

Møte onsdag 13. desember kl. 10President: **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 32):

1. Innstilling fra samferdselskomiteen om bevilgninger på statsbudsjettet for 2001 vedkommende rammeområde 18, Fiskeridepartementet og Samferdselsdepartementet
(Budsjett-innst. S. nr. 13 (2000-2001), jf. St.prp. nr. 1 (2000-2001), St.prp. nr. 1. Tillegg nr. 5 (2000-2001) og St.prp. nr. 1. Tillegg nr. 9 (2000-2001))
2. Innstilling fra samferdselskomiteen om endring av løyvingar m.v. for 2000 på Samferdselsdepartementets område
(Innst. S. nr. 77 (2000-2001), jf. St.prp. nr. 20 (2000-2001))
3. Innstilling fra familie-, kultur- og administrasjonskomiteen om samtykke til godkjenning av avgjerd i EØS-komiteen nr. 100/2000 av 10. november 2000 om endring av protokoll 31 til EØS-avtala om deltaking frå EFTA/EØS-statane i Fellesskapet sitt program for forvaltningsnett (IDA-programmet)
(Innst. S. nr. 81 (2000-2001), jf. St.prp. nr. 18 (2000-2001))
4. Referat

*Minnetale over tidligere stortingsrepresentant
Margith Munkebye***Presidenten:** Ærede medrepresentanter!

Tidligere stortingsrepresentant Margith Johanne Munkebye er død, 89 år gammel.

Margith Munkebye var stortingsrepresentant for Arbeiderpartiet fra Nordland fylke i perioden fra 1958 til 1973, fra 1955 til 1957 var hun fast møtende vararepresentant. I løpet av disse årene var hun medlem av både administrasjonskomiteen, sosialkomiteen, kommunalkomiteen og utenriks- og konstitusjonskomiteen. I hennes første tid på Stortinget var det kun åtte kvinnelige stortingsrepresentanter, og Margith Munkebye kan derfor med rette beskrives som en tidlig pioner blant kvinnelige toppolitikere.

Margith Munkebye kom tidlig med i arbeiderbevegelsen. Allerede i 1930 ble hun formann i Bodø Arbeiderungdomslag. Senere ble hun formann i Sør-Salten distriktslag av Arbeidernes Ungdomsfylking og fikk hovedansvaret for gjenreiseing av ungdomsbevegelsen i dette distriktet. Margith Munkebye utførte den krevende oppgaven til alles tilfredsstillelse, og AUF i Sør-Salten ble sterkere enn noen gang tidligere.

Komiteplasseringene viser at Margith Munkebye hadde et bredt interessefelt. Likevel stod sosiale spørsmål hennes hjerte nærmest. I mange år var hun den drivende kraft i Nordland distriktslag av Norsk Folkehjelp og medlem av organisasjonens hovedstyre. Som medlem av sosialkomiteen på Stortinget fikk hun anledning til å arbeide med de spørsmålene som opptok henne sterkest, og hun var ordfører for en rekke store og viktige saker.

I stortingskretser var Margith Munkebye både respektert og populær. Det var heller ikke mye jåleri ved henne. På klingende saltværingdialekt entret hun Stortingets talerstol. Etter hvert måtte hennes mannlige kollegaer og statsråder strekke våpen – de begynte å lytte til hva hun sa.

I sitt hjemfylke hadde Margith Munkebye en ualminnelig sterk stilling. Hun var kjent som en inspirerende og temperamentsfull taler. Hun hadde stor arbeidskapasitet, og listen over tillitsverv er lang. Blant annet var hun i flere år aktivt med i kommunepolitikken i Bodø, medlem av bystyret fra 1951-55, formann i Sør-Salten Arbeiderparti, varamann til Arbeiderpartiets landsstyre og styremedlem i Arbeiderpartiets stortingsgruppe fra 1965-73.

Som medlem av Europarådet i årene 1965-73 ble hun en overbevist europeer, og hun engasjerte seg sterkt på ja-siden i EF-saken. Selv om dette standpunktet kostet henne plassen på Stortinget, holdt hun fast på sin overbevisning. «For meg kommer spørsmålet om fred og samarbeid i Europa foran alt annet», uttalte hun i et intervju i 1985.

Margith Munkebye var en modig, sterk og engasjert kvinne, som viet mange år av sitt liv til aktivt samfunnsengasjement.

I dyp respekt lyser vi fred over hennes minne.

Representantene påhørte stående presidentens minnetale.

Presidenten: Representanten Hilde Frafjord Johnson, som har vært permittert, har igjen tatt sete.

Den innkalte vararepresentant for Hordaland fylke, Terje Søviknes, har tatt sete.

Fra representanten Einar Steensnæs foreligger søknad om permisjon i dagene 13. og 14. desember for å delta på et sikkerhetspolitisk seminar i regi av Utenriksdepartementet og Norsk Utenrikspolitisk Institutt, i Moskva.

Etter forslag fra presidenten ble enstemmig besluttet:

1. Søknaden behandles straks og innvilges.
2. Vararepresentanten, Olaf Gjedrem, innkalles for å møte i permisjonstiden.

Presidenten: Representanten Gunnar Kvasheim vil framsette et privat forslag.

Gunnar Kvasheim (V): På vegne av Lars Sponheim og meg selv vil jeg fremme forslag om åpenhet i stortingskomiteenes arbeid og en registreringsordning for lobbyvirksomhet i Stortinget.

Presidenten: Forslaget vil bli behandlet på reglementsmessig måte.

Før sakene på dagens kart tas opp til behandling, vil presidenten foreslå at formiddagens møte – om nødvendig – fortsetter utover den reglementsmessige tid, kl. 15, til dagens kart er ferdigbehandlet. – Ingen innvendinger er kommet mot dette, og det anses vedtatt.

Etter ønske fra samferdselskomiteen foreslår presidenten at sakene nr. 1 og 2 behandles under ett – og anser det for vedtatt.

S a k n r . 1

Innstilling fra samferdselskomiteen om bevilgninger på statsbudsjettet for 2001 vedkommende rammeområde 18, Fiskeridepartementet og Samferdselsdepartementet (Budsjett-innst. S. nr. 13 (2000-2001), jf. St.prp. nr. 1 (2000-2001), St.prp. nr. 1. Tillegg nr. 5 (2000-2001) og St.prp. nr. 1. Tillegg nr. 9 (2000-2001))

S a k n r . 2

Innstilling frå samferdselskomiteen om endring av løyvingar m.v. for 2000 på Samferdselsdepartementets område (Innst. S. nr. 77 (2000-2001), jf. St.prp. nr. 20 (2000-2001))

Presidenten: Etter ønske fra samferdselskomiteen vil presidenten foreslå at debatten blir begrenset til 2 timer og 15 minutter, og at taletiden blir fordelt slik på gruppene:

Arbeiderpartiet 45 minutter, Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti 20 minutter hver, Høyre 15 minutter, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre 10 minutter hver, og representanten Bastesen 5 minutter.

Videre vil presidenten foreslå at det blir gitt anledning til replikkordskifte med inntil tre replikker med svar etter innlegg av hovedtalerne fra hver partigruppe og fem replikker med svar etter innlegg fra medlemmer av Regjeringen.

Videre blir det foreslått at de som måtte tegne seg på talerlisten utover den fordelte taletid, får en taletid på inntil 3 minutter.

– Dette ansees vedtatt.

Oddvard Nilsen (H) (komiteens leder): Problemene i norsk samferdsel er mange, og til dels er de store. Diverse ulykker i løpet av det siste året har understreket alvorret i alt dette. I tillegg har det vært nesten konstant driftskrise innen jernbanesektoren i dette land.

Årets framlegg til budsjett er også det siste i planperioden. En kan derfor nå evaluere måloppnåelsen i forhold til det planverket vi har arbeidet etter. Det er også meget begreplig lesning. Vi har omtrent ikke nådd et eneste mål, verken når det gjelder reduserte transportkostnader, eller enda verre: måltallene for skadde og drepte i trafikken. Rent bevilgningsmessig kommer budsjettet knyttet til Kystverket ut med tilfredsstillende måltall, men det er det ene unntaket som bekrefter regelen.

Perioden er preget av halvferdige prosjekter som griner mot en over hele landet. Kommuner, fylkeskommuner og bompengeselskaper har i desperasjon forskuttet både planlagte og påbegynte prosjekter. Prosjektene blir dermed dyrere enn nødvendig, fordi pengene selvsagt må lånes i privat bank til høy rente. Staten har, samtidig som den har samlet inn mer bompenger enn noen sinne, redusert sin egen innsats betydelig i forhold til planverket. Den tidligere nevnte manglende måloppnåelsen henger selvsagt sammen med manglende bevilgninger, eller manglende vilje til å følge opp de bevilgninger vi la opp til i 1997. Denne negative trenden har gått over flere år,

men det framlagte budsjettet fra Arbeiderpartiet for 2001 er periodens dårligste. Budsjettet står i grell kontrast til det mange arbeiderpartirepresentanter har uttalt om samferdsel i løpet av det året vi har bak oss. Blant annet uttalte kommunal- og regionalminister Sylvia Brustad torsdag den 4. mai i redegjørelsen om distrikts- og regionalpolitikken følgende:

«Bedre veistandard er spesielt viktig for å styrke næringslivets konkurransevne i disse områdene.» – Altså distriktene.

Hordaland Arbeiderparti uttalte i en resolusjon ved årsmøtet den 11.-12. mars i år:

«Hordaland Arbeiderparti føreset at løyvingrammene til miljø- og samferdselsprosjekt vert betydeleg auka i høve til det Bondevik-regjeringa la fram.»

Svaret var reduserte bevilgninger til veier, jernbane og luftfart. Bevilgningene ble redusert med totalt 660 mill. kr i forhold til inneværende år. Tar man med rent budsjettekniske endringer, kommer reduksjonen på totalbudsjettet på nesten en milliard. Vi er derfor selvsagt ikke i nærheten av å løse de problemer som sektoren har. Derfor ble også budsjettet møtt med hoderisting fra alle som har litt peiling på det som dreier seg om norsk samferdsel.

Gjennom forliket med sentrum er budsjettet blitt styrket noe. Det fortjener sentrum betydelig ros for. Det ser faktisk ut som om sentrumspartiene er mer til gagn for norsk samferdsel utenfor regjeringskontorene enn de var da de satt i dem.

Høyre har i perioden framlagt budsjettforslag hvor samferdsel har vært prioritert. Dersom disse forslagene hadde blitt vedtatt, ville måloppnåelsen sannsynligvis vært langt mer positiv enn det vi nå kan lese. Høyres budsjettforslag for 2001 er også bedre når det gjelder samferdsel, enn forliket mellom Arbeiderpartiet og sentrum.

Når Høyre vil øke ressursene til norsk samferdsel, er det først og fremst for å redusere transport- og miljøbelastningene og dernest for å legge forholdene til rette for økt økonomisk verdiskaping i Fastlands-Norge. Men skal vi løse problemene knyttet til framkommelighet, og samtidig redusere miljøbelastningen, er det også nødvendig å gjøre noe med kollektivtrafikken.

Høyre mener at det må foretas noen viktige grep for å få dette til. Det er nødvendig å legge om deler av dagens støtte til kollektivtransport, bl.a. for å gjøre det langt mer økonomisk interessant for operatørene å skaffe seg nye kollektivkunder. Høyre har derfor mye til overs for det forslaget som SV har fremmet, knyttet til en slik ordning. Men nå er det slik at komiteen skal ha et informasjonsmøte om slike ordninger, bl.a. med TØI i nærmeste framtid. Høyre vil derfor komme tilbake til dette under behandlingen av Nasjonal transportplan, men jeg vil understreke at intensjonen, slik som jeg leser SVs forslag, om en form for belønning som en del av ordningen, er Høyre enig i.

Det som kanskje skuffer meg mest, er at ikke flere vil støtte Høyres utmerkede forslag om et ungdomskort for hele landet. Vi tror at billige ungdomskort kunne

medvirke til at flere ungdommer ville reise kollektivt, noe som på sikt ville kunne få en meget positiv effekt med hensyn til å lære ungdom opp til å bruke kollektive transportmidler. Høyre er glad for at SV her støtter oss, men ville gjerne sett at andre partier også hadde gjort det.

Jeg har merket meg at sentrum har uttrykt seg positivt til tanken om et ungdomskort – eller en utvidelse av ungdomskortordningen, er det vel riktigere å si – men det blir med det. På Vestlandet har vi et uttrykk om at «det er von i hangande snøre». Når man leser sentrums komite-merknader, kan man kanskje få et håp om at dette vil kunne få en annen og bedre utgang når vi kommer til behandlingen av Nasjonal transportplan.

Fleire positive virkemidler må tas i bruk for å få til det vi alle ønsker, når det gjelder å øke antallet kollektivreiser. Et virkemiddel som har hatt positiv og god effekt, er ekspressbussene – forunderlig nok. Det har nemlig ikke vært særlig lett å få Stortinget til å åpne for fri etablering av ekspressbuss, det er faktisk ikke gjennomført ennå. For noen har det – det virker i hvert fall slik – vært viktigere å beskytte NSB mot enhver form for ubehagelig konkurranse enn å la folk flest få et godt tilbud. Det er skuffende at flertallet nå reduserer den lille støtten som ekspressbussene i sin tid fikk som kompensasjon for bortfallet av avgiftsfri diesel. En suksess i kollektivtrafikken kan nå få betydelige vanskeligheter. Resultatet kan bli flere biler på veiene, det stikk motsatte av hva vi alle sier at vi ønsker. Forstå det, den som kan.

I tillegg til de økte økonomiske ressursene og de systemendringer som jeg tidligere har nevnt, er det behov for å gjøre betydelige organisatoriske grep i norsk samferdsel. Det er nødvendig å effektivisere bruken av ressursene, bl.a. gjennom økt konkurranse. Det er ingen grunn til å opprettholde tunge offentlige monopoler når det er åpenbart at forbrukerne vil være langt bedre tjent med flere aktører og økt konkurranse. Det er nemlig ikke slik at Posten er til for Posten selv, og at NSB er til for NSB selv. De er faktisk til for forbrukerne. Det er derfor helt uakseptabelt at forbrukerne skal lide fordi f.eks. Arbeiderpartiet mener at det er viktigere å beskytte statsmonopol enn å gi forbrukerne gode tilbud.

Et eksempel i så måte er NSB BA. Dette året har vært et vanskelig år – for å si det mildt – når det gjelder jernbanetransport i Norge. Alle tilbud knyttet til NSB har på mange måter kommet i mistillit hos folk flest. Det er riktig at Høyre nå kutter i kjøp av tjenester fra NSB. Hvorfor gjør vi det? Jo, det er for å gi et klinkende klart signal: Har man en monopolbedrift som har monopolrettigheter og ingen konkurranse, og man kjøper tjenester av en slik bedrift, må man kunne forutsette at de tjenestene man kjøper, blir levert. Ingen må komme og fortelle meg at det er det samme om NSB erstatter sine ruter med busser. Hvis dette hus ønsket at NSBs ruter skulle dekkes av busstjenester, kunne vi fått dem til en langt lavere pris enn det vi betaler for jernbanetjenester, det vet vi alle. Det er jo bare å se på ekspressbussene, så ser vi det. Det betyr at det i utgangspunktet må være mulig i dette hus å stille krav om at det vi bestiller, og det vi betaler for, det

skal vi ha igjen i tjenester. Det aner meg at det er betydelige problemer knyttet til det – utover dette.

Jeg forutsetter nå at vi på et eller annet tidspunkt blir informert om hvorledes NSB skal komme ut av dette systemet og ut av den krisen som de er inne i. Da er Høyre villig til å komme tilbake igjen og gi NSB de rammevilkår som skal til. For de tjenestene som vi i fellesskap mener at NSB skal yte, skal betales av dette huset. Men vi betaler ikke for tjenester som forbrukerne ikke får – det er ikke et riktig system, det er et galt system. Det åpner nemlig for ineffektivitet og mangel på intern konsentrasjon knyttet til det å drive effektivt. Det tror jeg er helt åpenbart for de aller fleste.

Ingenting ville glede meg mer – nei, ingenting ville glede meg mer – enn om vi i løpet av våren får se at NSB makter å levere sine tjenester. Jeg skal være den første til å ønske det velkommen av hele mitt hjerte. Da vil vi også, som jeg sa i sted, komme tilbake i forbindelse med behandlingen av revidert nasjonalbudsjett og sørge for at de får rammevilkår som gjør at de kan fortsette sitt virke, til gagn for forbrukeren.

Til informasjon: Høyre vil stemme mot budsjettforslaget fra sentrum og Arbeiderpartiet. Og så tar jeg opp de forslag som Høyre har fremmet i denne saken alene, eller sammen med andre.

Presidenten: Oddvard Nilsen har tatt opp de forslag han refererte til.

Det blir replikkordskifte.

Sverre Myrli (A): Jeg har her i salen i en rekke saker vært uenig med komiteleder Nilsen, særlig når vi har diskutert jernbanespørsmål. Det er greit, det er fair, og det er ryddig. Særlig når det gjelder prinsipielle saker, har vi av og til godt av en grundig politisk debatt.

I statsbudsjettet har Regjeringa foreslått – og flertallet ser ut til å slutte seg til det – å bevilge 987 mill. kr til kjøp av persontransporttjenester fra NSB. Det er ei videreføring av det beløpet som ble bevilget for i år, fordi avtalen mellom departementet og NSB foreløpig ikke er ferdig. Derfor har en altså satt opp det samme beløpet som i år. Så vil vi komme tilbake til detaljene og utforminga av det.

Høyre derimot foreslår i sitt forslag i innstillinga ikke å bevilge 987 mill. kr – og det hadde kanskje vært greit å skru ned lite granne for å få fram det en mener – men 519 600 000 kr, et kutt på 467 400 000 kr, dvs. et kutt på nesten 50 pst. Høyre har vært og er opptatt av langsiktighet i samferdselsbransjen, og det første spørsmålet mitt til Nilsen er: Hvor har Høyre fått tallet 519 600 000 kr fra? Hvorfor akkurat det tallet?

Og videre: Hva slags togtilbud ser komitelederen for seg at vi ville få fra 1. januar hvis Høyre sitt budsjettforslag hadde gått igjennom her i dag? Det er greit å være misfornøyd med det NSB har levert av persontransporttjenester, men maken til – skal vi si – usaklig måte å legge fram et budsjett på er det lenge sia jeg har sett. Nilsen sa at vi skal gi et klart signal. Hva slags togtilbud ville

det ha blitt hvis Nilsen sitt forslag hadde gått igjennom fra 1. januar?

Oddvard Nilsen (H): Spørsmålet i replikken var slett ikke uventet, for det er riktig, som jeg sa i mitt innlegg, at vi har kuttet en del i NSBs bevilgninger.

Samtidig er det et viktig poeng at vi i sin tid gjorde et håndgrep når det gjaldt NSB og Jernbaneverket. Vi skilte de to bedrifter, og vi opprettet Jernbanetilsynet. I tillegg var det en stor diskusjon i denne salen om hvorvidt NSB skulle forbli en forvaltningsbedrift eller bli et særlovselskap. Høyre ønsket at NSB skulle bli et AS. Begrunnelsen for at NSB skulle bli et særlovselskap var bl.a. at man skulle sørge for at dette huset ikke grep inn i alle detaljer knyttet til NSB.

Jeg vil replisere til representanten Myrli: Det er vel knapt noen representant som til de grader har blandet seg opp i alle detaljene til NSB, som representanten Myrli. Det siste vi så, var at dette huset også skulle bestemme prisstigningen for NSB. Hvorvidt det skal gjelde for kjøp av tjenester eller for alle NSBs ruter – jernbaneruter og bussruter – det vet jeg ikke. Men det er helt åpenbart at fortsetter man på denne måten, vil det ikke være mulig å få denne bedriften til å drive på en god og effektiv måte. Man er nødt til å gi denne bedriften muligheter til, innenfor de rammene som vi har lagt, å ordne seg og sørge for å drive effektivt, slik at de kan få tjenestene fram. Det var det jeg forsøkte å si; at den diskusjonen er vi villige til å ta.

Jeg ser av innstillingen at Arbeiderpartiet sier at de vil komme tilbake igjen og drøfte rammevilkårene for NSB i forbindelse med Nasjonal transportplan. Hva betyr det? Betyr det at man har tenkt å gå tilbake igjen til forvaltningsbedrift? Mitt poeng er at Høyre skal hjelpe NSB med de bevilgninger som skal til, men vi ønsker en totalgjennomgang av dette systemet vi har i dag, hvor vi ikke vet hva pengene går til. Vi har heller ikke noen fremforhandlet avtale når budsjettet skal vedtas, og det er ikke holdbart.

Jan Sahl (KrF): Representant og komiteleder Oddvard Nilsen gav et rimelig deprimerende bilde av norsk samferdselspolitikk i de siste fire årene. Jeg syns det er grunn til å minne Høyre om at når det gjelder to av disse samferdselsbudsjettene, har Høyre vært en av forlikspartnerne, selv om de kanskje ikke vil vedkjenne seg at det ikke var noen særlig store krav om økte midler til samferdsel da. Fra sentrums side er vi enige med Høyre når det gjelder deres ønske om å få et billigere ungdomskort, men når vi samtidig ser at Høyre kutter 467 mill. kr i bevilgningen til det svært viktige kollektive transportmidlet som NSB er, syns jeg det har liten troverdighet.

Så er det sånn at Høyre har 1 milliard kr mer til veiinvesteringer, og Høyre er samtidig så ærlige at de sier i sin generelle merknad at dette finansieres i stor grad ved å redusere bevilgningene til distriktstiltak i kommunal regi. Og da er det landbruksstøtten som kuttes med 1,5 milliarder, direkte distrikts- og næringsstøtte kuttes med 1,2 milliarder, NSB-kuttet har jeg nevnt, pressestøtten,

som går ut over distriktsavisene, kuttes med 234 millioner, og det mest forunderlige her er at Høyre kutter fraktutjamningstilskuddet med 100 mill. kr, noe som spesielt slår ut for Distrikts-Norge. Jeg vil spørre representanten Oddvard Nilsen om ikke han er rimelig glad for at budsjettforliket har fridd Høyre fra disse kuttene.

Oddvard Nilsen (H): Jeg er veldig glad for at representanten Sahl omtaler ungdomskortet så positivt som han gjør. Det har uten tvil vært en kjempesuksess. Går man f.eks. til Rogaland, var antallet kortbrukere i 1996 – hvis jeg ikke husker feil – ca. 65 000, i dag er det oppe i 120 000 brukere. Det er en enorm suksess de stedene hvor det har blitt gjennomført. Og hvis det nå skulle være slik at sentrum er kommet på de tanker at de vil støtte dette når vi kommer videre, er det ingenting som gleder meg mer enn det. Jeg tror, som jeg også sa innledningsvis i innlegget mitt, at vi er nødt til å bruke en lang rekke håndgrep for å få til bedre kollektivtransport i dette landet, og dette tror jeg er ett av dem – kanskje et av de viktigste – å lære ungdom opp til å reise kollektivt, at de lærer seg rutesystemene og på den måten ser at bruk av kollektive transportmidler kan være en måte å reise effektivt og godt på.

Så til Høyres samferdselsbudsjett. Ja, det er riktig. Vi har aldri lagt skjul på at vi har kuttet en del i de såkalte selektive næringsstøttene for å gi mer midler til samferdsel. Hvorfor gjør vi det? Jo, det er mulig at Sahl og jeg har ulik referansebakgrunn, men jeg har reist ganske mye i dette land, og overalt får jeg det samme spørsmålet: Vær så snill, kan du gi oss bedre muligheter for å komme fram med våre varer og tjenester på en god og tjenlig måte, enten det gjelder vei, sjø eller hva det måtte være? Det er nesten ingen som spør meg om selektiv næringsstøtte. Det er noe som politikere driver på med, rett og slett fordi de ønsker å dele ut noen midler både her og der etter sitt eget forgodtbefinnende. Sannheten er: Gi dette landet en god infrastruktur, så greier dette landet seg aldeles utmerket! Det fins mange kreative mennesker i Norge som kan løse disse problemene uten å måtte ha støtte og hjelp fra politikere som skal finne på nye næringer.

Inge Myrvoll (SV): Jeg er redd for at hvis man kutter i næringsstøtten og bruker alt på veier, får man bedre veier til flyttelassene. Men det er jo ikke det som er den eneste målsettinga.

Ellers roste representanten Nilsen Arbeiderpartiet for å ha kommet i mål når det gjaldt rammen for det som har med kysten å gjøre: havner og farleder. Det som er forunderlig, er at etter to budsjettforlik mellom sentrum og Høyre, var måloppnåelsen 40 pst. midt i perioden. Så da har i hvert fall ikke Høyre bidratt til at den rammen er oppfylt.

Men jeg vil tilbake til NSB. For det første kan jeg jo si at representanten Nilsen og jeg kan jobbe sammen om ungdomskort og innsatsstyrt finansiering på kollektivsiden, og håpe at vi greier å få flertall for noe av dette. Men han kutter 467 mill. kr på kjøp av tjenester fra NSB, og når representanten Myrli stiller ham spørsmål om det, lar

representanten Nilsen være å svare. Hvis begrunnelsen er at man ikke er ferdig med forhandlingene, burde han sette inn null. Hvor har han fått tallet 467 millioner fra? Er det bare en spøk, et fantasitall? Sannsynligvis.

Nå er det jo sånn at det har vært en debatt omkring dette med prisøkningen – 6,3 pst. Det ble en viss reaksjon på det. Så sier representanten Nilsen at vi skal ikke detaljstyre. Nei, her er det snakk om å rammestyre, si at vi ønsker den og den prisøkningen, og så får staten være med på å betale for det det koster. Men det er noe jeg lurter på: Dersom vi kuttet med 467 mill. kr, kunne det gått ut over tilbudet, men det kunne tas igjen på prisen. Har representanten Nilsen tenkt noe over hvilken prisøkning kundene hadde fått dersom han kuttet kjøp av tjenester med 467 mill. kr? Ville det ligge på omkring – la oss si – 30 pst. prisøkning? Jeg ville regne det som rimelig sannsynlig. Eller har Nilsen et bedre regnestykke? Jeg går ut fra at hvis han tar tallet sitt alvorlig, har han tenkt på det.

Oddvard Nilsen (H): Jeg har forsøkt i flere replikker å svare på dette med NSB. Jeg har i utgangspunktet ikke så veldig mye mer å tilføye.

Når det gjelder summen som er kommet fram, har vi sett på den – fram og tilbake – og funnet ut at det beløpet som er oppført der, er det beløpet vi mente det var riktig å sette fram, og det grunner seg nettopp i det som skjedde. Vi kunne godt ha satt det til null. Det er riktig det. Vi regnet også med at det skulle gå et halvt år før vi fikk denne avtalen på plass, slik at det muligens var behov for noe penger knyttet til den delen. Det er faktisk forklaringen.

Men hovedpoenget er ikke det. Hovedpoenget er først og fremst at dette huset nå må skjønne at skal vi få jernbanen i dette landet – NSB – til å fungere, er vi nødt til å gi denne bedriften rammevilkår og handlingsmuligheter som en vanlig bedrift får. Det var derfor vi gjorde dette snittet og gjorde det til et særlovselskap. Det var det flertallet argumenterte med, at bedriften trengte større handlingsrom, større frihet og større mulighet til å opptre i markedet på en fornuftig måte. Og så gjør flertallet det stikk motsatte! Flertallet bestemmer nå både produksjon og pris. Hva styret i NSB skal drive med, ja, det må – unnskyld uttrykket, president – gudene vite. Hvis dette huset skal bestemme helt ned i detaljene hvordan de skal opptre, er det mye bedre å gjøre denne bedriften om til – tilbake til – en forvaltningsbedrift igjen og si at sånn skal det være, slik at alle i dette huset som ønsker å være lokførere, kan få lov til det.

Presidenten: Replikkordskiftet er dermed omme.

Ola Røtvei (A): 2001-budsjettet er det siste innenfor de fireårige planene for vei, jernbane, luftfart og kystsektoren i perioden 1998-2001. Disse planene ble behandlet av Stortinget våren 1997 og hadde en planleggingshorisont på ti år. Nå er det tid for å gjøre opp status og se hvordan det har gått disse fire første årene.

Når jeg tenker tilbake på behandlingen av planene i 1997, er det mange tanker som gjør seg gjeldende. Jeg skal nøye meg med følgende betraktning: Som mange-

årig medlem av samferdselskomiteen er det selvfølgelig lett også for meg å ønske mer penger til Samferdsels-Norge. Men – og det er kanskje fordi jeg har vært med på så mange budsjettbehandlinger her i huset – jeg synes at det er mye viktigere å legge fram planer på et nivå som faktisk gjør det mulig å gjennomføre dem, enn å være med på en konkurranse om hvem som klarer å tenke på det høyeste tallet. Det er vel kanskje også det som er erkjennelsen for de aller fleste partier her i huset når vi nå de siste årene har lagt til grunn Jagland-regjeringens rammer fra 1997 for de årlige budsjettproposisjonene.

På flere områder er samferdselsbudsjettet for neste år et stramt budsjett. Jeg er likevel glad for at vi har funnet rom for en økning når det gjelder drift og vedlikehold, bl.a. på veisiden. Det betyr mer asfalt, som gir bedre vei-dekke, og som har betydning for sikkerheten for bilistene. Vi holder oppe tempoet i de veiprosjektene som er under arbeid, slik at vi unngår kostnadsøkninger som dem vi har hatt i noen av årene i denne perioden. Budsjettet gir ikke rom for mange nye prosjekter, men jeg har lyst til å si at helt blakke er vi ikke. Vi skal tross alt bruke 18,5 milliarder på samferdselssektoren neste år.

Når det gjelder veisektoren, blir oppfyllingen i forhold til planene etter budsjettforliket totalt sett på 98,1 pst. For jernbanesektoren oppnår vi en oppfylling på 93,5 pst, og for havner, fyr og merker har vi en oppfylling på bortimot 100 pst.

Når det så gjelder luftfarten, vil jeg uttrykke en viss bekymring for Luftfartsverkets økonomi og muligheter for å investere i våre flyplasser. Nå er det viktig at vi framover bl.a. legger opp til et avkastningskrav og en utbyttepolitikk som gir Luftfartsverket større forutsigbarhet enn det som er tilfellet nå. Vi må ikke glemme at det er Stortinget som har lagt opp til at norsk luftfart skal være selvfinansierende, med unntak for kjøp av tjenester på innenlandske flyruter.

Jeg er fornøyd med at vi har oppnådd et budsjettforlik med Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre. På noen av våre områder har vi fått viktige påplussinger. I denne sammenheng vil jeg først og fremst nevne økningen på 190 mill. kr til kollektivtrafikken, inklusiv 50 mill. kr til tilbakeføring til ekspressbussene. At ferjedriften har fått en reell styrking på 80 mill. kr, er også viktig for Kyst-Norge.

Etter mange år i komiteen kan fristelsen være til stede til å trekke fram gamle sitater og standpunkter som ulike partier har hatt opp gjennom årene, men jeg føler at det nå er en mye større utfordring å bruke den forhåpentligvis tilegnede kunnskapen om samferdsel til å utforme politikken for årene framover. Derfor ser jeg fram til at komiteen skal avgi sin innstilling om Nasjonal transportplan på nyåret, hvor vi skal meisle ut samferdselspolitikken for de kommende ti år. Vi har store utfordringer å gripe fatt i innenfor sikkerhet. Vi må ruste opp eksisterende infrastruktur, og vi må legge til rette for at denne skal tilfredsstillende brukernes behov langt inn i framtiden. Da er det viktig at vi i fellesskap skaper et bredest mulig flertall for de økonomiske rammene og de viktigste innretningene i planen. Så får heller uenigheten komme på

de områdene hvor de politiske skillelinjene er en nødvendighet. Dette fortjener Samferdsels-Norge.

Skal vi lykkes i distrikts- og næringspolitikken, er en god og tilfredsstillende infrastruktur en absolutt nødvendighet. Derfor oppfordrer jeg Regjeringen til å ta dette på alvor når langtidsprogrammet legges fram på nyåret.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Thore Aksel Nistad (Frp): Representanten Røtvei fra Arbeiderpartiet snakket om at han vil ha en god infrastruktur. Men Arbeiderpartiets store satsingsområde i dette budsjettet, som i tidligere budsjetter, er og blir jernbanen. Og Arbeiderpartiet har nå, som tidligere, en klokkeetro på at statlig dirigering er det riktige. De vil til og med detaljregulere, slik at vi nå også skal bestemme prisøkningen hos NSB.

Samtidig dolker Arbeiderpartiet denne gangen ekspressbussene i ryggen. Tidligere var det turbussene. Ekspressbussene og turbussene mottar ikke fem øre i subsidier. Det er tydelig at omkvedet i Arbeiderpartiet er: Leve det statlige NSB!

Det er fristende å spørre representanten Røtvei fra Arbeiderpartiet: Hvor langt ned vil man gå? Hvor dårlig kan noe drives før man innser at statlig dirigering og drift er et feilgrep? Arbeiderpartiet vil ikke tillate ekspressbusser, de vil ikke ha konkurranse på jernbanesporet når det gjelder persontrafikken, og de vil heller ikke ha anbud. Skjønner ikke Arbeiderpartiet snart at dette kun går ut over brukerne og skattebetalerne?

Ola Røtvei (A): Jeg synes det er trist at et så stort parti som Fremskrittspartiet ikke er villige til å være med og ta mer ansvar for samfunnsutviklingen enn det de er. Slagordene er: Mer konkurranse, mer privatisering! Vi ser det innenfor veisektoren, hvor de ønsker å redusere den statlige produksjonen. Vi ser hva som skjer på den private entreprenørsiden, med store fusjoner og selskap som flytter ut av landet. Det vi faktisk kan oppleve, er at vi går fra det som Fremskrittspartiet kaller et offentlig monopol, til et privat monopol. Og én ting vet jeg, og det er at et privat monopol iallfall ikke er noe likere enn et offentlig monopol.

Så hevdes det at NSB blir beskyttet. NSB blir ikke beskyttet. Vi setter krav til NSB. NSB møter konkurranse. Å si at NSB ikke møter konkurranse, er tull. NSB møter konkurranse hver dag, om ikke direkte på sporet, så i forhold til andre kollektivmidler.

Vi dolker ikke ekspressbussene i ryggen, slik representanten Nistad hevder. For 2000 ble det gitt 11 nye løyver til ekspressbusser, og jeg tror tallet på dem som har fått avslag, er ca. fem. I budsjettforliket tar vi også inn igjen dieselavgiftskompensasjon for ekspressbussene. Det har ikke minst sammenheng med at vi ser at ekspressbussene utfører en betydelig tjeneste, ikke minst i distriktene, når det gjelder kollektivtrafikken.

Oddvard Nilsen (H): Det er ikke ofte man skryter av sine medrepresentanter i dette huset, men når det gjelder

representanten Ola Røtvei, er det min oppriktige mening at han vil det beste for norsk samferdsel. Selvsagt kan vi være uenige i mangt og mye, men *det* skal ikke noen ta fra ham.

Derfor er jeg veldig skuffet over ham denne gangen. Vi har hatt et problem, ja, vi har hatt flere problemer i norsk samferdsel, men ett av de problemene jeg har opplevd som mest frustrerende, er å måtte spikre igjen tunneler og stoppe veiprosjekter rundt omkring i dette landet, prosjekter som står halvferdige og griner mot meg. Jeg tror det skaper politikerforakt over tid.

Jeg har gjort alt jeg har kunnet for at man ikke skulle gjøre det samme en gang til, nemlig å bevilge småbeløp til prosjekter uten at det er muligheter for å fullføre dem. De er ikke fullfinansiert i det hele tatt, med det resultat at man begynner, og så må man stoppe opp igjen. Denne gangen ser vi at i forliket mellom sentrum og Arbeiderpartiet auler det av sånne prosjekter. Det er nesten slik at hver eneste representant som har vært med på forliket, har fått sin egen lille veistump til 15, 20, 25 eller 30 mill. kr, eller hva det nå måtte være.

Mitt enkle spørsmål til representanten Ola Røtvei er: Er han enig i dette innerst inne, eller synes han at den listen som Høyre har lagt fram, er langt bedre og bidrar til en langt mer effektiv bruk av ressursene?

Ola Røtvei (A): Jeg takker komiteens leder for gode ord.

