



Innst. S. nr. 201

(2008–2009)

Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument nr. 8:48 (2008–2009)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Arne Sortevik, Per Sandberg, Bård Hoksrud, Hans Frode Kielland Asmyhr og Ketil Solvik-Olsen om å få fremlagt en egen stortingsmelding om strategi og tiltak knyttet til effektiv sjøtransport og havnestruktur

Til Stortinget

SAMMENDRAG

I representantforslaget, Dokument nr. 8:48 (2008–2009), fremmes følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen snarest legge frem en egen stortingsmelding om strategi og tiltak knyttet til effektiv sjøtransport og havnestruktur."

KOMITEENS MERKNADER

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Karita Bekkemellem, Eirin Faldet, Irene Johansen, Torstein Rudihagen, Tor-Arne Strøm og Truls Wickholm, fra Høyre, Øyvind Halleraker og Trond Helleland, fra Sosialistisk Venstreparti, Hallgeir H. Langeland, fra Kristelig Folkeparti, Jan Sahl, fra Senterpartiet, Jenny Klinge, og fra Venstre, Borghild Tenden, viser til at Regjeringen la fram St.meld. nr. 16 (2008–2009) Nasjonal transportplan 2010–2019 for kort tid siden, nærmere bestemt 13. mars 2009. I denne stortingsmeldingen står sjøtransport og havnestruktur sentralt, og i tillegg

ser meldingen sjøtransporten i sammenheng med andre transportmidler.

Flertallet ser derfor ikke noen grunn til å utarbeide en stortingsmelding slik forslagsstillerne foreslår, og rår Stortinget til å ikke bifalle forslaget.

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, vil peke på at i forslaget til NTP går det fram at planrammen knyttet til sjøtransport økes med 77 pst. sammenliknet med planrammen i NTP for inneværende periode. I planen er det for øvrig nedfelt en politikk og et virkemiddelapparat som vil legge til rette for mer sjøtransport. Dette flertallet vil vise til at i vedlagte uttalelse datert 27. mars 2009 fra Fiskeri- og kystdepartementet i saken, foretar statsråd Helga Pedersen en grundig gjennomgang av de momentene som forslagsstillerne fremholder som sentrale for utviklingen for sjøtransporten og havnestrukturen.

Dette flertallet vil berømme statsråden for en grundig gjennomgang, og finner grunn til å understreke at det nettopp er fremlagt en stortingsmelding som gir sjøtransporten et betydelig løft.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre viser til den pågående behandlingen av Regjeringens forslag til nasjonal transportplan i Stortinget, og vil i den forbindelse komme tilbake til partienes hovedprioriteter, strategi og tiltak knyttet til effektiv sjøtransport og havnestruktur.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Bård Hoksrud, lederen Per Sandberg og Arne Sortevik, viser til St.meld. nr. 16 (2008–2009) Nasjonal transportplan

2010–2019 og til vedlagte uttalelse til Dokument nr. 8:48 (2008–2009), datert 27. mars 2009 fra Fiskeri- og kystdepartementet v/statsråden, i saken.

Disse medlemmer viser til at forslagsstillerne mener at rulleringen av Nasjonal transportplan ikke gir tilfredsstillende anledning til å behandle strategi i et langsiktig 20–30-årsperspektiv for sjøtransport og havnestruktur. De mange og viktige forhold av prinsipiell karakter blir heller ikke avklarende behandlet i plandokumentet. Disse forholdene bør absolutt drøftes i forbindelse med utviklingen av et effektivt, sikkert og miljøvennlig sjøtransportnett. Blant slike viktige forhold er strategi og virkemidler for å overføre mer transport fra land til sjø. Forslagsstillerne foreslår derfor en stortingsmelding om sjøtransport.

Disse medlemmer har merket seg at Regjeringens forslag til ny NTP for perioden 2010–2019 i større grad enn de to foregående nasjonale transportplaner behandler viktige forhold knyttet til sjøtransport og forhold som er viktige for å øke innenlands godstransport på sjø. Disse medlemmer er tilfreds med dette.

