

Møte torsdag den 24. februar kl. 10

President: *K i r s t i K o l l e G r ø n d a h l*

D a g s o r d e n (nr. 53):

1. Innstilling fra samferdselskomiteen om Østfoldpakka – utbygging av veg, jernbane m.v. Om delvis bompengefinansiering av E6 og E18 gjennom Østfold (Innst. S. nr. 111 (1999-2000), jf. St.prp. nr. 26 (1999-2000))
2. Referat

Minnetale over tidligere stortingsrepresentant Aslaug Fredriksen

Presidenten: Ærede medrepresentanter!

Tidligere stortingsrepresentant Aslaug Fredriksen er død, 81 år gammel.

Aslaug Fredriksen ble valgt som medlem av Sunndal kommunestyre fra Kristelig Folkeparti i 1967 og satt i kommunestyret fram til 1977, da hun ble valgt inn på Stortinget. Hun var medlem av formannskapet fra 1971 til 1975. En kort periode var hun også medlem av Møre og Romsdal fylkesting.

På Stortinget satt hun i to perioder, først som medlem av fiskerikomiteen, deretter som medlem av sosialkomiteen.

Aslaug Fredriksen vil bli husket som en positiv, åpen og varm person. Hun var mye etterspurt som taler, og hun reiste mye på besøk til lokallag og fylkeslag over hele landet. Men særlig ble hun kjent i sitt eget hjemfylke, Møre og Romsdal, ved besøk i lokallagene eller som festtaler i ulike sammenhenger. Hun hadde evnen til å inspirere og engasjere andre. Ved siden av politikken gav hun mye av sin tid og sitt sterke engasjement til misjonsarbeid og i menighetsrådsammenheng.

Aslaug Fredriksen engasjerte seg i et bredt spekter av ulike saker. I mange år var hun medlem av Det Norske Misjonsselskaps kretsstyre for Møre og Romsdal. Vern om ekteskapet og familien lå hennes hjerte nær. Men hun hadde også viktige verv innen finans- og næringslivsvirksomhet. Hun var medlem av hovedstyret for Folkestrygdofondet i seks år, hvorav nestleder i to år. Hun var medlem av representantskapet i Forretningsbanken A/S, Trondheim, og satt i flere år som styremedlem i A/S Fiskekreditt.

I mange år var hun medlem av Det Norske Misjonsselskaps kretsstyre for Møre og Romsdal.

Med Aslaug Fredriksen har et varmt og samfunnsengasjert menneske gått bort. De som arbeidet sammen med henne, husker henne som en stødig, blid og behagelig person å være sammen med. Hun hadde mange hjertesaker og stod på sine meninger, men samtidig møtte hun sine meningsmotstandere med åpenhet og respekt. Derfor ble hun godt likt og var dypt respektert for det hun stod for.

Vi lyser fred over Aslaug Fredriksens minne.

Representantene påhørte stående presidentens minnetale.

Presidenten: Representanten John Dale, som har vært permittert, har igjen tatt sete.

Den innkalte vararepresentant for Oslo, Berit Kvæven, har tatt sete.

Fra Høyres stortingsgruppe foreligger søknad om sykepermisjon for representanten Bjørn Hernæs i tiden fra og med 24. februar og inntil videre.

Denne søknad foreslås behandlet straks og innvilget. – Det anses vedtatt.

Fra 1. vararepresentant for Hedmark fylke, Magnhild Afseth Olrud, foreligger søknad om å bli fritatt for å møte under representanten Bjørn Hernæs' permisjon, av velferdsgrunner.

Etter forslag fra presidenten ble enstemmig besluttet:

1. Søknaden behandles straks og innvilges.
2. 2. vararepresentant, Tomas Smedsrud, innkalles for å møte i permisjonstiden.

Presidenten: Tomas Smedsrud er til stede og vil ta sete.

Representanten Erna Solberg vil fremsette et privat forslag.

Erna Solberg (H): På vegne av representanten Per-Kristian Foss og meg selv vil jeg fremme forslag om å be Regjeringen gjennomføre tiltak for å sikre fri konkurranse på markedet for kommunale tjenestepensjonsordninger.

Presidenten: Forslaget vil bli behandlet på reglementsmessig måte.

S a k n r . 1

Innstilling fra samferdselskomiteen om Østfoldpakka – utbygging av veg, jernbane m.v. Om delvis bompengefinansiering av E6 og E18 gjennom Østfold (Innst. S. nr. 111 (1999-2000), jf. St.prp. nr. 26 (1999-2000))

Presidenten: Etter ønske fra samferdselskomiteen vil presidenten foreslå at debatten blir begrenset til 1 time og 40 minutter, og at taletiden blir fordelt slik på gruppene:

Arbeiderpartiet 35 minutter, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Høyre 15 minutter hver, Senterpartiet, Venstre og representanten Bastesen 5 minutter hver.

Videre vil presidenten foreslå at det ikke blir gitt anledning til replikker etter de enkelte innlegg, og at de som måtte tegne seg på talerlisten utover den fordelte taletid, har en taletid på inntil 3 minutter. – Dette anses vedtatt.

Ola Røtvei (A) (ordfører for saken): Vittige røster vil ha det til at samferdselskomiteen nå reiser rundt om i landet og samler inn penger til viktige vegprosjekter. Kanskje er det ikke så langt unna sannheten. Med bompenger kreves det etter hvert inn betydelige midler som går til investeringsformål for vegsektoren. Bompengeprojekte-

ne begynner etter hvert å få et stort omfang. Men den som har hjulpet godt til med dette, er i høyeste grad tidligere samferdselsminister Dørum, som reiste landet rundt med sitt slagord «dugnad og spleis».

Alle disse bompengeprojektene reiser på mange måter flere prinsipielle spørsmål. Med bompenger får vi satt i gang flere prosjekter samtidig, men i sum vil de statlige bevilgningene bli like store. Gjennom avtaler med bompengeselskaper binder Stortinget seg på flere måter til masten. Ved reduserte rammer vil prioritering mellom bompengeprojekt og 100 pst. statlige prosjekt bli vanskelig. Det hersker ingen tvil om at de sistnevnte prosjektene vil bli de skadelidende. Derfor får vi i komiteen krysse fingrene og håpe på høyere rammer enn det som nå ligger til grunn i det foreløpige utkastet til Nasjonal transportplan for kommende tiårsperiode. Stortinget vil også stå overfor en stor utfordring i prioriteringen mellom alle disse bompengeprojektene.

Det har fra faglig og lokalpolitisk hold etter hvert blitt en praksis å fremme bompengepakker i sterkt trafikkerte områder. I denne sammenheng vil jeg understreke at disse pakkene må ha forholdsvis lang gjennomføringstid. Pakkene inneholder som regel mange elementer, veg, bane og andre miljø-, sikkerhets- og kollektivtiltak. Det handler om store investeringssummer og behov for justeringer underveis. Man kan med andre ord at si vegen blir til mens man går.

Dette gjelder også gjennomføringen av en samlet østfoldpakke som vi behandler første del av i dag. Flertallet slutter seg til prinsippene som ligger til grunn for gjennomføringen av fase 1 i denne pakka. Det betyr at flertallet slutter seg til at bompengeselskapet får tillatelse til å starte innkreving av bompenger for delvis finansiering og utbygging av E6 og E18 gjennom Østfold. Videre får selskapet ansvar for å oppta og administrere nødvendige lån. Vegdirektoratet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsette nærmere regler for finansieringsordningen.

I forbindelse med finansieringsordningen vil jeg påpeke at Østfoldpakka ikke består av ett prosjekt, men av flere enkeltprosjekter med ulik byggestart fordelt utover gjennomføringsperioden for pakka. Gjennomføringstakten vil derfor være avhengig av bompengeinntektene og de årlige statlige bevilgninger. Det foreligger ikke noe endelig kostnadsoverslag og finansieringsopplegg for fase 1, men det legges til grunn at statens bidrag tilsvarer i hovedsak en videreføring av nivået på bevilgningene i vegplanen for 1998-2007.

Fastsetting av statlige rammer og prioritering av enkeltprosjekt vil Stortinget måtte komme tilbake til i forbindelse med behandlingen av Nasjonal transportplan og de årlige budsjettproposisjoner.

Trafikken på riksvegnettet i Østfold har de siste seks årene økt med 5 pst. pr. år. Dette er det dobbelte av landsgjennomsnittet. Denne trafikkveksten er en stor utfordring i en samlet transportplanlegging for Østfold. Trafikkmønsteret gjenspeiler stor pendlertrafikk over fylkesgrensa mot Oslo samt stor gjennomgangstrafikk til og fra utlandet; om lag 80 pst. av den landbaserte uten-

rikstransporten for gods og personreiser går gjennom Østfold.

Når Øresund-forbindelsen står ferdig, vil det gi bedre forbindelse mot Europa både for veg og bane. Størst forbedring vil det gi for jernbanen, og det må vi utnytte. Jeg er overbevist om at banetransport vil være framtidens godstransportform gjennom Europa.

I årene som kommer, vil hovedutfordringene for Østfold være:

- rask reduksjon av omfanget og alvorlighetsgraden for ulykker på vegene
- å videreutvikle transportsystemet og bedre kontakten mellom transportformene slik at transporten inn og ut av landet betjenes på en tilfredsstillende måte
- å øke framkommeligheten på overbelastede veger i byområdene ved å utvikle et mer tjenlig vegnett, og ved å redusere biltrafikken med økt satsing på kollektivtrafikk

En samlet østfoldpakke vil være et viktig bidrag i denne sammenheng. Derfor understreker flertallet at det er viktig at arbeidet med fase 2 fortsetter, og at en samlet pakke realiseres.

I forbindelse med gjennomføringen av fase 1 understreker flertallet at det legges til rette for gode kollektivløsninger mot Oslo-området. I denne sammenheng er jernbaneutbyggingen i Moss et viktig element. Flertallet legger opp til en utbygging av dobbeltsporet fra Sandbukta til ny Moss stasjon og ber Regjeringen komme tilbake til et opplegg for finansieringen i Nasjonal transportplan.

Flertallet ser det også som svært viktig at Moss og Borg havner sikres en god tilknytning til stamvegnettet og jernbane så tidlig som mulig innenfor en samlet østfoldpakke.

Avslutningsvis vil jeg peke på at Østfold fylkeskommune har lagt til grunn en årlig provisjon i forbindelse med garantistillelse. Tidligere har det ikke vært praksis å tillate garantiprovisjoner ved bompengeprojekter på offentlig veg. Dette er et nytt prinsipp, og konsekvensene ved en slik ordning er ukjent. Flertallet slutter seg derfor til departementets konklusjon om at det i dette tilfellet gis som en engangskompensasjon på 5,5 mill. kr til fylkeskommunen, og at det øremerkes til samferdselsformål.

Ellers er jeg enig med Høyre i at prinsippet med garantiprovisjoner og den generelle kompensasjonen som gis til kommuner for ulemper ved plassering av bomstasjoner, må drøftes nærmere i Nasjonal transportplan. Personlig vil jeg si at jeg er rimelig kritisk til slike ordninger. Det har også sammenheng med de kostnadsoverskriftene som man etter hvert ser kommer på mange vegprosjekter. Mye skyldes også lokale ønsker gjennom planprosessen. Når det gjelder kostnadsutviklingen fra hovedplan fram til ferdig reguleringsplan, ser vi i mange sammenhenger at kostnadene øker betraktelig. Mye skyldes rett og slett at kommunene f.eks. ønsker en ny løsning for en stamveg gjennom kommunen for å få lagt til rette for utvikling av øvrig vegnett knyttet til stamvegen. Dette vil jeg be om at statsråden ser særlig på, for jeg tror

(Røtvei)

også at dette er et viktig element i forbindelse med kostnadsstyring for mange av vegprosjektene våre, og som jeg forutsetter at vi får komme tilbake til i forbindelse med behandlingen av Nasjonal transportplan.

Til slutt vil jeg anbefale flertallets innstilling.

Thore Aksel Nistad (Frp): E6 Oslo-Svinesund er Norges viktigste og mest trafikkerte stamveg og er den viktigste eksport- og importvegen i Norge. I dag betjener de to stamvegene gjennom Østfold samlet ca. 70 pst. av landets totale vegtransporterte gods til og fra utlandet pr. år. Av antall personreiser pr. dag samlet for bil, fly, tog og båt til og fra utlandet gikk ca. 40 pst. med bil over Svinesund og Ørje. E6 har alene en ÅDT på 15 000 – 20 000 biler, og vegen burde etter de kriteriene allerede vært en firefelts motorveg.

Svenskene har allerede nesten bygd ferdig firefelts motorveg fra Danmark til Norge, og det har de gjort uten bompenger. Oljelandet Norge setter atter en gang opp innkrevingskassen sin for å skattlegge bilistene på nytt, med sterk støtte fra både Høyre, Arbeiderpartiet og selv sagt de skatteglade sentrumskameratene. Høyre, Kristelig Folkeparti, Venstre, Senterpartiet og Arbeiderpartiet vil at bilistene atter en gang skal flås – ny bom og ny pengeinnkreving. Fortsetter det på denne måten, blir vel bompengeneinnkreveryrket den største yrkesgruppen i Norge.