Jeg skal med en gang innrømme at Høyre har lagt fram en god liste over nye veiprosjekter. Hvis jeg hadde hatt tilsvarende midler som Høyre har lagt inn, ville nok også jeg ha brukt mye på de prosjektene som Høyre har lagt inn. Men jeg har også lyst til å si det at en god del av de prosjektene som Høyre har lagt inn, som er nye prosjekter – altså oppstartbevilgninger til nye prosjekter.

Ellers er jeg enig med komiteens leder i at det er viktig at vi nå fullfører de prosjektene som er igangsatt. Et av de grepene som er gjort i budsjettet for 2001, er nettopp å prøve å fullføre de prosjektene som er igangsatt, og ikke dra i gang nye. De få nye prosjektene som skal settes i gang i 2001, er viktige prosjekter som ligger i Distrikts-Norge, og som har stor betydning for stamveiene våre.

Når vi skal behandle Nasjonal transportplan 2002-2011, tror jeg at komiteen bør bestrebe seg på å legge opp til å ruste opp eksisterende infrastruktur. Det gjelder både vei og bane. Så får heller nye store prosjekter vente til vi har fått opp en skikkelig standard på den infrastrukturen som vi har.

For øvrig er det slik at vi nærmere oss jul nå, og jeg har registrert, som i mange andre budsjettdebatter, at det sendes mange julekort fra denne talerstolen i ulike former.

Inge Myrvoll (SV): Jeg er litt fristet til først en liten avklarende kommentar. Når staten kjøper tjenestene på det regionale rutenettet, bestemmer staten frekvens, setekapasitet, prisjusteringer osv. Når man lager hurtigruteavtale, er det fastlagt veldig klare ting om seilingsled, anløpssteder, hvor mange skip som kan tas ut av drift, hvor

mange dager osv. Det er altså helt normalt at når staten kjøper tjenester, så legger man en del premisser for det kjøpet. Det kan man også gjøre i forhold til NSB.

Representanten Røtvei sa at han kunne være fristet til å gå løs på gamle sitater. Det skal ikke jeg gjøre. Jeg skal ta et helt nytt sitat fra innstillinga, der det står i Arbeiderpartiets generelle merknader:

«Disse medlemmer er opptatt av at investeringer på jernbanesiden brukes med sikte på å øke sikkerheten, punktligheten, kapasiteten og på å redusere reisetiden.»

Meget ambisiøst: Sikkerhet, punktlighet, kapasitet og redusert reisetid.

Det som forundrer meg, er at Arbeiderpartiet fra 2000 til 2001 kutter i investeringene på jernbanen med 150 mill. kr, og at måloppnåelsen i perioden ligger på 92 pst. Den planen var ikke spesielt ambisiøs, og dette kuttet skjer etter at alle er så enige om at det må gjøres noe spesielt med jernbanen på sikkerhetssida etter Åstaulykka. Jernbaneverket har sagt at de kan bruke 400 mill. kr neste år på sikkerhetstiltak. Hvordan er det mulig når man har kuttet 150 mill. kr fra i år til neste år i et trangt budsjett? Er det da mulig å sette i verk sånne tiltak som Jernbaneverket foreslår? Er det mulig å nå de målsettingene som Arbeiderpartiet har i sin generelle merknad om å styrke sikkerhet, punktlighet, kapasitet og å redusere reisetida, eller er det bare tomme floskler?

Ola Røtvei (A): Representanten Myrvoll vet også inderlig godt at i løpet av disse fire årene med jernbaneplanen – iallfall i forhold til de to første årene, altså 1998 og 1999 – var det en betydelig satsing på jernbanen fra Arbeiderpartiets side for å komme opp på det nivået som var lagt til grunn i jernbaneplanen.

Når det gjelder det budsjettet som er lagt fram for 2001, føler jeg iallfall at det ikke er noen motsetninger i forhold til de hovedmålsettingene som vi har lagt for jernbanen, nemlig sikkerhet, punktlighet og å få ned reisetiden. Det satses en god del på å få bort planovergangene, det vet representanten Myrvoll godt. Det har stor betydning for sikkerheten, det har også stor betydning for punktligheten, og ikke minst for å få ned reisetiden.

Totalt sett føler jeg iallfall at i forhold til jernbaneplanen, så har vi en bra oppfylling i budsjettet for 2001. Innenfor den rammen som vi har til disposisjon, og ut fra – som jeg sa i hovedinnlegget mitt – at vi har et stramt budsjett, føler jeg at det er en rimelig god prioritering i forhold til det som vi legger inn når det gjelder jernbanen, og det vi bruker på veisektoren.

De konkrete sikkerhetstiltakene som representanten Myrvoll refererer til når det gjelder det som Jernbaneverket kan bruke i 2001, vil vi måtte komme tilbake til iallfall i minst to omganger, i forbindelse med behandlingen av Nasjonal transportplan og ikke minst i forbindelse med at Regjeringen legger fram rapporten om Åsta-ulykken.

Presidenten: Replikordskiftet er omme.

Thore Aksel Nistad (Frp): Atter en gang må vi konstatere at vi dessverre har fått et bedrøvelig samferdsels-

budsjett, og da tenker jeg spesielt på veisektoren. Som vanlig – til og med for ti år siden da man la en ny tiårsplan – var sentrumpartiene høyt oppe, man skulle satse på veibygging. Nå er snart de ti årene gått, og siste epoken er altså den som starter i dag. På veisektoren er det like bedrøvelig som det var for ti år siden, men høyt oppe var de.

Vi må bare konstatere at Arbeiderpartiet og sentrum ikke foreslår noen satsing på investeringer i veiutbygging, selv om vi har et elendig veinett, som egentlig burde hatt en økning på 100 pst. Det ser ut som om Regjeringen og sentrum ikke har skjønt at det er veisektoren som er den dominerende transportsektoren i Norge.

Av den totale transporten innenlands stod veitransporten for rundt 85 pst. av persontransporten og for 50 pst. av godstransporten. Nesten hele resten av godstransporten som gikk som båttransport. Jernbanen, som sentrum og Arbeiderpartiet har som det store satsingsområdet, står for kun 8 pst. – 8 pst. – så det er sannelig på tide hvis man virkelig har et ønske om å overføre transport fra vei til bane, å privatisere NSB, og la andre overta. Hadde veitransporten blitt drevet etter de samme statlige prinsipper som NSB, hadde vel all fisk til eksport blitt en form for rakefisk istedenfor ferskfisk.

Investeringstakten i stamveinettet blir som vanlig borte denne gangen også, men noen alternative transporttilbud foreslås ikke etablert. Resultatet blir en ren nedskjæring på både veiutbygging og vedlikehold, uten noen som helst virkemidler for å løse problemene i norsk samferdsel.

Fremskrittspartiet vil sterkt påpeke at veikapitalen er blitt betydelig redusert de siste årene, og det er bekymringsfullt at etterslepet nå er kommet opp i hele 8 milliarder kr. Departementet sier selv at de må øke med 600 mill. kr mer til vedlikehold utover dagens nivå for at etterslepet ikke skal øke ytterligere. Fremskrittspartiet har i sitt alternative budsjett lagt inn denne økningen på 600 mill. kr til vedlikehold på veisektoren.

Dersom dagens nivå når det gjelder vedlikehold, fortsetter, vil faktisk etterslepet i planperioden øke ytterligere, fordi manglende vedlikehold gir en akselererende nedbryting av veiene. Ved utgangen av planperioden som vi er inne i nå, vil faktisk etterslepet komme opp i ufattelige 9,2 milliarder kr, ifølge utkast til NTP.

For å forsere utbyggingen vil Fremskrittspartiet også satse på privat utbygging og drift – det såkalte OPS – Offentlig Privat Samarbeid. Da forutsettes det imidlertid at avgiftene til staten reduseres, slik at man ikke betaler flere ganger for den samme veien. Vegdirektoratet bør stå for planleggingen av riksveiutbygging, men selve utbyggingen må overlates til private entreprenører. Vedlikehold av veier settes ut på anbud til private. Nye veiprojekter som betinger direkte eller indirekte offentlige investeringer, skal undergis en kost-nyttevurdering før prosjektene prioriteres.

Fremskrittspartiet er også betenkt over at de ordinære bevilgningene til veiformål reduseres omtrent proporsjonalt med bompengeneinnkrevningen. Bomavgiftene er nå kommet opp i ufattelige 2,2 milliarder kr, og det kommer i tillegg til at vi har verdens høyeste avgifter på bil og bil-

bruk. Fremskrittspartiet ser det også som bekymringsfullt at store summer brukes til administrasjon og drift av bomsselskapene istedenfor at man bruker dem til å bygge ut et effektivt veinett.

Det er betenkelig at staten nå tar inn hele 40 milliarder kr på bil og bilbruk, og så er budsjettet på fattige 10 milliarder kr. Det er totalt til drift av veiene, til vedlikehold av veiene og til investeringer på veisektoren. Det tilsvarer ca. en fjerdedel.

Det lille som vi setter av til nye investeringsprosjekter, er stort sett de 2 milliarder kr som vi tar inn i bomavgifter. Fremskrittspartiet vil sette inn ytterligere 600 mill. kr til vedlikehold av riksveiene, som jeg påpekte tidligere, og 1,6 milliarder kr til investeringer i riksveiene. Totalt legger Fremskrittspartiet fram et tillegg på 2,2 milliarder kr utover Regjeringens forslag.

I tillegg til dette foreslår Fremskrittspartiet å bruke 1,5 milliarder kr av utenlandsbudsjettet til å la utenlandske entreprenører bygge ut våre veier innenlands. I de fleste andre land er det store selskaper eller sammenslutninger som står for utbyggingen av nye motorveier, som legges helt utenom det gamle eksisterende veinettet, istedenfor at man klatter på det gamle, slik som vi gjør her i Norge.

Samferdselskomiteen har vært i mange land og sett på den fine moderne veiutbyggingen som foregår der. Og vi har faktisk besøkt en del norske firmaer som deltar i veibygging utenlands, men ikke i Norge. Nei, her drar både arbeiderparti- og sentrumspolitikerne nisselua godt ned over hodet og lar de norske firmaene drive utenlands.

Etter oljealderen blir Norge totalt avhengig av å få på plass en god infrastruktur, og da er det en underlig strategi å satse alt på kollektivtrafikken. For det er ikke kollektivtrafikken som i framtiden skal frakte norske eksportvarer, som fisk og møbler, til kontinentet.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Gard Folkvord (A): Fra Fremskrittspartiets generelle merknader kan vi finne følgende sitat:

«Disse medlemmer mener at det er ikke en statlig oppgave å eie lufthavner. Statlig eierengasjement i de sivile lufthavnene kan avvikles.»

I dag eier Luftfartsverket de aller fleste flyplassene, og overskuddet fra de lønnsomme brukes til å finansiere underskuddet i de ulønnsomme. Staten bruker derfor omtrent ikke penger på flyplasser i Norge. Vi vet at det er kun Gardermoen, Flesland, Værnes og Sola som er lønnsomme. Resten er ulønnsomme.

Ved avvikling av statens eierskap i disse flyplassene finnes det tre muligheter:

1. Disse flyplassene nedlegges.
2. Disse flyplassene får vesentlig høyere avgifter og dermed økt billettpris.
3. Staten må kjøpe tjenester fra disse flyplassene, og vil dermed måtte øke statens utgifter vesentlig.

Hvilken av disse løsningene foretrekker representanten Nistad?

Thore Aksel Nistad (Frp): Jeg er fullstendig klar over at det å forstå Fremskrittspartiets tenkning og program er vanskelig for en fra Arbeiderpartiet. Det må likt som ta en del år før det synker inn. Det var jo det jeg var inne på i innlegget mitt når det gjaldt NSB og den statlige dirigeringen der. Vi tenker likt på alle områder. Hvorfor kan ikke NSB drives av private, like godt som alt annet?

Vi har et godt eksempel i dag. Vi har Torp, som i dag ikke er direkte underlagt den statlige dirigeringen som representanten fra Arbeiderpartiet ønsker. Torp er et godt korrektiv til de flyplassene som fullt ut er drevet av det offentlige. Hvis man skal ha én eier av absolutt alt, vil vi til slutt ende opp med at vi sitter igjen med bare ett luftfartsselskap i Norge. Vi vil sitte igjen med kun SAS. Alle konkurrentene vil ryke over ende, fordi avgiftene kommer til å bli så høye at det ikke er noen som vil bruke fly i dette landet.

Hvis vi kunne ha private selskaper som drev flyplassene i konkurranse, slik som Torp drives i dag, ville luftfartavgiftene kunne senkes. Vi tror at den beste medisinen er at vi får konkurranse også på dette området. Jeg ser klart det problemet som representanten fra Arbeiderpartiet peker på, at det er en kryssubsidiering, at det er noen få lufthavner som tjener penger, og at man overfører det til andre. Men det må komme åpent fram på kartet hvem som tjener penger, og hvem som ikke tjener penger, og så får vi heller kjøpe de tjenestene. Det gjør vi jo på alle andre områder, så hvorfor kan vi ikke gjøre det på det området også?

Jan Sahl (KrF): Fremskrittspartiet har mye penger til samferdsel, og det er vel noen hver som kunne ha lyst til å nå inn i den potten. Men samtidig må disse pengene hentes fra et eller annet sted. Da er det jo en sannhet at Fremskrittspartiet har så harde kutt på andre områder at de stiller seg utenfor enhver debatt om samferdsel i denne salen. Det må etter mitt skjønn være et tankekors for representanten Nistad. Det nytter ikke å ha mye penger hvis en ikke får satt disse pengene i funksjon.

Samtidig tar ikke Fremskrittspartiet seg den tid som kreves for å prioritere innenfor den rammen som vi er blitt tildelt i samferdselskomiteen. Hadde Fremskrittspartiet tatt seg tid til det, kunne vi også hatt en reell debatt om prioriteringer innenfor den rammen vi tross alt har fått.

Så litt til det forrige replikkordskiftet og flyplassene. Fremskrittspartiet har jo konkurranse og privatisering som veldig viktige områder i sitt program. Da er luftfarten et godt eksempel, for nettopp i Norge, som ikke er et land av noe stort format, har dette ført til at ett flyselskap har gått konkurs og to flyselskap ligger i dag med rimelig brukket rygg, nettopp på grunn av konkurranseutsetting og privatisering. Da vil jeg spørre representanten Nistad: Når Fremskrittspartiet vil privatisere de regionale lufthavnene, med de konsekvensene det har, hvorfor vil de da gi en statlig støtte på 10 mill. kr til en privat lufthavn som Torp, som går med overskudd i dag?

Oddbjørg Ausdal Starrfelt hadde her teke over presidentplassen.

Thore Aksel Nistad (Frp): Grunnen til at Fremskrittspartiet ikke vil prioritere innenfor dette budsjettet, er jo ganske innlysende. Budsjettet er så dårlig at vi ikke finner det nødvendig å prioritere innenfor det.

Vi vil ha satsing på veisektoren. Det trodde jeg representanten fra Kristelig Folkeparti hadde fått med seg. Vi vil sågar tilføre samferdselsbudsjettet nesten 2 milliarder kr ekstra. Det er ene og alene fordi vi ser at det er nødvendig å bygge ut veinettet i dette landet. Det er like nødvendig nordover, der representanten Sahl kommer fra, som det er her nede. Jeg trodde nå ærlig talt at representanten Sahl var glad for at vi hadde vært med på å bevilge til Lofast! Skulle vi ha prioritert innenfor den smale rammen vi hadde, er det ikke sikkert at vi hadde funnet penger til akkurat hans prosjekt.

Så sier han at vi har mye penger. Ja, vi har mye penger. Vi sier åpent og ærlig at vi vil bruke noen av oljepengene. De er en gave til det norske folk, og hvorfor skal vi da bare sette disse pengene inn i utenlandske banker og la dem stå der? Vi mener at istedenfor å sette pengene der og få en viss avkastning, som kanskje kan være god noen år og dårligere andre år, synes vi det er en bedre investering å bruke noen av disse oljepengene på veisektoren. Det må vel være bra også for representanten fra Kristelig Folkeparti å få skikkelige motorveier, slik at all vår eksport kan komme ut av landet på hurtigste og billigste måte.

Så hadde representanten også noen spørsmål som gjaldt flyplasser, og grunnen til at noen selskaper har gått konkurs. Ja, hvorfor har de gått konkurs? Selskapet Color Air, som representanten viste til, gikk jo konkurs nettopp fordi avgiftene i Norge var for høye. Og nå har vi et selskap til, Braathens, som også er i ferd med å gå konkurs. Og hva sitter vi igjen med da? Jo, vi sitter igjen med ett statlig selskap!

Oddvard Nilsen (H): Det er nok riktig at Fremskrittspartiet har mye penger på samferdselssektoren – denne gang. Nå er det faktisk reelle penger de har lagt inn. De tre siste årene har de mange ganger bare omdisponert innenfor de rammene som har vært, men framstått som om man hadde veldig mye penger, til vei f.eks. Men la nå det ligge!

Men det er ikke godt å bli klok på hvor mye penger Fremskrittspartiet i grunnen har tenkt å bruke på samferdsel. De har dette budsjettet, men så har de også lagt inn betydelige midler i utenlandsregnskapet. De vil jo drive u-hjelp i Sverige, har jeg forstått, fordi de har sagt at man kan bygge motorveier i Sverige hvis Sverige mangler penger. Det er nå bare en kuriositet. Det er ikke så veldig viktig, men litt morsomt er det. Det må man ha lov til å si.

Det jeg virkelig vil spørre Fremskrittspartiet om, er kollektivtransporten. Det som er forskjellen på Fremskrittspartiet og Høyre mange ganger, er som forskjellen på å kutte hodet av seg og barbere seg. Jeg tror det er der skillet ligger. Og når man i det hele tatt ikke ser at vi er nødt til å gjøre noe med kollektivtransporten i Norge for å løse de felles miljøproblemene og de framkommelig-

hetsproblemene vi har, undrer det meg litt. Jeg tror faktisk ikke at Fremskrittspartiet innerst inne mener det heller, men det kan leses slik. Det kan leses som om man ikke er interessert i kollektivtransport i det hele tatt. Selvsagt er vi enig i at når det gjelder eksport og varetransport på vei osv., så er veien det viktigste – og jernbane og båt eller hva det måtte være. Men vi har også et byproblem knyttet til framkommelighet – morgen og kveld og ellers – som det er viktig å få løst. Til tross for Fremskrittspartiets negative holdning til kollektivtransporten regner jeg med at de ikke mener at de ikke har tenkt å bruke fem flate øre på et så viktig transportsystem.

Thore Aksel Nistad (Frp): Det er helt utrolig hva representanten fra Høyre her sier, at vi ikke vil støtte kollektivtransporten i det hele tatt, og spør hva Fremskrittspartiet vil gjøre med det. Samtidig er vi vitne til at Høyre i budsjettet som de legger fram i dag, faktisk har kuttet i midlene til NSB med en halv milliard kr. Og så skylder de på Fremskrittspartiet. Vi har kuttet bare 200 mill. kr vi, det er det vi har gjort. Samtidig har vi sagt at vi vil åpne for ekspressbusser, det vil vi slippe løs. Da tror jeg vi ville fått et bra rutenett i dette landet.

Så måtte man selvsagt komme inn på den lille biten om Göteborg, og den er jo ganske humoristisk. Det har nok ikke Nilsen funnet i det budsjettet som legges fram her i dag, men det står i vårt utenlandsbudsjett, fra finanskomiteen. Vi har sagt at norske entreprenører skal bygge og drive, og de sier selv at de kan pøse inn 2,5 milliarder kr ekstra her. Det har Fremskrittspartiet lagt inn i sitt budsjett. Men det er ikke nok. I tillegg vil vi bruke 1,5 milliarder av de oljepengene vi har på bok ute. Da kan vi få utenlandske firmaer, vi kan få finner til å gå inn i Nord-Norge og bygge veier der, vi kan få svensker til å bygge motorvei gjennom Østfold, og vi kan få tyskere til å bygge E18 fra Kristiansand til Oslo.

Så har vi sagt at vi må ha ny Svinesundbru. Det har sikkert representanten Nilsen fått med seg. Dersom svenskene ikke har råd, eller ikke vil satse på det, pluss den lille biten som står igjen fra Svinesund ned til Rabbalshede, som er et stykke nord for Göteborg, så har vi sagt at ok, da får vi bare «spytte i» den brua og den lille biten. Det har vi sagt.

Vår hensikt er at vi skal ha en gjennomgående motorvei og at den i hvert fall skal gå fra Oslo og helt ned til kontinentet. Vi vil også ha den nordover, E6 oppover til Otta. Jeg trodde at representanten Nilsen var interessert i å bygge motorveier, men han er vel mer interessert i å gi bort ungdomskort.

Presidenten: Då er replikkordskiftet omme.

Rigmor Kofoed-Larsen (KrF): Først til Fremskrittspartiet, som faktisk ikke i det hele tatt er med og bevilger i dette budsjettet, fordi de ikke holder seg innenfor rammen, slik vi alle er nødt til hvis vi skal ha noen mulighet til å gjøre noe som helst. Og så må jeg si at jeg synes finansieringen av E6 til Sverige er en underlig sak, selv om det er Fremskrittspartiet som foreslår den.

Budsjettavtalen mellom sentrum og Arbeiderpartiet fører til at samferdselssektoren styrkes med over 300 mill. kr. Bevilgningen over ramme 13 ligger 286,8 mill. kr over Regjeringens forslag. I tillegg videreføres nullsatsen for moms for fergeformål, slik at samferdselssektoren reelt er styrket med over 300 mill. kr.

Budsjettavtalen gav faktisk en økning som er to–tre ganger større enn økningen andre har fått til i tidligere budsjettforlik i denne perioden. Den økte rammen for samferdselsformål har gitt rom for økte bevilgninger til en rekke viktige formål.

Sikkerhet og trygghet i trafikken er prioritert høyt i Kristelig Folkeparti, og vi synes derfor det er positivt at Regjeringen foreslår økning av post 23, Trafikktilsyn, drift og vedlikehold, at det innenfor rammen fortsatt skal være sterk satsing på trafikant- og kjøretøyrettede trafikksikkerhetstiltak, og at det innenfor post 30, Riksveginvesteringer, foreslås å bruke 220 mill. kr til særskilte trafikksikkerhetstiltak.

Rassikring er et prioritert område. Derfor er vi tilfreds med at vi har fått Arbeiderpartiet med på å gjenopprette posten for rassikring. Målet med posten er at vi i større grad enn det som ellers er mulig, kan synliggjøre og styrke innsatsen for rassikring. Totalt bevilges det 145 mill. kr over denne posten. Sentrumpartiene har prioritert å bruke 40 mill. kr ekstra til dette formålet. Det gir rom for utbedring av Rv 5 Skei–Lunde i Sogn og Fjordane. I tillegg setter vi av 20 mill. kr til rassikringstiltak i Møre og Romsdal. Det blir opp til fylkestinget i Møre og Romsdal å fordele midlene, men forutsetningen er at rassikringsinnsatsen skal styrkes med 20 mill. kr.

Vi har satt av 10 mill. kr mer til Redningsselskapet. Dermed får Redningsselskapet en bevilgning i 2001 som ligger litt over årets bevilgning, i stedet for et temmelig dramatisk kutt, som det var lagt opp til fra Regjeringens side.

Gjennom budsjettavtalen har vi fått 75 mill. kr til økte veiinvesteringer, og som jeg også håper Fremskrittspartiet noterer seg, er det faktisk en økning. Av disse settes det av 25 mill. kr til oppstart av Lofast. Det har videre gitt oss rom for å sette av 25 mill. kr til Rv 33 Tonsåsen i Oppland, 15 mill. kr til bru til Tautra og 10 mill. kr til Rv 3 Skjærødden–Rena i Hedmark.

I budsjettet for 2001 har vi endelig klart å sette av 15 mill. kr for å erstatte eksisterende molo til Tautra med en ny bru for å sikre det biologiske mangfoldet i fuglereservatet der. Dagens fylling gir en god nok vegløsning, men den hindrer gjennomstrømming. I tillegg fører fyllingen til at rovdyr som tidligere ikke fantes på Tautra, nå har kommet via denne fyllingen. Med ei ny bru vil vi få bedre gjennomstrømming og en kan legge inn fysiske hindringer som hindrer rovdyr i å komme ut til øya, og slik sikre hekkemulighetene for fuglelivet.

Flertallet ber også Regjeringen komme tilbake til Stortinget med en plan for fullfinansiering av prosjektet i et spleiselag med de samme involverte parter.

Regjeringen har i proposisjonen foreslått at Rv 7 over Hardangervidda skal holdes åpen denne vinteren for å få kunnskap om det nye kjøremønsteret etter at Lærdals-tunnelen er åpnet. Under komiteens behandling har det

kommet fram at det er spørsmål knyttet til sikkerheten ved å holde strekningen vinteråpen. Det har kommet fram at det har vært alvorlige episoder på 1990-tallet, bl.a. i 1997, med bilkolonner utsatt for sikkerhetsmessig risiko.

Kristelig Folkeparti har sluttet seg til at både Rv 7 over Hardangervidda og Rv 50 Aurland–Hol holdes åpne denne vinteren. Vi understreker at dette gjelder vinteren 2000–2001, og at vi vil vurdere den framtidige situasjonen om et år. Vi forutsetter selvsagt også at veggen kun holdes åpen i den grad det er sikkerhetsmessig forsvarlig. Flertallet forutsetter at det legges opp til en grundig dokumentasjon av sikkerhetsmessige forhold og trafikktall for et eventuelt forslag om videre vinteråpning av denne strekningen fremmes.

Kristelig Folkeparti vil i tillegg understreke at Samferdselsdepartementet i proposisjonen ber Vegdirektoratet om å utvide sitt samarbeid med Direktoratet for naturforvaltning med sikte på en utvidet dokumentasjon av hvilke konsekvenser fortsatt vinterdrift av Rv 7 over Hardangervidda kan få for villreinen. Norge har et spesielt internasjonalt ansvar for å ta vare på den norske villreinen, som er den siste av den europeiske fjellreinen.

Gjennom budsjettavtalen har vi også sikret 5 mill. kr til tiltak for rasjonell og miljøvennlig transport. Det gir oss bl.a. mulighet til å sikre en sluttbevilgning til biogassprosjektet i Fredrikstad, og det skal gi rom for å støtte tiltak for bruk av hydrogen som drivstoff.

Den største endringen i budsjettet i forhold til Regjeringens forslag er økt støtte til kollektivtrafikken. Vi innfører en støtte over samferdselsbudsjettet som kommer i tillegg til de overføringer til fylkene som gis over Kommunaldepartementets budsjett. Målet med bevilgningen er å få flere til å velge kollektive transportmidler framfor privatbil. Midlene er fordelt med 95 mill. kr på de mest tettbodde områdene i landet, mens det settes av 45 mill. kr som kan søkes på til tiltak i andre deler av landet.

Satsing på kollektivtransport er viktige miljø- og trafikksikkerhetstiltak, og Kristelig Folkeparti er glad sentrum gjennom forliket fikk til denne satsingen. Komiteen – inkludert Høyre, selvfølgelig – er også opptatt av å få flere unge til å reise kollektivt og å etablere miljøvennlige reisemåter. Flertallet ber Regjeringen komme tilbake i revidert med forslag om innretning. Vi kommer sikkert også tilbake til denne saken i Nasjonal transportplan.

Situasjonen i NSB er meget bekymringsfull. Selv kjernen av ihuga forsvarere av NSB vakler i sin tillit. Stående negative utspill fra forskjellige ledere i NSB, slik vi har sett i høst, styrker heller ikke troen på at kunden står i sentrum. Kristelig Folkeparti mener togtilbudet fra i år skal videreføres i 2001, og er glad for at det er et flertall som er enig i dette. Forutsetningen er selvsagt at NSB har tilstrekkelig med togførere, og at sikkerheten ivaretas.

Kristelig Folkeparti er glad for at flertallet legger til grunn at takstøkningen på billetter ikke blir større enn den gjennomsnittlige prisstigningen. Men dersom dette ikke lar seg gjøre innenfor foreslått ramme, forutsetter flertallet at Regjeringen kommer tilbake til Stortinget.

Vi er kjent med at forhandlingene mellom departementet og NSB BA om kjøp av transporttjenester for 2001 fortsatt pågår, og at den nye ledelsen i NSB BA er i sluttfasen av gjennomgangen av konsernplaner og langtidsbudsjetter. Det er helt vesentlig med tilbakemelding til Stortinget om hele situasjonen i NSB før sluttbehandlingen av Nasjonal transportplan. Her hører også oppfølging etter Åsta-ulykken med. Undersøkelseskommissjonen har lagt fram sin rapport, og komiteen vil komme tilbake med en bredere gjennomgang av rapporten og de anbefalinger den kommer med, på et senere tidspunkt.

Vi vil få en ny debatt om jernbanens rolle i transportsektoren i forbindelse med Nasjonal transportplan, og vil få situasjonen i NSB også som sak når stortingsmeldingen om NSB kommer til våren. Derfor blir vedtak i forbindelse med Nasjonal transportplan viktige. Vi kan imidlertid ikke vente til Nasjonal transportplan er behandlet eller til NSB-meldingen er lagt fram. Det er helt nødvendig at det tas grep straks; det ansvaret ligger først og fremst på ledelsen i selskapet og styret, og på statsråden. Det må stakes ut en ny og solid kurs. NSB må settes på skinnene igjen og få tilliten tilbake hos kundene. Og Kristelig Folkeparti er villig til å vurdere alle forslag som kan få dette til.

Budsjettet og innstillingen fra komiteen har mange henvisninger til Nasjonal transportplan, som skal avgis om halvannen måned. Prinsipielle betraktninger og føringer kommer i behandlingen av den i tillegg til prioriteringer mellom og innen de ulike transportsektorer.

Det blir en spennende start på vårsesjonen. Her vil også Kristelig Folkeparti være med og legge føringer.

Presidenten: Det vert replikkordskifte.

Thore Aksel Nistad (Frp): For Kristelig Folkeparti er det bestandig null-visjonen og trafikksikkerheten som er det store flaggskipet. Alt skal over på kollektivtransporten, særlig jernbanen, da er alle problemer løst. Fartsgrensene skal settes ned, promillegrensene skal settes ned, fartsbøtene skal økes, antall fotobokser skal økes – alt det som surt er for en vanlig bilist, går Kristelig Folkeparti inn for, og det i den hensikt at antall drepte og skadde skal ned. Det er vel og bra, det. Vi er enig i det målet, men virkemidlene er vi nok stort sett uenige om.

Måloppnåelsen når det gjelder trafikksikkerheten i siste langtidsperiode, ligger absolutt på bunn, den ligger på skarve 50 pst., og det er den dårligste måloppnåelsen av alle, når vi ser på måloppnåelsene her. Er det da ikke et tankekors også for Kristelig Folkeparti at de kanskje er på feil spor når det gjelder å nå målene som de har satt seg. Fremskrittspartiet har i alle år sagt at vi heller burde satse på gode veier, med sperre i midten for å skille den motgående trafikken, og vi vil skille myke og harde trafikanter. Vi har også sagt at det er på de gode veiene, og det viser også all statistikk, en har de færreste ulykkene. Den sikreste veien er faktisk fra Oslo til Gardermoen, og det er en fire- og seksfelts motorvei. Hva har da Kristelig Folkeparti å si til at måloppnåelsene i den siste tiårsperioden viser så begredelige tall?

Rigmor Kofoed-Larsen (KrF): Jeg er glad for at også Fremskrittspartiet er opptatt av trafikksikkerhet, selv om jeg må si at uttrykket «vel og bra» i sammenheng med at antall drepte skal gå ned, virket noe spesielt. Vi er, tror jeg, alle virkelig alvorlig opptatt av å redusere det store antall ulykker på vegene våre. Og hvordan vi vil gjøre det – null-visjonen. Fart dreper, det vet vi, alkohol i trafikken dreper, derfor er vi faktisk opptatt av begge disse tingene. Vi er villig i Kristelig Folkeparti til å se på alle tiltak som kan være med og redusere antall drepte og hardt skadde i trafikken. Og når vi sier vi er for null-visjonen, som for så vidt også Fremskrittspartiet har sluttet seg til sammen med resten av komiteen i en merknad, er det fordi null-visjonen faktisk skal gi oss føringer for hvilke prioriteringer vi gjør både i dette budsjettet og ikke minst i Nasjonal transportplan.

Det er viktig å utbedre veier, og det er viktig på noen strekninger å ha skille mellom kjøretretningene. Det sier vi selvfølgelig ja til. Vi sier også ja til at det kan være en mulig positiv ting å redusere hastigheten på enkelte spesielt utsatte strekninger der det er et høyt antall ulykker.

Jeg håper at de tiltak vi etter hvert kan bli enige om og kan få et flertall for i forbindelse med Nasjonal transportplan, til sammen virkelig skal gi føringer for at nettopp den visjonen som hele komiteen og selvfølgelig også Kristelig Folkeparti ønsker skal være retningsgivende, nemlig null-visjonen, skal bli virkelighet.

Ellen Gjerpe Hansen (H): NSB makter ikke å levere de persontransporttjenester med tog som de får betalt for av staten. Rutetilbud blir innstilt, regulariteten svekkes, og servicenivået i NSB oppleves som dårligere. For kort tid siden annonserte selskapet høyere pris og redusert tilbud neste år.

TØI har i en rapport utarbeidet på oppdrag av Samferdselsdepartementet, konkludert med at Norge er blant de land som har kommet lengst i Europa i å forberede jernbanen på konkurranse.

I Aftenposten 10. desember i år sier representanten Kofoed-Larsen:

«Skjerper ikke NSB seg, er vi nødt til å se på konkurransen. Det er ikke noe mål i seg selv å ha NSB. Passasjerene er nå i en fortvilet situasjon og vi må gjøre noen grunnleggende grep ...»

Er det da slik at Kristelig Folkeparti nå er villig til å ta i bruk anbud og konkurranse nettopp for å bedre tilbudet til de reisende med NSB, og samtidig få en bedre dokumentasjon av de faktiske kostnadene ved å transportere på jernbaneskinner?

Rigmor Kofoed-Larsen (KrF): NSB er i store vanskeligheter. Det er vi alle enige om. Vi har alle fått mange tilbakemeldinger på det som representanten Gjerpe Hansen fra Høyre nå nevnte her, problemer med service, problemer med regularitet, alle disse problemene som vi kjenner godt etter hvert. Og det er et stort dilemma for alle oss som mener at jernbanen er et meget godt tilbud, miljøvennlig og trafikksikkert. Derfor har vi også sagt – og jeg sa det i mitt innlegg tidligere – at det er viktig at

NSBs ledelse, styret og statsråden nå kommer på banen og gjør noen helt grunnleggende grep. Og som det ble referert fra et sitat i Aftenposten, uttalt av undertegnede, så er Kristelig Folkeparti villig til å se på og vurdere alle gode forslag som kan komme, for virkelig å få jernbanen på skinner igjen og få kunden i sentrum.

Noen land i Europa har faktisk prøvd seg på dette med privatisering og anbud, som representanten Gjerpe Hansen var opptatt av. Det har vært relativt mislykket. Vi kan gå til et land som ikke er så langt unna, England, og se hvordan erfaringene er der, og hvor det faktisk har gått til de grader ut over trafikksikkerheten. Jeg regner med at heller ikke Høyre er opptatt av å få en slik utvikling av trafikksikkerheten på jernbanen som det har vært der.

Men sammen tror jeg vi vil måtte se på andre grunnleggende grep som kommer – muligens – gjennom forslag fra styret i NSB, slik at togtilbudet vårt virkelig kan bli et godt togtilbud, et godt kollektivtilbud, hvor kunden står i sentrum.

Inge Myrvoll (SV): Jeg tror den totalt fraværende jernbanepolitikken i denne sal, også hos sentrum, er et mye større problem for norsk jernbanepolitikk enn situasjonen i NSB.

Men jeg skal heller dra på en liten tur rundt i landet. Jeg skal starte på Tautra, og kan godt dele ut en rose til sentrum for å få brua på plass. Men fra Tautra tar jeg meg en tur til Hardangervidda. Jeg lyttet til representanten Kofoed-Larsen. Hun gav to gode grunner for å stoppe vinterbrøyting: det sikkerhetsmessige og det miljømessige. Jeg går ut fra at hun er like opptatt av villreinstammen på Hardangervidda som av fuglelivet på Tautra, og man vet at vinterbrøytingen Rv 7 er en barriere når det gjelder trekkrutene for rein.

