilrå å prioritere denne aktiviteten på bekostning av arbeidet med å trygge sikkerheten og fremkommeligheten i farledene langs kysten. En museumsløsning for norske fyr vil likevel bli sett i sammenheng med utredningen om alternative forvaltningsformer for fredede, ikke-aktive fyrstasjoner.

Nye investeringer, vedlikeholdsarbeid og økonomiske planrammer for fyrtjenesten

Regjeringen har i langtidsperioden 2002-2011 lagt opp til en satsing på nyinvesteringer innen fyrtjenesten, jf. St.meld. nr. 46 (1999-2000) Nasjonal transportplan 2002-2011, der det er sammenfatningsvis lagt vekt på følgende prioriteringer for investeringer i farledene: satsing på utdyping og forbedring av grunne og svingete farleder der trafikforholdene tilsier dette, utskifting fra flytende til faste merker langs store deler av kysten og ferdigmerking av sentrale hurtigbåtleder på Vestlandet og i Nord-Norge.

Denne satsingen på nyinvesteringer må ses i sammenheng med forslag til en tilsvarende økt satsing på drift og vedlikehold i Nasjonal transportplan.

I den planlagte innretningen av investeringsmidlene er det tatt hensyn til utviklingen av tilgjengelige navigasjonshjelpemidler.

Oppmerking av hurtigbåtleder er ment å skulle tilrettelegge og øke sikkerheten for denne type sjøtrafikk.

Arbeidet med å revidere havne- og farvannsloven er igangsatt. Det er nedsatt et utvalg som etter planen skal legge frem en innstilling for Fiskeridepartementet 1. november 2001. Utvalget skal bl.a. se nærmere på muligheten for å etablere et system for klassifisering av farleder.

Økonomiske og administrative konsekvenser

Av meldingen og av Nasjonal transportplan 2002-2011 går det fram at det er behov for å øke vedlikeholdsinnsatsen i fyrtjenesten.

I Nasjonal transportplan er det for perioden 2002-2005 foreslått en årlig ramme på 204 mill. kroner til drift og vedlikehold innen fyrtjenesten. Forslagene som fremmes i St.meld. nr. 28 (2000-2001) har imidlertid til hensikt å få redusert kostnadsnivået og vedlikeholdsbehovet i fyrtjenesten slik at dette kommer i

overensstemmelse med planrammene som er foreslått i Nasjonal transportplan.

Det forventes at avbemannning på sikt, sammen med forslagene om avhending og utleie av fyrinstallasjoner det ikke er behov for i en navigasjonsmessig sammenheng, vil bidra til å styrke Kystverkets vedlikeholdskapasitet. Kostnader i forbindelse med omstilling, bruk av inntekter og effektiviseringsgevinster knyttet til salg, utleie og avhending av fyrstasjoner vil bli tatt opp i den ordinære budsjettprosessen. Inntekspotensialet i forbindelse med salg av fyrstasjoner er vanskelig å anslå, ettersom dette vil avhenge av om installasjonene legges ut for salg på det åpne marked eller ikke.

Som en del av omorganiseringen av Kystverket vil det bli sett nærmere på gebyrstrukturen og inntektsfinansieringen i etaten. Administrativt vil forslagene i meldingen først og fremst innebære at dagens fyrbetjening må omskoleres til generelt vedlikeholdsarbeid, og at Kystverkets tilrettelegging av dette arbeidet derfor blir gjenstand for enkelte endringer.