Vi i Fremskrittspartiet vil vise til at staten tar inn ca. 38 milliarder kr på bilbruken, mens kun 10 milliarder kr brukes på vegnettet fra statens side. Da synes vi det er rimelig at staten tar på seg bygging av motorvegene gjennom Østfold uten bompengeneinnkreving.

Vi vil også vise til vårt budsjettforslag, som viser en økning på 1,7 milliarder kr til vegsektoren utover Regjeringens forslag. Til stamvegene Rute 1 og Rute 6 foreslo vi en økning i 1999 på 147 mill. kr og for år 2000 160 mill. kr utover Regjeringens forslag til disse viktige vegene. Vi vil derfor foreslå:

«Stortinget ber Regjeringen bygge E6 og E18 som 4-felts motorveg gjennom Østfold for statlige midler. Arbeidet iverksettes umiddelbart og uten bompengefinansiering.»

Jeg tar hermed opp dette forslaget.

Presidenten: Thore Aksel Nistad har tatt opp det forslaget han selv refererte.

Rigmor Kofoed-Larsen (KrF): Vi gir i dag anledning til å starte innkreving av bompenger i Østfold. Utgangspunktet for innkrevingen av bompenger er Østfoldpakka, som omfatter en utredning av et helhetlig transportsystem, stamveger og vegforbindelser til viktige havner, jernbane og byområdenes transportsystem.

Østfoldpakka ble igangsatt etter initiativ fra Østfold fylkesting. De fant det nødvendig å vurdere andre finansieringsordninger enn ordinære bevilgninger for å nå viktige mål innen kollektivtrafikk, trafikkikkerhet og miljø, i tillegg til å sikre næringslivets transporter.

Utredningen har delt Østfoldpakka i to faser. Fase 1 dreier seg om utbygging av E6, E18 og jernbane.

I planene legges det opp til firefelts motorveg på E6 gjennom Østfold. Videre planlegges det for motorvegstandard på E18. Det siste og for meg kanskje viktigste punktet i det de lokalt har betegnet som Østfoldpakke fase 1, er utbygging av jernbanen inn mot Moss. Det er viktig at jernbane- og vegutbygging ses i sammenheng, slik at banens betydning for mindre person- og godstrafikk på E6 og E18 blir tatt med. Det er viktig både for trafikkikkerhet og miljø.

Det foreligger i dag ikke et endelig finansieringsopplegg for utbyggingen, og plangrunnlaget er ikke tilstrekkelig utarbeidet.

Vi tar i dag heller ikke stilling til omfanget av utbyggingen, og vi tar ikke stilling til statens bidrag til utbyggingen. De enkelte prosjektene, herunder både parseller til vegutbygging og utbedring av jernbane, må en komme tilbake til. I første omgang får vi anledning til å si noe mer om rammene for utbyggingen når vi behandler Nasjonal transportplan senere i vår. Men de endelige vedtak om bevilgning vil vi måtte gjøre i de årlige budsjettvedtakene. Det vedtaket som vi gjør i dag, gir altså ikke Østfold noen forkjørsrett framfor andre fylker når vi kommer til de harde prioriteringene ved senere korsveger.

Det er også stor enighet om det som Høyre har tatt opp, at det er nødvendig med en drøfting av kompensasjoner i forhold til bompengeprojekter, og det vil komiteen komme tilbake til i forbindelse med behandlingen av Nasjonal transportplan.

Det er grunn til å glede seg over dagens vedtak. Innkrevingen av bompenger vil legge til rette for en rekke viktige tiltak på noen av våre viktigste ferdselsårer. Trafikken på E6, først og fremst på strekningen mellom Moss og grensen til Akershus, er langt større enn vegstandardens tilsier. Det samme er tilfellet på flere strekninger på E18. Gjennom den utbyggingen vi nå legger til rette for, vil vi få en vegstandard som er mer i tråd med trafikkgrunnlaget. Det gir økt sikkerhet og redusert risiko for ulykker. Og nettopp det er et avgjørende argument.

Jeg vil imidlertid også peke på hvor viktig det er at jernbaneutbyggingen i Østfold ikke kommer i etterkant av vegutbyggingen. Det er i denne omgang strekningen inn til Moss som har vært omtalt som en del av fase 1. Jeg håper og tror at vi skal kunne gjøre noe med langt større deler av jernbanen gjennom Østfold, både på østre og vestre linje. Det er viktig at vi ikke først bygger veger og legger til rette for bruk av privatbil og deretter kommer med kollektivløsningene, etter at reiseomnøstret har satt seg. I disse områdene med stor befolkningstetthet er kollektivløsninger meget viktig, både av trafikkikkerhetshensyn og av hensyn til miljø og også for fremkomlighet for næringslivet.

I Nasjonal transportplan, som vi skal behandle i vår, er det nye og viktige i forhold til tidligere planer at alle samferdselstiltak skal ses i en helhetlig sammenheng, en samlet plan, for en bedre ressursbruk. I Østfoldpakka prøver man å få til et slikt grep. Det samlede transportsystemet veg, jernbane og havn/sjøtransport i Østfold gir

gode muligheter for fleksible transportløsninger både inn i og ut av landet.

I Østfold er det stor enighet om utbyggingen, og protestene har i store trekk dreid seg om plassering av bomstasjonene. Flertallet har også en merknad på dette i forhold til fylkesveg.

Kristelig Folkeparti støtter innstillingen.

Oddvard Nilsen (H) (komiteens leder): Det vi skal fatte vedtak om i dag, er å gi tillatelse til å starte innkreving av bompenger til finansiering av E6 og E18 i Østfold, og i tillegg at Vegdirektoratet får fullmakt til å inngå en slik avtale.

Som flere talere har vært inne på, vil en senere, gjennom de årlige budsjettproposisjonene, komme tilbake igjen til de enkelte prosjektene og de statlige bevilgningene knyttet til dem. Det er faktisk verdt å merke seg det. Grunnen til at jeg nevner det, er at bevilgningsnivået for norsk samferdsel de senere årene har vært på et absolutt lavmål. Flertallets vilje til å satse på veibygging har ikke vært direkte imponerende i siste periode. Det er derfor ganske forstemmende å lese Regjeringens beskrivelse av hvor viktig E6 og E18 er, at de har både regional og nasjonal betydning, og hvor trafikksikre disse veiene er, samtidig som man opplever Regjeringens totalt manglende vilje til å prioritere veibygging. Og siden jeg ser representanten Holten sitte i salen her, minner jeg om at Kristelig Folkeparti sammen med Arbeiderpartiet i forrige periode faktisk fremmet forslag i denne sal om å redusere veistandarden på E18. Det står i kontrast til den beskrivelsen av trafikksituasjonen som man gir i dag. Men det var den gang, det.

Regjeringen legger nå opp til å løse problemene med pakker og bompengefinansiering med en høyst uvisst statlig andel, pakker som faktisk er ganske lite oversiktlige og – må jeg få lov å påpeke også – faglig sett i mine øyne ofte svært dårlige. De er lite forpliktende for staten, og bompenger skal brukes til alt mellom himmel og jord, men i minst mulig grad på veien. Det skal jeg komme tilbake til igjen senere.

En bør derfor merke seg at statens andel i Østfoldpakken skal være *maksimalt* 50 pst. Det tilsier etter all erfaring at statens andel *ikke* kommer til å bli 50 pst. dersom bompengeinntektene blir høyere enn forventet, noe som faktisk signaliseres i pakken fordi man sier at prognosene er satt med nøkternhet. Resultatet av det vil bli at bilistene sannsynligvis må betale langt mer enn det som er forespeilet i denne pakken. Høyre understreker for vår del at det er en forutsetning at statens andel skal dekke 50 pst. av utbyggingskostnadene knyttet til E6 og E18.

Og så noen prinsipielle betraktninger knyttet til bompengeprojekter, som bl.a. også saksordføreren var inne på:

Høyre har faktisk vært et parti her i salen som har stemt for bompenger, og det har vi gjort fordi vi har ment at de prosjektene som har vært fremmet, ville være til gagn i form av reduserte transportkostnader og også generelt for å bedre trafikksikkerheten. Vi har stemt for dem fordi det har vært lokalpolitisk enighet knyttet til

dem. Men forutsetningen vår har hele tiden vært at slike bompengeprojekter ikke skulle medføre at staten over tid reduserer sin innsats til veibygging i dette landet. Erfaringen har nok lært oss at det har blitt noe annet. De partiene som har vært minst opptatt av veibygging i Norge, er etter hvert blitt de ivrigste talsmenn for bompengefinansiering. Det må selvsagt avstedkomme en gjennomgang i Høyre knyttet til bompenger som sådan. Det beklager jeg, fordi jeg tror at det har vært bra for samfunnet å kunne ta ut den økonomiske gevinsten på et tidligere tidspunkt. Men når man ser hvorledes utviklingen er, er det åpenbart. Jeg skal ikke foregripe hva Høyre vil komme fram til, men vi vil nok være noe mer skeptiske, vil jeg tro, i fremtiden enn det vi har vært til nå. Det kan være bra, for det er mulig at det også vil skjerpe den lokalpolitiske debatten rundt bompengeprojekter. Det kan også være sunt.

Høyre er selvsagt tilfreds med at det er tatt et steg videre på E6 og E18. Du verden hvor mange ganger undertegnede har stått på denne talerstol og snakket om E6 og E18 i dette land! Så gleden er stor, den.

Høyre ser også at det må gjøres noe med jernbaneutbygging i Moss og havnetilknytningen og alt dette for å frembringe en helhetlig transportløsning. Det vil vi komme tilbake til igjen i forbindelse med Nasjonal transportplan når vi ser hvorledes prioriteringene er, og ikke minst den økonomiske rammen som flertallet har tenkt å legge inn i norsk samferdsel.

Det er flere elementer i Østfoldpakken som Høyre nok har motforestillinger til. Det er selvsagt problematisk å sette opp bom på fylkesveg 311 ved Kambo for å finansiere utbyggingen av E6. Det innebærer at bilister som ikke skal bruke E6, men fylkesveg 311, må betale for noe de ikke skal bruke. Settes det ikke bom på fylkesveg 311, øker trafikken sterkt, etter de tall som vi har fått opplyst. Det ville medføre ulykkesrisiko og en del andre problematiske forhold. Så vi har totalt sett funnet ut at vi kan støtte oppsettingen av bommen, men må understreke at det i aller høyeste grad er problematisk.

Så er det, som saksordføreren var inne på, også dette med kompensasjon. Det er jo blitt en forunderlig utvikling her. Det er slik at når det gjelder kommunene, uansett hvor det er i Norge – dette har i og for seg ingenting med Østfoldpakken å gjøre – har det kommet inn et system hvor man skal ha kompensasjon for de bommene man setter opp. Jeg trodde faktisk at man fremmet bompengesøknad fordi man ønsket å finansiere prosjektene, og at det av den grunn selvsagt måtte settes opp en bom et eller annet sted. Og da blir det noe uhørt, i mine øyne i hvert fall, at man skal ha kompensasjon for å sette opp den bommen. Men de aktuelle kommunene har vært forespeilet en slik kompensasjon gjennom planprosessen, og det er da faktisk også slik at vi har gjort det tidligere. Det har ført til at Høyre totalt sett, for rett og slett ikke å være urettferdig og nå gå inn og gjøre endringer, har sagt at vi vil være med på denne kompensasjonen, men vi signaliserer allerede, slik som saksordføreren også har gjort klart, at når vi kommer til Nasjonal transportplan, vil vi nok legge inn merknader knyttet til å foreslå at den slags

kompensasjon ikke gis i framtiden. Så har vi gitt et signal som alle kan innrette seg etter.

Det som forundrer meg litt mer her, er – jeg opplever det faktisk slik – at den nåværende regjering har utvidet denne kompensasjonen. Jeg kan ikke med min beste vilje forstå hvilke kostnader Østfold fylkeskommune påføres med dette prosjektet. Det har intet menneske greid å forklare meg. Hvorfor i all verden fylkeskommunen skal få en kompensasjon på 5,5 mill. kr, det skjønner jeg altså ikke. Hadde derimot Vestby kommune søkt om kompensasjon, hadde jeg selvsagt av rettferdighetsgrunner sagt at de burde få det, når disse andre kommunene også har fått kompensasjon. Det har ikke Vestby kommune gjort. Av hvilken grunn vet jeg ikke. Men det er bakgrunnen for at Høyre har sagt at vi da vil ta de 5,5 mill. kr, som flertallet foreslår skal gå til Østfold fylkeskommune, og legge dem inn på fylkesveg 311, slik at de menneskene som kjører der, og som skal betale, også får noe igjen for dette.