Det som er interessant, var at representanten Kofoed-Larsen ikke gav én grunn for hvorfor man skulle ha vinterbrøyting. Det er faktisk blitt fire øst-vest- samband nå etter at stamvegen er åpnet. Det er rimelig liten trafikk, det har vi tall på fra flere av disse sambandene. Med andre ord, representanten gav to grunner for å stoppe vinterbrøytinga. I tillegg kan det være en tredje: Man sparer faktisk penger. Det kan også være greit nok. Men hun gav ikke én grunn for at man skulle fortsette brøytinga.

Fra Hardangervidda drar jeg en tur til Melhus. Representanten Kofoed-Larsen er med på den første bevilgninga til en E6 gjennom Melhus, som berører det verna Gaulavassdraget og bryter med de retningslinjer Stortinget har satt for områder med verna vassdrag, som nå tar den beste matkornjorda i Sør-Trøndelag, som raserer industribygg og bolighus, og som ikke løser det transportmessige problemet.

Hvor er den helhetlige miljøpolitikken hos Kristelig Folkeparti? Er det bare et miljøpolitisk fikenblad på Tautra, eller har dere noe mer?

Rigmor Kofoed-Larsen (KrF): Helhetlig miljøpolitikk – jeg håper også representanten Inge Myrvoll har fått med seg at Kristelig Folkeparti/sentrum faktisk i dette budsjettet har lagt inn 190 mill. kr ekstra til kollektiv-

satsing, som også er en ganske viktig bit av miljøsatsingen.

Det er fint at han var positiv til Tautra. Jeg er glad for at vi er enige om at vi skal få det problemet ut av verden, og regner med at prosjektet blir gjennomført neste år.

Så var det Hardangervidda. Jeg sa at Kristelig Folkeparti går for vinteråpen Rv 7 i år, altså vinteren 2000-2001. Det samme gjelder Rv 50 Hol–Aurland, for å kunne se på kjøremønsteret etter at Lærdalstunnelen er åpnet.

Så sa jeg ganske mye om sikkerhet, om utredning på sikkerhetssiden når det gjelder Hardangervidda, om trafikkstillinger og ikke minst miljøspørsmål knyttet til villreinstammen. Dette er områder som kommer til å telle meget tungt for Kristelig Folkeparti når vi i neste omgang, først i forbindelse med Nasjonal transportplan og så ved neste års budsjettbehandling, skal ta standpunkt til om Rv 7 i det hele tatt skal være åpen vinterstid. Det er lagt såpass sterke føringer at jeg regner med at representanten Myrvoll også forstår at det skal mye til.

Når det gjelder Melhus, er jeg svært fornøyd med at vi kanskje nå endelig kan få løst prosjekt E6 Melhus, og det tror jeg både folk i området der og vi andre skal være takknemlige for.

Presidenten: Replikkordskiftet er omme.

Jorunn Ringstad (Sp): For andre året på rad er det i haust eit budsjettssamarbeid mellom Arbeidarpartiet og sentrumspartia. Budsjettet i fjor med dei endringane som skjedde ved forliket, vart støtta av Arbeidarpartiet utan at Arbeidarpartiet la fram noko alternativt budsjett. I år er det ein liknande situasjon, skilnaden er at no er Arbeidarpartiet regjeringsparti. Senterpartiet eller sentrum har ikkje lagt fram noko alternativt budsjett i samferdselsinnstillinga.

Når eit parti ikkje legg fram sitt alternative budsjett, misser ein sjansen til å briljere med sine primære standpunkt, men samtidig er det både ryddig og ansvarleg å stå bak budsjettet med dei framforhandla endringane.

For å sjå litt på samanhengar og trekkje trådar tilbake, kikka eg igjennom fjorårets samferdselsdebatt. Det som er påfallande når ein les innlegget til dåverande samferdselspolitiske talsmann for Arbeidarpartiet, Karl Eirik Schjøtt-Pedersen, er at det ikkje er så lett å forstå at det er sentrumspartia sin budsjettssamarbeidspartnar som snakkar.

Eg har ikkje, korkje i form eller innhald, tenkt å følgje opp det innlegget som Arbeidarpartiet sin samferdselspolitiske talsmann la opp til i fjor.

Ved eit forlik mellom fire parti vil det nødvendigvis vere område som ikkje alle er like godt nøgde med. Senterpartiet meiner at vi i 2001 kunne brukt meir midlar til samferdsel. Som eg har nemnt i debattar i år, og også tidlegare år, er det mange uløyste oppgåver på samferdselssektoren. Mange av anlegga som er i gang, blir ikkje drivne effektivt, og etterslepet på vedlikehaldet på alle område aukar kvart år. I år har vi i tillegg den situasjonen at det er ledig kapasitet i anleggssektoren. Berre den siste

tida har det kome signal frå mange verksemdar i anleggssektoren om at nye oppdrag uteblir, og permisjonar og oppseingar har alt vorte ein realitet for mange, og vil bli det for fleire. Den ledige kapasiteten i anleggssektoren burde vore nytta til å løyse viktige samferdselsprosjekt.

Sjølv om eg, som sagt, skulle ynskt større løyvingar til samferdselssektoren, er eg trass i alt glad for at budsjettforliket gav som resultat ei påplussing på dette området. 80 mill. kr til ferjer har m.a. gitt rom for å fryse billettprisane for 2001 og gjere rabattordningane betre. Utgifterne til ferjer er ein ekstra kostnad, spesielt for næringsliv og fastbuande som brukar ferjene ofte. Riksvegferjene burde vere ein naturleg del av vegene som det ikkje burde koste meir å passere enn det det ville koste å køyre tilsvarende strekning. Ferjene er i seg sjølve ei hindring for effektivitet og fleksibilitet. Ferjene går til faste tider, og reisa må leggjast opp etter dette. Det blir ein ekstra kostnad både i tid og pengar.

Dei ekstra kostnadene næringslivet og fastbuande blir påførde, har i fleire tilfelle vore medverkande faktorar når verksemdar skal velje lokaliseringsstad, og også for folk sitt val av bustadområde. For Senterpartiet har billigare ferjer vore ei viktig sak i mange år. På sikt må gratis riksvegferjer vere ei målsetjing.

Sjølv om stadig fleire ferjestrekningar blir avløyste av bruer eller tunnelar, vil ferjer framleis vere eit viktig innslag i samferdsla i landet. Gjennomsnittsalderen for ferjene er høg, og det er difor sterk trong for fornying. Det er viktig å utvikle ferjene slik at det blir forbetringar når det gjeld overfartstid, miljøgevinst, forbruk av drivstoff og effektivitet. Komiteen er difor positiv til at det nye konseptet for hurtigferjer, kalla FerryCat, blir vidareført. Denne ferjetypen bør prøvast ut på eigna ferjestrekningar, t.d., som komiteen har nemnt, Tau – Stavanger. Eg går sjølv sagt ut frå at denne ferjetypen tilfredsstillar dei krava til tryggleik som riksvegferjene høyrer inn under.

Budsjettforliket gav også større løyvingar til kollektivsatsing. Skal kollektivsatsinga gi resultat, må det byggjast opp eit attraktivt kollektivtilbod. Vi må innsjå at vi ikkje kan byggje oss ut av trafikkpresset i folkerike område berre ved å byggje vegar med stadig fleire køyrefelt. Kollektivtrafikken må fange opp større del av trafikkmengda. Privatbilismen aukar, og presset på vegnettet aukar. Eg er difor glad for at vi har kunna leggje inn midlar til dei store byområda for at kollektivtilbodet kan aukast. Vi har sagt i innstillinga at innretninga skal vere slik at midlane blir brukte slik at dei stimulerer til meir bruk at kollektivtilbodet.

I distrikta er ekspressbussane mange stader ryggraden i kollektivtilbodet. Mange lokale, små ruter er knytte opp til ekspressbussane. Eg er difor glad for at fleirtalet fekk lagt inn igjen 50 mill. kr på posten for kompensasjon til ekspressbussane. Dette er av stor verdi for kollektivtilbodet også utanfor dei folkerike områda.

For kystområda er mange stader båten eit viktig kollektivmiddel. Ekspressbåtane er eit godt alternativ til privatbilen. Men for at ekspressbåtar med stor fart skal vere eit trygt alternativ, er god merking av leia ein føresetnad. Dette er m.a. Sleipner-ulukka ei sterk påminning om.

Trygg ferdsel på sjøen både for passasjerbåtar og lastebåtar føreset ikkje berre at hurtigbåtleia er godt merka. Det er avgjerande at fyr og merke langs heile kysten er i god stand. Andre viktige tiltak ved tryggleiken på sjøen er lostenesta og trafikksentralane.

Stad skipstunnel er eit konkret tiltak som vil kunne gi mindre fartøy ein tryggare passasje over eit av dei tøffaste havstykkane på kysten. For små båtar i dårleg vær er det ofte knytt stor risiko til å krysse Stadhavet. Mange har lenge håpa og venta på at tunnelen gjennom Stadlandet skal bli realisert. Når det no går føre seg eit utgreiingsarbeid som skal vurdere kostnad og tekniske spørsmål, meiner eg det er naturleg å vente til dette forprosjektet er ferdig før det endelege standpunktet i saka blir teke.

Trass i mange tiltak for å tryggje ferdsla på sjøen, er det ikkje mogeleg å utelukke ulukker. Jobben som Redningsselskapet gjer når ulukka er ute, er uvurderleg. Både fiskebåtar, fritidsbåtar og frakdebåtar har opp gjennom åra fått hjelp av Redningsselskapet. Eg er difor glad for at Redningsselskapet har fått tilført 10 mill. kr ved budsjettforliket.

I samferdselsdebatten i år er det uråd å la vere å nemne jernbana. Mange hendingar gjennom det siste året har gjort det meir og meir klart at det er mykje som det kan stillast spørsmål ved når det gjeld jernbana i landet. Ulukker og uhell, tog som ikkje er i rute, mangel på lokførarar og ferieavvikling som vart reint kaos, er noko av det som har prega mediebiletet av jernbanedrifta siste året.

Det kan ikkje vere overraskande for nokon at dette har sett jernbana i eit merkeleg lys. I tida framover vil det vere ein viktig jobb å få dei som brukar toget, og også alle andre, til å få tilbake trua på toget som eit godt og sikkert framkomstmiddel. Både NSB BA og Jernbaneverket må leggje eit grundig arbeid i å rette på ting som ikkje fungerer. Brukarane har krav på at toga er i rute, at servicen er god og ikkje minst at det skal vere trygt å reise med tog.

Tryggleik må vere det som først og fremst står i fokus. Tryggleik kan ikkje og skal ikkje gamblast med. Det kan ikkje akseptast at viktige tryggingstiltak ikkje blir gripe tak i og gjennomførde innan rimeleg tid. Driftsbudsjettet for Jernbaneverket for 2001 blir om lag det same som i år. Senterpartiet er med i eit fleirtal som er samd i at satsinga på vedlikehald må styrkjast. Det må difor akseptast at det blir nødvendig å redusere investeringsbudsjettet samanlikna med i år. Ei klar forventning er at Jernbaneverket innanfor tildelt budsjett evnar å prioritere slik at viktige tryggleikstiltak står først på gjennomføringslista.

Presidenten: Det vert replikkordskifte.

Christopher Stensaker (Frp): Representanten Ringstad er opptatt av sikkerheten til sjøfarende. Det er ein viktig oppgave å ta seg av sikkerheten som mange er avhengig av, og mange ulykker viser også at det er påkrevd. Men budsjettet som Senterpartiet er med på, bærer dessverre ikke preg av det.

Som representanten Ringstad har påpekt, bærer statsbudsjettet preg av at veisektoren ikke har blitt tilført de

midler som veisektoren trenger for en nødvendig opprusting. Vi vet også at veisektoren bare får tilbakeført en fjerdedel av det som innbetales fra bil og bilbruk. Likevel ser man at stadig flere veier blir finansiert med bompenger, som i tillegg går til andre formål enn veitbygging. Det er utrolig at bilistene finner seg i det.

Synes representanten Ringstad at dette er en ønskelig utvikling? Og hvilken distriktssatsing er egentlig dette?

Jorunn Ringstad (Sp): Representanten Stensaker begynte jo å snakke om tryggleik på sjøen, og eg oppfatta at han er heilt einig i det som eg sa i innlegget mitt, at det er viktig å leggje til rette for at det skal bli trygt å ferdest på sjøen. Og det er jo òg, som det alt har vore nemnt i debatten, god oppfølging av det som har vore måltala for denne fireårsperioden. Så på det området er vi vel, slik eg oppfatta det, ganske einige.

Når det gjeld vegsektoren, sa eg i innlegget mitt at eg skulle ynskt at vi hadde meir midlar å kunne bruke, og eg grunngav det jo òg med uløyste oppgåver, at vi har ledig kapasitet i anleggssektoren osv.

Men det er jo ein gong slik at når ein skal kome fram til eit fleirtal, så blir det å gi og ta. Og det er klart at hadde Senterpartiet fått sett opp sitt budsjett åleine og briljert med det vi kunne lage, i eit alternativt budsjett, hadde det vorte annleis enn det forliket vi er med på. Men vi står bak forliket, og som eg òg sa, det er ryddig å stå bak det forliket som er lagt fram, utan å kome med sine alternativ.

Mange vegar i landet er bygde med bompengar. Det er heilt greitt. Slik er det, og det blir gjort for at ein skal kome litt fortare til målet enn det ein elles ville ha klart. Mange er utolmodige og meiner at det går for seint å kome på toppen av prioriteringslista, og så går ein til bompengordningar. Det kan ein meine ulike ting om, men det har vore mange viktige prosjekt rundt om i landet som har fått si løysing på den måten. Trafikantane er med og betalar, og eg ser ikkje at det er noko å vere så veldig ueinig i. Men det er klart at næringsliv og fastbuande som bruker slike bompengeprojekt ofte, får ein ganske stor kostnad.

Sverre J. Hoddevik (H): La meg få lov til å stille et par spørsmål knyttet til Senterpartiets distriktsprofil.

Jorunn Ringstad og Senterpartiet står inne i en flertallsmerknad der det blir satt tak på togbillettene, med en klar invitasjon til NSB om å komme tilbake til Stortinget og hente mer penger. Det vil vel i klartekst bety at skattebetalerne i jernbanefattige deler av landet får betale en stigende del av gildet her, vil jeg tro.

Når vi så kommer til ekspressbussene, er inntrykket det samme. Her tar man først bort tilskuddet på avgiftsbelastning med en prinsipiell begrunnelse, og gjeninnfører bare deler av det med en helt annen begrunnelse. Hvorfor ikke la det stå ubeskåret til glede for et bussavhengig fylke som Sogn og Fjordane? På ungdomskort- og kollektivsiden skygger man unna ungdomskortet og styrer midlene alternativt i stor utstrekning til større byer.

Og så til punktet med forliket; det er gitt honnør til det man har oppnådd i budsjettforliket. Men det må da være

en belastning for Senterpartiet å ha gått gjennom en fireårsperiode der man verken innenfor eller utenfor regjering har kunnet oppvise et prinsipielt budsjett som på noen måte ligner på de løftene som dette partiet har gitt i forbindelse med Norsk veg- og vegtrafikkplan fra 1997.

Jorunn Ringstad (Sp): La meg fyrst få slå fast at eg er godt fornøgd med at vi i budsjettforliket har greidd å satse litt ekstra på kollektivtransport. Og vi sit i samferdselskomiteen og har ansvar for heile landet. Då kan vi ikkje tenkje berre på det fylket vi kjem frå, slik som representanten Sverre Hoddevik begynner å ynte om at det kunne vore naturleg å gjere.

NSB er ein viktig faktor på kollektivsida i delar av landet. Det kan vi ikkje kome bort ifrå. Då må vi både setje krav til NSB om at dei gjer den jobben som det er forventa at dei skal gjere, og vi må kunne stille krav om at det tilbodet dei gir til trafikantane, skal vere slik at trafikantane finn at det er attraktivt å bruke. Og det går på at toget må vere presis, at det skal vere service, at det skal vere ein pris som kan konkurrere med andre måtar å ta seg fram på, berre for å nemne litt av det.

Eg skulle gjerne sett at vi kunne ha lagt inn endå meir i kompensasjon til ekspressbussane. Men vi har trass i alt fått inn igjen 50 mill. kr, og det er då ein brukbar del i prosent av det som var der frå før.

Eg synest det er ganske freidig av representanten Sverre Hoddevik når han er inne på ungdomskortet, at han kan bruke uttrykket «å skygge unna». Det gjer slett ikkje sentrumspartia, og heller ikkje Arbeidarpartiet. Vi har bede om ei utgreiing på ungdomskortet, og bede om at ein skal kome tilbake til det raskare enn Høgre har foreslått at det skal innførast. Vi har bede om ei tilbake melding på den saka i revidert nasjonalbudsjett, mens det fyrst er i 2002 Høgre vil ha sitt ynske oppfylt.

Presidenten: Fleire har ikkje bede om ordet til replikk.

Inge Myrvoll (SV): Så langt ser det ut til å bli en debatt på kjente stier, eller i gamle spor. Motorvegens ridere i Fremskrittspartiet har åpen pengebok til breie vegger og flest mulig biler, og skal privatisere det meste. Høyre har litt mindre penger, men også mye til veg, og vil privatisere nesten like mye. Arbeiderpartiet forteller at de stort sett får følge de planene som er lagt, mens sentrum ramser opp hva de har fått til i forliket.

Jeg har allerede delt ut litt ros til sentrum. Jeg håper at de ikke lar rosen gå til hodet på seg, for jeg skal raskt gå over til å svinge svepa.

Rosen gjelder Tautra. Det som var i ferd med å etablere seg som en varig miljøpolitisk fadese, blir nå en forbigående, og det er godt jobbet. Men så forble det med det. For mens flertallet i komiteen er villig til å investere for å redde fuglereservatet på Tautra, er det ingen vilje til å spare penger av hensyn til den siste europeiske stamme av fjellrein. Vi veit at brøyting av Rv 7 over Hardangervidda medfører barrierewirkninger som forhindrer nødvendig reetablering av trekkruter for villreinstammen. Det står i stortingsproposisjonen fra departementet.

Hva gjør flertallet når vi har fått den nye stamvegen Bergen – Oslo om Lærdal? Jo, de skal fortsatt vinterbrøyte Hardangervidda. Det er visstnok behov for fire vinteråpne øst-vest-forbindelser, til tross for at det så vel er sterke miljøgrunner som sikkerhetsmessige grunner for ikke å vinterbrøyte Rv 7 over Hardangervidda. Representanten Kofoed-Larsen sier at man skal se på trafikk mønstre. Betyr det at dersom noen velger å kjøre Hardangervidda, tar man ikke lenger miljøpolitiske hensyn? Det må jo være det man skal se på da.

Den første bevilgninga til ny E6 gjennom Melhus sentrum kommer i 2001. Det er et alternativ utenfor Melhus sentrum som ifølge fylkesmannen vil

«spare det vernede Gaulavassdraget, redusere forbruket av fylkets beste matkornjord og spare rekken av boliger og industribygg som må rives dersom E6 skal bygges etter anbefalt trasé».

Og som fylkesmannen sier om den valgte trasé:

«Eksisterende og forventede konfliktpunkter synes tallrike og alvorlige.»

Ja, den trasé som flertallet, alle unntatt SV, nå bevilger penger til, bryter med Stortingets egne retningslinjer for verna vassdrag, vandaliserer Melhus sentrum og blir på sikt ei betydelig dyrere løsning når man skal gå løs på nye strekninger på E6. Hvorfor vakler flertallet inn i ei slik løsning med bind for øynene? Det eneste argumentet jeg har hørt, og det framførte også representanten Kofoed-Larsen, er at det er på tide å komme i gang. Nei, det er ikke på tide dersom bygging ikke er ei god løsning på de trafikale problemene, for dette skal være ei løsning på lang sikt.

Fra SVs side ser vi både Tautra, Hardangervidda og E6 Melhus som viktige miljø saker, og vi har kraft til å legge det til grunn i alle tre sakene, mens flertallet i denne sal tydeligvis faller sammen av utmattelse når de har fått brua til Tautra på plass.

Nå skal forlikspartnerne få et lite pluss for økt kollektivsatsing. Her har vi et forslag fra SVs side om innsatsstyrt finansiering, en statlig finansieringsordning for å motivere til tilskuddssystemer hvor selskapene skal premieres ut fra å vinne kunder, ikke bare for utkjørte kilometer.

Høyre og vi har også et felles forslag om ungdoms rabatt. Det er viktig å gi incentiver så den oppvoksende generasjon venner seg til å reise kollektivt. Gode vaner er bra å ta med seg.

Så skriver Høyre om sin økte kollektivsatsing på 190 mill. kr, men når vi trekker fra kuttet til kjøp av jernbanetjenester, kommer de på minus 277 mill. kr.

Et flertall som vi er med i, har lagt to premisser for neste års ruteproduksjon på jernbane. Det er at ruteproduksjonene ikke skal reduseres, og at takstene ikke skal øke mer enn den generelle prisstigning, dvs. 2,1 pst.

Videre sier flertallet i komiteen at dersom det ikke lar seg gjøre innenfor den ramme som ligger i budsjettforslaget og forliket, 987 mill. kr, skal Regjeringen komme tilbake til Stortinget. Da går jeg ut fra at det er for å øke det statlige kjøpet av persontransport på jernbane. Derfor må det komme tilbake til Stortinget. For NSB BA har to

inntekstposter – det er kundene og statlige kjøp. Og dersom man ikke skal kunne plusse på mer i forhold til kundene, så er det et annet sted, nemlig det statlige kjøpet, som kan endres.

Det er imidlertid et stort «men» i budsjettet. Det er investeringene på jernbanesektoren. Alle har snakket masse om jernbane her, men ingen kommer til vårt ansvar.

Arbeiderpartiet sier i sin generelle merknad at langtidsplanen fra Jagland-regjeringa ligger til grunn, men når planperioden er over, er bare 92 pst. av rammene oppfylt. Til tross for det blir det en reduksjon på 150 mill. kr neste år. I alle disse fire årene har sentrumsblokka vært med i budsjettene, enten fra regjeringskontorene eller som forlikspartner, og de var mer ambisiøse enn regjeringa Jagland i 1997. Sentrum hadde som mål å øke med 3,2 milliarder kr i forhold til Jagland-regjeringa, og de har ikke på fire budsjetter greid å innfri Jagland-regjeringas ramme. Pinlig.

De har ikke fått ei krone mer til jernbaneforliket. Er det fordi at penger til jernbane ikke egner seg som julekort til å sende heim?

Det er også pinlig å lese Arbeiderpartiets merknader om målsettingene om økt sikkerhet, punktlighet, kapasitet og om å redusere reisetida, samtidig som bevilgningene går nedover. Det er pinlig å lese sentrums merknader om å gjenreise toget som attraktivt transportalternativ, samtidig som bevilgningene går nedover.

Det har vært et spesielt år for jernbanesektoren, ikke minst med Åsta-ulykka. Jernbaneverket har utarbeidd en plan for å øke sikkerheten på jernbanenettet hvor det foreslås å bruke 400 mill. kr neste år. Men bevilgningene går nedover, og stortingsflertallet kan vel ikke i ramme alvor mene at Jernbaneverket skal stoppe påbegynte og planlagte prosjekter for å omdisponere? Har ikke denne sal noe ansvar for å få jernbanepolitikken på skinner, som så mange snakker om. Er det bare NSB og Jernbaneverket som har det ansvaret? Rammene legges her!

Dessverre fungerer media som hjelpere for flertallet. De retter søkelyset mot NSB og Jernbaneverket, og det kan det være grunn til. Men de lar oss slippe søkelyset. Vi slipper å stå til rette for de rammebetingelsene som gis herfra.

Pianisten skytes, ikke bare for de falske tonene som visselig høres, men også for melodien som er komponert i regjering og storting, og som pianisten er pålagt å spille. Vi har ingen jernbanepolitikk i dette landet, og lite tyder på at vi kommer til å få noen. Det er svulstige målsettinger uten virkemidler.

Så skal jeg til slutt ta opp noen distriktpolitiske tema. Da vi skrinla Hardangerbrua i si tid, var det fagre løfter fra denne talerstol om det store arbeidet som skulle gjøres, med rassikring og utbedring av vegstandarden i Hardanger. Det er et stort skille mellom løftene og realitetene. Den jobben som er gjort på disse åra, er altfor liten. Det ser ut som om det er vanskelig å stole på det som blir lovt i dette forum.

Så en liten rose – kanskje spesielt til sentrum – som går på dette med takster og rabatter på ferger. Det er et viktig distriktpolitisk virkemiddel, sjøl om jeg nok syns

at ambisjonen om gratis ferge kanskje er vel stor. Men i forhold til andre virkemiddel som skal brukes, synes jeg dette var gode tiltak. Jeg vil nok si at i framtida er kanskje frekvens vel så viktig å se på som pris, men greier man å kombinere dem, er det jo bra.

Så noen ord om fiskerihavnene ute i distriktene, og i den sammenheng vil jeg gi ros til Arbeiderpartiet for at de til tross for den elendige innsatsen fra sentrumsregjeringa har greid å fylle planen 100 pst. De har fanget opp etterslepet. Men jeg er litt mer kritisk til at Stortinget lar seg friste til å gå inn på enkeltprioriteringer, hvilke havner som skal få penger. Det er faktisk sånn at for å prioritere skal man ha kunnskap, og vi sitter ikke med den kunnskapen. Prioriteringa skal ligge på fylkesplan, og så begynner vi her å detaljstyre ting vi ikke har forutsetning for å styre. Det synes jeg er beklagelig.

Når det gjelder regionale flyplasser, snakkes det om investeringsrammene for Luftfartsverket. Men de må jo også prioritere innenfor sine rammer. Og det de gjør i dag, er å prioritere ekspedisjonsbygg og terminaler på stamruteflyplassene framfor kortbaneflyplassene. Og der er ikke Stortinget villig til å sette ned foten. (Presidenten klubbar)

Jeg får avslutte med å ta opp forslag – og da fikk ikke Ofotbanen den omtalen den burde ha fått.

Presidenten: Representanten Myrvoll har teke opp dei forslaga han refererte til.

Det vert replikkordskifte.

Gunn Olsen (A): SV vil vinterstenge Rv 7 over Hardangervidda fra i vinter. Vi vet foreløpig lite om det trafikkbildet etter at Lærdalstunnelen er åpnet. Mye tyder på at trafikken over Hardangervidda holder seg høy. Nå vet vi også at veien over Hardangervidda er en gammel ferdselsåre som har ligget der i alle tider. Ser representanten Inge Myrvoll at dette er en livsnerve for en region som i stor grad lever av turisme? Mener ikke SV at det er god distriktspolitikk? Mener ikke SV og representanten Myrvoll at det er behov for en alternativ stamvei av den grunn? Dessuten er alle nystartede veiprosjekter i Regjeringas budsjett og alle veiprosjekter i budsjettforliket i Distrikts-Norge. Hvordan kan SV mene at flertallet satser for lite i distriktene og for mye i storbyene?

G u n n a r B r e i m o hadde her overtatt presidentplassen.

Inge Myrvoll (SV): Jeg mener at vi faktisk ikke trenger fire øst-vest-forbindelser: Haukeli, Hardangervidda, Aurland-Hol og Lærdal, hvor man for så vidt har to alternativer, Hemsedal og Fillefjell.

Når man går gjennom trafikktallene, ser man at vegen over Hardangervidda har veldig begrenset betydning som livsnerve på vinterstid. Jeg ser at det der sist vinter var 270 biler pr. dag i november, 216 i desember, 108 i januar, 161 i februar osv. Med andre ord: en særdeles begrenset trafikk. Men om den trafikken skulle bli opprettholdt den kommende vinter, så mener jeg fortsatt at det

er riktig å stenge vegen av de grunner som jeg har angitt her før, og da er miljøgrunnene de viktigste. Men jeg ser faktisk også Hardangervidda som en større sikkerhetsmessig risiko enn de andre øst-vest-forbindelsene, slik at jeg så langt ikke har funnet noen grunner til ikke å stenge vegen, bortsett fra naturligvis at litt av trafikken er lokaltrafikk, som vil få en omveg. Men for dem som skal Bergen – Oslo, er det slik at det ifølge departementets tall tar åtte minutter lenger å kjøre over Hemsedal. Og det var ikke så veldig mange minutter mer heller om en valgte Fillefjell. Med andre ord: Tidsmessig er det ikke noe å spare, men økonomisk er det noe å spare på å slutte å brøyte. Men det er ikke det som er hovedgrunnen. Det er framfor alt miljøgrunnene og de sikkerhetsmessige grunnene. Det er faktisk slik at man andre steder i landet er opptatt av kanskje å ha én sikker vinterveg. Spør folk i Havøysund! Hvis de hadde hatt én sikker vinterveg, hadde de vært fornøyd. Da skjønner jeg ikke hvorfor man skal ha fire åpne vinterveger mellom øst og vest. Det må være nok å kunne velge mellom to eller tre.

Christopher Stensaker (Frp): SV liker å kalle seg distriktsvennlig. Men representanten Inge Myrvoll, som er fra Nordland, burde jo vite at det som trengs mest i distriktene, er bedre veier og ikke jernbane, som SV satser på. Har representanten glemt sine distrikter?

Av budsjettinnstillingen går det frem at SV har over 2 milliarder kr i reduksjon på kap. 1320 Statens vegvesen i forhold til Fremskrittspartiets forslag. Det er 588 mill. kr mindre til drift og vedlikehold av våre riksveier, og over 1,4 milliarder kr mindre til riksveinvesteringer. Synes representanten Inge Myrvoll at dette er en god distriktsatsing?

Når det gjelder traséen for E6 gjennom Melhus sentrum, har befolkningen i Melhus ventet lenge nok på denne veien, etter at den bl.a. har blitt trenert av Stortinget. Kommunen har tatt et flertallsstandpunkt, som også SV bør respektere. Eller synes Myrvoll at det er SV som skal bestemme hva Melhus' befolkning skal mene?

Inge Myrvoll (SV): SV skal ikke bestemme hva Melhus' befolkning skal mene. Men Melhus' befolkning skal ikke nødvendigvis bestemme hvor stamvegene gjennom Norge skal gå, bestemme hvorvidt man skal ha inngrep i vernede vassdrag, i matkornjord osv. Jeg vet også at det er stor splittelse i Melhus. Men man føler vel at man står overfor valget mellom to dårlige løsninger: den ene, som nær sagt ligger i elva hele tida, og den valgte, mens det som kunne ha vært gode løsninger, er lagt til side i det forberedende arbeid. Det er ikke vår feil.

Når det gjelder veger og jernbane, er det faktisk slik at jeg prøver – og av og til lykkes jeg med, tror jeg – å tenke to tanker samtidig, nemlig at transportformer har sine styrker. Jernbanen har sin styrke på enkelte områder, vegene på andre. Så må en prøve å se dette i sammenheng. Det er slik at i deler av distriktene har også jernbanen sin funksjon. Jeg tror f.eks. at for godstransport fra mitt eget fylke, for å nevne det, kan også Nordlandsbanen ha en rolle. Hvis en tenker transport fra Nordland til

(Myrvoll)

Oslo, går faktisk omkring 60 pst. av det landtransporterte godset på bane. For ikke å snakke om fisketransporten fra Narvik, som nå begynner å gå ut i Europa. Representanten Nistad fra Fremskrittspartiet snakket her tidligere i dag om «rakefisk». Nei, når det kommer på sporet, er det en transport som veien ikke har sjanse til å konkurrere med tidsmessig og punktlighetsmessig, for ikke å snakke om miljøpolitisk, for EU kommer også til å være opptatt av å få transport bort fra de overfylte vegene fordi det ikke er mer plass. Så jernbanen kommer til å ha sin funksjon også for distriktene.

Ellers vil jeg gjerne ta et nytt foredrag om jernbanens fortreffelighet der hvor den er, og nødvendigheten av vegger i distriktene.

Ellen Gjerpe Hansen (H): Jeg syns representanten Myrvoll skal ha ros for at han er opptatt av sitt hjemfylke og sin landsdel Nord-Norge. Jeg registrerer at SV sier de har helt andre prioriteringer når det gjelder veiinvesteringer, enn stortingsflertallet, og SV sier i en merknad: «Vårt satsingsområde er en styrket distriktsprofil.» I tråd med dette foreslår SV å redusere bevilgningene i det sentrale østlandsområdet. De reduserer bevilgningene til E6 Oslo–Svinesund. De reduserer bevilgningene til Gutu–Kopstad på E18. Og så prioriterer de E6 over Korgfjellet. Så langt syns jeg SVs forslag er logiske.

Men jeg har lyst til å stille et spørsmål til SV, som har gått inn for tunnelprosjekt i Bjørvika, et prosjekt i størrelsesorden 2-2,5 milliarder kr, et prosjekt som på mange måter er like mye et byutviklingsprosjekt som et samferdselsprosjekt. Det vil jo gå av den samme rammen til samferdselsformål. Hvordan kan representanten Myrvoll forsvare et slikt prosjekt når han samtidig ut fra sine prioriteringer virkelig må trenge disse midlene til Distrikts-Norge?

Inge Myrvoll (SV): Jeg skulle gjerne ha foretatt enda flere kutt på vegene i det sentrale Østlandet og plassert dem på Korgfjellet, eller til rassikring i Hardanger ville jeg plassert litt, og til rassikring i Møre og Romsdal. Men nå er det ikke sånn at man må tro at SV bruker mindre penger på investering på det sentrale Østlandet enn andre partier. Det er bare det at vi bruker dem på jernbane.

Vi har i vårt primærbudsjett pluss på jernbanen med 900 mill. kr på investeringssida. Dessverre kommer nesten alt her nede, fordi det er her vi må prioritere jernbane. Det er med litt tungt hjerte at det blir sånn, men det er transportpolitisk nødvendig å gjøre det. Jeg skulle gjerne ha flyttet enda mer penger til Distrikts-Norge på vegsida.

Så setter jeg for så vidt pris på spørsmålet om Bjørvika, for jeg er i utgangspunktet enig med representanten Gjerpe Hansen – dette er ikke et vegprosjekt egentlig, men et byutviklingsprosjekt, som kan gjøre at man får et nytt, spennende utviklingsområde i Oslo og gjøre Oslo til en vakrere by. Men det er kostbart.

Men fordi dette er et utviklingsprosjekt, er jeg opptatt av finansieringa. Hvor skal pengene komme fra? Jeg har ikke lyst til å hente ut en masse penger fra Samferdsels-

departementets budsjett til dette. Derfor mener jeg, fordi det er et utviklingsprosjekt, at man burde se på andre finansieringsformer. Jeg er av den oppfatning at i Oslo er det altfor billig i bomringen. Hvis man hadde hevet beløpet fra 15 til 20 kr, hadde man hatt 300 mill. kr årlig ekstra å bruke på byutvikling og transportutvikling. Så har vi en del tomteområder. Og vi bør med kritisk sans se på Havnevesenets rett til egen havnekaske, hvor de disponerer enorme verdier. Realiser litt av dette, og så har vi byutvikling i Bjørvika som resultat.

Presidenten: Replikordskiftet er omme.

May Britt Vihovde (V): Samferdsel – kommunikasjon – er eit nøkkelområde i politikken. Gjennom samferdsel bind me saman landet. Men me bind òg saman ulike område i politikken. Eg tenkjer m.a. på miljøvern, næringsutvikling, distrikts- og velferdspolitik.

By og land er gjensidig avhengige av kvarandre. Det skal vera godt å bu i grisevengde strøk og i større befolkingskonsentrasjonar. Både by og bygd har sine spesielle utfordringar som krev ulike samferdselspolitiske løysingar.

Dette er det siste samferdselsbudsjettet me har til handsaming i denne stortingsperioden. I budsjettproposisjonen er me inviterte til å ta standpunkt i fleire prinsipielle spørsmål knytte til t.d. organisering av ulike fagetatar, tilknytning og rolle for ulike tilsyn, organisering av kollektivtransporten m.v.

Samferdselskomiteen har til handsaming St.meld. nr. 46 for 1999-2000, Nasjonal transportplan 2002-2011. Venstre vil i samband med handsaminga av denne koma med sine synspunkt på desse ulike spørsmåla samt andre viktige val ein skal ta.

Regjeringa sitt framlegg til statsbudsjett har gjennomgått store endringar i samband med budsjettforliket med Kristeleg Folkeparti, Senterpartiet og Venstre.

Som eg sa innleiingsvis: Samferdselspolitikk og miljøpolitikk heng saman. Samferdselssektoren er ei av dei største kjeldene til klimautslepp, og biltrafikk er ei viktig årsak til dårleg luftkvalitet i ein del byområde.

