

**Møte torsdag den 15. februar kl. 10**

President: *Kirsti Kolle Grøndahl*

Dagsorden (nr. 53):

1. Innstilling fra samferdselskomiteen om Nasjonal transportplan 2002-2011 (Innst. S. nr. 119 (2000-2001), jf. St.meld. nr. 46 (1999-2000) og to forslag oversendt fra Stortinget 11. oktober 2000)
2. Innstilling fra samferdselskomiteen om delvis bompengefinansiering av T-forbindelsen – Ny vegforbindelse mellom Karmøy, Haugesund og Tysvær kommuner i Rogaland (Innst. S. nr. 120 (2000-2001), jf. St.prp. nr. 72 (1999-2000))
3. Innstilling fra samferdselskomiteen om delvis bompengefinansiert utbygging av deler av E18 i Aust-Agder (Innst. S. nr. 121 (2000-2001), jf. St.prp. nr. 30 (2000-2001))
4. Innstilling fra samferdselskomiteen om forslag fra stortingsrepresentantene Thore Aksel Nistad, Christopher Stensaker, Lodve Solholm og Per Roar Bredvold om å opprette en felles ulykkeskomisjon for alle større ulykker innen transportsektoren (Innst. S. nr. 122 (2000-2001), jf. Dokument nr. 8:59 (1999-2000))
5. Innstilling fra samferdselskomiteen om forslag fra stortingsrepresentantene Terje Johansen og Odd Einar Dørum om å endre forskrift til veitrafikkloven slik at kollektivfelt bare kan brukes av minibusser som brukes i reell kollektiv sammenheng (Innst. S. nr. 123 (2000-2001), jf. Dokument nr. 8:78 (1999-2000))
6. Innstilling fra samferdselskomiteen om forslag fra stortingsrepresentantene Thore Aksel Nistad, Christopher Stensaker og Ulf Erik Knudsen om å øke fartsgrensen på motorveger klasse A fra 90 km/t til 110 km/t (Innst. S. nr. 124 (2000-2001), jf. Dokument nr. 8:80 (1999-2000))
7. Innstilling fra samferdselskomiteen om forslag fra stortingsrepresentantene Per Sandberg, Thore Aksel Nistad og Christopher Stensaker om å stoppe prosjektet E6 gjennom Steinkjer i Nord-Trøndelag og å ta folkekravet om at ny E6 blir bygget utenom Steinkjer sentrum på alvor (Innst. S. nr. 125 (2000-2001), jf. Dokument nr. 8:84 (1999-2000))
8. Innstilling fra samferdselskomiteen om forslag fra stortingsrepresentantene Robert Eriksson, Thore Aksel Nistad og Christopher Stensaker om å omdanne Norges Statsbaner BA (NSB BA) til et ordinært aksjeselskap, samt åpne for konkurranse på Jernbaneløst anlegg (Innst. S. nr. 126 (2000-2001), jf. Dokument nr. 8:9 (2000-2001))
9. Referat

**Presidenten:** Det foreligger fire permisjonssøknader:

- fra representanten Finn Kristian *Marthinsen* om permisjon i tiden fra og med 20. februar til og med 22. februar for å delta i møte i Den vesteuropeiske unions parlamentarikerforsamling i Moskva
- fra representanten Valgerd Svarstad *Haugland* om permisjon i tiden fra og med 20. februar til og med 22. februar for etter invitasjon å være gjesteforeleser ved Family Studies ved Brigham Young University i Utah, USA
- fra representantene Jan *Simonsen* og Gunhild *Øyangen* om permisjon i tiden fra og med 20. februar til og med 22. februar – begge for å delta i «IV Interparliamentary Transatlantic Drugs Conference» i Santa Cruz, Bolivia

Etter forslag fra presidenten ble enstemmig besluttet:

1. Søknadene behandles straks og innvilges.
2. Følgende vararepresentanter innkalles for å møte i permisjonstiden:  
For Akerhus fylke: Einar *Holstad*  
For Buskerud fylke: Unni Hennum *Lie*  
For Rogaland fylke: Torill Haaland *Horpestad*  
For Sør-Trøndelag fylke: Inga *Balstad*

**Presidenten:** Representanten Per-Kristian Foss vil fremsette et privat forslag.

**Per-Kristian Foss (H):** Jeg tillater meg på vegne av Jan Petersen, Børge Brende og meg selv å legge frem forslag om utredning av og forslag til nye saldoavskrivningssatser.

**Presidenten:** Forslaget vil bli behandlet på reglementsmessig måte.

Etter ønske fra samferdselskomiteen vil presidenten foreslå at sakene nr. 1–8 behandles under ett – og anser det vedtatt.

#### S a k n r . 1

*Innstilling fra samferdselskomiteen om Nasjonal transportplan 2002-2011* (Innst. S. nr. 119 (2000-2001), jf. St.meld. nr. 46 (1999-2000) og to forslag oversendt fra Stortinget 11. oktober 2000)

#### S a k n r . 2

*Innstilling fra samferdselskomiteen om delvis bompengefinansiering av T-forbindelsen – Ny vegforbindelse mellom Karmøy, Haugesund og Tysvær kommuner i Rogaland* (Innst. S. nr. 120 (2000-2001), jf. St.prp. nr. 72 (1999-2000))

#### S a k n r . 3

*Innstilling fra samferdselskomiteen om delvis bompengefinansiert utbygging av deler av E18 i Aust-Agder* (Innst. S. nr. 121 (2000-2001), jf. St.prp. nr. 30 (2000-2001))

## S a k n r . 4

*Innstilling fra samferdselskomiteen om forslag fra stortingsrepresentantene Thore Aksel Nistad, Christopher Stensaker, Lodve Solholm og Per Roar Bredvold om å opprette en felles ulykkeskommisjon for alle større ulykker innen transportsektoren (Innst. S. nr. 122 (2000-2001), jf. Dokument nr. 8:59 (1999-2000))*

## S a k n r . 5

*Innstilling fra samferdselskomiteen om forslag fra stortingsrepresentantene Terje Johansen og Odd Einar Dørum om å endre forskrift til veintrafikkloven slik at kollektivfelt bare kan brukes av minibusser som brukes i reell kollektiv sammenheng (Innst. S. nr. 123 (2000-2001), jf. Dokument nr. 8:78 (1999-2000))*

## S a k n r . 6

*Innstilling fra samferdselskomiteen om forslag fra stortingsrepresentantene Thore Aksel Nistad, Christopher Stensaker og Ulf Erik Knudsen om å øke fartsgrensen på motorveger klasse A fra 90 km/t til 110 km/t (Innst. S. nr. 124 (2000-2001), jf. Dokument nr. 8:80 (1999-2000))*

## S a k n r . 7

*Innstilling fra samferdselskomiteen om forslag fra stortingsrepresentantene Per Sandberg, Thore Aksel Nistad og Christopher Stensaker om å stoppe prosjektet E6 gjennom Steinkjer i Nord-Trøndelag og å ta folkekravet om at ny E6 blir bygget utenom Steinkjer sentrum på alvor (Innst. S. nr. 125 (2000-2001), jf. Dokument nr. 8:84 (1999-2000))*

## S a k n r . 8

*Innstilling fra samferdselskomiteen om forslag fra stortingsrepresentantene Robert Eriksson, Thore Aksel Nistad og Christopher Stensaker om å omdanne Norges Statsbaner BA (NSB BA) til et ordinært aksjeselskap, samt åpne for konkurranse på Jernbaneverkets anlegg (Innst. S. nr. 126 (2000-2001), jf. Dokument nr. 8:9 (2000-2001))*

**Presidenten:** Etter ønske fra samferdselskomiteen vil presidenten foreslå at debatten blir begrenset til 4 timer og 55 minutter, og at taletiden blir fordelt slik på gruppene:

Arbeiderpartiet 120 minutter, Kristelig Folkeparti 45 minutter, Fremskrittspartiet og Høyre 40 minutter hver, Senterpartiet 20 minutter, Sosialistisk Venstreparti 15 minutter, Venstre 10 minutter og representanten Bastesen 5 minutter.

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

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

– Det anses vedtatt.

**Oddvard Nilsen (H)** (komiteens leder og ordfører for sak nr. 1): Innstillingen knyttet til St.meld. nr. 46, Nasjonal transportplan, som vi i dag behandler, representerer på mange måter noe nytt i norsk samferdsel. Det nye består i at en nå behandler de ulike sektorene i en og samme melding.

Omleggingen er et viktig signal om at det er nødvendig å se hele samferdselssektoren under ett, og så utfra denne helheten bestemme ressursbruken. En slik systemendring som Nasjonal transportplan representerer, må en nødvendigvis høste erfaringer med før en eventuelt finner den endelige formen på et slikt dokument.

Innstillingen som ligger på bordet om Nasjonal transportplan, er svært omfattende, men jeg skal ærlig innrømme at den kanskje ikke er så lesbar som ønskelig kunne være. Det er flere grunner til det. Noe av årsaken er å finne i hvordan St.meld. nr. 46 er bygd opp. Det blir lett uoversiktlig når samme tema behandles flere steder, men under ulike overskrifter og med ulik tekst. Det forvirrer enda mer når en snakker om stamveger og jernbanestrekninger under ulike kapitler for så å skrive om de samme prosjektene under ulike korridorer. Det forvirrer også når en detaljert omtaler en referansestrategi for så senere å gå i detalj om en såkalt anbefalt strategi. I meldingen bruker en også i stor grad stedsnavn under prosjektbeskrivelsen. Når så kartmaterialet som følger meldingen, er meget grovt, blir det nødvendig med meget gode kunnskaper i norgesgeografi for å følge med i denne meldingen.

Alt dette gjør at arbeidet med innstillingen har vært vanskeligere enn nødvendig, og kanskje bærer også innstillingen preg av det. Medlemmene i samferdselskomiteen har muligens den store og hele oversikten, men for andre, som ikke har vært igjennom prosessen i komiteen knyttet til innstillingen, blir dette ikke lett tilgjengelig. Komiteen har derfor i innstillingen gitt visse signaler om hvordan meldingen kunne gjøres mer oversiktig og leservennlig. Komiteen peker bl.a. på at en burde nytte en samlet oversikt over prosjekter innen de ulike sektorene, slik at en slipper å lese side opp og side ned og notere prosjekter for å få til en oversikt for seg selv. Det er uønskelig tungvint.

Det får være nok så langt om selve strukturen.

Jeg regner med at de andre partiene gjennom innlegg vil gjøre kjent sine prioriteringer, og vil derfor nå konsentrere meg om Høyres merknader i innstillingen til Nasjonal transportplan. Det er umulig i ett enkelt innlegg å dekke alt som Høyre tar opp i den innstillingen, bl.a. fordi det er en lang rekke andre innstillinger som foreligger ved siden av denne saken. Andre representanter fra Høyre vil derfor ta for seg deler av innstillingen knyttet til Nasjonal transportplan, og atter andre vil omtale de andre sakene som er til behandling.

Høyre har i innstillingen understreket at målet med samferdselspolitikken ikke er prosjekter for prosjektenes

skyld. Høyres mål med samferdselspolitikken er å bedre rammevilkårene bl.a. for det verdiskapende næringsliv rundt om i landet vårt, fordi trygge og sikre arbeidsplasser nettopp er avhengig av at vi har bedrifter som går godt og gir verdiskaping – og på den måten trygger arbeidsplasser og bosetting.

I et land som vårt, med til dels meget vanskelig topografi, lange avstander og et tøft klima, blir framkommelighet i seg selv en stor utfordring. Det er derfor nødvendig med en betydelig ressursinnsats for å oppnå den forutsigbarheten knyttet til framkommelighet som et moderne samfunn krever.

Høyre mener at en i løpet av 1990-årene ikke har prioritert samferdsel høyt nok. Derved har en svekket den økonomiske verdiskaping som bærebjelke for bo- og sysselsetting i landet vårt.

Etter Høyres mening må hovedoppgavene innen samferdselssektoren være å legge de transportpolitiske forutsetningene slik til rette at det eksisterende næringsliv fortsatt finner det mulig å drive sin virksomhet i og fra Norge. I en globalisert verden er det en stor utfordring i seg selv, bl.a. fordi Norge i en internasjonal sammenligning knyttet til lokaliseringsfaktorer kommer relativt dårlig ut. Dette kan føres tilbake til flere forhold, men lave investeringer i samferdsel og infrastruktur i forhold til brutto nasjonalprodukt og svært høye avgifter på transport har sterkt medvirket til denne negative utviklingen. Det er derfor nødvendig både å øke investeringene i norsk samferdsel og å redusere avgiftene til et nivå som gjør norsk transport og norsk næringsliv konkurransedyktig.

Høyre foreslår derfor i innstillingen til Nasjonal transportplan å øke innsatsen til investeringer og drift i samferdselssektoren med 3,8 milliarder kr utover Regjeringens forslag. Dette gjelder første del av planperioden. Disse midlene fordeler seg med 2,8 milliarder kr til riksveginvesteringer, 240 mill. kr til jernbane, 480 mill. kr til kollektivtransport og 300 mill. kr til kystforvaltning.

Det er ikke mulig her fra talerstolen i detalj å beskrive hvordan Høyre ønsker disse midlene brukt på prosjektnivå. I så måte må jeg vise til innstillingen. Men jeg vil understreke at Høyre klart og tydelig har gitt til kjenne at trafiksikkerhet skal ha førsteprioritet når det gjelder både drifts-, vedlikeholds- og investeringsmidlene som er avsatt.

I tillegg til å øke den økonomiske planrammen mener Høyre det er tvingende nødvendig å få mer ut av de ressursene som stilles til disposisjon for samferdselssektoren. Høyre mener et viktig virkemiddel i så henseende er konsekvent bruk av konkurranseutsetting og anbud innen sektoren. Høyre fremmer derfor forslag om at det som hovedprinsipp skal være konkurranseutsetting av all virksomhet i samferdselssektoren. Det får vi dessverre ikke flertall for. Men det gleder oss stort i Høyre at Venstre og Kristelig Folkeparti i sine merknader også understreker behovet for konkurranseutsetting for å frigjøre ressurser til økt innsats i samferdselssektoren. Disse partiene mener det er mulig å oppnå en effektiviseringsgevinst på opp mot 300 mill. kr pr. år ved et slikt håndgrep.

Høyre er virkelig glad for at de to partiene nå så klart signaliserer en retning som Høyre lenge har tatt til orde for. Det betyr at det er et meget stort mindretall bestående av Kristelig Folkeparti, Fremskrittspartiet, Høyre og Venstre som står bak disse signalene om økt konkurranseutsetting. La oss håpe at det ved neste korsvei er et flertall. Da ville vi få en strukturendring innen samferdsel som vil kunne få stor betydning for sektoren.

Det gleder også Høyre at det nå blir flere OPS-prosjekter – Offentlig Privat Samarbeid – innen samferdsel. Regjeringen foreslo to. Det er nå økt til tre. Det kan virke som en liten økning i forhold til Regjeringens forslag. Men leser en innstillingen, vil en finne at mange partier signaliserer at de i større grad kan tenke seg å benytte privat-offentlig samarbeid i framtiden. Det er vi i Høyre meget glad for. Det var som kjent Høyre, sammen med Fremskrittspartiet, som i sin tid foreslo OPS-prosjekter som en løsning. Jeg tror alle som ser behovet for økt innsats i samferdselssektoren, bør glede seg over det som nå skjer på dette området.

Dette fører meg over til punktet om alternativ bruk av fergetilskudd. Det er gledelig at et stort flertall ønsker å få framlagt en dyptgående analyse av hvordan en kan bruke investeringene i samferdselssektoren for å oppnå tverrsektorielle virkninger. Dette er etter Høyres mening en meget riktig måte å tenke på, fordi det er virkningen av et samferdselsprosjekt som er viktig, som jeg sa innledningsvis, ikke prosjektet i seg selv. Kan en stimulere til større nytte av investeringene, er dette selvsagt noe Høyre vil støtte fullt og helt.

Selv om det i innstillingen er mye å glede seg over, er det selvsagt også det motsatte. Flertallet – ulikt sammensatt – taler varmt, lenge og inderlig for vegprising, økte bompenger og restriksjoner.

Kristelig Folkeparti, SV, Venstre og Arbeiderpartiet vil ha vegprising. De tre førstnevnte partier vil også kreve inn bompenger for å bygge jernbanestrekninger. De samme partiene åpner også for innføring av bompenger uten lokal tilslutning. Det siste er etter min mening i strid med hva Stortinget tidligere har lagt til grunn for bompengerprosjekter. Høyre kan selvsagt ikke støtte et slikt angrep på beslutningsprosessen i kommuner og fylker. Jeg skjønner godt at Senterpartiet har meldt seg ut av den merkningen som står der.

Mye av begrunnelsen for vegprising og tvang ved bompenger og ytterligere restriksjoner er å finne i signaler om at nå ønsker man virkelig å satse på økt kollektivtransport. Du verden!

Det er da forunderlig at de samme partiene som snakker så inderlig, så lenge og så varmt om kollektivtransport i sine rammeforslag, ikke med fem flate øre øker innsatsen på dette området. De samme partiene sier at de ønsker å gjøre det – men så var det dette med å gjennomføre det, da! Det er underlig når de samme partiene er med i en flertallsmerkning som går ut på at man ønsker en systemomlegging knyttet til kvalitetskontrakter innen kollektivtransport. At vi skal få bedre kvalitetskontrakter, få mer kollektivtransport i dette landet – som vi alle sammen ønsker – uten samtidig å bruke en krone mer,

tror jeg har ganske lav troverdighet. Vi i Høyre tror ikke det er mulig å bedre kollektivtilbudet i Norge uten at vi samtidig viser vilje til å bruke noe mer ressurser på dette. Høyre legger derfor i sine rammeforslag inn økte bevilgninger til kollektivtrafikk.

Jeg vil understreke at det er ikke noe vi har funnet på i forbindelse med behandlingen av Nasjonal transportplan. Høyre signaliserte behovet for videreføring da vi i budsjettet for 2001 støttet forslaget om å øke bevilgningene til kollektivtrafikk. Det skuffer oss i Høyre at flere partier som taler om kollektivtransport, ikke makter noe mer enn å be om nok en utredning om kollektivtransporten. Et hederlig unntak her er SV og Venstre, som i likhet med Høyre følger opp løftene fra behandlingen av budsjettet for 2001.

Det er som tidligere sagt en lang rekke saker som skal behandles i tillegg til Nasjonal transportplan. I de enkelte innstillingene vil det framgå hva Høyre mener om disse sakene. I tillegg vil andre representanter fra Høyre gå nærmere inn i disse sakene.

Det er fremmet et lang rekke forslag i tilknytning til Nasjonal transportplan.

Voteringene vil vi komme tilbake til. Men jeg ber likevel om at avstemningen blir lagt opp slik at dersom Høyre og Venstres forslag, nr. 19, om å gjøre Ålesund havn og Karmsund havn til nasjonalhavner faller, gis Høyre anledning til å stemme for forslag nr. 9, fra Kristelig Folkeparti og Fremskrittspartiet, om å gi Ålesund havn en slik status.

Jeg tar med dette opp de forslag som Høyre alene eller sammen med andre fremmer i de sakene som er oppe til behandling.

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

Det blir replikkordskifte.

**Ola Røtvei (A):** Jeg vil gi honnør til komiteens leder som saksordfører. Det har vært en ryddig behandling av saken.

Høyre har i innstillingen listet opp hele 20 samferdselsprosjekt som er aktuelle for såkalt Offentlig Privat Samarbeid ved utbygging og finansiering av veiprojekt. Flertallet går, som saksordføreren var inne på, inn for å prøve ut noen få.

I ECON-rapporten understrekes det at det er behov for reell konkurranse, og at det er viktig for at en skal få til en effektiv måte å bygge veger på. De anser at det er tre norske entreprenører som kan tenke seg å delta, og som har nødvendig kompetanse. Tror komitelederen at et så høyt antall prosjekter som Høyre antyder, vil gi reell konkurranse? Flere prosjekter som står på Høyre og Fremskrittspartiets liste, er ikke foreslått i planen. Mener Høyre at vi skal åpne for at OPS-prosjekter skal kunne snike i køen? Skal det være et krav at disse prosjektene skal være prioritert?

ECON-rapporten konkluderer med at ordningene må prøves ut over tid og evalueres etter hvert. Dette står i kontrast til Høyres sterke kjøp på at så mange prosjekter

skal OPS-finansieres. Føler Høyre seg virkelig så sikker på at ingen av de mulige negative effektene ved en slik finansiering slår til? Og føler Høyre ikke at det er nødvendig å ta den tiden som skal til for å evaluere de prosjektene som settes i gang etter hvert?

**Oddvard Nilsen (H):** Nasjonal transportplan strekker seg over ti år. Tidligere har det vært slik at veldig ofte ble diskusjonen i samferdsel knyttet til prosjekter, i nord og sør og øst og vest. Jeg synes det viktigste med Nasjonal transportplan er at man på en måte gir mer langsiktige linjer, de mer strukturelle tingene, hva vi ønsker, og hvorledes samferdselssektoren skal fungere.

Da er vi tilbake til det som representanten Røtvei spør om. Hvorfor har Høyre så mange OPS-prosjekter? Jeg legger ikke skjul på at vi ønsker en total systemomlegging i norsk samferdsel. Vi ser ikke behovet for at staten skal være en stor produsent innen denne virksomheten, vi gjør ikke det. Vi er helt overbevist om at markedet i stor grad kan løse disse problemene. I tillegg tror vi at hvis vi i dette samfunnet skal ha nødvendig fleksibilitet til å kunne flytte ressurser fra den ene sektoren til den andre dersom vi ønsker det, så er vi nødt til å lage systemer som har en slik fleksibilitet i seg. Jeg tror at tunge offentlige strukturer som binder opp svære ressurser, vil bli – kan vi si – et håndjern på oss i framtiden. Vi er nødt til å omskape samfunnet på en slik måte at det er mulig å flytte disse. Og da er det strukturendring vi snakker om, da er det snakk om å gå ut og bestille denne varen, kontrollere at varen er riktig, og kontrollere hvorledes det blir gjennomført. Men det er ikke nødvendig at staten produserer den.

Det er mange som hevder at dette vil gå ut over kvaliteten eller kompetansen til Statens vegvesen osv. Det tror jeg ikke på. Jeg bor på Vestlandet og har sett gigantiske plattformer bli bygd for Nordsjøen. Men det er da ikke oljeselskapene som bygger disse! Nei, de bestiller dem, de gjennomfører kontroll av dem, men det er private entreprenører som har bygd alt dette. Vi har altså bygd opp en kompetanse utenfor det statlige apparat, som selvsagt er viktig. Det må da være mulig også for dette landet å kunne levere den slags kompetanse via private til andre land – hvis det skulle kreves. I en globalisert verden mener jeg at det er helt nødvendig.

Poenget er: Vi ønsker en systemomlegging. Vi ønsker det.

**Rigmor Kofoed-Larsen (KrF):** Det er positivt at det er vilje til kollektivsatsing hos de fleste partier. Det fremmes også flere komiteforslag om kollektivsatsing, slik Høyres Oddvard Nilsen nettopp redegjorde for.

Høyre legger inn konkrete tall på sin innsats. Jeg tror at de fleste partiene ønsker å øke innsatsen når vi kommer til budsjettet. Vi la for øvrig inn en ganske god satsing i budsjettet for det året som vi er inne i, i budsjettforhandlingene sist.

Samtidig ser de fleste av oss problemet med skikkelig kollektivsatsing, siden hoveddelen, i rammetilskudd til fylkeskommunen, går over Kommunal- og regional-

departementet – som har ansvar både for hvor mye midler som skal gå til dette, og for utformingen av tilbudet – mens kollektivsatsingen på tog altså er direkte under Samferdselsdepartementet. Fylkeskommunen vil Høyre for øvrig legge ned.

Ser Høyre at det er viktig med en samlet framstilling av kollektivtransport – organisering og ansvar, utfordringer og muligheter – slik forslaget om en stortingsmelding om kollektivtransport betyr, og som Kristelig Folkeparti foreslår?

**Oddvard Nilsen (H):** Det er ganske dristig dette, fra Kristelig Folkeparti. Jeg er villig til å innrømme at jeg er ganske skuffet over Kristelig Folkeparti i denne innstillingen.

I budsjettet for 2001 hadde ikke Høyre opprinnelig inne disse kollektivmidlene. Så var det en forhandling mellom Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti og sentrum, og så kom man opp med disse, til stor glede for meg. Høyre gikk da sammen med dem i finanskomiteen om å være med på den bevilgningen, på økningen, fordi også vi mente at det er behov for disse midlene.

Jeg vil understreke hva jeg sa: Jeg tror ikke det er mulig i det hele tatt å få noe skikkelig drag på eller sveis på kollektivtransport i Norge hvis man ikke også er villig til å legge inn noen flere kroner i det.