Så noen ord til våre kjære partivenner i Fremskrittspartiet. Det kan sies mye bra om Fremskrittspartiet knyttet til samferdsel, men det blir liksom litt lite troverdig det Fremskrittspartiet holder på med. Det er jo ikke slik at Fremskrittspartiet i budsjettet økte rammen til samferdsel. Det er jo ikke slik. Det var Høyre som økte sin egen ramme til samferdsel, ikke Fremskrittspartiet. Så Fremskrittspartiet har ikke satset noe mer på norsk samferdsel enn de andre flertallspartiene i denne salen. At de har omgruppert eller flyttet penger innenfor samferdselsbudsjettet og over på vei, er i og for seg riktig, men du verden, da har de jo kuttet både i budsjettet til hurtigruten og alt mellom himmel og jord. Spør du meg, er det direkte useriøst. Så Fremskrittspartiet har ikke disse pengene som de nå sier at de skal finansiere E6 og E18 med, bare slik at det er opplyst. For det gis et galt inntrykk. Sannheten er at det har ikke Fremskrittspartiet gjort. Så jobben til Fremskrittspartiets gruppe i samferdselskomiteen er å gå til deres egen gruppe og få Fremskrittspartiet på Stortinget til å prioritere samferdsel.

Med dette tar jeg opp det forslaget som Høyre har i saken.

Presidenten: Oddvard Nilsen har tatt opp det forslaget han refererte til.

Jorunn Ringstad (Sp): Proposisjonen om Østfoldpakka omfattar ei utgreiing av eit heilskapleg transport-system i Østfold. For å få mest mogeleg fleksible transportløyningar mot Europa, er det viktig å leggje til rette for samband mellom veg, jernbane og hamn. Dette er viktig for at næringslivet skal kunne velje den transportforma som er mest sikker, effektiv og miljøvennleg, slik at det kan utviklast gode opplegg for kombinerte transportar.

I proposisjonen om Østfoldpakka legg Samferdselsdepartementet fram eit forslag om å kunne starte innkrevjing av bompengar i Østfold som del av Østfoldpakka. Samtidig peikar departementet på at grunnlagsmaterialet

som ligg føre, er svakare enn det som vanlegvis blir kravt for ein bompengeproposisjon. Departementet viser vidare til at endeleg val av enkeltprosjekt og løyvingar til desse vil kome i dei årlege budsjettproposisjonane. Proposisjonen er difor i denne omgang først og fremst ei opning for å starte bompengeneinnkrevjing for fase 1 i Østfoldpakka, som skal finansierast med bompengar og statlege midlar med 50-50 kostnadsfordeling.

Sjølv om dette ikkje er ein proposisjon der detaljane og løysingane for dei ulike prosjekta skal avklarast, sluttar fleirtalet seg til at E6 skal byggjast ut til firefeltsveg, og held ope for at E18 på dei mest trafikkerte strekningane kan byggjast ut til ein smalare firefeltsveg enn den vanlege standarden. Senterpartiet er med på fleirtalsmerknaedene.

Det er viktig å streke under verdien av å leggje til rette for gode kollektivløyningar samtidig som vegsystema blir utbygde. Etter mi meining vil det vere urimeleg å tru at vi i dei sterkt trafikkerte områda skal kunne løyse framtida sine trafikkproblem berre med å byggje fleire og breiare vegar. Dette vil òg ut frå miljømessige omsyn vere heilt uansvarleg. Det bør nok i framtida leggjast større vekt på å vere meir i framkant med å få fram kollektivløyningar.

Med tanke på kollektivløyningar er jernbaneutbygginga i Moss eit viktig element. Denne jernbanestrekninga er så vidt eg veit, ikkje prioritert av Jernbaneverket den fyrste perioden, og finansieringa av denne strekninga er langt frå avklara. Spørsmålet er om det har vore gjort godt nok arbeid for å samordne planar og klarleggje finansieringsløyningar.

Eit hovudprinsipp ved bompengeprosjekt er at dei som brukar vegen, og som difor får nytte av utbetningsprosjektet, skal betale bompengar.

I bompengeprosjektet i Østfold er det avvik frå dette prinsippet. Eg meiner som resten av fleirtalet at denne delen av finansieringsopplegget med fordel kan vurderast nærare, men det er føresett at inntektsgrunnlaget for bompengefinansieringa må oppretthaldast.

I Østfoldpakka er det lagt inn kompensasjon til kommunar som får utplassert bommar i sitt nærområde. Kompensasjon for bomstasjonar er ikkje nokon automatikk i bompengeprosjekt, men dette har av og til vore gjort. Eg synest at det er grunn til å vere merksam på at dersom dette skjer ofte, kan vi vere i ferd med å innføre eit nytt prinsipp ved bompengeprosjekt, og eg er kritisk til ordningane med slike kompensasjonar. Eg støttar difor Høgre og andre som i debatten har gjeve uttrykk for at spørsmålet om kompensasjonsordninga må diskutierast i samband med Nasjonal transportplan.

Til slutt har eg lyst til å leggje til nokre få kommentarar til den debatten som har vore, der det tydelegvis er ein viss konkurranse om å vere dei som har mest pengar til samferdsel. I løpet av dei åra vi har lagt bak oss i denne stortingsperioden, har det vore skiftande fleirtal bak budsjetta, men ingen av dei partia som sentrumspartia har hatt samarbeid med, har vore villige til å leggje større midlar i potten enn det som regjeringspartia har kome med, bortsett frå ein sum som vi fekk til saman med

Arbeidarpartiet. Når Høgre skryter av at dei saman med Framstegspartiet har så mykje meir pengar til samferdsel, er det på partia sine alternative budsjett, men dei midlane ser vi ikkje noko til når vi skal prioritere saman med andre gode tiltak.

Inge Myrvoll (SV): «...og alle menneskene på gaten og i vinduene sa: «Å nei, så makeløse keiserens nye klær er! For et vidunderlig slep han har på kjolen! Og så nydelig som de sitter!»»

Slik reagerte folket i H.C. Andersens «Keiserens nye klær». Det er som å høre på stortingsflertallet, lese merknadene og studere underlagsmaterialet. Det snakkes og skrives om – sitat fra innstillinga:

«Flertallet ser Østfoldpakken som et viktig initiativ for å utvikle et helhetlig transportsystem som omfatter stamvegene E6 og E18, vegforbindelse til havnene, jernbanen og byområdenes transportsystem.»

Dette er gjentatt fra denne talerstol av saksordfører Røtvei, representanten Kofoed-Larsen og representanten Ringstad.

Jeg føler meg som det lille barnet i eventyret som ropte: «Men han har jo ikke noe på seg!»

Nei, de har ikke noe på seg. For det vi vedtar her i dag, er Østfoldpakke 1, og det er en rein vegpakke, en rein stamvegpakke, en rein motorvegpakke. Østfoldpakke 2 er uklare tanker, uten tidfesting, uten finansiering, om kollektive løsninger, om jernbane, om gang- og sykkelveger. Det er prat. Det konkrete er vegpakka.

Ja, ikke bare at vi vedtar en vegpakke. Flertallet erkjenner i merknadene at de «har merket seg at det ikke foreligger noe endelig kostnadsoverslag og finansieringsopplegg for fase 1».

I ei tid hvor åpne høringer står i kø vedrørende prosjekter som har sprenget alle økonomiske rammer, jf. Gardermobanen og FATIMA, vedtar flertallet å starte et prosjekt hvor det ikke foreligger endelig kostnadsoverslag og finansieringsopplegg.

Keiseren mangler ikke bare kjole og slep, han har ikke engang undertøy på. Men i underdanighet hylles han for sin prakt.

Mener ikke stortingsflertallet at de skal ha en rimelig visshet for kostnader og finansiering før store prosjekter godkjennes? Her er et prosjekt til 4,7 milliarder kr, anslagsvis. Eller er det bare å la milliardene rulle uten kontroll? Et opplegg for nye åpne høringer – som kanskje vi slipper å være med på!

Derimot begrunner departementet i proposisjonen at når jernbaneutbygging ikke er tatt med, så er det fordi det er behov for ytterligere avklaringer av omfang, kostnader og størrelsen på statlige og lokale bidrag. På vegsida vedtar man uten å vite. Men på jernbanesida må vi ha ytterligere utredninger.

Men ennå verre. Stortingsflertallet har gang på gang understreket det å se transportformer i sammenheng, det å vektlegge miljø og trafikkikkerhet. Det er totalt blåst vekk i Østfoldpakka.

En samlet komite sa ved behandlinga av jernbaneplanen:

«Komiteen mener at det også er viktig å se jernbane-tilbudet i sammenheng med øvrige deler av transport-systemet.»

Ja, departementet erkjenner i svar på spørsmål at de ikke har utredninger av nyere dato som kan fortelle noe om trafikkoverføring mellom veg og bane, som kan si noe om hvilken effekt en dobbeltspora modernisert jernbane kan komme til å få i forhold til vegtrafikk. De vet ikke hva en jernbane med gjennomsnittshastighet 160 km/t, med god regularitet og høy frekvens kan erobre av vegtrafikk. Så skal man drive miljøpolitikk, styrke jernbanens konkurransekraft.

Da vi for nærmere fire år siden behandlet grunnlaget for samferdselspolitikken, sa en samlet komite:

«Komiteen meiner at ein strategi som gir auka ressursbruk til dei mest miljøvenlege transportformer, vil vere ein aktuell problemstilling i åra som kjem for å medverke til å redusere miljøproblema.»

Det sa en samlet komite.

En samlet komite fulgte det opp da den behandlet jernbaneplanen for knapt tre år siden:

«Komiteen viser til at jernbanen er en miljøvennlig og trafikkikker transportform.»

Ja, trafikkikker transportform!

Samferdselsministeren lanserte sin nullvisjon nylig, null drepte og null hardt skadde i trafikken, men leverer tall på hva jernbane kan bety for trafikkikkerheten som i beste fall kan kalles tøvete. Departementet har ikke lært leksa si. De har ikke engang funnet ut hva som bør være leksa dersom miljø og trafikkikkerhet skal settes i fokus.

Det får meg på ny til å tenke på keiserens nye klær, da keiseren sendte den gamle, skikkelige ministeren sin til de to bedragerne som arbeidet med de tomme vevene:

«Gud bevare meg vel!» tenkte den gamle ministeren og spilte øynene opp, «Jeg kan jo ikke se noenting!» Men det sa han ikke.»

Slik er det her i dag også, bortsett fra at ministeren ikke er så gammel. Men han kan heller ikke se noen ting når det gjelder miljø og trafikkikkerhet.

Det er ett parti jeg ikke skal kritisere i denne sammenheng. Det er Fremskrittspartiet. De har aldri hatt noen målsettinger om å se transportformer i sammenheng. De har aldri vektlagt miljø og trafikkikkerhet. De er motorvegens riddere, og i dag får de det som de vil.

Sett fra SVs ståsted er det bare én ting å gjøre: sende pakken tilbake og be om et nytt opplegg hvor følgende elementer er med:

- Veg- og jernbaneutbygging ses i en sammenheng.
- Tilknytning til havner, også med jernbane, innebygges i pakken.
- Investeringer til veg betales i sin helhet gjennom bompengefinansiering.
- Staten går inn med midler til jernbaneutbygging som minst tilsvarer inntektene som vegbrukerne betaler gjennom bompengefinansiering.

Da får vi fart på jernbaneutbyggingen i Østfold. Dette vil kunne bety en reell styrking av jernbanen som transportform i et marked hvor den har et stort potensial. Østfold er et stort pendlerfylke, og en jernbane som er rask,

har høg avgangshyppighet og er presis, kan vinne store markedsandeler. I framtidens jernbane i Østfold ville kjøretida mellom f.eks. Oslo og Moss gå ned fra 42 minutter til 26 minutter. Ja, kommer vi fram til Halden, går den ned fra 1 time og 50 minutter til 1 time og 5 minutter. Det finnes ikke noen veg som kan konkurrere med slik framføringshastighet – det bør iallfall ikke finnes, for det blir ein farlig veg.

Hvorvidt bilistene betaler 25 eller 30 kr i stedet for 15 kr, og det dobbelte for store kjøretøyer, er til å leve med. Når en passerer bompengeprojektene i distriktene, er prisen ofte det mangedobbelte. Da har man løst vegsaken, men framfor alt: Man har fått fart på jernbaneutbyggingen.

Når begreper som kollektivtrafikk, trafikksikkerhet og miljø dras inn i begrunnelsen for Østfoldpakka av så vel vegkontoret og fylkestinget som flertallet i samferdselskomiteen, er det patetisk, for det finnes ikke en flik av det. Avkledd alle fraser er dette en ren motorvegpakke.

Representanten Ringstad sa at dette må man ta høyde for i framtida, at man får se dette bedre i sammenheng. Ja, men det er nå vi skal skape framtida. Det er nå vi skal bygge det transportsystemet som Østfold skal leve med. Det er nå vi båndlegger midlene. Det er for sent å si at man skal komme tilbake til det i fremtida når midlene er båndlagt.