Det var difor vesentleg for Venstre å få bort moms på kollektivtransport og konjunkturavgifta, som ville få svært negative konsekvensar for kollektivtilbodet. Dette lakkast.

Ein fekk òg auka overføringane til fylkeskommunane og kommunane med 1,25 milliardar kr. Dette medfører at ein unngår varsla kutt i kollektivtilbodet rundt om i landet.

For Venstre var det høgt prioritert å få meir midlar til kollektivtransporten. Budsjettforliket medførte ein auke på 190 mill. kr til dette føremålet. Venstre ønskte å bruka ein vesentleg del av desse midlane til gode kollektivtiltak i byane våre. 95 mill. kr blir stilte til disposisjon til dei største byane samt Akershus fylke. I ein nær dialog mellom folkevalde i desse fylka og byane har ein no moglegheit til å finna gode tiltak som kan få fleire til å velja kollektive transportløyser framfor privatbil. Det er viktig å presisera at desse midlane ikkje skal erstatta lokale

myndigheiter sine ordinære bidrag. Det har me faktisk sett at ein del fylke har vurdert. I tillegg er det sett av 45 mill. kr på ein eigen post som òg skal nyttast til gode kollektivtiltak etter søknad frå fylkeskommunane.

Eg har vore med og arbeidd for å innføra ungdomskort i Hordaland fylke. Representanten Oddvard Nilsen snakka om at det var «von i hangande snøre». Venstre fremja dette i Hordaland i 1983, og me lukkast i å få det innført i 1996. Rabattordningar for ungdom vil føra til at ungdom reiser meir kollektivt, og at dei også vel denne transportforma seinare. Venstre er difor svært glad for at det er fleirtal for å be Regjeringa koma tilbake til Stortinget med tiltak, inklusiv eit rabattsystem, som skal medverka til å auka kollektivdelen blant unge i samband med revidert nasjonalbudsjett eller på ein annan eigna måte.

Venstre ønskte også å bruka midlar til å auka talet på kollektivreisande i dei delar av landet som er avhengige av gode ferjesamband. Dette kunne ein få til ved å la staten dekkja passasjeravgifta på ferjene. Dette ville kunne gi ein lågare billettpris på bussruter som er ferjeavhengige. Dette vil Venstre koma attende til i samband med handsaminga av Nasjonal transportplan.

I budsjettforliket var det semje om å avvikla ordninga med kompensasjon for autodieselavgift til ekspressbussar, då ESA har stilt spørsmål rundt ordninga. Ekspressbussane er eit miljøvenleg, fleksibelt og rimeleg kollektivmiddel og har svært mykje å seia for distrikt der ekspressbussane ofte er det einaste kollektivtilbodet. Kompensasjonen må difor sjåast på som godtgjersle for viktige offentlege tenester, og Venstre er nøgd med at ein har lagt inn på ny 50 mill. kr på denne posten.

Venstre har ønskt å halvera næringslivet sine ferjetakstar, fordi ferjeutgifter utgjør ein vesentleg kostnad og konkurranseulempe for bedrifter langs kysten. I budsjettforliket blir det tatt eit viktig steg i rett retning i og med at vi har fått gjennomslag for takstfrys og for å gi betre rabattordningar for dei som reiser mykje. Desse rabattordningane vil òg vera eit tema som ein kjem nærare inn på ved handsaminga av Nasjonal transportplan.

Når det gjeld samferdsel både på land og til sjøs, må tryggleiken bli prioritert høgast. Venstre er svært glad for at ein i budsjettforliket har fått auka løyvingane for å sikra tryggleiken til sjøs. I forliket om budsjettet for år 2000 blei overføringane til redningsskøyten reduserte og midlane flytta over til merking av farleiene. I årets budsjettforlik fekk ein auka tilskotet til Redningsselskapet med 10 mill. kr, løyvingane til å oppdatere digitale sjøkart vart auka med 20 mill. kr, og eit samla storting har gitt Regjeringa klar melding om at innan år 2006 skal ein ha oppdaterte digitale sjøkart over heile kysten.

Ein annan viktig berejning er det gjeld tryggleiken langs kysten, er ikkje på plass. Tidlegare justisminister Odd Einar Dørum var heilt i slutfasen av arbeidet med ei eiga stortingsmelding om redningshelikoptra då regjeringa Bondevik gjekk av. Etter gjentatte etterlysingar har nå justisminister Hanne Harlem opplyst at denne meldinga ikkje kjem før neste vår. Å få ned reaksjonstida til redningshelikoptra til maksimalt 15 minutt er eit viktig tiltak for å auka tryggleiken både for ferdsla langs kysten, olje-

verksemda og fiskerinæringa. Det hastar med å få ei avklaring.

Regjeringa sitt framlegg til riksveginvesteringar viste ein nominell reduksjon i forhold til budsjettet for 2000 på 407,8 mill. kr, eller 9,4 pst. Gjennom budsjettforliket fekk ein auka løyvingane med 115 mill. kr. Av desse midlane er det etter Venstre sitt syn viktig å prioritera tryggleik. Utbetringane på Rv 33 og Rv 3 er nødvendige tiltak for å betra trafikktryggleiken og framkomsttilhøva. 40 mill. kr er tenkt brukte til nødvendige rassikringsprosjekt i Sogn og Fjordane og Møre og Romsdal.

Fylkestinget i Møre og Romsdal har prioritert ferdigstilling av prosjektet Rv 650 Dyrkorn–Viset, og med denne løyvinga kan ein nå starta dette prosjektet sommaren 2001. Dette vil igjen medføra at neste prosjekt, Rv 651 Greivsvnes–Løviknes, kan få ein tidlegare oppstart.

Når det gjeld prosjektet bru til Tautra i Nord-Trøndelag, er dette eit miljøprosjekt som det har vore avsett midlar til tidlegare, men desse blei i 2000 nytta til andre prosjekt. Det var nå viktig å få ei avklaring på om ein ville bruka midlar til å løysa dei store miljøproblema som hadde oppstått. Det ville etter Venstre sitt syn vore ei klar svekking av vårt miljøomdømme dersom me nå hadde gjort som Regjeringa foreslo, nemleg å leggja dette prosjektet bort. Venstre er difor glad for at ein sikra fleirtal for at prosjektet kan starta opp i 2001 – og fullførast i 2002.

NSB er i vinden om dagen – kraftig motvind frå alle kantar, blir det hevda. NSB si hovudoppgåve er å gi eit trygt og føreseieleg kollektivtilbod for kundane sine. Venstre er tilfreds med at vedlikehaldsbudsjettet for Jernbaneverket har fått ein auke. Godt vedlikehald gir auka regularitet og auka tryggleik. I samband med Nasjonal transportplan må me ta nokre «vegvalg» når det gjeld vidare utbygging av jernbanen sin infrastruktur. For Venstre er det viktig at «flaskehals» nr. 1 – manglande dobbeltspor Asker–Skøyen – snarleg blir prosjektert ferdig. Vi er difor nøgd med at det er sett av midlar til å halda fram med dette arbeidet.

Venstre er derimot uroa over situasjonen i NSB når det gjeld planlegging. Me er klare over at det har vore eit år med skifte av leiing i selskapet. Men me er urolege over dei ulike signala som kjem når det gjeld NSB si evne til å klara å oppfylla sin visjon om å bli Noregs mest ressurseffektive og samfunnsnyttige transportbedrift. Det hadde vore ønskjeleg å få ei oversikt over situasjonen i NSB før vi skal ta viktige val for framtidig jernbanestruktur i Noreg i Nasjonal transportplan.

Til slutt nokre ord om Luftfartsverket. Representanten Ola Røtvei gav i innlegget sitt uttrykk for at han var uroa over situasjonen i Luftfartsverket, og peikte spesielt på behovet for ein føreseieleg utbytte- og avkastningspolitikk. Det er Venstre einig i.

Eg har tidlegare sagt at Venstre vil koma tilbake med sitt syn på organisering av ulike etatar og tilsyn. Men når Luftfartsverket nå går inn og vil delta i ulike hotellprosjekt, vil eg berre signalisera at prinsipielt er Venstre mot dette. På den eine sida har Luftfartsverket stor myndighet til å koma med innvendingar mot viktige planar som kommunane kjem med, og så – i neste omgang – skal dei

vera med på prosjekt i konkurranse med private aktørar. Så eg føreset at dette blir utsett til Stortinget har hand-sama Nasjonal transportplan og gitt sitt syn på viktige prinsipielle avklaringar.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Christopher Stensaker (Frp): Bilistene har i tillegg til å være skattebetalere også vært statens største melkeku når det gjelder inntekter til staten. Synes ikke representanten May Britt Vihovde da at det er rimelig at bilistene får tilbake mer til vei og trafikksikkerhetstiltak enn de smulene som representanten Vihovde gjennom budsjett samarbeidet med Arbeiderpartiet ønsker å tilføre vei-sektoren?

Representanten er også opptatt av miljøvern og har vært inne på det med kollektivtrafikk, men Venstre kan da umulig mene at småbedrifter langs kysten skal sende fisk og andre varer med bussen? Det distriktene trenger, er bedre veier og kanskje bedre havner, men ikke flere busser.

May Britt Vihovde (V): Venstre er samd med Framstegspartiet i at det er viktig å prioritera ein del vegprosjekt for å letta kostnadene for næringslivet, slik at me skal få det me vil eksportera, ut av Noreg. Men eg er ikkje heilt samd i framstillinga frå representanten Stensaker om bilavgiftene. For det er mange andre element som må inn i eit totalt kostnadsoverslag over kva bilismen kostar Noreg. Eg tenkjer m.a. på miljøkostnader, helsekostnader osv.

Så var det spørsmålet om fisken kunne sendast på bus-sen. Ja, tenk om me i samband med Nasjonal transportplan kunne fått heilskaplege transportkorridorar, der fisken på ein meir miljøvennleg måte kanskje kunne sendast med fly eller båt, slik at me slapp belastning på vegnet-tet! Men i Venstre er me òg opptatt av å utbetra dei flas-kehalsane som finst, for å letta næringslivet sine kostna-der. Difor er me veldig glade for at me har fått eit bud-sjettforlik der me i alle fall har tatt ein del grep langs kys-ten, m.a. med å redusera ferjekostnadene, noko som betyr ganske mykje for næringslivet langs Kyst-Noreg.

I Nasjonal transportplan er det òg varsla ein gjennom-gang av heile rabattordninga. Transportørane sit jo med reine kortstokken i førarsetet når dei skal ta seg nedover langs kysten vår. Venstre er opptatt av det å eksportera varene. Difor er me òg med og støttar tiltak i Østfold til utbetring av E6, noko som også har mykje å seia for fiskerinæringa i Finnmark.

Ellen Gjerpe Hansen (H): Venstre er på sitt beste når partiet snakker om behovet for effektivisering og en slankere offentlig sektor med langt bedre kostnadskontroll. Ved å konkurranseutsette en del utbyggings- og vedlikeholdsoppdrag har Jernbaneverket oppnådd en effektiviseringsgevinst på opp mot 40 pst. Ved å konkurranseutsette produksjonen i Vegvesenet vil det være mulig å ta ut betydelige effektiviseringsgevinster. Vi kunne

få flere og bedre veier og vedlikehold for de samme pengene. Og det burde da være i Venstres ånd. Men når det kommer til konkrete forslag, stemmer Venstre mot. Hva kan det komme av at det er så langt mellom liv og lære i Venstre på dette punktet?

May Britt Vihovde (V): Venstre er faktisk opptatt av effektivisering og av eit enklare Noreg. Vi er opptatt av ei effektivisering både av dei statlege forvaltingsbedrifte-ne og dei statlege føretaka. Når det gjeld ein del av dette, vil me koma tilbake til det i samband med Nasjonal transportplan. Der vil me sjå heilskapen både når det gjeld Statens vegvesen, Jernbaneverket, Luftfartsverket, NSB og ein del andre viktige etatar.

Når det gjeld Statens vegvesen, er det òg viktig at me har ein aktør som i konkurranse med andre private næringsverksemdar kan vera med og stabilisera utviklinga noko. Men me i Venstre er veldig samde med Høgre i at det er behov for større konkurranse mot Statens vegvesen og Statens vegvesens produksjonsavdeling, og me vil koma tilbake til kor langt me er villige til å gå når det gjeld å gjera denne om til AS dersom det kan vera løn-samt.

Men eg har lyst til å seia til Høgre: Høgre er saman med Venstre veldig opptatt av at dei ulike tilsyna skal ha ei mest mogleg fri rolle. Og difor forbausa det meg då eg i ein debatt tidlegare denne veka opplevde at Høgre og Venstre var på veldig lik linje prinsipielt om fridomen til dei ulike tilsynsordningane, men at Høgre ikkje hadde den same trua på fridomen til Statens forureiningstilsyn.

Inge Myrvoll (SV): En gang i svunne tider, i forrige århundre en gang, har jeg en svak erindring om miljøpartiet Venstre. Jeg kan huske feil, det er lenge siden. Så jeg lurte på om jeg husker feil, eller om det er noe som heter miljøpartiet Venstre, og hvordan de forholder seg til f.eks. vinterbrøyting over Hardangervidda, trekkruta til villreinstammen. Er det noe som opptar Venstre? Jeg tenker i den forbindelse på E6 i Melhus, om dette med inn-grep i verna vassdrag, disse retningslinjene som Stortinget fastsatte omkring 1994-95, om det betyr noe for Venstre, om de syns det er greit med store inngrep i matkornjord, hva de syns om dette med unødvendige raseringer av boliger og næringslivsbygg. Her er det snakk om små og knapt nok mellomstore bedrifter, stort sett bare små, som ikke engang løser transportproblemet. Jeg lurte på om miljøpartiet Venstre har noe svar på de problemstilling-ene, eller er det bare Tautra?

May Britt Vihovde (V): Eg håpar at representanten Myrvoll i alle fall har fått med seg at miljøpartiet Venstre var med og sikra ein god miljøprofil på samferdselsbud-sjettet. Me har fått vekk moms på kollektivtransport, og me har styrkt innsatsen på kollektivtilbodet.

Så har eg lyst til å starta med å seia noko om E6 og Melhus. Denne saka er for meg og for Venstre eit dilem-ma, og me er einige med SV i at det prosjektet som ligg der, med oppstart, kanskje ikkje er eit godt prosjekt. Men eg har lyst til å sjå dette i samanheng når me skal behandla

Nasjonal transportplan. Eg har lyst til å sjå det i samanheng med utviklinga av godsterminalen i Trondheim, der Senterpartiet, Venstre og SV har eit anna syn på korleis ting kan utvikla seg. Eg har lyst til å sjå dette i samanheng. Så føler me oss sjølv sagt litt bundne av eit budsjettforlik når det gjeld å gå inn og kunna flytta desse pengane til det som SV har føreslått. Men me er veldig opptatt av den saka, så den kjem me tilbake til.

Når det gjeld vinterbrøyting på Hardangervidda, har Venstre lyst til å sjå heilskapen i dette. Me har lyst til å sjå på konsekvensane for utviklinga i øvre Buskerud og indre Hardanger før me trekkjer ein konklusjon. Eg har lyst til å gå grundigare inn på det som går på miljøkonsekvensar, og eg har òg lyst til å gå grundigare inn på om det er nokon tiltak me kan setja inn. Rv 7 er ei viktig ferdsselsåre for indre Hardanger, for den utviklinga som skjer der, og me ser at det blir tatt ein del grep. Der er ei negativ utvikling med nedlegging av arbeidsplassar, både i ytre delen av Hardanger og òg i indre. Då må me sjå kva konsekvensar dette får. Men me er opptatt av miljøkonsekvensane. Me er opptatt av tryggleiken, som me har påpeikt at me vil ha grundigare dokumentert.

Presidenten: Replikkordskiftet er dermed omme.

Sigrun Eng (A): Budsjettinnstillinga frå samferdselskomiteen for neste år er eit mindre omfattande dokument enn vanleg. Magert i innhald, grunna behandlinga av Nasjonal transportplan som kjem i februar 2001. Der ligg dei lange linjene for den neste tiårsperioden. Men årets budsjetttrammer er noko «spikji», for å bruke eit hallinguttrykk. Nokon kvar av oss, særleg vi i samferdselskomiteen, kunne funne rom for å bruke større løyvingar, og ingen skal seie at det har mangla på gode prosjekt.

Så er det også slik at samferdsel berre er ein del av statsbudsjettet. Arbeidarpartiet har lagt fram sine prioriteringar i finansinstillinga i høve til kva vi gjekk til val på, og fått fleirtal for det saman med sentrum.

Sikker kommunikasjon både på land og vatn er viktig. Både det tradisjonelle næringslivet og ikkje minst dei nye næringane innan oppdrett treng gode kommunikasjonsårer. Verdien av god kommunikasjon med omverda for folk som lever og bur i Distrikts-Noreg, skal ein heller ikkje undervurdere. Vi må slå ring rundt distrikta våre. Det er der verdiane blir skapte til alles felles beste. Slik sett blir det alltid ein kamp om kronene for å løyse trafikale problem i bynære område, opp mot avstandar og moglegheiter for å få produksjon fram til marknaden.

For meg som Arbeidarpartiet sin fraksjonsansvarlege på alle kapittel om kyst og hannesaker er det såleis gledeleg at det der er mange positive ting å ta tak i.

Eg vil starte med å nemne auken til Redningsselskapet. Det var takka vere budsjettforliket med sentrumspartia at det kom på plass. Jobben Redningsselskapet gjer, er prisverdig, men Regjeringa si aller viktigaste oppgåve med dei midlane som låg inne i det opprinnelege forslaget, var å bruke mest mogleg til merking og tryggingstiltak. Eg finn grunn til å understreke det.

Hamnene har i den siste fireårsperioden blitt utbygde etter gitt planramme 100 pst. Men vi kan truleg få enda fleire hamner og meir vedlikehald for dei kronene om arbeidet blir ferdigstilt, sjølv om budsjettet kan bli overstige før utstyr blir flytta til nye prosjekt.

Fyrtenesta er i endring. Komiteen får ei melding til handsaming om det i mars.

Losmeldinga er nyleg evaluert. I den er det lagt føringar for losing som vi ennå ikkje fullt ut ser resultatata av. Men eg føler behov for å imøtegå Høgre og Framstegspartiet som i sine merknader er svært kritiske til auken i gebyra. Meir losing gir auka inntekter, men òg utgifter. Det er sjølvfinansiert.

Kystverket står framfor store endringar i tida som kjem. Komiteen har til handsaming ei melding om omorganisering. På vegner av oss i Arbeidarpartiet kan eg alt nå signalisere at Oslo ikkje blir adressa i framtida. Vi meiner at ei delt løysing mellom produksjonsavdeling i Kabelvåg og administrasjonsavdeling i Ålesund vil bli ein god base for å bygge opp Kystverket til å bli verdas beste. Ja, vi har tenkt å legge lista høgt, og dette er det fyrste steget for å nå det målet.

Så ei lita budsjettsak til slutt, men ei viktig sak, ikkje minst for øvre Buskerud. Eg finn grunn til å takke fleirtallet i komiteen for at brøytinga av Rv 50, Hol–Aurland fekk plass på årets budsjett. Det er snakk om små midlar, men det har mykje å seie. Eg trur at erfaringar med årets sesong der både Rv 7 og Rv 50 blir vinterbrøytt, vil gi komiteen eit godt grunnlag for dei vurderingane som skal gjerast til hausten. Kva for vegar skal stengjast? Kva slags vurderingar skal ligge til grunn? Er det tryggleik, kostnad, miljø eller regularitet? Vi har fått mange innspel i det siste som må telje med.

Likevel må eg få lov å uttrykke uro dersom begge ferdsselsårene aust–vest blir vinterstengde i ein region der 30 pst. av befolkninga lever av turisme. Vi er i Hallingdal gjennomsnittleg dobbelt så mange innbyggjarar som dei som har adressa si der, nettopp grunna turismen, og ferdsselsårene har gått der til alle tider.

Steinar Bastesen (TF): Vi behandlar i dag Samferdselsdepartementets budsjett. Det er pussig at det samtidig, i Dagbladet i dag, er oppslag om et livsfarlig støv som kommer fra piggfrie dekk. Når man tenker på den debatten som har foregått i denne salen om hvor miljøvennlig det var å gå over til piggfrie dekk, må en undres over om virkelighetens verden er slik den veldig ofte fortøner seg i denne salen. Det er iallfall én ting som er sikkert, og det er at sannheten ikke varer evig.

Vi har livsfarlige veier. Det drepes folk hver eneste dag. E6-en gjennom Nordland er som en grøft. Trailere ligger veltet utfor Korgfjellet hver eneste uke gjennom vinteren. Gud skje lov har det vært lite snø i år, så hittil har vi ikke sett de store oppslagene.

Vi har rett og slett en livsfarlig jernbane. Jernbanelykker er blitt en dagligdags foreteelse. Vi har delvis livsfarlige leier. Det slo meg her om dagen da jeg kom ruslende opp Karl Johan fra Sentralstasjonen at det er

bedre lys i trafikklysene på Karl Johan enn vi har mange steder på kysten. Det er en alvorlig sammenlikning.

Vi har ikke råd, sier vi. Nei, det har vi ikke. Pengene kan vi ikke bruke i Norge. De må sendes til utlandet, må vite, og plasseres i fond for fremtidige generasjoner. Jeg lurer ofte på: Har vi råd til å bo i dette landet lenger?

Infrastrukturen er avgjørende for at næringslivet og eksporten skal kunne fungere i distriktene. Det er nødvendig med investeringer i stort monn for å få dette til. Da er det rart at sjøtransport er så lavt vurdert, og at så lite blir satset på den muligheten. Hva blir gjort for å forske på hurtiggående lastebåter, som ikke lager livsfarlig støv på veien, som er miljøvennlig transport og som kan ta store volum? En vanlig kystlastebåt kan ta ti trailere om bord på én kjø. Det er en vanlig kystlastebåt.

Det er fremdeles et stort behov for å bedre oppmerking av leier. Det er bevilget ekstra penger i år. Men jeg må med skam bekjenne at Fiskeridepartementets andel av det store statsbudsjettet som vi behandler hvert eneste år, er litt puslete.

Jeg har et spørsmål til statsråden som sitter i salen. Vi bad om en utredning om leier vest for Vega, og i statsbudsjettet skriver departementet at det var først i 1993 at det ble aktualisert i forbindelse med oljebasen i Sandnesjøen å få den leia oppmerket. Nei, det er ikke rett, det. Harald Warholm var på Stortinget på 1960-tallet. Han døde forresten mens han var stortingsrepresentant for Høyre. Han jobbet med det allerede da, så det er et krav som er bortimot 40 år gammelt. Nå er det atter igjen aktualisert, for Transocean som er verdens største riggselskap, vil ha rigger inn for at de skal gjennomgå klasse og service i Brønnøysund. Er det ikke på tide å gjøre noe med det?

Jeg må igjen minne om et Dokument nr. 8-forslag om gjeldssletting på 10 milliarder kr som tilsvare det som ble gitt til Gardermobanen i avskrivning. Jeg håper at komiteen tar det i betraktning når det skal behandles.

Christopher Stensaker (Frp): En forutsetning for at samfunn og nasjoner skal utvikle seg, er at det er god kommunikasjon mellom menneskene, og at man fører en samferdselspolitikk som ivaretar behovet for transport. I Norge har det skjedd store forandringer i transportbehovet de siste årene på sjøen, på land og i luften. Dette medfører store utfordringer etter som trafikken øker, særlig på det sikkerhetsmessige område.

Det gjenstår mye før fremkommeligheten og sikkerheten er i tråd med brukernes behov, og for vår industri og samhandel både innen Norge og med utlandet er det derfor viktig at politikerne tar problemet på alvor. I tillegg til de tradisjonelle kommunikasjonssystemer har også de elektroniske veiene hatt en rivende utvikling og forandret hverdagen i de tusen hjem, der dataalderen har gjort sitt inntog.

Samferdselsdebatten i dag bærer preg av gode ønsker, men det er ikke nok når vi vet at det fremdeles er et stort behov for økt sikkerhet både på sjø og land. Budsjettet viser igjen manglende vilje hos Arbeiderpartiet og sentrumspartiene til å bevilge de nødvendige midler. Hørin-

gene i forbindelse med samferdselsbudsjettet bærer også preg av stor frustrasjon blant brukerne av veinettet. Det er også stor frustrasjon blant bilistene som ikke forstår at så lite av det staten tar inn på bil og bilbruk, kommer tilbake i form av bedre veier og bedre fremkommelighet. Og det forstår jeg så godt.

Hva kan så gjøres for å bedre situasjonen? Fremskrittspartiet mener at det må til en betydelig økning i riksveimidler fra staten til veiformål, inkludert trafikk-sikkerhets- og miljøtiltak. Fremskrittspartiet ser på bilen som et av de viktigste og mest nødvendige transportmidlene i Norge, særlig i distriktene. Uten tilgang til personlig transport til arbeid, skole, fritid, innkjøp og til sosial kontakt vil Distrikts-Norge rammes.

Samferdselsbudsjettet bærer denne gang preg av det kompromiss som er inngått mellom Arbeiderpartiet og sentrumspartiene, og at det ikke er funnet plass til mange viktige veiprojekter eller det økte behovet for penger til drift og vedlikehold. Resultatet er at veikapitalen forringes og kostnadene for samfunnet blir større senere. Her håper Fremskrittspartiet at de andre partiene snart forstår at det må tas et krafttak, men dessverre bærer deres budsjett ikke preg av det.

Over lengre strekninger er fly overlegent alle andre kommunikasjonsmidler. Derfor er det viktig at konkurransen på norsk innenriksluftfart og flyruter fra norske flyplasser til utlandet fortsetter. Dessverre fører skatte- og avgiftsnivået til det motsatte, og derfor står flyruter og flyplasser i fare for å bli lagt ned. Fremskrittspartiet mener også at staten bidrar til at man innen norsk luftfart ikke har like konkurransevilkår for alle aktører, ved at det selskapet som staten har eierinteresser i, har muligheter for å fylle drivstoff utenlands, for så å bruke dette drivstoffet på norske innenlandsruter. De unngår dermed norske avgifter på drivstoff, mens de som ikke har denne muligheten, taper i konkurransen. Det er også et faktum at staten melker norsk luftfart avgiftsmessig, på samme vis som de gjør med bilismen. Dette er forhold som det er vesentlig å ta med når man diskuterer rammebetingelser i en virksomhet som er viktig for norsk infrastruktur, næringsliv og turisme.

Fremskrittspartiet ønsker også at norsk sjøtransport styrkes ved at næringen gjøres attraktiv for private interesser, og at havneanlegg kan overtas og drives av private i tråd med markedets behov. Fremskrittspartiet går også inn for å øke satsingen på elektroniske navigasjonshjelpemidler, med særlig vekt på elektroniske sjøkart. Fremskrittspartiet har derfor i sitt alternative budsjett lagt inn 35 mill. kr ekstra i forhold til Arbeiderpartiet og sentrumspartiene for at kartene skal komme i orden innen år 2006, slik planen var.

En bedre merking av våre farleder langs kysten er også viktig for å bedre sikkerheten både til mennesker og gods. I denne forbindelse foreslår Fremskrittspartiet at det bevilges 50 mill. kr ekstra til dette, som også innebærer oppstart av tunnelprosjektet gjennom Stadlandet.

Det var skremmende å se at Stoltenberg-regjeringen i sitt budsjett foreslo å redusere tilskuddet til Redningselskapet, slik at seks båter stod i fare for å måtte legges i

opplag, når vi vet at i 1999 ble 166 personer reddet fra drukningsdøden, 134 fartøyer berget fra totalforlis og 9 935 mennesker fikk ulik assistanse, der også 1 710 fartøyer ble assistert. Derfor økte Fremskrittspartiet sitt budsjett med 15 mill. kr ekstra til Redningsselskapet.

Når det gjelder jernbanen, har denne gode egenskaper når det gjelder tyngre gods som skal fraktes over lange avstander, og som ikke er avhengig av tid. Men når det gjelder persontransport, vil det etter min mening kun være intercitytogene som kan kjøre lønnsomt. Jeg vil peke på at jernbanen spiller en bagatellmessig rolle når det gjelder befordring av personer og gods i Norge. Utgiftene til jernbanedrift og investeringer som bilistene betaler, er i alt ca. 4,9 milliarder kr, et svært høyt tall tatt i betraktning av at jernbanen kun befordrer ca. 4,2 pst. av persontrafikken i Norge og bare 7,8 pst. av gods-transporten.

Fremskrittspartiet mener at det må skapes konkurranse i skinnegående transport. Jeg vil påpeke at de høye investeringskostnadene ved jernbanen gir svært marginale virkninger på fremkommelighet, kapasitet og miljø. Fremskrittspartiet vil på grunn av de ulykker som har vært i den seneste tid innenfor jernbanesektoren, prioritere sikkerheten ved de eksisterende linjer før det investeres i nye jernbaneprosjekter.

Fremskrittspartiets budsjett baserer seg på at bil- og veitrafikk også i fremtiden vil spille en dominerende rolle i norsk samferdsel, mens Regjeringen har tenkt seg at bilbruk skal reduseres og kollektivtrafikk prioriteres i dette budsjettet. Riktignok er investeringstakten i stamveinettet redusert, men noen alternative transporttilbud foreslås ikke etablert. Resultatet blir et rent nedskjæringsbudsjett uten virkemidler for å løse problemene i norsk samferdsel.

Sverre Myrli (A): Så langt i debatten kan vi kanskje konkludere med at det er «same procedure as last year». Kanskje har vi ikke sett så mange hovmestere som har noe å tilby her i dag, men du verden så mange grevinner vi har opplevd, som ønsker å bli servert et eller annet på samferdselsmenyen. Men ettersom mange av gruppene har juleavslutning i kveld, er det kanskje godt at vi ikke har bjørneskinnet på gulvet å forholde oss til utover ettermiddagen.

Over til alvoret: Dette er den fjerde budsjettdebatten jeg deltar i her på Stortinget. De som har vært til stede også under de tre foregående debatter, vil kanskje erindre at jeg har brukt det meste av taletida mi til å forsvare jernbanen i Norge – ikke til å forsvare NSB og Jernbaneverket i tykt og tynt, men til stadig å forsøke å videreutvikle og forbedre norsk jernbane. I år har jeg tenkt å åpne litt annerledes.

Førrige tirsdag stod følgende å lese i Aftenposten:

«Når staten ikke ønsker å øke tilskuddene, er det ikke mulig for NSB å gi rabatter på månedsbillettene i samme grad som tidligere.»

Og hvem var det så som sa dette? Jo, en av NSBs direktører. Ettersom jeg ikke har sett noe dementi, går jeg ut fra at NSB står inne for dette utsagnet. Jeg må dessverre

bruke litt tid på dette. Den 21. april i fjor behandlet Stortinget den toårige eierskapsmeldingen for NSB. Stortinget trakk der opp de overordnede linjene for statens eierskap i trafikk-selskapet NSB. La meg referere St.meld. nr. 19 for 1998-99 på et par punkter:

«I tråd med NJP 1998-2007 er planrammen til statlig kjøp av persontransporttjenester for perioden 1998-2001 på i størrelsesorden 4 mrd. kr. Innenfor denne rammen er det lagt opp til at dagens togproduksjon kan videreføres. Det er også tatt høyde for dekning av kapitalkostnader knyttet til innkjøp av nytt togmateriell.»
Og videre:

«For å ivareta NSBs behov for forutsigbarhet i produksjon legges det i den nye avtalen opp til at det hvert 4. år forhandles fram en rammeavtale mellom partene. Rammeavtalen som er forhandlet fram for perioden 1998-2001, bygger på de retningslinjer som er trukket opp i NJP 1998-2007.»

Vi har ikke hørt noe ønske fra NSB om at det trengs mer penger til såkalt offentlig kjøp. Ja, da Romeriksporten ble tatt i bruk og togproduksjonen økte, ble det til og med opplyst fra NSB si side at togproduksjonen skulle øke uten at en trengte mer til offentlig kjøp. NSB har med andre ord fått det de har bedt om fra Stortinget. Jeg skal akseptere å få kritikk for at bevilgningene til jernbanens kjøreveg, altså til Jernbaneverket, har vært og er for lave, men jeg finner meg ikke i å bli kritisert for å ha bevilget det NSB sjøl har bedt om. Utsagnet om at staten ikke ønsker å øke tilskuddene til NSB, faller på sin egen urimelighet. Først må slike ønsker framsettes, men det bør ikke skje gjennom Aftenposten.

Den tilliten NSB har blant mange gamle jernbaneverner, også her i salen, er for tida særdeles tynslitt. La meg derfor benytte anledningen til å ønske det nye styret og den nytilsatte administrerende direktøren i NSB lykke til i arbeidet med å få alle tall og fakta på bordet. Ettersom det tydeligvis var nødvendig med en ryddesjau før Samferdselsdepartementet og NSB kunne bli enige om neste års kjøpsavtale, har Stortinget ennå ikke fått seg forelagt beløpet som trengs til NSB for neste år. Flertallet bevilger derfor foreløpig det samme beløpet for neste år som for i år, en snau milliard. Vi forutsetter at årets togproduksjon legges til grunn for 2001, og at takstøkningen ikke blir høyere enn den gjennomsnittlige prisstigningen. Så får departementet komme tilbake utpå nyåret hvis dette ikke lar seg gjøre innenfor den avsatte rammen. Til representanten Myrvoll vil jeg si: Mye tyder vel på at vi er nødt til å øke bevilgningene til offentlig kjøp.

Jeg har registrert at enkelte synes det er overraskende at flertallet mener at takstene ikke skal øke mer enn prisstigningen. Komitelederen var inne på det, representanten Nistad var inne på det, og i dagens utgave av Aftenposten går det fram at NSB-ledelsen er overrasket over at Stortinget har sagt at takstene ikke skal øke mer enn prisstigningen. Da vil jeg be både NSB-ledelsen og medrepresentantene gjøre noe så enkelt som å slå opp i komiteinnstillinga for i fjor, for to år siden og for tre år siden. Komiteflertallet sa akkurat det samme da.

Jan Sahl (KrF): I Norge er hovedtyngden av befolkning og næringsliv lokalisert nær kysten. Derfor er sjøtransporten viktig og har stor betydning i det norske transportsystemet.

I Kristelig Folkeparti er vi opptatt av å få mer av godstransporten vekk fra vei og over på båt. Vi ønsker derfor i sterkere grad å fokusere på kystens infrastruktur. Havnene er viktige bindeledd mellom sjøtrafikken og landtrafikken, og god tilknytning både fra sjøsiden og landsiden er nødvendig for at havnene skal fylle funksjonen som knutepunkter i transportkorridorene.

I Kristelig Folkeparti vil vi fokusere på dette ved behandlingen av Nasjonal transportplan, og vi vil allerede nå signalisere at vi mener det er en altfor defensiv behandling av sjøtrafikken i St.meld nr. 46 for 1999-2000.

Alt tyder på at det er et enormt utviklingspotensial innenfor den maritime sektor i framtiden. Forskerne spår fiskeri- og oppdrettsnæringen en lysende framtid, derfor vil behovet for gode næringshavner for landing av fisk melde seg med stor styrke. Det er derfor med undring jeg registrerer at Fremskrittspartiet tar 5 mill. kr fra nettopp post 30 Fiskerihavneanlegg for å bruke dem på andre områder. Kuttet begrunnes med at det kan spares på planlegging, forskning og forvaltning. Det forundrer meg at et parti som ynder å kalle seg næringsvennlig, ikke ser hvor framtidens utfordringer ligger.

Det kan av budsjettframlegget fra Regjeringen se ut som om det er noe tilfeldig hvilke havner som får prioritet. Nye prosjekt som ikke er ferdig planlagt, dukker plutselig opp, mens overmodne prosjekt i store fiskerihavner skyves nedover på lista. Kristelig Folkeparti vil allerede nå signalisere at vi vil ha en gjennomgang av prioriteringslistene i forbindelse med behandlingen av Nasjonal transportplan, slik at viktige nærings- og fiskerihavner får høy prioritet.

I Kristelig Folkeparti prioriterer vi sikkerheten til sjøs, og vi er derfor glad for at fyr- og merketjenesten har fått økte bevilgninger i budsjettet. Vi har merket oss at den lenge bebudede fyrmeldingen på nytt er utsatt, men vi forutsetter nå at den kommer i mars, slik det er lovet.