Disse medlemmer peker likevel på at det ved rullering av NTP blir hovedfokus på områdene vegtransport, jernbanetransport og kollektivtransport, og at sjøtransport sammen med luftfart derfor kommer i bakgrunnen. Disse medlemmer mener derfor det er viktig at disse to transportformene løftes frem gjennom egne stortingsmeldinger. Disse medlemmer peker på at NTP kan være styrende for mål, strategi og økonomi innenfor samferdselspolitikken selv om enkelte transportformer behandles grundigere i egne sektormeldinger. Disse medlemmer viser til egen stortingsmelding om virksomheten i Avinor som jevnlig legges frem for Stortinget og som dekker 2 års virksomhet for selskapet. NTP har en planperiode på 10 år. Disse medlemmer viser til at ansvar for havner og farleder er plassert i Kystverket og ikke i Samferdselsdepartementet. Disse medlemmer peker på at for denne delen av sjøtransporten er det ikke tilsvarende 2-årige stortingsmeldinger om Kystverkets virksomhet, og heller ikke noen samlet stortingsmelding om sjøtransporten generelt mellom rullinger av NTP.

Disse medlemmer peker på at en egen stortingsmelding vil være et viktig redskap for å få til en styrking av sjøtransport i innenlands godstransport. Disse medlemmer peker på at med samme tidsperspektiv som NTP og basert på NTPs overordnede mål og strategier, vil en egen stortingsmelding om sjøtransporten gi grunnlag for en langt mer grundig behandling enn det man får gjennom behandlingen av hovedplanen NTP.

Disse medlemmer har i oppstarten til behandling av NTP 2010–2019 merket seg følgende:

- Kapittel 4.4.2 Forventet utvikling – transportomfang og fordeling omtaler sjøtransport.
- Kapittel 5 Mål og hovedprioriteringer ikke omtaler sjøtransport overhodet.
- Kapittel 6 Økonomiske rammer omtaler Kystverkets økonomiske rammer og områder – der tiltak for investering i havneinfrastruktur gjelder fiskerihavner.
- Kapittel 6.6.1.4 omtaler gebyrer og avgifter innenfor Kystverkets områder; der det fremgår at av samlet avgifts- og gebyrinntekter i 2009 på 680 mill. kroner vil fjerne 115 mill. kroner.
- Kapittel 7 Fremkommelighet og konkurransekraft i kapittel 7.2.3 omtaler tiltak for å forsterke sjøtransportens stilling i markedet på sidene 97–101; på 5 av NTPs 326 sider.

På side 99 heter det:

"Spørsmål om statlige engasjement i havnene

Havnene som inngår i transportnettverket er enten kommunale eller private. Alle utbedringer og investeringer i havnesektoren bekostes av havnene selv. Staten bekoster farleder, vegar og jernbanespor til havna, men har ingen direkte virkemidler i form av økonomiske investeringer i havner, utenom fiskerihavner. Transportetatene har anbefalt at det ses nærmere på ulike regimer for statlig økonomisk engasjement i havnene for å bidra til at disse utvikles til mer moderne og effektive logistikknutepunkt. Etatene foreslår at det bør vurderes å utforme ordninger for tilskudd, lån, og/eller lånegarantier for ulike investeringsformål. Det har også vært foreslått at Norge bør opprette en tilsvarende ordning som i EU der også havner er berettiget til støtte fra infrastrukturmidlene knyttet til TEN-T (Trans-European Transport Network), jf. kapittel 10.2.3. Regjeringen vil se nærmere på disse problemstillingene. I første rekke kan det være aktuelt å utvide bruken av de statlige midlene som i dag er forbeholdt utbygging av fiskerihavner. Slike ordninger må imidlertid utredes og vurderes grundig i forhold til statsstøttereguleringen. Det må også ses nærmere på hvordan slike ordninger vil slå ut i forhold til endringene i havne- og farvannsloven om bl.a. eierskap og selskapsformer. EU-kommisjonen har varslet at retningslinjer for statsstøtte til havner skal legges fram i løpet av 2009. Disse retningslinjene vil være relevante i arbeidet med å vurdere et eventuelt statlig økonomisk engasjement i havnene."

I kapittel 7.4.2 er hovedtrekkene i transportgrenenes økonomiske rammebetingelser fremvist.