Når det gjelder selve den utredningen som skulle gjøres: Vi får Oppgavefordelingsutvalget i forbindelse med dette med fylkeskommunen, og da kommer en del av disse sakene. Vi har signalisert i innstillingen at vi også ser behov for at dette kanskje må koordineres. Men vi snakker altså om en plan som skal gå over ti år. Og i en slik plan må man da være i stand til å skrive inn at man ønsker å bruke noen ressurser på økt kollektivsatsing, ikke bare snakke om at man skal utrede et problem som vi alle sammen kjenner til, som vi alle kjenner på kroppen, og som vi i komiteen har reist land og strand rundt og sagt at vi skal gjøre noe med.

Jo, vi skal gjerne se på systemordningene. Det er ikke noen hemmelighet at Høyre ønsker å legge ned fylkeskommunen. Det er heller ikke noen hemmelighet at Høyre ønsker kanskje å samle mer av dette under Samferdselsdepartementet, slik at man skal se driftsmidlene og investeringene samlet. Men det er ikke til hinder for at vi i en innstilling gir signaler om at vi ønsker å bruke flere ressurser på dette. Det skulle bare mangle at det ikke skulle komme der.

**Thore Aksel Nistad (Frp):** Jeg vil først få gi honnør til saksordføreren, som har gjort en veldig bra jobb.

Det har vært mange og sene nattetimer – og det er da jeg stusser litt over en del merknader som Høyre har sluttet seg til her. De har veldig mange bra merknader, og de har mange forslag sammen med Fremskrittspartiet – det er litt lite penger fra Høyre, men det får så være. I de sene nattetimer har det blitt levert mange merknader, og det er tydelig at Arbeiderpartiet og sentrum, som har lite penger, har konsentrert seg om en satsing på sykkel som transportmiddel. Det er avlevert side opp og side ned om sykkel. Det får så være at Arbeiderpartiet og sentrum

gjør det, det er deres egen sak. Men så har altså Høyre sluttet seg til en del merknader her, og det er da jeg stusser over om dette er gjort i en sen nattetime, eller om Høyre virkelig mener dette. Det er vel og bra at sykkel har en viktig rolle i friluftslivet osv., det kan gjerne stå, men det er litt underlig i en transportplan. Men så står det om den nye satsingen som Vegvesenet skal gjøre her, at det skal innføres «rutiner for en mer systematisk innsamling av data om sykkelbruk i Norge». Og denne merknaden har Høyre sluttet seg til.

Det er da jeg begynner å lure. Er det Høyres nye satsing at Vegvesenet, som tydeligvis ikke får penger til å bygge ut veier, nå skal overføre ansatte til å begynne med en systematisk innsamling av data om sykkelbruk i Norge? Nå har jeg lest direkte det som står i merknadene her, for at det ikke skulle være noen som helst tvil. Det står side opp og side i ned med andre interessante kommentarer, men denne må vel innebære et nytt sysselsettingsobjekt i Norge!

**Oddvard Nilsen (H):** Det er kjekt at noen kan finne de morsomme tingene i dette, for de fins sikkert.

Aller først: Tusen takk for pene ord – det gjelder også Ola Røtvei – knyttet til saksordførerskapet. Takk for det!

Ja, det står en del om sykkel. Men av og til blir jeg litt frustrert, for jeg tror at vi for å løse samferdselsproblemene i dette landet knyttet til framkommelighet og kollektivtrafikk osv. må makte å se at det er ulike faktorer som spiller sammen. Det mest ideelle er på mange måter at noen tar bil, noen tar tog, noen tar trikk, noen tar T-bane, noen går, og noen sykler, slik at vi utnytter de investeringene som vi har gjort i samfunnet, optimalt.

All denne sektortenkningen om at man løser alle transportproblemer i dette landet ved at alle mennesker tar tog, er et feilspor. Samtidig er det et feilspor å tro at alle mennesker kan kjøre bil. Vi er nødt til å ha et spekter her, derfor sluttet Høyre seg til en del av det som stod om sykkelbruk. Mange steder, f.eks. i Sandnes – i Rogalandsområdet – er sykkel et viktig transportmiddel. Det er sikkert ikke alle steder i Norge det vil være det, men der det er muligheter, bør vi gjøre noe med det. Og det vi vet, er at det er mange mennesker som kunne tenke seg å bruke sykkel.

Så har vi en annen side ved det som representanten Nistad var inne på. Det er et betydelig antall ulykker i forbindelse med sykkelbruk, antakelig et mye høyere antall enn vi er klar over. Disse blir omtrent ikke registrert, og jeg leste denne merknaden sånn at vi ønsker å få fram informasjon som sier litt om dette bildet. Blant annet er undertegnede en av dem som har sagt at jeg hver vår lever med livet i hendene oppe i Slottsparken her, når det kommer syklistene – med hjelm, på sykler med 40 gir – i rasende fart bak meg og kjører på nøyaktig samme sted som jeg er. Og jeg er overbevist om at en lang rekke gamle mennesker blir nedkjørt av syklistene i dette land, uten at det blir registrert.

Det er det vi har bedt om: Er det noe her som vi må se på knyttet til regelverket om bruk av sykler? Det er det vi snakker om, ikke om å lage en svær statistikk av dette.

**Presidenten:** Replikordskiftet er omme.

**Ola Røtvei (A)** (ordfører for sakene nr. 2 og 3): Vi står framfor store politiske utfordringer innenfor samferdselssektoren på de fleste områdene. Det kommer tydelig fram når en leser innstillingen. Komiteen tar på flere områder tak i disse utfordringene.

Vi erkjenner at transportutfordringene er forskjellige i distriktene og i de store byområdene. Stikkordet i denne sammenhengen er framkommelighet. Uansett hvor folk bor i landet er mobilitet og god framkommelighet av de sterkeste ønskene.

Vi lever i et samfunn hvor tidsfaktoren får større og større betydning. Tidskostnadene tillegges større vekt for de aller fleste av oss, uansett om vi liker det eller ikke. Ikke minst skyldes dette den teknologiske utviklingen, som gjør at vi får resten av verden stadig tettere innpå oss.

Etter min oppfatning er Nasjonal transportplan et godt styringsdokument for samferdselssektoren i årene framover. Horisonten i planen er tiårsperspektivet, men politisk må vi evne å se behovet enda lenger fram i tid. De veiene, jernbanesporene, fiskerihavnene og flyplassene vi rustet opp i dag, skal vi leve med langt inn i dette årtusenet. Vi skal kjøre på disse veiene i 2020 og i 2030, og det blir andre, de som kommer etter oss, som får bedømme om vi har lyktes. Derfor er og blir dette en anstrengende politisk pusteøvelse.

Jeg er glad for at flertallet i komiteen på de aller fleste områder i planen har sluttet seg til Regjeringens opplegg. Hovedgrepet i planen kan sies på en enkel måte, nemlig at det nå, i denne tiårsperioden, er viktig at vi rustet opp og utvikler de transportsystemene vi har.

Det er en overordnet politisk prioritering at sikkerheten må styrkes i alle deler av transportsektoren. Vi skal ikke gå på akkord med sikkerheten, uansett hvor sterke andre ønsker måtte være.

Formålet med transportsystemene våre er god framkommelighet for gods og personer. Utvikling av et bedre transportnett skal legge til rette for framtidig verdiskapning og bidra til økt konkurransevne for næringslivet i alle deler av landet. Skal vi lykkes med dette, må satsing på samferdselssektoren i mye sterkere grad enn det som har vært tilfellet tidligere, bli et hovedredskap i distrikts- og næringspolitikken.

I samferdselspolitikken er det enkelte som ønsker å sette by og land opp mot hverandre. Slike grep vil være å gjøre Samferdsels-Norge en bjørnetjeneste. Vi er alle på en eller annen måte fullstendig avhengig av at transportsystemene fungerer i hele landet. For byområdene er framkommelighet og tilgang til kollektive transportløsninger de største utfordringene.

Presset på veisystemene blir stadig en større utfordring. Det skyldes flere forhold, ikke minst det at folk bor utenfor bykjernene og er avhengige av transport mellom bosted og arbeid inne i byen. I tillegg kommer all gjennomgangstrafikken. Særlig i Oslo tror jeg det er behov for å se på en ny ytre ringvei som leder trafikken utenom byen. I tillegg må kollektivtransporten ta en stør-

re del av trafikkveksten. Det er i dette perspektivet vi må finne løsningene for mange av våre byområder.

Jeg er enig med mange av landets ordførere i at i distriktene er folk flest og næringslivet i det daglige helt avhengige av veitransport. Rassikring, flaskehalsutbedringer, ferjeforbindelser med god frekvens og åpningstider og muligheter for flyforbindelser er krav som det er lett å slutte seg til. Men å oppfylle alle krav som by og land har, er en umulig oppgave selv for en optimistisk samferdselskomite. Derfor vil det være noen som er fornøyde, mens andre betrakter oss som udugelige. Det er ikke lett å si nei til noen med et smil, og det er ikke alle gitt å kunne det!

Komiteen har brukt mye tid på utfordringene for kollektivtransporten, som saksordføreren var inne på. Det preger innstillingen og ikke minst forslagene til vedtak, hvor to av tre romertallsvedtak går på oppfølging av kollektivtransporten, både på tiltak for at kollektivtransporten skal ta en større del av trafikkveksten og muligheter for en resultatstyrt finansiering av denne transporten.

Jeg har merket meg en uttalelse en pensjonert bilferjekaptein kom med i Bergens Tidende:

«Eg misunner dei som byggjer Trekantsambandet.

Dei kan peika på tunnel og bruer og seia; «sjå kva vi har bygt». Vi som har frakta menneskemengder tilsvarende Noregs innbyggjartal fleire gonger over fjorden er det ikkje eit spor etter.»

Det er mange rundt om i landet som daglig sliter i trafikksekskapene for å levere en god transporttjeneste, enten de er sjåfører, mekanikere, ferjeskipperer, matroser eller ledere. Det vil alltid være bruk for disse folkene – uten dem stopper Norge.

Vi kan aldri bygge et Samferdsels-Norge som er ferjefritt, eller få det slik at alle kan reise når de vil og hvor de vil uten køproblemer på veiene. Vi ønsker heller ikke et samfunn der alle hele tiden må bruke egen bil. De virkelige hverdagsheltene er de som daglig sørger for transport.

Jeg tror det vil være mulig å ta i bruk enkle grep som kan gi bedre kollektivtransport på kort tid. Jeg tror den største utfordringen for denne transporten er midler til drift. Vi må vise at vi vil satse på gode og samfunnsøkonomiske driftsløsninger som kan bedre forholdene for kollektivtransporten raskest mulig. Blant annet dette vil Regjeringen måtte komme tilbake til i budsjettet for 2002.

En god fagkompetanse er avgjørende for at vi skal lykkes med våre politiske prioriteringer for transportsektoren. Den vil være vårt viktigste redskap i tillegg til de økonomiske virkemidlene. Derfor er det synd at så få partier er villige til å slippe seg utfor hoppkanten i arbeidet med å modernisere bl.a. Statens vegvesen.

Arbeiderpartiet vil ha et statlig vegvesen som gir best mulig styring for gjennomføringen av samferdselspolitikken. Hensynet til effektivitet og samordning av transportsystemet, også over fylkesgrensene, tilsier at veiforvaltningen organiseres i vesentlig større geografiske enheter enn i dag. Det må opprettes større regionale enheter som både erstatter dagens veikontor og som kan

overta oppgaver fra Vegdirektoratet. Slike enheter vil gi mindre administrasjon og muligheter for sterkere fagmiljøer regionalt. Med andre ord: Mer penger ut på veiene.

En regional inndeling vil være enklere å tilpasse til en eventuell endret klassifisering av veinettet eller variasjoner i investeringsvolum. Et rasjonelt antall vil trolig være fem-åtte regioner.

Det er viktig at en slik organisering opprettholder publikumstilbudet ute. Vegetatens folk skal fronte folks behov i hverdagen. Derfor skal ikke dette føre til en sentralisering. Oppgavene må derfor desentraliseres fra Vegdirektoratet til regionene og fra regionene til de lokale enhetene. Dette vil gi veikontor som blir mer strategiske. Derfor må det utredes muligheter for å gi disse regionkontorene et utvidet planansvar for sjø-, luft-, jernbane- og kollektivtransport. Dette vil gi regionale transportkontor med en fagkompetanse som vil ha muligheter til å planlegge for en bedre samordning av transportsektoren, slik Stortinget ønsker. I tillegg til dette ønsker Arbeiderpartiet å utrede en enklere inndeling der veinettet deles i riksveier og kommunale veier, dvs. en todeling.

Til slutt en kommentar til de økonomiske rammene for sektoren.

Gjennom flere måneder har vi fått høre gjennom avisene hvor utilstrekkelig og dårlig Regjeringens forslag til rammer er. De nødvendige løft for å få skikkelige rammer blir ikke gjort, er det sagt. Planen møter ikke næringslivets utfordringer, blir det hevdet videre. La meg minne om at Regjeringen i planen foreslo å bruke 1,3 milliarder kr mer hvert år enn det som denne forsamlingen har evnet å bevilge til transportformål de siste årene. På grunn av ledigheten i anleggsbransjen har Arbeiderpartiet i komiteen funnet grunn til å øke dette enda mer, til hele 1,8 milliarder kr, fordi det er viktig å opprettholde den kompetansen vi har i anleggsbransjen i dag.

Jeg vil minne om hvordan sentrumpartiene jublet i høst da budsjettet ble økt med 400 mill. kr i forhold til Regjeringens forslag. Nå er altså økningen det femdobbelte. Jeg har sagt det i denne salen tidligere, og jeg synes ikke det kan gjentas for ofte: Jeg synes det blir betenkelig når samferdselsplanene blir en konkurranse om hvem som klarer å tenke på det høyeste tallet. Og jeg synes det er trist når enkelte tenker mer på valgkampen enn på hva som det faktisk er mulig å gjennomføre. Å love gull og grønne skoger, som vi vet vi ikke klarer å gjennomføre, tror jeg kun fører til politikerforakt, og det er ingen av oss tjent med.

Jeg vil videre minne om hvordan det gikk for fire år siden da vi behandlet forløperen til denne planen. Også den gangen var debatten og forslagene sterkt preget av at vi nærmet oss en valgkamp. Sentrumpartiene og høyresiden lovet mer til alt og alle, og fortalte i hele valgkampen hvor mye de ville satse på samferdsel, om bare de slapp til. Resultatet husker vi. I to år samarbeidet de samme partiene om å få vedtatt statsbudsjettene, som ikke på noen måte fulgte opp de løftene de kom med den gangen. I dag er vi vitne til at nesten det samme skjer på nytt. Jeg er sikker på at vi ved høstens valgkamp får høre akkurat det samme. Jeg skal love at hver eneste gang jeg hører

dette, skal jeg minne om hva disse partiene har fått til i perioden. Og når ikke partiene har lært av sine feil, håper jeg at velgerne i allfall har gjort det.

Helt til slutt skal jeg kommentere kort to saker som jeg er saksordfører for. Det gjelder St.prp. nr. 72 for 1999-2000 om delvis bompengefinansiering av T-forbindelsen i Rogaland. Det er et bredt flertall som slutter seg til Regjeringens framlegg, og jeg vil anbefale innstillingen i denne saken.

Det samme gjelder St.prp. nr. 30 for 2000-2001 om delvis bompengefinansiert utbygging av E18 i Aust-Agder. Her er det også et bredt flertall som står bak innstillingen, og jeg vil anbefale denne.

**Presidenten:** Det blir replikkordskifte.

**Jan Sahl (KrF):** La meg først si at Kristelig Folkeparti beklager at den dialogen som vi var i gang med med Arbeiderpartiet om forhandlingene om rammene i Nasjonal transportplan, ikke førte til enighet. Det kunne nok ha ført til et større flertall for en del av de forslagene som vi har på bordet i dag.

Men så ser vi at Arbeiderpartiet er i en læringsprosess, at de er mottakelige for ny informasjon og nye forslag.

I nesten ett år har sentrumpartiene pekt på at situasjonen i anleggsbransjen var slik at det var mulig å ha større investeringer innenfor samferdselssektoren, men vi fikk svært lite i forbindelse med forhandlingene om budsjettet for 2001. Nå ser vi altså at Arbeiderpartiet har fått den samme kunnskapen, argumenterer med ledig kapasitet i anleggsbransjen og derfor overkjører sin egen regjering og øker rammene for investeringer innenfor NTP. Dette er positivt, men jeg skulle gjerne ha sett at Arbeiderpartiet hadde oppdaget dette da vi forhandlet om det i forbindelse med budsjettet for 2001.

Jeg har også med forundring merket meg at Arbeiderpartiet nå er rede til å trekke konklusjoner med tanke på framtidig organisering av Statens vegvesen med nye regionkontor. Det kan ikke være noe annet enn i tråd med Arbeiderpartiets forserte sentraliseringspolitikk på svært mange områder for tiden. For Kristelig Folkeparti er det slik at vi gjerne vil vente til oppfølgingen av Oppgavefordelingsutvalget og den debatten som vi skal ha i Stortinget i forbindelse med det. Da vil vi ta stilling til dette.

Så er jeg skuffet over at Arbeiderpartiet ikke var med på forslaget om kjøp av tjenester på stamrutenettet mellom Nord- og Sør-Norge.

Til slutt vil jeg stille et direkte spørsmål til representanten Ola Røtvei. Hvorfor går Arbeiderpartiet mot å få en melding til Stortinget om kollektivtransport?

**Ola Røtvei (A):** Når det gjelder rammene, overkjøres ikke Regjeringen. Når vi nå øker rammene, er det i nært samråd med Regjeringen. Årsaken er jo, som jeg sa i innlegget mitt, situasjonen i anleggsbransjen. Men samtidig har jeg lyst til å minne om at dette er en betydelig økning, som altså ligger bortimot 2 milliarder kr over det vi faktisk har klart å gjennomføre i de årlige budsjettene i den fireårsperioden vi har lagt bak oss. Og jeg tror vi skal

strekke oss langt – og det kan godt hende at enkelte parti-er må klyve opp i gardintrappen – for å nå disse kronene og klare denne måloppfyllelsen.

Bakgrunnen for at vi ikke kom i mål, var rett og slett at vi syntes den rammeøkningen som sentrum la opp til, var urealistisk. Målet vårt gjennom hele denne prosessen har vært at vi skal legge til grunn realistiske rammer.

Når det gjelder Statens vegvesen, er det ikke en sentralisering. Som jeg sa i innlegget mitt, skal vi desentralisere oppgaver fra Vegdirektoratet til regionkontorene, fra regionkontorene til de lokale enhetene som skal møte publikum. Jeg er overbevist om at når lokaliseringen skal skje, vil den måtte underlegges en politisk vurdering, og her er det fullt mulig å ta distriktspolitiske hensyn. Jeg bare minner om den saken vi skal behandle den 27. februar, om plassering av Kystverket.

Når det gjelder stamrutenettet, må jeg si at det er med forundring jeg registrerer det som nå skjer i sentrumspar-tiene med hensyn til maksimalpriser og overgangsord-ninger. Det er merkelig at regjeringen Bondevik ikke tok fatt i dette da man la ut kortbanenettet på anbud. Vi er villig til å se på det på nytt når vi går ut med en ny an-budsrunde.

Bakgrunnen for at vi ikke går for forslaget om en egen melding om kollektivtransporten, er rett og slett at vi øn-sker at kollektivtransporten skal være en del av Nasjonal transportplan og ikke være en plan som lever sitt eget liv.

**Thore Aksel Nistad (Frp):** Representanten Røtvei var inne på forrige veg- og vegtrafikkplan, lovnadene den gang og lovnadene i dag. Og det er greit. Men han trakk da også fram oss i dette med lovnadene, og det bør vel representanten Røtvei vente med til han har fått sett resultatet av neste valg, og videre. Vi har som sagt ikke vært i noen som helst regjeringsposisjon.

Men når det gjelder fremtidsscenarioene for Norge og utviklingen fremover, er det fisk og skalldyr som skal være det viktigste fremtidige satsingsområdet i Norge. Vi er vel alle enige om at vår langstrakte kyst byr på unike muligheter for utvikling og oppdrett av fisk og skalldyr. Denne eksportnæringen skal mangedobles de nærmeste årene, og for å få disse produktene ut til markedene fra alle våre områder, trenger man gode transportårer ut til forbrukeren. Og forbrukeren finnes ikke her i Norge, forbrukeren finnes ute – stort sett langt nede på kontinentet. Hvordan har Arbeiderpartiet tenkt seg fremtiden for alle disse som vil satse på denne nye næringen – i Nord-Norge, på Vestlandet og langs kysten vår – når Arbeiderpartiet i Nasjonal transportplan først og fremst vil ha en stor sat-sing på jernbane, kollektivtrafikk og sykkelbruk?

**Ola Røtvei (A):** Lovnadene er mange her i huset. Jeg har lyst til å minne representanten Nistad om følgende: Fremskrittspartiet var samarbeidspartner for budsjettet både i 1998 og i 1999, og etter det som jeg erindrer og har registrert, kom det ikke en ekstra krone til samferd-sel. Hvis det var slik at samferdsel var så viktig for Frem-skrittspartiet, hvorfor prioriterte de da ikke det i sine bud-

sjettavtaler med sentrumsregjeringen? Det står som et åpent spørsmål.

Jeg vil nok en gang minne om at jeg tror at vi skal ta oss selv i nakken og legge til grunn realistiske rammer for denne sektoren. Det er en sektor som er helt avhengig av at en planlegger langsiktig. Det er en sektor som for-tjener at vi behandler den på en seriøs måte. Derfor må rammene som vi legger for denne sektoren i langtidspla-nene, stå i rimelig forhold til det vi faktisk er i stand til å gjennomføre.

Når det gjelder kystens muligheter, er de mange. Og det tar vi på alvor, også i vårt parti. Derfor legger vi til rette for at vi skal få en god infrastruktur langs kysten, ikke minst i forhold til riksvei 1, som er sjøen. Vi skal ha gode transportkorridorer ut av landet, og det legger vi vel til rette for. Samtidig kan jeg heller ikke underslå at en god del også av fiskeeksporten vår fra Nord-Norge i dag går med jernbane, gjennom ARE-prosjektet gjennom Sverige og ikke minst også på Nordlandsbanen. Og når det da legges opp til profilitutvidelse på disse banene, er det nettopp av hensyn til godstransporten. Så jeg føler meg på ingen som helst måte beklemt med hensyn til at vi ikke satser i forhold til disse hovedkorridorene ut av landet.

**Ole Johs. Brunæs (H):** Arbeiderpartiet går inn for veiprising og rushtidsavgift, som vil ramme barnefamili-er og folk i vanlige arbeidsforhold meget hardt. Mange av disse er jo mennesker som ikke kan regulere arbeidsti-den. Faktisk kan disse menneskene få en ekstrautgift på fra 12 000–20 000 kr i året. Finner Arbeiderpartiet at det-te er uttrykk for rettferdig fordeling? Erkjenner ikke Arbeiderpartiet at dette er usosialt?

Folk som daglig benytter intercitytogene, opplever at disse togenes kapasitet er utnyttet fullt ut i rushtiden. Forsinkelser og tekniske problemer foregår altfor ofte – dette som et eksempel. Det er da et paradoks at når uhell er ute og togene står, kjører ekspressbussene forbi, de har ikke lov til å ta opp forfrosne og sterkt forsinkede passa-sjerer. Hvorfor i all verden vil ikke Arbeiderpartiet gi sterkt rammede passasjerer alternative transportmulighe-ter for å kunne komme frem til målene på en skikkelig måte, og ikke minst i beregnet tid. Er det passasjerene eller er det NSB som er det viktigste for Arbeiderpartiet?

Arbeiderpartiet har åpnet for noen få OPS-prosjekter i hele landet for å gå nye veier i veiutbygging. Og det å gå nye veier er positivt. Men hvorfor kan ikke Arbeiderpar-tiet vise større politisk mot ved å prøve ut OPS-prinsip-pet på flere prosjekter? Behovene er enorme, det er udis-kutabelt. Det er nok å ta fatt i, så vel på landet som i bye-ne. I den forbindelse viser jeg som eksempel til vestkorri-doren her i Oslo, rett utenfor stuedørene våre, og også til Mosseveien i tunnel.

**Ola Røtvei (A):** Jeg skjønner godt at Høyre har valgt den strategien de har valgt i Nasjonal transportplan for å synliggjøre at en skal satse på kollektivtrafikken, med å legge inn midler i rammen. Veiprisingen har man jo tenkt skal gå nettopp til kollektivtransporten, ikke minst til det-



te med drift av kollektivtransporten, som jeg var inne på i innlegget mitt. Og jeg tror faktisk at det er den største utfordringen. Jeg skal erkjenne at den kan virke noe usosial og kanskje kan ramme barnefamilieene. Da får vi heller se på avbøtende tiltak, i forhold til lavere barnehagesatser, i forhold til barnetrygden – og det er heller ikke umulig å gjøre det over skatteseddelen.

Når det gjelder spørsmålet om vi setter NSB eller passasjerene i førersetet, er det klart at det er passasjerene som skal ha hovedprioritet. Som jeg også sa i innlegget mitt, skal vi ikke gå på akkord med sikkerheten.