Jeg må til slutt få si som gutten i «Keiserens nye klær»:

«Men han har jo ikke noe på seg!»

Jeg vil fremme SVs forslag som ligger i innstillingen.

Presidenten: Inge Myrvoll har tatt opp det forslag han refererte til.

May Britt Vihovde (V): For mange er Østfold porten inn til eller ut av Noreg. Difor er det ikkje berre dei som bur i Østfold, som er opptekne av transportårene i og gjennom Østfold. Østfoldpakka omfattar ei utgreiing av eit heilskapleg transportsystem i Østfold. Mitt inntrykk etter samferdslekomiteens fylkesreise i Østfold er at det er eit fylke med avstandar mellom byar og tettstader som gir store moglegheiter for gode kollektivløysingar for persontransport og godstransport. Det er eit fylke som har fleire hamner som gjer det mogleg å integrera land- og sjøtransport. Østfold har òg to vegar som blir brukte som hovudutfarts- og hovudinnfartsårer til Noreg, nemleg E6 og E18. Med den store veksten i spesielt godstransport på veg som me har i dag, er det viktig at desse to stamvegane har ein kapasitet som kan ta den trafikkbelastninga som ein ser utvikla seg.

For Venstre er trafikktryggleiken det viktigaste, og med eit mål om å redusera talet på ulykker som gir mange drepne og alvorleg skadde, vil Venstre gå inn for ei utbygging av E6. Venstre er derimot meir i tvil om utbygging av ein smalare firefelts profil på E18 er nødvendig. For Venstre er det viktig at ei tilrettelegging av gode kollektivløysingar mot Oslo-området må koma i fase 1. Di-

for meiner Venstre at ei utbygging av dobbeltsporet frå Sandbukta til nye Moss stasjon må koma i fase 1.

Opninga av Øresund-sambandet vil gi betre samband mot Europa, både for veg og jernbane. Venstre vil framheva dei moglegheitene som opnar seg når det gjeld å utvikla jernbanen til å ta ein større del av godstransporten. Dette vil redusera den sterke trafikkauken ein ser utvikla seg på vegnettet vårt. Dersom Venstre skulle bestemt prioriteringane innan Østfoldpakka, ville ein del av prosjektet i fase 2 blitt prioritert inn i fase 1. Det er difor svært viktig at arbeidet med fase 2 held fram, slik at også byane sine transportsystem, jernbanen og tilrettelegginga for kollektivtrafikken kan styrkjast og utviklast vidare.

Fleire har vore inne på prinsippa om kompensasjon for bompengar. Eg vil berre signalisera at Venstre støttar Høgres forslag om å ta dette opp i samband med Nasjonal transportplan. Eg er veldig skeptisk til at ein skal bli gitt kompensasjon for å ha ein bomstasjon i sin kommune eller sitt fylke.

Saka me handsamar i dag, er eit forslag om å kunna starta opp innkrevjing av bompengar. Endeleg val av ein-skildprosjekt og løyvingar til desse vil koma i dei årlege budsjettproposisjonane. Venstre støttar fleirtalsinnstillinga som ligg føre i dag. Men eg har lyst til å seia at me når me skal handsama Nasjonal transportplan, nok kjem til å måtta prioritera veldig hardt når det gjeld dei bompengepakkene som ligg føre, og alle dei utfordringane som me ser i Noreg i dag.

Gunnar Skaug (A): Først vil jeg uttrykke glede over at det er såpass bred enighet om å si ja til Østfoldpakka, som alle unntatt SV mener er et viktig initiativ for å utvikle et helhetlig transportsystem som omfatter stamveiene E6 og E18, veiforbindelsen til havnene, jernbanen og byområdenes transportsystem i Østfold.

Det er selvsagt riktig at det er lagt stor vekt på nå å forsere utbyggingen av E6 til firefelts motorvei og E18 til motorveistandard gjennom hele fylket. Med den sterke trafikkveksten og altfor mange trafikkulykker – mange dessverre med døden til følge – kan vi ikke si nei nå til de konkrete planer som ligger på bordet om utbygging av disse to stamveiene. Vi har rett og slett ikke råd til å la det være.

Jeg synes også det er på sin plass å understreke det sterke ønsket Østfold fylkesting har hatt om å nå viktige mål innenfor alle deler av transportsektoren. I det utredningsmandat som veisjefen i Østfold fikk fra fylkestinget desember 1997, lå det nemlig ønske om utredning av alternativ finansiering for å bygge ut et helhetlig, miljøvennlig og trafikksikkert transporttilbud der både veisystemet, gang- og sykkelveinettet og kollektivtrafikken med buss og jernbane var med. Med andre ord: Fylkestinget bad om en samlende og samlet plan for utbygging av hele transportsektoren i Østfold.

Dette har veisjefen og hans mange medarbeidere i fylkeskommunen, hos fylkesmannen, i Jernbaneverket, Luftfartsverket, Kystverket og Statens vegvesen forholdt seg til. Østfoldpakka har dessuten engasjert alle de berør-

te kommuner og deres innbyggere sterkt og på en positiv måte.

Det er derfor direkte malplassert å hevde, slik SVs Inge Myrvoll gjør både i innstillingen og nå i sitt innlegg, at Østfoldpakka seiler under falskt flagg, at Østfoldpakka bare er en ren veipakke.

Selvsagt har ambisjonen vært å få til finansielle løsninger som gjør at E6 og E18 utbygges slik det nå foreligger planer om. Men like viktig er det at Stortinget nå også legger klare føringer i ønsket om jernbanesatsing i Moss som betyr utbygging av dobbeltsporet fra Sandbukta til ny Moss stasjon, under forutsetning av lokale bidrag. Og jeg er sikker på at lokalsamfunnet stiller opp for å gi dette økonomisk grunnlag. Det er etter min oppfatning positivt at dette synet står Arbeiderpartiet for, sammen med regjeringspartiene. Jeg forutsetter også at Høyre ønsker en slik utbygging, slik en kan lese av komiteinnstillingen. Med et forslag til finansieringsvedtak som Stortinget vil få seg forelagt senere, burde det derfor være mulig å løse en av de største flaskehalsene for jernbanen.

En jernbaneutbygging i Moss ved å følge alternativ 2B vil åpenbart også kunne påvirke utbyggingstakten for jernbanen på strekningen sørover i fylket fram til riksgrensen.

Samferdselskomiteen er vel kjent med denne jernbaneutbyggingen, og har også tidligere i innstillinger understreket hvor nødvendig det er å bedre transportløsningen spesielt også for næringslivet i Moss. Komiteen har tidligere forutsatt at departementet følger dette opp, og jeg er sikker på at det vil statsråden sørge for. En rask utbygging av denne jernbanestrekningen er viktig for å få flere til å reise med kollektive transportmidler mellom Østfold og Oslo. Dessuten – og det er ganske viktig – vil en slik utbygging forbedre togtilbudet på en av de aller viktigste jernbanestrekningene mellom Norge og Europa.

Jørn L. Stang (Frp): Kravet om utbygging av E6 til firefelts motorvei er ikke av nyere dato. Allerede i 1962 laget Vegdirektoratet en plan for bygging av firefelts veier i Norge. Da anslo direktoratet at deler av E6 måtte bygges ut innen ti år, og at hele strekningen mellom Oslo og Svinesund uansett måtte være ferdig innen 1980. Nå er det år 2000.

Østfoldpakka inneholder utbygging av vei og jernbane. Man skulle tro at en pakke ville inneholde noe positivt, som pakker oftest gjør. Men Østfoldpakka er ikke noen gavepakke til fylket eller dets innbyggere, eller til dem som bruker stamveistrekningene E6 og E18 i forbindelse med ulike formål og gjøremål.

E6 gjennom Østfold fylke er, som kjent for alle, den mest brukte veitraseen til omverdenen rundt Norge og til Europa. Brukerne av stamveitraseene E6 og E18 skal vær så god få betale for bruken av disse traseene, til tross for at disse veistrekningene for lengst er betalt via bilister i form av avgifter på bilbruk. Østfold-bilistene alene har nå i flere tiår betalt rundt 6-7 pst. totalt av ulike bilavgifter årlig, og de er blitt avspist med rundt 2-2,5 pst. i form av tilbakeføringer til veitbygging og til forsterknings-

programmer i Østfold. Det blir derfor meget underlig og uforståelig at Høyre går i ledtog med Arbeiderpartiet og applauderer Østfoldpakka, når de vet at det er bilistene som får ekstraregningene ved å bruke E6 og E18 gjennom Østfold fylke, ved å måtte betale bompengavgifter.

Men det er ikke første gang at Høyre benytter seg av lettvinde sosialistiske løsninger ved å legge enda større byrder på bilistene. Det er ikke noe nytt. Man har ingen garantier for når en utbygging av E6 i Østfold skal stå ferdig som en firefelts motorvei. Det sier dokumentene ingenting om. Og når man vet at trafikkerte veistreknninger som har såkalte lønnsomme bomprosjekter for staten andre steder i Norge, uhemmet blir brukt som melkeku til også å omfatte andre prosjekter, er jeg redd at bommene i Østfold ikke nødvendigvis blir fjernet før man eventuelt når pensjonsalderen, hvis man i det hele tatt er så heldig at man er i live. Det blir nok slik for Østfold at tiden går, men bommene består.

Norge kommer haltende etter Sverige og Danmark, som i løpet av et par år vil slutføre intensjonen med «Det Nordiske Triangel», som går på firefelts motorveistandard fra København til Stockholm til Oslo. I Sverige og Danmark blir dette snart en realitet; i Norge er det fortsatt en drøm. Verken dansker eller svensker har noe som heter bompengefinansiering av vei. Dette er særnorske, sære ordninger som oljenasjonen drar med seg nærmest som et avlat fra tidligere tider og politiske regimer.

Står valget mellom å bruke penger på vei eller jernbane, er valget for Fremskrittspartiet lett, fordi vi velger fremtidsrettede løsninger. Og vi mener klart: Midlene må brukes på vei før noe annet, det er det infrastrukturen i Østfold sårt trenger. Næringslivets behov er gode nok veier, og det snarest. Det er via landeveien transporten først og fremst går, og noe via sjøtransport. Det viser seg at kun ca. 3 pst. av godset går via jernbane i Østfold fylke.

Selv om det er politisk flertall i de ulike Østfold-kommunene som er for innføring av bompengefinansiering, er det mer på bakgrunn av oppgitthet over statlige myndigheters sviktende vilje til å prioritere veiprosjekter i fylket, hvor man til stadighet opplever at midlene kanaliseres til distriktene i Utkant-Norge. Men selv om kommunene ønsker bompengefinansieringsordninger, er det ingen som ønsker en bomring innenfor sin egen kommunegrense.

Det legges for øvrig liten vekt på hvor hardt innbyggerne protesterer på innføring av bomringer i fylket. Det er underordnet for de fleste politikere. Det er kun ett parti som har en politikk som samsvarer med folks og bilistenes ønsker i denne sammenheng, med en snarlig utbygging av E6 og E18 i Østfold fylke – det er for meg unødvendig å nevne hvilket parti det gjelder. Det er evnen til vilje det står på om man ønsker å fjerne flaskehals mellom Akershus fylkesgrense og Svinesund grensestasjon, og det er den viljen som ikke alle har – dessverre.

Statsråd Dag Jostein Fjærvoll: Utvikling av E6 og E18, jernbanen, havnene og forbindelsen mellom veg, jernbane og havn i Østfold vil være meget viktig for lan-

det framover. Østfold er et fylke med stor betydning for våre varestrømmer, både eksport og import. For oss alle er det viktig at kanalene ut til markedene er så gode, effektive og fleksible som mulig. I tillegg er det selvfølgelig avgjørende at disse transportkanalene har tilstrekkelig kapasitet. Dette er bakgrunnen for at Regjeringen har fremmet proposisjonen om Østfoldpakken. Og det er ikke bare hensynet til Østfold vi har vektlagt i denne saken, men hele landet. Det er like viktig at lastebilene slipper å stå i kø gjennom Østfold, som det er å sikre god fremkommelighet på lavtrafikkerte veger nær eksportør og importør.

Et helhetlig grep om samferdselsutviklingen i Østfold, slik vi nå legger opp til, vil derfor gjøre det mulig å tilby næringslivet og befolkningen i hele landet en sikrere, mer forutsigbar og mer effektiv transport.

Som de fleste vet, har vegene gjennom Østfold for dårlig standard sett i forhold til den funksjon de har som transportkorridorer, og kanskje enda viktigere, sett i forhold til dagens og fremtidens forventede trafikkbelastning.

Jeg mener det derfor vil være viktig at det raskt åpnes for å utbedre E6 og E18 gjennom Østfold. Jeg er derfor meget fornøyd med at et flertall i komiteen ser ut til å støtte at Østfoldpakken gjennomføres i to faser, og at det i denne omgang gis tilslutning til å kunne starte innkreving av bompenger i Østfold som del av fase 1 av pakken.