I kapittel 8.3.7 er maritim infrastruktur og fiskerihavner omtalt; det gjelder utelukkende omtale av prioriterte fiskerihavneprosjekter.

I kapittel 8.4.2 Særskilt innsats som oppfølging av nordområdesatsingen er sjøtransport omtalt på side 133 og 134 der det bl.a. heter at:

"Det bør synliggjøres overfor andre land og overfor det internasjonale maritime miljø at Norge tar ansvar knyttet til økt maritim aktivitet i nord. Det er viktig at Norge kan tilby havner og havnetjenester i Finnmark som både dekker beredskapsbehov og behovet for servicehavner for eventuelt økt maritim aktivitet. Norske havner i nord bør posisjonere seg og utvikle hensiktsmessig samarbeid for å tiltrekke seg aktivitet. Fiskeri- og kystdepartementet har derfor bedt Kystverket koordinere et samarbeid mellom havner nord i Norge. Dette arbeidet må blant annet innebære en kartlegging av hvilket potensial de forskjellige havnene har, herunder strategisk beliggenhet, dybdeforhold og eksisterende infrastruktur. Koordineringsarbeidet vil innebære å legge til rette for en dialog mellom havnene, og å sette felles utfordringer og mulige løsninger på dagsorden. Konkrete samarbeidsprosjekter med russiske partnere vil også kunne bli aktuelt."

At det i kapittel 8.4.4 Norske områder i Nord som næringsstrategisk plattform heter:

"Regjeringen mener derfor at det i forlengelsen av Nasjonal transportplan 2010–2019 er behov for en særskilt gjennomgang av transportinfrastrukturen i nordområdene. En slik studie skal omfatte alle transportformene og ha et tidsperspektiv som strekker seg utover 2020."

At det i kapittel 10.1.4 er omtalt "Havnestruktur og stamnett til sjøs" der det heter:

"Stamnetthavner og prioritering av farledstiltak og vegtilknytning gir likevel et signal om hvilke havner regjeringen mener vil være de mest sentrale i den kommende planperioden. Staten vil følge utviklingen i trafikk mønsteret nøye med tanke på tiltak i tilknytning til havner. Med bakgrunn i økt olje- og gassutvinning i nord arbeider Kystverket i forhold til havnenes rolle og koordinerer et samarbeid mellom havnene der det legges til rette for dialog og settes fokus på felles utfordringer og mulige løsninger. Kystverket vil også være med på å legge til rette for havnesamarbeid."

"For å styrke sikkerheten og bedre framkomligheten for skipstrafikken i norske farvann og havner, arbeides det med å utvikle farledsnormaler som grunnlag for en systematisk gjennomgang av stamnettet. Etableringen av et slikt farledssystem vil også kunne bidra til å avgrense framtidige konflikter om arealbruken i kystsonen og gi sjøtransporten bedre forutsigbarhet og utviklingsmuligheter."

Omtale i kapittel 11.4 om sikkerhet til sjøs omtales på ca. 2 sider (side 269–271).

Kapittel 11.1.1 Mål om reduksjon av klimagassutslipp fra transportsektoren der tiltak innenfor sjøtransport er omtalt:

"Godstransport langs sjøvegen er et klimavennlig alternativ til vegtransport. Det er derfor et mål å få mer transport av gods til å gå sjøvegen i stedet for på vegen. Regjeringen legger til rette for sjøtransport

gjennom ny havnelovgivning som gir insentiver til mer effektiv havnedrift. Regjeringen vil øke investeringene i farledsutbedringer betydelig samtidig som gebyr og avgiftsbelastningen på sjøtransport reduseres."

Disse medlemmer har altså merket seg at gjennom omtale og informasjon i en rekke ulike kapitler i forslag til NTP 2010–2019 er viktige forhold knyttet til sjøtransport belyst. Disse medlemmer peker på at en rekke av disse forhold bør behandles grundigere og i sammenheng for å utvikle en strategi med effektive virkemidler for å få til en betydelig økning i bruk av sjøtransport for så vel persontransport og godstransport i Norge.

Disse medlemmer peker på at dette gir god klimaeffekt slik noen er opptatt av. Disse medlemmer viser til NTP 2010–2019 side 301:

"Godstransport langs sjøvegen er et klimavennlig alternativ til vegtransport. Det er derfor et mål å få mer transport av gods til å gå sjøvegen i stedet for på vegen."