Når det gjelder transporten i disse sprengte hovedkorridorene, er det faktisk slik at vi åpner for at det kan settes inn flere ekspressbusser på disse strekningene som har problem.

Jeg føler at vi gjennom disse grepene nok vil kunne være med og avbøte en del av problemene. Samtidig og ikke minst er den ekstra jernbanesatsingen som Arbeiderpartiet har lagt inn i rammeøkningen for å få ferdigstilt dobbeltsporet fra Skøyen til Asker, av vesentlig betydning for avviklingen av trafikken her i østlandsområdet.

Når det gjelder OPS, ser vi ingen grunn til å sette i gang flere prøveprosjekter enn disse som vi nå har satt i gang. Det skyldes ikke minst den klare, entydige tilrådingen i ECON-rapporten om at her bør vi prøve ut prosjekter og evaluere dem etter hvert, og så får vi se hva som blir resultatet. Hensikten med det er jo å se hvordan de private vil evne å drifte og vedlikeholde disse vegstrekningene over en viss periode, ikke bare byggingen av selve prosjektet.

**Presidenten:** Replikkordskiftet er dermed omme.

**Rigmor Kofoed-Larsen (KrF):** Nasjonal transportplan er et framskritt. Å behandle de ulike transportformene i en samlet melding er et framskritt i forhold til tidligere tiders oppdelte behandling med en plan for hver transportform. Likevel er det langt igjen, for til tross for at det er en samlet plan, har ikke Regjeringen klart å se sammenhenger mellom de ulike transportformene. Et hovedpoeng med en samlet plan må være å se sammenhenger, se hvor satsing på jernbane kan være hensiktsmessig for å unngå sterk vekst i biltrafikken, eller se hvor det er viktig med en bedre havneløsning eller bedre vegger fram til en havn og slik skape mulighet for å flytte gods fra veg til sjø. Arbeidet med Nasjonal transportplan har avdekket et betydelig behov for utvikling av systemer og metoder for tverrsektoriell planlegging.

Regjeringens forslag til transportplan presenterer fire ulike strategier. De fire strategiene retter innsatsen inn mot henholdsvis sikkerhet, framkommelighet, distrikt og miljø. Dessverre har Regjeringen, som så mange ganger før, valgt å prioritere ned distrikt og miljø.

Men jeg er glad for at sikkerhet er vektlagt av Regjeringen. Kristelig Folkeparti har kjempet for at nullvisjonen skal prege samferdselspolitikken, og det er positivt at Regjeringen har tatt denne med som grunnlag for transportpolitikken i Nasjonal transportplan. Økt sikkerhet

innen transportsektoren er svært viktig. Vi hadde i fjor en alvorlig jernbaneulykke som har ført til sterk fokusering på sikkerheten innen jernbanen. Dessverre så er ikke media like opptatt av de over 350 som hvert år mister livet på norske vegger. Innsatsen for å unngå togulykker må være høy, men det er på vegsiden vi virkelig har en jobb å gjøre.

Vi kjenner til en rekke tiltak som kan redusere antallet ulykker og alvorlighetsgraden av ulykker: Fysisk skille mellom kjøreretningene, bedre belysning, særlig i vegkryss, og gang- og sykkelveger. Listen kunne vært gjort mye lengre. Dette er tiltak vi må sette ut i livet. Men vi kan ikke bygge oss ut av ulykkene. Fysiske tiltak kan aldri forhindre at trafikanter gjør feil.

Jeg vil peke på to viktige momenter. Det ene er fart. «Fart dreper» har det stått på plakater langs vegene. Og det stemmer. Stor fart, for stor fart, er årsaken til mange ulykker og avgjørende for hvor alvorlig de fleste ulykker blir. Derfor vil vi fra Kristelig Folkepartis side støtte forslaget om at det på spesielt ulykkesbelastede strekninger innføres fartsgrense på 70 km/t. Samtidig ser vi at det er vegger som er gode nok til at fartsgrensen kan økes til 100 km/t. Dette må begrenses til en del strekninger på klasse A motorveg, der det er flere felt og fysisk skille mellom kjøreretningene.

I tillegg til fart vil jeg trekke fram holdninger. Trafikantenes holdninger og handlinger er det helt avgjørende for trafikksikkerheten. Vi ser dessverre en faretruende utvikling med atskillig rære bilkjøring enn for kort tid siden. Derfor er trafikkopplæringen og førerkortopplæringen viktig. Det kan nok være dyrt for mange å ta førerkort, men det kan bli mye dyrere å begi seg ut i trafikken uten å være godt nok forberedt. Vi ønsker at bl.a. undervisning i førstehjelp skal være obligatorisk, og at det fokuseres på etiske spørsmål i forhold til holdninger og bilkjøring.

For Kristelig Folkeparti har det vært viktig i arbeidet med Nasjonal transportplan å skape rom for en bedre distriktssatsing og økt innsats på miljø. Det vil bl.a. si økt satsing på vegger i distriktene og større satsing på jernbane. Derfor vil vi sette av 900 mill. kr mer årlig enn det Regjeringen foreslo, 50 mill. kr i året til investeringer innen kystforvaltning, 270 mill. kr i året mer til investeringer i jernbane og 580 mill. kr mer i året til vegformål. I tillegg ønsker selvsagt vi, i likhet med andre partier, å få mer ut av pengene, slik at vi kan få gjort mer. Vi mener det er viktig å sikre at drift og vedlikehold av vegene utføres kostnadseffektivt, slik at midlene rekker lengst mulig. Og vi viser til beregninger som viser at økt bruk av konkurranseutsetting og anbud innen drift og vedlikehold av vegger kan være potensial for innsparing opp mot i størrelsesorden 300 mill. kr årlig. Vi mener det er viktig å utnytte dette innsparingspotensialet, enten det skjer ved konkurranseutsetting og bruk av anbud eller ved mer effektiv drift av Statens vegvesen.

I Regjeringens forslag til investeringsrammer satses det for lite i distriktene. Det vil andre fra Kristelig Folkeparti også si mer om senere. Jeg vil trekke fram et viktig punkt for Kristelig Folkeparti, nemlig den fylkesvise for-

delingen av midlene til øvrige riksveger. Vi har aldri fått noen fullstendig begrunnelse for fordelingen av disse midlene. Den bør Regjeringen sørge for at vi får. Arbeiderpartiet ber selv Regjeringen komme tilbake til fordelingen av disse midlene, og da vil det være på sin plass å legge fram kriteriene i tillegg. Dette må være objektive kriterier, og så får vi politisk ta stilling til vektleggingen av de ulike kriteriene. Fra Kristelig Folkepartis side vil vi slå fast at historiske tall ikke skal bety noe. At noen har fått mye før, skal ikke bety at noen fortsatt skal få mye – og omvendt. Vi vil legge mer vekt på store avstander og dårlig vegkvalitet. Det vil bety at trafikkmengde kan få mindre betydning, men der trafikken er størst, er også mulighetene for å ta i bruk bompengefinansiering bedre. Samtidig ønsker vi fra Kristelig Folkepartis side å premiere dem som prioriterer tilrettelegging for sykkel og kollektivtransport.

Kristelig Folkeparti vil ha et bedre kollektivtilbud. Vi trenger et bedre tilbud i byene, slik at flere kan la bilen stå. Og vi trenger et bedre tilbud i distriktene, ikke minst for at de som ikke har bil, også skal kunne komme seg fram. Kollektivtransport er miljøvennlig, og den er sikrere enn privatbil.

Dessverre gir ikke Nasjonal transportplan et tilstrekkelig grunnlag for å drøfte kollektivtransporten i sin fulle bredde. Dagens organisering av kollektivtransporten er til hinder for en skikkelig og samordnet satsing. Den viktigste delen av kollektivtransporten er ikke underlagt Samferdselsdepartementet, men er fylkeskommunenes ansvar, og midlene må finnes innenfor rammeoverføringene fra Kommunal- og regionaldepartementet til fylkeskommunene. Det gir oss her liten mulighet til å se og utnytte sammenhenger og muligheter.

Et bedre kollektivtilbud betyr at frekvensen må opp. Hvis det er for lenge mellom hver avgang, velger mange bilen. Kapasiteten må opp. Når folk må stå eller ikke kommer med, velger de komfort i bilen. Reisetiden må ned. Når bilen er mye raskere, tar ikke folk seg tid til å reise kollektivt. Og rutene må korrespondere, slik at en kan komme seg fram uten unødvendig venting når en må kombinere ruter. Kollektivtilbudet må bli bedre og billigere.

Vi har forholdt oss til at støtte til kollektivtransport ikke har vært en del av rammene for Nasjonal transportplan. Jeg kan love Oddvard Nilsen og andre at Kristelig Folkeparti vil sette av mer midler til kollektivtransporten når vi kommer til budsjettet. Vi trenger faktisk langt mer enn det Høyre har foreslått i ekstra midler.

Men vi kommer tilbake til at så lenge kollektivtilbudet er organisert som i dag, er det vanskelig for Stortinget å gjøre så mye. Kristelig Folkeparti fremmer derfor forslag om å be Regjeringen vurdere å flytte bevilgningene til kollektivtransport ut av rammeoverføringene til fylkeskommunene og Kommunaldepartementets budsjett og over til samferdselsbudsjettet. Jeg er overrasket over at ikke Arbeiderpartiet kan si seg enig i dette, når de midt i en prosess om oppgavefordeling er rede til å trekke konklusjoner med hensyn til organiseringen av Statens vegvesen og antall nye vegkontor og regioner.

Vi fremmer forslag om en egen stortingsmelding om kollektivtransport. Omtalen av kollektivtransport i Nasjonal transportplan er ikke god nok, og rammene for satsingen på kollektivtrafikk er ikke en del av rammene for Nasjonal transportplan. Det bør vi endre på før planen skal rulleres. Det er meningsløst at kjøp av tjenester fra NSB i de største byområdene skal være en del av rammen, mens kjøp av tjenester fra busselskaper, både i disse områdene og i resten av landet, holdes utenom.

Det er positivt at et bredt flertall gir uttrykk for at en vil ha en omlegging av støtten til kollektivselskapene, der en vesentlig del av støtten knyttes til antall passasjerer og vekst i antall passasjerer. Særlig i byområder er det viktig å sørge for at selskapene får incentiver for å øke passasjertallet. Også i distriktene er det et mål å få flere passasjerer, men her vil det uansett være nødvendig med en grunnbevilgning for å sikre et tilfredsstillende tilbud. Det er også positivt at det er et flertall som vil be Regjeringen redegjøre for hvordan kollektivtransportens andel av den totale transporten kan økes. Dersom Regjeringen kommer opp med gode forslag, kan vi allerede nå love vår støtte.

Men det er trist at vi behandler Nasjonal transportplan i en periode der jernbanen i større eller mindre grad er kommet i vanry. Tilliten til NSB er liten, passasjerene er ikke fornøyde med togtilbudet, ruter har blitt lagt ned på grunn av mangel på lokførere, og annenhver uke er det oppslag der det stilles spørsmål ved sikkerheten. Folk velger bil fordi de er redde for å ta toget.

Men jernbanen har en framtid, og jernbanen er en viktig transportform – miljøvennlig og trafikksikker. Vi må satse på toget, uansett om det er NSB eller noen andre som i framtiden skal kjøre togene. Slik situasjonen er nå, sliter NSB. De trenger tid for igjen å komme på offensiven. Men bildet er likevel ikke så helsvart som det tegnes i mediene. Det er fortsatt mye tryggere å ta toget enn å kjøre bil, selv om mediens skandaleoppslag tyder på noe annet. Og det er fortsatt flere som tar toget nå enn tidligere, selv om man på noen strekninger sliter tungt.

Jeg vil også ta meg tid til å understreke at NSB ikke har skylden for alt som er galt innen norsk jernbane. Tallene viser at Jernbaneverket har ansvaret for over en tredjedel av forsinkelsene. Mangler ved signalanlegg og skinnegang og for dårlig vedlikehold av infrastrukturen gir NSB et vanskelig utgangspunkt.

Det samarbeidsforum som ble opprettet for samordning av jernbanens infrastruktur og operatørinteresser, virker ikke som en tilstrekkelig løsning og fungerer tydeligvis ikke godt nok i dag, så her er det nødvendig med konkrete tiltak.

Det er ikke ofte vi bygger nye spor i Norge, men når vi først gjør det, må vi ta hensyn til at sporene sannsynligvis skal brukes i 50 til 100 år, og legge til rette for langt høyere hastigheter enn det NSB kjører i dag. Det nye dobbeltsporet må sikre at alle de som kommer med tog fra Drammen, får en kraftig reduksjon i reisetiden inn til Oslo og slipper å stå i kø bak lokaltogene.

Jeg er glad for at vi har flertall for å framskynde dobbeltsporet mellom Sandnes og Stavanger. Dette sporet er

**(Kofoed-Larsen)**

helt nødvendig for å bygge ut tilbudet på Jærbanen, som i dag er overbelastet. Toget må bli en enda viktigere del av transporttilbudet på Jæren. Det nye dobbeltsporet vil også gi mulighet for å satse mer på å få gods over fra veg til bane.

Kristelig Folkeparti har årlig foreslått å sette av 270 mill. kr mer til jernbaneinvesteringer. Det vil gi rom for å realisere dobbeltsporet Skøyen–Asker, som det er flertall for. Nå ser jeg at Arne Wam i Dagsavisen i dag uttaler at Rigmor Kofoed-Larsen kaller dette for «et rent Oslo-tiltak». Det tror jeg må være en stor misforståelse, for vi er helt enig i Arne Wams anliggende, nemlig at dette er den viktigste flaskehalsen vi har på jernbanenetet i Norge, og som har betydning for det meste av landets jernbaner. – Bare så det er sagt.

Vi vil også ha midler til profilitutvidelser på viktige strekninger for godstrafikken og raskere framdrift i en rekke andre prosjekt, som Gevingåsentunnelen, ny Ulrikstunnel, dobbeltspor Oslo–Ski og tiltak på Østfoldbanen, Vestfoldbanen og Gjøvikbanen. Vi vil i tillegg vurdere om økt konkurranseutsetting og anbud av drift og vedlikehold, innenfor både Jernbaneanverket og Statens vegvesen, kan gi innsparinger, som vi kan bruke bl.a. til å øke investeringene i infrastruktur. Vi vil også gå inn for høyere bompengandelen ved store vegprosjekt på sterkt trafikkerte strekninger, slik at statlige midler kan frigjøres til investering i jernbane i samme område. I tillegg vil åpning for vegprising i de største byområdene der det er store miljøproblemer og køproblemer knyttet til biltrafikk i rushtiden, også gi inntekter som kan disponeres til transportformål. Vi mener innsparinger, frigjorte midler fra økt bompengandelen på vegprosjekt og vegprising samlet må gi rom for en vesentlig økning i rammene for jernbaneinvesteringer og drift av kollektivtransport.

Sammen med Nasjonal transportplan behandler vi også et Dokument nr. 8-forslag om å omdanne NSB BA til NSB AS. Fra Kristelig Folkepartis side kan vi ikke støtte forslaget. Det naturlige tidspunktet for å ta stilling til organisasjonsformen for NSB er i forbindelse med § 10-planen, som kommer senere i vår.

I dag har det også vært oppslag i Østfold om Mossetunnelen og dens skjebne, som Ola Røtvei har vært ute og sagt noe om. Jeg vil bare sitere i forhold til akkurat saken om Østfoldpakken:

«Komiteens flertall ... viser til sine tidligere merknader om behovet for gjennomføring av Østfoldpakken fase 1 ...»

Der blir det lagt opp til utviding av dobbeltspor fra Sandbukta fram til ny Moss stasjon. Videre står det:

«Bedret framkommelighet og trafikksikkerhet, samt helhetlige transportløsninger har vært det primære grunnlaget for vedtaket om Østfoldpakken fase 1. Både trafikk- og ulykkesveksten og ikke minst den økende alvorlighetsgraden i ulykkene på stamvegene gjennom Østfold, styrker behovet for en rask gjennomføring av Østfoldpakken fase 1.»

Jeg viser altså til våre merknader i Innst. S. nr. 111 for 1999-2000.

Noen trafikanter kommer seg fram uten motorkraft. Regjeringens omtale av sykkel i transportplanen er mager, særlig sett i lys av den brede omtale dette temaet hadde i etatenes grunnlagsdokumenter. Det er positivt at et flertall i komiteen er mer positive ved å peke på muligheter, men jeg er skuffet over mangelen på viljen til å gjøre noe konkret. Over en fjerdedel av alle bilturer i norske byer og tettsteder er mindre enn to kilometer, og egentlig burde det kanskje vært noe nær forbudt for friske oppgående mennesker å bruke bilen på slike korte turer, men det kan vi vel egentlig ikke si. Det viser i hvert fall at det er et stort potensial for økt bruk av sykkel, hvis det legges til rette for det og gjøres trygt. Kristelig Folkeparti fremmer to forslag. Vi vil ha utarbeidet en nasjonal sykkelstrategi som skal ha som målsetting at det blir tryggere og mer attraktivt å velge sykkel som framkomstmiddel, og vi vil ha endringer i trafikkreglene slik at sikkerheten økes. Det er positivt at det nå blir laget en håndbok i planlegging og tilrettelegging for sykkel, men langt viktigere er det at det som står i en slik håndbok, blir fulgt opp.

En sak som har fått unaturlig stor oppmerksomhet ved behandlingen av Nasjonal transportplan er muligheten for å bygge veger som såkalte OPS-prosjekter, dvs. offentlig og privat samarbeid. Når jeg mener dette temaet har fått for stor oppmerksomhet, er det fordi det høres ut som et spleiselag mellom staten og private selskaper, og mange har nok misoppfattet OPS. I realiteten er det kun en forskuttering, og akkurat som ved vanlige prosjekter er det enten staten eller bilistene som betaler. OPS-organisering innebærer at et privat firma får ansvar for utbygging av et prosjekt samt drift i en fastsatt periode, til staten vederlagsfritt overtar vegen. Enten betaler staten firmaet en fastsatt sum eller selskapet får rett til å kreve inn bompenger.

Men en OPS-organisering har noen fordeler. En av dem er at regningen kommer senere – ikke akkurat nå – men det fører selvfølgelig også til at rammene da bindes opp. Derfor er det viktig at et slikt prosjekt er høyt prioritert. Usikkerheten kan overlates til de private; kostnadsoverskridelser trenger ikke å bli statens problem. Et tredje og viktig moment er at prosjektet kan bygges uavhengig av skiftende budsjettbevilgninger. Det kan i hvert fall være en stor fordel, for stramme budsjettammer har ført til urasjonell framdrift og fordyrelse av en rekke samferdselsprosjekter.

Dessverre har vi ikke fått med oss et flertall når vi gir uttrykk for at nettopp dette burde en forsøke å skape rom for, uavhengig av om prosjektene settes ut til privat bygging og drift. La meg likevel understreke at vi fra Kristelig Folkepartis side er positive til å prøve OPS ved utbygging og drift av noen prosjekter. Det kan gi oss nyttig erfaring. Jeg er også glad for at vi har et flertall for å utvide antall prøveprosjekter til tre, og at det tredje prosjektet blir Handeland–Fedaa i Vest-Agder.

Et prosjekt som har vakt mer oppmerksomhet enn andre, er Mosseveien i tunnel. Kristelig Folkeparti ser behovet for å gjøre noe på E18 ut av Oslo i retning Østfold. Vi er åpne for å vurdere prosjektet Mosseveien i tunnel

som et OPS-prosjekt etter at Oslo kommune og Akershus fylkeskommune har foretatt en ny prioritering mellom ulike prosjekter, der eventuelt nye prosjekter blir vurdert i sammenheng med ennå ikke realiserte prosjekter i Oslopakke 1 og prosjekter i Oslopakke 2. Hvis Oslo er villig til å se på muligheter for å øke eller videreføre brukerbetalingen etter 2007, vil det gi rom for økt innsats. Da kan også Mosseveien bli aktuell som et OPS-prosjekt, eller få 100 pst. bompengefinansiering på en mer tradisjonell måte.

I Kristelig Folkeparti opererer vi ikke med to lister over prosjekt, én for OPS-prosjekt og én ordinær liste. Vi vil ha en liste, og eventuelle OPS-prosjekter må være prioritert lokalt og innenfor rammene av det budsjettet og den kapasiteten anleggsbransjen kan bære.

Erfaringer fra arbeidet med Nasjonal transportplan har til fulle vist at alle er opptatt av samferdsel! Det har vært et utall av henvendelser og innspill om prosjekter og løsninger på ulike problemer fra hele landet, og heldigvis ligger det vel også en del svar i innstillingen.

Som representant fra Oppland er jeg glad for at vi i arbeidet med Nasjonal transportplan har sikret flertall for viktige tiltak, som å forbedre dårlige strekninger på stamveien E16 mellom Oppland og Sogn og Fjordane, satsing på strekningsvise utbedringer av E6 gjennom Gudbrandsdalen, og ikke minst forbedringer på Gjøvikbanen.

Til slutt: Kristelig Folkeparti er fornøyd med gjennomslag for en bedre miljøprofil og en noe bedre distriktsprofil enn Regjeringen hadde lagt opp til i Nasjonal transportplan, og at trafiksikkerhet med nullvisjonen skal ligge til grunn for det videre transportarbeidet.

**Presidenten:** Vil representanten Kofoed-Larsen ta opp forslag?

**Rigmor Kofoed-Larsen (KrF):** Ja, jeg tar opp Kristelig Folkepartis forslag i innstillingen.

**Presidenten:** Rigmor Kofoed-Larsen har tatt opp de forslag som Kristelig Folkeparti er initiativtaker til og som ikke allerede er opptatt.

Det blir replikkordskifte.

**Christopher Stensaker (Frp):** Kristelig Folkeparti er skuffet over at Regjeringen ikke i større grad har klart å få til en samordning mellom de ulike transportformene, men det klarte jo heller ikke Kristelig Folkeparti da de satt i regjering.

Man sier at det er viktig å opprettholde hovedtrekkene i bosettingsmønsteret og investere i infrastruktur som reduserer transportomkostningene og styrker norsk næringslivs konkurransevne. I neste setning sier Kristelig Folkeparti at «utbygging av infrastruktur fører til uønskede inngrep i naturmiljøer og legger beslag på matjord». Men det blir jo bare ord dersom man ikke viser det i handling. Dette gjelder også nullvisjonen. Dersom man mener noe med det man sier, må Kristelig Folkeparti foreslå å sette ned hastigheten på biler til gåfart, skille fysisk gående, syklende og bilende. Kristelig Folkeparti

mener også at de som er avhengig av bil til og fra arbeid i byene, bør betale ekstra veiskatt, såkalt veiprisning.

Kristelig Folkeparti mener det er viktig å styrke vedlikeholdsinnsatsen på veiene, men det de foreslår i ekstra veimidler, er jo ikke mer enn det som trengs for ikke å forringe veikapitalen ytterligere. Jeg har også merket meg at Kristelig Folkeparti ønsker en større grad av brukerfinansiering ved veitbygging, eller såkalt bompengefinansiering, og kan tenke seg å bruke disse midlene til å bygge ut jernbane langs samme strekning.

Jeg minner om at bilistene betaler i dag ca. 40 milliarder kr til statskassen og bare ca. 10 milliarder kommer tilbake til vei og sikkerhet. Likevel ønsker Kristelig Folkeparti å øke brukerbetalingen fra biltrafikken. Dette fører til dårligere og mer forurensende bilpark, og forslaget rammer de som har dårlig råd. Synes Kristelig Folkeparti at dette er en god samferdselspolitikk, at de rike kan kjøre bil og de som har dårlig råd, kan ta bussen?

**Rigmor Kofoed-Larsen (KrF):** Til det siste Christopher Stensaker var opptatt av, om de rike skal kjøre bil og de fattige skal ta bussen: Etter Kristelig Folkepartis oppfatning skal alle som har mulighet til det, ta bussen, enten de har det slik eller slik.

Så sier Christopher Stensaker at samordningen, som jeg kritiserer i mitt innlegg i forhold til at Regjeringen ikke har klart å få dette til i Nasjonal transportplan, klarte heller ikke Kristelig Folkeparti å få til da vi satt i regjering. Men vi la heller ikke fram denne planen som heter Nasjonal transportplan, og utgangspunktet for hele arbeidet med Nasjonal transportplan var faktisk at man skulle ha en samordning og se bruken av ressurser under ett, for å bruke ressursene på en best mulig måte. Og det håper vi at vi skal få til. I hvert fall ønsker Kristelig Folkeparti det, og vi regner med at det i tiden framover, og også ved rulleringen, er et flertall som ønsker å få til en atskillig bedre samordning mellom de ulike transportformer enn det som ligger i Nasjonal transportplan i dag.

