



Innst. S. nr. 218

(2005-2006)

Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument nr. 8:71 (2005-2006)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen til forslag fra stortingsrepresentantene Arne Sortevik, Bård Hoksrud, Per Sandberg og Kenneth Svendsen om en vurdering av samferdselsmessige tiltak som kan sikre øysamfunn og kystkommuner bedre næringsmessig verdiskaping

Til Stortinget

SAMMENDRAG

I dokumentet fremmes følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen gi Stortinget en vurdering av hvordan øysamfunn og kystkommuner som samferdselsmessig er ensidig avhengig av bilferge og hurtigbåt, kan gis bedre mulighet for næringsmessig verdiskaping."

KOMITEENS MERKNADER

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Eirin Faldet, Svein Gjelseth, Irene Johansen, Stein Knutsen, Tor-Arne Strøm og Truls Wickholm, fra Fremskrittspartiet, Bård Hoksrud, lederen Per Sandberg og Arne Sortevik, fra Høyre, Øyvind Halleraker og Trond Helleland, fra Sosialistisk Venstreparti, Hallgeir H. Langeland, fra Kristelig Folkeparti, Jan Sahl, fra Senterpartiet, Eli Sollied Overaas, og fra Venstre, Borghild Tenden, viser til vedlagte uttalelse datert 23. mai 2006 fra Samferdselsdepartementet v/statsråden i saken.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, mener det er et overordnet mål i distrikts- og regionalpolitikken å legge til rette for like-

verdige levekår i hele landet og å opprettholde hovedtrekkene i bosettingsmønsteret. Flertallet vil understreke at samferdsel er en viktig forutsetning for bosetting, næringsutvikling og ressursutnyttelse og at det offentlige har ansvar for at det er et godt og moderne kommunikasjonsnett i hele landet.

Flertallet mener det er et viktig mål å legge til rette for en positiv utvikling i hele landet og øke satsingen på samferdsel. Dette betyr blant annet å prioritere utbygging av vegnettet i distriktene, å opprettholde et godt riksvegferjetilbud og å utbedre havner og farleder.

Et annet flertall i komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre, mener at riksvegferjene er å regne som en del av vegnettet og at utgiftene for de som benytter disse bør reduseres. Dette flertallet viser til at Regjeringen vil bedre rabattordningene og utrede om enkelte strekninger kan gjøres gratis.

Dette flertallet viser til at arbeidet med Nasjonal transportplan (NTP) for perioden 2010-2019 har startet opp. Utformingen av NTP skjer i en grundig planprosess der samordning av sektorvise tiltak og innhenting av synspunkter fra lokale myndigheter og lokalt næringsliv blir ivaretatt. Dette flertallet viser til at det i retningslinjene for transportetatens arbeid med grunnlagsmateriale for ny NTP er uttrykkelig uttalt at det skal legges stor vekt på medvirkning fra fylkeskommuner og storbyer, og fra bruker- og interessegrupper i planprosessen.

Dette flertallet mener at NTP er det mest egnede og hensiktsmessige dokumentet der Stortinget kan få seg forelagt en samordning av sektorvise tiltak innenfor samferdselspolitikk og næringspolitikk. Kartlegging av øysamfunn og kystkommuner som er ensidig avhengig av bilferge og hurtigbåt, er også forhold som bør avdekkes og beskrives i NTP-prosessen.

Dette flertallet tilrår derfor at Dokument nr. 8:71 (2005-2006) vedlegges protokollen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre viser til at i vårt langstrakte land står bilen fortsatt for den betydeligste delen av transportarbeidet. Særlig gjelder dette i områder med spredt bosetting. Dette betyr at det fortsatt er nødvendig å styrke satsingen på vegutbygging i distriktene for å bedre framkommeligheten for befolkningen og næringslivet. I kystdistriktene spiller lokal transport med hurtigbåt og ferje en viktig rolle utover dette. Ikke minst gjelder dette i områder uten fast vegforbindelse; og da både innenfor godstransport og persontransport.

Disse medlemmer viser til at vi har mange slike områder i dette landet og mener de bør sikres gode transportløsninger som er tjenlige for næringsliv og lokalsamfunn.

Disse medlemmer viser til at norsk næringsliv har en avstandsulempe både for næringsliv som betjener nasjonalt marked og for næringsliv som driver eksport. Norske eksportbedrifter har ofte svært lang og kostbar transportvei til sine markeder. For bedrifter der første del av veinettet ikke er vei, men ferje blir avstandsulempen forsterket dersom det er dårlig kapasitet og lav frekvens på ferjene. Disse medlemmer peker også på at dårlig kapasitet og lav frekvens både på ferjer og hurtigbåter der innbyggerne er ensidig avhengig av slike, selvsagt heller ikke fremmer bosetting, sysselsetning og verdiskaping på generell basis.