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sigrun Eng, Eirin Faldet, Marthe Scharning Lund, Kari Manger, Anita Orlund og Ola Røtvei, fra Kristelig Folkeparti, Rigmor Kofoed-Larsen og Jan Sahl, fra Høyre, Ole Johs. Brunæs og lederen Oddvard Nilsen, fra Fremskrittspartiet, Thore Aksel Nistad og Christopher Stensaker, fra Senterpartiet, Jorunn Ringstad, fra Sosialistisk Venstreparti, Inge Myrvoll, og fra Venstre, May Britt Vihovde, har merket seg den generelle omtalen av navigasjonshjelpemidler og omtalen av sikkerheten til sjøs. Komiteen mener de mange ulykkene det siste året understreker viktigheten av å styrke arbeidet for økt sikkerhet på sjøen. Komiteen har videre merket seg omtalen av ansvarsdelingen mellom ulike departement og underliggende etater mht. sikkerheten på sjøen. Komiteen mener det er nødvendig med en gjennomgang av fordelingen av ansvar mellom ulike etater og departementer. Det bør vurderes om ansvaret kan samles på færre enheter enn i dag. Komiteen vil i denne sammenheng spesielt framheve trafikksentralene og oppgavefordelingen mellom trafikksentralene og den ordinære lostjenesten.

Komiteen har merket seg at det ved navigering er vanlig å benytte en hovedmetode og en eller flere kontrollmetoder, og at fyrbelysning og oppmerking av farledene vil være viktig for de brukere som av ulike årsaker ikke anskaffer ny utrustning/teknologi og ved navigering i høye hastigheter i trange farvann.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre og Sosialistisk Venstreparti, viser til at den teknologiske utviklingen på sjøsikkerhetsområdet har vært omfattende i de senere år, og at nye installasjoner med ny teknologi i

stadig større grad ivaretar sikkerhetsoppgaver for ferdsel til sjøs.

Flertallet viser til at av i alt 107 fyrstasjoner er i dag kun 31 bemannede, og har merket seg at departementet mener at det gjennom rutiner og tekniske virkemidler er etablert et system som legger grunnlaget for sikker drift av fyrstasjoner uten at disse er bemannet 24 timer i døgnet.

Flertallet støtter på denne bakgrunn forslaget om gradvis å nedbemanne de resterende fyrstasjonene, og legger til grunn at dette ikke vil føre til en svekkelse av sikkerheten til sjøs. Flertallet viser til at når hovedarbeidsoppgavene til den tidligere fyrbemanningen blir utvidet til vedlikehold og tilsyn i et nærmere definert område langs kysten, kan dette bidra til en bedre trafikksikkerhet totalt sett. Flertallet viser til at fyrstasjonene kan brukes som base for mannskapene der forholdene legges til rette for det.

Flertallet vil understreke at en slik nedbemanning må gjennomføres over tid. Det må tas hensyn til personalets alderssammensetning og helsemessige forhold, og prosessen må foregå i en god kommunikasjon med de ansatte og deres organisasjoner.

Flertallet viser til at bemanningen på fyrstasjonene i dag kan ha oppgaver bl.a. knyttet til værvarsling og værobservasjoner. Flertallet legger til grunn at departementet i samarbeid med Kirke-, utdannings- og forskningsdepartementet bidrar til å finne praktiske løsninger på hvordan disse oppgavene kan løses etter at avbemanning er gjennomført.

Flertallet mener at det ikke er behov for bemanning for driftsstabiliteten til fyrene. Fyrbetjeningen kan observere skipsbevegelser i farvann nær stasjonen, men driver ikke overvåking av farvannet ved fyrene. Den sikkerhetsmessige funksjon er meget begrenset. Det er mulighet for enkel assistanse ved uhell som skjer i fyrets nærhet. En slik sikkerhetstenking vil imidlertid kreve ikke bare rebemanning av avbemannede fyr, men etablering av 24 timers bemanning mange steder langs vår kyst.

Flertallet vil vektlegge en effektiv ressursutnyttelse med tanke på å utvikle et bedre vedlikehold av fyr, lykter, merker osv. Dersom fyrbemanningen kan brukes effektivt i vedlikeholdsarbeid med fyrstasjonen som base, kan det være løsning for å kombinere godt vedlikeholdsarbeid med fortsatt bemanning av en del fyr. Flertallet vil imidlertid understreke at det på faglig grunnlag må vurderes hvordan ressursene skal nyttes effektivt og deriblant hvordan vedlikeholdslagene skal arbeide. En effektiv ressursutnyttelse er en god sikkerhetsstrategi, ikke minst fordi det er et etterlep på vedlikehold.