Jeg har imidlertid registrert at det kan ha oppstått noe tvil om i hvilken grad jernbaneprosjektet i Moss inngår i fase 1 av Østfoldpakken. For å rydde unna eventuelle misforståelser vil jeg få understreke at jernbane i Moss er en del av første fase. Jeg registrerer komiteens understreking av dette, der departementet blir bedt om at det legges opp til en utbygging av dobbeltsporet fra Sandbukta til ny Moss stasjon i fase 1, under forutsetning av lokale bidrag. Som omtalt i proposisjonen, legger jeg opp til å komme tilbake til denne saken i forbindelse med Nasjonal transportplan 2002-2011. I Moss foreligger det et kommunestyrevedtak på at kommunen har sagt seg villig til å garantere for 150 mill. kr, som tilføres prosjektet ved å overta statlige eiendommer som frigjøres ved realiseringen av prosjektet.

Videre har jeg merket meg at komiteens flertall peker på at Moss og Borg havner er blant de største havnene i landet, og at det er behov for opprusting av tilførselsvegene til disse, slik at vi kan realisere sammenhengende transportsystemer mellom bane, sjø og veg. Dette er jeg selvfølgelig enig i, og dette vil det bli arbeidet videre med. Det har imidlertid vært viktig for meg og Regjeringen å komme i gang med Østfoldpakken så raskt som mulig, og derfor kunne ikke proposisjonen allerede nå omfatte alle ønskede tiltak i Østfold. Det er viktig at vi ikke gaper over for mye i starten, men at vi tar tiltakene etter tur. Med det utbyggingsopplegget som vi nå skisserer, og med den betydning Østfold får i transportsystemet, vil det jo være naturlig at havnene inngår i et integrert nettverk.

Av innstillingen fremgår det videre at et flertall ber Samferdselsdepartementet i samarbeid med bompenge-

selskap og berørte kommuner i Østfold og Akershus vurdere plasseringen av bom på fylkesveg 311 nærmere. Her vil jeg peke på at det er gjort grundige vurderinger av dette forhold på forhånd, også fra fylkeskommunens side. Men på bakgrunn av komiteens merknad vil vi naturligvis se på dette på nytt. Det er imidlertid viktig at dette spørsmålet ikke resulterer i at hele pakken blir utsatt.

I slike saker som dette er det en viktig forutsetning at det foreligger lokalt initiativ. Jeg er imponert over det betydelige lokale engasjement som har vært vist i Østfold, med sikte på å forbedre situasjonen på samferdselssiden i fylket. Dette engasjementet har vært viktig i min vurdering av saken, og jeg har lagt stor vekt på at det er tilslutning lokalt til første fase av Østfoldpakken. Det er alltid lettere å gjennomføre ting når vi på alle plan drar i samme retning.

La meg avslutningsvis nok en gang si meg tilfreds med at Stortinget ser ut til å godta den skisserte utbyggingen. Dette vil være et første og viktig løft for både næringsliv og befolkning, og jeg tror Østfoldpakken vil ha både lokal, regional og nasjonal betydning. Det er likevel viktig at vi ikke glemmer at mye arbeid gjenstår. Det gjelder den fasen som nå har blitt avklart, men i like stor grad neste fase i Østfoldpakken. Tilslutning til å kunne starte bompengainnkreving i Østfold vil imidlertid være et viktig første steg i en samlet utbygging.

Sverre Myrli (A): Svært få, om noen, er uenig i at de viktigste kommunikasjonsårene mellom Norge og utlandet er for dårlige. Dagens E18 og særlig E6 er dimensjonert for trafikk langt under det vi i dag har. Samtidig er det grunn til å stille spørsmål ved om den store økinga vi har hatt de siste åra, spesielt på E6, er ønskelig. Etter min mening burde så mye som mulig av den trafikkøkinga vi har opplevd, og fortsatt kommer til å oppleve, ha skjedd for kollektive transportmidler. Vi snakker i dette konkrete tilfellet i så fall først og fremst om jernbane.

Det er ingen tvil om at det nye dobbeltsporet mellom Ski og Moss burde ha kommet langt tidligere enn det gjorde, og det er heller ingen tvil om at videre utbygging av jernbanen sørover fra Moss burde ha hatt et annet tempo enn det den har hatt. Hvis vi går over grensa til Sverige, har vi de siste åra sett stor vilje til å ruste opp både veg- og jernbaneforbindelsene til Norge.

Det er positivt at en i arbeidet med Østfoldpakka har forsøkt å se hele transportsystemet i Østfold i sammenheng – veg, havn og jernbane. Kanskje burde derfor den såkalte fase 1 i Østfoldpakka vært mer forpliktende hva gjelder utbygginga av jernbanen.

I forslaget fra Regjeringa er det tatt en rekke forbedringer når det gjelder jernbaneutbygginga i Moss. Jeg er glad for at statsråden nå slo fast at jernbaneutbygginga i Moss skal være en del av fase 1. Det er imidlertid ikke noe rart at komiteen satte spørsmålsteget ved dette, når det i stortingsproposisjonen heter:

«Samferdselsdepartementet mener at det er behov for ytterligere avklaringer av jernbanedelen i fase 1 av Østfoldpakka.»

Og videre:

«Ut fra dette er derfor ikke jernbane i Moss tatt med i fase 1 i denne omgang.»

Videre vises det til at prioritering av jernbaneutbygginga vil bli tatt opp i Nasjonal transportplan. Ja, jernbaneprioriteringene må legges inn i Nasjonal transportplan, men det må også staten sin andel i utbygginga av E18 og E6. Det er defensivt at en tar alle mulige forbehold om jernbaneutbygging til behandlinga av Nasjonal transportplan, mens en ikke tar de samme forbeholdene når det gjelder vegutbygginga. Jeg anmoder samferdselsministeren om å arbeide videre, og jeg ber han også om å legge merke til den oppstrammainga stortingsflertallet, Arbeiderpartiet og regjeringspartiene, har foretatt på dette punktet. Det var særdeles uklart i proposisjonsteksten om jernbaneutbygginga i Moss var en del av fase 1, eller om den ikke var det. Jeg er glad for at vi i dag har fått avklart at den skal være en del av fase 1. Flertallet sier nemlig at det skal legges opp til ei utbygging av dobbeltspor fra Sandbukta og fram til ny stasjon i Moss i fase 1.

Så noen ord om en helt annen problemstilling. Som en del av finansieringa av fase 1 i Østfoldpakka er det lagt opp til en tovegs bomstasjon på E6 ved fylkesgrensa mellom Akershus og Østfold. Ingen bomstasjoner er populære, men denne bomstasjonen har de fleste forståelse for, ettersom nettopp E6 skal utbygges.

Da er det langt mer problematisk at det også er lagt opp til tilsvarende tovegs bomstasjon på fylkesvegen mellom Son og Moss, dette til tross for at det ikke er lagt opp til at fylkesvegen skal rustes opp med ei eneste krone. Befolkningen i Son-området som daglig reiser til og fra Moss, enten til jobb, skole eller til doktor eller sjukehus, skulle altså være med på å finansiere et vegsystem de ikke skulle bruke. Når Stortinget tidligere har godkjent bompengeprojekter, har det prinsippet en har fulgt, vært at den som bruker vegen, skal betale. Plassering av bom på fylkesvegen mellom Son og Moss bryter med dette prinsippet, og jeg har stor forståelse for at folk i området har sett på dette som svært urimelig. Jeg er derfor glad for at stortingsflertallet nå sier at plasseringa av denne bommen må ses på en gang til.

Samferdselsdepartementet, vegmyndighetene og bompengeselskapet må gå en runde til, sammen med Vestby og Moss kommuner, for å finne fram til en løsning alle kan godta. Det foreslåtte opplegget er i alle fall ikke godt nok.

Kjellaug Nakkim (H): I alle planer og i alle budsjetter siden ganske tidlig på 1980-tallet har det vært beskrevet hvor viktig E6 og E18 gjennom Østfold er for Østfold fylke, for hele landet og for den varestrømmen som har gått inn og ut av landet. Men det har til nå dessverre ikke medført noe særlig penger. Derimot har vi fått noen få kroner i små kladder, som har medført at vi i det siste har brukt f.eks. åtte år på å bygge ut 12 km vei, samtidig som det har kostet landet 100 mill. kr mer enn nødvendig.

Det er derfor med en bittersøt smak i munnen jeg står her i dag for å bifalle det forslaget som ligger til behandling, om innkreving av bompenger for utbygging av E6 og E18, den såkalte Østfoldpakka, fase 1. Søt – fordi vi

har nådd et stykke på vei. Vi har fått aksept for utbyggingen av E6 og E18, men den statlige finansieringen skal en komme tilbake til i Nasjonal transportplan. Bitter – fordi en er tvunget til å ty til bompengefinansiering for å få dette til.

Utbyggingen av E6 og E18 til henholdsvis fullverdig firefelts og tofelts motorvei har tatt uendelig lang tid. Det var først da vi begynte å ta til orde for å bompengefinansiere utbyggingen, at arbeidet virkelig skjøt fart. Men det er trist at en først blir hørt når bompenger kommer inn i bildet. Så sent som våren 1996 ønsket ikke flertallet i Østfold fylkesting, med Arbeiderpartiet og Senterpartiet i spissen, noen firefelts motorvei i Østfold. Hva kunne vi egentlig ikke ha oppnådd på et tidligere tidspunkt hvis det politiske miljøet i Østfold hadde stått sammen? Heldigvis har vi nå kommet til enighet, det var i desember i 1997.

Regjeringen har i proposisjonen beskrevet forholdene på E6 og E18 meget presist, hvor elendige de egentlig er, og hvor dårlig standarden er, sett i forhold til funksjonen som transportkorridor og sett i forhold til dagens og framtidig forventet trafikkbelastning. Og de er meget bekymret for ulykkesutviklingen. Det har vi vært i ganske lang tid, men vi har ikke blitt hørt. Jeg kan være enig med SV i at det er riktig at vi i dag vedtar en veipakke, men hvis man får lov til å arbeide videre med hele Østfoldpakka, kan det bli en helhetlig trafikkløsning for Østfold, både når det gjelder vei, jernbane og sjø.

Jeg er glad for den presiseringen som saksordføreren kom med når det gjaldt utbygging av jernbanen i Moss, og når statsråden sier at denne skal inn i fase 1, er det meget positivt. Høyre er positiv til at jernbaneutbyggingen skal gå etter alt. 2 B og har sett fram til denne prioriteringen som jeg nå forventer kommer i Nasjonal transportplan. Det er riktig at de økonomiske rammene kommer til å bli viktige, men vi regner nå som sikkert at det kommer til å ligge inne i Nasjonal transportplan.

Folk flest ønsker egentlig å bruke toget. Jeg er også av dem som bruker toget hver dag, men når det ikke er hensiktsmessig, når man ikke får plass på toget, tar man bilen i bruk isteden. Derfor er det så viktig at man nå får en utbygging både av jernbanen og av veiene, at det går hånd i hånd, og at dette blir gjort samtidig.

Jeg vil også presisere at i denne proposisjonen ligger det an til at E6 og E18 ikke skal være ferdig utbygd før i 2011. Men jeg må si at med den økonomien som ligger i dette prosjektet, ligger det an til å kunne bli ferdig på et langt tidligere tidspunkt, men det forplikter staten til å følge opp med sine bevilgninger. Jeg ser i innstillingen at flertallet har lagt vekt på at det skal være en deling, det skal være 50/50, og da må staten følge opp med disse midlene. Men når Sverige skal ferdigstille E6 på svensk side til 2007, må det være rimelig at Norge også følger opp, slik at E6 på norsk side også må stå ferdig til 2007 – senest.

Når det gjelder selve bomplasseringen, syns jeg at løsningen som Høyre har foreslått, med 5,5 mill. kr til Vestby kommune, må være den riktige løsningen, for den sammenblendingen Arbeiderpartiet gjør her, at man skal

kunne flytte bommen, men samtidig opprettholde finansieringen, går ikke i hop.

Signe Øye (A): Dette er en positiv dag for Østfold. Det er mange som har grunn til å glede seg over det som ligger i innstillingen, og som vil bli vedtatt her i dag. Dette hadde aldri gått så greit som det har gjort om ikke hele fylket med fylkesordføreren i spissen, kommunene og næringslivet hadde stått samlet i en så vanskelig sak der vi pålegger innbyggerne bompenger over mange år for å få økt veikapasitet og tryggere veier.

Men etter hvert ble det en erkjennelse for de fleste at dette var den eneste måte å få forgang i utbyggingen av E6 og E18 samt jernbanen og havneveiene på. Vi gav åpning for å gå til delvis bompengefinansiering. Veibevilgningene fra staten har ikke gått opp, men ned de siste årene, og trafikkmengden har bare økt, og antallet ulykker øker med økt trafikk. Derfor var det tvingende nødvendig å gjøre noe.