Disse medlemmer viser til at det i nasjonal næringspolitikk pekes på fisk og fiskeprodukter som et av landets fremtidige satsingsområder. Disse medlemmer mener dette må følges opp med utvikling av samferdselsmessig infrastruktur som gjør det mulig for denne næringen å utnytte muligheten på internasjonale markeder. Ikke minst må dette også gjøres mulig når virksomhet basert på fisk og fiskeprodukter drives på øysamfunn og i øykommuner langs kysten som ikke har vegfast forbindelse til fastlandet og til stamvei/riksveinettet. Nettopp for den type produkter som skal leveres så fersk som mulig på kortest mulig tid til fjerntliggende markeder, er det viktig å unngå unødige forsinkelser som kan redusere holdbarhet og pris og derved også inntekt og konkurranseevne.

Disse medlemmer peker på at statens beste virkemiddel når det gjelder å sørge for ferjeforbindelse med tilfredsstillende kvalitet og regularitet, ligger i statlig kjøp av riksvegferjetjenester som også kan utvides til å gjelde øremerking av midler til enkelte ferjesamband/hurtigbåtsamband etter særlige kriterier.

Disse medlemmer har merket seg at Regjeringen i sitt forslag til tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2006 har brukt nettopp denne muligheten gjennom forslag om økning på Kap. 1320 Statens vegvesen post 72 Kjøp av riksvegferjetjenester. Disse medlemmer merker seg således at post 72 foreslås økt med 1 mill. kroner for å dekke utvidelse av tilbudet med nattferjer i sambandet Stavanger-Tau fra

1. juni 2006. Disse medlemmer viser til at dette er ett av ferjesambandene/områdene som er omtalt av forslagstillerne. For andre av de omtalte samband/områder (Lovund, HALD-prosjektet og Hitra) er det ikke snakk om nattferjer, men først og fremst om ferjer på dag/kveldstid som kan sikre at fersk fisk lastet på vogntog faktisk kommer av gårde samme dag vogntoget er lastet, og at reisende kan komme frem og tilbake innenfor rimelig tidsramme i yrkesmessig og privat sammenheng.

Disse medlemmer mener derfor det er viktig at Regjeringen foretar en vurdering av alle aktuelle øysamfunn og kystkommuner der ferjeforbindelse/hurtigbåtforbindelse er avgjørende viktig for verdiskapingen. Disse medlemmer understreker at økte utgifter for staten gjennom økt kjøp av riksvegferjetjenester eller øremerket kjøp av andre ferjetjenester på kort sikt åpenbart vil gi god samfunnsmessig avkastning på lenger sikt. Disse medlemmer peker på at tiltak via Samferdselsdepartementets budsjett og ansvarsområde på denne måten kan samvirke godt med ønsket politiske mål og strategier på andre politikkområder, og på den måten kan sikre god sektorovergripende samfunnsøkonomisk virkning.

Disse medlemmer fremmer derfor følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen gi Stortinget en vurdering av hvordan øysamfunn og kystkommuner som samferdselsmessig er ensidig avhengig av bilferge og hurtigbåt, kan gis bedre mulighet for næringsmessig verdiskaping."

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at Fremskrittspartiet ønsker kostnadsfri bruk av innenlands ferjetransport på riksveg og at ferjedrift ønskes satt ut på anbud etter krav til kvalitet og regularitet.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre og Venstre viser til forslag fra Fremskrittspartiet, Høyre og Venstre i Innst. S. nr. 183 (2005-2006) Om ein del sakar på Samferdselsdepartementets område:

"Stortinget ber Regjeringen snarlig legge frem en egen sak om prøveordning med gratis riksvegferjer."

FORSLAG FRA MINDRETALL

Forslag fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre:

Stortinget ber Regjeringen gi Stortinget en vurdering av hvordan øysamfunn og kystkommuner som samferdselsmessig er ensidig avhengig av bilferge og hurtigbåt, kan gis bedre mulighet for næringsmessig verdiskaping.

KOMITEENS TILRÅDING

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

v e d t a k :

Dokument nr. 8:71 (2005-2006) - forslag fra stortingsrepresentantene Arne Sortevik, Bård Hoksrud, Per Sandberg og Kenneth Svendsen om en vurdering av samferdselsmessige tiltak som kan sikre øysamfunn og kystkommuner bedre næringsmessig verdiskaping - vedlegges protokollen.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 8. juni 2006

Per Sandberg
leder

Eli Sollied Øveraas
ordfører

Vedlegg

Brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråden til transport- og kommunikasjonskomiteen, datert 23. mai 2006

Dok. nr. 8:71 (2005-2006) Forslag fra stortingsrepr. A. Sortevik, B. Hoksrud, P. Sandberg og K. Svendsen om en vurdering av samfunnmessige tiltak for å sikre øysamfunn og kystkommuner bedre næringsmessig verdiskaping

Det vises til brev av 26.4.2006, med følgende ordlyd i Dokument nr. 8:71 (2005-2006):

"Stortinget ber Regjeringen gi Stortinget en vurdering av hvordan øysamfunn og kystkommuner som samferdselsmessig er ensidig avhengig av bilferge og hurtigbåt, kan gis bedre mulighet for næringsmessig verdiskaping."