Så til nullvisjonen, og at vi her ikke var gode nok når det gjaldt penger. Altså: Nullvisjonen er viktig for Kristelig Folkeparti, for det skal gi retningen for alt transportarbeid i den transportpolitikken som vi fører, det skal gi retning for prioriteringer i hvert års budsjett slik at sikkerheten ivaretas i alle transportformer. Det tror jeg faktisk hele komiteen og hele Stortinget er enige om er vesentlig, ikke minst på bakgrunn av alt det vi nå har sett i løpet av det siste året, med jernbaneulykker, med båtulykker og med alle de trafikkulykkene med dødelig utgang som vi ser på veiene i dag.

**Ole Johs. Brunæs (H):** I 1997, for fire år siden, økte Kristelig Folkeparti veirammene for perioden 1998–2001 i Norsk vegplan med flere milliarder kroner i forhold til regjeringen. Det var med stor skuffelse mange mennesker konstaterte at Kristelig Folkeparti gikk fra alle løftene under samme års budsjettbehandling, og at de har fortsatt med det i hele inneværende periode. Vil Kristelig Folkeparti denne gangen holde løftene når det gjelder

rammer for perioden 2002–2005 og i kommende tiårsperiode? Og i så fall, hva vil partiet gjøre for at vi andre skal kunne tro dette?

Under behandlingen av Norsk jernbaneplan i 1997 foreslo Kristelig Folkeparti sammen med et flertall å ferdigstille dobbeltspor Skøyen–Asker, organisert som eget selskap. På denne bakgrunn er det interessant å spørre Kristelig Folkeparti om dette innebærer at partiet vil se på nye måter å foreta større jernbaneutbygginger på, som OPS-prosjekter. Vil partiet vurdere å bidra til dette prinsipp for utbygging av de overbelastede jernbanestrekningene vi har mange av, som f.eks. Skøyen–Asker, Vestfoldbanen og Østfoldbanen?

Komiteen har fastslått at kollektivtransportens andel av persontransporten er redusert. Som saksordføreren tidligere har vært inne på, hvorfor støtter ikke Kristelig Folkeparti Høyres kollektivsatsing i stedet for å sende saken ut på en tidløs vandring i departementet? Vil Kristelig Folkeparti støtte Høyre i det videre budsjettarbeidet i Stortinget til høsten for å få fart i utviklingen av kollektivtrafikken, slik hun var inne på i sitt innlegg?

**Rigmor Kofoed-Larsen (KrF):** Representanten Brunæs minner om 1997 og behandlingen av Norsk vegplan, hvor både Kristelig Folkeparti, Høyre og et flertall gikk inn for en stor milliardøkning på vegsektoren, og han sier at det er stor skuffelse over at Kristelig Folkeparti ikke har gjort noe med det i denne perioden. Da må jeg bare få replisere at vi har hatt to budsjettforlik med bl.a. Høyre i denne perioden, og det gav heller ikke noe påplussing på vegsektoren, så det må jo også være en skuffelse hos Høyre og for Høyres velgere.

Men hva så med Nasjonal transportplan som vi nå snakker om, hva vil vi gjøre nå, vil vi stå inne for det vi foreslår i denne omgangen, eller skal det bli nye skuffelser? Jo, vi i Kristelig Folkepartis fraksjon i komiteen, som for øvrig ikke var med i forrige periode noen av oss, står for det vi foreslår når det gjelder denne planen. Dette mener vi er realistisk, det skal vi klare å få til. Og her er vi i samme bås som Høyre, som har foreslått omtrent det samme beløpet som vi har gjort. Jeg regner derfor med at det i budsjettarbeidene framover skal bli mulig å komme til et flertall for å få gjennomført det vi nå sier vi ønsker å gjennomføre.

**Inge Myrvoll (SV):** Jeg forutsetter at løfter fra Kristelig Folkeparti ikke er avhengig av nye representanter eller at noen går over til en annen komite, for da er jo ikke løfter i innstillinger så veldig verdifulle lenger.

Representanten Kofoed-Larsen sa at NSB har ikke hele skylden for problemene, og så foretok hun en skylddeling mellom NSB og Jernbaneverket. Jeg merket ingen ydmykhet, ingen sjøransakelse når det gjelder det ansvaret som ligger i denne sal. Jeg var med og behandlet den forrige jernbaneplanen, og Kristelig Folkeparti står sammen med oss i å konstatere at den kjørevegen vi har, er første generasjons jernbane som med få unntak er bygd for 100-150 år siden. Kravene til trasé, hastighet, bæreevne, profil i tunneler mv. var den gangen helt andre

enn i dag. Kristelig Folkeparti beskriver et jernbanesystem som er gammeldags, førstegenerasjons jernbane, og så sier de at det arbeiderpartiregjeringa ville gjøre den gangen når det gjelder investeringer i jernbanen, var for puslete. Kristelig Folkeparti sier at det må en betydelig sterkere satsing til enn det Regjeringa legger opp til. Et kraftig løft i investeringene måtte til, sa Kristelig Folkeparti i 1997. Så foreslo de 3,2 milliarder kr ekstra for fireårsperioden for å prøve å løfte jernbanen og få den modernisert. Det kom jo naturligvis ikke én krone de tre årene de satt i regjering og det fjerde året da de var budsjett-partnere.

Da spør jeg: Er det ikke grunn til litt ydmykhet? Hvis man mener at det er fortidas jernbane, hva kan man kreve av operatøren når det gjelder punktlighet, når det gjelder det å kunne kutte ned reisetid osv. og gi en god service til kundene? Faktisk er det vanskelig på mange generasjoners gammelt jernbanenett å gjøre det, så jeg synes hun skal komme hit og ta en skikkelig sjølkritikk for den dårlige jobben deres regjering gjorde i fireårsperioden.

**Rigmor Kofoed-Larsen (KrF):** Sosialistisk Venstrepartis Inge Myrvoll og Kristelig Folkeparti har absolutt samme syn i forhold til jernbane: Begge partier ønsker mer satsing på jernbane. Jeg skal også innrømme at jeg faktisk har en ydmykhet i forhold til det som er gjort på jernbanesektoren i en lang rekke år, både på egne vegne og ikke minst på andres vegne, noe jeg selvfølgelig skal være med på å ta ansvaret for her jeg står nå.

Den ekstra satsingen i 1997 har vi snakket om mange ganger tidligere i løpet av disse nå snart fire årene i denne perioden. Satsingen på jernbane har ikke vært god nok, ikke bare de siste fire årene, men også gjennom ganske mange år tidligere, og da blir resultatet slik som representanten Myrvoll sier, nemlig at infrastrukturen faktisk er til dels ganske dårlig på en god del strekninger. Men det begynner å skje positive ting der også. Det er gjort en rekke ting i løpet av de siste årene som gjør at vi faktisk også kan få økt hastighet på en del av disse strekningene, bl.a. Oslo–Lillehammer–Trondheim og Oslo–Kristiansand, men det står fortsatt mye igjen for å få en infrastruktur som er god nok for virkelig å få en satsing på det kollektivtransporttilbudet som jernbane er. Derfor legger vi også inn i denne planen en økt satsing nettopp på infrastruktur på jernbanen, og det håper vi at vi kan få et flertall for i budsjettene i årene som kommer, slik at vi kan få det linjenettet vi egentlig ønsker.

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

**Presidenten:** Replikkordskiftet er dermed omme.

**Thore Aksel Nistad (Frp):** I dagens transportsamfunn har staten tatt ansvar for infrastrukturen. I tillegg er også det offentlige aktør innen markedet for befordring av person- og godstransport, gjennom sin deltakelse i NSB BA, SAS, offentlig støttede ferjer, båter, bussruter samt en del annen kollektivtransport i Norge.

Fremskrittspartiet vil videre peke på at det offentlige som aktør innen markedet for befordring av både person- og godstransport innebærer betydelige utgifter for staten, fylkeskommunene og kommunene. Derimot tar staten inn hele 40 milliarder kr fra biltrafikken, mens statens utgifter både til drift, vedlikehold og investeringer i vegsektoren bare er på om lag 10 milliarder kr.

Mange politikere viser til at det er lett å innta den holdning at flytrafikk og bilbruk bør reduseres, og at folk i stedet bør bruke buss, tog, T-bane eller trikk.

Fremskrittspartiet er imidlertid av den mening at det er viktigere at det mest hensiktsmessige transportmiddel benyttes i forhold til hvilken transportoppgave som skal løses, og mener at det offentliges medvirkning innen samferdsel bør organiseres etter følgende prinsipper:

1. All produksjon av transporttjenester og samferdselsrelatert vare- og tjenesteproduksjon skiller fra offentlig myndighetsutøvelse. Prinsippet om at det offentlige må betale for eller motta betaling fra produsenter av slike tjenester innføres som reguleringsvirkemiddel der regulering er nødvendig for å sikre visse transporttjenester. På den måten sikres det full effektivitet i all transporttjenesteproduksjon.
2. Det viktigste moderniserings- og fornyelsesverktøy er å gjennomføre de lov- og forskriftsendringer som er nødvendige for å etablere et fullstendig markedsstyrt transportmarked. Myndighetenes rolle skal begrenses til kjøp og salg av transportrettigheter der regulering fortsatt er nødvendig.
3. Det nåværende Samferdselsdepartement omorganiseres til et transportdepartement med ansvar for alt innenfor transport til lands, vanns og i luften samt all virksomhet som er en naturlig del av transportvirksomheten, herunder havnevirksomhet.
4. Forvaltningsmessig opprettes et felles statens transportdirektorat basert på sammenslåing av Vegdirektoratet, Luftfartsverket og Jernbaneverket. Transportdirektoratet står som overordnet ansvarlig for vegnettet, men bruker bedrifter til å bygge og vedlikeholde vegene. Luftfartsverkets lufthavner organiseres i et eget aksjeselskap, Norske lufthavner A/S, som tilbyr sine tjenester til flyselskapene etter avtaler med og retningslinjer fra transportdirektoratet. Når det gjelder jernbanenettet, eies det av transportdirektoratet, som kjøper anleggs- og vedlikeholdstjenester i markedet, eventuelt fra nydannede aksjeselskaper basert på det nåværende NSB BAs verksted og vedlikeholdsavdelinger. Det etableres derfor en kontrakt for noen år med disse, for å sikre en overgangsordning.
5. Statens vegvesens entreprenør- og driftsavdelinger omorganiseres til aksjeselskaper og gis også kontrakt for noen overgangsårs på tidligere oppgaver som de stod for. Transportdirektoratets vegavdelinger får en ren byggherrefunksjon samt administrasjon av vedlikeholdsarbeidet.
6. Det etableres et statens transporttilsyn som står for kontroll av all transport til lands, til vanns, i luften og havnevirksomhet for å påse at alle regler, særlig sik-

kerhetsbestemmelser, følges. Transporttilsynets utgifter belastes brukerne i sin helhet.

7. Lover og forskrifter legges til rette for integrerte transportselskaper i person- og godstransporten, dvs. større selskaper som kan drive produksjon av transporttjenester for både gods og personer til lands, til vanns, i luften og på jernbanespor med skip, ferjer, fly, trailer, drosjer, busser, tog og terminaltjenester, havner, lufthavner og stasjoner.
8. Overordnet ansvar for landets havner flyttes fra Fiske-ridepartementet til transportdepartementet og organiseres i aksjeselskaper hvor transportselskaper etter hvert kan kjøpe aksjer, men med mulig bestemmelse om minimum antall aksjonærer og begrensning i eierandel. Konkurransen mellom havner innføres som et viktig styringsredskap for å hindre monopolprofit og ineffektivt transporttilbud.
9. Det etableres en egen ulykkeskomisjon etter samme modell som The National Transportation Safety Board i USA. Vi viser for øvrig til Dokument nr. 8:59 for 1999-2000.

I tillegg til denne nytenkningen når det gjelder omorganisering av norsk samferdsel, vil vi også vise til tidligere samt en del nye Dokument nr. 8-forslag fra Fremskrittspartiet vedrørende forbedringer og modernisering innen samferdselssektoren, bl.a. følgende forslag, som i dag vil bli behandlet sammen med Nasjonal transportplan:

- Dokument nr. 8:89 for 1997-1998 om å sette krav til effektiv, lønnsom og ikke konkurransevridende drift av Statens vegvesens egenproduksjon
- Dokument nr. 8:70 for 1998-1999 om å åpne Jernbaneverkets skinnegang for andre aktører
- Dokument nr. 8:59 for 1999-2000 om felles ulykkeskomisjon
- Dokument nr. 8:9 for 2000-2001 om å omdanne NSB BA til et ordinært aksjeselskap

Så litt om de tall som vi har lagt fram for den neste tiårsperioden.

For neste planperiode foreslår Fremskrittspartiet totalt en økning på om lag 45 milliarder kr til samferdsel, og vi har da spesielt lagt vekt på en kraftig opprustning av vegsektoren.

Vi er klar over at etterslepet på vegsektoren er kommet opp i ufattelige 9,3 milliarder kr. Fremskrittspartiet mener derfor at vi må ta et tak når det gjelder vedlikeholdet, og ønsker en økning på hele 5 milliarder kr i planperioden. Det er dårlig butikk og dårlig fremtidsinvestering å la vegsektoren forfalle mer og mer, slik som Regjeringen og flertallet i denne sal i dag legger opp til.

Når det gjelder investeringer i stamvegnettet, vil Fremskrittspartiet over de ordinære budsjetter øke disse med 14 milliarder kr i planperioden. I tillegg har vi sagt at vi ønsker å bruke 1,5 milliarder kr pr. år, dvs. 15 milliarder kr i planperioden, som skal gå over utenlandsbudsjettet, eller den såkalte oljemilliarden.

Hvis vi ikke får en skikkelig satsing på vegsektoren i den neste tiårsperioden, er vi stygt redd for at vår konkurransevne svekkes ytterligere. Å bruke oljepenger til

veginvesteringer må vel være atskillig bedre enn å ha de stående i utenlandske banker til en lav rente.

Så litt om den vegsatsingen vi vil gjøre.

Fremskrittspartiet vil ha sammenhengende motorvei, E6, Svinesund–Steinkjer, inkludert ny firefelts Svinesundbro.

Vi vil ha motorveg, E18, Kristiansand–Oslo–Ørje. Vi ønsker at det på hele denne strekningen skal bygges en firefelts motorveg, med unntak av noen partier med lav ÅDT hvor vi ønsker en motorveg klasse B.

I tillegg ønsker vi å bygge alle stamvegrutene kraftig ut, slik at vi kan få tilnærmet samme standard som andre land har på sine vegnett. Hensikten med å oppgradere noen av våre riksveger til stamveger var jo opprinnelig at disse vegene skulle prioriteres og bygges ut. Dette har beklageligvis ikke blitt fulgt opp, så vitsen med å ha stamveger er fullstendig borte. Derfor mener vi i Fremskrittspartiet at dette løftet må tas i neste tiårsperiode.

I tillegg til å prioritere vedlikeholdet og stamvegrutene våre vil Fremskrittspartiet også bygge ut vegene som går inn mot stamvegnettet. Og de fylkesfordelte rammene vil Fremskrittspartiet øke med 8 milliarder kr utover Regjeringens forslag i den neste planperioden.

Dette er i korthet den omstrukturering og satsing som Fremskrittspartiet vil gjennomføre, og som vi ser på som en absolutt nødvendighet.

Jeg har her tatt for meg mye veg, men andre fra Fremskrittspartiet vil komme inn på jernbane, havn m.m. senere i debatten i dag.

Til slutt vil jeg få legge fram de forslag som er tatt inn i innstillingene.

**Presidenten:** Thore Aksel Nistad har tatt opp de forslagene han refererte til.

Det blir replikkordskifte.

**Sigrun Eng (A):** Framstegspartiet har i sine merknader fortalt oss at etter at Lærdalstunnelen vart opna, fekk Bergen–Oslo sin ferjefrie stamveg. Eg vil berre i innleiinga gi dei same representantane litt geografikunnskap: Ein slik veg har vi hatt sidan 1991, nemleg riksveg 50 Hol–Aurland.

Så over til spørsmåla. Framstegspartiet vil ha lite til kollektivtransport. Ein får nesten inntrykk av at det forureinar meir enn bilbruk. Jernbanens skjenegang skal opnast for private i den forfatninga den er, altså gammal. Og jernbaneinvesteringane er på sparebluss trass i at dei har mykje meir pengar til samferdselsformål enn alle andre parti. For å få brukt opp ramma som er på ufattelege 44,6 milliardar kr meir enn Regjeringas ramme, må ein nesten kaste pengane til veg ut til folket utan kostnadsrammer.

Burde ikkje Framstegspartiet òg bruke noko meir på jernbanen? Trur dei verkeleg at dette står til truande, og kvar skal dei ta desse kronene frå? Er det frå gamle og sjuke, skule og u-hjelp, eller er det kommunane, som syter for velferdstilbod til oss alle, som skal raserast? Og kvar skal dei hente arbeidskrafta? Det er vel ikkje så mange ledige i anleggssektoren her trass i alt? Eller skal

det vere arbeidsinnvandring? Og korleis heng dette saman med utanlandsinvesteringar, er det u-hjelp til Sverige? Her er det ikkje berre ein brest, men det er eit *brot* i logikken.

**Thore Aksel Nistad (Frp):** Her var det mye, ja!

Det var lite til kollektivtrafikken, ble det sagt. Ja, selvsagt, vi vil fjerne mange av konsesjonsordningene, vi – vi vil ha frislepp på det. Vi ser hva NOR-WAY Buss-ekspress har gjort der de har fått lov til å kjøre. De har faktisk fått folk til å gå om bord i bussen. Og vi mener at det finnes så mange driftige busselskaper og andre selskaper som kanskje vil gå inn i denne nisjen, at vi ikke på noen som helst måte er redd for at vi ikke skal få folk til å kjøre kollektivt. Men da må de få lov til å etablere seg, de må få lov til å kjøre buss og fremfor alt må de få lov til å åpne døren og ta inn folk. Det er her man har mange rare bestemmelser i dag.

Så vil vi åpne den gamle skinnegangen. Hvis man har konkurranse på sporet, og får flere til å kjøre der, vil jo også Jernbaneverket få inntekter. I dag får de litt inntekter fra godstransporten til NSB. Hvis man har Linjegods, Tollpost eller hvem det nå enn er, til å kjøre på sporet, vil de betale avgift for det. Da tjener også Jernbaneverket mer penger. Vi er ikke redd for dette.

Dessuten, hvis vi konkurranseutsetter NSB, er jeg fullstendig klar til å legge det ut på anbud. Vi sparer minst 20 pst. Av de pengene kan vi gjerne legge litt av til jernbanen, og det har vi gjort. Vi har lagt inn ½ milliard kr i økning. Men vi har sagt nei til en del store jernbaneprosjekter, tunneler, det skal jeg være helt åpen og ærlig og si. Vi vil bruke det på veg.

Så blir det spurt om hvor vi skal ta pengene fra, og hvor vi skal hente arbeidskraften og alt mulig fra. Joda, vi har sagt at vi bruker gjerne en del oljepenger til det. Det er bedre enn å ha alle pengene stående til en lav rente i bank. Så mener vi det er en bedre investering å bygge skikkelige vegnett en gang for alle, slik at konkurransekraften for næringslivet kan øke. De skal frakte sine produkter ut fra mange forskjellige deler av landet, og de skal ned til kontinentet, og da må de ha gode vegforbindelser.

**Jan Sahl (KrF):** I innstillingen til Nasjonal transportplan som nå foreligger, er det rimelig bred enighet mellom partiene om rammene, med unntak av ett, nemlig Fremskrittspartiet. Og vi har hørt om de 45 milliardene.

I et intervju med Gudbrandsdølen Dagningen den 6. februar får Nistad nettopp spørsmål om dette:

«Tar dere nå penger dere ikke har?

Nei, pengene får vi på forskjellige måter», sier han. «Ved å skille ut produksjonsavdelingene i Statens Vegvesen ... vil vi få fem milliarder kroner i 10-årsperioden.»

Og Videre:

«Vi skal overføre 20 milliarder kroner til samferdsel fra andre budsjettområder.»

Og det er rimelig greit så lenge en har penger som andre partier har lagt inn på disse budsjettområdene, men så

vidt jeg har brakt i erfaring ved de siste budsjettbehandlingene, så skal jo Fremskrittspartiet redusere flere titalls milliarder kroner i minus på skatter og avgifter, og spørsmålet mitt er: Når disse er lagt inn, hvor skal en da hente de ekstra 20 milliardene fra på andre budsjettområder? Hva er det det skal gå ut over? Det synes jeg Fremskrittspartiet bør si helt ærlig.

«Totalt klarer vi å øke med 32 milliarder kroner i planperioden», sier Nistad i intervjuet. Jeg går ut fra at det er minus i forhold til de 45 milliarder som en tar fra øvrige områder, bl.a. jernbanen innenfor samme sektoren.

Men så til slutt: Til tross for at Fremskrittspartiet har så mye penger til samferdsel, vil det altså ikke være med på å finansiere riksveg 1 langs kysten, nemlig Hurtigruta, og det til tross for at vi nå har inngått avtaler om at hurtigruteselskapene skal kontrahere to nye skip og de skal utføre de transportoppdrag som vi vet er så viktig for kysten. Hvorfor vil ikke Fremskrittspartiet være med her?

**Thore Aksel Nistad (Frp):** Vi har sagt åpent og ærlig at vi reduserer på en hel del områder fordi vi vil ha vegsatsing, og vi vil ha vegsatsing én gang for alle. Og det er riktig, som representanten Sahl sier, at vi har sagt nei til Hurtigruten. Vi gjorde det i fjor, mens alle dere andre, Høyre inkludert, ville gi Hurtigruten subsidier på 170 mill. kr pr. år fremover, og det er for at de skal kjøre turister oppover langs kysten og ha en slags monopol-situasjon på det. Det er vel og bra og fint å ha Hurtigruten, men vi mener at den kan stå på egne ben, og det gjør den også. Men vi har ikke lagt inn de 170 mill. kr i dette budsjettet engang, vi, så vi har dem i tillegg.

Så har vi sagt at vi vil redusere på Vegvesenet, og vi ønsker 5 pst. besparelse. Høyre går inn for 10 pst., og de andre går også inn for en del besparelse. 5 pst. er langt under det ECON-rapporten og alle andre også sier, men for ikke å slå det i hartkorn, har vi sagt 5 pst. på det 10 milliardersbudsjettet. Og hvis vi ikke skal klare å få det gjennom ved å effektivisere og sette det ut på anbud, begriper ikke jeg noe.

Så har vi sagt at vi ikke vil fortsette med en del jernbanetunneler. Vi har i innstillingen tatt klart standpunkt til hvilke strekninger vi vil bygge ut, og hvilke vi ikke vil bygge ut. Disse tiltakene har vi spart 2,2 milliarder kr på. Det er Eidangertunnelen og en hel del andre, man kan lese det i innstillingen. Så tar vi 500 mill. kr av disse tilbakeløst og bruker det på økt sikkerhet, sikring av planovergang og bygging av en del krysningsspor.

**Kjellaug Nakkim (H):** Fremskrittspartiet ønsker å løfte stamveiene høyere, sa representanten Nistad, og han ser det som en absolutt nødvendighet. Det er positivt. Og jeg har registrert at de har lagt til grunn at man ønsker å øke rammen med 8 milliarder kr utover Regjeringens rammer, og deriblant har de lagt 1,2 milliarder kr på rammen til Østfoldpakken. Og det er positivt. Men det jeg også ser, er at de har tenkt å bruke utenlandsbudsjettet sitt på denne finansieringen. I år 2001 har de avsatt

1,5 milliarder kr til samferdsel på utenlandsbudsjettet, dvs. at av den rammen er det i første fireårsperioden ca. 6 milliarder kr som vil gå til det. Og det man sier, er at man ikke skal bruke norske entreprenører, man skal bruke utenlandske entreprenører. Men det som egentlig har vært problemet med Østfoldpakken, er å finansiere pakken, det har ikke vært noe problem med entreprenører. Så mitt spørsmål er: Har man tenkt å utelukke alle norske entreprenører og bruke bare svenske entreprenører? Og hvordan forholder det seg til EØS-avtalen og det regelverket vi har der?

En annen ting som Fremskrittspartiet sier i innstillingen, er at «for å opprettholde akseptabelt nivå i flytilbudet også i utkantstrøk, bør det gjennomføres avgiftslettelser for disse flyplassene». Og i neste avsnitt sier de at de har et prinsipielt syn om at flyplassene først bør gjøres om til selvstendige aksjeselskap, og deretter selges ut. Det er for så vidt greit, men det er tross alt et faktum at her i Norge er det bare tre-fire-fem flyplasser som går i balanse, eller som går med overskudd. Og da er mitt spørsmål: Hvordan har Fremskrittspartiet tenkt å finansiere disse flyplassene når de skal senke avgiftene og omgjøre dem til selvstendige aksjeselskap?

**Thore Aksel Nistad (Frp):** Vi vil ikke gi 8 milliarder kr til stamvegene, vi vil gi 14 milliarder kr til stamvegene. Det er unektelig 6 milliarder kr mer. I tillegg kommer utenlandsbudsjettet, eller oljepengene, på 15 milliarder kr, og det blir en enda større sum, så det skulle bli enda mer veg for pengene.