Det er svært gledelig at vi har fått satt av 10 mill. kr mer til Redningsselskapet i budsjettforliket, og dermed får Redningsselskapet muligheten til å opprettholde aktiviteten på dagens nivå.

I budsjettavtalen mellom Arbeiderpartiet og sentrum ble det også satt av 20 mill. kr til det viktige arbeidet med å framskaffe elektroniske sjøkart. Her sliter vi med et etterslep som ikke er en kystnasjon som Norge verdig.

Videre har sentrumspartiene styrket fergesektoren med 80 mill. kr i neste års budsjett. Det betyr at prisene fryses på årets nivå. Takstøkningen Regjeringen hadde lagt opp til, blir det ikke noe av. To fergestrekninger får utvidet åpningstid på natt, og i tillegg setter vi av over 50 mill. kr til å forbedre rabattordningene for de som reiser mest med ferge. Dette er god distriktspolitikk. Det reduserer transportkostnadene med ca. 10 pst. for dem som har de høyeste utgiftene i utgangspunktet. For deler av næringslivet på Vestlandet og i Nord-Norge er fergetakstene et like stort problem som dieselpriene. I budsjettet

har vi nå fått ned dieselpriene med 1,13 kr fra 1. juli, og i tillegg 10 pst. høyere rabatt for de som har de største fergetidene.

Videre er hurtigruta, riksvei nr. 1 på strekningen Bergen–Kirkenes, viktig, og den seiler videre på gjeldende avtale med staten. Det er svært gledelig at det nå kontraheres to nye hurtigruteskip, og Kristelig Folkeparti vil være med på å sikre hurtigrutas framtid.

Regjeringen har varslet at infrastrukturplanen for luftfarten er forsinket. Det er et problem. Ikke i forhold til budsjettet, men i forhold til Nasjonal transportplan. Målet med Nasjonal transportplan er å se transportformene i sammenheng. Hvis vi ikke vet hva Regjeringen vil med infrastrukturen for luftfarten, mangler vi en viktig brikke. Framtidig struktur vil bety mye for investeringene på eksisterende lufthavner, og behovet for å rasjonalisere og eventuelt legge ned noen lufthavner må få konsekvenser i form av at vegene til de lufthavnene vi vil satse på, må prioriteres. For eksempel er bedre og kortere veg fra Narvik til Evenes en lokal forutsetning dersom man skal vurdere å legge ned Narvik Lufthavn i framtida. Og Helgelandskrysset må forseres dersom en skal satse på felles flyplass for midtre Helgeland.

Det har versert noen lister i pressen over et stort antall nedleggingsruede flyplasser. Jeg regner med at det er spekulasjoner og ikke en styrt lekkasje fra Luftfartsverket. De regionale flyplassene har særdeles stor betydning for enkeltmennesker, helsevesenet og næringslivet i Distrikts-Norge. Kristelig Folkeparti vil ikke legge ned en eneste flyplass uten at det er lagt en totalvurdering til grunn, at det er samferdselsmessig fornuftig, og ikke minst at det har regional tilslutning.

I Kristelig Folkeparti er vi også opptatt av kostnadene ved å kombinere bruk av det regionale rutenettet og stamrutenettet. Flyprisene for reisende til og fra Distrikts-Norge er blitt uakseptabelt høye.

Vi er for tiden opptatt av at NSB ikke skal øke prisene i kollektivnettet. I deler av Distrikts-Norge har i mange tilfeller de regionale flyrutene like stor betydning som toget i sentrale strøk, og jeg skulle ønske at vi var like opptatt av å holde prisene nede på de regionale flyrutene som på toget. I Kristelig Folkeparti vil vi komme tilbake med våre merknader til flyprisene i Nasjonal transportplan.

Til slutt. Forliket mellom sentrumspartiene og Arbeiderpartiet sikret 115 mill. kr utover Regjeringens budsjettforslag til rassikring og veger i distriktene. For Kristelig Folkeparti var det bl.a. viktig å markere at vi vil prioritere å fullføre Lofotens fastlandsforbindelse med oppstart i 2001. Lofoten er i dag den eneste regionen i landet av noen størrelse som ikke har fastlandsforbindelse. Traséen for fastlandsforbindelsen finnes avtegnet på kart allerede fra rundt 1930, og første del av prosjektet har allerede stått ferdig i flere år. Det er derfor svært gledelig at Arbeiderpartiet i budsjettforliket med sentrumspartiene åpnet opp for å flytte Lofast fram til første del av Nasjonal transportplan og avsette 25 mill. kr til oppstart i 2001.

Å knytte fiskeriregionen Lofoten direkte opp mot ARE-togene fra Narvik er både næringsmessig og samferdselsmessig en fulltreffer. Her ligger det store tidsbe-

sparelser for næringslivet, og store miljøgevinster i transport med tog framfor trailer. Få andre vegprosjekt har skapt et tilsvarende engasjement i lokalbefolkningen, og i Lofoten setter man nå sin lit til at forlikspartnerne holder det de har lovet.

Statsråd Terje Moe Gustavsen: Jeg er glad for at stortingsflertallet går inn for et samferdselsbudsjett som i all hovedsak støtter opp om Regjeringens samferdselspolitikk. Dette gjelder bl.a. prioritering av drift og vedlikehold av infrastrukturen og satsing på sikkerhet. Langsiktighet er avgjørende for å kunne løse de store utfordringene vi står overfor. Jeg mener Regjeringens budsjettforslag sammen med forslag til Nasjonal transportplan legger et godt grunnlag for dette.

Innledningsvis føler jeg også behov for å si noen ord om arbeidet med sikkerhet i samferdselssektoren. Vi blir daglig minnet om de farer som er knyttet til veitransport. Åsta-ulykken har på en tragisk måte gjort det klart for oss at vi kan være sårbare også når det gjelder jernbanetransport. Også i går opplevde vi en tragisk ulykke på jernbanen. Sammenbruddet i telenettet i Kristiansand-området forårsaket av gravearbeider demonstrerte også samfunnets sårbarhet overfor brudd i livsviktige tele- og datasystemer. La meg derfor slå fast: Regjeringen legger stor vekt på høy grad av sikkerhet i hele samferdselssektoren. Dette er for øvrig et syn jeg oppfatter at hele Stortinget står bak. Imidlertid finnes det ingen lettvinte løsninger. I forbindelse med oppfølgingen av undersøkelseskomisjonens rapport etter Åsta-ulykken vil Regjeringen komme tilbake med eventuelle behov for tilleggsbevilgninger. Men penger løser ikke alt. Sikkerhet må belyses fra mange sider, også sider som går på organisering, systemtenking og holdninger. Jeg kan forsikre at Regjeringen vil ha sikkerhet høyt på sakskartet i alle sektorer framover.

Forliket med sentrumpartiene har styrket samferdselsbudsjettet på viktige områder som kollektivtrafikk, ferjedrift og rassikring. Samtidig skal jeg være den første til å innrømme at utfordringene i samferdselssektoren er formidable, og at jeg isolert sett derfor kunne ha tenkt meg et større budsjett. For Arbeiderpartiet er imidlertid fortsatt høy sysselsetting og sikring av velferdsordningene bærende elementer i politikken. Samferdselsbudsjettet, som andre budsjetter, må derfor til enhver tid tilpasses et forsvarlig og helhetlig økonomisk opplegg som ikke leder landet ut i en ny lønns- og prisspiral, som ingen vil være tjent med.

Både Høyre og Fremskrittspartiet ønsker å satse vesentlig mer på samferdselssektoren enn Regjeringen, særlig på veiutbygging. Men disse partiene skaffer seg alltid økt handlingsrom i budsjettpolitikken ved forslag om kraftige kutt i velferdsordningene, kutt som Arbeiderpartiet ikke kan akseptere. Samtidig er det av og til vanskelig å se linjene i høyrepartienes samferdselspolitikk – utover en klokkertro på at de fleste problemer kan løses ved anbud, omgjøring av virksomheter til aksjeselskaper, privatisering og konkurranseutsetting. For hva mener egentlig høyrepartiene med forslaget om å kutte

bevilgningene til kjøp av tjenester fra NSB med flere hundre millioner kroner? Riktignok har NSB slitt med store problemer i 2000, som jeg tar svært alvorlig. Men tror Fremskrittspartiet og Høyre virkelig at NSBs problemer kan løses, og at kundene blir mer fornøyd ved at togtilbudet reduseres, som vil bli tilfellet med slike dramatiske kutt?

Omstilling og fornyelse av offentlig sektor er viktig for denne regjeringen. I denne sammenheng vil organisering og ressursutnyttelse i samferdselssektoren også bli vurdert. Arbeiderpartiet er imidlertid innstilt på å vurdere slike spørsmål med utgangspunkt i forbrukernes interesser, og hvor de ansatte blir tatt med på råd, og ikke ut fra en ideologisk tilnærming, der privatisering og konkurranseutsetting i seg selv er målet.

Jeg ser av komiteinnstillingen at Høyre konstaterer at Regjeringen foreslår å redusere nettorammen til samferdselsformål med om lag 900 mill. kr, og at dette innebærer en kraftig nedprioritering av samferdselssektoren fra Regjeringens side. Dette er feil, og det vet Høyre. Når Regjeringens budsjettforslag for 2001 sammenliknes med saldert budsjett for 2000, må vi ta hensyn til en teknisk omlegging av ordningen med refusjon av sykelønn, og at tidligere øremerkede ordninger er innlemmet i det generelle rammetilskuddet til fylkeskommunene.

Av de ekstra midlene som følger av budsjettforliket, er det til investeringer ført opp 140 mill. kr til tiltak innenfor kollektivtrafikk. Midlene skal kunne brukes til både investeringer, drift og driftsrettet infrastruktur. Jeg er fornøyd med at kollektivtrafikken har fått tilført ekstra midler, men vil understreke betydningen av at dette legges opp slik at det innebærer en reell styrking i forhold til fylkeskommunenes kollektivsatsing, og at tiltak som bidrar til varig styrking av kollektivtrafikken, gis prioritet. Jeg registrerer også at rassikring har fått tilført ekstra midler i forhold til Regjeringens forslag.

Regjeringens budsjettopplegg for ferjesektoren er i all hovedsak en videreføring av årets tilbud. Budsjettforliket og styrkingen av ferjesektoren med 80 mill. kr i den sammenheng rokker ikke ved dette. Tilførte midler forutsettes i all hovedsak å gå til bedre rabattordninger og frysing av ferjetakstene generelt. Stortingets ønsker vil selvsagt bli fulgt opp, men jeg finner grunn til å minne om at vi også på ferjesektoren står overfor store utfordringer. På kort sikt gjelder det forhandlinger med selskapene om produksjonen i 2001, der det kan oppstå behov for å se på både inntektssiden og kostnadssiden uten for store bindinger.

Når det gjelder konkrete veianlegg, vil jeg spesielt kommentere forslaget om 25 mill. kr til Lofast. Jeg vil minne om at en oppstart av Lofast i Regjeringens forslag til Nasjonal transportplan er ført opp i siste seksårsperiode. En framskynding av prosjektet til 2001 vil innebære behov for å omprioritere i størrelsesorden 1 milliard kr til Lofast i første fireårsperiode. En eventuell forsering av dette prosjektet må derfor drøftes i sammenheng med behandlingen av Nasjonal transportplan, noe jeg ser at komiteen legger opp til.

Jeg ser at komiteens flertall opprettholder sin merknad i Innst. S. nr. 180 for 1998-99 om at ordinære riksvei-

midler til Bergen ikke skal reduseres som følge av at midler fra bompengoordningen brukes til å finansiere Rv 555 Nygårdstangen–Gyldenpris. Jeg er av den oppfatning at Stortingets tidligere merknad er fulgt opp gjennom midler som er tildelt Bergen i 2000. Dette mener jeg også Stortinget gav sin tilslutning til gjennom behandlingen av St.prp. nr. 1 for 1999-2000, da Stortinget ikke hadde merknader til bevilgningen til Bergen for 2000. Komiteen har heller ikke motsatt seg at staten må få disposisjon over det såkalte Bompengefondet. Jeg vil derfor legge til grunn at Bergen stiller midlene til rådighet for Statens vegvesen Hordaland snarest mulig.

Jeg vil vise til komiteens merknad i fjorårets budsjettinnstilling vedrørende gang- og sykkelvei på strekningen Brattåker–Ruud i Hovet i Buskerud. I årets budsjettproposisjon er det opplyst at Samferdselsdepartementet vil ta initiativ til at planarbeidet startes opp med sikte på anleggsstart i 2002. Jeg er kjent med at det er sterkt lokalt initiativ for å utvide prosjektet til også å omfatte strekningen Lilleslett–Hansehaug, og jeg vil sørge for at dette følges opp i Vegvesenets videre arbeid.

Jeg har også merket meg at flertallet i komiteen går inn for å holde Rv 50 dagåpen vinteren 2000-2001 som en prøveordning. Dette vil jeg følge opp.

Sikkerhet og driftsstabilitet har vært i fokus på jernbanen. En godt vedlikeholdt infrastruktur er nødvendig for driftsstabiliteten i togframføringen og for den driftsoperative sikkerheten knyttet til infrastrukturen. Styrking av vedlikeholdet er en forutsetning for å kunne ta ut effekten av NSBs investeringer i krengetog og annet nytt materiell. På investeringssiden har Regjeringen valgt å prioritere slutføringen av eksisterende prosjekter, inkludert krengetogtiltak på strekningene Sørlandsbanen, Bergensbanen og Dovrebanen. I tillegg er sikkerhetstiltak og tiltak for å bedre driftsforholdene på eksisterende nett prioritert. Jeg er tilfreds med at vi innenfor rammene av et stramt budsjettopplegg kan gjennomføre de foreslåtte krengetogtiltak på Kongsvingerbanen og Østfoldbanen.

Komiteens flertall legger til grunn at dagens togproduksjon videreføres i 2001, og forutsetter at takstøknin-gen ikke blir høyere enn gjennomsnittlig prisstigning. I nasjonalbudsjettet er prisstigningen anslått til 2,75 pst. i 2001. I vårt svar til komiteen på spørsmål nr. 69 er vi kommet i skade for å oppgi 2,1 pst. Hensyn tatt til nødvendige produksjonsjusteringer som følge av lokfører-situasjonen, vil dette bli lagt til grunn i de videre for-handlingene med NSB, og jeg legger til grunn at flertalls-merknaden retter seg mot avtalen om kjøp av tjenester og ikke de strekninger der NSB driver på kommersiell basis. Jeg vil komme tilbake til Stortinget med en redegjørelse for de budsjettmessige konsekvensene etter at forhand-lingene med NSB er avsluttet.

Jeg har merket meg komiteeflertallets synspunkter på NSBs takstpåslag på tog som passerer Romeriksporten. Departementet vurderer ulike løsninger og er innstilt på å komme fram til en løsning som om mulig ivaretar alle hensyn på en tilfredsstillende måte.

I budsjettproposisjonen er det understreket at det er stor usikkerhet knyttet til trafikkutviklingen i luftfarten i

2001. Jeg følger utviklingen fortløpende, og vil bl.a. på grunnlag av oppdaterte beregninger som Luftfartsverket gjør, vurdere behovet for å komme tilbake til Stortinget med en budsjettrevisjon for Luftfartsverket hvis utviklin-gen skulle bli vesentlig annerledes enn det som er forut-satt i budsjettproposisjonen.

Samferdselssektoren står overfor store utfordringer, bl.a. som følge av utviklingen internasjonalt, teknologiske endringer, økt trafikk og stadig mer krevende brukere. Utviklingen stiller store krav til myndigheter og nærings-liv når det gjelder å legge til rette for gode og effektive transport- og kommunikasjonsløsninger i hele landet. Ikke minst vil utviklingen stille store krav til de statlige selskapene Posten og NSB. Jeg viser til at disse vil bli behandlet i egne meldinger i vårsesjonen. I tillegg ser jeg fram til en omfattende og grundig diskusjon om hele saksfeltet i forbindelse med Stortingets behandling av Nasjonal transportplan.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Thore Aksel Nistad (Frp): Statsråden var mye innom økt sikkerhet i samferdselssektoren, og hele komiteen er enig i at man skal legge vekt på det.

Hvert år får Jernbaneverket store summer, men i avi-sene de seneste dagene har vi sett at Jernbaneverket blir slaktet, og at Jernbanetilsynet har en lang liste over tiltak som ikke er utført til tross for at fristen har gått ut. NSB BA var tidligere i hardt vær, både direktør og styre ble skiftet ut, og NSB BA ser ut til å ha fått rettet opp i forhold til de påpekninger som de har fått av Jernbanetilsynet. Kulturen i Jernbaneverket ser altså ikke ut til å ha endret seg. Statsråden var hurtig på banen etter Åsta-ulykken og gav full støtte til direktøren i Jernbaneverket, men nå leser vi i avisene at direktøren er innkalt på teppet hos statsråden, og det har aldri skjedd tidligere. Hvorledes vurderer statsråden mulighetene for at Jernbaneverket får gjennomført de pålagte tiltak, og hva vil statsråden gjøre hvis dette ikke kommer i orden?

En ting til. I TV i går var informasjonsdirektøren i Jernbaneverket ute og sa at han hadde bedt om 125 mill. kr ekstra for å få løst en hel del problemer med togover-ganger. Hvor i forslaget til samferdselsbudsjett frem-kommer disse 125 millionene? Jeg kan nemlig ikke se at vi har fått noen som helst tall som belyser at man kan gjøre mye mer for disse 125 mill. kr.

Statsråd Terje Moe Gustavsen: I framlegget til bud-sjett har vi fra Regjeringens side foreslått en rekke tiltak på sikkerhetsområdet, bl.a. etter innspill fra Jernba-ne-verket, og jeg nevner signal og sikringstiltak, akustiske alarmer, logging, togradio, sikring av planoverganger og rassikring. Det er også slik at Jernbaneverket er i ferd med å oppfylle de krav som tilsynet har pålagt. Dette er et arbeid som vi fra departementets side er i dialog med både tilsynet og Jernbaneverket om i disse dager, og som vi selvsagt vil følge opp videre.

Når det gjelder de omtalte 125 mill. kr, var det slik at Åsta-kommisjonen hadde en rekke anbefalinger på det

sikkerhetsmessige området som gav grunnlag for nye gjennomganger, og departementet sendte kommisjonens rapport til bl.a. Jernbaneverket, og vi ønsket å få et tilbakespill om hvilke tiltak Jernbaneverket kunne sette i verk. I den sammenheng gav Jernbaneverket uttrykk for at man ville være i stand til å gjennomføre sikkerhetsrelaterte tiltak innenfor en ramme på inntil 400 mill. kr utover det som ligger i Regjeringens forslag til statsbudsjett. Dette innspillet kom til departementet den 22. november i år, og disse 125 mill. kr er, så vidt jeg forstår, en del av de omtalte 400. Vi vil nå gå gjennom dette sammen med Jernbaneverket i lys av kommisjonens rapport, og vurdere om vi skal komme ekstraordinært tilbake til Stortinget eller om vi skal komme tilbake til Stortinget i en eller annen planlagt form med sikte på eventuelle omprioriteringer eller forslag til ytterligere bevilgninger.

Rigmor Kofoed-Larsen (KrF): Statsråden sa seg fornøyd med forliket med sentrum som har gitt ekstra påplussing til samferdselsbudsjettet, og det var hyggelig for oss å høre. Jeg håper han syns at det ble et bedre budsjett enn det som Regjeringen i utgangspunktet hadde lagt opp til. Det er vi vel enige om. Og positivt ble det.

Jeg har et spørsmål om piggfrie dekk, som er tatt opp i mediene i dag. Det gjelder støv fra piggfrie dekk. Det står: «Piggfritt gir livsfarlig støv.» Ved behandlingen av innføring av piggdekkgebyr for kanskje to og et halvt år siden tok jeg faktisk opp problemstillingen med mulige skadevirkninger av innholdet i piggfrie dekk – det var etter en artikkel som stod i noen medier på den tiden. Nå tas denne problemstillingen altså opp igjen av norske lungespesialister. Jeg vil spørre statsråden om han vil ta et initiativ til en evaluering, om han vil se på virkningen av piggdekkavgiften og på hvilke muligheter det er for å få til dekk som gir best mulig luft i store byer – slik utgangspunktet for piggdekkavgiften var – slik at man får minst mulig helseskader.

Så er det en sak til jeg gjerne vil spørre om, og det gjelder godstransport. Kristelig Folkeparti er opptatt av å få mer godstransport over fra veg til bane. Det er også en stor diskusjon i EU om dette spørsmålet, for slik det er nå, er det stadig større økning av godstransport på vegene. Det fører til økt press for å få bygd ut nye veger, og til stadig større fare for ulykker på vegene. Hvilke grep ser statsråden det er mulig å ta for å få til det resultatet som ganske mange av oss, både her hjemme og ute, er opptatt av, nemlig det å få mer gods over fra veg til bane?

Kjell Engbretsen hadde her overtatt presidentplassen.

Statsråd Terje Moe Gustavsen: Med bakgrunn i det som har blitt framstilt i media i dag har jeg foretatt noen foreløpige undersøkelser – tiden har ikke tillatt mer enn det – og jeg har iallfall fått opplyst at Folkehelsen antakelig vil komme med en helsefaglig vurdering senere i dag. Det er klart at de vurderinger som her gjøres, vil

være rimelig avgjørende for hvorledes vi skal håndtere dette framover.

Jeg har likevel lyst til å slå fast én ting, at piggdekk ikke blir mer helsebringende selv om piggfrie dekk skulle vise seg å være skadelige. Jeg tror det er veldig viktig å legge i bunnen at svevestøv faktisk er et helseproblem, men det skal ikke unnskyldes at vi eventuelt påfører oss en ny risiko gjennom piggfrie dekk. Så det må vi ta alvorlig og følge opp videre, og det vil jeg sørge for at vi gjør på en hensiktsmessig måte.

Når det gjelder spørsmålet om godstransport, tror jeg det er riktig å ha to mål: ikke bare å få mer gods over på bane, men også å få en større andel av godshåndteringen over på kjøl, altså sjøtransport – og begge deler ut fra miljømessige begrunnelser.

Jeg har sittet og lyttet til debatten og hørt at NSBs rolle omtales som bagatellmessig. Det er jeg dypt uenig i. NSBs rolle er sentral og viktig der NSB spiller en rolle, men vi kan ikke vente at de spiller en rolle over hele landet. Der vi ikke har jernbane, er det selvsagt slik at vei-transporten er dominerende.

Vi vil gjennom dette budsjettframlegget og vedtaket her sørge for at det skjer profilutvidelser som kan gi bedre mulighet for godstransport på bane. Fiskeridepartementet har tatt grep i forhold til å gjennomgå havne- og farvannsloven for at vi kan få en bedre struktur når det gjelder havner. Slik kan vi få tatt en del konkrete grep for nettopp å sikre de miljømessige målsettingene.

Oddvard Nilsen (H): Det er ikke tvil om at det som har bekymret de aller fleste i løpet av det året vi har bak oss, er sikkerheten – og ulykkene – knyttet til våre transportsystemer, uansett om det gjelder sjø, land eller bane. Det er viktig for de aller fleste i komiteen – slik jeg oppfatter det iallfall – for alle har fokusert på akkurat det samme: Man skriver komitemerknader og poengterer at sikkerheten fortsatt skal være det aller viktigste.

I fjor fikk vi en proposisjon fra Fiskeridepartementet som på en måte er prisverdig. Der satte man faktisk i fokus en del problemer som var i den sektoren og understreket at det var manko på penger for å øke sikkerheten til sjøs. Og komiteen gjorde noe med det. En samstemt komite gikk inn og sa ja, da gjør vi noe med det – og det gjorde vi.

Jeg har stor tiltro til at det er det samme som ligger bak Samferdselsdepartementets budsjett. Da håper jeg statsråden skjønner at når enkelte går ut i media og sier at vi skulle hatt 140 mill. kr mer fordi sikkerheten da ville blitt så mye bedre, blir jeg sterkt bekymret. For det er altså ikke mulig for en komite på Stortinget å be om alle underetaters budsjetter for å lese gjennom dem for eventuelt å se hvorvidt det der skulle være noen signaler om noen ressurser som skulle være for å øke sikkerheten. Og til syvende og sist henger jo dette på oss alle. Hvis det skulle skje en ulykke, vil dette selvsagt bli brukt for det det er verdt, nemlig at vi sa at man manglet disse ressursene.

Jeg har ikke noen annen mulighet enn å stole på de dokumentene som kommer fra departementet. Når departe-

mentet sier at de setter sikkerheten i høysetet, må de altså ta det ansvaret. Er statsråden enig i det?

Statsråd Terje Moe Gustavsen: Jeg gjentar at det som kom fram nå, hadde sin bakgrunn i de analyser som er gjort av Jernbaneverket i forhold til Åsta-kommisjonens rapport. Det er selvsagt en hendelse som gir grunnlag for enda dypere gjennomtenkning og analyser enn tidligere. Det er faktisk en del av kommisjonens kritikk av det sikkerhetsmessige regimet.

Vi vil legge til rette for å gjøre enda bedre og mer omfattende analyser. Vi vil gå inn i og foreta betraktninger rundt de viktige, men vanskelige avveiningene: Hvor skal vi legge inn stor ressursinnsats? Hvordan skal vi avveie stor ressursinnsats på sikkerhetssiden? Det er klart at vi må ha alle transportformer med oss samtidig. Vi ønsker selvsagt en maksimalt sikker jernbane. Vi kan imidlertid ikke innrette oss sånn at vi ser bort fra de store sikkerhetsutfordringene vi har i forhold til veitrafikken. Så vi vil legge til rette for også de avveiningene. Det er min klare oppfatning at vår oppgave og min oppgave er å legge fram for Stortinget disse analysene, disse avveiningene, slik at Stortinget kan bli i stand til å treffe avgjørelser på et bredest mulig grunnlag. Det er slik jeg opplever at arbeidsdelingen må være for at Stortinget skal kunne ta et endelig ansvar for både de bevilgninger som gis, og de som ikke gis.

Jorunn Ringstad (Sp): Som frå fleire før meg vil min replikk og mine spørsmål òg dreie seg om tryggleik i samferdselssektoren.

Eg merka meg at statsråden både i innlegget sitt og no i replikkordskiftet streka under verdien av god tryggleik og godt vedlikehald. Mange har teke utgangspunkt i NSB og dei problema som er der. Mitt spørsmål tek utgangspunkt i vegsektoren.

Etterslepet i vegvedlikehaldet er stort. Sjølv om det for 2001 er føreslått å styrkje vedlikehaldet av veg, vil etterslepet auke også neste år. Dårlege vegar er ei stor ulempe for alle som skal ferdast på vegane. Det er vanskeleg å kome fram, og det blir stor slitasje på bilane. Det blir resultatet. Det er vidare klart at det er ein samanheng mellom vegvedlikehaldet og ulukker. Spesielt kan vintervedlikehaldet verke inn på ulukkesstatistikken, men òg generelt dårlege vegar er ei medverkande årsak til ulukker.

Ser statsråden alvoret i situasjonen med det stadig aukande etterslepet i vegvedlikehald? Og kva tankar og planar har statsråden om løysingar på denne situasjonen?

Statsråd Terje Moe Gustavsen: I det framlagte forslaget fra Regjeringen er det en vridning i retning av drift og vedlikehold. Jeg er helt enig i at det er svært viktig i en sikkerhetsmessig sammenheng.

Når det gjelder vedlikeholdssiden, sier det seg på mange måter selv at dårlig vedlikeholdte veger blir mer trafikkfarlige etter hvert. Når det gjelder driftssiden, har det også i høyeste grad med sikkerhet å gjøre. Et stikkord kan f.eks. være vintervedlikehold, som i stor grad er avgjørende for sikkerhetsnivået.

Vi vil satse på en ytterligere vridning framover, og det har Regjeringen vist klart i sitt framlegg til Nasjonal transportplan. Men jeg erkjenner – og på en måte utfordrer litt også – at dette er en krevende øvelse, fordi det er atskillig enklere å få både byster og monumenter for investeringsprosjekter enn det er å få det for ytterligere styrking av drift og vedlikehold.

Jeg vil så langt råd er, fra Regjeringens side forsøke å styrke ytterligere drift og vedlikehold. I noen grad må det skje på bekostning av investeringsprosjekter, og jeg håper på at ydmykheten i forhold til dette også er til stede i Stortinget, nettopp fordi man ikke i samme grad kan regne med å få minnesmerker i form av investeringsprosjekter.

Inge Myrvoll (SV): Statsråden la i sitt innlegg vekt på sikkerhet i hele samferdselssektoren. Det har også preget en del av debatten. En av mine medrepresentanter sa at det er livsfarlig å kjøre jernbane, det er livsfarlig å være på vegen, og det er livsfarlig i leiene. Det er egentlig et under at vi er her i dag, sånn som vi svever i livsfare hele tida.

Men når man diskuterer sikkerhet, er det for det første viktig å si at det er en del risiko på samferdselssektoren, men at vi i Norge generelt faktisk har mindre risiko enn i mange andre land. Og det skal vi forbedre. Videre er det forskjell på sektorene, og det kommer det alltid til å være når det gjelder risiko. Det betyr at man også er nødt til å tenke på hvordan man skal styrke de sektorene som har minst risiko. Det er vel ingen tvil om, til tross for alt som sies om jernbanen i Norge, at den fortsatt er den sikreste transportform vi har.

Min innfallsvinkel til statsråden er følgende: Det er mulig å legge lista så høgt når det gjelder jernbanetransport, og si at vi skal optimalisere investeringene med tanke på sikkerhet på jernbanen så mye at det nesten blir umulig å drive jernbane i Norge. Eller for å si det sånn: Vi investerer ikke lenger med tanke på at flere skal bruke jernbanen, enten til persontransport eller på godssida. Det betyr trafikkoverføring fra bane til veg. Er statsråden enig i at hvis man velger en sånn innfallsvinkel, vil man øke risikoen i transportsektoren, fordi overgang fra bane til veg – eller mangel på overgang fra veg til bane – generelt øker risikoen, og at det derfor er viktig at man har en jernbanestrategi utover sikkerhetstiltak, for å få opp transporten på bane, både på gods- og persontransport-sida? Og kan den investeringsplanen som ligger her, virkelig styrke jernbanen, eller er det puslerier det som man nå foreslår fra Regjeringas side, og i forliket?

Statsråd Terje Moe Gustavsen: Jeg er enig i representanten Myrvolls problemstilling, som går på at man må fokusere på alle transportformer samtidig, for ellers vil man kunne havne der at man gjør noe sikkert og nesten ubrukelig, for så å få lekkasjer til former som er mye mer usikre, og som blir mer usikre fordi man nettopp får lekkasjer dit. Det er uhyre viktig at vi makter å balansere dette, både i den faglige debatt og ikke minst i den politiske debatt, som er under sterk påvirkning bl.a. fra mediesiden.

I vårt budsjett legger vi opp til en videre satsing på banesiden, bl.a. når det gjelder å sørge for at vi kommer i gang med utbyggingen av nye dobbeltspor. Vi legger til rette for krengetogsatsing på banesiden, vi legger til rette for profilutvidelser for å kunne få mer godstransport over på bane, og – som det også har framkommet i debatten – vi legger til rette på havnesiden, slik at vi etter hvert også kan få mer transport over på sjø.

Vi har også videreført dette i forhold til Nasjonal transportplan, som er til behandling i dette hus, og det er min oppfordring at man sørger for nettopp å ha sikkerhetsaspektet, det helhetlige aspektet, som rettesnor når vi håndterer samferdselssektoren framover. Det tror jeg er det aller viktigste vi kan gjøre for å ha en høyest mulig grad av sikkerhet.

Presidenten: Dermed er replikkordskiftet avsluttet.

Den innkalte vararepresentant for Rogaland fylke, Olaf Gjødrem, har tatt sete.

Ellen Gjerpe Hansen (H): Luftfartsdirektør Randi Flesland har uttalt at den økonomiske situasjonen i Luftfartsverket er meget alvorlig. Nødvendig oppgradering og utbygging av de 45 flyplassene Luftfartsverket eier og driver, må legges på is eller skyves ut i tid. Direktør Flesland antyder også at fem–ti flyplasser kan bli lagt ned som følge av Luftfartsverkets økonomiske situasjon.

Dette bildet avviker sterkt fra den fremstilling som blir gjort av Luftfartsverkets økonomiske situasjon i statsbudsjettet for 2001 og i Nasjonal transportplan.

Det er antallet flyvninger som bestemmer inntekten til Luftfartsverket. Det er derfor viktig å opprettholde et høyt aktivitetsnivå innen luftfarten, slik at det blir overskudd til å vedlikeholde og bygge ut flyplassene.

Høyre vil komme tilbake til organisering og rammevilkår for Luftfartsverket ved behandlingen av Nasjonal transportplan.

Norsk luftfart sliter i dag med lønnsomheten, noe politikerne har et ansvar for gjennom avgiftspolitikken. Avgiftene tynger luftfarten og legger en demper på aktivitetsnivået. Høyre gikk i sin tid mot innføringen av passasjeravgiften, og vi ønsker den fjernet. I vårt alternative budsjett for 2001 tar vi det første skritt og foreslår å redusere avgiften fra 128 kr pr. passasjer, som arbeiderparti-regjeringen foreslår, til 116 kr pr. passasjer.

Flertallet i Stortinget vil endre rammebetingelsene for Sandefjord Lufthavn Torp over natten og vil kreve lufthavnen for 12 mill. kr for utførte luftfartstjenester. Sandefjord Lufthavn er et AS, og Høyre er ikke mot at lufthavnen skal betale for disse tjenestene, men mener at dette må skje gradvis, slik Sandefjord Lufthavn var forespeilet, og slik at lufthavnen får muligheter til å tilpasse seg den nye situasjonen.

Som en følge av vedtaket flertallet i dag fatter, må Sandefjord Lufthavn Torp utsette nødvendige investeringer. Det undergraver Sandefjord Lufthavns posisjon i det fremtidige luftfartssystemet, men kanskje nettopp det er flertallets ønske.

I år 2000 har vi dessverre opplevd altfor mange tragiske ulykker innen samferdselssektoren. Det er derfor viktig å styrke fokuseringen på sikkerhet innen hele sektoren. Alle partiene i Stortinget er enige om at sikkerhet har førsteprioritet. Da er det viktig at Stortinget har informasjon om de utfordringene man står overfor, slik at vi kan kanalisere ressursene til de tiltak som øker sikkerheten i trafikken.

Et viktig tiltak for å øke trafikksikkerheten er å bygge ut og bedre kvaliteten på infrastrukturen. For veisektoren innebærer det bl.a. å bygge ut veier med stor trafikk til fire felt med fysisk midtskille. E18 fra Oslo til Kristiansand er en av de veistrekningene som sårt trenger en slik standard. Jeg er derfor glad for at utbyggingen av E18 gjennom Vestfold videreføres i 2001, selv om det her er bilistene som må betale en stor del av gildet.

Godt utbygde havner har en stor betydning for fiskeri-næringen. Det er mange gode havneprosjekter som venter på bevilgning for å bli realisert. Derfor foreslår Høyre å øke bevilgningen til fiskerihavner med 25 mill. kr. Det vil styrke bosettingen og verdiskapingen langs kysten.

Til slutt noen ord om Posten. Posten fikk i fjor redusert kvalitetskravene i forhold til fremføring fra 93 pst. til 85 pst., dvs. at 85 pst. av all A-post skal være mottakeren i hende innen dagen etter. Likevel har ikke Posten klart å nå målet. Det er skuffende, og Høyre forutsetter at Posten innenfor de rammer som er gitt, sørger for at måltallet blir nådd.

Postbransjen gjennomgår en liberalisering som ligner på den utviklingen som har funnet sted innen telebransjen. Produktene og markedene smelter sammen i stor grad.

Endringene stiller Posten overfor store utfordringer og krever at selskapet har tilstrekkelig handlefrihet. Det har ikke selskapet med dagens organisering, og Høyre foreslår derfor at Stortinget skal gi Posten i julegave det Postens ledelse ønsker seg: å få lov til å bli aksjeselskap.

Gunn Olsen (A): Det er bred enighet om at Posten står overfor store utfordringer, også økonomisk, for å tilpasse seg en ny tid og et nytt marked. Det er uenighet om hvordan Posten best mulig kan nå disse målene.

Også ved denne budsjettbehandlingen er høyresidens svar på endringene å omdanne Posten Norge til et AS.