Regjeringen har som overordnet mål i distrikts- og regionalpolitikken å legge til rette for likeverdige levekår i hele landet og vil opprettholde hovedtrekkene i bosettingsmønsteret. Regjeringen vil legge fram en egen stortingsmelding om distrikts- og regionalpolitikken, der blant annet transportpolitikken vil være et viktig virkemiddel.

Utgangspunktet for utformingen av transportpolitikken er at den skal være et middel for å nå nasjonale mål knyttet til verdiskaping og velferd, næringsutvikling og regional utvikling. For å nå disse overordnede målene er det avgjørende å utvikle et transportsystem med god framkommelighet i hele landet, samtidig som hensyn til sikkerhet og miljø ivaretas.

I tråd med Soria Moria-erklæringen, vil regjeringen legge til rette for en positiv utvikling i hele landet og øke satsingen på samferdsel. For distriktene innebærer dette blant annet en prioritering av utbygging av vegnettet, opprettholdelse av et godt riksvegferjetilbud og utbedring av havner og farleder.

I forslaget heter det

"...transportmessige/ logistikkmessige forhold i slike øysamfunn og lokale regioner, som samferdselsmessig er ensidig avhengig av bilferge og hurtigbåt, bør kartlegges. Vurdering av eventuelle tiltak for å sikre bedre næringsmessig verdiskaping gjennom bedre samordning av sektorvise tiltak innenfor samferdselspolitikk, bør drøftes i egen sak som legges frem for Stortinget. Forslagsstillerne legger vekt på at synspunkt fra lokale myndigheter og lokalt næringsliv bør innhentes, med hensyn til nødvendig frekvens og kapasitet i sjøvegs forbindelse til fastlandet og til nasjonalt vegnett."

Jeg slutter meg fullt og helt til at samordning av sektorvise tiltak og innhenting av synspunkt fra lokale myndigheter og lokalt næringsliv må tas med i vurderingen ved utforming av transportpolitikken. Dette gjøres i arbeidet med Nasjonal transportplan (NTP).

Synspunkter og innspill fra både regionale myndigheter og næringsliv utgjør viktige bidrag i utformingen av transportpolitikken. Innspillene står sentralt i planleggingsarbeidet for å kunne imøtekomme lokale behov og utfordringer i prosessen som leder fram til NTP.

Vi har nå startet arbeidet med NTP for perioden 2010-2019, som planlegges lagt fram høsten 2008. I retningslinjene fra Samferdselsdepartementet og Fiskeri- og kystdepartementet til transportetatens arbeid med grunnlagsmateriale til meldingen, er det uttrykkelig uttalt at det skal legges stor vekt på medvirkning fra fylkeskommuner og storbyer samt medvirkning fra bruker- og interessegrupper i planprosessen. Det vil i arbeidet bli lagt stor vekt på å utnytte eksisterende fylkes(del)planer og strategiske analyser, slik at hovedfokus i samarbeidet på regionalt nivå i større grad kan rettes mot å utvikle planforslaget.

Riksvegferjer er et statlig ansvar, der rammene for statlige kjøp av riksvegferjetjenester fastsettes i statsbudsjettet. Staten fastsetter driftsstandarder og kjøper tjenester fra ferjeselskapene for drift av riksvegferjesambandene. Ved slike kjøp settes det krav til ytelse, sikkerhet og eventuelt miljø i forbindelse med tildeling av løyve/kontrakt. I 2006 er det forventet at 93 pst. av ferjestrekningene på riksvegnettet tilfredsstillende målsettingen om åpningstid, mens det tilsvarende tallet for oppfyllelse av målsettingen om frekvens er 73 pst.

Fylkeskommunene har ansvaret for fylkesvegferjedriften. Regjeringen har som mål å styrke lokaldemokratiet og desentralisere oppgaver og ansvar. Fylkeskommunen har en viktig rolle som regional utviklingsaktør for å fremme en positiv samfunnsutvikling i sine områder, i samarbeid med kommunene, regional stat og private aktører.

Konklusjon

Jeg anser NTP som det mest egnede og hensiktsmessige dokumentet for å presentere for Stortinget en samordning av sektorvise tiltak innenfor samferdselspolitikk og næringspolitikk. Når det gjelder kartlegging av øysamfunn som er ensidig avhengig av bilferge og hurtigbåt, er også dette forhold som bør avdekkes og beskrives i NTP-prosessen.

Regjeringen legger vekt på at fylkeskommunene og kommunene har et ansvar for å medvirke til ønsket regional utvikling, og vil således ikke gå inn med direkte tiltak og pålegg overfor fylkeskommunen slik forslagsstillerne ønsker.