Disse medlemmer vil peke på at en langt viktigere effekt kan realiseres gjennom å legge til rette for et rammeverk som utvikler og øker bruk av sjøtransport og som derved forbedrer effektiviteten i det samlede nasjonale transportarbeidet. Dette krever etter disse medlemmers oppfatning at tiltak for sjøtransport – som også omfatter sjøsikkerhet og beredskap knyttet til sjøtransport – bør behandles særskilt i en egen stortingsmelding.

Disse medlemmer har merket seg innspill under åpen høring i komiteen om NTP 2010–2019 2. april 2009 gitt av Logistikk- og transportindustriens Landsforening (LTL).

Disse medlemmer er kjent med at LTL er en selvstendig interesse- og arbeidsgiverorganisasjon i NHO-systemet. LTL organiserer hovedtyngden av norske transportindustribedrifter innenfor logistikk, spedisjon og skipsekspedisjon, samt beslektet næringsdrift i tilknytning til havne- og terminalrelatert virksomhet. Disse medlemmer merket seg synspunkt om at ny NTP og ny havne- og farvannslov ikke fører til mer gods på sjø. Disse medlemmer er enig i at en kartlegging av kystnære godsvolum bør gjennomføres. Disse medlemmer peker også på at konkrete og praktisk rettede tiltak for å øke godsmengde transportert på sjø innenlands må ha som modell samlastmodellen som i dag opereres med godt resultat innen landsbasert transport (særlig innenfor jernbanebasert innenlands godstransport) basert på velfungerende terminaler og hurtig transport til avklarte tider. Disse medlemmer peker på at disse synspunkter understøtter behovet for egen stortingsmelding om sjøtransport.

Disse medlemmer viser for øvrig til representantforslaget; og peker spesielt på de 7 områdene som er særskilt omtalt:

1. Stortingsmeldingen bør inneholde en komplett gjennomgang av det juridiske rammeverket for sjøtransporten i Norge. Den daværende regjeringen la 16. mai 2002 frem en prosjektrapport ved navn "Forskriftsdugnaden – prosjekt for opprydding i forskriftsregelverket", da var et av forenklingsprosjektene å redusere antall forskrifter under Sjøfartsdirektoratet. På den tiden var det 130 forskrifter for sjøfart og sjømenn på totalt 1 700 sider, og dette til tross for at fiske- og fangstfartøy ble holdt utenfor prosjektet. Det finnes dessverre fortsatt et villnis av lovgivning på området. Per i dag finnes det for eksempel 54 sentrale forskrifter hjemlet i lov av 8. juni 1984 nr 51 om havner og farvann mv., 18 sentrale forskrifter hjemlet i lov av 16. juni 1989 nr 59 om lostjenesten mv., 28 sentrale forskrifter hjemlet i lov av 3. desember 1948 nr 7 om pensjonstrygd for sjømenn, og 93 lokale forskrifter knyttet til havnedistrikter.
2. Stortingsmeldingen bør inneholde en gjennomgang knyttet til offentlig finansiering og drift av sjøfartsrelatert infrastruktur, herunder gebyrer og avgifter. Konsekvensene av de ulike gebyrene og avgiftene bør være gjenstand for en grundig drøfting. Forslagsstillerne ønsker at Norge i større grad investerer i innenlands infrastruktur. Likebehandling av offentlige og private havner legges til grunn.
3. Stortingsmeldingen bør inneholde en gjennomgang knyttet til sjøveis stamnett, herunder stamnetthavner og tilknytning til øvrig infrastruktur.
4. Stortingsmeldingen bør inneholde en gjennomgang knyttet til sjøbasert kollektivtransport i sentrale og rurale strøk, inkludert spørsmål knyttet til belønningsordninger for sjøbasert kollektivtransport rundt de store byene.
5. Stortingsmeldingen bør inneholde en gjennomgang knyttet til sjøbasert godstransport, herunder innenlandsk og utenlandsk containertransport.
6. Stortingsmeldingen bør inneholde en gjennomgang knyttet til beredskap, herunder farleder, driftssentraler, bergingstjenester og oljeverneberedskap.
7. Stortingsmeldingen bør inneholde en gjennomgang knyttet til den statlige organiseringen. Forslagsstillerne ønsker i utgangspunktet at Samferdselsdepartementet omorganiseres til et transportdepartement med ansvar for informasjonstransport, energitransport, land-, vann- og lufttransport, inkludert havner, flyplasser og transportterminaler. Det samme gjøres med direktoratene slik at et felles transportdirektorat får ansvar for all infrastruktur. Forslagsstillerne ønsker dessuten å etablere et Statens transporttil-