Komiteens medlemmer fra Kristelig Folkeparti, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Venstre har merket seg at Kystverket har lang erfaring i å operere automatiserte fyrstasjoner uten fast stasjonert personell. Disse medlemmer har videre merket seg at dagens bemanning kan hevdes

å ha en trygghetseffekt ved fysisk tilstedeværelse, at bemanningen har en mulighet til å observere skipsbevegelser i nærheten av stasjonene og dermed har en mulighet til å yte enkel assistanse til fartøyer ved behov. Dette gjelder særlig fritidsfartøyer og mindre fiskefartøyer.

Disse medlemmer har merket seg at departementet mener det ut fra en helhetsvurdering neppe vil føre til en svekkelse av sikkerheten til sjøs om personalet trekkes tilbake fra 24 timers tilstedeværelse. Disse medlemmer har også merket seg at bemanningen likevel i gitte situasjoner kan ha en sikkerhetsmessig betydning.

Disse medlemmer har merket seg at hovedoppgaven for bemanningen på fyrstasjonene er å vedlikeholde fyr og bygninger på vedkommende stasjon.

Disse medlemmer har merket seg Regjeringens omtale av dagens situasjon i fyr og merketjenesten. Disse medlemmer har også merket seg Regjeringens omtale og vurdering av viktigheten av de andre oppgaver bemanningen på fyrstasjonene utfører:

"Dette er med andre ord tilleggsfunksjoner som er et supplement til andre etaters/institusjoners hovedansvar på vedkommende område. I en vurdering av om man fortsatt skal ha bemannede fyrstasjoner kan disse forhold etter Fiskeridepartementets oppfatning derfor ikke tillegges avgjørende betydning."

Disse medlemmer vil understreke at en vurdering av hvorvidt en del fyrstasjoner fortsatt bør være bemannet bør gjøres på grunnlag av alle de samfunnsnyttige oppgaver bemanningen utfører, ikke utelukkende på bakgrunn av de oppgaver bemanningen utfører for Kystverket/Fiskeridepartementet.

Disse medlemmer vil spesielt streke under den betydning bemanningen på fyrstasjonene har for værvarsling og værobservasjoner. Mye av observasjonene er mulig å automatisere, men bemanningen har en viktig rolle med tanke på tåke, tåkebanker på avstand og skydekke/-høyde. Bemanningen ved en del av de fyr som i dag er bemannet, vil fortsatt kunne ha en viktig rolle i denne sammenheng. Disse medlemmer mener det er viktig å vektlegge slike hensyn. Derfor bør de ulike fyrstasjonenes rolle mht. værobservasjoner avklares før det blir aktuelt med avbemanning. Disse medlemmer ber om at dette avklares, og at Stortinget orienteres på egnet måte.

Disse medlemmer forutsetter at Det norske meteorologiske institutt (DNMI) og Kystverket kommer fram til en avtale med tanke på økonomisk godtgjøring for tjenester som utføres ved fyrstasjonene for DNMI."

Disse medlemmer har merket seg at driften av de bemannede fyrstasjonene i 1998 kostet 47,6 mill. kroner, og at 32,1 mill. kroner var lønn og godtgjørelser. Ved en avbemanning forutsettes det at om lag 50 personer av totalt 116 vil få arbeid med vedlikehold innenfor Kystverket. Det er derfor ikke grunnlag for å regne med at hele lønnskostnaden kan spares inn.