Det som kjennetegner transportnettet i Østfold i dag – og særlig veinettet – både i og utenfor byene, er at

- det er en meget sterk trafikkvekst
- kapasiteten er allerede i dag på flere steder fullt utnyttet
- ulykkesutviklingen er urovekkende

Det er nemlig slik at på landsbasis er trafikkveksten beregnet til ca. 1 pst., men vi har tidligere i dag hørt at i Østfold har vi hatt en vekst som er fem ganger større, og det sier noe om nødvendigheten av å gjøre noe. Et bedre veinett i Østfold er ikke noe som bare vil komme Østfold til gode, men noe som hele landet vil merke som positivt, for disse veiene er de to viktigste transportårene til kontinentet. I overkant av 70 pst. av godstrafikken og 80 pst. av persontrafikken går inn og ut av landet på E6 og E18, og denne trafikken bare øker. Bare det siste året har Svinesund hatt en trafikkvekst på over 11 pst. og Ørje på over 9 pst. Og når trafikken øker, vet vi at antallet ulykker også øker dersom det ikke gjøres noe. Det har også skjedd på E6 og E18 gjennom Østfold: 18 drepte og mange alvorlige skader er de dystre tall fra i fjor. Og her ser vi de store forskjellene mellom den nye utbygde firefeltsveien gjennom Akershus, der det har vært svært lite ulykker, og resten av E6 gjennom Østfold, der ulykkene er mange og store. Det viser hvor viktig det er med firefeltsvei og atskilte kjørebaneer når trafikken blir stor.

Onsdag var kommunalkomiteen på reise i Buskerud, og vi fikk oppleve den nye tunnelforbindelsen under Oslofjorden. Det må jeg si var et imponerende anlegg. Til sommeren står det ferdig og skal tas i bruk. Årsdøgntrafikken er beregnet til 5 000 biler. En vesentlig del av dette vil være store trailere. I tillegg vil Øresundforbindelsen åpnes samtidig. Og det er vel ikke noen som er i tvil om at dette vil øke belastningen på veinettet i Østfold. Derfor var det umulig å sitte stille og vente på de statlige bevilgningene uten å bidra med egenfinansiering og bidra til at det faktisk skjer noe selv om det ennå er langt fram før veiene står ferdige.

Det var ikke lett å plassere bomringene. Spesielt var bomplasseringen på E18 gjenstand for mange diskusjo-

ner, og det er forståelig. Bompengefinansiering blir aldri rettferdig. Noen rammes hardere enn andre. Pendlerne rammes mest, og dem er det mange av i Indre Østfold. Derfor vil jeg gi ros til de kommunene som tok den tunge belastningen med å plassere bommen i sin kommune, slik at ikke hele saken stoppet opp. Det kunne fort ha skjedd.

Så til slutt noen ord om Fremskrittspartiet, som går imot Østfoldpakka. Verden er ikke slik Fremskrittspartiet prøver å fremstille det. Fremskrittspartiet mener at E6 allerede vært bygd ut som firefelts motorvei gjennom Østfold. Det er det ikke vanskelig å slutte seg til. Men det er til liten trøst for de trafikkdrepte, for de skadde og deres nærmeste, så lenge vi ikke får det til uten gjennom bompengefinansiering.

I denne stortingsperioden har Fremskrittspartiet og Regjeringen vært budsjettssamarbeidspartnere, og det har ikke kommet noen flere veipenger til Østfold. Det som har skjedd, er at det faktisk har blitt mindre penger til vei. Det har Fremskrittspartiet vært med på å bestemme og hatt avgjørende innflytelse over. Det viser nødvendigheten av å vedta Østfoldpakka med delvis bompengefinansiering, slik vi gjør her i dag.

Øystein Hedstrøm (Frp): Fremskrittspartiet ønsker full utbygging av E6 og E18 til firefelts motorvei. La det være klart. Men veiutbyggingen skal skje uten bompengefinansiering, og vi har et konkret forslag i innstillingen om dette.

Det politiske flertallet aksepterer bruk av bompenger som delfinansiering av utbygging av E6 og E18 gjennom Østfold. En vanlig begrunnelse er at man ser dette som eneste mulighet for å løfte veiprojekter frem i utbyggingskoen. Hvorfor er det blitt slik? Er det fordi de politiske partier som sier de kan akseptere bompenger gjennom mange år, har gitt sin støtte til infrastrukturprosjekter i distriktene med svært lav lønnsomhet?

Fremskrittspartiet har vært imot en slik prioritering fordi det har medført at det blir for lite statlige midler til svært lønnsomme og riktige veiinvesteringer, bl.a. i det sentrale østlandsområdet. La meg ta et eksempel, nemlig utbyggingen av fastlandsforbindelsen til Magerøya i Finnmark, det såkalte Fatima-prosjektet som er verdens lengste undersjøiske veitunnel. I 1993 prioriterte stortingsflertallet å gå inn for dette prosjektet, som har en sluttregning på vel 1 milliard 1999-kroner, for at 3 500 innbyggere og noen få bedrifter skulle få fastlandsforbindelse. Dette utgjør en enorm kostnad på hele 300 000 kr pr. innbygger. Mange turister har heller ikke ønsket denne fastlandsforbindelsen fordi de heller ville hatt naturopplevelsen og reise med båt.

Går vi til avstemningsprotokollen i Stortinget, ser vi at Fremskrittspartiet var det eneste parti som samlet gikk imot bevilgningene. I tillegg brøt Høyres Kjellaug Nakim ut av egen gruppe og stemte imot denne etter vår oppfatning svært ufornuftige bruken av skattemidler. Hva med Østfold fylkes øvrige stortingsrepresentanter, fra Arbeiderpartiet – f.eks. Signe Øye – og Kristelig Folkeparti, som stemte for dette svært ulønnsomme prosjekt i

distriktene? Jo, de vil kompensere for utskielene i distriktene ved å legge betydelige byrder på Østfold-bilistenes skuldre. Når det blir en vanlig eller akseptert måte å føre samferdselspolitikk på, blir resultatet på sikt negativt som en helhet, og det er den situasjonen flertallet, bl.a. fra Arbeiderpartiet og Kristelig Folkeparti, nå har ført Østfold opp i.

Østfold har anslagsvis 6 pst. av landets biler og betaler 6 pst. av landets bilavgifter, men har sett over tid vært det fylket som, sammen med Vestfold, har fått minst tilbakeført til veibygging og vedlikehold av det som er betalt inn. Så det jeg konstaterer, er at det politiske flertall, inkludert Høyre, har gjort knefall for mektige distriktsinteresser fremfor å støtte opp om fornuftige og lønnsomme veinvesteringer i eget fylke. Sunn fornuft har måttet vike for særinteresser og distriktspolitikk. Representanter for dette politiske flertall er de samme representanter som roper på bompengefinansiering i Østfold. Det er det som er sannheten.

Lederen i samferdselskomiteen, Oddvard Nilsen, gav en stikkpille nettopp til Fremskrittspartiet. Men det er jo vi som har troverdighet! Vi sa nei til Fatima-prosjektet til over 1 milliard kr. Høyre sa ja. Vi mener at E6, som den mest trafikkerte samferdselsåre gjennom Østfold, er et nasjonalt ansvar, så jeg konstaterer en gang til: Fremskrittspartiet har troverdighet.

For Fremskrittspartiet er en slik prioritering som nå gjøres, en utpining av bilfolket i Østfold som er helt uakseptabel og som må bekjempes med alle tilgjengelige demokratiske midler. Hvis dette ikke gjøres, kan det samme politiske flertall fortsette å opptre som julenisse når det gjelder distriktene, for deretter å øke belastningen som legges på Østfold-borgernes skuldre i form av bompenginvesteringer når nye infrastrukturprosjekter skal finansieres i østlandsområdet i framtida.

Det er delte meninger om politikeres dyktighet og handlekraft i Norge, men på ett område viser de en utrolig oppfinnsomhet og fantasi, og det er når det gjelder å finne opp nye skatter og avgifter eller øke dem vi allerede har. Vårt poeng er at landets bileiere betaler langt mer for å eie og kjøre bil i form av bensinavgifter, importavgift, årsavgift, dieselavgift, bompenger, omregistreringsavgift og moms på bilavgiftene enn det som bilistene får tilbake i form av veibygging og vedlikehold. Det kan best betegnes som landeveisrøveri når staten på denne måten melker bilistene som kan betale flere ganger for den samme veistrekning. Vi risikerer at oppfinnsomme politikere vil utvikle dette landeveisrøveriet videre, og avgiftene kan totalt sett bli så høye at det tas strupetak på hele biltrafikken.

Tom Thoresen (A): Med referanse til eventyrfortelleren fra Odense mente Inge Myrvoll at Østfoldpakka ikke hadde klær på, ja ikke engang undertøy. Dette bildet ble, så vidt jeg forstår, brukt på at det vi i dag står overfor, er en ren veipakke, en ren motorveipakke, og ikke et samlet transportopplegg gjennom og for Østfold. Det er en sannhet med noen modifikasjoner, som jeg gjerne vil komme tilbake til. Men jeg vil gjerne si at bak dette lig-

ger et resonnement om fordeling av trafikk, mest mulig skånsomt for miljøet og mest mulig operativt for brukerne. Det er jeg enig i.

Jeg er derfor også enig i behovet for en forsert jernbaneutbygging, at det er viktig i forbindelse med Østfoldpakka. Det vil f.eks. ikke ha noen mening å bygge ut veikapasiteten og ikke bygge ut jernbanekapasiteten, slik at vi da får en massiv flyttestrøm av personer fra bane til vei. Da kan korkene lett melde seg.

Men i den maksimale fordring om tings samtidighet og samtidig «forpliktethet» kan man risikere å komme over i et annet av H. C. Andersens utmerkede eventyr, nemlig «Den standhaftige tinnsoldat». Hvis man motsetter seg enhver forbedring av veistandarden i påvente av noe annet og noe bedre, kan man risikere at miljølempene vil øke, ulykkene vil øke, omkostningene for personer og næringsliv vil øke – ja, at det som i et vidt omfang kan kalles miljø, vil bli skadelidende. Mellom dette er det min oppfatning at en må finne en optimal løsning. I hele Østfoldpakka er den optimale løsning fullstendig til stede.

I fase 1 har jeg for min del merket meg at komiteens flertall uttrykker at de «vil be departementet om at det legges opp til en utbygging av dobbeltsporet fra Sandbukta til ny Moss stasjon i fase 1, under forutsetning av lokale bidrag». Dette har statsråden fra denne talerstol nylig bekreftet også er hans og Samferdselsdepartementets oppfatning. Ergo er dette, også i fase 1, en måte å forsøke å løse en flerbruksmulighet mellom kommunikasjonsmidler på. Det er etter min oppfatning en meget god begynnelse, og som både venn og bruker av jernbanen er jeg glad for det. Men jeg vil jo ile til med å si at skal vi få optimal utnyttelse av jernbanenettet gjennom Østfold, må dobbeltsporet henge sammen i alle retninger, slik at det blir sammenhengende fra der vi går ut på jernbanestasjonen i Oslo, og til vi er gjennom Østfold, og helst også med forbindelse til Sverige.

Men jeg innser at dette innenfor enhver realistisk økonomisk ramme må ta tid. Poenget er at vi nå må komme i gang, komme i gang både i Mossregionen og med den videre fortsettelse.

Nå vil jeg, dels med referanse til Inge Myrvolls miljøargumenter, som jeg langt på vei deler, og dels til foregående taler, som snakket om «landeveisrøveri», si: Jeg tror vi alle innser at denne typen brukermåvirkning i finansieringen må til for å få forsert fram en del viktige samferdselsprosjekter. Men også sett fra en ren miljøsynsvinkel er jeg slett ikke usikker på at ikke også prisregulatoren kan være minst like viktig for miljøet som tilgjengelighetsregulatoren.

Odd Holten (KrF): Østfoldpakka fase 1 er en dugnad for Østfold, men også en gedigen dugnad for hele landet, med hovedtema sikkerhet og fremkommelighet.

Flertallsvedtaket om utbygging av E6 og E18, inklusiv enkelte sideveier til E18, og en utbygging av jernbanen i Moss etter 2B-alternativet ved delfinansiering er en meget god og første fase for å løse betydelige utbyggingsbehov i Østfold. Vedtaket bygger på et faglig godt

arbeid utført hos veisjefen i Østfold i et nært og konstruktivt samarbeid med fylkestinget i Østfold og NHO, og ikke minst et godt arbeid utført nå av samferdselsministeren.