Representanten spør om vi bare skal ha utenlandske entreprenører og ikke norske. Nei, selvsagt ikke. Men vi bygger på de tall vi har fått fra NHO, byggenæringen, transportnæringen og flere, og de sier at de har 2 000 ledige i bransjen. De har 1 000 som går på tomgang, men som de fortsatt vil ha ansatt, så det er altså 3 000 ledige. Det er 800 tippbiler ledige. De kan gå ut i markedet i dag og gjøre et byggearbeid for ca. 2–2,5 milliarder kr. Da er den kapasiteten som entreprenørbransjen selv sier den har, og ECON-rapporten sier at den har, brukt opp. Vi vil bygge veg for mer enn 2,5 milliarder kr, hvis man summer tallene som jeg nevnte i stad. Da må vi også hente andre til å gjøre det. Og hva er galt med at det kommer en svenske og bygger Svinesundbroen? Jeg kan ikke fatte og begripe det. Det er da mange andre firmaer som er inne og gjør andre ting. Jeg er klar over at noen innen entreprenørbransjen begynner å skrike og syte litt. Men først vil de knekke Vegvesenet, så skal de i tillegg ha monopol selv. Det ønsker ikke vi. Legg de store prosjektene ut på vanlig anbud i EU, og så får de som kan bygge Svinesundbroen billigst, gjøre det.

Så var det avgiftslettelser og flyplasser. Vi har jo Torp, og den går bra. Der lander bl.a. Ryan Air. Og hvorfor gjør de det? Jo, fordi den er billigst.

**Presidenten:** Replikordskiftet er omme.

**Jorun Ringstad (Sp):** For første gong debatterer vi ein samla plan for samferdselssektoren i Noreg. Det er eit



framsteg at vi har fått ein samla plan for veg, jernbane, luftfart og sjøtransport. Men som fleire talarar før meg har vore inne på, har eg òg merknader til oppbygginga av planen.

Ved revisjon av planen må det leggjast større vekt på at det må vere større samordning mellom dei ulike transportformene, slik at det ikkje blir som i denne planen, kor det i stor grad har vorte fire separate planar samla innanfor to permar. Sjølve oppbygginga bør òg bli betra. Den framlagde transportplanen er prega av at samme tema går igjen fleire gonger med ulik vinkling. Planen har difor vorte svært ordrik, og det er til dels vanskeleg å finne fram i den. I større grad bør òg vektlegginga av ulike transportformer vurderast. I norsk samferdselspolitikk er vi eit fleirtal som legg stor vekt på at det er viktig å få ein større del av godstransporten over frå bil til båt. Men sjøtransporten har fått heller liten omtale i transportplanen.

Nasjonal transportplan har ikkje berre engasjert samferdselskomiteen den siste tida, men òg svært, svært mange andre rundt om i landet. Engasjementet har vist kor mykje samferdsel har å seie for folk flest. Vi snakkar i mange samanhengar om at folk må ha rett til å velje, rett til å velje kvar ein vil bu og korleis ein vil ordne kvardagen sin.

Samferdselspolitikken vil vere avgjerande for kvar folk kan finne det attraktivt å leve og bu, kvar det er mogeleg å finne arbeid. Folk må kunne ha eit tilbod om dei nødvendige tenestene i eit moderne samfunn og dei må kunne delta i det sosiale livet i lokalsamfunnet.

Landet vårt er spesielt, både geografisk og med tanke på busetnadsmønsteret. Store delar av landet har liten busetnad. Samtidig veit vi at mykje av naturressursane finn vi nettopp i område med liten busetnad. Store delar av den eksportretta industrien ligg i distrikta. Skal vi kunne utnytte og utvikle dei føremonene vi har med store naturressursar, må vi i samferdselspolitikken leggje til rette for at alle delar av landet skal få ei positiv utvikling.

Arbeidarpartiregjeringa har gjennom Nasjonal transportplan ikkje lagt skjul på at den framlagde planen legg stor vekt på å løyse samferdselsutfordringane i dei tettbygde delane av landet. Ja, utfordringane i tettbygde strøk skal sjølv sagt løysast, men det blir feil å løyse desse utfordringane ved å ramme dei utfordringane vi finn i meir grisgrendte strøk.

Vi greier ikkje å løyse storbyane sine problem berre ved å byggje fleire og breiare vegar. I byar og tettbygde strøk må kollektivløysingar vere ein viktig del av transportløysingane. Ei viktig oppgåve framover blir å få større del av privatbilbruken over til kollektivtrafikken. Nasjonal transportplan legg opp til rimeleg sterk satsing på kollektivløysingar. Sjølv sagt kunne det vore ynskjeleg å få gjort endå meir med tilrettelegging for kollektivløysingar i planperioden. Men også for kollektivsatsing vil økonomien avgrense framdrifta. Senterpartiet vil støtte Regjeringa sine forslag om kollektivsatsing i sentrale strøk.

Dei seinare åra har samferdselsbudsjetta vore stramme. Dette er fordi det har vore fare for press i økonomien, og samferdselssektoren har måtta ta sin del av inn-

stramminga for å unngå uheldige utslag for norsk økonomi. Dette har ført til at aktiviteten i infrastrukturbygging har vorte redusert, noko som igjen har medført at anleggssektoren i dag har mange permitterte eller heilt ledige. ECON-rapporten som vart lagd fram sist haust, viste at det ville vere mogeleg å auke samferdselsinvesteringane for 2001 med om lag 2-3 milliardar kr berre ved å nytte ledig kapasitet. Statistikk viser at det dei siste åra har vorte aukande ledig kapasitet i anleggssektoren. Den ledige kapasiteten finst for ein stor del utanfor dei mest sentrale områda i landet. Senterpartiet meiner det er viktig å ta omsyn til og utnytte denne ledige kapasiteten. Vi meiner det er rom for å utnytte ledig kapasitet og satse meir på infrastruktur i distrikta utan at det gir for sterkt press i økonomien. Senterpartiet har difor foreslått å auke investeringane til infrastruktur i planperioden med 900 mill. kr pr. år. I tillegg vil Senterpartiet i større omfang enn tidlegare bruke anbod, spesielt på vedlikehalds-området. Dette kan òg gi effektiviseringsgevinst, som igjen kan gi auka produksjon. Eg merka meg at saksordførar, som sikkert har lese innstillinga nøye, ikkje har fått med seg at Senterpartiet også vil gå inn for å auke bruk av anbod i større grad enn før.

Eg har elles med interesse merka meg at også Arbeidarpartiet sine representantar i komiteen foreslår å auke planrammene med 500 mill. kr pr. år. Dette er etter mitt syn eit signal frå Arbeidarpartiet si stortingsgruppe til eiga regjering om at Regjeringa si vektlegging av samferdselssektoren ikkje har vore sterk nok. Eg er glad for at stortingsgruppa til Arbeidarpartiet også er med på å gi så klare signal om at det må til ei sterkare vektlegging av samferdsel.

I arbeidet med Nasjonal transportplan, både i høyringane komiteen har hatt, men kanskje spesielt i dei svært mange kontaktane eg har hatt utanom komitehøyringane, har dei store behova som er for større innsats på vegsektoren, vore sterkt understreka. At nettopp vegsektoren er så sterkt understreka, er forståeleg. Veg er for mange den viktigaste eller kanskje einaste transportåra. Vegsystemet dekkjer heile landet, og vegtransporten utgjør den største delen av både gods- og persontransport. Av påplussinga i ramma vil difor Senterpartiet bruke det meste til investeringar i vegsektoren og først og fremst prioritere fylkesfordelt ramme. I Senterpartiet sitt forslag til auke i fylkesfordelt ramme har vi lagt vekt på å rette opp litt av den dårlege distriktsprofilen som ligg i Nasjonal transportplan. Elles har vi lagt vekt på fylke som har mykje dårleg vegstandard, trong for utbetring av flaskehalsar og mange vegar som er rasutsette.

Senterpartiet har tidlegare gått inn for forsøk med samarbeid mellom det offentlege og det private på vegsektoren – OPS. Det er viktig å få størst mogeleg uttelling for ressursane som blir sette inn i vegbygging, og OPS kan vere ein måte å oppnå dette på. Dei tre prosjekta som det er fleirtal for i komiteen, kan gi oss erfaringsgrunnlag til å ta stilling til nye OPS-prosjekt seinare.

Senterpartiet vil òg bruke ein del av den foreslåtte rammeauken til å styrkje jernbanen. Vi har ikkje fordelt midlane på enkeltprosjekt, men har peika på enkelte

strekningar der det er stor trong for vedlikehald og modernisering. Vi har òg nemnt strekningar der det kan vere aktuelt å leggje til rette for betre kollektivtilbod.

Senterpartiet har fordelt rammeauken på veg, bane og kystformål. Noko av denne auken meiner vi skal brukast til investeringar. Men eg vil streke under at tryggleiken må ha førsteprioritet i alle samferdselssektorar. Nullvisjonen om ingen drepne eller livsvarig skadde i trafikken må liggje til grunn for prioriteringane.

Etterslepet på vedlikehaldet er stort. Berre på vegsida vil etterslepet ved starten av vegplanperioden vere ca. 9,5 milliardar kr. Også jernbanen og sjøfarten slit med store etterslep på vedlikehaldet. Sjølv om tryggleik i samferdselssektoren ikkje berre kan knytast til vedlikehald, er det utan tvil ein samheng mellom godt vedlikehald og tryggleik. Når eg først er inne på tryggleik, må òg luftfarten nemnast. Mange av flyplassane, spesielt på kortbanenettet, burde f.eks. hatt betre innflygingsinstrumentering. Dette ville ha auka tryggleiken og òg gitt betre regularitet.

Senterpartiet har saman med dei to andre sentrumspartia og Høgre peika på at ferjene er ein del av vegen, og at kostnadene med å reise med ferjer ikkje bør overstige kostnadene med å køyre tilsvarende strekning med bil. Ved budsjettavtalen mellom Arbeidarpartiet og sentrumspartia sist haust vart rabattordningane for næringsliv og storbrukarar av ferjer betra. Det vart òg vedteke at ferjetakstane skulle vidareførast på 2000-nivå. Svært mange har gitt uttrykk for at dei er svært tilfredse med budsjettavtalen på dette punktet. Senterpartiet meiner resultatet frå budsjettavtalen bør vere første steget på ein opptrappingsplan for dette området. Målsetjinga på sikt bør vere å oppnå det same som Sverige og Finland, nemleg gratis ferjer.

Ferjer fører til ein ekstra kostnad i tid og pengar, spesielt for næringsliv og pendlarar. Ulempene det medfører å vere avhengig av ferjer, må gjerast minst mogelege. Eg er difor overraska over at Arbeidarpartiet støttar ei ordning med tidsdifferensierte ferjetakstar, som det blir sagt kan vere med og jamne ut etterspurnaden og redusere køkostnadene. Men dette vil kunne medføre auka takstar i dei same tidene mange skal til og frå arbeid. Rett nok blir det peika på at det skal leggjast vekt på at dette ikkje unødig skal ramme brukarar som er avhengige av å reise til fastsette tider. Men på mange ferjesamband er pendlarane avhengige av faste ruteavgangar, og truleg blir det difor pendlarane som blir skadelidande ved tidsdifferensierte ferjesatsar.

I innstillinga er det gjennomslag for eit viktig prinsipp, nemleg alternativ bruk av ferjetilskot. I mange kystsamfunn finn vi ferjeavløysingsprosjekt som vil skape positiv utvikling, bl.a. reduserte transportkostnader og auka verdiskaping. Dette er i liten grad drøfta i Nasjonal transportplan. Eg er difor glad for at eit stort fleirtal i komiteen ber om at det blir lagt fram ei breiare drøfting av bruken av ferjesubsidiar. Men eg har elles merka meg at Arbeidarpartiet, Høgre og Framstegspartiet trekkjer kommunesamanslåing sterkt inn i spørsmålet om ferjeavløysingsprosjekt. Eg tek sterk avstand frå ei slik samankobling.

**Presidenten:** Det blir replikkordskifte.

**Sverre Myrli (A):** I november i fjor hadde min samfylking og Senterpartiets nestleder, Åslaug Haga, en turné rundt i vårt fylke der hun presenterte utkast til nytt partiprogram for Senterpartiet. Jeg skal sitere litt fra Romerikes Blad, der det heter:

«Senterpartiet vil gi en ekstra milliard til styrking av kollektivtrafikken. Midlene skal finansiere lavere takster og bedre kvalitet – særlig i Oslo og Akershus.»

Videre presenterte Haga at de ordinære takstene på kollektivtransporten i Oslo-området skal ned med 20 pst., ungdom og studenter skal få halv pris, og Senterpartiet skal gi økte tilskudd til nye investeringer i materiell.

Endelig står det å lese i artikkelen i Romerikes Blad at Åslaug Haga sier:

«Vi håper vi kan få med oss resten av partiet på at bedre kollektivtrafikk i Oslo-området kan gi innsparinger som nettopp kan komme distriktene til gode.»

Jeg må innrømme at jeg fant igjen fælt lite av det som Senterpartiets nestleder presenterte i Akershus, i merkningene og innleggene til Senterpartiet i denne debatten. Derimot er det forslag fra Senterpartiet om at ferjetakstene skal halveres, at det skal bli bedre rabattordninger på ferjene, og at det skal være økt ferjefrekvens og bedre nattferjetilbud. Det er bra, og det er prisverdig, men, som sagt: Jeg ser ingenting av Åslaug Hagas kollektivsatsing i Senterpartiets merknader. Jeg går ut fra at Åslaug Haga, når hun reiser rundt som nestleder i partiet, snakker på vegne av heile Senterpartiet, og at det ikke har noe med at hun tilfeldigvis er førstekandidaten på Senterpartiets liste i Akershus ved høstens valg.

Mitt spørsmål til Jorunn Ringstad er: Presenterer Åslaug Haga Senterpartiets samferdselspolitikk i henhold til Senterpartiets program? Og dessuten: Er det Senterpartiets program eller er det Senterpartiets merknader i innstillinga til Nasjonal transportplan som beskriver partiets politikk for kollektivtransporten?

**Jorunn Ringstad (Sp):** Eg viste i innlegget mitt til at sjølv om eg rekna med at saksordføraren hadde lese innstillinga veldig nøye, var det kanskje ting han òg hadde gått glipp av og ikkje fått med seg. Eg trur eg vil seie det same til Sverre Myrli, som truleg ikkje har fått med seg ein merknad frå Senterpartiet i innstillinga som viser til at det er fylkeskommunane som har hovudansvaret for tilrettelegging av kollektivtransporten. Dei midlane som fylkeskommunane skal bruke, er rammeoverføringane til fylkeskommunane, der vi har teke bort dei øyremerkte tilskota til kollektivtransporten. Dei øyremerkte tilskota til kollektivtransporten er tekne bort, og dei er lagde inn i ramma, slik at det er fylkeskommunane som har ansvaret for å prioritere det som skal brukast på kollektivtransport – det vere seg buss eller båt.

Når det gjeld Senterpartiets haldning til korleis vi skal satse, så står det òg i den same merknaden. Det står rett ut at skal vi auke satsinga på kollektivtransporten med det systemet vi har i dag, må vi auke overføringane til

fylkeskommunane, slik at dei får ein økonomi som tilseier at dei kan løyse dei oppgåvene dei er pålagde.

Når det gjeld ferjer, er situasjonen den at kostnadene til ferjer går over det som er vårt område i samferdselskomiteen, nemleg drift og vedlikehald. Der tar ein midlane til ferjekostnader, slik at er det eit problem, må ein òg redusere det som går til ferjer. Vi har sett fleire gonger at vi får problem her når overføringane ikkje blir store nok.

**Christopher Stensaker (Frp):** Senterpartiet mener at satsing på samferdsel er en viktig forutsetning for bosetting, næringsutvikling og ressursutnyttelse både i distriktene og i byene, og for å utnytte det store verdiskapingspotensialet som distriktene representerer, vil utbygging av det sekundære riksveinettet være avgjørende. Dette syn var fraværende da Senterpartiet var i regjering og la føring for veibudsjettet. Nå ønsker man at takstene på riksveifergene ikke bare skal halveres, som Myrli var inne på, men at det skal være gratis på sikt, og man skal øke fergefrekvensene og bedre nattfergetilbudet uten at det gjenspeiles i de økonomiske rammene som Senterpartiet legger opp til. Man vil legge økt vekt på sjøtransport, trygghet langs kysten og vedlikehold av sjøveien, med havner, fjarleder, fyr- og merketjenesten, som Senterpartiet sier må styrkes, og det er i økt ramme fra Senterpartiet tilgodesett med 70 mill. kr pr. år. Skal nullvisjonen, som Senterpartiet legger til grunn for prioriteringene, ha noen verdi, betyr det at distriktene stopper opp.

Senterpartiet vil også øke den økonomiske rammen i Nasjonal transportplan med 900 mill. kr pr. år. Dette er ikke mer enn det som skal til for at vedlikeholdet og veikapitalen som vi alt har, ikke skal forringes.

Senterpartiet gikk inn for bygging av opera, og plasseingen ble bestemt til Bjørvika, men partiet vil omdisponere midler som er avsatt til å bedre trafikkforholdene i området, til fylkesfordelt ramme. Hvordan vil Senterpartiet unngå kaos i området? Og synes Senterpartiet at dette er en god samferdselspolitikk?

**Jorunn Ringstad (Sp):** Det er vel berre Framstegspartiet som med sine nesten uavgrensa midlar til alle moglege gode formål kan ha eit mål om å oppnå alt dei ynskjer, på eit fåtal år. Senterpartiet har peika på i merknadene sine kva som er viktig for oss, og kva vi vil leggje vekt på. Det betyr ikkje at vi trur at vi med vår påplussing kan greie å løyse alle problema i dei fyrste fire åra, eller dei ti komande åra for den del. På same måten som andre parti har sagt kva som er viktig for dei, har vi òg gjort det. Men vi har ikkje sagt at vi løyser alle desse utfordringane i løpet av den planperioden som vi no diskuterer.

Når det gjeld Bjørvika, for å ta det konkret, står det i Nasjonal transportplan at det er eit prosjekt som har eit veldig stort islett av byutvikling i seg. Senterpartiet har sagt at eit prosjekt som har eit så stort islett av byutvikling i seg, ikkje er rett å ta innanfor tronge samferdselsrammer. Det er heller ikkje fullfinansiert, og det står jo òg at eit vilkår er at det skal fullfinansierast.

Når representanten Stensaker koplar dette til vedtaket om opera, bør nok representanten Stensaker kanskje lese innstillinga når det gjaldt saka om opera, for der står det uttrykkelig i vedtaket at det prosjektet som då vart vedteke, ikkje skulle koplast til samferdselsutbygging i området. Og planane for den operaen som vart vedteken, var òg slik at det ikkje skulle vere nødvendig med utvikling av eit vegsystem der i tillegg til det som er. Det var lagt inn 50 mill. kr, og det skulle vere nok.

**Sverre J. Hoddevik (H):** I innstillingen til Nasjonal transportplan foreslår Senterpartiet å øke bevilgningene til samferdselsformål med 3,6 milliarder kr i den kommende planperioden. Få ting ville glede oss mer enn om det hadde vært flertall i denne salen for en kraftig økning av samferdselsbevilgningene i de årlige budsjett. Ikke minst i mitt og representanten Jorunn Ringstads felles hjemfylke, Sogn og Fjordane, er dette nødvendig.

Når jeg ikke helt lar meg begeistre av Senterpartiets forslag, skyldes det erfaringene med den eksisterende plan fra 1997, som vi flere ganger har vært innom, der Senterpartiet stod sammen med Høyre om et betydelig løft i plandokumentet. Dessverre er det bare Høyre av forlikspartene som har fulgt opp dette i sitt prinsipale budsjett. Hva er det da i grunnen som skal tilsi at senterpartiløftet om mer penger til samferdsel er mer å stole på nå enn ved forrige korsveg?

Jeg minner også om at representanten Ringstad i media i Senterpartiets regjeringstid har vært snublende nær mistillit til egen regjering, uten at det har virket det aller minste på partiets standpunkt når det gjelder de årlige budsjettforslag.

Hva er det for slags virkemidler Jorunn Ringstad rår over i kommende periode som kan ytterligere påvirke Senterpartiets prinsipale budsjettstandpunkt, slik at det kan ligne på det som man har lyst til å love i valgkamp og i lange plandokumenter?

**Jorunn Ringstad (Sp):** For å bruke representanten Hoddevik sine egne ord trur eg eg vil seie det slik at eg lét meg heller ikkje «begeistre» av Høgre sine store lovnader når det gjeld samferdselsmidlar. Rett nok seier Sverre Hoddevik at det berre er Høgre som har følgd opp sine lovnader i prinsipale forslag i løpet av denne perioden. Ja, men kva hjelper det med prinsipale lovnader dersom det same partiet, Høgre, når det skal samarbeide for å finne fleirtalsløysingar, ikkje er villig til å prioritere samferdsel høgt? Då er det alt anna som skal prioriterast fyrst, og då er det lite å late seg begeistre over at det i eit forslag Høgre står åleine om, er sett opp store summar til samferdsel. Høgre har hatt to sjansar i løpet av denne fireårsperioden til å vere med og verkeleg gjere eit lyft for samferdsel. Eg hadde faktisk håpa at sentrumsregjeringa, då den skulle samarbeide med Høgre og Framstegspartiet, fekk drahjelp til å auke samferdselsmidlane. Men ingen av dei åra kom det ei krone meir – ikkje ei krone meir til samferdsel. Det var litt flytting innanfor dei forskjellige områda på samferdsel, men ikkje ei krone meir på samferdselsramma kom det dei to åra sentrumsregje-

ringa samarbeidde med Høgre og Framstegspartiet. Men det har vorte nokre små lyft etter at vi forlét samarbeidet med Høgre og Framstegspartiet og gjekk over til å samarbeide med Arbeidarpartiet. Då har det vorte nokre små lyft – ikkje store nok etter mitt syn, men iallfall har det då vore vilje til å prioritere samferdsel høgre enn det Framstegspartiet og Høgre har gjort. Så den begeistringa som manglar hjå Høgre og representanten Hoddevik, kan eg berre vende tilbake til han.

**Presidenten:** Replikkordskiftet er omme.

**Inge Myrvoll (SV):** Politikk er å ville. Det var Olof Palmes ord. Når vi ser på målsettingene og resultatene av de planene som var lagt på 1990-tallet, kan vi konstatere at samferdselspolitikken skvulper på viljeløshetens hav – fordi det ikke er noen sammenheng mellom målsettinger og virkemidler.

Uten vilje til å bruke virkemidler blir målsettingene ønsketenkning. Da kan vi etter hver fireårsperiode oppsummere at vi ikke er kommet et steg lenger, gjenta de vakre målsettingene og innrette oss på framskriving av ei utvikling vi ikke ønsker. Så lever vi videre med høge ulykkestall, miljøproblemer og avvikling av distriktene – det motsatte av det vi ønsker.

Jeg har tenkt å ha en liten minnestund over politisk evneløshet, forsøke å friske opp den politiske hukommelse.

Når vi lytter på innleggene i dag, og leser i innstillinga, er det stor bekymring for jernbanen. Flertall og mindretall i forskjellige varianter er bekymret for sikkerhet, for punktlighet og regularitet, for at jernbanen ikke vinner markedsandeler. Ja, for det er et felles mål at vi ønsker person- og godstransport over fra veg til jernbane. Det står om lag 10 steder i innstillinga. Men jeg hører ikke sjølransakelse. Jeg hører kritikk av NSB og Jernbaneverket. Komponisten skyter på pianisten fordi han ikke liker melodien.

Dette er tredje gangen jeg er med på å behandle transportplaner. Første gang var i 1993. La meg mimre. Et flertall bestående av Arbeiderpartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og SV sa i 1993 ved behandling av Norsk jernbanepplan:

«Flertallet har merket seg at det i meldingen blir pekt på at jernbanen har vært forsømt når det gjelder investeringer gjennom en årrekke.»

Og fortsetter:

«Flertallet sier seg enig med Regjeringen som peker på at vi nå står ved et vegskille når det gjelder jernbanens rolle, og at hvis en ønsker å dra nytte av de transportmessige kvaliteter og de miljømessige fordeler jernbanetransport kan tilby, er det nødvendig å satse betydelige ressurser de nærmeste år.»

Det samme flertall viser til at jernbanen har tapt markedsandeler, og sier at «denne utviklingen må snus» og gjentar betingelsene:

«Dette flertallet er derfor enig i at den negative tendensen jernbanen har vært inne i, ikke kan snus uten at det satses betydelige ressurser for å forbedre jernbanens infrastruktur og materiell.»

Det sa komiteflertallet, Arbeiderpartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og SV, for åtte år siden. Venstre fikk ikke sagt det, for de var ikke her. Hvor ble det av de betydelige ressursene til det forsømte området? Den ekstraordinære satsinga bebudet i 1993 på 5 milliarder kr forsvant som dugg for sola. Flertallet fant ikke ut av vegskillet. Det gikk ikke vegen, eller skal vi si, det gikk rett vest med målsettinga om å få jernbanen på sporet. I stedet for å gå i seg sjøl velger mange av mine ærede medrepresentanter både her og i media å kritisere NSB og Jernbaneverket. Media dyrker det uten kritiske spørsmål.