Disse medlemmer har videre merket seg at det er beregnet at avbemanning vil kreve investeringer i størrelsesorden 75 til 80 mill. kroner. Disse medlemmer mener innsparingsmulighetene ved avbemanning sett i forhold til de nødvendige investeringene er relativt små. Sett i lys av at bemanningen også til en viss grad utfører andre oppgaver, og den trykghetsfaktor bemanning utgjør, mener disse medlemmer det ikke er grunnlag for å konkludere med at samtlige fyr bør avbemannes. Disse medlemmer vil i denne sammenheng også vise til at det legges opp til at flere av fyrstasjonene kan brukes som base for vedlikeholdsarbeid.

Loran-C systemet

Komiteen viser til at Fiskeridepartementet har ansvaret for fyr- og merketjenesten, lostjenesten, maritime trafikksentraler, havnepolitikken og for norsk navigasjonspolitikk.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Arbeiderpartiet, vil vise til St. prp. nr. 1 (2000-2001) hvor det heter:

"I forbindelse med revidert budsjett 1999 bevilget Stortinget 0,5 mill. kroner på kap. 1070 post 70 Tilskudd til utbygging og drift av Loran-C, jf. Innst. S. nr. 220 (1998-99), til utredning av et permanent kontroll- og opplæringscenter for Loran-C i Bø i Vesterålen. Fiskeridepartementet ga Forsvarets tele- og datatjeneste (FTD) i oppdrag å utarbeide slik utredning. FTD anbefaler at det midlertidige kontrollsentret i Bø renoveres/opprustes og videreføres som et permanent kontrollcenter for Loran-C i Bø."

Flertallet vil videre vise til St. meld. nr. 28 (2000-2001) Om fyrstasjonene - posisjon og betydning i en moderne navigasjonsinfrastruktur hvor Regjeringen skriver:

"Det landbaserte Loran-C navigasjonssystemet faller inn under Fiskeridepartementets ansvarsområde, med Forsvarets Tele- og Datatjeneste som utøvende fagmyndighet. Fiskeridepartementet vil foreta en nærmere vurdering av Loran-C systemet i forhold til fremtidig engasjement med elektroniske navigasjonshjelpemidler."

Flertallet vil vise til at Regjeringen i St. prp. 84 (2000-2001) skriver:

"Regjeringen har besluttet at bemanningen ved Loran-C stasjonen i Bø i skal justeres ned til det som er nødvendig for å opprettholde ordinær drift og systemtilsyn ved de norske Loran-C stasjonene. Det vil ikke bli etablert et permanent norsk kontrollcenter ved stasjonen i Bø.

Regjeringen har videre besluttet at norsk deltakelse i det nordvest-europeiske Loran-C samarbeidet ikke vil bli videreført etter den første avtaleperioden. Dette innebærer at det vil være drift ved de fire norske Loran-C stasjonene ut 2005. Bakgrunnen for beslutningen er at Loran-C i liten grad benyttes som navigasjonsveiledning. Beslutningen vil kunne revurderes dersom det oppstår en radikal endring i bruken av Loran-C syste-

met i god tid før 2004, da formell oppsigelse av avtalen må foreligge dette år."

Flertallet konstaterer at det i løpet av kort tid har kommet meget ulike signaler fra Regjeringen.

Flertallet mener at konsekvensene for Norge og skipsfarten av å tre ut av dette samarbeidet i altfor liten grad er drøftet i St.prp. 84 (2000-2001) og saken må underkastes en langt grundigere drøfting før beslutning tas.

Flertallet vil derfor be Regjeringen foreta en grundigere utredning av Loran-C og ber Regjeringen legge denne fram for Stortinget i statsbudsjettet for 2002.

Komiteens medlemmer fra Kristelig Folkeparti, Fremskrittspartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre viser til at det landbaserte Loran-C navigasjonssystemet faller inn under Fiskeridepartementets ansvarsområde, og at Fiskeridepartementet vil foreta en nærmere vurdering av Loran-C systemet i forhold til framtidig engasjement med elektroniske navigasjonshjelpemidler.