syn som står for kontroll av all transport, samtidig som disse påser at regler og særlig sikkerhetsbestemmelser følges."

Disse medlemmer peker i tillegg til disse 7 punktene på at spørsmål om statlig støtte til finansiering av havner bør utredes og avklares. Disse medlemmer peker på at det bør vurderes å utforme ordninger for tilskudd, lån, og/eller lånegarantier for ulike investeringsformål for å modernisere og effektivisere norske stamnetthavner. Disse medlemmer peker også på at oppfølging av de ulike områdene som er omtalt i forslag til NTP 2010–2019 må inngå i en helhetlig stortingsmelding om sjøtransport.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen snarest legge frem en egen stortingsmelding om strategi og tiltak knyttet til effektiv sjøtransport og havnestruktur i tråd med de føringer som er omtalt i og ved behandling av Dokument nr. 8:48 (2008–2009)."

FORSLAG FRA MINDRETALL

Forslag fra Fremskrittpartiet:

Stortinget ber Regjeringen snarest legge frem en egen stortingsmelding om strategi og tiltak knyttet til effektiv sjøtransport og havnestruktur i tråd med de føringer som er omtalt i og ved behandling av Dokument nr. 8:48 (2008–2009).

KOMITEENS TILRÅDING

Komiteens tilråding fremmes av Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre.

Komiteen har ellers ingen merknader, viser til representantforslaget og råar Stortinget til å gjøre slikt

vedtak:

Dokument nr. 8:48 (2008–2009) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Arne Sortevik, Per Sandberg, Bård Hoksrud, Hans Frode Kielland Asmyhr og Ketil Solvik-Olsen om å få fremlagt en egen stortingsmelding om strategi og tiltak knyttet til effektiv sjøtransport og havnestruktur – bifalles ikke.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 23. april 2009

Per Sandberg

leder

Arne Sortevik

ordfører

Vedlegg**Brev fra Fiskeri- og kystdepartementet v/statsråden til transport- og kommunikasjonskomiteen, datert 27. mars 2009****Dokument nr. 8:48 (2008-2009) forslag fra stortingsrepresentantene Arne Sortevik, Per Sandberg, Bård Hoksrud, Hans Frode Kielland Asmyhr og Kjetil Solvik-Olsen om å få fremlagt en egen St.meld. om strategi og tiltak knyttet til effektiv sjøtransport og havnestruktur**

Jeg viser til brev av 12. mars 2009 fra Stortingets transport og kommunikasjonskomité hvor det bes om en uttalelse til Dokument nr. 8:48 (2008-2009) fra stortingsrepresentantene Arne Sortevik, Per Sandberg, Bård Hoksrud, Hans Frode Kielland Asmyhr og Kjetil Solvik-Olsen. I dokumentet fremmes det følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen snarest legge frem en egen stortingsmelding om strategi og tiltak knyttet til effektiv sjøtransport og havnestruktur."

Regjeringen la 13. mars 2009 frem St.meld. nr. 16 (2008-2009) Nasjonal transportplan 2010-2019. Her går det frem at planrammen knyttet til sjøtransport styrkes med 77 %, fra gjennomsnittlig 614 mill. kr. til 1085 mill. kr. årlig, sammenholdt med planrammen for perioden 2006-2015. I planen er det for øvrig nedfelt en politikk og et virkemiddelapparat som vil legge til rette for mer sjøtransport.

Under følger mine kommentarer til momentene som forslagsstillerne mener bør drøftes i en egen stortingsmelding om sjøtransport.

