



Representantforslag nr. 1

(2007-2008)

fra stortingsrepresentantene Øyvind Halleraker, Trond Helleland,
Martin Engeset og Kari Lise Holmberg

Dokument nr. 8:1 (2007-2008)

Representantforslag fra stortingsrepresentantene Øyvind Halleraker, Trond Helleland, Martin Engeset og Kari Lise Holmberg om å ta vannveie- ne inn i Nasjonal transportplan

Til Stortinget

BAKGRUNN

Vannveiene våre blir i dag stemoderlig behandlet. Både Telemarkskanalen og Haldenkanalen forfaller og er på randen av økonomisk ruin. Det er en del nyttrafikk både på Telemarkskanalen og Haldenvassdraget. Vannveiene burde være en naturlig del av Nasjonal transportplan for å sikres en stabil og langsiktig forvaltning. Det er viktig at man har en forutsigbarhet i styringen av kanalene. Dersom staten viser interesse for kanalene, kan dessuten et stort uutnyttet potensial realiseres. Både Haldenkanalen og Telemarkskanalen kan bevares som transportåre og videreutvikles som kultur- og reiselivsattraksjoner. Det er avgjørende for å få dette til at det kommer på plass et tilstrekkelig robust spleiselag mellom staten, regionale og lokale myndigheter og næringsliv.

Da Telemarkskanalen ble åpnet i 1892, ble den i Europa omtalt som det åttende underverk. Telemark fylkeskommune overtok eierskapet til kanalen fra Olje- og energidepartementet i 1990. På samme tid ble det inngått en driftsavtale med Statens vegvesen. Avtalen opphørte 1. januar 2003.

I dag er driften av kanalen organisert i fylkeskommunens egen driftsavdeling. Det er seks fast ansatte, og i sommersesongen utvides antallet med cirka 35 sommervikarer. Kanalen har et budsjett på cirka 8 mill. kroner. Inntektene kommer fra sluseavgifter, passasjeravgifter, leieinntekter og inntekter fra flø-

ting. Rundt 40 000 reisende benytter seg i dag av tilbudet.

Telemarkskanalen har likevel et stort etterslep på 60 mill. kroner til vedlikehold av sluseanlegg, bygninger, brygger og demninger.

Haldenkanalen, tidligere Fredrikshalds kanal, er en del av Haldenvassdraget. Den er den første av Norges to kanaler med sluser og ble ferdig i 1849. Deretter ble den utvidet med Brekke sluser i 1852 og Krappeto-anlegget i 1857. Haldenkanalen ble bygget for å tjene tømmerfløtingen mellom Skulerud, en stasjon på Aurskog-Hølandsbanen, og Tistedal. Fra 1877, da Brekke sluser var gjenoppbygd, har kanalen vært i sammenhengende drift. Tømmertransporten opphørte i 1982.

I motsetning til Telemarkskanalen har staten, ifølge Olje- og energidepartementet, historisk bare hatt mindre eierinteresser i Haldenkanalen, men det er naturlig at staten, på grunn av dens særegne karakter og for å få en helhetlig kanalforvaltning, bidrar med støtte til opprettholdelse også av denne. Også Haldenkanalen har hatt store økonomiske vanskeligheter med å få til en langsiktig forvaltningsplan, på grunn av svært uforutsigbar finansiering av vedlikehold.

Andre lands kanaladministrasjon

I Sverige har Sjøfartsverket det statlige ansvaret. Sjøfartsverket har de siste årene satt av cirka 70 mill. kroner som et statlig bidrag til vannveienes vedlikehold, sikkerhetsinstallasjoner mv. I Frankrike ligger ansvaret for kanalene hos Voies Navigables de France som også forvalter 8 500 km av vannveiene gjennom Frankrike og utvikler den nye Seine-Nordkanalen. I Belgia er ansvaret delt mellom administrasjonene i Brüssel, Flandern og Valonia. I Nederland ligger ansvaret hos Inspectie Verkeer en Waterstraat, i Tyskland hos Wasser und Schifffahrtsverwaltung des Bundes og i Storbritannia British Waterways. Det er

svært ulike systemer i alle disse landene, men den statlige finansielle ansvarstaking for forvaltningen er likevel tydelig.

FORSLAG

På denne bakgrunn fremmes følgende

f o r s l a g :

Stortinget ber Regjeringen utarbeide en langsiktig forvaltningsplan for vannveiene som tas inn som en integrert del av Nasjonal transportplan.

4. oktober 2007