Disse medlemmer viser til at i EU er det av politiske, økonomiske og strategiske grunner startet et arbeid sammen med den europeiske romfartsorganisasjonen ESA om å etablere et europeisk-kontrollert globalt satellitt navigasjonssystem, kalt Galileo.

Disse medlemmer viser til at Norge deltar i dette arbeidet via medlemsskapet i ESA og finansielle bidrag til EUs 5. rammeprogram.

Disse medlemmer viser til at det i Budsjettinnst. S. nr. 13 (2000-2001) over kap. 1070 post 1 og 70 ble bevilget tilskudd til utbygging og drift av Loran-C.

Disse medlemmer viser også til at det som svar på spørsmål fra komiteen, i brev fra Fiskeridepartementet v/fiskeriministeren, datert 29. november 2000, ble svart at Forsvarets tele- og datatjeneste har utredet muligheten for å bygge om stasjonen i Bø i Vesterålen til et permanent kontrollcenter for Loran-C, og at de konkluderte med at det var mulig.

Disse medlemmer viser til at i svaret også står:

"Hvorvidt man skal gå videre med dette, må imidlertid dels ses i sammenheng med og avvente den pågående utviklingen innen Eurofix, og dels avvente avklaring av en mulig integrering av Loran-C som et støttesystem i et framtidig europeisk satellittsystem".

Disse medlemmer finner det på denne bakgrunn oppsiktsvekkende at det i St.prp. nr. 84 (2000-2001) fra Finansdepartementet framkommer i en orienteringssak til Stortinget at Regjeringen har besluttet at norsk deltakelse i det nordvest-europeiske Loran-C samarbeidet ikke vil bli videreført, og at det ikke vil bli etablert et permanent norsk kontrollcenter ved stasjonen i Bø.

Disse medlemmer mener at før en slik beslutning tas, må man avvente den pågående utviklingen innen Eurofix og Loran-C som støttesystem i et fram-

tidig europeisk satellittsystem som for eksempel Galileo.

Disse medlemmer mener også at det er viktig å opprettholde den ekspertise som befinner seg på Bø inntil avklaring om system er foretatt.

Disse medlemmer viser også til at alle skip bygget etter 1. juli 2002 enten skal ha mottaker for et globalt satellittnavigasjons system, et landbasert radionavigasjons system eller andre midler for automatisk posisjonsangivelse.

Disse medlemmer mener at de senere skipsulykker viser at det er behov for riktig posisjonsangivelse med landbasert korreksjon av satellittsignaler, og en forsering av arbeidet med elektroniske sjøkart.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til at det landbaserte Loran-C navigasjonssystemet faller inn under Fiskeridepartementets ansvarsområde. Disse medlemmer er kjent med at det er registrert få brukere av dette systemet, og at det navigasjonssystemet som i dag har størst antall brukere er det amerikanske GPS. Dette systemet har en høyere nøyaktighet enn Loran-C, og er både billigere og enklere i bruk. Samtidig har EU sammen med den europeiske romfartsorganisasjonen ESA startet et arbeid om å etablere et europeisk-kontrollert globalt satellittnavigasjonssystem kalt Galileo. Norge deltar i dette arbeidet.

Disse medlemmer viser til at departementet i stortingsmeldingen sier at den vil foreta en nærmere vurdering av Loran-C systemet i forhold til framtidig engasjement med elektroniske navigasjonshjelpemidler, og at denne vurderingen er gjort i St.prp. nr. 84 (2000-2001), hvor det heter:

"Regjeringen har videre besluttet at norsk deltakelse i det nordvest-europeiske Loran-C samarbeidet ikke vil bli videreført etter den første avtaleperioden. Dette innebærer at det vil være drift ved de fire norske Loran-C stasjonene ut 2005. Bakgrunnen for beslutningen er at Loran-C i liten grad benyttes som navigasjonsveiledning. Beslutningen vil kunne revurderes dersom det oppstår en radikal endring i bruken av Loran-C systemet i god tid før 2004, da formell oppsigelse av avtalen må foreligge dette år."