La meg illustrere ønsket om å gjøre noe og den manglende evne til å utføre det. Flertallet i Stortinget har bedt om at «spørsmål knyttet til kjørevegsavgift, merverdiavgift og investeringsavgift» for jernbanen legges fram for Stortinget på egnet måte. Skjer det noe? Nei. Finansdepartementet trenerer, og Samferdselsdepartementet sitter med hendene i fanget – ikke bare dagens samferdselsminister, men også tidligere. Når vi vet at flyselskapene ikke betaler investeringsavgift på flymateriellet, at det ikke er investeringsavgift på vogntogene på vegene, hvorfor skal det da gå år etter år uten at vi evner å fjerne investeringsavgifta på togmateriell – når vi alle sier at vi ønsker å styrke jernbanens konkurransekraft? Når vi i SV i dag foreslår at investeringsavgifta skal fjernes i revidert nasjonalbudsjett, kommer ikke engang partier som Fremskrittspartiet og Høyre til å stemme for, partier som har tradisjon for å fjerne avgifter over en lav sko. Heller ikke de partiene som er glad i jernbane, kommer til å stemme for det. Det skjer kanskje noe neste år – kanskje. Men det skulle ha skjedd for lenge siden, og det er nå NSB fornyer materiellet sitt og setter seg i gjeld. Evner ikke partiene å se urimeligheten, og evner en ikke å fjerne en urimelighet raskt?

Det finnes vel ikke Viagra som kan hjelpe mot denne politiske impotens, denne manglende evne i denne forsamling til å utføre det en så inderlig ønsker. Men å foreslå konjunkturavgift, endre den og fjerne den i løpet av noen måneder, er mulig. Å fjerne en avgift man ønsker å fjerne, derimot, og som har ligget der lenge, lar seg ikke gjøre.

Vi lever med fortidas jernbanenett, med kapasitetsproblemer, med en kjøreveg som ikke tillater hastighetsforbedringer og med tog som må stoppe og vente på kryssende tog. Det skulle ha tatt seg ut på vegen! Jeg vet om noen enfeltsbruer, det er greit. Da kan vi ikke forvente at toget skal vinne kampen mot bilen. Vi kan ikke vente at operatøren skal gi oss et tilbud av den kvalitet som vår tid krever.

Flertallet i komiteen syter over dårlig regularitet og manglende punktlighet. NSB kan bli bedre – ja visst – men hovedårsaken ligger i jernbanenettet. Det er et ansvar for denne sal. Flertallet i denne sal driver med fromme ønsker og surmaget kritikk overfor NSB, i stedet for å gjøre den jobben vi skal gjøre.

Og la meg på ny gå tilbake til 1993. Det var ikke bare generelle ønsker. Hva sa ikke et flertall av Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og SV i 1993? Jo, at disse partier

«vil særlig be om at omfanget av utbyggingen av E18 i Vestfold og E6 i Østfold vurderes nøye i forhold til den satsing som vil komme på jernbanen på de samme strekningene».

Det sa et flertall. Det flertallet har hatt flertall heile tida siden den gang også. Det får vi huske. Hva ble det til i Vestfold? Ei forsert utbygging av E18 til firefelts motorveg, mens jernbanen ligger der med sitt enkeltspor – og man bygger noen hundre meter nå og da – og togene lunter av gårde i 70 km/t ved siden av en firefelts motorveg. Hva er i ferd med å skje i Østfold? Jo, dobbeltsporet slutter før Moss, en liten bit på den andre siden, så ser det ut til å bli stopp en god stund, med noen diffuse planer om videreføring en gang i framtida, mens vi nå står foran ei storstilt utbygging av E6 til firefelts motorveg gjennom hele fylket. Finansieringa er på plass. Det er ingen problem – dette til tross for at det flertallet som var i 1993, har hatt flertall heile tida siden da.

Flertallet vil at jernbanen skal bli en vinner. De vil øke sikkerheten, bedre punktligheten og redusere reisetida. Da må vi investere. Derfor foreslår SV å øke investeringsnivået til 3 milliarder kr i året. Da kan vi realisere Skøyen–Asker og Oslo–Ski innenfor planperioden, og vi har enda halve investeringspotten igjen. Vi kan gjøre noe, ikke bare i storbyområdet Oslo. Vi får til dobbeltspor på jernbanen fra Stavanger til Sandnes og fra Bergen til Arna. Vi har ennå penger igjen til å videreføre et dobbeltspor på Østfoldbanen og Vestfoldbanen – og kanskje Eidangertunnelen – samtidig som vi legger til rette for krengetog på Kongsvingerbanen. Vi kan raskt gjennomføre profilutvidelse av tunneler på Nordlandsbanen og Bergensbanen, og legge til rette for å få semitrailere på toget. Dette er miljøpolitikk og trafikksikkerhetsstrategi.

Den sikreste reisemåten er toget, til tross for de ulykkene vi har hatt. Den farligste reisemåten er vegtrafikken. Det å flytte trafikk fra veg til bane, er å redde liv og helse. Kobler vi jernbanesatsinga med bybaneutbygging i Stavanger og Bergen og Oslo Metro f.eks., har vi tatt noen viktige steg i kollektivsatsinga i byene våre, kombinert med bussen. Vi må satse kollektivt. Tilbudet må bli godt, med god frekvens og kvalitet og rimelig pris.

På 1970-tallet kostet vel en buss- eller trikkebillett i våre storbyer – der hvor man hadde trikk – omtrent det samme som en liter bensin. I dag koster den to til to og en halv gang mer. Da er det jo ikke rart at kollektivtrafikken taper. På 1990-tallet inndrog alle partiene, bortsett fra SV, 54 mill. kr i året i årevis fra fylkene i såkalt effektiviseringsgevinst på kollektivtrafikken. Resultatet var dårligere og dyrere kollektivtrafikk.

Jeg har også registrert at Fremskrittspartiet og Høyre skriver i innstillinga:

«Disse medlemmer har merket seg at EU ønsker en sterkere satsing på kollektivtransport og at den samme satsingen også må finne sted i Norge.»

Den samme satsinga! Det Fremskrittspartiet og Høyre ikke har merket seg, er den EU-studien som tar for seg 140 europeiske byer, og som viser at den gjennomsnittlige tilskuddsandelen for busstransport er 49 pst. i disse byene, og for transport på bane, inklusiv metrosystemer

og trikk, er den 63 pst. Da kan man få et billig og godt tilbud. Med andre ord: I EU går det offentlige inn med ei subsidiering som ligger himmelhøgt over norsk nivå. De satser på det kollektive. I Tyskland bruker delstatene 40 milliarder kr årlig på offentlig kjøp av togtjenester – det offentlige betaler to tredjedeler av togbilletten. Fra SVs side er vi beskjedne. Vi foreslår å øke statlige kjøp fra knappe 1 milliard kr til 1,5 milliarder kr. Det er ennå langt igjen til å nå EU-nivå når det gjelder kjøp av togtjenester. Hvis vi da ikke sammenligner oss med britene, som Fremskrittspartiet og Høyre tydeligvis beundrer. For der er jernbanen splittet fullstendig opp og privatisert. Ansvarsforholdene er uklare, og det er mange alvorlige ulykker. De norske ulykkene blir nesten beskjedne i forhold til situasjonen i Storbritannia. Prisene ligger betydelig over norsk nivå. Konkurransen på sporet og – nær sagt – om sporene er blitt kaos på sporet. Hvis det er det man ønsker, kan man jo følge etter dem.

Sist høst foreslo SV en gulrot til kollektivtrafikken, nemlig innsatsstyrt finansiering. Den gang ble vi nedstemt mot våre stemmer. Men jeg ser nå at resten av Stortinget synes at det er en fornuftig tanke. De ble vel så sjokkerte i høst over at SV brukte markedsmekanismer, at de derfor ikke torde å stemme for. Men det er bare Høyre som sammen med oss er villig til å legge penger i potten, og det må til hvis man ikke skal rappe pengene fra overføringene til fylkeskommunene. Da blir det ikke noe bedre kollektivtrafikk.

Så må jeg si litt om det å gå og å sykle. For det er faktisk sunt. 60 pst. av antall bilturer er under 5 km, og 28 pst. er under 2 km. Det er et stort potensial hvis det legges til rette med gang- og sykkelveger i byer og tettsteder. Så vi mener at vi skal pålegge byer og tettsteder å lage planer for det. Nå registrerte jeg at Fremskrittspartiet harselerte litt med Høyre over deres intensjoner når det gjaldt sykkel her i stad. Da vil jeg bare si: Det kan være god kroppslig utladning å sykle.

Jeg må bruke resten av min dyrebare tid på distrikterne. Vi må ta heile landet i bruk. Jeg har imidlertid problemer med å se fornuften i den store vegsatsinga i sentrale strøk mens distriktene går for lut og kaldt vatn. Det er slik at det er der verdien ofte skapes. Fisken ligger der, havbruket, industrien. Min landsdel har vært den store taperen på investeringene på 1990-tallet. Der har det gått nord og ned – dette til tross for at alle snakker om å redusere avstandsulempene. Jeg kan dessverre ikke legge på noen overhead, så jeg må fortelle om tallene. I planperioden 1986-1989 hadde Nord-Norge 24,6 pst. av vegmidlene. Så har det gradvis gått nedover for hver planperiode, og den dårligste vi har hatt hittil, var den med sentrumsregjering og litt Arbeiderparti. Da kom vi ned på 14,3 pst. Men tror dere ikke at forslaget fra regjeringa Stoltenberg var enda dårligere? Nå blir det rettet litt opp med den påplussinga som kom til slutt, men der har jeg regnet ut 12,3 pst. Fortsetter det slik stort lenger, må vi betale tilbake om 20-30 år. Da blir vi skyldig penger.

Denne nedturen kan ikke begrunnes med at problemene er løyst, for i nord som i vest har vi europaveger hvor vogntog knapt kan møtes før de ligger veltet i grøfta. Vi

har rasutsatte strekninger, mange flaskehalsar. Vi har ve-ger det er problemer med å holde vinteråpne, så det er store behov. Jeg vil konsentrere veginvesteringene på Vestlandet og i Nord-Norge, og så konsentrerer jeg jernbanen og kollektivinvesteringene på Østlandet og i storbyene. Så har man på en måte en helhetlig politikk.

Da må jeg hoppe over disse stygge miljøingrepena, Lofast, Ulvenvatnet, Melhus og Orkanger, og fortsette med distriktprofilen. Der har SV et bra forslag om en øvre takst på bompengesatser, for noen plasser blir det voldsomt dyrt. Fjærlandssambandet blir 145 kr hver veg, litt billigere på FATIMA. Der foreslår vi et øvre tak på 80 kr og så ei gjeldssanering. Det blir ikke mer enn litt over 300 mill. kr, og det er betydelig mindre enn Gardermobanen. Så det bør gå.

Så skulle jeg ha snakket en masse om flypriser i distriktene. Her har det vært mange rare meldinger i media de siste dagene om at nå blir det billigere å fly. Så leser jeg merknadene til flertallet – totalt ull, bare en liten luftboble. Det står ikke noe konkret. Kan noen fortelle meg hva det betyr, hvor mye det betyr, eller om det bare er en måte å skrive seg bort fra en debatt som man var pinlig berørt av? Vi har et konkret forslag om å redusere flyprisene, men det er ingen som stemmer for det.

Så er tida gått ut. Da får jeg bare si: Politikk er å ville, og så får jeg ta opp de forslagene som vi har lagt inn, og forslag vi er medforlagsstiller til som ikke allerede er tatt opp.

K j e l l E n g e b r e t s e n hadde her overtatt presidentplassen.

**Presidenten:** Representanten Myrvoll har tatt opp de forslag han refererte til.

Det blir replikkordskifte.

**Gunn Olsen (A):** Jeg la merke til at representanten Myrvoll i sitt innlegg foreskrev en medisin som bare virker på menn.

SVs leder, Kristin Halvorsen, har tidligere denne uken snakket om å bevege seg med museskritt i politikken, og det går som kjent ikke fort. Nå kan ingen beskyldes SVs Inge Myrvoll for å bevege seg med museskritt i Nasjonal transportplan, i alle fall ikke på jernbanesektoren. Snare-re tvert imot; representanten Myrvoll har tatt på seg sjumilsstøvlene, og selv de mest ivrige jernbanetilhengere av oss må stille spørsmål ved om det er realisme i SVs jernbanesatsing på 18 milliarder kr. Tror virkelig representanten Myrvoll at det hadde vært mulig dersom det hadde vært flertall for det, eller er det «tenk på et tall» som er kjeft å bruke i valgkampen?

**Inge Myrvoll (SV):** Jeg ser ikke bort fra at hvis jente-ne hadde hatt større makt i mange av partiene som er her, hadde vi hatt ei bedre satsing på kollektivsida og jernbane-transport, på miljø og sikkerhet enn vi har i dag. Det spørres om det ikke er mannfolkene vi må få politisk po-

tente så lenge de sitter i slike maktposisjoner, slik at de også blir med. Men jeg skal se om jeg kan finne flere forslag til medisin. Jeg har ikke noen idé akkurat nå.

Ja, museskritt og sjumilsstøvler. – Hvis det er slik at man erkjenner, og det er det mange som har gjort, også, vil jeg tru, i Arbeiderpartiet, at vi i stor grad lever med fortidas jernbane, at det fra 1963 og fram til 1990-tallet skjedde nesten ingen ting med jernbanen, og skulle man få den på sporet – man snakker om et vegskille i 1993, et vegskille for å få den på sporet, for å si det slik – måtte det faktisk et betydelig løft til. Arbeiderpartiet vil også at jernbanen skal vinne personer og gods fra veg, men da må det være gunstig å bruke den. Skal det være mulig, må faktisk jernbanen konkurrere med vegtrafikken. Jernbanen er den transportformen som er mest miljøvennlig. I tillegg er det den som har det største potensialet for hastighetsøkninger, for tidsgevinster. Man har jernbaner, f.eks. Vestfoldbanen, som går i 70 km i timen. Det er klart at får man den til i snitt å gå i 160, har man over halvert kjøretida. Det er fullt mulig med en toppfart på 200. Ja, det blir et stort løft, men jeg trur faktisk det er mulig å ta store løft. Arbeiderpartiet er kjent for historisk i visse perioder å ta noen store løft. De bygde noen jernbaner i sin tid, men så ble det bråstopp da Nordlandsba-nen var ferdig til Bodø, og så har man ikke kommet i gang igjen. Jeg føler at en av mine oppgaver er å være pådriver for at Arbeiderpartiet skal komme i gang igjen med ei skikkelig jernbanesatsing.

**Jan Sahl (KrF):** Som representant for de politisk im-potente menn tar jeg allikevel sjansen på å utfordre den svært så potente representant Inge Myrvoll. Jeg tror på mange måter at Inge Myrvoll har startet innsamlingen av sine politiske memoarer med den historiebeskrivelsen som vi nå har vært vitne til. Jeg kan trøste Inge Myrvoll med at når det gjelder investeringsavgiften, er det tross alt et flertall i denne sal som har sørget for at den skal fjernes fra mars neste år.

Så har SV vært høgt på banen når det gjelder flypriser. Dessverre fikk ikke representanten Myrvoll tid til å si så mye om det, men jeg skal gi ham en mulighet nå. Han var nok ikke glad for at sentrumspartiene kom SV i forkjøpet denne gangen.

Nå er ikke vi så opptatt av presenter at vi stiller oss utenfor for å få flertall for saka. Dessuten står vi jo sammen med SV når det gjelder stamrutene, men her er det dessverre et annet flertall i salen som går imot.

SV har høy miljøprofil, men i saka om flypriser dem-pes dette ned, for så å blomstre opp for fullt i en 30 år gammel veisak i vårt felles hjemfylke, nemlig Lofotens fastlandsforbindelse. Her vil altså ikke SV lytte til folket. De vil heller ikke lytte til stortingsflertallet, som i flere runder har sagt at denne skal fullføres. Her skal kampen videreføres inn i neste stortingsperiode. Her er det ingen glede over storsatsing i eget hjemfylke, nei, her skal 900 mill. kr eventuelt gå tapt eller skyves ut til etter 2011 for at vi skal få det realisert. Jeg konstaterer at veien i dag ender i fjellveggen, og at SV tar sjansen på at den skal ende slik for all framtid.

**Inge Myrvoll (SV):** Det må være en åpenbar misforståelse at ikke jeg går inn for å fullføre Lofast, men jeg vil gjerne fullføre den til Sigerfjord, som er et mer miljøvennlig alternativ, og vi har også lagt inn penger her. Det er en åpenbar misforståelse. Jeg skjønner jo heller ikke at sentrumpartiene velger det mest konfliktfylte alternativ.

Så var det dette med historie. Ja, jeg sa jo at jeg skulle ha en minnestund. Dette er vel min siste store debatt, så det blir en liten minnestund. Men jeg mener jo det at det partiene sier, må man kunne stole på fire år etter, åtte år etter og tolv år etter. Det må jo være noe hold i det man har sagt i tidligere innstillinger, og man må prøve å følge det opp og ikke bare gjenta de vakre formuleringene på nytt og på nytt uten å gjennomføre det. Jeg mener faktisk at det er lov å gå tilbake og se på hva man har sagt, og så sammenlikne med hva man har gjort.

Så til dette med flypriser. Det vi er felles om i forslag, det med stamrutenettet, der sier vi ikke at det blir noe billigere, vi ber om en utredning om det er mulig å få lagt det ut på offentlig kjøp. Det forslaget fremmet SV i 1998, og det ble da nedstemt mot våre stemmer, én utbryter fra Arbeiderpartiet og Bastesen. Jeg er glad for at sentrum nå vil ha det utredet.

Men det som det dreier seg om konkret når det gjelder flypriser, går på det regionale rutenettet, kortbanenettet. Og hvis representanten Sahl i sitt innlegg, som han skal ha senere, er i stand til å forklare meg de formuleringene som ligger der, hvor det står at det blir lavere priser, hvorledes det skal gjøres og hvor mye lavere de blir, da skal jeg lytte andektig og se om jeg skjønner det. Jeg har nemlig ikke skjönt den merknaden. Og det er jo slik at hvis man har et uklart budskap som ikke er spesielt godt, pakker man det inn i ord som gjør det uforståelig. Hvis man har et godt budskap som man ønsker skal nå fram til folk, bruker man å formulere det slik at folk skjønner det. Uklar tale betyr at det er et uklart budskap.

**Presidenten:** Flere har ikke bedt om ordet til replikk.

**May Britt Vihovde (V):** Det er ein omfattande prosess me legg bak oss i dag, som det har vore stor interesse rundt. Etter å ha besøkt alle fylke for å få inntrykk av korleis behovet for infrastruktur er, følest det nesten som å gå opp til eksamen.

I samband med handsaminga av Nasjonal transportplan er me inviterte til å ta stilling til mange prinsipielle spørsmål som er viktige for den framtidige utviklinga av infrastruktur og samferdsel i Noreg.

For Venstre har det vore to hovudmål: sterk kollektivsatsing i byområda og gul stripe på vegane i Distrikts-Noreg. Dette vil betra og tryggja framkomsttilhøva.

Venstre er nøgd med at me har fått ein samla transportplan, men ser tydeleg at mangel på analyseverktøy som kan dokumentera om investeringane i transportsektoren vil realisera dei måla som blir sette, svekkjer planen.

Har me fått ein plan som tar høgd for dei endringane som kjem til å skje i dei neste ti åra, som tar høgd for at ny teknologi kan endra våre reisevanar – eller behov for

å reisa? Tar forslaga i Nasjonal transportplan høgd for å møte den utviklinga som skjer innan norsk næringsliv? Kyst-Noreg treng t.d. ein offensiv og nytenkjande samferdselspolitikk, ikkje minst med tanke på verdiskapinga knytt til havbruk og marine næringar.

Venstre ser det som uheldig at ansvaret for transportsektoren er delt på fleire departement. Det er vanskeleg å få eit effektivt transportsystem og god samordning mellom innsatsen for ulike transportformer og transportmiddel. Samstundes meiner me at ansvaret for driftsmidlar til kollektivtransporten bør liggja i same departement som har ansvaret for infrastrukturen. Då vil ein kunna få betre fokusering på reell prioritering mellom midlar til drift og utbygging. Me ser det difor som ønskjeleg å få vurdert om ansvaret for alle transportsektorane bør plasserast i same departement, slik at midlane som i dag blir løyvde over Kommunal- og regionaldepartementet si ramme, blir flytta over til det departementet.

Venstre ønskjer ei klårare rolle- og ansvarsfordeling innan samferdselssektoren. Det offentlege brukar store ressursar på samferdsel, og det er vesentleg at me brukar desse best mogleg. Dei ulike sektorane må organiserast slik at me får effektiv drift og konkurranse. Venstre går difor inn for at produksjonsavdelingane i Statens vegvesen, Jernbaneverket, Luftfartsverket og NSB BA blir organiserte som aksjeselskap.

Ved konsekvent å ta i bruk anbod ved vedlikehald og utbygging vil ein ha moglegheiter for å auka innsatsen til bygging og drift av nødvendig infrastruktur og det som gjeld kollektivsatsinga. Venstre meiner ein må skilja mellom tingar-, utførar- og tilsynsrollene innan alle sektorar. Difor er me medforslagsstillar til eit forslag om å leggja Jernbanetilsynet og Luftfartstilsynet inn under eit anna departement enn der det ligg i dag.

Skal me oppnå nullvisjonen – ingen skadde eller drepne innan samferdselssektoren – må me vera villige til å ta i bruk verkemiddel som kan gripa sterkt inn i det einiskilde mennesket sin sjølvråderett.

Venstre er medforslagsstillar til eit forslag om å oppretta ein felles ulykkeskommissjon. Det er viktig å bruka den kompetansen og erfaringa som finst i dei ulike transportsektorane både i høve til å fastslå ulykkesårsak, identifisera risikofaktorar og førebyggja ulykker.

Investeringar i samferdsel har stor samfunnsøkonomisk nytte, og dei kan leggja til rette for store strukturendringar både i privat og offentleg sektor. Den eksisterande budsjettordninga gjer det vanskeleg å sjå denne samanhengen i dei statlege budsjetta.

Venstre er med på ein fleirtalsmerknad som peiker på at både den økonomiske gevinsten ved t.d. kommunesamanslåing, tettare samarbeid mellom offentlege etatar og endring av soneinndelinga for arbeidsgjevaravgift bør vurderast brukt til finansiering av vegprosjekt. Men Venstre vil gå endå lenger enn komiteen sitt fleirtal, og vil slå fast at ferjetilskot skal kunna nyttast til finansiering. Dette blir problemstillingar som Stortinget vil få høve til å ta stilling til i samband med statsbudsjettet for 2002.

Venstre meiner at den ramma som Regjeringa har foreslått til bygging og drift av vår infrastruktur dei neste

ti åra, er for låg. Me går difor inn for å auka ramma med 9 milliardar kr i perioden 2002-2011. I tillegg vil ein ved å opna for meir effektiv drift og større konkurranse ha meir midlar til bruk ved bygging av infrastruktur og auka innsats når det gjeld drift, vedlikehald og kollektivsatsing.

Ved t.d. å ta i bruk Offentleg Privat Samarbeid, som er ei ny form for organisering av vegbygging, vil ein kunna få realisert fleire viktige samferdselsprosjekt tidlegare enn det som fleirtalet nå går inn for. Venstre er skuffa over at fleirtalet ikkje ønskjer å prøva ut meir enn tre prosjekt, tre prosjekt som er ganske like. Når ein ser den manglande prioriteringa når det gjeld satsing på kollektivutbygging, er det svært skuffande at det ikkje er vilje til å få forsert utbygginga av t.d. ein bybane i Bergen ved slik organisering. Prosjekt som heller ikkje treng statleg finansiering, som Atlanterhavstunnelen, kunne også vore prøvd ut som OPS-prosjekt.

Ved ein inkurie er Venstre teke med i ein merknad frå Høgre og Framstegspartiet på side 84 i innstillinga om å ta opp til godkjenning bompengeprojekt som ikkje treng statleg løyving.

By og land er gjensidig avhengige av kvarandre. Det skal vera godt å bu både i grisrendte og tettbygde strøk. Det krev ulike politiske løysingar, spesielt når det gjeld samferdsel.

Etter Venstre sitt syn må grunnpilarane i samferdsel vera tryggleik og miljøomsyn. Me skal sikra trygge og effektive transportkorridorar for folk og bedrifter. Dei spesielle miljø- og helseproblema i tettbygde strøk krev målretta tiltak. Veginvesteringane må rettast mot å gi betre tryggleik og miljø i byane og betring av vegstandard, vedlikehald, rassikring og andre tryggingstiltak i distrikta.