Juridisk rammeverk for sjøtransporten

En viktig del av det juridiske rammeverket for sjøtransporten er i stor grad nedfelt i lov om havner og farvann, med tilhørende forskrifter. Ny lov om havner og farvann ble vedtatt i Stortinget i februar i år, og det er satt i gang et omfattende arbeid med utformingen av et nytt forskriftsverk som følge av den nye loven. I arbeidet legges det avgjørende vekt på å gjøre forskriftsverket så oversiktlig som mulig, blant annet ved å begrense antallet forskrifter. Jeg viser i denne sammenheng til Ot.prp. 75 (2007-2008) Om lov om havner og farvann, og Stortingets behandling av denne. Arbeidet med dette forskriftsverket er svært omfattende, men det er min ambisjon at vesentlige deler av dette skal kunne gjøres gjeldende fra 1. januar 2010.

Den nye loven legger videre til rette for god framkommelighet, trygg ferdsel og forsvarlig bruk og forvaltning av farvannet. Videre skal den legge til rette for en effektiv og sikker havnevirksomhet som

ledd i sjøtransport og kombinerte transport. Etter som vesentlige deler av det juridiske rammeverket for sjøtransporten dermed er under grundig fornyelse finner jeg det ikke hensiktsmessig å forta en gjennomgang av det juridiske rammeverket for sjøtransport på det nåværende tidspunkt.

Offentlig finansiering og drift av maritim infrastruktur

I Nasjonal transportplan 2010-2019 er det gjort en gjennomgang av gebyr- og avgiftsbelastningen for de ulike transportformene. En av konklusjonene som kan trekkes etter denne gjennomgangen er at sjøtransporten sett under ett kommer relativt gunstig ut sammenliknet med vegtransport, men at det er betydelige forskjeller mellom innenriks og utenriks sjøtransport. For å stimulere til økt godstransport på sjø foreslår regjeringen lettelser i sjøtransportens brukerbetaling på 115 mill. kr gjennom å avvikle Kystgebyret og årsavgift for havnesikkerhet.

Parallelt med dette gjennomgår Fiskeri- og kystdepartementet og Kystverket lostjenesten med sikte på effektivisering, uten at dette skal gå ut over sikkerheten til sjøs. Det vil blant annet bli sett på mulighetene til å utvide gjeldende områder for lospliktfriske seilingskorridorer. I tillegg vil det bli enklere å få utstedt farledsbevis slik at flere skip kan gå uten los. En omlegging av lostjenesten vil gi muligheter for effektiviseringsgevinster og ressursbesparelser som vil komme brukerne av sjøtransporten til gode i form av reduserte kostnader. Saken sendes på høring i 2009.

Staten har, med unntak for fiskerihavner, ingen økonomiske virkemidler for direkte investeringer eller medvirkning i havnedrift. Havnene som inngår i transportnettverket er enten kommunale eller private, og alle utbedringer og investeringer i havnesektoren bekostes av havnene selv. Staten bekoster farleder, veger og jernbanespor til havnene. Det er i så måte ingen forskjellsbehandling mellom offentlige og private havner.

I St.prp. nr. 37 (2008-2009) om endringer i statsbudsjettet 2009 med tiltak for arbeid ble bevilgningen til fiskerihavner og farleder økt med ytterligere 80 millioner kroner. I tillegg ble bevilgningen til vedlikehold av fyrstasjoner styrket med 10 millioner kroner. Det ble også bevilget 40 millioner kroner til fornyelse av teknisk utstyr på Fedje trafikksentral.

I Nasjonal transportplan 2010-2019 foreslås det en sterk økning i planrammen for fiskerihavner og

farleder. Det legges opp til en årlig bevilgning til fiskerihavnetiltak på 147 mill. kr. Regjeringen foreslår også å øke tilskuddsposten til kommunale fiskerihavnetiltak til 52 mill. kr pr. år. Dette gir rom for rask realisering av en rekke mindre tiltak. Når det gjelder farledsinvesteringer legges det opp til en gjennomsnittlig årlig ramme på 286 mill. kr, som er 173 mill. kr mer enn forrige NTP la opp til.

Havnestructur og stamnett til sjøs

Regjeringen vil utvikle gode nett for hver transportsektor og gode koblinger mellom sektorene. Sammenkobling er viktig for å styrke mulighetene til overføring av transport fra veg til sjø eller bane, og en slik overføring vil øke fleksibiliteten og effektiviteten i transportene.