Disse medlemmer viser til at det i svar på spørsmål fra komiteen, i brev fra Fiskeridepartementet v/ Fiskeriministeren datert 22. mai 2001, ble opplyst at Danmark har varslet at de vil tre ut av avtalen ved dens utløp, at Tyskland har som intensjon å gjøre det samme, og at Nederland har tatt samme standpunkt som Norge. Disse medlemmer konstaterer at dette innebærer at de fleste avtalepartnere i NELS-samarbeidet signaliserer at de ikke ønsker å videreføre dette.

Disse medlemmer har merket seg at Loran-C vil bli drevet i henhold til våre forpliktelser ut år 2005. Disse medlemmer har merket seg Regjeringens beslutning om å tre ut etter dette tidspunktet, og ser det som lite sannsynlig at Loran-C systemet vil være noen viktig brikke som navigasjonshjelpemiddel for fram-

tida. Disse medlemmer ser Regjeringens forutsetning om at det ikke i mellomtiden skjer en radikal endring i bruken av Loran-C systemet, som en tilstrekkelig åpning til eventuelt å kunne revurdere denne beslutningen om systemet skulle få en viktigere rolle i sjøsikkerhetssammenheng enn det har i dag. Disse medlemmer legger til grunn at Regjeringen vurderer denne utviklingen løpende fram til 2004.

Avhending av fyrstasjoner

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, slutter seg til at statlige institusjoner, kommunale og fylkeskommunale institusjoner og foreninger med allmennyttige formål prioriteres i denne rekkefølge og foran private ved avhending av fyrstasjoner uten navigasjonsmessig betydning. I henhold til gjeldende avhendingsinstruks legges det opp til avhending til takst. Flertallet mener det må vurderes å avhende fyrstasjoner til slike offentlige institusjoner eller foreninger med allmennyttige formål under takst, framfor å selge til private til takst/markedspris.

Flertallet har merket at seg Regjeringen vil komme tilbake til spørsmålet om fullmakt til avhending under takst uten framlegging for Stortinget i forbindelse med Arbeids- og administrasjonsdepartementets prosess med å revidere avhendingsinstruksen for statlig eiendom.

Komiteens medlemmer fra Kristelig Folkeparti, Høyre, Senterpartiet og Venstre vil vise til prioriteringslisten, men vil samtidig peke på den store betydningen frivillige lag og organisasjoner spiller i det norske samfunn. Disse medlemmer ønsker at denne type organisasjoner tilgodeses.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener at mange av våre større fyr langs kysten representerer en kulturarv som det er ønskelig å ta vare på, med adgang for allmennheten, på linje med nedlagte forsvarsanlegg/fort.

Disse medlemmer mener også at det er ønskelig at disse kan overdras/selges til private med klausul om vedlikehold og adgang for andre ved at de i tillegg til eget bruk kan benyttes til serveringssted/overnatting utleie osv. Det man her snakker om er ikke selve fyrtårnet, men bygninger i tilknytning til tidligere bemanede fyr, som ønskes vedlikeholdt/bevart.

Disse medlemmer mener at mange fyr ligger utilgjengelig til langt ut i havet, og er derfor vanskelig tilgjengelig for private og turister. Disse er det vanskelig å sette noen klausul på, og derfor er mulighetene begrenset. Her er muligheten salg, eller at det offentlige sørger for vedlikehold der det er ønskelig å bevare bygningene.

Disse medlemmer mener også at for øvrige fyr, der bygninger eller fyr ikke er i bruk, eller er uten offentlig interesse av verneverdig karakter, må disse

kunne selges og inntektene gå til utbedring/merking av farleder.

Disse medlemmer er enig i, at i dag da våre fyr langs norskekysten er automatisert, er det ikke behov for fast bemanning eller bygg i tilknytning til bemanning, utenom der fyret brukes som fyrstasjon med nødvendig tilsyn og vedlikehold av andre fyr.