Det er vanskelig å få øye på hvorfor Høyre og Fremskrittspartiet absolutt vil omdanne Posten til et AS, med mindre de måtte mene at det automatisk vil tilføre Posten mer penger. Hvis det er slik at Høyre og Fremskrittspartiet mener at all framtidig utvikling i Posten ligger i å redusere arbeidsstokken, er vi i så fall uenig i det. For Arbeiderpartiet er det et poeng i seg sjøl å ivareta de ansattes rettigheter, sjøl når en bedrift er i sterk omstilling.

Det kan vel heller ikke ha gått disse partiene hus forbi at Posten har vært og fortsatt er inne i et omfattende arbeid for å omstrukturere sitt ekspedisjonsnett, noe som bl.a. vil føre til en betydelig reduksjon av antall ansatte i bedriften.

Det er vanskelig å få øye på hvilket tilstrekkelig handlingsrom en AS-modell kan gi, som ikke BA-modellen

kan gi. Flertallet er fortsatt av den oppfatning at BA-modellen, som stortingsflertallet valgte for Posten, har handlingsrom nok til å utvikle Posten til en moderne bedrift.

Fremskrittspartiet legger i sine merknader sterk vekt på å gi Posten Norge BA de nødvendige rammebetingelser, og, som de sjøl uttaler det, de «vil på denne bakgrunn redusere bevilgningene til dette formål med 100 mill. kroner i forhold til Regjeringens budsjettforslag». Hvor ligger den økonomiske handlefriheten?

Når det gjelder omstruktureringer til Posten, vil vi verbalt gi støtte til SVs merknader.

Det er veldig uheldig at Posten har blitt forespeilet disse pengene over flere år, og så forsvinner de. Det er ikke noe bra uttrykk for et pålitelig eierskap. Og det kan innrømmes: Det er vanskelig for den langsiktige strategien i Posten.

Men i motsetning til SV har ikke Arbeiderpartiet den politiske kultur at de fremmer forslag år etter, når vi på forhånd vet at det ikke er flertall i salen for saken. Det er det som er tilfellet med de 200 mill. kr til omstrukturering i Posten. Vi har fremmet forslag både i ordinære budsjett og i revidert budsjett, men har ikke fått flertall for det. Det kan vi gjerne beklage. Men det blir ikke mer penger av det.

Når det så gjelder Postens virksomhet for øvrig, vil vi komme nærmere tilbake til det under behandlingen av eierskapsmeldingen for Posten. Det samme vil gjelde for beregninger av statlig kjøp, herunder også spørsmål om eventuell bruk av alternative beregningsmodeller.

Det har i forkant av og under budsjettbehandlingen vært et betydelig trykk i forhold til ordningen med kompensasjon for dieselavgift til ekspressbusser. Som flere har vært inne på, har disse bussene etter hvert fått stor betydning for distriktene – dette i områder som i utgangspunktet har dårlig kollektivtilbud. Av den grunn hadde jeg aller helst sett at bevilgningene hadde vært noe høyere.

Det er viktig å inspirere folk til å reise kollektivt, av hensyn til både miljø og sikkerhet. Ungdom trenger et godt kollektivtilbud, og det har de ikke nå, med unntak av få steder i landet. Flertallet i komiteen har som kjent tatt konsekvensen av det og bedt Regjeringen legge fram en sak om tiltak. Det er all grunn til å tro at pris er den viktigste faktoren for å nå målet om at flere skal reise kollektivt.

Avslutningsvis vil jeg gi uttrykk for hvor positivt det er at komiteen nå har gitt til kjenne at Kystverkets trafikkentraler må få det beste tidsmessige utstyret. Det vil ha stor betydning bl.a. for Brevik. I Grenlandsleia fraktes det mest farlig gods i hele landet.

Til slutt må jeg gi uttrykk for hvor skuffet jeg er over at Høyre i denne omgang har valgt å gå ut av merknadene om Eidangertunnelen på Vestfoldbanen. Det er kortsiktig å se seg blind på de problemer som jernbanen står overfor pr. dags dato.

Gard Folkvord (A): Få land er så avhengig av internasjonal handel som Norge. Med våre avstander og geografiske plassering blir dermed transportkostnadene en

større faktor for vårt næringsliv enn for mange av de landene vi konkurrerer med.

Politikken må derfor ta utgangspunkt i at samferdsel er nasjonal infrastruktur, og at den er et av de mest konkrete virkemidlene som kan tas i bruk når landet skal bygges. Planmessig og målbevisst må det satses i denne sektoren for å redusere antall ulykker, oppnå miljøgevinster og øke vår nasjonale verdiskaping.

Samferdselsbudsjettet for 2001 er det siste i denne veiplanperioden. Fra 2002 skal hele transportsektoren samles i ett overordnet dokument. Det ligger til rette for at Nasjonal transportplan kan bli et godt utgangspunkt for å øke fokuseringen på samferdselens store betydning som nasjonal infrastruktur, noe som også må følges opp i de årlige budsjetter i planperioden.

Når det gjelder veinettet, gjør både Fremskrittspartiet og Høyre et poeng av at de vil bruke vesentlig mer penger enn Arbeiderpartiet og sentrumpartiene. Det er imidlertid verdt å merke seg at dette finansieres gjennom svært usolidariske kutt på andre områder, som bistand, sykelønnsordning og landbruk. At fattige mennesker i verden og syke arbeidstakere i Norge skal betale for høyrepartienes veisatsing, er fullstendig uakseptabelt. Både Høyre og Fremskrittspartiet vet at disse forslagene aldri ville ha samlet et flertall i Stortinget, og at de dermed ikke ville ha klart å skaffe disse pengene, om de hadde inngått i en flertallskonstellasjon.

Derimot har de to siste budsjettforlikene ført til påplussinger i samferdselsbudsjettet. I fjor kom det 100 mill. kr ekstra fordi Arbeiderpartiet prioriterte dette høyt. Det samme kan en si om sentrumpartiene i år – også de har prioritert samferdsel og har fått til en økning i forhold til det som var Regjeringens forslag.

I knapt noe annet land i verden spiller ferjene en så stor rolle som de gjør i Norge. Også når det gjelder ferjene, legges det for neste år opp til å bruke mer penger på drift og nykontraheringer. Morgendagens riksveiferjer vil se annerledes ut enn det vi er vant til. Norske verfts- og teknologimiljøer har utviklet helt ny teknologi som gir ferjer som går dobbelt så fort som dagens. Verftet Fjellstrand, som har produksjon av hurtigbåter i Kvam og Kvinnherad kommuner, står klar til å bygge de første ferjene basert på denne teknologien. Omfattende tester viser at disse ferjene tilfredsstiller alle sikkerhetskrav. Vegdirektoratet ser med interesse på dette konseptet. Det ligger derfor til rette for at kontrahering av de første hurtigferjene av denne typen kan foretas. Komiteen har merket seg at det kan være aktuelt å sette ferjene inn på strekningen Tau–Stavanger i Rogaland. Det må understrekes at Fjellstrand AS har bundet mye kapital i utviklingen av dette nye ferjekonseptet, og verftet er avhengig av at kontrahering kan foretas så raskt som mulig. Jeg forutsetter at Vegdirektoratet medvirker til dette.

Så noen ord om informasjons- og kommunikasjons-teknologi. Det er grunn til å glede seg over at tempoet er skrudd kraftig opp innenfor dette området. Det var det et sterkt behov for. Telenor er notert på børsen, slik Stortinget har vedtatt, og det er nylig tildelt fire UMTS-lisenser – det er tredje generasjons mobilnett med svært høy over-

føringskapasitet. Stortinget valgte å tildele disse lisensene på en måte som sikret at operatørene skulle bruke penger på å bygge opp nødvendig infrastruktur, i stedet for å betale milliarder i en auksjonsrunde og slik sett få en svært dyr inngangsbillett. Vi valgte denne løsningen fordi moderne kommunikasjonsteknologi også er nasjonal infrastruktur. Det er nettopp denne holdningen som må ligge til grunn for utformingen av den samlede samferdselspolitikken i Norge.

Statsråd Otto Gregussen: I Fiskeridepartementets strategiplan for 2001-2002, Verdier fra havet – Norges framtid, er det en målsetting å bidra til økt sikkerhet til sjøs og bidra til å utvikle sjøtransporten til en konkurransekyktig transportform. For å nå disse målene vil jeg legge særlig vekt på følgende tre satsingsområder: sikkerhet til sjøs, infrastruktur for sjøtransport og verdiskaping og tilgang til areal.

Under arbeidet med utvikling av infrastrukturen for sjøtransport tar Fiskeridepartementet sikte på å følge opp Nasjonal transportplan, slik at sjøtransportens konkurransefortrinn synliggjøres og underbygges. Det skal utformes gode rammebetingelser for sjøtransporten og tilrettelegges for samspillet mellom sjøtransport og andre transportmidler. Havnene har her en viktig funksjon som knutepunkt i transportkorridorene og som ledd i kombinerte transporter. Det er behov for å vurdere dagens prioriteringssystem for utbygging av fiskerihavner i lys av utviklingen innenfor fiskeri- og havbruksnæringen og innenfor transportsektoren. Arbeidet innenfor verdiskaping og tilgang til areal har til hensikt å sikre framkommelighet og sikker sjøverts ferdseil langs kysten samt tilrettelegge for rasjonell bruk av kystsonen. Et godt utbygd samferdselsnett hvor de ulike transporter ses i sammenheng, er en viktig forutsetning for verdiskaping.

I St.prp. nr. 1 for 2000-2001 er bl.a. merking av leder for hurtigbåter og roroskip prioritert. Det er foreslått å bevilge 20 mill. kr til nyanlegg innenfor fyrtenesten. Dette er en økning på 15 mill. kr i forhold til saldert budsjett 2000. Jeg registrerer med tilfredshet at komiteen slutter seg til denne prioriteringen.

Det er et stort behov for utbygging av fiskerihavner, først og fremst utdyping og molobygging i eksisterende havner. Havnetjenesten er derfor foreslått økt med 49 mill. kr i forhold til saldert budsjett 2000.

Jeg merker meg at samferdselskomiteen ber om at det startes opp mudring i deler av havna i Melbu, innenfor en kostnadsramme på om lag 5 mill. kr. Noe utdypingsarbeid er det allerede gitt tilskudd til over Kystverkets budsjett. Disse utføres nå i privat regi. Det videre arbeidet i Melbu er et stort prosjekt. Kystverket arbeider nå med Svartnes, Reine og Geilevika samt Sirevåg, som alle er store prosjekter. Kystverket er bedt om å ferdigstille nødvendig planlegging for Melbu havn i 2001, med sikte på en senere oppstart.

I oppfølgingen av St.meld. nr. 47 for 1998-99, Om evaluering av losplikt- og losgebyrsystemet, er målsettingen å effektivisere lostjenesten, samtidig som kravet til sikkerheten holdes på et høyt nivå. Modeller for alterna-

tiv organisering av lostjenesten vil tas opp til vurdering. Det kan nevnes at Kystdirektoratet har bedt Veritas om å utrede fjernlosing, dvs. at losing foregår fra en trafikk-sentral på land. Jeg vil komme tilbake til Stortinget med resultatene av dette prosjektet når sluttrapporten foreligger.

Kommende år er det siste året i forhold til planrammen som ble trukket opp i St.meld. nr. 46 for 1996-97, Havner og infrastruktur for sjøtransport. For havnetjenesten er det i perioden 1998-2001 bevilget 854 mill. kr, noe som tilsvarer nominell planramme. For fyrtenesten er tilsvarende tall 829,7 mill. kr, som tilsvarer 99,6 pst. av nominell planramme. Vi har dermed nådd de mål vi satte oss.

La meg til slutt understreke at Regjeringens satsing på utbygging av fiskerihavner vil være en viktig faktor i utviklingen av fiskeri- og havbruksnæringen i Norge. En godt utbygd maritim infrastruktur er en viktig forutsetning for viktige og effektive logistikk-løsninger som kan legge til rette for økt verdiskaping i Kyst-Norge.

Presidenten: Det blir replikkordskifte.

Jan Sahl (KrF): Jeg brukte store deler av mitt innlegg til å snakke om sjøtrafikken og de mulighetene som ligger langs kysten, rett og slett for å understreke at vi i Kristelig Folkeparti er veldig opptatt av å legge forholdene best mulig til rette for trafikken og ikke minst av det behov som kystnæringen har for gode havner og farleder som fungerer.

Så tok jeg opp en spesiell problemstilling som jeg tror flere i komiteen har merket seg, og som jeg bare vil ta opp videre som et spørsmål til fiskeriministeren. Det gjelder dette med prioritering av havner, og hva det nå er som egentlig styrer denne prosessen med hvilke havner som skal opp og få prioritet.

Det ble gjort et vedtak først på 1990-tallet om en såkalt sentral prioritering, og en del fylker har ut fra det ikke gjort egne prioriteringer på mange år. Plutselig ser vi nå at noen fylker prioriterer, noen prioriterer ikke, og noen hiver seg inn i siste liten med en ny prioriteringsliste. Og på toppen av dette dukker det plutselig opp prosjekter til finansiering som man ikke finner på noen prioriteringsliste, i hvert fall ikke der de skulle være etter tur. Derfor vil mitt spørsmål til fiskeriministeren være: Hva er det egentlig som gjelder i forhold til hvordan fiskerihavneanlegg skal prioriteres og presenteres for Stortinget?

Statsråd Otto Gregussen: Det er nok riktig som representanten Sahl sier, at prioriteringen av fiskerihavneanlegg kan framstå som noe usynkronisert, og det er vanskelig å få øye på de store linjene. Det som jeg føler er viktig at vi må få til i framtiden, og som vi må ha en god prosess på for å få gode kriterier for, er at vi får bygd ut havner som virkelig bidrar til å utløse verdiskapingspotensialet i fiskerinæringen. Dette må være en dynamisk prosess. Det må være slik at våre prioriteringer av hvilke havneprosjekter som skal satses på, reflekterer den utviklingen som finner sted i næringen. Endringer i næringen skjer relativt raskt.

Samtidig er det viktig at vi fanger opp de signalene som kommer fra de regionale politiske myndighetene. De sitter nærmere en hel masse av disse problemene enn det vi gjør, og er godt egnet til å foreta disse prioriteringene. Samtidig er det slik at det er en relativt lang planleggingsperiode for disse prosjektene, det er tungt utstyr, og mange av disse prosjektene tar det veldig lang tid å gjennomføre. Men vi skal sette opp et sentralt regelverk for hvordan disse tingene skal prioriteres, slik at man for ettertiden får mer forutsigbare prosesser for disse prioriteringene.

Oddvard Nilsen (H): La meg først si at jeg tror statsråden har helt rett i at man kanskje må se på fiskerihavnene ut fra den raske utvikling som skjer i næringen, knyttet til både oppdrett og maritime næringer. Det tror jeg, og jeg ser fram til at en slik sak vil komme. Jeg tror vi i lang tid kanskje har vært veldig tradisjonsbundne i forhold til hva historien har bestemt, i hva vi driver på med.

I og for seg har jeg også i mitt hovedinnlegg i dag sagt at jeg er veldig glad for at måloppnåelsen innen den sektoren som fiskeriministeren rår over, er bra – den er god. Det er hyggelig. Men jeg har en sak jeg tenkte jeg skulle spørre om, og det er om kuttet på Redningsselskapet er et bevisst valg, eller hva det er. Statsråden sa at han har sikkerhet som sin første prioritet, og jeg regner også der med at det er trygghet på sjøen vi snakker om. Da forundrer det meg at man går til et slikt kutt. Det er jo slik at sentrum startet dette i fjor, da fremmet nemlig de også kutt på Redningsselskapet. Jeg lurer på om dette kuttet fra Arbeiderpartiets side bare er en oppfølging av dem som lager stigen av råtne bord, altså den forrige regjeringen, eller om det fra Arbeiderpartiets side faktisk er slik at man har en bevisst politisk holdning til Redningsselskapet. Mener man at de har for mye penger, og er dette et signal om at Arbeiderpartiet på sikt vil motarbeide Redningsselskapets bevilgninger?

Statsråd Otto Gregussen: Regjeringen har en bevisst holdning til Redningsselskapet. Vi har en bevisst *positiv* holdning til Redningsselskapet. Derfor avsetter vi betydelige midler til Redningsselskapets drift.

I en total budsjettssituasjon hvor vi syntes det var viktig å finne plass til sikkerhetstiltak, type merking av farleder osv., konkluderte vi med at det å få fortgang i en del av disse prosessene var så viktig at en marginal endring i totaløkonomien til Redningsselskapet var forsvarlig. Jeg har tidligere gjort rede for at basert på det totale tilfang av midler som Redningsselskapet normalt har, var det kuttet som ble foreslått, ikke dramatisk for selskapet. Jeg vet at selskapet har tegnet et annet bilde av dette, men jeg vil likevel hevde at det som ble foreslått, var av relativt lite omfang sett i forhold til det totale budsjettet for selskapet. Men dette er ikke på noen måte et uttrykk for at vi ikke setter stor pris på det arbeidet som der gjøres.

Jorunn Ringstad (Sp): I debatten i dag har det vore snakka mykje om tryggleik i samferdselssektoren gene-

relt, og det vil vere mitt utgangspunkt i replikken til statsråden.

Det er viktig å leggje vekt på tryggleik når det gjeld ferdsel på sjøen; gode tiltak er t.d. merking av leia og vidare utarbeiding av elektroniske kart. Eit anna viktig verkemiddel er lostenesta. Trafikken langs norskekysten har vore aukande, og difor er det viktig å leggje til rette for ei losordning som på best mogleg måte varetek tryggleiken. Samtidig må det leggjast vekt på å halde kostnadene nede.

Eg har merka meg at det står i budsjettframlegget frå Fiskeridepartementet at det arbeidet som eit fleirtal i komiteen i innstillinga til St.meld. nr. 47 for 1998-99, Om evaluering av losplikt- og losgebyrssystemet, bad departementet utføre, skal prioriterast, og statsråden nemnde no at det arbeidet er sett i gang. Han nemnde spesielt at det var sett i gang forsøk med fjernlosing frå trafikksentralane. Men det var òg ein del andre punkt som fleirtalet bad departementet sjå på, nemleg det som går på å gjere heile lossystemet enklare, og å gjere systemet slik at ein ikkje heile tida får diskusjonar om kva fartøy som skal ha losing, og kven som ikkje er pålagt det.

Eg vil be statsråden gjere greie for kva som er tidsperspektivet for når resultatet av dette arbeidet kan komme tilbake til Stortinget.

Statsråd Otto Gregussen: Jeg er enig med representanten Ringstad i at lostjenesten er viktig. Jeg tror at når vi skal vurdere den måten den har fungert på, må dette gjøres relativt grundig. Det systemet som fungerer i dag, har ikke fungert i veldig lang tid – det har kommet til erstatning for andre kriterier for losing, som i tidligere tider dels var basert på militære hensyn som ikke lenger er til stede. Nå gjør vi dette basert på de hensyn som en har til sikker ferdsel og til miljøet på kysten. Jeg er ikke i stand til å si helt konkret når vi kan komme tilbake til Stortinget med dette, men jeg kan bekrefte at vi skal det, at arbeidet skal være grundig, og at vi skal ha skaffet oss et skikkelig erfaringsgrunnlag før vi gjør det. Vi må bl.a. ha noe tid slik at vi kan få sett fjernlosingssentralene, for å kalle det det, eller trafikksentralene, i praktisk bruk, og i hvilken grad disse systemene evner å ivareta sikkerheten på en annen måte enn ved å ha los om bord i hvert fartøy som har et slikt krav.

Inge Myrvoll (SV): Jeg må få gjenta det jeg har sagt tidligere, jeg er veldig fornøyd med at rammen når det gjelder havner og farleier er oppfylt. Det så ikke så lyst ut tidlig i denne planperioden, men det er rettet opp i de to siste år.

Når det gjelder dette med prioriteringen derimot, er vi inne i litt urent farvann. Statsråden snakket i sitt svar til representanten Sahl om «en dynamisk prosess», om utviklingen som skjer osv. Men det må tas noen beslutninger, og det er viktig på hvilke premisser de tas, for det som er i ferd med å skje nå, kan bli ei veldig uryddig behandling. Det er en tendens til at man i komiteen har begynt å dra ut enkelthavner for å prioritere, og det vil være ei uheldig utvikling hvis det brer om seg, for vi har ikke

forutsetning for å prioritere mellom de mange hundre fiskerihavner som kan være aktuelle. Vi ville få en helt ny arbeidssituasjon, og jeg tror ikke nivået er det riktige. Derfor er det viktig at statsråden kan bekrefte at man prøver å respektere de prioriteringer som skjer i fylkene. Vi har jo opplevd at sterke aktører i sentralt politisk miljø har fått inn havner som ikke var prioritert i fylkene, f.eks. Svartnes i Finnmark. I Nordland har vi også fått andre prioriteringer enn fylket har gjort. Jeg tror det er viktig for å unngå den situasjonen at Stortinget skal begynne å prioritere, at man her har en ryddig prosess.

Jeg har avslutningsvis lyst til å stille et spørsmål vedrørende Stad skipstunnel. Nå gis det ca. 30 mill. kr årlig til farleier. I Nasjonal transportplan, som vi skal ha til behandling senere, er det snakk om å øke beløpet til 60 mill. kr, og mitt spørsmål til statsråden er: Dersom man går inn for bygging av en skipstunnel til 400 mill. kr, hva vil det bety for det som skal gjøres når det gjelder farleier og sikkerhet for øvrig? Det er jo en enorm investering.

Statsråd Otto Gregussen: Som jeg har gitt uttrykk for tidligere, er jeg enig i at det er viktig at vi har rent farvann, for å si det på kystspråket, når det gjelder hvordan vi skal prioritere mellom fiskerihavnene, og at vi får til gode prosedyrer for å få dette til å fungere. Jeg tror ikke det er heldig at for mange enkeltprosjekter dras ut i prosessen. Så er det også slik at vi i størst mulig grad må prøve å ta hensyn til de prioriteringene som gjøres på fylkesnivå. Men samtidig er det i de prosessene en del eksempler på at ting endres i siste liten, og da blir planlegging av bruk av midler og bruk av teknisk utstyr ganske vanskelig.

Når det gjelder Svartnes, er vel ikke det lenger noe godt eksempel på en fiskerihavn som ikke var i takt med behovet. Heldigvis skjer det nå en utbygging av fiskeindustri i dette området som gjør at vi får nytte av de ikke ubetydelige ressursene som er investert i akkurat den havnen.

Når det gjelder Stad-tunnelen, er denne som kjent under utredning. Den vil bli ferdig i løpet av våren, og først da får vi mulighet til å ta stilling til om dette representerer en fornuftig samferdselsinvestering, om dette er en fornuftig bruk av midler, og om det er fornuftig at dette skal prioriteres framfor andre sikkerhetsmessige tiltak. Inntil da må vi bare vente på denne utredningen.

Ivar Kristiansen (H): Selv om rammen innenfor kapitlet som omhandler havner og farleder, anses for å være oppfylt, er ikke det dekkende for det behov man har for innsats på dette området. I den sammenhengen er det positivt at vi får en budsjettøkning neste år, selv om den er langt unna det nivå som Høyre har foreslått i sitt alternative budsjett. Det finnes nesten ikke sammenlignbare eksempler på investeringer i statlig regi som kan bidra til så mye verdiskaping som det vi ser dokumentert i enkelte prosjekter her – det er nok å nevne Lurøy, Melbu, Ballstad og Hopen. Jeg kunne ha nevnt en serie med prosjekter som øyeblikkelig ville ha utløst investeringer i flere

hundre millioner-klassen. Så jeg håper at statsråden følger opp og bidrar til at departementet setter litt tyngre preg på innsatsfaktoren nettopp når det gjelder kapitlet som omfatter havner og farleder.

Så til lostjenesten. La meg bare få lov til å si at det er viktig at vi har en solid, grundig og skikkelig lostjeneste i dette land. Det er viktig at man tar høyde for å sørge for nødvendig rekruttering, slik at tilbud og etterspørsel er på plass. Men det som ikke er nødvendig, er at vi fortsetter med den galopperende økning av takstene som rammer denne tjenesten innen norsk skipsfart, som må betale gebyr. Vi får nå en prisøkning på 10 pst. fra dette året til neste år. På under seks år har gebyrene økt med 72 pst., og det er langt unna det nivå som Stortinget har satt som et ønskelig nivå på denne sektoren. Det er en transportgren som vi politisk ønsker å prioritere, men som vi gjør mindre konkurransedyktig på grunn av høy prissetting.

Hvilke tiltak planlegger statsråden å gjennomføre for å få slutt på disse ukontrollerte prisøkningene som denne transportgrenen rammes av?

Statsråd Otto Gregussen: Jeg har selvfølgelig merket meg at Høyre hadde villet prioritere fiskerihavner høyere enn hva som har vært mulig å få til. Jeg tror imidlertid at det nivået man har valgt, er det som er passende i forhold til den kapasitet man har, og i forhold til de kortsiktige behov som må utløses for å legge til rette for en fornuftig infrastruktur for fiskeriene.

Som jeg sa i sted, foregår det relativt betydelige omlegginger i fiskerinæringen, og det er viktig å se for seg hvordan dette vil komme til å skje i framtiden før man foretar investeringer utover det som det legges opp til.

Når det gjelder spørsmålet om rekruttering av losere, er jeg også enig med representanten Kristiansen i at dette er det viktig å sikre. De utfører en viktig funksjon når det gjelder ferdsele og sikkerheten i norske farvann.

Når det gjelder de spørsmål som er reist angående økningen i takstene, så har vi vedtatt som et prinsipp at takstene skal reflektere de forskjellige gruppernes bruk av denne tjenesten. Vi mener at vi nå har kommet fram til et system som er fornuftig, og som vil være langtidsstabil i forhold til bruken av disse tjenestene. Når det er slik at de totale utgiftene øker og vi har foretatt økninger i inntektsanslagene, skyldes det at trafikken for enkelte fartøyers vedkommende har vært større enn det som vi hadde grunn til å anta.

Presidenten: Replikordskiftet er dermed omme.

Eirin Faldet (A): La meg med en gang slå fast at det er for lite penger i samferdselsbudsjettet for 2001. Vi som sitter i denne sal, representerer hele landet, og vi har alle behov for bedre veier og gode kommunikasjoner. I Hedmark har vi ikke mange valgmuligheter. Vi er helt avhengig av gode veier – ikke minst av hensyn til bosetting og næringsliv. Det er ingen trøst, men jeg sier det likevel: Det er ikke slik at alle de som kritiserer Arbeiderpartiet for at det bevilges for lite til samferdselssektoren, har satset så mye mer til denne sektoren. Verbalt kan en

(Faldet)

få inntrykk av det, men vi husker faktisk hva som skjedde i 1998- og 1999-budsjettene. De partiene som i dag hylter høyest, prioriterte lave skatter i stedet.

I store deler av landet er det ikke realistisk å satse på tog eller annen kollektivtransport for personer og næringsliv. Distriktene er avhengig av bil som det viktigste transportmidlet.

Arbeiderpartiet vil at veiinvesteringene først og fremst skal gå til å oppruste og vedlikeholde allerede eksisterende veinett. Utbyggingen av stamveinettet skal fortsette, og i deler av landet må også riksveinettet bygges ut. Ut fra nærings- og bosettingshensyn må veiene i fylkene styrkes. Det er derfor jeg ble så glad for at vi i budsjettforliket fant rom for å gi 10 mill. kr ekstra for å kunne fullføre, jeg sier fullføre, et prosjekt på Rv 3 sør for Rena i Hedmark.

Fraktutjevning på bensin skal bidra til en mest mulig lik bensinpris i hele landet. Derfor ser jeg positivt på at vi for første gang noensinne får redusert prisen på bensin og diesel.

Jeg er også svært fornøyd med at ekspressbussene får noe kompensasjon for dieselavgiften. Ekspressbussen er et viktig kollektivtilbud for Distrikts-Norge. Det går f.eks. ikke tog til Trysil, og ekspressbussen er det beste tilbudet tryslingene har for å komme seg raskt til Oslo.

Arbeiderpartiet ønsker at så mange som mulig benytter kollektivtransport, men det forutsetter at prisen ikke er urimelig. Jeg er fornøyd med den flertallsmerknaden som påpeker at NSB BA ikke må øke sine billettpriser mer enn gjennomsnittlig prisøkning. Det er ingen rimelighet i at pendlerne, som er helt avhengig av toget, og som er togets beste kunder, skal betale opptil 30 pst. mer enn i dag, slik NSB har gått ut med.

Jeg vil også si noen ord om luftfarten, for også her er budsjettet voldsomt stramt. Jeg må innrømme at jeg er meget bekymret for investeringstempoet når det gjelder våre flyplasser. Jeg er glad for at samferdselsministeren har signalisert at han deler disse bekymringene. I framtida må vi sikre større forutsigbarhet innenfor luftfarten. Jeg er sikker på at vi under behandlingen av Nasjonal transportplan kan komme nærmere tilbake til dette.

Jeg vil benytte de siste minuttene til å rette opp en åpenbar misforståelse, for jeg regner med at det var en åpenbar misforståelse da representanten Gjerpe Hansen så kategorisk slo fast at Høyre gikk imot de høye avgiftene til luftfarten – for det er *nå*, det! Men det er sånn at Høyre også samarbeidet med sentrumspartiene om budsjettet for en tid tilbake, og da var det slik at avgiftene til luftfarten ble økt.

Så var det May Britt Vihovde som var opptatt av ekspressbussene i sitt innlegg. Det synes jeg var veldig hyggelig. Og i den forbindelse vil jeg faktisk være med og juble sammen med Kofod-Larsen for dette budsjettet, for hun sa at takket være sentrumspartiene hadde dette blitt et bedre budsjett. Da kan jeg jo returnere tilbake i disse juletidene: Ja, det ble litt bedre takket være at Arbeiderpartiet stod så hardt på for å øke kompensasjonen til ekspressbussene. Det er vi alle glad for.

Presidenten: Presidenten forstår at vi alle er lykkelige.

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

Tor Nymo (Sp): Jeg tillater meg å fokusere på en spesiell sak i innstillingen, nærmere bestemt kap. 2450 og kap. 5450, Luftfartsverket. Det gjelder nytt terminalbygg på Bardufoss. Jeg er for så vidt fornøyd med det en samlet komite har uttrykt i innstillingen, men det som får meg til å ta ordet, er det forsøk som gjøres på å spre forvirring og usikkerhet om hva som er status i samarbeidet, dvs. sambruk, mellom Forsvarets og Luftfartsverkets fasiliteter på Bardufoss.

Det siste bidrag i så måte finner en nedfelt i svaret fra statsråden på spørsmål 53, side 90 i innstillingen. Spørsmålet synliggjør også at det er behov for en oppklaringsrunde. Det er direkte feil når statsråden i sitt svar hevder at Forsvaret gir uttrykk for at sambruk av den militære terminalen må begrenses. Statsråden avslutter sitt svar med å si:

«Luftfartsverket har tatt et initiativ overfor Forsvaret med sikte på en ny vurdering av en rimelig sambruksløsning.»

Et klarere uttrykk for at en fortsatt ønsker å hale ut realiseringen av flyterminalen på Bardufoss kan en vanskelig finne.

Hva er så status? Jo, den militære terminalen er dimensjonert for Forsvarets og NATOs behov, øvelser og trening. Det er i dag ingen endringer i Forsvarets behov eller tilstedeværelse i Indre Troms. Det er allerede et utstrakt samarbeid mellom Luftfartsverket og Forsvaret i terminalen, bl.a. er Braathens i dag med all sin drift etablert i den militære terminalen. Det er derfor ikke mer plass for Luftfartsverket eller SAS i denne terminalen. Med andre ord, samarbeidskapasiteten er stort sett utnyttet.

En full sambruk, dvs. et samarbeid, er planlagt og godkjent av NATO. Denne plan forutsetter at Forsvarets terminal inngår i et større sambruksområde, der Forsvarets nåværende terminal inngår som avreiseterminal, mens Luftfartsverket på sin side bygger atkomstterminal og kontorer for flyselskapene samt fasiliteter for sikkerhetskontroll o.l. Oppholdsareal og kafeteria blir også felles i det nye bygget. Planene for sambruk er godkjent av Forsvaret, og til overmål utarbeidet av Luftfartsverket med dato 7. januar 2000.

Det er viktig at samferdselskomiteen er å jour med hva som er riktig status for Bardufoss Lufthavn, ikke minst når komiteen like over jul konkret skal behandle saken i Nasjonal transportplan.

Jeg vet at komiteen er kjent med de svært kummerlige forhold som i dag rår på Bardufoss flyterminal, både når det gjelder forholdene for de reisende og de ansatte. Komiteen vet også at Bardufoss Lufthavn de to siste årene har hatt en betydelig trafikkøkning. Jeg tillater meg derfor å be komiteen om å ha disse argumentene med seg ved neste korsvei.

Bendiks H. Arnesen (A): Akseptable samferdsels-tilbud er det viktigste for hvor folk kan bo og hvor det er

mulig å drive næringsvirksomhet. I mange distrikter er samferdselstilbudene så dårlige at det ikke kan forventes økt næringsvirksomhet og bosetting.

Mange distrikter i den nordlige landsdelen sliter med rasfare, for dårlig veikvalitet i forhold til dagens tunge trafikk, dårlig fergemateriell og rutetilbud, store omkjøringskostnader osv. Sist vinter var flere livskraftige bygder og store bedrifter isolert i lange perioder på grunn av ras og rasfare. Slikt fører til store tap for de bedrifter og bygder som rammes.

Bedriftseiere på Senja har fortalt meg at selv under normale forhold er kostnadene ved å sende fiskeprodukter fra Berg og Torsken til Finnsnes ofte like store som å sende de samme varene fra Finnsnes til Oslo.

Når jeg snakker om distriktenes næringsliv, snakker jeg ikke om små pølseboder eller små fiskehandlere, men jeg snakker bl.a. om mange store foredlingsbedrifter som omsetter for flere hundre millioner kroner pr. år.

Det jeg her har nevnt, er bare et lite eksempel på hvor vanskelig konkurransesituasjonen er for næringslivet i de fleste distrikter. Jeg har en følelse av at det kan være vanskelig for noen å se sammenhengen mellom næringsliv, bosetting og samferdselstilbud, men dette henger nøye sammen.

For distriktene blir transporttilbud stadig viktigere. Vi ser hva slags løft næringslivet får når et distrikt får løst sine problemer med hensyn til samferdselsbarrierer.

Potensialet til økt verdiskaping er enormt i distriktene i dette landet. Skal vi utløse dette potensialet, må vi forbedre samferdselstilbudene. Dersom vi er villig til å ta et kraftig løft for samferdselen i distriktene, er jeg sikker på at næringslivet vil blomstre og fraflyttingstendensen snu.

Selv om årets budsjettinnstilling bærer bud om en del satsing på de områder jeg her har nevnt, er det for puslete fra alle partier i forhold til det behovet vi alle kan registrere i distriktene. La oss være så ærlige å si at intet parti har noe å skryte av i denne sammenheng.

Ved neste korsvei trenger vi et kraftig samferdselsløft som sikrer at verdiskapingen i distriktene kan opprettholdes og utvikles videre. Det er jo denne verdiskapingen vi i stor grad skal leve av i framtiden.

Arne Lyngstad (KrF): Det er ikke uvanlig med såkalte hilsener hjem i debatten om samferdselsbudsjettet. Jeg skal også ta opp en lokal sak, men det er ut fra den har en mer prinsipiell side, og ut fra et mer generelt synspunkt.

Den lokale saken gjelder bru til Tautra i Nord-Trøndelag, og det mer generelle synspunkt er at også samferdselssektoren har et økonomisk ansvar for å rette opp miljøsynder.

Jeg er glad for at budsjettavtalen mellom sentrumspartiene og Arbeiderpartiet innebar et flertall for å hindre en miljøskandale på Tautra. Avtalen slo fast at staten har et ansvar for å finne en løsning med hensyn til åpning av veimoloen og bygging av en bru. Jeg er også glad for at flertallet i samferdselskomiteen er enig om å bli med på et spleiselag med lokale myndigheter og miljøsektoren.

Naturreservatet på Tautra stod i fare for å miste sin internasjonale status som viktig område for fugler. Uten tiltak ville Norge komme på en internasjonal miljøpolitisk svarteliste over land som ikke overholder sine miljøforpliktelser. Årsaken var at man for over 20 år siden valgte den billigste løsningen for å gi veituløsning til et øysamfunn. Man valgte en ca. 2 kilometer lang molo eller veifylling over et grunt fjordområde som ødela gjennomstrømningen i fjorden og gjorde det lett for rovdyr å ta seg ut på øya. Resultatet ble en sterk forringelse av kvalitetene i naturreservatet.