Komiteens leder, Oddvard Nilsen, hadde i sitt innlegg en kort visitt til Kristelig Folkeparti hva gjaldt E18. Dette burde det vært unødvendig å ta opp i forbindelse med denne saken. Representanten Nilsen vet meget godt at i hvert fall Kristelig Folkepartis representant fra Østfold og stortingsgruppens absolutte flertall har stått sterkt på når det gjelder denne utbyggingen. Jeg vil også tro at det går an å gå tilbake og se at det var nettopp en fornyelse av denne saken gjennom Kristelig Folkeparti som førte til den utbygging som nå har funnet sted.

I denne saken har det altså nå lyktes å få til en samlet kraftig utbygging til beste for en god trafikk-løsning gjennom Østfold, og vi håper at en rasjonell fremkommelighet skal bli utviklet.

Østfold, med sine to riksveier, er porten til Europa. Tallenes tale er klar. I det hele fraktes 80 pst. av alt gods som går på vei, på disse to veiene, E6 og E18, en transport som er sterkt økende.

Norsk industri er i vekst. Spesielt gjelder dette fiskerisektoren, som krever betydelig transportkapasitet til de store markeder i Europa, og her kommer nettopp Østfold inn. I all hovedsak går denne tungtransporten gjennom vårt fylke.

I en årrekke har det vært satt søkelys på denne betydelige gjennomgangstrafikken for å få forståelse for økt utbygging, uten at det har lyktes i nevneverdig grad før nå i dagens forslag til bompengefinansiering av Østfoldpakka, fase 1. Dette er et håndslag til Østfolds næringsliv og innbyggere, selv om jeg er klar over at det her er bygd inn at 50 pst. av kostnadene skal finansieres gjennom egenfinansiering. Forutsetningene må nå være at det i Nasjonal transportplan følges opp med bevilgninger, slik at anleggsarbeidene praktisk kan gjennomføres kontinuerlig. Og i denne saken er det viktig å bemerke at vi inviteres til en samlet løsning av vei-, jernbane-, havne- og sjøtransport i Østfold. Dette må ikke glemmes.

For meg er det også særlig viktig å understreke at en forutsetning for at flertallet nå har lagt denne pakken til grunn, er at det også må finnes en naturlig og grei løsning på dobbeltsporet fra Sandbukta til nye Moss stasjon i fase 1, noe som jeg er svært glad for at statsråden understreket i sitt innlegg. Som østfoldrepresentant kan jeg trygt si at en langvarig saksbehandling med stort engasjement på alle nivåer i fylket nå endelig ser ut til å finne en positiv løsning. Vi er glade for fase 1, vi venter på at vi skal komme videre også med fase 2 og dermed få til en god og riktig løsning for miljø, for sikkerhet og for fremkommelighet i vårt fylke.

Presidenten: De talere som heretter får ordet, har en taletid på inntil 3 minutter.

Thore Aksel Nistad (Frp): Representanten Nilsen var inne på at Fremskrittspartiet hadde tatt pengene fra hurtigruta og lagt dem inn på vei. I årets budsjett har vi

ikke tatt en krone fra hurtigruta – det har vi ikke gjort. Men det vi *har* gjort, er at vi har tatt et valg. Vi har omprioritert innen eget budsjett, og vi har sagt at vi vil satse på vei istedenfor en del andre ting. Vi har åpent og ærlig gått ut og sagt at vi vil ha mindre til krengetogsatsing. Vi vil ha det på vei isteden. Vi har lagt fram et Dokument nr. 8-forslag om å få private aktører på jernbanelinjen. I Sverige er det i dag 40 forskjellige private aktører på jernbanelinjen, og de står allerede for 60 pst. av persontransporten i Sverige. NSB får i dag 980 mill. kr uten konkurranseutsetting. Dette mener vi i Fremskrittspartiet er galt, og vi vil bruke 400-500 mill. kr av dette på vei istedenfor å subsidiere NSB ukritisk på den måten.

Posten vil vi gjøre akkurat det samme med. Vi vil legge flere av ekspedisjonene til bensinstasjoner eller nærbutikker. Da kan vi kanskje få opprettholdt nærbutikken i nærmiljøet, istedenfor at den blir lagt ned. Slik kan subsidiene til Posten settes ned. I dag får Posten 760 mill. kr, og der vil vi skjære kraftig ned.

Vi har funnet penger til vei, mens de andre ukritisk gjennom flere perioder har lovet penger til vei, men det blir ingenting. Og nå nevner representanten Nilsen hurtigruta. Vi har ikke skåret i hurtigruta i år, men vi sa nei til å forlenge subsidieringen etter 2001. Den nye subsidieperioden ville vi ikke gå inn for fordi vi mener det er subsidiering av amerikanske turister, og da er det bedre at vi bruker disse pengene på vei. Jeg konstaterer at representanten Nilsen og Høyre var enig i subsidieringen av hurtigruta etter 2001, og at de da heller vil bruke pengene på amerikanske turister enn å bruke dem på vei. Dette er en prioritering som partiene har gjort. Vi har gjort det annerledes, og så får Høyre stå for sin prioritering.

Så var det representanten Øye som sa at Fremskrittspartiet alltid bevilget mindre til vei. Det må vel ha vært en forsnakkelse, for Fremskrittspartiet har da aldri bevilget mindre til vei. Men det kunne vel hende hun mente sitt eget parti, isteden.

Oddvard Nilsen (H): Representanten Jorunn Ringstad var så vidt innom meg i sitt innlegg, og brukte et uttrykk som at Høyre skryter av veibevilgningen. Nei, jeg har ikke noe behov for å skryte av veibevilgningen. Det er bare å lese gjennom budsjettene de senere årene, så ser man hva Høyre har foreslått. Men det var ikke det som var poenget mitt. Poenget mitt var at uansett hva Fremskrittspartiet sier, at det er et faktum at i budsjettet for 2000 økte ikke Fremskrittspartiet rammeområdet 18, til samferdsel, med et eneste øre. Da blir det en brist i logikken når Fremskrittspartiet samtidig sier at disse 37 milliarder kr som bilistene betaler inn, skal bilistene ha tilbake igjen i form av veinvesteringer. Da må man jo øke veibudsjettet og øke samferdselsbudsjettet. Det har ikke Fremskrittspartiet gjort. Så Fremskrittspartiet har ikke i dette huset prioritert samferdsel som sådan. Det er riktig at en innenfor den rammen som var identisk med Regjeringsens ramme, prioriterte annerledes, men det gir ikke noe mer av de 37 milliarder kr til samferdselssektoren, som er glansnummeret til Fremskrittspartiet.

Så en ting til: Når det gjelder bompengeprosjekter, var det liksom sagt at vi i Høyre har vist sosialistiske tendenser. Det tror jeg også Fremskrittspartiet skal ta innover seg, for hvis jeg ikke husker helt feil, og det gjør jeg ikke, så stemte Fremskrittspartiet for bompengeprojektet på Jevnaker, Rv 35. Det gjorde de. Og der skrev de faktisk følgende:

«Disse medlemmer ser det som en trafiksikkerhetsmessig og samfunnsmessig gevinst at vejen blir ferdigstilt tidligst mulig.»

Det var nøyaktig den samme argumentasjonen som Høyre har brukt i årene for å slutte seg til bompengeprojekter, nemlig at ved at de blir realisert på et tidligere tidspunkt, vil samfunnet totalt sett ta ut en gevinst. Det har vært vår begrunnelse.

I tillegg har vi hatt den begrunnelsen at statens engasjement skal opprettholdes. Man skal ikke se nedgang i statens bevilgninger og en oppgang i bompengefinansiering, for gapet mellom dem er pr. definisjon hos oss en skatteøkning. Når staten holder sine bevilgninger skikkelig høye, er Høyre villig til å være med på bompengeprojekter. Det var den advarselen jeg gav i mitt hovedinnlegg, nemlig at dersom staten fortsetter sin nedgang i bevilgninger, får vi et kjempeproblem knyttet til å finansiere gapet der med bompenger.

Så litt til Holten: Ja, det er en riktig presisering som er gjort. Det er riktig at Kristelig Folkeparti var med i annen omgang på å rette opp det – kan vi si – gale vedtak som ble gjort først. Hvis jeg ikke husker feil, var det fire representanter fra Kristelig Folkeparti som stemte for, bl.a. nåværende leder av Kristelig Folkeparti, tror jeg, Svarstad Haugland. Så det er helt riktig det som Holten sa der, det er en riktig historiebeskrivelse.

Jeg ser tiden går fort, men det var ett lite poeng: Høyre har et forslag i saken knyttet til å gi en kompensasjon tilbake igjen til Fv 311. Hvis det er slik, som jeg har forstått flertallet, at dette skal vurderes igjen av fylkeskommunen og det innebærer at man er villig til å gi denne kompensasjonen til Vestby, så er Høyre villig til å gjøre sitt forslag om til et oversendelsesforslag. Det kunne være greit å få noen signaler om det.

Ola Røtvei (A): Komiteens leder skal få det signalet nå. Arbeiderpartiet vil ikke sette seg imot at det kan bli en løsning, at vi bruker de 5,5 mill. kr på Fv 311, eventuelt i forbindelse med en forhandlingsløsning mellom departementet, bompengeselskap og berørte kommuner. Men poenget er at vi ønsker at det blir gått en slik runde med å se nettopp på denne bomplasseringen. Samtidig føler jeg også behov for at man ser noe mer på den trafikkavvisningen som kan bli en realitet med omkjøringsmulighetene på Rv 121 og Rv 120.

Ellers har jeg lyst til å si til Kjellaug Nakkim, som var så opptatt av inntektene også i forhold til denne bomplasseringen, at dersom man flytter denne bommen litt lenger sør på denne fylkesvegen, vil man komme opp i en årsdøgnstrafikk på 10 000, mot slik som det er i dag, en årsdøgnstrafikk på 3 000. Og hvis man nå skulle tatt konsekvensen av å få enda mer inntekter inn i forhold til finan-

siering av E6, hadde det logiske nok vært at det hadde vært en bom på Svinesund, for slik det er i dag, kan man kjøre fra Moss og sørover mot grensen på en ny veg uten å betale en krone.

Det har vært stilt spørsmål om gjennomføring av fase 2, og så vidt jeg kjenner til, legges det nå opp til at fase 2 sendes ut på høring, og det legges opp til behandling i fylkeskommunen i løpet av våren, så framdriften i forhold til fase 2 er godt i gang.

I likhet med komiteens leder blir en litt usikker på hva Fremskrittspartiet sine representanter i debatten egentlig framfører. Flere har vært inne på at dette ikke er noen gapvopakke til Østfold. Jo, Østfold har på mange måter fått den gaven de har bedt om. Det Østfold har bedt om, er å få en raskere utbygging av E6 og E18, og det oppnår man nettopp gjennom å etablere denne formen for brukerbetaling. Men det som er litt forunderlig, er jo at Fremskrittspartiet ikke har gått imot en eventuell privatfinansiering av en slik vegstrekning, altså at privat kapital kan gå inn og bøye ut den vejen. Hvis privat kapital skal gjøre det, er det helt logisk at de som da går inn, vil ha avkastning på den kapitalen, og da må enten brukerne betale denne avkastningen, eller så må det norske folk, den vanlige mann, som Fremskrittspartiet er så opptatt av, betale over skatteseddelen. Logikken må en lete etter.

Inge Myrvoll (SV): Østfoldrepresentanten Holten ville berømme Vegkontoret for et faglig godt arbeid. Det faglige gode arbeid er at vi skal vedta ei vegpakke uten endelig kostnadsoverslag og finansieringsopplegg. Det syns østfoldrepresentanten Holten er meget bra.

Saksordfører Holten, som jobber med Gardermo-prosjektet, vil granske. Han vil ha en kommisjon som skal granske det prosjektet fordi det var dårlige kalkyler, det var dårlige prognoser for trafikk osv. Han er så misfornøyd med måten det prosjektet er gjennomført på, at her vil han ha en granskingskommisjon, etter lange høringer, høringer hvor han selv var nokså på hugget. Men å vedta et prosjekt noen dager etterpå, uten kostnadsoverslag og et finansieringsopplegg som er endelig, det er han gjerne med på når det gjelder hans eget fylke. Det er slik at dobbeltmoral er ikke dobbelt så bra som moral. Jeg vil foreslå at kontrollkomiteen i framtida jekker seg litt ned og ser på sin egen praksis når de skal kontrollere andre.

Så vil jeg berømme representanten Nakkim for et innlegg som var meget realistisk. Hun erkjente at det er ei vegpakke, og hun savnet jernbanen. Hun var faktisk også opptatt av jernbanen, men så er det det med kostnadene, hvordan man skal få til det hele. Andre representanter har gått og snakket om helhet, miljø, kollektivtiltak og jernbane, og da spør jeg: Hvor er helheten? Når kommer helheten? Hvordan betales helheten? Hvor er miljøet? Når kommer miljøetsatsinga, og hvordan betales den? Det samme kan man si om kollektivtiltak og jernbane, for det ligger ikke inne i fase 1, og når det gjelder fase 2, er det verken tidfestet eller på noen måte antydning hvordan den skal finansieres. Fase 2 er en rein drøm foreløpig, fase 1 er realiteten. I framlegget til Nasjonal transportplan skriver Jernbaneverket:

«Særlig viktig er det å få til en forsert modernisering av Vestfold- og Østfoldbanen. Innenfor basisrammen vil moderniseringen av disse banestrekningene stoppe opp. Samtidig er det fra Statens vegvesens side foreslått en kraftig utbygging av vegnettet både gjennom Vestfold og Østfold. Med basisrammen vil derfor jernbanens konkurransekraft bli kraftig svekket i forhold til bilen. Resultatet blir enda mer biltrafikk.»