I Nasjonal transportplan 2010-2019 er det foretatt en gjennomgang av havnestructuren, og det er en oversikt over stamnetthavner og sjøverts og landverts infrastruktur (se fig. 10.1 i St.meld. 16 (2008-2009)). Stamnetthavnene kan være både offentlige og private. Regjeringen legger i nevnte melding til grunn at alle stamnetthavnene skal være tilknyttet stamnettet til sjøs, og ha riksvegtilknytning. Dette innebærer at staten beholder ansvaret for farledene og vegene til stamnetthavnene også etter gjennomføringen av regionreformen. Stamnettet til sjøs legges til grunn for de farledsutbedringene som regjeringen foreslår prioritert i Nasjonal transportplan 2010-2019.

Det vil være markedet (vareiere og transporttilbydere) som ut i fra økonomiske og bedriftsmessige vurderinger velger hvilke havner som anløpes og således avgjør hvilke havner som er sentrale i det norske transportsystemet. Stamnetthavner og prioritering av farledstiltak og vegtilknytning gir likevel et signal om hvilke havner regjeringen mener det vil være viktigst å prioritere i den kommende planperioden. Staten vil følge utviklingen i trafikkmønsteret nøye med tanke på tiltak i forbindelse med rulleringene av Nasjonal transportplan.

Sjøbasert kollektivtransport

Sjøbasert kollektivtransport er, i likhet med annen kollektiv transport, i stor grad et fylkeskommunalt ansvar. Staten opprettet i 2004 en belønningsordning for å premiere byområder som fører en areal- og transportpolitikk som reduserer biltrafikken og øker bruken av kollektivtransport. Videre satte staten i 2007 i gang programmet "Kollektivtransport i distriktene" i samarbeid med fylkeskommunene.

Det er opp til fylkeskommunene å legge til rette for kollektivtransport med de transportmidlene som ansees som egnet i de forskjellige områdene i landet.

Sjøbasert godstransport

De siste årene har det vært en stor vekst i godstransporten, og veg og sjøtransport dekker sammen den største delen av godstransportmarkedet.

Sjøtransport dominerer de internasjonale varestrømmene. 83 pst av all godstransport til/fra Fastlands-Norge foregår med skip, 14 pst med lastebil, mens resterende 3 pst fraktes med fly eller jernbane.

Bulkvarer, målt i tonn, utgjør mesteparten av det som transporteres både innenriks og i tilknytning til Norges utenrikshandel. Disse transportene er i stor grad lokale transporter, eller produkter som fraktes med skip eller jernbane der det er mulig. Veg- og sjøtransport har over lengre tid hatt omtrent samme andel av godstransportarbeidet med omtrent 47 pst. hver, mens jernbanen utfører 6-7 pst. av godstransportarbeidet. Målt i tonnkm vokser imidlertid transportarbeidet vesentlig mer på veg og sjø enn på bane. Godstransporten til sjøs og med lastebil har helt ulik sammensetning. Skip tar gods som skal fraktes langt, med en gjennomsnittlig transportlengde på 446 km. Tilsvarende tall for lastebilen var 64 km. Det er særlig transporter mellom landsdelene som bidrar til veksten i transportarbeidet. Det har for eksempel vært en årlig vekst på rundt 10 pst. i godsmengder mellom Østlandet og henholdsvis Sørlandet, Vestlandet, Trøndelag og Nordland de siste 10-15 årene. Dette har bidratt til stor økning både i vegtransport og jernbanetransport, mens sjøtransporten i mindre grad har tatt del i denne veksten.

For øvrig vises det til Nasjonal transportplan 2010-2019, hvor det også gjøres rede for konkurranseflatene mellom transportformene.