I lengre tid har det vært en dragkamp om hvem som skulle betale dette miljøprosjektet – veimyndighetene, miljøsektoren eller fylket som veieier. Denne dragkampen førte til at Regjeringen gav opp og skrinla hele prosjektet.

Jeg er, som sagt, glad for at stortingsflertallet nå skjærer igjennom all byråkratisk motstand og tafatthet fra Regjeringens side og forhindrer miljøskandalen. Det er etter min mening også et økonomisk ansvar for veisektoren å rette opp gamle miljøsynder. Dette er et like opplagt synspunkt og en like opplagt konsekvens som at Gardermoen lufthavn må betale for forurensning av grunnvannskilden under flyplassen. I Tautras tilfelle klarer ikke veieier, fylkeskommunen, å løse dette alene, og derfor må staten delta.

Jeg er tilfreds med at samferdselskomiteen understreker at den gjennom et spleiselag skal finansiere resten av prosjektet i 2002, og at Regjeringen pålegges å komme til Stortinget med en plan for fullfinansiering av prosjektet. Dermed tar jeg det for gitt at byggestart kan skje i andre halvår 2001, og at dette prosjektet fullføres.

På mange måter er det i dag en gledens dag for miljøet og for Nord-Trøndelag. Men sakens forløp må vi lære av. Ingen sektorinteresser bør eller kan fraskrive seg sitt miljøansvar.

Torstein Rudihagen (A): Nye komfortable togsett, krengetogtiltak på jernbanelina, dobbeltspor, krysningsspor, godsterminalar og auka trafikkvolum viser ei offensiv og på mange måtar vellukka jernbanesatsing. Men samtidig har store driftsproblem og tragiske ulukker vist at både Jernbaneverket og NSB har store organisatoriske og økonomiske utfordringar.

Her må ein gå ut frå at både NSB og Jernbaneverket ryddar opp, tek nødvendige grep og kjem med tiltak. Likevel må staten, som løyvande myndigheit, som regulator og eigar, òg ta ansvar. I ulike partiprogram og planar har fleire parti eit uttrykt mål om at meir av person- og gods-transporten skal over frå veg til bane – utan tvil ei rett målsetting.

Sjølv om det kostar mange statlege pengar å utbetre jernbanenettet, å kjøpe nytt togmateriell og å gi nye tilskot til ulønsame ruter, vil ei slik satsing på jernbana utan tvil vere samfunnsøkonomisk riktig.

Eg er derfor glad for at fleirtalet i samferdselskomiteen legg til grunn at årets togproduksjon blir vidareført i 2001 med normale takstauker. For så lenge staten kjøper ulønsame tenester, må det vere Regjeringas og Stortingets både rett og plikt å ha ei meining om det – i alle

fall på disse rutene. Så får ein heller følgje opp med nødvendige løyvingar, og eg tolkar innstillinga slik at det er lagt opp til det. Den varsla nedlegginga på mange togru-ter, m.a. på Dovrebanen og Gjøvikbanen, håper eg derfor ikkje blir gjennomført.

Eg er ikkje ueinig i at ein må prioritere dei tettast befolka områda. Men det kan ikkje skje ved å legge ned tilboda ute i distrikta som slit med minkande folketal, der togtilbodet inn til sentrale område kan vere det einaste avgjerande for at folk vil eller har moglegheit til å bu her. Derfor må staten halde fram med å kjøpe desse bedrifts-økonomisk ulønsame tenestene.

Eit anna forhold er at ei offensiv satsing med utbetring av kjørevegen og betre materiell kan snu ein vond sirkel med nedgang i passasjertrafikk og aukande underskot til ein god sirkel med aukande trafikk og betre lønsemd. Trafikkgrunnlaget er òg nøydd til å gå ned når tilgjenget til tog og billettenester er så kraftig redusert som det er mange plassar, særleg ute i distrikta. Då NSB blei om- danna til NSB BA og Jernbaneverket, fekk NSB BA stor handlefridom. Eit ufråvikeleg krav var likevel at i all om- stilling for effektivisering skulle ikkje tilbodet og tilgjen- get til billettenestene og tog bli dårlegare. Det er på tide at dette kravet blir følgt opp.

Gard Folkvord (A): Representantene Myrvoll og Kofoed-Larsen berørte Rv 7 over Hardangervidda på en måte i sine innlegg tidligere i dag som må kommenteres. De framstår begge som ivrige tilhengere for å få vinterstengt Rv 7 fra og med neste vinter, og de bygger sin argumentasjon bl.a. på forestillingen om at trafikken langs Rv 7 representerer en stor belastning for miljøet på Vidda, og da særlig for villreinen.

Da nasjonalparken på Hardangervidda ble opprettet tidlig på 1980-tallet, hadde det allerede gått biltrafikk over Hardangervidda i flere tiår. Men det var altså først da nasjonalparken var blitt opprettet, at høyfjellsnaturen ble sårbar. Det var først da villreinen tok skade av biltrafikken.

Hardingene har i generasjoner høstet av naturen på Hardangervidda. Erfarne jegere som kjenner villrein- stammen, bare rister på hodet av påstandene om at Rv 7 er en belastning for villreinen. Da har det vært et større problem at bestanden i det siste har vært for stor i forhold til det det er beiteressurser for. I tillegg til dette er det slik at det i vinterhalvåret altså bare er bukkene som har behov for å krysse Rv 7 for å nå fram til vinterbeitene. Men paradoksalt nok er dette først i det siste blitt et problem. Jegerne og lokalbefolkningen som kjenner Hardanger- vidda, er entydige i sin konklusjon. Det er praktisk umulig å påvise at Rv 7 har noen som helst negativ påvirkning på miljøet på vidda.

Jeg er glad for at representantene Myrvoll og Kofoed-Larsen er opptatt av Hardanger. Men Hardanger kan ikke overleve av å være et prospektkortmotiv. Nasjonalromantikken er ikke lenger nok for å sikre Hardanger- regionen vekst, og Hardanger kan ikke lenger være et nasjonalt utstillingsvindu som vi åpner når fruktblom- stringen begynner og bunaden tas fram, for deretter om

høsten å stenge det av i påvente av neste fruktblomstring. For Hardanger er tilgjengelighet like viktig i vinterhalv- året som det er i sommerhalvåret. Mitt håp er at represen- tantene Myrvoll og Kofoed-Larsen også snart innser dette.

Signe Øye (A): Det er bra at forliket mellom Arbeider- partiet og sentrumspartiene gav et økt tilskudd til kollektiv- transporten på 190 mill. kr, og at mesteparten av dette går til sentrale strøk og de største byene, der problemene er størst. Det er også bra at et flertall i samferdselskomi- teen sa nei til den store prisøkningen på togbilletter som var foreslått av NSB.

Ser vi på kollektivtrafikken i Oslo-området og de nær- liggende fylker, må vi bare innse at her har vi et meget stort problem som vi er nødt til å løse. Overfylte tog, der ståplass er eneste alternativ etter en lang arbeidsdag, færre avganger og tog som ikke kommer og går når de skal, innbyr ikke til at flere tar toget, slik vi ønsker, istedenfor å kjøre bil. Skulle man i tillegg øke billettprisene dras- tisk, ville det virkelig være å helle bensin på det bålet som ulmer hver eneste dag blant dem som reiser daglig med NSB, og som vet hva dette dreier seg om.

Befolkningsveksten øker sterkt i kommunene rundt Oslo og nabofylkene. Her er boligprisene slik at folk har råd til å bo, og bo godt. Men jobben er som oftest i Oslo. Antallet pendlere øker, og derfor må også kollektiv- trafikken tilbud øke tilsvarende dersom vi skal greie å håndtere den store utfordringen og de problemene vi allerede har i dag på dette området, og som bare vil øke dersom ikke noe gjøres. For det er slik at det ikke finnes noe alternativ til kollektivtrafikken i det sentrale øst- landsområdet, veinettet rundt Oslo er sprengt fra før og tåler ingen ytterligere økning. Derfor må noe skje, og det raskt. Oslopakke 2 vil være et godt bidrag.

Østfold-pakken er også blant de sakene vi behandler i dag. E6 og E18 er to veier som har en trafikkøkning som er av de sterkeste i landet med en årlig vekst på mellom 5 og 6 pst., altså over det dobbelte av hva Nasjonal trans- portplan legger opp til. Derfor er det gledelig at når det gjelder E18, går alt etter planene. Bomstasjonene er nå under bygging, og innkreving vil starte til våren.

Når det gjelder E6, har det vært noe mer komplisert å få startet opp byggingen av bompengestasjonene. Derfor er jeg glad for at samferdselsministeren nå har sørget for at reguleringsplanene blir gjennomført, slik at man kan komme i gang også der. Det er også viktig at bilistene som skal betale bompenger, ser at noe skjer, og at de får noe igjen for det de betaler. Derfor er det formålstjenlig at bompengeselskapet gis anledning til å ta opp et samlet lån for begge veiene, som vil bli rimeligere, et lån til bompengestasjonene så vel som til parsellene på E6 og E18, i henhold til det som er bevilget i statsbudsjettet for neste år.

Sverre Myrli (A): En kan sikkert være uenig med Folkvord i det han sa i sitt innlegg tidligere, men én ting skal representanten i alle fall ha: Det var klar tale. Hvis Folkvord i tillegg hadde fått lagt de siste gjenværende

frie fossefall i Hardanger i rør, hadde vel framtida virkelig vært sikret for distriktet.

Det er ikke til å legge skjul på at det hadde vært ønskelig med en noe høyere ramme til investeringer til Jernbaneanverket for neste år, særlig sett i sammenheng med at Regjeringa i Nasjonal transportplan for 2002-2011 har varslet et noe høyere nivå. I etterkant av Åstaulykkka og rapporten fra den regjeringsoppnevnte granskningskommisjonen og fra Jernbaneanverkets egen kommisjon har Jernbaneanverket utarbeidet en oversikt over tiltak som kan utføres for å gjøre norsk jernbane enda sikrere. Dette beløper seg, så vidt jeg kjenner til, til 400 mill. kr. Det kan derfor på et seinere tidspunkt bli aktuelt å se på om det bør bevilges mer penger til Jernbaneanverket for å ta unna noen av disse prosjektene. Men jeg vil advare mot at vi nå skal operere med to typer prosjekter innenfor Jernbane-Norge, at vi får én liste med sikkerhetsrelaterte prosjekter og én liste med jernbaneprosjekter som ikke er sikkerhetsrelaterte prosjekter. Det vil bli politisk vanskelig å prioritere andre tiltak enn de prosjektene som kalles sikkerhetsrelaterte prosjekter. Vi kan komme i den situasjonen at vi sikrer jernbanen 100 pst. og har ingen penger til å bygge ut ny jernbane som skal ta imot framtidens utfordringer. Den sikreste måten å gjøre det på for at man skal ha null ulykkesrisiko, er å sørge for at det ikke er jernbane og togtrafikk i det hele tatt. Så jeg vil advare mot at vi nå steller oss slik at vi ikke har penger til å satse på ny jernbane for framtida i det hele tatt.

Så helt til slutt til det som man har vært inne på tidligere i dag når det gjelder det stortingsflertallet har sagt i forhold til takstene som skal reguleres fra 1. januar. Høyre og Fremskrittspartiet påstod at det var detaljstyring av NSB. Det er det overhodet ikke. Det kan ikke være urimelig at en som kjøper tjenester, om det er fra et trafikk-selskap eller hva det måtte være, for 1 milliard kr, setter noen forutsetninger for hvordan pengene skal brukes. Høyre og Fremskrittspartiet er vanligvis for bruk av anbud i kollektivtransporten. Jeg skulle like å se de fylkeskommunene som har satt busstransporten ut på anbud og ikke i anbuds vilkårene sier noe om hvordan prisutviklingen for busstransporten skal være. Sjølsagt må vi som politiske myndigheter, som betaler for transporttjenestene, si noe om hvilke rammebetingelser som skal legges til grunn. Men jeg skal også være enig i at hvis det ikke er samsvar mellom det vi sier i forhold til at rutetilbudet skal opprettholdes og at takstene skal følge prisstigningen, må vi sjølsagt være villig til å legge mer penger i potten.

Torny Pedersen (A): Jeg skal ikke i år igjen bruke mitt innlegg til å snakke om de 90 kilometerne på E6 i Nordland som ikke har midtstripe på grunn av for liten vegbredde, og som dermed er et meget farlig trafikkproblem.

Jeg vil heller trekke fram noen positive sider i budsjettet og i framlegget til Nasjonal transportplan. At E6 over Korgfjellet endelig skal omlegges, er meget positivt. Like så må jeg si meg meget fornøyd med budsjettarbeidet når det gjelder Lofast-forbindelsen. En flaskehals som

Korgfjellet, der trafikken står værfast gang på gang i løpet av vinteren, er ikke næringslivet tjent med i den konkurranseverdenen vi har i dag.

Når det gjelder Lofast, forventer jeg at den framlagte budsjettinnstilling også tilsier en framskrivning av oppstart i Nasjonal transportplan når den skal behandles.

Jeg vil også nevne at det er blitt 80 mill. kr ekstra til ferger, som er av stor betydning for distriktene.

Det er også store behov for opprustning av vegene mellom kyst og innland i Nordland. Skal oppdrettsnæringen få utvikle seg i den takt og størrelsesorden som vi ønsker, er vi i Nordland helt avhengig av en bedre infrastruktur. Distriktene skal kunne drive forskjellige typer næringsvirksomhet, og ikke bare datavirksomheter. Naturressursene skal ut og fram på kortest mulig tid, og da trenger vi en bedre vegstandard, som selvfølgelig krever betydelig større årlige vegbevilgninger til Nordland. Vi kan dessverre ikke sende fiskekassene gjennom Internett.

Så var det Posten. At det er nødvendig med omstruktureringen i Posten, hersker det vel ingen tvil om. Men dessverre må jeg si det hersker tvil om måten omstruktureringen foregår på i forhold til de ansatte. I min kommune, Fauske, stod en ombygd og meget moderne terminal ferdig høsten 1996 med ca. 80 arbeidsplasser. Posten brukte 40–50 mill. kr på ombyggingen. Nå jobber Posten for at det meste av virksomheten ved Fauske postterminal skal flyttes lenger nord i fylket, og nye terminaler skal bygges. Er det lønnsomhet i dette?

Vedtak om omlegging skulle egentlig fattes i slutten av mars 2001, men nå er julebrevet kommet til de ansatte: 20–40 arbeidsplasser blir overflødige når brevsorteringen skal flyttes til Harstad/Evenes allerede i løpet av våren 2001.

Svolvær, Sortland, Narvik og Lødingen må også regne med sorteringsstans, sier en hurtigarbeidende ledergruppe. Dette er et eksempel på en meget dårlig personalpolitikk. Jeg forventer at statsråden vil følge opp denne saken i henhold til det kommunalminister Sylvia Brustad sa i redegjørelsen under behandlingen av kommunal- og regionalmeldingen sist vår, at man skal jobbe over departementsgrensene med hensyn til de personellmessige konsekvensene i en omstrukturingsprosess.

May-Helen Molvær Grimstad (KrF): Gjennom budsjettforliket fekk sentrumspartia gjennomslag for å auke løyvingane til ulike samferdselsfremål med 400 mill. kr. Dette er positivt. Tryggleiken til sjøs har vorte styrkt med meir midlar til Redningssselskapet og elektroniske sjøkart. Det har vorte rom for å styrkje veginvesteringane med 115 mill kr, og 40 mill. kr av desse er øymerkte til rassikringsposten. 80 mill kr. meir til ferjedrift, for å unngå takstauke og for å betre rabattordningane for dei som reiser mykje, er viktig. Næringslivet som er etablert i distrikt der ein er avhengig av å transportere gods med ferjer, har store kostnader knytte til dette. Reduserte ferjeprisar er difor godt, både distrikts- og næringspolitisk. Gjennomgåande elektronisk billettering er også eit tiltak som vil redusere ferjekostnadene for dei som reiser mykje. Det er eit tiltak ein straks burde få realisert.

Rassikringsposten fekk Kristeleg Folkeparti gjennomslag for første gong hausten 1994 i samband med statsbudsjettet for 1995. Men gong på gong har vi måtta kjempe for denne posten, fordi den fleire gonger har vorte foreslått fjerna. Arbeidarpartiet fekk gjennomslag for å få den fjerna i vår og fekk fleirtal saman med Høgre og SV. Einskilde fylke har ekstra store utfordringar knytte til rassikring, og det er ofte høge kostnader knytt til dette. Nokre stader melder det seg akutte behov som følgje av ras og rasfare. Det handlar om tryggleik for mange små og store. Ein eigen rassikringspost gjer det enklare å få midlar til dette føremålet. Eg er difor glad for at vi har fått fleirtal for å atterreise denne posten, og at 20 mill. kr blir avsette til rassikringsføremål i Møre og Romsdal.

Eg har eit spørsmål til samferdselsministeren som eg håper han vil svare på: Vil samferdselsministeren no akseptere ein eigen post til rassikring, ikkje berre for neste år, men også for 2002? Eller vil samferdselsministeren ved første høve foreslå å fjerne den, slik at vi igjen må stå på barrikadane for å få den på plass atter ein gong? Eg håper at statsråden vil svare på denne utfordringa.

Hallgeir H. Langeland (SV): Eg vil òg gjerne få senda ei helsing heim.

Det er positivt at eit samla storting stiller seg bak at eit nytt konsept for hurtigferjer blir prøvt ut i Stavanger–Tau-sambandet. SV ventar nå at Stortinget ser til at desse ferjene kjem i drift, og då helst med miljøvenleg gass som drivstoff.

Det er ikkje alltid slik i dette huset at det som blir sagt, blir gjort. Det har me dessverre altfor mange døme på, ikkje minst veit dei fleste kollektivreisande det. For korleis er det ikkje: Folk kan ofte høyra at politikarar i Regjeringa og på Stortinget snakkar om at nå skal det bli betre kollektivtilbod. Men kva får folk? Jo, dei reisande får eit tilbod som betyr dårlegare ferjer og færre hurtigbåtavgangar. På Tau-sambandet er materiellet på det nivået det var då eg pendla der for 25 år sidan, og i heile Ryfylke er det kvart år ein kamp for ikkje å mista endå fleire avgangar med hurtigbåten.

Mykje av skylda for eit dårlegare tilbod er å finna her i dette huset. SV ser i sine budsjettforslag til at ein styrker kollektivtilbodet, bl.a. brukar me 1 milliard kr av miljøavgifta på drivstoff til det. Dessutan gjev me meir pengar til fylkeskommunen, slik at politikarane lokalt kan satsa endå meir om dei vil det. Folk har nå krav på å få det dei høyrrer blir sagt: eit betre kollektivtilbod. Med budsjettet frå Arbeidarpartiet og sentrumspartia vil dei igjen få høyra orda om betra tilbod, men ikkje sjå noko særleg til det. Det er heilt uakseptabelt.

Det er positivt at bl.a. Rogaland, etter initiativ frå Sosialistisk Ungdom og andre ungdomsorganisasjonar, klarte å driva gjennom ungdomskortet, og at komiteen stilte seg positiv til dette. Det har vore ein suksess, sjølv om det er negativt for Rogaland sin del at den frie skuleskyssen blei borte med dette kortet. SV er heilt klare på at staten må inn og hjelpa med pengar til å gjera ungdomskortet betre og billigare.

Og la meg heilt til slutt koma med eit hjartesukk om prisar på kollektivtilbod generelt. Det er heilt feil at det i verdas rikaste land skal vera så dyrt å reisa miljøvenleg. Det er ikkje rett når det kostar like mykje å reisa til Sauda i Ryfylke med båt som med fly til Oslo. Her er det mykje å rydda opp i, og fleire enn SV må ta ansvar.

Dermed var mi helsing ferdig.

Presidenten: Vi får håpe den ble registrert hjemme!

Per Sandberg (Frp): Mye av debatten dreier seg om hilsninger. I så måte skulle jeg kanskje som president i Løvebakken MC-klubb ha sendt en hilsning til alle dem som har motorsykel. Men jeg skal prøve å forholde meg litt til det generelle, men skal også avslutte med en lokal hilsning.

Debatten i dag har vært mangfoldig, men den har også vært en repetisjon av tidligere debatter om samferdsel. Mange representanter har utvist litt glede, men samtidig har de uttrykt store bekymringer for en rekke forsømte områder innenfor samferdsel. Det er bekymringer som jeg deler.

Det er litt bemerkelsesverdig når, om ikke de samme representantene, så i hvert fall de samme partiene gir uttrykk for den samme bekymringen år etter år, tiår etter tiår, så skulle en kanskje forvente at vi hadde en infrastruktur i dette landet som var på topp nivå, i hvert fall på nivå med landene rundt oss. Så er altså ikke tilfellet, og det finner jeg merkelig. Det har i hvert fall ikke gjort noe særlig utslag i forhold til infrastruktur i distriktene. Det eneste partiet som har vist mot til å prioritere distriktene i forhold til infrastruktur og samferdsel – særlig vei – er altså Fremskrittspartiet. Selv er jeg jo veldig fornøyd med at Nord-Trøndelag, i hvert fall når det gjelder riksveier, får ekstra midler gjennom Fremskrittspartiets budsjett, særlig fordi Nord-Trøndelag altså er det fylket som har lengst sammenhengende riksveistrekning med grusdekke, fremdeles. Når vi vet hva næringslivet sliter med i distriktene, også i Nord-Trøndelag, er det svært viktig at vi får satt inn noen tiltak i den sammenheng. Her vil Fremskrittspartiet bidra til å tilrettelegge en bedre infrastruktur, som vil komme både utmarks-, skog- og havbruksnæringen til gode i Nord-Trøndelag. Mange har gitt uttrykk for det samme, men det gir seg altså ikke utslag i realiteter.

Riksveiene i Nord-Trøndelag ville fått 20 mill. kr ekstra med Fremskrittspartiets budsjett. E6 og Nord-Trøndelags sammenbinding med resten av landet og sørover, for å få levert produkter, ville fått 270 mill. kr på stamveinettet – meget viktige områder for å få levert varer, noe mange av representantene fra andre partier har gitt uttrykk for i dag, uten at det gir seg utslag i bevilgninger.

Jeg vil avslutte med den lokale hilsningen, og det gjelder Fremskrittspartiets merknad på side 43, som går på Rv 72 ved Garnes i Verdal kommune. Veien går faktisk fortsatt gjennom et gårdstun, og det går jevnlig tungtransport der med store tømmerlass osv. Vi har i hvert fall tatt oss det ad notam og går inn for å bevilge 7 mill. kr til dette prosjektet. Det er jeg veldig glad for.

Oddbjørg Ausdal Starfelt hadde her teke over presidentplassen.

Sverre J. Hoddevik (H): Jeg skal ikke bruke denne anledningen utelukkende til å sende hilsen hjem, men kanskje like mye prøve å klare opp i en misforståelse fra et replikkordskifte tidligere i dag med Senterpartiets representant Jorunn Ringstad, der vi var innom en fra min side påstått negativ distriktsprofil. Uten å gi det noen postadresse er det likevel slik at det framkom opplysninger der som krever kommentar. Etter å ha vært innom både jernbane og ekspressbussatsing endte vi opp med en uenighet om ungdomskortsatsingen til Høyre, der Senterpartiets representant viste til at Høyres prioritering utelukkende er langsiktig gjennom et forslag for 2002. Dette er ikke den hele og fulle sannhet. Det er også slik at Høyre har bundet opp 113 mill. kr i inneværende års budsjett som er en klar prioritering av dette temaet, i motsetning til flertallet, som disponerer midlene annerledes, som har luftigere flertallsbemerkinger uten konkrete forslag, og som kanskje attpåtil kommer til å stemme mot vårt 2002-forslag.

Med fiskeriministeren i salen faller jeg for fristelsen til å gi en bitte liten kommentar angående Stad skipstunnel, som et par talere har vært innom. Det er grunn til å gi uttrykk for en smule misnøye med at dette forprosjektet ikke er ferdig til behandlingen av Nasjonal transportplan. Iallfall hvis man tar mer enn én regjering med i den kritikken, er den berettiget. Det er mye spenning knyttet til dette prosjektet, der de velinformerte kanskje forventer seg både et større tverrsnitt, høyere kostnader og en betydelig bedre nytteeffekt av det forprosjektarbeidet som kommer. Men det er altså slik å forstå, skjønt dette forprosjektet er i sin avslutning, at det ikke vil tilflyte samferdselskomiteen noen opplysninger før avgivelse av innstillingen til Nasjonal transportplan. Hvis fiskeriministeren skulle ha anledning til å kommentere dette, ville jeg stille spørsmål om det var mulig å gi informasjon i forkant. Hvis ikke: På hvilken måte vil Fiskeridepartementet komme til Stortinget med dette? For prosjektet har ikke bare en stor sikkerhetsgevinst, en stor nytteverdi for næringslivet, men prosjektet er også viktig i forhold til vridningen på transport mellom land og sjø. Så i den grad det går an å stille spørsmål i et treminuttersinnlegg på tampen av en samferdselsdebatt, er det hermed gjort.

Ivar Kristiansen (H): Flere innlegg i dag har gitt Lofast-prosjektet en viss oppmerksomhet, og prosjektet ble presentert med brask og bram i forbindelse med budsjettforliket for kort tid tilbake, som skapte nærmest unison flaggheising i Lofoten. Det man imidlertid registrerte, var at representantene fra de samme flertallspartiene ikke fortalte lofotværingene om teksten med liten skrift, det som står hva angår forbehold. Der står det nemlig at man bevilger 25 mill. kr i oppstart under forutsetning av at prosjektet blir prioritert i Nasjonal transportplan. Og med den bevilgningstakt, bevilgningslyst og det bevilgnings-tempo som representanter fra de samme partiene har vist de siste år, burde man på det tidspunktet man presenterte

budsjettforliket, ha vært i stand til å si at ut fra dagens bilde, gitt det nivå man hittil har valgt å prioritere samferdsel på, er det egentlig lite som tilsier at man vil være i stand til å prioritere prosjektet. Høyre foreslår i sitt budsjett 50 mill. kr til videreføring av Lofast i 2001 – uten noen form for liten skrift, uten noen form for forbehold. Jeg hadde forventet at i det minste sentrumspartiene var i stand til å støtte dette standpunktet uten forbehold.

Så har NSB naturlig nok fått stor oppmerksomhet også her. En ting er at Stortinget ivrer etter igjen å detaljstyre institusjonen herfra. Noe annet er at flertallet sier nei til den foreslåtte prisøkning. Men man unnlater også her å gjøre oppmerksom på hvem det er som får fakturaen. Jo, det er de passasjerene som er nødt til å reise med bil, båt, buss osv., som ikke har NSB som alternativ, passasjerer som de samme flertallspartiene velvilligst sørger for å øke prisene for. Hverdagen for disse er nedlegging av fergeruter, nedlegging av båtruter, vi ser flyselskap som er truet på grunn av en mer eller mindre ugjennomtenkt avgiftsøkning i regi av nasjonalforsamlingen. Dette er medaljens bakside, og de samme passasjerene burde vært fritatt for å skulle være med og betale den nye, kommende regningen, som Stortinget er nødt til å komme tilbake til. Dette er ikke noe bidrag til økt trafikk i og økt tilbud til Distrikts-Norge. Det er det stikk motsatte, det er disse passasjerene som blir sittende igjen med fakturaen.

Inge Myrvoll (SV): Representanten Kristiansen tar feil på ett punkt når det gjaldt dette med liten skrift. Det står nemlig noe med liten skrift i Høyres primære budsjett, hvor de har mye mer penger å disponere enn de rammene vi andre har forholdt oss til når vi har lagt fram våre forslag. Dermed står det noe med liten skrift. Samtidig vil jeg si at det i Høyres primære budsjett er mye penger til veg. Sammenliknet med Fremskrittspartiet, som representanten Sandberg snakket om, er det faktisk slik at Høyre i sine påplussinger *har* en distriktsprofil – jeg har gått gjennom hvor man har lagt inn pengene – mens Fremskrittspartiet har en helt klar sentralistisk profil. Så da har jeg arrestert Høyre, men samtidig gitt dem ros. Så kan man naturligvis snakke om hvor de kutter.

Jeg må naturligvis gi et tilsvarende svar til representanten Folkvord. Det var en retorisk fornøyelse å høre på ham. Men jeg må samtidig si litt om historieskrivinga. Han snakker om alle de årtier med trafikk over Hardangervidda, men hvis jeg ikke tar mye feil, startet man med vinteråpen veg i 1985. Så det er ikke *så* lang historie bak det. Og det er jo ikke vegen over vidda, men den vinteråpne vegen som spesielt er et problem, fordi den er en barriere. Det har jeg bl.a. lest i proposisjonen fra departementet, på side 80 – fra hans egen regjering – hvor de beskriver den barrieren og bl.a. viser til Direktoratet for naturforvaltning. Så jeg har ikke sugd alt ut av egen fantasi.

Så er jeg helt enig med ham i at Hardanger ikke bare kan leve av fruktblomstring. Han har litt nærmere kunnskap om det distriktet enn jeg har, men jeg har jo vært der, også utenom den tiden, bl.a. i de periodene hvor det har vært mye ras. Jeg har vært på folkemøte, jeg har vært og ruslet i rasområdene, og jeg ser at det er mye som bør

gjøres. Og da vi behandlet Hardangerbrua og skrinla den i sin tid, ble det gitt store løfter til Hardanger. I den forbindelse ber jeg ham om å gå gjennom budsjettinnstillingene etter den tid og se hvem som har prøvd å følge opp dette med standardheving og rassikring i Hardanger, og så bør han ta et lite oppgjør på kammerset med sine egne folk – gjerne retorisk og like sterkt uttalt – for der bør han fortelle dem at de ikke har fulgt opp det som var premissene.

Så vil jeg si til representanten Molvær Grimstad at jeg er helt uenig. Den rassikringsposten som er kommet nå, er en ren gimmick. Man flytter 105 mill. kr over fra vanlige vegbevilgninger til den posten, og så legger man på 40 mill. kr. Men faren med en sånn post er at den gir illusjoner om at man ikke behøver å prioritere rassikring til fylkene i rammen – de skal heller få denne lille posten. Det betyr at hvis man tenker sånn i fylkene, blir det mye mindre penger til rassikring enn det bør bli. En liten rassikringspost er en livsfarlig måte å tenke på. Derfor håper jeg at statsråden ikke bekrefter at den posten skal ha et evig liv.

Leif Helge Kongshaug (V): Størstedelen av verdiskapingen i dette landet – det snakkes faktisk om 80 pst. – skjer langs kysten fra Agderfylkene til Vestlandet og videre nordover. Også i årene som kommer, er det her veksten vil være. Dette skjer til tross for at det nettopp er kysten som har den største konkurranseulempen med tanke på avstand til markedet. I tillegg til svingete, kronglete veier med innslag av rasfarlige riksveistrekninger og grusveibiter, finner vi også nattestengte riksveier, nemlig fergene, som ligger ved kai for natten. Venstre vil halvere fergetakstene for næringslivet for å redusere distriktsbedriftenes transportutgifter. Ved at man har fått gjennomslag for takstfrihet og – slik det ser ut – ca. 10 pst. reduksjon på rabattkort, har man tatt et skritt i riktig retning. Men det er etter Venstres mening bare første skritt.

Det er også en viktig signaleffekt om at man vil ta på alvor arbeidet med forsterket innsats for rassikring, når man har satt av egne midler til rassikring. Der er jeg uenig med representanten Myrvoll, som mener at dette er farlig og til liten nytte. Jeg mener derimot at nytten av en egen post for dette tilsier at man vil prioritere dette fra sentralt hold, men det er selvfølgelig ingen vits i å ha en egen post hvis man ikke finner penger å sette på posten. Det må jo følges opp.

I forbindelse med rassikring og den delen av veisektoren er jeg også glad for at Møre og Romsdal har fått sin rettmessige andel – 20 mill. kr – av de ekstra midlene som det ble funnet rom til i forliket mellom Arbeiderpartiet og sentrum.

Sikkerheten langs kysten er et tema som det rettmessig fokuseres på. At redningsskøytene får 10 mill. kr mer i forhold til budsjett, er bra. Likeså er man svært glad for at arbeidet med oppdatering av digitale sjøkart kan fortsette. Framdriftsplaner med ferdigstilling i 2006 må følges.

Ellers etterlyses igjen stortingsmeldingen om redningshelikoptertjenesten, som allerede burde vært lagt

fram. De statsrådene som er til stede, og som også har ansvar for samferdsel og kyst, og sikkerhet langs kysten, må være med og gi sitt bidrag i Regjeringen til at meldingen kommer forttest mulig. Et viktig signal for oljevirksomhet, fiskerinæring og ferdsel langs kysten er at man vil gå inn for kortere reaksjonstid – maks 15 minutter.

Mye bra er rettet opp, og viktige signaler for kyst og distrikt er gitt gjennom budsjettforliket, men det er viktig at samferdselssektoren – samferdsel som jo er en så viktig infrastruktur for bosetting og verdiskaping – får økt oppmerksomhet i årene som kommer.

Jan Sahl (KrF): Det var innlegget fra representanten Ivar Kristiansen fra Høyre som fikk meg til å ta ordet en gang til. Jeg merket meg en viss sårhet fra representanten Ivar Kristiansen fordi Høyre ikke har vært med på å sette av penger innenfor rammen. Høyre har satt av 50 mill. kr, men i forliket har sentrum og Arbeiderpartiet klart å finne 25 mill. kr innenfor rammen. Da betyr det at det er reelle penger som kan brukes.

Så til det med liten skrift. Det står ingen ting med liten skrift i det budsjettframlegget som nå ligger på bordet. Alt er offentliggjort, både til aviser og til de som feirer i Lofoten. Det de var glad for, var at det var satt av et deponi på 25 mill. kr. Alle vet at hvis ikke jobben følges opp i Nasjonal transportplan, står det at de pengene skal brukes på Korgenfjellet. Så pengene vil i alle fall komme Nordland til gode. Slik som jeg har oppfattet våre forlikspartnere, har vi i fellesskap en intensjon om å flytte Lofotens fastlandsforbindelse fram og la den få en fortløpende finansiering fra 2002.

Så videre til det med penger. Jeg er ikke sikker på om jeg oppfattet representanten Ivar Kristiansen helt rett, men slik som jeg oppfattet det, var det ikke kommet reelle penger til fergene. Det er kommet 80 mill. reelle kroner, som vil føre til at de som er storforbrukere i fergesektoren, får reduserte priser. Så vidt jeg har registrert av media, senest i radio i morges, er det stor glede hos pendlerne som bruker ferga, over at disse midlene nå er kommet på plass.

Statsråd Terje Moe Gustavsen: Når det gjelder rassikring, tar selvsagt Regjeringen flertallets håndtering til etterretning i forhold til det budsjettet som nå behandles. Det gjør vi også fordi vi har et felles mål – å prioritere rassikring, så også framover. Vi har mange utsatte strekninger i vårt land, og det krever både sentral og fylkeskommunal prioritering. Da er det slik at det er gjennomføring av disse prosjektene som gir folk trygghet. Det er ikke budsjetteknikken som gjør det. Rassikring er i stadig økende grad et spørsmål om investeringsprosjekter som er relativt store, og som må finne sin prioritet i forhold til andre investeringsprosjekter. Det kan ofte være en vanskelig avveining, men som dog allikevel må skje. Fra Regjeringens side vil vi fortsatt prioritere rassikring, og da vil vi samtidig vurdere hvordan vi best kan gjøre det, både rent faktisk og teknisk.

Presidenten: Fleire har ikkje bede om ordet til sakene nr. 1 og 2.
(Votering, sjå nedanfor og side 1300)

S a k n r . 3

Innstilling fra familie-, kultur- og administrasjonskomiteen om samtykke til godkjenning av avgjerd i EØS-komiteen nr. 100/2000 av 10. november 2000 om endring av protokoll 31 til EØS-avtala om deltaking frå EFTA/EØS-statane i Fellesskapet sitt program for forvaltningsnett (IDA-programmet) (Innst. S. nr. 81 (2000-2001), jf. St.prp. nr. 18 (2000-2001))

Presidenten: Ingen har bede om ordet.
(Votering, sjå side 1299)

K i r s t i K o l l e G r ø n d a h l gjeninntok her presidentplassen.