Venstre ønskjer at fleire skal velja sykkel som framkomstmiddel, og at det vert utarbeidd ein nasjonal sykkelstrategi med dette som mål.

For å nå målet om at meir gods blir ført over frå veg til sjø, må investeringar i og oppdatering av farleier, merke og fyr vera ei høgt prioritert oppgåve. Satsing på elektronisk kartverk og ny teknologi som kan bidra til å auka tryggleiken, er viktig.

Me kan ikkje byggja oss bort frå avstandane Noreg har til eksportmarknadene, men me bør sikra at transporten kan gjennomførast utan vesentlege hinder. Venstre ønskjer å auka løyvingane til veginvesteringar med 650 mill. kr pr. år i perioden. Me har prioritert stamvegar med dårleg standard, som E16 gjennom Sogn og Fjordane og Oppland samt E6 gjennom Nordland. I tråd med ei utsegn frå eit samla storting om behovet for å satsa på vegar som ikkje fører trafikken gjennom Oslo, har me òg prioritert utbetring av flaskehalsar og ulykkeslasta strekningar på E39. I tillegg vil me, som eit stort fleirtal, ha forsert oppstart av Lofoten sitt fastlandssamband.

Me overlet til fylka å prioritera innanfor ramma til riksvegane, og ønskjer å auka rammene til fylke med dårleg vegstandard, fylke med store rassikringsprosjekt og fylke som har hatt ei låg ramme som utgangspunkt. I tillegg ønskjer me ein eigen rassikringspost.

Venstre ser på utbygging av jernbanenettet rundt byane våre som ei viktig satsing for å få fleire til å reisa kollektivt, og me vil difor auka løyvingane til dette med 500 mill. kr pr. år dei neste ti åra.

Eg er glad for at det er fleirtal for å starta opp bygginga av dobbeltspor mellom Sandnes og Stavanger.

Men me i Venstre seier oss leie for at det ikkje er fleirtal for å satsa på kollektivutbygging i Bergen – verken dobbeltspor gjennom Ulriken, som ville auka kapasiteten på Bergensbanen, eller bygging av ein bybane ved å bruka OPS-finansiering eller direkte løyving.

Forsert utbygging av tunnel gjennom Gevingåsen vil vore eit stort bidrag for å auka kapasiteten på Trønderbanen.

Og flaskehals nr. 1 på dagens jernbanespor – mangel på dobbeltspor mellom Skøyen og Asker – vil òg koma raskare med Venstre si satsing.

I tillegg vil Venstre stå på sine lovnader når det gjeld handsaminga av Østfoldpakka, ved å prioritera jernbansatsing i fyrste del av planperioden.

Med Venstre si ramme ville me hatt ferdig utbygd både strekninga Oslo–Ski og Vestfoldbanen vesentleg fortare.

I tillegg ville det vore rom for løyvingar til fornying av T-banen i Oslo samt styrking av generelt vedlikehald.

Ein samla komite er einig i at det er viktig med regionalt samordna ruteplanlegging over fylkesgrensene. Det blir difor litt underleg at ein ikkje støttar Venstre sitt forslag om å oppretta eit samarbeidsråd for kollektivtransport i Oslo-regionen. Eg vil fremja dette forslaget.

Venstre ønskjer resultatstyrt finansiering av kollektivtransporten, og me er veldig glade for at Høgre nå har ønskt å prioritera kollektivsatsing og løyva pengar til dette. Men om me nyttar dei ressursane me har innanfor transportsektoren i dag, så vil ein òg ut frå Venstre sitt syn ha høve til å finansiera dette. Venstre går inn for ei effektivisering innanfor konkurranseutsetjing, og me vil bruka dei midlane me får ut av det, til å prioritera kollektivtransporten. Me ser òg fram til at Regjeringa i samband med revidert nasjonalbudsjett kjem tilbake til Stortinget med ei sak om ungdomskort.

Venstre er opptatt av å løysa miljø- og trafikkproblema i storbyområda våre. Det er difor naudsynt å prioritera, og Venstre er glad for at Kristeleg Folkeparti, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti er einige med oss i at det er i storbyområda ein i første rekkje bør satsa på kollektive transportløysingar. Det vonar eg vil koma til uttrykk seinare ved handsaming av saker i Stortinget.

Me har i dag mangel på utbygde kollektivfelt langs vegane. Det gjer oss difor vondt å konstatere at eit stort fleirtal i denne sal ønskjer å opna for prøveordningar der ein slepp privatbilane inn på køyrebanar som burde vore prioriterte for kollektivtrafikken. Dette vil få store konsekvensar både for tryggleiken til passasjerar på kollektive transportmiddel og for mogleighetene for å koma fram til den tid ein hadde planlagt å koma fram.

Nasjonal transportplan skal vera planen for framtidig satsing på bygging og drift av den infrastrukturen me treng. Likevel vil det vera ved den årlege handsaminga



av statsbudsjettet at Stortinget legg ramma for løyvingar. Venstre vil arbeida for at løyvingane i statsbudsjetta samsvarer med dei prioriteringane som Venstre har i Nasjonal transportplan.

**Presidenten:** Representanten Vihovde har tatt opp det forslag hun refererte til.

Det blir replikkordskifte.

**Thore Aksel Nistad (Frp):** Jeg ble litt skremt da representanten fra Venstre sa at de «ved en inkurie» var kommet med i en merknad fra Høyre og Fremskrittspartiet som de ville ut av. Da så jeg liksom for meg at de skulle ut av alle de gode forslagene som står som fellesforslag fra Fremskrittspartiet, Høyre og Venstre.

Vanligvis er sentrum – jeg sier sentrum for alle tre – imot ethvert forsøk på modernisering, effektivisering og fristilling innen samferdselssektoren. Men i behandlingen av denne saken har Venstre i mange merknader og i mange forslag gått sammen med Fremskrittspartiet og Høyre, og de har da brutt med de andre i sentrum. De har støttet forslaget om en felles ulykkeskommisjon, noe jeg er veldig godt fornøyd med. De har gått med på å omdanne Statens vegvesens produksjonsavdeling til aksjeselskap. De har gått inn for å omdanne Jernbaneverkets produksjonsavdeling til aksjeselskap. De vil omdanne NSB Gods til aksjeselskap, og de vil omdanne NSB BA til aksjeselskap. Er dette en ny vri i deler av sentrum, eller er det bare et forbigående blaff i denne planen? Kan vi, med det som Venstre her er inne på, se en tilnærming til en litt større blokk?

**May Britt Vihovde (V):** Representanten Nistad spurde til slutt i replikken om det var eit forsøk på å tilnærma seg ei ny blokk at Venstre nå på ein måte stod på det programmet som me har gått til val på tidlegare. Eg veit ikkje kva slags blokk representanten Nistad ser for seg, men med dei forslaga til kjempestore investeringar som Framstegspartiet legg inn i dette, trur eg iallfall det neppe er aktuelt for Framstegspartiet å ha ambisjon om å vera ein del av ei slik ny blokk. Venstre har alltid vore oppteken av forenkling, effektivisering og å utnytta dei ressursane som det offentlege brukar, mest mogleg effektivt.

Det var ein debatt her med statsministeren og dei parlamentariske leiarane der me òg tok opp det som går på eit enklare Noreg, forenkling av regelverk som kjem enkeltmenneske til gode, der me blei veldig skuffa over svaret frå statsministeren, då han stort sett var oppteken av dei store systemendingane. Og når Arbeiderpartiet ikkje klarar å gripa fatt i dei systemendingane og den forenklinga som det er behov for innanfor samferdselssektoren, og bruka dei midlane som blir stilte til disposisjon mest mogleg effektivt, er det eit stort vonbrot for Venstre.

Me står på vårt program, me ønskjer å bruka private aktørar til bygging og drift av norsk samferdsel for å utnytta pengane mest mogleg effektivt, og me ser ingen vits i å ha ein kjempestor entreprenør som Statens vegve-

sens produksjonsavdeling, som er giganten innanfor entreprenørverksemda i Noreg, og som på ein måte skal vera skjerna for konkurranse. Me ønskjer å ha dei private aktørane med for å utnytta ressursane best mogleg.

**Bent Høie (H):** Høyre er i motsetning til Arbeiderpartiet veldig glad for at Venstre følger opp og stiller opp for å gjennomføre en rekke positive systemreformer innenfor denne sektoren. For på lik linje med Venstre er vi opptatt av at dette er et område der en virkelig har muligheten til å få mer ut av pengene. Og på samme måte som Venstre er også Høyre opptatt av å ha et godt og effektivt kollektivtilbud. Men det er jo ofte slik at det er sine nærmeste en blir mest skuffet over når de ikke stiller opp, og det er et par punkter som jeg er overrasket over at Venstre ikke støtter.

Hvordan kan det ha seg at Venstre ikke går inn for fri etablering av ekspressbuss? En fri etablering av ekspressbuss ville ført til at en fikk et betydelig bedre kollektivtilbud over store deler av landet, samtidig som det ville gitt NSB en helt nødvendig konkurranse på en rekke strekninger, og det ville dermed gitt brukerne et betydelig bedre tilbud.

Venstre stiller heller ikke opp når det gjelder vårt og Fremskrittspartiets forslag, nr. 10, om at en som hovedregel skal bruke konkurranseutsetting ved statlig kjøp av vedlikeholds- og utbyggingstjenester. Det forundrer meg spesielt med bakgrunn i det innlegget som Vihovde hadde, der hun la stor vekt på konkurranseutsetting. Og det samme gjelder forslaget om å få konkurranseutsatt riksvegfergesambandet. Jeg synes Stortinget fortjener en forklaring på hvorfor Venstre ikke stiller opp på disse områdene.

**May Britt Vihovde (V):** Venstre er tilhengjar av at staten skal kunna gå inn og kjøpa transporttenester av dei som driv kollektivt, enten det er ekspressbussane eller jernbanen.

Når me nøler med å seia full fri etablering for ekspressbussane og knytter dette opp mot jernbanestrekninga, er det fordi staten i dag brukar offentlege midlar retta både mot ekspressbussane og mot kjøp av persontenester via jernbanen. Og då må me på ein måte ta eit val og seia: Kvar skal me leggja inn desse pengane? Difor er me nølande til å ha fri etablering. Men me ønskjer ei friare etablering for desse ekspressbussnetta enn kva det ligg an til i dag, der det ikkje er i konkurranse med jernbanen. Vi kan f.eks. sjå på det fylket Bent Høie og eg kjem frå – eg kjem frå eit fylke litt lenger nord, då – der ein har fått Kystbussen som driv utan offentleg tilskot, og som er i ferd med å konkurrera ut ein annan aktør som òg driv utan offentleg tilskot, nemleg Flaggruten. Men det har vore vilje til å opna for konkurranse, men begge driv då utan offentleg tilskot.

Så stiller representanten Høie seg undrande til at me ikkje går inn for absolutt alle forslag om fri konkurranse og konkurranseutsetjing. Når det gjeld det som går på riksvegferja, så er me faktisk litt nølande. Det har vore gjort ein del forsøk, og me vil ha full evaluering av dei

forsøka. Det er fordi me ser at dersom ein skal konkurranseutsetja ferjestrekningar, må ein laga totale pakkar der ein ikkje berre tek dei mest lønnsame ferjestrekningane, men knyter dei opp til større tilbodspakkar. Me trur det kjem, men me vil venta til desse forsøka ligg på bordet, for me er ikkje heilt sikre på at ein får ein så stor effektiviseringsgevinst som det Høgre og Framstegspartiet nemner i sine merknader.

**Gard Folkvord (A):** Jeg håper ikke at representanten Vihovde bærer på en hemmelig drøm om å overføre Sveio til Rogaland. Det ville vært et forferdelig tap for Hordaland fylke.

Det er etter hvert blitt fokusert sterkt politisk på kollektivtrafikken. Det er bra. Særlig i våre største byer spiller kollektivtransporten en stadig viktigere rolle. La meg i denne sammenheng minne om at det i budsjettet for 2001 kom på plass 65 millioner ekstrakroner til storbyene i forliket mellom sentrum og Arbeiderpartiet.

Men la meg ta utgangspunkt i Bergens-området, der kollektivutfordringene er særegne og omfattende. For å møte dette er Bergensprogrammet utviklet. Dette store og delvis bompengefinansierte kollektivløftet for Bergen bygger på to store prosjekter, Ringveg Vest og bybanen. Det er svært viktig at tempoet nå holdes oppe, og jeg er svært glad for at et bredt flertall i komiteen står bak merknaden om Bergensprogrammet, der en ber om at innkrevningen av bompenger kan starte 1. januar 2002. Men dette forutsetter at Ringveg Vest igangsettes først.

Venstre har fram til nå sådd tvil om de prioriteringer som lokalt er fastlagt i Bergensprogrammet. Mitt spørsmål til representanten Vihovde blir derfor: Har Venstre endret sin oppfatning, slik at partiet støtter igangsetting av Ringveg Vest snarest – slik partiets tilslutning til merknaden om Bergens-området sterkt tyder på?

**May Britt Vihovde (V):** Eg kan roa representanten Folkvord med at eg ikkje ønskjer Sveio til Rogaland. Og hadde han sytt for at Arbeidarpartiet var med på eit fleirtalsforslag om sykkel- og gangstigutbygging i Ølen, hadde Ølen òg revidert sin søknad, det har eg fått løfte om.

Så til kollektivsatsinga. Eg er veldig skuffa over at Arbeidarpartiet ikkje vil gå lenger i si satsing på kollektivtransporten, t.d. det å vera med og forsera bybanen – som ligg i Bergensprogrammet – ved å la den bli finansiert ved OPS-finansiering.

Representanten Folkvord spør: Kva vil Venstre? Eg har i ein merknad sagt veldig klart at Venstre ønskjer å prioritera bybanen først, føre Ringveg Vest. Me meiner at Ringveg Vest og vegutbetringa der kan gjerast på ein annan måte, men at det er viktig å få på plass ei kollektivløsning.

Eg føler at Arbeidarpartiet har sådd tvil om dei er vilige til verkeleg å vera med og lyfta fram ei skikkeleg kollektivsatsing i Bergen, ved å lyfta fram bybanen. Eg trur det er viktig nå å konsentrera seg om *ein* plass og seia om me verkeleg vil satsa kollektivt i Bergen. Det kunne ein fått til dersom ein hadde prioritert bybanen først, og det kunne ein fått til dersom ein hadde vore vil-

lig til å vera med og byggja dobbeltspor gjennom Ulriken – fort. Men det har altså ikkje Arbeidarpartiet vore villig til. Så me har utfordra Kristeleg Folkeparti og Senterpartiet litt. Venstre vil sjølv sagt avventa Bergensprogrammet til det kjem til behandling i Stortinget. Der vil me synleggjera kva me har prioritert. Men me har vore veldig tydelege på at me prioriterer kollektivtransporten føre store veginvesteringar i dei store byområda våre.

**Presidenten:** Replikordskiftet er dermed omme.

**Eirin Faldet (A):** Det er rart med samferdselssektoren: Alle vil ha mange tog, men de vil ikke se dem – langt mindre høre dem. Det er heller ikke så mange som vil se og høre fly heller, men ikke desto mindre er Norge helt avhengig av stamruter og regionale flyruter.

Når det gjelder vegutbygging, kan en fort få forståelsen av at «bil» er et skjellsord. Ikke desto mindre er bilen de fleste steder det beste transportmiddel folk har. Selv de mest ihuga miljøforkjempere bruker bil til sine protestmøter.

I forbindelse med behandlingen av Nasjonal transportplan har komiteen hatt mange besøk av interesseorganisasjoner, som alle har hatt noe å bidra med. Selv de som av og til antyder at midler til samferdselssektoren må reduseres til fordel for andre sektorer, har kommet og bedt om mer penger til *sin* veg.

Nasjonal transportplan har et overordnet mål, nemlig sikkerhet. Sikkerhet er et vidt begrep. Det omfatter å sikre varslingsystemer for tog, fly og båt, og det betyr ikke minst trafikksikkerhet på vegene, der det skjer flest ulykker. Vi har ikke råd til å miste flere mennesker i trafikken. Bak hver eneste ulykke er det lidelse, sorg og fortvilelse, og da har jeg ikke nevnt hvilket stort tap det er også for samfunnet.

Holdningsskapende arbeid må starte i barnehagen. Det må gjøres et utrettelig arbeid for å lære ungdom respekt for hestekrefter og ikke minst lære voksne mennesker respekt for trafikkreglene.

I den forbindelse må førerkortopplæringen evalueres og forbedres. Det er ønskelig at skoleverket tar et større ansvar for denne opplæringen. Jeg har erfaring med at det ikke er stor begeistring for motorsport i alle kretser. Men jeg vil allikevel understreke at unge mennesker kan ha fordel av å delta i organisert motorsport under kyndig ledelse på godkjente øvingsbaner, som kan benyttes til trenings- og konkurransearena for både motorsykler, gokart og motorsport på lavere nivå. Ved slike anlegg kan unge lære å beherske kjøretøy i trygge omgivelser. Jeg vil gi Norsk Motorcykel Union honnør for at de har startet en etterutdanning for motorsykkelførere.

Komiteen påpeker i sin innstilling at hyppige kontroller er et effektivt virkemiddel. I Nasjonal transportplan har Regjeringen pekt på behovet for redusert fartsgrense på enkelte ulykkesbelastede strekninger. Det er i den sammenheng viktig å påpeke at regler må synes riktige hvis folk skal ha respekt for dem. I vegtrafikkloven står det bl.a.:

**(Faldet)**

«Fører av kjøretøy skal avpasse farten etter sted, føre-, sikt- og trafikkforholdene slik at det ikke kan oppstå fare eller voldes ulempe for andre.»

Arbeiderpartiet har derfor understreket at det ikke skal åpnes for en generell nedsettelse av fartsgrensen, men at dette kun skal nyttes på helt spesielle vegstrekninger, og at dette skal avgjøres i samråd med lokale vegmyndigheter.

Jeg vil si litt om det alle snakker om, nemlig avgiftsnivået i samferdselssektoren, selv om avgifter behandles i Finansdepartementet og i finanskomiteen.

Jeg er glad for at Arbeiderpartiet fant grunn til å plusse på 500 mill. kr for perioden til investeringer i de regionale lufthavnene. Kravet til avkastning i Luftfartsverket har i mange år ført til at Luftfartsverket har fått problemer med å følge opp sitt investeringsprogram. Jeg sier selvsagt ikke at 500 mill. kr i denne perioden vil løse de mange oppgaver Luftfartsverket har, men det er en begynnelse, og det er trist at ikke flere partier enn SV og Arbeiderpartiet ser dette. Arbeiderpartiet er opptatt av at rammevilkårene både for flyselskapene og Luftfartsverket må være forutsigbare, langsiktige og stabile, og at avkastningskravet må være tilpasset Luftfartsverkets økonomiske situasjon.

Komiteen har fått flere henvendelser om dyre flybilletter i distriktene. En enstemmig komite ber derfor Samferdselsdepartementet om å vurdere maksimalprisnivået og ruteopplegget ved neste anbudsutlysning. Det nåværende maksimalprisnivået ble fastsatt av regjeringen Bondevik ved forrige anbudsutlysning. Jeg vil bare nevne i en bisetning at dette burde ha vært vurdert *da*. Når det ikke ble gjort, må regjeringen Stoltenberg ta ansvaret også for dette.

Når det gjelder flyselskapenes avgiftsnivå, er det en sak for finanskomiteen. Men komiteen har påpekt at den norskbaserte luftfarten må ha forutsigbare, langsiktige og internasjonalt konkurransedyktige rammebetingelser.

Prinsippet om at forurenser skal betale, er et riktig prinsipp for all transportvirksomhet. Det bør i den sammenheng understrekes at når det gjelder luftfarten, betaler flyselskapene og vi som passasjerer mer enn det dobbelte av samfunnets totale kostnader for miljøbelastninger, ulykker, infrastruktur m.m. gjennom spesielle avgifter, skatter og gebyrer.

Det er også verdt å merke seg at luftfartens totale skatte- og avgiftsnivå ligger vesentlig høyere i Norge enn i land som vi konkurrerer med. Dette gir en konkurranseulempe, ikke bare for luftfarten i Norge, men også for norsk næringsliv generelt og for reiselivsnæringen spesielt. For å begrense fremtidige klimautslipp kan et alternativ til avgifter på internasjonalt nivå være kvotehandel.

Jeg kommer fra et distrikt som ikke har flyplass, ei heller havner, og Hedmark er derfor helt avhengig av gode vegforbindelser og en sikker jernbane. I den forbindelse må det være tillatt å gi uttrykk for at det i Nasjonal transportplan er foreslått en mulighet for å forsere viktige vegprosjekter i Hedmark. Å bygge veger tar tid. Det er nok å nevne kommuneplaner, fylkesplaner og valg av

vegtrasé – alt dette skal godkjennes. For å unngå forsinkelser er det derfor viktig at arbeidet igangsettes der planene er ferdigbehandlet og godkjent. Rv 2 er et godt eksempel i så måte. Likeledes vil jeg nevne at det er viktig at det ikke blir stående igjen strekninger som gjør at vegen ikke kan utnyttes fullt ut. Derfor er jeg også fornøyd med at Løten er nevnt i Nasjonal transportplan i forbindelse med utbedring av Rv 3 – riktignok uten støtte fra Senterpartiet, som for øvrig har ordføreren i Løten kommune.

Helt til slutt vil jeg si noe om jernbanen, som vi alle liker å kjøre med, men det forutsetter at toget er sikkert og kommer når det skal. Derfor håper jeg nå, ved at komiteen har økt rammen til jernbanen, at sikkerhetsutstyret på Rørosbanen kommer på plass og tas i bruk snarest. Jernbaneverket er i gang med å sikre farlige planoverganger. Det er helt nødvendig, og jeg håper det finnes rom for å ferdigstille stasjoner som er påbegynt. Det vil ikke bli billigere at en flytter maskiner og arbeidsfolk fra et halvferdig arbeid, for så å måtte gå tilbake og ferdigstille arbeidet senere.

Jeg har et ønske om at vi for fremtiden skal unngå anleggsstopp i halvferdige prosjekter. Dette fordyrer og virker uforståelig på folk flest. Jeg imøteser derfor sluttarbeidet på en stasjon som ligger i min kommune, nemlig Stange stasjon. Denne var faktisk forutsatt å skulle ferdigstilles i 2001, og jeg håper vi nå ser slutten på den saken.

**Steinar Bastesen (TF):** Nasjonal transportplan er en stor plan. Den skal ivareta den nasjonale infrastrukturen, og de enkelte transportformer skal ses i sammenheng. Dette poenget understrekes av de ulike fraksjoner i komiteen, som viser til at Nasjonal transportplan er den første helhetlige transportplan for landet. Så kan en stille spørsmålet: Er den det? Hvis vi bruker veinettet som eksempel, hvordan kan da Nasjonal transportplan beskrives som en helhetlig transportplan når den bare omfatter knapt en tredel av det samlede veinettet i landet?

Komiteen tar til orde for å øke bevilgningene til drift og vedlikehold av veinettet, og viser til betydningen av en god veistandard for å redusere antall ulykker, for fremkommeligheten og dermed betydningen for transportkostnadene og verdiskapingen rundt om i landet. Jeg er enig i dette hvis bevilgningene hadde vært betydelig større.

Hva så med resten av veinettet? Hvilke krav til kvalitet stiller vi til det kommunale og det fylkeskommunale veinettet? Mens det finnes standarder for vedlikehold av riksveiene, mangler det standarder for det øvrige veinettet. Det betyr at gapet mellom kvaliteten på riksveiene, som Stortinget bevilger penger til, og de kommunale veiene blir større og større.

Det ble foretatt en undersøkelse av NITO i 1993 og 1999 for å kartlegge bevilgningene og vedlikeholdet på kommunal- og fylkesveier i perioden 1986-99. Resultatet viste at veibeilgningene til vedlikehold var halvert de siste 15 årene. I mange av landets kommuner er veivedlikeholdet så lavt prioritert at det går ut over sikkerheten,

og det er påvist en klar sammenheng mellom antall personulykker og kvaliteten på veivedlikeholdet.

Det er klart at dette også går ut over bileierne og bilparken, og vi sender regningen til den enkelte. Det er de som lider, den enkelte transportør. Vi har en skog av småbedrifter, en skog av småindustri, rundt om i distriktene, og de må kjøre på fylkesveier og på kommunale veier for å få fram de verdiene som skapes for at storsamfunnet skal få glede av det. Da er det en skam at det ikke gjøres mer for at vi skal få mulighet for å hjelpe småsammene til å løse sine problemer og for å hjelpe til med Oslos problemer med veiutbygging og bygging av ny bydel i Oslo øst i forbindelse med operabygget der. Vi snakker om kanskje 100 milliarder kr som skal brukes for vi er ferdig med den «skøyen». Og hvem skal betale? Jo, det er nettopp de som er verdiskapere ute i distriktene.