Beredskap

Nasjonal transportplan 2010-2019 gir sammen med St.meld. nr. 14 (2004-2005) På den sikre siden en god oversikt over relevante problemstillinger innen sjøsikkerhet og beredskap mot akutt forurensing. Blant annet er det i forbindelse med utformingen av Nasjonal transportplan 2010-2019 gjort et omfattende arbeid knyttet til prioritering av konkrete farledsutbedringer som vil bidra til både økt sikkerhet og økt fremkommelighet for sjøtransporten. I tillegg legger regjeringen opp til fornyelse av Kystverkets trafikksentraler, noe som vil bidra til sikrere drift og styrket sjøtransport. Regjeringen foreslår også i NTP 2010-2019 å øremerke 54 mill. kr årlig til fornyelse av Kystverkets fartøy. Kystverket vil dermed få mulighet til å anskaffe mer effektive og multifunksjonelle anleggs-, vedlikeholds- og oljevern fartøy som vil bidra til ressursbesparelser i etaten.

Videre foreslås det at planrammen for vedlikehold av navigasjonsinstallasjoner øker med ca 40 mill. kr årlig. Bevilgningene til trafikksentraler økes

med 25 mill. kr per år, og dette skal gå til fornyelse av det tekniske utstyret på sentralene.

I det er i dag leid inn tre slepefartøy over Fiskeri- og kystdepartementets budsjett. To av disse er leid inn på helårlig basis, mens det siste leies inn i vinterhalvåret. Slepefartøyene utgjør den statlige slepebåtberedskapen for Nord-Norge. Fra 2010 ønsker regjeringen å styrke slepebåtberedskapen i Nord-Norge til tre helårsdrevne fartøy over Fiskeri- og kystdepartementets budsjett. Kystverket er i denne sammenheng bedt om å utrede alternative løsninger med tilsvarende beredskapsnivå.

For øvrig vises det til St.prp. nr. 1 (2008-2009) for Fiskeri- og kystdepartementet hvor det legges opp til en styrking av bevilgningene til oljevernberedskapen slik at Kystverkets utskiftingsplan for oljemateriell i de statlige depotene langs kysten kan følges opp innen 2010. Det må løpende foretas risikoanalyser og vurderinger knyttet til dimensjoneringen av oljevernberedskapen.

Statlig organisering

Vurderinger knyttet til hvordan staten mest hensiktsmessig kan organiseres for å løse sine oppgaver er viktig og krevende. Det er ofte en rekke perspektiver som kan anlegges, og det vil være mange hensyn som må avveies. Grensesnitt mellom departementenes ansvarsområder vil alltid måtte forekomme.

Norge er en betydelig havnasjon. Vår hav- og kystforvaltning byr samlet sett på en rekke utfordrende oppgaver, bl.a. behovet for helhetlig tilnærming knyttet til arealbruk, interesseavveining, reguleringer og sikkerhet og beredskapsnivå. Det er min mening at behovene for, og den samlede nytten av, å

kunne legge slike perspektiver til grunn er større enn den gevinsten som isolert sett muligens oppnås ved en samling av all samferdsels- og transportpolitikk i et departement, slik forslagstillerne går inn for.

Spørsmålet ble forøvrig drøftet i St.prp. nr. 1 (2002-2003) for Fiskeri- og kystdepartementet, og det vises til denne. I tiden etter 2003 har behov for helhetlig havforvaltning forsterket seg ytterligere. For eksempel er en helhetlig hav- og kystforvaltning svært viktig i et nordområde og arktisk perspektiv, der sjøsikkerhet, rammebetingelser for sjøtransporten og reguleringer av denne er sentrale virkemidler.

Avslutning

Som det går frem av gjennomgangen over oppfyller Regjeringen løftene nedfelt i Soria Moria-erklæringen, blant annet gjennom Nasjonal transportplan 2010- 2019, og ved å få på plass en ny havne- og farvannsløp. I all hovedsak mener jeg også at Nasjonal transportplan 2010-2019 behandler de temaene som forslagstillerne ønsker drøftet i en egen stortingsmelding.

Samspillet mellom ulike transportformer er grunnleggende for å styrke sjøtransporten. Jeg mener derfor at en egen stortingsmelding om sjøtransport ikke vil være hensiktsmessig, men at alle transportformene heller bør behandles samlet, og med lik planleggingshorisont, slik Nasjonal transportplan legger opp til.

Avslutningsvis vil jeg understreke at jeg deler forslagstillernes engasjement for å styrke sjøtransportens stilling i markedet. Etter min oppfatning er det imidlertid ikke behov for en egen stortingsmelding om sjøtransport på dette tidspunktet.