Etter at det var ringt til votering i 5 minutter, uttalte **presidenten:** Det skal nå voteres i sakene nr. 1-3.

Votering i sak nr. 1

Presidenten: Under debatten er det satt fram 7 forslag. Det er

- forslagene nr. 1, 6 og 7, fra Inge Myrvoll på vegne av Sosialistisk Venstreparti
- forslagene nr. 2, 3 og 4, fra Oddvard Nilsen på vegne av Fremskrittspartiet og Høyre
- forslag nr. 5, fra Oddvard Nilsen på vegne av Høyre og Sosialistisk Venstreparti.

Presidenten vil først ta opp forslagene utenfor rammeområdet.

Forslagene nr. 6 og 7, fra Sosialistisk Venstreparti, tas opp til votering.

Forslag nr. 6 lyder:

«1. Den valgte trasé på E6 Skjerdingsstad-Jaktøyen i Sør-Trøndelag forkastes, og det arbeides vidare med alternativer utenom Melhus sentrum.

2. De foreslåtte bevilgninger nyttes til å utbedre forholdene ved Gimse og Meeppen bru.»

Forslag nr. 7 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen komme tilbake til Stortinget med et forslag om resultatstyrt finansiering av

kollektivtrafikken, som økte tilskudd utover dagens finansiering av kollektivtilbudet.»

V o t e r i n g :

Forslagene fra Sosialistisk Venstreparti ble mot 5 stemmer ikke bifalt.

Presidenten: Forslag nr. 5, fra Høyre og Sosialistisk Venstreparti, tas opp til votering. Forslaget lyder:

«Stortinget ber Regjeringen utarbeide en ordning med ungdomskort der staten bidrar økonomisk og komme tilbake til dette i statsbudsjettet for 2002.»

V o t e r i n g :

Forslaget fra Høyre og Sosialistisk Venstreparti ble med 82 mot 22 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 15.26.18)

Presidenten: Forslagene nr. 2, 3 og 4, fra Fremskrittspartiet og Høyre, tas opp til votering.

Forslag nr. 2 lyder:

«1. Innehavere av sertifikat med tillatelse til å føre motorvogn med høyst 8 passasjerer og totalvekt 3 500-7 500 kg kan fornye disse uten å få sine rettigheter redusert.

2. Fornyselsen av sertifikater bør kunne foretas gebyrfritt, da dem det gjelder har fått utstedt sitt sertifikat med rettigheter for 100 år.»

Forslag nr. 3 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen selge BaneTele etter at selskapet er omdannet til aksjeselskap.»

Forslag nr. 4 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen omdanne Posten Norge BA til aksjeselskap.»

V o t e r i n g :

Forslagene fra Fremskrittspartiet og Høyre ble med 74 mot 32 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 15.26.38)

Presidenten: Det skal nå voteres over rammeområde 18. Forslag nr. 1, fra Sosialistisk Venstreparti, tas først opp til votering. Forslaget lyder:

«Rammeområde 18

I

På statsbudsjettet for 2001 bevilges under:

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
U t g i f t e r				
1060		Kystadministrasjon (jf. kap. 4060)		
	1	Driftsutgifter	80 000 000	
	47	Innkjøp av EDB-utstyr, kan overføres	2 400 000	
	70	Tilskudd Redningsselskapet	52 000 000	

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
1064		Havnetjenesten (jf. kap. 4064)		
	30	Fiskerihavneanlegg, <i>kan overføres, kan nyttes under postene 24, 33, 45 og 60</i>	164 700 000	
	33	Farleder, <i>kan overføres, kan nyttes under postene 24, 30, 45 og 60</i>	30 000 000	
	45	Vedlikehold av fiskerihavneanlegg, <i>kan overføres, kan nyttes under postene 24, 30, 33 og 60</i>	10 000 000	
	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg, <i>kan overføres, kan nyttes under postene 24, 30, 33 og 45</i>	50 000 000	
1065		Fyrtjenesten (jf. kap. 4065)		
	1	Driftsutgifter	187 700 000	
	30	Nyanlegg, <i>kan overføres</i>	20 000 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	25 000 000	
1066		Lostjenesten (jf. kap. 4066)		
	1	Driftsutgifter	351 900 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	13 450 000	
1067		Trafikksentraler (jf. kap. 4067)		
	1	Driftsutgifter	22 750 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	6 250 000	
1070		Elektroniske navigasjonshjelpemidler (jf. kap. 4070)		
	1	Driftsutgifter	25 500 000	
	70	Tilskudd til utbygging og drift av Loran C, <i>kan overføres</i>	8 600 000	
1300		Samferdselsdepartementet (jf. kap. 4300)		
	1	Driftsutgifter	86 600 000	
	70	Tilskudd til internasjonale organisasjoner	12 900 000	
	71	Tilskudd til trafikksikkerhetsformål m.v.	13 700 000	
1301		Forskning og utvikling m.v.		
	21	Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet m.v.	9 200 000	
	50	Samferdselsforskning, <i>kan overføres</i>	72 800 000	
	70	Tilskudd til rasjonell og miljøvennlig transport, <i>kan overføres</i>	15 000 000	
1310		Flytransport		
	70	Godtgjørelse for innenlandske flyruter, <i>kan nyttes under kap. 1311 post 71</i>	387 800 000	
1311		Tilskudd til regionale flyplasser		
	70	Tilskudd til Luftfartsverkets regionale flyplasser ..	94 200 000	
	71	Tilskudd til ikke-statlige flyplasser, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1310 post 70</i>	9 800 000	
1313		Luftfartstilsynet (jf. kap. 4313)		
	1	Driftsutgifter	108 800 000	
1314		Havarikommisjonen for sivil luftfart		
	1	Driftsutgifter	16 000 000	

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
1320		Statens vegvesen (jf. kap. 4320)		
	23	Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m., <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	6 029 300 000	
	24	Statens vegvesens produksjon, <i>kan overføres</i>	-110 000 000	
	30	Riksveginvesteringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23</i>	4 097 600 000	
	33	Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift, <i>kan overføres</i>	101 800 000	
1330		Særskilte transporttiltak		
	70	Tilskudd til Hurtigruten	195 900 000	
	71	Tilskudd til ekspressbuss, <i>kan overføres</i>	50 000 000	
1350		Jernbaneverket (jf. kap. 4350)		
	23	Drift og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	2 773 000 000	
	25	Drift og vedlikehold av Gardermobanen, <i>kan overføres</i>	83 300 000	
	30	Investeringer i linjen, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23</i>	1 188 400 000	
1351		Overføringer til NSB BA		
	70	Betaling for persontransporttjenester	987 000 000	
1354		Statens jernbanetilsyn		
	1	Driftsutgifter	12 000 000	
1360		Samferdselsberedskap		
	1	Driftsutgifter	5 440 000	
	30	Transport- og sambandsanlegg, utstyr m.v., <i>kan overføres</i>	10 000 000	
	70	Beredskapslagring, <i>kan overføres</i>	519 000	
	71	Tilskudd til samfunnspålagte oppgaver vedrørende Totalforsvaret	25 950 000	
1370		Kjøp av posttjenester		
	70	Betaling for ulønnsomme posttjenester	540 000 000	
1380		Post- og teletilsynet (jf. kap. 4380)		
	1	Driftsutgifter	139 000 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	22 300 000	
2450		Luftfartsverket (jf. kap. 5450, 5491 og 5603)		
	24	Driftsresultat:		
		1 Driftsinntekter	-2 401 900 000	
		2 Inntekter regionale flyplasser	-219 300 000	
		3 Fra reguleringsfondet	-76 900 000	
		4 Driftsutgifter, <i>overslagsbevilgning</i>	1 622 300 000	
		5 Driftsutgifter regionale flyplasser, <i>overslagsbevilgning</i>	206 700 000	
		6 Avskrivninger	360 000 000	
		7 Renter av statens kapital	35 100 000	
		8 Til investeringsformål	340 000 000	
	30	Flyplassanlegg, <i>kan overføres</i>	-134 000 000	
		Totale utgifter.....	700 000 000	
				<u>18 594 559 000</u>

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
I n n t e k t e r				
4060		Kystadministrasjon (jf. kap. 1060)		
	1	Salg av fyr- og merkelister	45 000	
	7	Refusjoner	10 000	
4064		Havnetjenesten (jf. kap. 1064)		
	7	Refusjoner	10 000	
4065		Fyrtjenesten (jf. kap. 1065)		
	2	Alminnelig kystgebyr	70 580 000	
	7	Refusjoner	10 000	
	42	Salg av bygninger, inventar og andre inntekter	250 000	
4066		Lostjenesten (jf. kap. 1066)		
	1	Losgebyr	374 600 000	
	4	Salg/avhendelse av losbåter	10 000	
	7	Refusjoner	10 000	
4067		Trafikksentraler (jf. kap. 1067)		
	1	Sikkerhetsgebyr Grenland	6 080 000	
	2	Sikkerhetsgebyr Sture og Mongstad	5 130 000	
	4	Sikkerhetsgebyr trafikksentral Oslofjorden	11 540 000	
4070		Elektroniske navigasjonshjelpemidler (jf. kap. 1070)		
	7	Refusjoner	2 910 000	
4300		Samferdselsdepartementet (jf. kap. 1300)		
	1	Refusjon fra Utenriksdepartementet	1 800 000	
4313		Luftfartstilsynet (jf. kap. 1313)		
	1	Gebyrinntekter	34 900 000	
4320		Statens vegvesen (jf. kap. 1320)		
	1	Salgsinntekter m.m.	15 800 000	
	2	Diverse gebyrer	247 600 000	
4350		Jernbaneverket (jf. kap. 1350)		
	1	Kjørevegsavgift	60 000 000	
	2	Salg av utstyr og tjenester m.v.	130 000 000	
	4	Leieinntekter	30 000 000	
	6	Videresalg av elektrisitet til togdrift	151 400 000	
	7	Betaling for bruk av Gardermobanen	83 300 000	
	37	Anleggsbidrag	29 000 000	
4380		Post- og teletilsynet (jf. kap. 1380)		
	1	Diverse avgifter og gebyrer	151 300 000	
5450		Luftfartsverket (jf. kap. 2450)		
	35	Til investeringsformål	340 000 000	
5611		Renter av lån til NSB BA med datterselskaper		
	80	Renter av lån til NSB BA	124 000 000	
	81	Renter av lån til NSB Gardermobanen AS	73 000 000	
5612		Renter av lån til Posten Norge BA		
	81	Renter av ansvarlig lån	26 000 000	

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
5619		Renter av lån til Oslo Lufthavn AS		
	80	Renter	500 000 000	
		Totale inntekter		2 469 285 000

II

Tilsagnsfullmakter

Stortinget samtykker i at Fiskeridepartementet i 2001 kan gi tilsagn for inntil 7 000 000 kroner utover gitt bevilgning under kap. 1064 Havnetjenesten post 60 Tilskudd til fiskerihavneanlegg.

III

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Fiskeridepartementet i 2001 kan overskride bevilgningen for 2001 mot tilsvarende merinntekter under de kapitler og poster som er oppgitt i tabellen nedenfor:

Fullmakt til å overskride bevilgninger under	mot tilsvarende merinntekter under
Kap. 1060 post 1	Kap. 4060 postene 1 og 7
Kap. 1064	Kap. 4064 post 7
Kap. 1065 post 1	Kap. 4065 post 7
Kap. 1066 post 1	Kap. 4066 post 1

IV

Luftfartsformål

Stortinget samtykker i at:

- Luftfartsverket kan i 2001, uten framlegg for Stortinget, og såfremt det er dekning på reguleringsfondet:
 - avvike sitt driftsbudsjett.
 - avvike sitt investeringsbudsjett med inntil 50 mill. kroner.
- Luftfartsverket kan i 2001 overføre inntil 10 mill. kroner av bevilgningen på kap. 2450 Luftfartsverket, post 30 Flyplassanlegg, til post 94 Aksjeinnskudd, i forbindelse med erverv eller tegning av aksjer i andre selskaper enn Oslo Lufthavn AS.
- Luftfartsverket kan i 2001 bestille rullende materiell, begrenset til 100 mill. kroner utover gitte bevilgninger på post 30 Flyplassanlegg.
- Luftfartsverket kan i 2001 bestille flynavigasjonsanlegg og inngå forpliktelser vedrørende bygg og anlegg, begrenset til 100 mill. kroner utover gitte bevilgninger på post 30 Flyplassanlegg.
- Luftfartsverket gis fullmakt til å inngå avtaler om forskuttering av flyplassanlegg som er prioritert i planperioden 1998-2007, likevel slik at samlet, løpende refusjonsforpliktelse ikke overstiger 50 mill. kroner. Tidspunkt for refusjon – uten renter – fastsettes ved inngåelse av avtale om forskuttering.
- Luftfartsverket kan motta anleggsbidrag/eksterne tilskudd til flyplassanlegg som ikke er prioritert i løpende investeringsplaner, under forutsetning av at tilskuddet fører til at prosjektet blir bedriftsøkonomisk

lønnsomt med en realavkastning på minst 7 pst. og på de vilkår at bidragsytere fraskriver seg alle rettigheter i forhold til infrastruktur og dennes utforming samt framtidige inntekter.

- Luftfartsverket kan i 2001, uten framlegg for Stortinget, overskride kap. 2450 Luftfartsverket, post 30 Flyplassanlegg, mot tilsvarende inntekter under kap. 5450 Luftfartsverket, post 36 Forskuttering av flyplassanlegg.
- Luftfartsverket kan i 2001, uten framlegg for Stortinget, overskride kap. 2450 Luftfartsverket, post 30 Flyplassanlegg, mot tilsvarende inntekter under kap. 5450 Luftfartsverket, post 37 Anleggsbidrag.

V

Vegformål

Stortinget samtykker i at:

- Statens vegvesen kan overskride bevilgningene for 2001 på kap. 1320 Statens vegvesen, post 23 Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m. og post 30 Riksveginvesteringer, mot tilsvarende merinntekter på kap. 4320 Statens vegvesen, post 1 Salgsinntekter m.m.
- Statens vegvesen kan overskride bevilgningene for 2001 på kap. 1320 Statens vegvesen, post 23 Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m., tilsvarende merinntekter på kap. 4320 Statens vegvesen, post 2 Diverse gebyrer.
- Statens vegvesen kan i 2001 bestille maskiner, materiell og driftsbygninger m.v., begrenset til 100 mill. kroner utover forutsatte brutto investeringer på kap. 1320 Statens vegvesen, post 24 Statens vegvesens produksjon.
- Statens vegvesen kan i 2001 forplikte seg for framtidige budsjetterminer for opp til 500 mill. kroner utover gitte bevilgninger på kap. 1320 Statens vegvesen, post 30 Riksveginvesteringer, for investeringsprosjekter som ikke er omtalt med kostnadsoverslag for Stortinget.
- Statens vegvesen kan i 2001 gi tilsagn om statsgaranti for inntil 150 mill. kroner for 2. prioritetslån til anskaffelse og ombygging av ferjer i tilskuddsberettiget riksvegferjedrift, men slik at totalrammen for nye tilsagn og gammelt ansvar ikke overstiger 1 150 mill. kroner. Beløpene inkluderer et påslag på 10 pst. til dekning av eventuelle inndrivingskostnader.
- Fusa og Kvinnherad kommuner, Fusa kraftlag, Frank Mohn Fusa A/S og fl., Hordaland fylke, gis anledning til å forskuttede inntil 80 mill. kroner til Rv 48 Ådland – Holmefjord. Forskuddet refunderes, uten kompensasjon for renter og prisstigning. Refusjonstiden fastsettes i forbindelse med utarbeidelsen av handlingsprogrammet for perioden 2002-2011.

7. Stord kommune, Fitjar kommune og Sunnhordaland Interkommunale Miljøverk, Hordaland fylke, gis anledning til å forskuttere inntil 15 mill. kroner til Rv 545 Utslettvegen–Dypvik. Forskuddet refunderes, uten kompensasjon for renter og prisstigning, i perioden 2002-2005.

VI

Jernbaneformål

Stortinget samtykker i at:

1. Jernbaneverket kan i 2001 overskride bevilgningene for 2001 under kap. 1350 Jernbaneverket, post 23 Drift og vedlikehold og post 30 Investeringer i linjen, tilsvarende regnskapsførte merinntekter under kap. 4350 Jernbaneverket, postene 2 Salg av utstyr og tjenester m.v., post 6 Videresalg av elektrisitet til togdrift og post 8 Til betaling av utestående forpliktelser på Gardermoen.
2. Jernbaneverket kan i 2001 bestille materiell, begrenset til 200 mill. kroner utover gitte bevilgninger.
3. Jernbaneverket kan i 2001 forplikte seg for framtidige budsjetterminer for opp til 50 mill. kroner utover gitte bevilgninger på kap. 1350 Jernbaneverket, post 30 Investeringer i linjen, for investeringsprosjekter som ikke er omtalt med kostnadsoverslag overfor Stortinget.
4. Jernbaneverket kan i 2001 motta anleggsbidrag fra eksterne aktører under forutsetning av at eventuelle bidragsytere fraskriver seg alle rettigheter i forhold til infrastruktur og utforming av denne, samt framtidige inntekter.
5. Jernbaneverket kan i 2001, uten framlegg for Stortinget, overskride bevilgningen på kap. 1350 Jernbaneverket, post 30 Investeringer i linjen, mot tilsvarende merinntekt under kap. 4350 Jernbaneverket, post 37 Anleggsbidrag.
6. Jernbaneverket kan i 2001 motta 20 mill. kroner fra LKAB til utbygging av nytt kryssingsspor ved Katterat stasjon på Ofotbanen mot tilbakebetaling – krone mot krone uten renter – i 2004.
7. Jernbaneverket kan i 2001 overskride bevilgningene på kap. 1350 Jernbaneverket, post 25 Drift og vedlikehold Gardermobanen, mot tilsvarende merinntekter på kap. 4350 Jernbaneverket, post 7 Betaling for bruk av Gardermobanen.
8. Jernbaneverket får fullmakt til å opprette aksjeselskap, med aksjekapital tilsvarende minimumskravet i aksjeloven.
9. Benevnelsen av kap. 5611 endres til Renter av lån til NSB BA med datterselskaper, og benevnelsen av kap. 5611 post 80 endres til Renter av lån til NSB BA.

VII

Post og Telekommunikasjoner

Stortinget samtykker i at:

1. Post- og teletilsynet kan i 2001 bestille materiell for inntil 4 mill. kroner utover gitte bevilgninger.
2. Post- og teletilsynet kan i 2001 overføre inntil 10 mill. kroner til eller fra reguleringsfondet.»

V o t e r i n g :

Forslaget fra Sosialistisk Venstreparti ble mot 5 stemmer ikke bifalt.

Komiteen hadde innstillet:

Rammeområde 8 (Samferdsel)

I

På statsbudsjettet for 2001 bevilges under:

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
U t g i f t e r				
1060		Kystadministrasjon (jf. kap. 4060)		
	1	Driftsutgifter	80 000 000	
	47	Innkjøp av EDB-utstyr, <i>kan overføres</i>	2 400 000	
	70	Tilskudd Redningsselskapet	53 300 000	
1064		Havnetjenesten (jf. kap. 4064)		
	30	Fiskerihavneanlegg, <i>kan overføres, kan nyttes under postene 24, 33, 45 og 60</i>	164 700 000	
	33	Farleder, <i>kan overføres, kan nyttes under postene 24, 30, 45 og 60</i>	30 000 000	
	45	Vedlikehold av fiskerihavneanlegg, <i>kan overføres, kan nyttes under postene 24, 30, 33 og 60</i>	10 000 000	
	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg, <i>kan overføres, kan nyttes under postene 24, 30, 33 og 45</i>	50 000 000	

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
1065		Fyrtjenesten (jf. kap. 4065)		
	1	Driftsutgifter	187 700 000	
	30	Nyanlegg, <i>kan overføres</i>	20 000 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	25 000 000	
1066		Lostjenesten (jf. kap. 4066)		
	1	Driftsutgifter	351 900 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	13 450 000	
1067		Trafikksentraler (jf. kap. 4067)		
	1	Driftsutgifter	22 750 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	6 250 000	
1070		Elektroniske navigasjonshjelpemidler (jf. kap. 4070)		
	1	Driftsutgifter	25 500 000	
	70	Tilskudd til utbygging og drift av Loran C, <i>kan overføres</i>	8 600 000	
1300		Samferdselsdepartementet (jf. kap. 4300)		
	1	Driftsutgifter	86 600 000	
	70	Tilskudd til internasjonale organisasjoner	12 900 000	
	71	Tilskudd til trafikksikkerhetsformål m.v.	13 700 000	
1301		Forskning og utvikling m.v.		
	21	Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet m.v.	9 200 000	
	50	Samferdselsforskning, <i>kan overføres</i>	72 800 000	
	70	Tilskudd til rasjonell og miljøvennlig transport, <i>kan overføres</i>	15 000 000	
1310		Flytransport		
	70	Godtgjørelse for innenlandske flyruter, <i>kan nyttes under kap. 1311 post 71</i>	387 800 000	
1311		Tilskudd til regionale flyplasser		
	70	Tilskudd til Luftfartsverkets regionale flyplasser	94 200 000	
	71	Tilskudd til ikke-statlige flyplasser, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1310 post 70</i>	9 800 000	
1313		Luftfartstilsynet (jf. kap. 4313)		
	1	Driftsutgifter	108 800 000	
1314		Havarikommisjonen for sivil luftfart		
	1	Driftsutgifter	16 000 000	
1320		Statens vegvesen (jf. kap. 4320)		
	23	Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m., <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	6 062 800 000	

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
	24	Statens vegvesens produksjon, <i>kan overføres</i>	-110 000 000	
	30	Riksveginvesteringer, <i>kan overføres</i> , <i>kan nyttes under post 23</i>	4 057 800 000	
	31	Rassikring, <i>kan overføres</i> , <i>kan nyttes under post 23 og 30</i>	145 000 000	
	33	Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift, <i>kan overføres</i>	101 800 000	
1330		Særskilte transporttiltak		
	70	Tilskudd til Hurtigruten	195 900 000	
	71	Tilskudd til ekspressbusser, <i>kan overføres</i>	50 000 000	
1350		Jernbaneverket (jf. kap. 4350)		
	23	Drift og vedlikehold, <i>kan overføres</i> , <i>kan nyttes under post 30</i>	2 773 000 000	
	25	Drift og vedlikehold av Gardermobanen, <i>kan overføres</i>	83 300 000	
	30	Investeringer i linjen, <i>kan overføres</i> , <i>kan nyttes under post 23</i>	1 048 400 000	
1351		Overføringer til NSB BA		
	70	Betaling for persontransporttjenester	987 000 000	
1354		Statens jernbanetilsyn		
	1	Driftsutgifter	12 000 000	
1360		Samferdselsberedskap		
	1	Driftsutgifter	5 440 000	
	30	Transport- og sambandsanlegg, utstyr m.v., <i>kan overføres</i>	10 000 000	
	70	Beredskapslagring, <i>kan overføres</i>	519 000	
	71	Tilskudd til samfunnspålagte oppgaver vedrørende Totalforsvaret	25 950 000	
1370		Kjøp av posttjenester		
	70	Betaling for ulønnsomme posttjenester	540 000 000	
1380		Post- og teletilsynet (jf. kap. 4380)		
	1	Driftsutgifter	139 000 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	22 300 000	
2450		Luftfartsverket (jf. kap. 5450, 5491 og 5603)		
	24	Driftsresultat:		
		1 Driftsinntekter	-2 401 900 000	
		2 Inntekter regionale flyplasser	-219 300 000	
		3 Fra reguleringsfondet	-76 900 000	
		4 Driftsutgifter, <i>overslagsbevilgning</i>	1 622 300 000	
		5 Driftsutgifter regionale flyplasser, <i>overslagsbevilgning</i>	206 700 000	
		6 Avskrivninger	360 000 000	
		7 Renter av statens kapital	35 100 000	
		8 Til investeringsformål	340 000 000	
	30	Flyplassanlegg, <i>kan overføres</i>	700 000 000	
		Totale utgifter		18 594 559 000

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
I n n t e k t e r				
4060		Kystadministrasjon (jf. kap. 1060)		
	1	Salg av fyr- og merkelister	45 000	
	7	Refusjoner	10 000	
4064		Havnetjenesten (jf. kap. 1064)		
	7	Refusjoner	10 000	
4065		Fyrtjenesten (jf. kap. 1065)		
	2	Alminnelig kystgebyr	70 580 000	
	7	Refusjoner	10 000	
	42	Salg av bygninger, inventar og andre inntekter	250 000	
4066		Lostjenesten (jf. kap. 1066)		
	1	Losgebyr	374 600 000	
	4	Salg/avhendelse av losbåter	10 000	
	7	Refusjoner	10 000	
4067		Trafikksentraler (jf. kap. 1067)		
	1	Sikkerhetsgebyr Grenland	6 080 000	
	2	Sikkerhetsgebyr Sture og Mongstad	5 130 000	
	4	Sikkerhetsgebyr trafikkentral Oslofjorden	11 540 000	
4070		Elektroniske navigasjonshjelpemidler (jf. kap. 1070)		
	7	Refusjoner	2 910 000	
4300		Samferdselsdepartementet (jf. kap. 1300)		
	1	Refusjon fra Utenriksdepartementet	1 800 000	
4313		Luftfartstilsynet (jf. kap. 1313)		
	1	Gebyrinntekter	34 900 000	
4320		Statens vegvesen (jf. kap. 1320)		
	1	Salgsinntekter m.m.	15 800 000	
	2	Diverse gebyrer	247 600 000	
4350		Jernbaneverket (jf. kap. 1350)		
	1	Kjørevegsavgift	60 000 000	
	2	Salg av utstyr og tjenester m.v.	130 000 000	
	4	Leieinntekter	30 000 000	
	6	Videresalg av elektrisitet til togdrift	151 400 000	
	7	Betaling for bruk av Gardermobanen	83 300 000	
	37	Anleggsbidrag	29 000 000	
4380		Post- og teletilsynet (jf. kap. 1380)		
	1	Diverse avgifter og gebyrer	151 300 000	
5450		Luftfartsverket (jf. kap. 2450)		
	35	Til investeringsformål	340 000 000	
5611		Renter av lån til NSB BA med datterselskaper		
	80	Renter av lån til NSB BA	124 000 000	
	81	Renter av lån til NSB Gardermobanen AS	73 000 000	
5612		Renter av lån til Posten Norge BA		

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
	81	Renter av ansvarlig lån	26 000 000	
5619		Renter av lån til Oslo Lufthavn AS		
	80	Renter	500 000 000	
		Totale inntekter		2 469 285 000

II

Tilsagnsfullmakter

Stortinget samtykker i at Fiskeridepartementet i 2001 kan gi tilsagn for inntil 7 000 000 kroner utover gitt bevilgning under kap. 1064 Havnetjenesten post 60 Tilskudd til fiskerihavneanlegg.

III

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Fiskeridepartementet i 2001 kan overskride bevilgningen for 2001 mot tilsvarende merinntekter under de kapitler og poster som er oppgitt i tabellen nedenfor:

Fullmakt til å overskride bevilgninger under	mot tilsvarende merinntekter under
Kap. 1060 post 1	Kap. 4060 postene 1 og 7
Kap. 1064	Kap. 4064 post 7
Kap. 1065 post 1	Kap. 4065 post 7
Kap. 1066 post 1	Kap. 4066 post 1

IV

Luftfartsformål

Stortinget samtykker i at:

- Luftfartsverket kan i 2001, uten framlegg for Stortinget, og såfremt det er dekning på reguleringsfondet:
 - avvike sitt driftsbudsjett.
 - avvike sitt investeringsbudsjett med inntil 50 mill. kroner.
- Luftfartsverket kan i 2001 overføre inntil 10 mill. kroner av bevilgningen på kap. 2450 Luftfartsverket post 30 Flyplassanlegg, til post 94 Aksjeinnskudd, i forbindelse med erverv eller tegning av aksjer i andre selskaper enn Oslo Lufthavn AS.
- Luftfartsverket kan i 2001 bestille rullende materiell, begrenset til 100 mill. kroner utover gitte bevilgninger på post 30 Flyplassanlegg.
- Luftfartsverket kan i 2001 bestille flynavigasjonsanlegg og inngå forpliktelser vedrørende bygg og anlegg, begrenset til 100 mill. kroner utover gitte bevilgninger på post 30 Flyplassanlegg.
- Luftfartsverket gis fullmakt til å inngå avtaler om forskuttering av flyplassanlegg som er prioritert i planperioden 1998-2007, likevel slik at samlet, løpende refusjonsforpliktelse ikke overstiger 50 mill. kroner. Tidspunkt for refusjon – uten renter – fastsettes ved inngåelse av avtale om forskuttering.
- Luftfartsverket kan motta anleggsbidrag/eksterne tilskudd til flyplassanlegg som ikke er prioritert i løpende investeringsplaner, under forutsetning av at

tilskuddet fører til at prosjektet blir bedriftsøkonomisk lønnsomt med en realavkastning på minst 7 pst. og på de vilkår at bidragsytere fraskriver seg alle rettigheter i forhold til infrastruktur og dennes utforming samt framtidige inntekter.

- Luftfartsverket kan i 2001, uten framlegg for Stortinget, overskride kap. 2450 Luftfartsverket post 30 Flyplassanlegg, mot tilsvarende inntekter under kap. 5450 Luftfartsverket post 36 Forskuttering av flyplassanlegg.
- Luftfartsverket kan i 2001, uten framlegg for Stortinget, overskride kap. 2450 Luftfartsverket post 30 Flyplassanlegg, mot tilsvarende inntekter under kap. 5450 Luftfartsverket post 37 Anleggsbidrag.

V

Vegformål

Stortinget samtykker i at:

- Statens vegvesen kan overskride bevilgningene for 2001 på kap. 1320 Statens vegvesen post 23 Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m. og post 30 Riksveginvesteringer, mot tilsvarende merinntekter på kap. 4320 Statens vegvesen post 1 Salgsinntekter m.m.
- Statens vegvesen kan overskride bevilgningene for 2001 på kap. 1320 Statens vegvesen post 23 Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m., tilsvarende merinntekter på kap. 4320 Statens vegvesen post 2 Diverse gebyrer.
- Statens vegvesen kan i 2001 bestille maskiner, materiell og driftsbygninger m.v., begrenset til 100 mill. kroner utover forutsatte brutto investeringer på kap. 1320 Statens vegvesen post 24 Statens vegvesens produksjon.
- Statens vegvesen kan i 2001 forplikte seg for framtidige budsjetterminner for opp til 500 mill. kroner utover gitte bevilgninger på kap. 1320 Statens vegvesen post 30 Riksveginvesteringer, for investeringsprosjekter som ikke er omtalt med kostnadsoverslag for Stortinget.
- Statens vegvesen kan i 2001 gi tilsagn om statsgaranti for inntil 150 mill. kroner for 2. prioritetslån til anskaffelse og ombygging av ferjer i tilskuddsberettiget riksvegferjedrift, men slik at totalrammen for nye tilsagn og gammelt ansvar ikke overstiger 1 150 mill. kroner. Beløpene inkluderer et påslag på 10 pst. til dekning av eventuelle inndrivingskostnader.
- Fusa og Kvinnherad kommuner, Fusa kraftlag, Frank Mohn Fusa A/S og fl., Hordaland fylke, gis anledning til å forskuttede inntil 80 mill. kroner til Rv 48 Ådland – Holmefjord. Forskuddet refunderes, uten kompensasjon.

sjon for renter og prisstigning. Refusjonstiden fastsettes i forbindelse med utarbeidelsen av handlingsprogrammet for perioden 2002-2011.

7. Stord kommune, Fitjar kommune og Sunnhordaland Interkommunale Miljøverk, Hordaland fylke, gis anledning til å forskuttere inntil 15 mill. kroner til Rv 545 Utslettvegen–Dypvik. Forskuddet refunderes, uten kompensasjon for renter og prisstigning, i perioden 2002-2005.

VI

Jernbaneformål

Stortinget samtykker i at:

1. Jernbaneverket kan i 2001 overskride bevilgningene for 2001 under kap. 1350 Jernbaneverket post 23 Drift og vedlikehold og post 30 Investeringer i linjen, tilsvarende regnskapsførte merinntekter under kap. 4350 Jernbaneverket, postene 2 Salg av utstyr og tjenester m.v. post 6 Videre salg av elektrisitet til togdrift og post 8 Til betaling av utestående forpliktelser på Gardermoen.
2. Jernbaneverket kan i 2001 bestille materiell, begrenset til 200 mill. kroner utover gitte bevilgninger.
3. Jernbaneverket kan i 2001 forplikte seg for framtidige budsjetterminer for opp til 50 mill. kroner utover gitte bevilgninger på kap. 1350 Jernbaneverket post 30 Investeringer i linjen, for investeringsprosjekter som ikke er omtalt med kostnadsoverslag overfor Stortinget.
4. Jernbaneverket kan i 2001 motta anleggsbidrag fra eksterne aktører under forutsetning av at eventuelle bidragsytere fraskriver seg alle rettigheter i forhold til infrastruktur og utforming av denne, samt framtidige inntekter.
5. Jernbaneverket kan i 2001, uten framlegg for Stortinget, overskride bevilgningen på kap. 1350 Jernbaneverket post 30 Investeringer i linjen, mot tilsvarende merinntekt under kap. 4350 Jernbaneverket post 37 Anleggsbidrag.

6. Jernbaneverket kan i 2001 motta 20 mill. kroner fra LKAB til utbygging av nytt kryssingsspor ved Katterat stasjon på Ofotbanen mot tilbakebetaling – krone mot krone uten renter – i 2004.
7. Jernbaneverket kan i 2001 overskride bevilgningene på kap. 1350 Jernbaneverket post 25 Drift og vedlikehold Gardermobanen, mot tilsvarende merinntekter på kap. 4350 Jernbaneverket post 7 Betaling for bruk av Gardermobanen.
8. Jernbaneverket får fullmakt til å opprette aksjeselskap, med aksjekapital tilsvarende minimumskravet i aksjeloven.
9. Benevnelsen av kap. 5611 endres til Renter av lån til NSB BA med datterselskaper, og benevnelsen av kap. 5611 post 80 endres til Renter av lån til NSB BA.

VII

Post og Telekommunikasjoner

Stortinget samtykker i at:

1. Post- og teletilsynet kan i 2001 bestille materiell for inntil 4 mill. kroner utover gitte bevilgninger.
2. Post- og teletilsynet kan i 2001 overføre inntil 10 mill. kroner til eller fra reguleringsfondet.

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

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling bifaltes med 75 mot 31 stemmer. (Voteringsutskrift kl. 15.27.17)

Votering i sak nr. 2

Komiteen hadde innstillet:

I

I statsbudsjettet for 2000 blir det gjort følgende endringer:

Kap.	Post	Formål:	Kroner
U t g i f t e r :			
1301		Forskning og utvikling m.v.	
	21	Utgreiingar vedrørende miljø, trafikktryggleik m.v., blir redusert med	1 900 000
		frå kr 13 200 000 til kr 11 300 000	
1314		Havarikommisjonen for sivil luftfart	
	01	Driftsutgifter, blir auka med	900 000
		frå kr 9 600 000 til kr 10 500 000	
1354		Statens jernbanetilsyn	
	01	Driftsutgifter, blir auka med	1 000 000
		frå kr 11 740 000 til kr 12 740 000	
I n n t e k t e r :			
5611		Renter til lån til NSB BA med datterselskap	
	80	Renter av lån til NSB BA, blir auka med	12 000 000
		frå kr 124 000 000 til kr 136 000 000	
	81(ny)	Renter av lån til NSB Gardermobanen AS, blir bevilga med	73 000 000

II

Stortinget samtykkjer i at:

Avviket i den sentrale statsrekneskapen pr. 31. desember 1999 på kap. 2450 Luftfartsverket, post 24 Driftsresultat, blir korrigert over konto for forskyvingar i balansen.

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling bifaltes enstemmig.

Votering i sak nr. 3

Komiteen hadde innstillet:

Stortinget samtykker i godkjenning av EØS-komiteavgjerd nr. 100/2000 av 10. november 2000 om endring

av protokoll 31 til EØS-avtale om deltaking frå EFTA/EØS-statane i Fellesskapet sitt program for forvaltingsrett (IDA-programmet).

V o t e r i n g :

Komiteens innstilling bifaltes enstemmig.

S a k n r . 4

Referat

Presidenten: Det foreligger ikke noe referat.

Møtet hevet kl. 15.30.