Disse medlemmer mener at fyr som har bygninger av historisk verdi som ønskes bevart, selges/lånes ut med klausul om vedlikehold, eller der de ikke har interesse for noen, vedlikeholdes av kulturmidler.

Disse medlemmer mener at Kystverket ved fyrvesenet, skal kun ha ansvar for drift og vedlikehold av operative fyr og installasjoner. Der det av samfunnsmessige eller sikkerhetsmessige årsaker er ønskelig med fortsatt bemanning, bør dette kunne skje ved at ulike aktører går sammen.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti ønsker at Kystverket kompenseres for avhending under takst.

Fyrmuseum og nasjonal verneplan for fyrstasjoner

Komiteen har merket seg at Riksantikvarens nasjonale verneplan for fyrstasjoner foreslår at 84 fyrstasjoner og 5 tåkeklokker fredes. Fyrstasjonene har ofte spesiell beliggenhet og ruvende konstruksjoner som gjør dem til betydningsfulle kulturminner. Komiteen har merket seg og slutter seg til at Kystverket må prioritere arbeid som har konsekvenser for sikkerhet på sjøen, men vil samtidig understreke at Fiskeridepartementet og Kystverket har ansvar for å ta vare på kulturminneverdier innenfor egen sektor.

Komiteen har merket seg det arbeid som pågår for å etablere en nasjonal museumsorganisasjon for norske fyr, og at Fiskeridepartementet er positiv til den foreslåtte museumsløsningen. Komiteen har merket seg at en museumsløsning for norske fyr vil bli sett i sammenheng med utredningen om alternative driftsformer for fredede fyrstasjoner og andre ikke-aktive installasjoner. Komiteen forutsetter at dette ikke fører til at det går for lang tid før det finnes en løsning.

Komiteen viser til Innst. S. nr. 186 (1996-1997) der en samlet komité forventet at fyrmuseum ville bli tatt opp i statsbudsjettet for 1998.

Komiteen vil understreke at Kystverkets virkefelt, med lostjeneste, utbygging av havner og sikring av ferdselen langs kysten med fyr og andre navigasjons-hjelpemidler, representerer sentrale og viktige sider av norsk samferdselshistorie og vår nasjonale kystkultur.

Komiteen vil understreke at det er et ansvar for de enkelte statlige etater å dokumentere sin egen kulturhistorie, både i form av bevaring av kulturminner og drift av museer. Komiteen mener det er viktig at det finnes en løsning for dette, også for Kystverkets virksomhetsfelt. Komiteen er kjent med at det foreligger et forslag til etablering av et etatsmuseum etter en nettverksmodell. En slik modell kan bli rimeligere enn etablering av en stor enhet. Komiteen viser i denne sammenheng til Innst. S. nr. 46 (2000-2001) fra familie-, kultur- og administrasjonskomiteen:

"Komiteen har videre merket seg det tredelte prinsipp i meldingen som er tenkt å være retningsgivende for den framtidige organisering av museumssektoren, nemlig

- a: å bevare og styrke lokalt engasjement og deltakelse i kulturvernet,
- b: å sikre faglig kompetanse på regionalt nivå og
- c: å samordne museene i et nasjonalt nettverk."

Komiteen vil peke på at det forslag som foreligger med tanke på et Norsk fyrmuseum som et nettverk, vil være i tråd med disse målsettingene.

Komiteen forutsetter at Regjeringen legger fram en orientering om dette i forbindelse med statsbudsjettet for 2002.

Komiteens tilråding

Komiteen har ellers ingen merknader, viser til meldingen og rå Stortinget til å gjøre slikt

vedtak:

St.meld. nr. 28 (2000-2001) Fyrstasjonene - posisjon og betydning i en moderne navigasjonsinfrastruktur - vedlegges protokollen.

Oslo, i samferdselskomiteen, den 31. mai 2001

Oddvard Nilsen
leder

Jan Sahl
ordfører

May Britt Vihovde
sekretær