Det er perspektivet framover, slik det her ligger.

Jeg må knytte en liten kommentar til representanten Myrli. Han mente at jernbanesatsinga burde ha kommet mye tidligere. Jeg er helt enig med ham. Det burde kanskje ha kommet da representanten Myrli var politisk rådgiver i Samferdselsdepartementet, det burde kanskje ha kommet på 1990-tallet, da Arbeiderpartiet regjerte og ikke satsset på jernbane, og ikke-satsing på jernbanen har blitt videreført av sentrum. Så dersom representanten Myrli nå mener at Arbeiderpartiet har gjort en total feil, håper jeg at vi får noen bedre signaler i forbindelse med Transportplanen enn vi har fått i dag, for de har vært katastrofale.

Presidenten: Thore Aksel Nistad har hatt ordet to ganger og får ordet til en kort merknad.

Thore Aksel Nistad (Frp): Det forundrer meg at Høyre også denne gangen tillegger oss programposter som vi overhodet ikke har. Fremskrittspartiet er ikke konsekvent imot bompengeprojekter, det har vi aldri sagt og det står heller ikke i vårt program. Man viste til Rv 35. Rv 35 er en helt ny vei, og det finnes andre veier å kjøre på, som er gratis, så der har faktisk bilistene et valg. Det er nå engang slik at Fremskrittspartiet står for å gi folk en valgmulighet, og da forundrer det meg at det skal være så vanskelig for en representant fra Høyre å forstå at her har bilistene en valgmulighet.

Så var representanten Røtvei innom OPS-systemet, offentlig og privat samarbeid om å bygge vei. Ja, men det er mange måter å tilbakebetale pengene på. En kan gjøre det ved å sette opp en bom og kreve inn penger, det er vel det en tenker på, og en kan gjøre det ved skyggefinansiering. En kan også gjøre det ved årlig tilbakebetaling over statsbudsjettene.

Rigmor Kofoed-Larsen (KrF): Kristelig Folkeparti går inn for start av bompengefinansiering for delvis finansiering av Østfoldpakka, det har jeg begrunnet i mitt tidligere innlegg. Jeg presiserte også det vesentlige i at både vei og jernbane tas i fase 1, noe også statsråden i sitt innlegg slo fast. Derfor vil jeg spørre representanten Kjellaug Nakkim om jeg hørte riktig når hun sa seg enig med SVs Inge Myrvoll i at vi i dag vedtar en veipakke. Samtidig sa nemlig representanten Nakkim – noen settinger senere – at vei og jernbane må gå hånd i hånd. Det kunne vært fint å få en avklaring på dette.

Kristelig Folkeparti er enig i utbygging av E6 og E18. Som jevnlig bruker av både E6 og jernbanen gjennom Østfold og E6 sør for grensen, vil jeg likevel ta avstand fra den elendighetsbeskrivelsen som representanten

Nakkim stod for, sett i forhold til dagens situasjon og framtidig utvikling. Deler av strekningen er dårlig, men det er også deler av strekningen som er ganske bra, også sett i forhold til strekningen som er mellom grensen og Uddevalla. Det er strekningen E6 mellom Moss og fylkesgrensen til Akershus som er den mest prekære, det tror jeg vi er enige om. Men jeg regner med at også Høyre er med på kollektivsatsing knyttet til jernbane, slik at en helt nødvendig overgang av transport fra vei til bane kan finne sted. Vi kan ikke veibygge oss ut av våre transportbehov, derfor er det viktig med samtidig satsing på både jernbane og vei.

Så vil jeg også signalisere at Kristelig Folkeparti støtter det som Høyre og Arbeiderpartiet har sagt i forbindelse med å se på bruken av de 5,5 mill. kr, som er tatt inn i innstillingen.

Statsråd Dag Jostein Fjærvoll: La meg understreke at i Regjeringens vurdering og i proposisjonen til Stortinget har miljø, trafikksikkerhet og kollektivløsninger stått meget sentralt. At jeg i dag ikke tok det spesielt fram i mitt innlegg, skyldes at jeg har berørt dette mange ganger før. Mitt utgangspunkt er, som Stortinget kjenner, at én drept i trafikken er én for mye. Det er også et prinsipielt grunnlag når man foreslår prioriteringer og utbyggings-takt fremover.

Nå er det tidligere i dag snakket litt om nytteverdien av utbyggingen. Jeg viser til side 5 i proposisjonen, der det står følgende:

«For Ev 6 er netto nytte i forhold til kostnadene beregnet til -0,07, for Ev 18 -0,03. Det mangler derfor noe på at utbyggingen er samfunnsøkonomisk lønnsom.»

Jeg nevner dette fordi det i debatten har vært dratt fram sammenligninger med andre samferdselsprosjekter i dette land. Den balansegangen jeg nå viser til, er vanskelig fordi det ikke går an alltid å bare legge vekt på kost-nytteprinsippet.

Så vil jeg understreke at det er i de enkelte år, som Stortinget klart kjenner til, at pengene til prosjektene bevilges. Flere strekninger på E18 og E6 må ned i en usikkerhetsgrad på pluss/minus 10 pst. Det må også jernbaneprosjektet. Omtalen av jernbaneprosjektet er slik den er i proposisjonen fordi kostnadsvurderingen må ned til et bedre nøyaktighetsnivå.

Jeg vil på vegne av Regjeringen i løpet av halvannen måned oversende Nasjonal transportplan til Stortinget. Stortinget vil da for første gang få anledning til å foreta – innenfor de samme permer – en avveing om hva som skal brukes på landtransport, altså på veg, på sjøtransport, på lufttransport og på bane. Det blir en utfordrende fordeling. Fra Regjeringens side har det i de senere årene vært en forskyvning fra veg til bane innenfor trange budsjetter når det gjelder prosentvis fordeling. Men la meg minne om at i dag er det ikke etatenes forslag til rammer som er til behandling, og heller ikke deres prioritering. Regjeringen vil komme med sine rammer. Den vil komme med sitt forslag til prioriteringer, og da vil mitt ut-sagn tidligere i debatten om at jernbanen gjennom Moss

er med, være en del av de prioriteringer som det er nødvendig at Regjeringen legger på bordet.

Kjellaug Nakkim (H): Jeg er en meget realistisk person og tar ingenting på forskudd. Det er også noe av bakgrunnen for det jeg sa i innlegget mitt. Vi er kommet et lite stykke på veg når det gjelder Østfoldpakka, for det vi skal vedta i dag, er at man kan oppkreve bompenger på E6 og E18.

Det som gjenstår å se, er hva som kommer i Nasjonal transportplan, og framdriften på de statlige bevilgningene, både når det gjelder E6 og E18, og når det gjelder utbyggingen av jernbanen. Jeg er ikke rolig før jeg ser hva som kommer der, og hva som vil bli bevilget. Det er en del forutsetninger som er lagt inn i innstillingen som jeg håper statsråden følger opp. Jeg regner med at han følger det opp, men jeg vil se det på trykk i Nasjonal transportplan når den kommer til Stortinget, og se at dette går i hop, før jeg kan være helt tilfreds. Derfor er jeg enig med Myrvoll og vil si at i dag er det egentlig vegpakken vi har til behandling. Jernbaneutbyggingen vil vi gjerne ha, men den kommer først i Nasjonal transportplan, selv om det er lagt en god del føringer. Jeg er veldig glad for at statsråden sa at den ville komme med i fase 1. Det betyr at den må være med i Nasjonal transportplan for perioden 2002-2011.

Det andre som jeg også synes er viktig, gjelder bompengefinansieringen og bomplasseringen. Jeg skal ikke blande meg så mye opp i bomplasseringen, men jeg er veldig opptatt av den formuleringen Arbeiderpartiet har, at man skal se på flytting av den, men man skal ikke røre finansieringsgrunnlaget. Finansieringsgrunnlaget er veldig viktig i denne saken, det vet vi alle. Men når Arbeiderpartiet sier det, sier de også at her er det såpass god finansiering at man kan dra inn havnevegene. Da lurer jeg på: Hva er prinsippet for plassering av bom? Vi har bom på Fv 311, og det vil være helt feil å ha den der hvis den skal være med og finansiere havnevegene, som ikke disse trafikantene skal kjøre på i det hele tatt – og heller ikke de som kjører på E6 eller E18. Så her er det en miss i logikken til Arbeiderpartiet når det gjelder den finansieringen.

Ellers synes jeg man skyver ansvaret tilbake til administrasjonen når man tar opp dette med bomplasseringen på Fv 311. Men jeg må si at hvis man nå gir signaler om at godtgjørelsen i den forbindelse bør kunne gå til utbygging av Fv 311, vil det komme alle til gode, også de som kjører der, for den vegen er i dag ganske elendig og smal. Jeg skjønner vegsjefens argument om at trafikksikkerheten vil bli bedre ivaretatt ved at man har bom der enn ved at man får en stor trafikklekkasje med omkjøring for dem som ikke vil bruke bommene på E6.

Presidenten: Da har ikke flere bedt om ordet i denne saken.

Etter at det var ringt til votering i 5 minutter, uttalte **presidenten:** Da er vi klare for votering.

Votering i sak nr. 1

Presidenten: Under debatten er det satt fram tre forslag. Det er

- forslag nr. 1, fra Thore Aksel Nistad på vegne av Fremskrittspartiet
- forslag nr. 2, fra Oddvard Nilsen på vegne av Høyre
- forslag nr. 3, fra Inge Myrvoll på vegne av Sosialistisk Venstreparti

Oddvard Nilsen (H): I debatten har både sentrum og Arbeiderpartiet uttrykt at de ønsker å vurdere det forslaget som ligger inne fra Høyre om kompensasjonen, og om den eventuelt kan gå til Vestby kommune. Det siste er det primære ønsket til Høyre. Vi vil derfor gjøre dette forslaget om til et oversendelsesforslag.

Presidenten: Forslag nr. 2, fra Høyre, blir etter forslagsstillers ønske forandret til et oversendelsesforslag. Forslaget lyder i endret form:

«Det henstilles til Regjeringen å sørge for at dersom Østfold fylkeskommune opprettholder sitt vedtak om plassering av bom, forutsettes den foreslåtte fylkeskommunale kompensasjonen på 5,5 mill. kroner brukt til utbedring av fv 311.»

Presidenten foreslår at dette forslaget oversendes Regjeringen uten realitetsvotering. – Det anses vedtatt.

Det voteres over forslag nr. 3, fra Sosialistisk Venstreparti. Forslaget lyder:

«1 Framlagte forslag forkastes.

2. Det oppmodes om at Østfold fylkeskommune vurderer en ny Østfoldpakke som inneholder følgende hovedelement:

- Vegutbygging og jernbane gjennomføres i en fase
- Utbygging av E6 og E18 samt sideveger finansieres i sin helhet gjennom brukerbetaling ved bompeng inntekter
- Staten går inn med minst tilsvarende midler til jernbaneinvesteringer til utbygging av en moderne, dobbeltspora Østfoldbane, hvor også jernbanetilknytting til havner prioriteres.»

V o t e r i n g :

Forslaget fra Sosialistisk Venstreparti ble mot 5 stemmer ikke bifalt.

Presidenten: Det voteres så over forslag nr.1, fra Fremskrittspartiet. Forslaget lyder:

«Stortinget ber Regjeringen bygge E6 og E18 som 4-felts motorveg gjennom Østfold for statlige midler. Arbeidet iverksettes umiddelbart og uten bompengefinansiering.»

V o t e r i n g :

Forslaget fra Fremskrittspartiet ble med 91 mot 14 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 12.13.11)

Komiteen hadde innstillet:

Stortinget samtykker i at:

1. Bompengeselskapet som Østfold fylkesting har vedtatt opprettet, får tillatelse til å starte innkreving av bompenger for delvis finansiering av utbyggingen av E6 og E18 gjennom Østfold. Videre får selskapet ansvar for å oppta og administrere nødvendige lån.
2. Vegdirektoratet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsette nærmere regler for finansieringsordningen.

Presidenten: Fremskrittspartiet og Sosialistisk Venstreparti har varslet at de vil stemme imot.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling bifaltes med 86 mot 19 stemmer.
(Voteringsutskrift kl. 12.13.37)

S a k n r . 2

Referat

Presidenten: Det foreligger ikke noe referat.

Møtet hevet kl. 12.15.