Riksvei nr. 1 er som vanlig undervurdert. Det er en vedlikeholdsfri riksvei som ligger langs hele kysten, i hver fjord og hver vik. Det sies nesten ingen ting om den muligheten man har for å transportere på sjøen. Hva sies det om utbygging av havner? Hva sies det om forskning på nye skipstyper som kan gå fort? Hva sies det om forskning på og utvikling av gass som fremdriftsmiddel for fartøyer og nye skipstyper? Ved å gå over til bruk av gass i skipstrafikken reduserer man  $\text{NO}_x$ -utslippene med 90 pst. og  $\text{CO}_2$ -utslippene med 30 pst. Det sies ingen ting – stort sett ingen ting – om det.

En nasjonal transportplan må jo se framover. Vi har ikke følelsen av at det er tilfellet med denne planen. Jeg synes ikke at det er tatt nok hensyn til de mulighetene vi har for å ta i bruk sjøen som et sikkert og godt transportmiddel. Jeg er selvfølgelig ikke for at vi skal flytte all transport og all ferdsel til sjøen. Det er en umulighet. Men med dagens situasjon og med de avgiftsnivåene som nærfrakteflåten har, er det et tidsspørsmål før de har flagget ut under utenlandsk flagg hele gjengen.

Jeg var på en konferanse i Haugesund for et par dager siden, og da kom det klart fram at med denne utviklingen er nærskipsfarten død i løpet av noen få år. Det er kun utenlandske fartøyer som seiler på denne kysten og transporterer gods. Og da må jeg igjen spørre: Er det en slik utvikling Stortinget i realiteten vil ha, og er det den måten man ser framover på? En må sette et stort spørsmålstegn ved hele denne planen når det er så lite gjort og sagt.

Så noen få ord om småflyplasser. Vi fikk i sin tid, da Kyllingmark var samferdselsminister, lagt ut alle disse «Kyllingmark-ene» rundt om i landet. Da var det optimisme. Vi har utnyttet dem og brukt dem, og det har vært en kjempefordel for hele Distrikts-Norge. Nå skal de legges ned i rekke og rad. Vedlikeholdet av terminalbygg og bagasjebehandling på den enkelte flyplass er under enhver kritikk en rekke steder. Her trengs det opprustning.

**Jan Sahl (KrF):** Nasjonal transportplan fra Regjeringens side har en alvorlig slagside. Regjeringen Stoltenberg legger opp til en sentralisering av investerings- og vedlikeholdsmidlene i samferdselssektoren som vil få følger for bosetting og næringsliv i Distrikts-Norge.

Det er positivt at vi har rettet opp noe av dette gjennom ulike flertall i komiteen knyttet til de prioriteringer av ekstra midler som det er flertall for. Kristelig Folkepartis ekstramidler til vei er på 5,8 milliarder kr, og store deler av dette vil gå til viktige tiltak i Distrikts-Norge.

Samferdselspolitikk og næringspolitikk er på mange måter to sider av samme sak. Næringslivet kjøper transportører for rundt 45 milliarder kr i året. Det utgjør 8 pst. av næringslivets samlede kostnader og har stor betydning for verdiskaping, lønnsomhet og produktivitet. Jo lenger avstanden til markedene blir, jo dyrere blir transportutgiftene.

Fiskeri- og havbruksnæringen er særlig avhengig av god infrastruktur. Kristelig Folkeparti vil ha økt satsing på havneutbygging og utbygging av det sekundære veinettet langs kysten, for nettopp å møte den utvikling som vi forventer innenfor maritim sektor.

Kristelig Folkeparti har avsatt 920 mill. kr til det sekundære riksveinettet, fylkesfordelt ramme, i første del av Nasjonal transportplan. Disse midlene fordeles etter kriterier som er historisk begrunnet, og som i altfor liten grad tar hensyn til dagens faktiske forhold. I Kristelig Folkeparti mener vi det er behov for å justere kriteriene for fordelingen av disse midlene med tanke på økt satsing i distriktene. Det kan innebære at det må legges større vekt på avstand på bekostning av trafikkmengde. Vi er også opptatt av at fylker med lav veistandard bør tilgodeses.

Gjennom samferdselspolitikken legges nødvendige rammebetingelser som bidrar til nye arbeidsplasser i distriktene og utvikling av lokalsamfunn langs vår langstrakte kyst.

Kristelig Folkeparti er opptatt av næringslivets behov for god infrastruktur. Trolig har næringstransporter altfor liten vekt i de kost-nyttemodellene som brukes for å prioritere samferdselsprosjekt. Personers innsparte reisetid gis relativt høy verdi i kost-nytteanalysene, mens tidsverdien for gods er satt lik null. Det teller høyt å sitte alene i privatbilen i kø på E18, mens det teller null å stå fast med en fullastet trailer med laks på Korgfjellet en vinterdag. Transportkvalitet, tilgjengelighet og forutsigbarhet for næringstransporter prissettes nesten ikke i dagens kost-nytteanalyser.

For fiskeri- og havbruksnæringen er det et spørsmål om å komme fram i tide med ferskvare, et spørsmål om tap eller fortjeneste for den næringen som vi setter vårt håp til i framtiden.

Kristelig Folkeparti vil fokusere på grunnlaget for kost-nytteanalysene og arbeide for at næringslivets transportører får større vekt. At dette er absolutt nødvendig, bekrefter følgende sitat fra St.meld. nr. 46 for 1999-2000, Nasjonal transportplan:

«Innenfor rammen av en overordnet prioritering av sikkerhet og vektlegging av samfunnsøkonomisk lønnsomhet, er også tiltak for å bedre tilgjengeligheten og framkommeligheten i distriktene innarbeidet.»

Skal samfunnsøkonomisk lønnsomhet være hovedkriteriet for prioriteringen av vei i distrikt, slik Regjeringen legger opp til, må nå Stortinget ta en ny debatt om hvilke kriterier som skal vektlegges.

I Kristelig Folkeparti ønsker vi å ta konsekvensen av kunnskapen om at det er i distriktene det meste av verdiskapingen i dette landet foregår, og vi må derfor justere kost-nyttmodellene i tråd med dette.

Vi behandler sammen med transportplanen en rekke Dokument nr. 8-forslag. Ett av dem er forslaget om en felles ulykkeskommisjon for hele transportsektoren. Et flertall i komiteen avviser forslaget, og slutter seg til Regjeringens forslag i Nasjonal transportplan om en felles havarikomisjon for luftfart og jernbane. Fra Kristelig Folkepartis side vil vi gå inn for dette nå. Når vi har fått erfaring fra en kommisjon som omfatter to transportformer, vil vi senere vurdere om det kan være hensiktsmessig med et bredere ansvarsområde eller en felles ulykkeskommisjon.

Det er slik i dette landet at veinettet er avgjørende for både bosetting og verdiskaping. Sammen med Nasjonal transportplan har komiteen tatt stilling til to proposisjoner om to viktige veiprojekt – T-forbindelsen til Karmøy og E18 i Aust-Agder. Begge deler er viktige prosjekter. E18 er hovedferdselsåren fra Sørlandet og Sørvestlandet inn mot Grenland og Oslo. Standarden på viktige deler av E18 i Aust-Agder er ikke tilfredsstillende, og engasjementet for å få bygd ut en bedre vei har vært stort. Nå kan en komme i gang. En parsell skal startes opp i første del av planperioden. I tillegg vil ytterligere en parsell kunne komme i gang som et OPS-prosjekt.

T-forbindelsen til Karmøy vil gi den sørlige delen av Karmøy en langt bedre tilknytning til Kyststamvegen E39 og forbedre det interne transportsystemet i Nord-Rogaland. Det er stor enighet om prosjektet lokalt.

I Dokument nr. 8:84 for 1999-2000 fremmes det forslag om at E6 bør legges utenom Steinkjer sentrum. Jeg vil i denne sammenheng vise til at planene for prosjektet er vedtatt med stor lokal tilslutning, og Kristelig Folkeparti støtter prosjektet slik det er framlagt.

I tillegg til de veiprojektene vi har hatt egne saker knyttet til, er det noen ekstra som også må nevnes. Jeg vil peke på tre av dem – E39 Handeland–Feda, E6 Osen–Korgen og E10 Lofotens fastlandsforbindelse.

Jeg er svært glad for at et flertall i komiteen er enig med Kristelig Folkeparti i at prosjektet Handeland–Feda kan bygges ut som et OPS-prosjekt. Det gir mulighet for å realisere prosjektet raskere enn om en skulle være avhengig av de statlige rammene. Prosjektet vil fjerne en dårlig strekning med svinger og sterk stigning over Kvinesheia. E39 kortes ned med 15 kilometer, og trafikken vil ikke lenger gå gjennom Kvinesdal sentrum.

Det andre prosjektet, tunnel gjennom Korgfjellet, fjerner den største flaskehalsen, en sterkt ulykkesbelastet strekning på E6 mellom Trondheim og Bodø. Det er gledelig at Korgfjellet nå får sin løsning, og i Kristelig Folkeparti er vi opptatt av at planprosessen for hele Helgelandskrysset blir fullført. Her ligger det store innsparingspotensialer og en veiløsning for framtidig utvikling på Helgeland.

Det tredje prosjektet jeg vil trekke fram, er Lofast. I budsjettforliket mellom sentrumspartiene og Arbeiderpartiet i fjor ble det satt av midler til oppstart. Nå er det et

bredt flertall som går inn for å skyve ferdigstillingen av Lofast fram til første del av planperioden. Når kostnadene er kvalitetssikret og konsekvensanalysene er ferdige, kan en starte opp, og med oppfølging i de årlige budsjettbehandlingene kan vi ha som mål at veien skal kunne åpnes i 2006. Den siste store regionen uten fastlandsforbindelse ser nå slutten på mange års kamp for fastlandstilknytning.

Vi bor i et land med store avstander. Noen av fylkene er så store at en må bruke fly for å reise internt i fylket. Det gjelder særlig i Finnmark og i Nordland. For de som må reise med fly i eget fylke, kan prisen på flybillettene bli svært høy, ja uakseptabelt høy. Fra Kristelig Folkepartis side er vi opptatt av å få ned disse prisene. Det må ikke være slik at de som må kombinere ulike selskap, skal få en større regning enn om samme selskap hadde trafikkert alle strekningene.

Ved neste anbudsrunde må en sikre at ikke billettprisene for dem som må fly internt i fylket, blir urimelig høye. Et annet problem er de som må benytte ruter på regionalnettet sammen med ruter på stamnettet. Den som skal fra Stavanger til Trondheim, kan reise via Oslo, men betale som om det var én strekning. Den som skal reise fra Vesterålen til Oslo og må fly med Widerøe til Bodø og med SAS eller Braathens videre, får et betydelig påslag i billettprisen. Vi finner ikke denne forskjellsbehandlingen rimelig. Kristelig Folkeparti er fornøyd med at et bredt flertall ber departementet ved neste rullering se på maksimalprisnivået, med sikte på å harmonisere prisnivået på de regionale rutestrekningene.

Vi skulle gjerne ha hatt flertallet med oss også på vårt forslag om å be Regjeringen utrede muligheten for å legge ut stamrutenettet i Nord-Norge og mellom Nord- og Sør-Norge til offentlig kjøp. Dette ville kunne ha bidratt til mindre prisforskjeller, men her ville ikke Arbeiderpartiet, Høyre og Fremskrittspartiet være med. I Kristelig Folkeparti vil vi komme tilbake til saken senere, og vi forventer at Regjeringen følger opp flertallsmerknaden om lavere priser på regionalnettet. I Kristelig Folkeparti er vi overbevist om at lavere flypriser internt og til og fra Nord-Norge vil være et sterkt bidrag til å trygge bosetting i landsdelen.

Flytrafikken i Norge har gått ned. Selskapene har ikke lenger råd til å fly ved siden av hverandre med halvtomme fly. Det er positivt fordi det reduserer klimautslippene. Den negative bivirkningen er redusert lønnsomhet ved lufthavnene. Men redusert flytrafikk vil også redusere utbyggingsbehovet. Det viktige er at vi, uansett aktivitetsnivå, sikrer effektiv og lønnsom drift der det er grunnlag for det.

Vi vil senere i forbindelse med en egen luftfartsmelding få en debatt om lufthavnstrukturen i Norge. Etter hvert som bedre veier gir redusert reisetid, kan behovet for en flyplass endres.

Det regionale rutenettet fungerer på mange måter som distriktenes kollektivtilbud, særlig i Nord-Norge. For Kristelig Folkeparti vil det være grunnleggende at det skal være en god samferdselsmessig begrunnelse og lokal tilslutning før en flyplass eventuelt legges ned og erstattes med et annet tilbud.

Norge er en stor sjøfartsnasjon. Det dreier seg ikke bare om at vi har en stor skipsflåte. Det handler også om at vi har et land med en lang kyst med stor skipstrafikk. Vi er en fiskerinasjon av verdensformat, og vi har et land der det ligger godt til rette for å frakte gods sjøveien. På mange strekninger er også sjøen – i form av ferger – en del av veien.

Et flertall i komiteen vil øke innsatsen for sikker transport langs kysten utover det Regjeringen har foreslått. Det er svært gledelig.

Regjeringen har lagt opp til økte rammer for vedlikehold av fyr og merker. Det er også positivt.

Investeringene innen kystforvaltningen retter seg mot flere formål: Det er fiskerihavner, fyr, merker og farleder. Det er et stort behov for offentlige midler til utbedring av fiskerihavner, og Kristelig Folkeparti er opptatt av at vi må få fram en prioriteringsliste for de fiskerihavner som trenger opprusting, og som har det største utviklingspotensialet. Vi må komme vekk fra tilfeldig fordeling etter lobbyprinsippet. Fra Kristelig Folkepartis side vil vi videre prioritere merking av farleder. Sikkerheten må ha høyeste prioritet. Det handler først og fremst om å unngå tap av liv, men også om å unngå miljøkatastrofer. Et viktig tiltak vil være elektroniske sjøkart, og det er positivt at vi fikk økte bevilgninger til dette ved budsjettforhandlingene i fjor høst.

Landet vårt er langt, og det må krysses over mange fjorder og fjell. Etter hvert har vi bygd tunneler både gjennom fjell og under fjorder. Men fortsatt er fergene en del av veien i store deler av landet. Og uansett syn på framtidige fergeavløsningsprosjekter, så vil alltid fergene være der.

I Kristelig Folkeparti er vi opptatt av å bruke gass som drivstoff, og vi er glade for at en samlet komite ber departementet ta initiativ til at flere nye riksveiferges bygges med gass som drivstoff. De forsøk som allerede er i gang, viser lovende resultater.

En samlet komite understreker viktigheten av et godt tilbud på stamveisambandene, med høy frekvens og nattferge. Men mange distriktssamband betyr mer for lokalsamfunn enn stamveisambandene. Og dessverre er ikke alle partier like opptatt av distriktssambandene.

For Kristelig Folkeparti er distriktssambandene viktige, og her er åpningstidene en spesiell utfordring. Åpningstid, frekvens og kapasitet må være god nok. Når siste ferga går så tidlig at all felles møteaktivitet må avsluttes før kl. 21 om kvelden, slik tilfellet er for Drag og Kjøpsvik i Tysfjord kommune i Nordland, så er det en stor hemsko for kommuneutvikling og bosetting. Mange fergesamband trenger statlige tilskudd. Å gi tilskudd for å sikre et godt fergetilbud er vel endvidt penger. Men i noen tilfeller kan midlene benyttes enda bedre. Når de årlige fergetilskuddene nesten kan finansiere en fast veiforbindelse, bør en vurdere om ikke veiforbindelse kan være fornuftig. Andre mer kreative forslag til finansiering av fast veiforbindelse er også kommet opp, som kommunesammenslåing eller endring av soner for arbeidsgiveravgift. Kristelig Folkeparti er positiv til å bruke nettoinnsparinger fra fergetilskudd til investering i fast veisam-

band, og vi er fornøyde med at et flertall ber Regjeringen se nærmere på muligheten for ulike måter å finansiere dette på.

I Kristelig Folkeparti er vi opptatt av at Stortinget skal sikre hurtigruta langsiktige driftsvilkår. Vi legger derfor til grunn en sikring av dagens produksjon i hurtigruta i hele transportplanperioden, og konstaterer at alle unntatt Fremskrittspartiet gjør det samme.

**Erik Dalheim (A):** Et effektivt transportsystem er en viktig forutsetning for næringslivets konkurransedyktighet og – dersom vi gjør ting riktigere – et bidrag til reduksjon av miljøkostnadene knyttet til transporten. Hovedutfordringen når vi behandler en stortingsmelding i denne forbindelse, er at alle pengene som skal brukes til å sette gode tanker ut i livet, må hentes fra skatter og avgifter, som igjen brukere av transportsystemet helst vil ha mindre av. Overfor finanskomiteen står folk fortsatt i kø etter budsjettbehandlingen i høst for å få skatter og avgifter ned.

I dag kappes de ivrigste skattenedsettene om å bruke mer penger enn før på veger og andre transportårer. I Arbeiderpartiet mener vi at situasjonen i anleggssektoren tilsier at det kan forsvares å bruke noe mer, spesielt nå som det kan se ut som om dette ikke vil føre til dyrere meter veg, men så går vi heller ikke inn for reduksjon i statens totale inntekter.

Men bedret kapasitetsutnyttelse av de investeringer vi gjør i transportsektoren, må få styrket oppmerksomhet. Det er for noen overraskende lett å reise innvendinger mot en vegprising som har som hovedmål å jevne ut en døgntrafikk på flere av døgnetts tider. Det er dessverre slik at enten vi liker det eller ei, så er det pengene som rår også der. Noen forretningsdrivende – og privatpersoner også – tror at nye veger betales av andre. Slik er det ikke.

For det vi kan kalle «mange år siden», viste daværende forbrukerminister Anne-Lise Bakken til hvilke kostnadsbesparelser vi kunne oppnå dersom vi kunne evne å spre næringsaktivitetene utover flere av døgnetts og ukens timer. Da som nå var det mange som vegret seg fordi – vil jeg påstå – man ikke helt så for seg kostnadene ved å fortsette som før. Hva det vil føre med seg av økte skattebyrder for næringslivet og private å fortsette å bygge ut transportløsninger for topper, ser det ut som om for få tar innover seg. I denne sammenheng er vegprising også en synliggjøring av kostnader som alternativ til utbyggingen for topper representerer. Det er tankevekkende å registrere at Høyre, som baserer seg på reduserte skatter og et effektivisert samfunn, går imot dette.

Alle jeg kjenner, er for kollektivtrafikk. Innstillingen inneholder fra de fleste i denne sammenheng gode innspill til forbedringer. Men også her er hovedutfordringen trafikkspredning og bedret kapasitetsutnyttelse.

Det må være et tankekors at den av de fleste høyt elskede bussen i gjennomsnitt har en kapasitetsutnyttelse på noe over 20 pst. Dramatiske topper i trafikkbildet inn til sentra og i noen grad bussruter som har sin opprinnelse fra før privatbilismen, er utfordringer som vi må evne

å gripe fatt i, selv om mye konservatisme uten prislapp ønsker noe annet.

Ifølge Agenda 21 er det det vi gjør for å forbedre miljøet der vi bor, som gir resultater. Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og SV står i innstillingen sammen om en påpeking av mer bevisste reguleringsplaner i denne sammenheng. Lokalisering av næringsarealer i tilknytning til trafikknutepunkt og nærhet mellom havner, jernbane og overordnede vegsystemer bør gis fortrinn for å få optimale løsninger i tråd med Agenda 21, sier dette flertall.

Jeg vil ta med meg et lokalt poeng i denne sammenheng. Jeg skal riktignok ikke gjenvelges, men dette er så godt at jeg tar det likevel. De forhold som jeg her viser til, er fortrinn som på en veldig kostnadseffektiv måte kan videreutvikles i forhold til min nærmeste havn og mine nærmeste næringsarealer, nemlig i Drammen.

**Christopher Stensaker (Frp):** Samferdsel er et komplisert maskineri der mange aktører skal fungere sammen, og der myke og harde trafikanter beveger seg på samme arena. Vår oppgave er å sørge for at de ulike aktørene utfyller hverandre, og at det skjer på en smidig måte, på land, på sjøen og i lufta. All moderne samferdsel innebærer en form for risiko, og det er viktig at det tas hensyn til å eliminere denne risikoen i størst mulig grad, både innen eksisterende transportsystemer og når det planlegges nye.

I den forbindelse ønsker Fremskrittspartiet å opprette en felles ulykkeskommisjon for alle større ulykker innen transportsektoren, og at Regjeringen kommer tilbake til Stortinget med alternative løsninger når det gjelder organisering og arbeidsområder. Det er også viktig at man ser samferdselsnettet i helhet, der bil-, bane-, båt- og lufttransport utfyller hverandre. På jernbanesektoren har vi dessverre sett flere alvorlige ulykker i den senere tid, og i den forbindelse har Fremskrittspartiet foreslått å styrke sikkerheten på jernbanenettet ved å øke bevilgningene til dette med 500 mill. kr utover Regjeringens forslag til fjerning av farlige planoverganger, utbygging av kryssingsspor og bedring av den generelle sikkerhet.

Fremskrittspartiet ser at NSB BA sliter med store problemer. Selskapet har vært dårlig styrt og har ikke evnet å levere de persontransporttjenester selskapet har avtale med staten om å levere. Konsekvensen har vært dårlig regularitet og innstilte persontog på enkelte strekninger. Dette er uholdbart. NSB BA bør konsentrere seg om selskapets hovedoppgave, nemlig å kjøre tog. Fremskrittspartiet mener at selskapet med fordel kan avvikle sitt engasjement i virksomheter som ikke tilhører kjernevirksomheten. Fremskrittspartiet mener det er viktig å gi NSB BA den nødvendige handlefrihet for å få selskapet på rett kjøp, og i den forbindelse er det viktig at selskapet omdannes til aksjeselskap og på sikt privatiseres.

Fremskrittspartiet konstaterer at det nå er åpnet for konkurranse innen godstransport på jernbane, og imøteser det samme når det gjelder persontransport. Vi mener også at andre aktører enn Jernbaneverket kan bygge, eie og drive godsterminaler, og at det åpnes for konkurranse

på Jernbaneverkets anlegg. Dette vil bidra til å bedre jernbanens konkurransevne og føre til at jernbanens markedsandel styrkes. Det er også viktig at jernbanen sidestilles med andre aktører, også langs sporet, slik at alle stilles likt konkurransmessig. Når det gjelder vår prioritering av de enkelte jernbanestrekninger, vil vi vise til våre merknader i innstillingen.

Fremskrittspartiet mener det er mange utfordringer innen havnepolitikken. Først og fremst gjelder det å få en sammenhengende infrastruktur, slik at veier, jernbane og kollektivtransport for øvrig knyttes til havnene. Norge har i dag rundt 60 offentlige havner i tillegg til et stort antall fiskerihavner og industrikaier, og Fremskrittspartiet mener dette havnemønsteret bidrar til å spre varestrømmene i stedet for å samle disse. Køer og forsinkende elementer blir uheldige og fordyrende flaskehals i denne infrastrukturen. Det er derfor viktig at det offentlige oppgave begrenser seg til å legge til rette infrastruktur og regelverk, og at offentlige og private havner sidestilles.

Fiskeeksport, sammen med annen betydelig eksport fra møbel-, prosess- og mineralindustri, gjør Ålesund havn til Norges fjerde største eksporthavn, og byen har også et stadig økende anløp av cruiseskip. Byen har et allsidig næringsliv og et bredt tilbud innenfor utdanning, helsetjenester og kultur, et veinett av høy standard og kort vei til jernbaneknutepunkt og flyplass. Havnen tilfredsstiller kravene til en moderne havn, med effektiv logistikk, sikker og effektiv lasting og lossing og god lagrings-, kjøle- og frysekapasitet. Vi ber derfor om at Ålesund havn gis status som nasjonalhavn.

Når det gjelder farleder, viser ulykker i den senere tid at her må det satses mer på sikkerheten. Fremskrittspartiet går derfor inn for å bygge Stad skipstunnel først i planperioden og viser til de mange forlis med tap av skip og menneskeliv utenfor Stad-halvøya. Planene har pågått siden 1985, og derfor er det nå på tide å sette i gang.

Det er også viktig å sørge for at arbeidet med å kartlegge norskekysten i forbindelse med elektroniske sjøkart tas alvorlig, og at dette arbeidet ferdigstilles innen planen i 2006, som Stortinget tidligere har forutsatt. Dette vil i kombinasjon med moderne navigasjonssystemer øke sikkerheten til sjøs, særlig under forhold som oppstår i vintermørke og dårlig vær.

Fremskrittspartiet registrerer at det skjer en nedgang i lufttrafikken, og at det høye avgiftsnivået på innenlandsruter kan føre til nedleggelse av ruter, som igjen fører til mindre inntekter til Luftfartsverket. Det betyr høyere priser for de reisende og en svekket konkurranse innen luftfarten på det innenlandske marked, og høyere avgifter for den resterende flytrafikken. Dersom ikke rammebetingelsene for luftfarten og Luftfartsverket bedres i form av reduksjon eller fjerning av passasjeravgiftene og redusert avkastningskrav for Luftfartsverket, er det tvilsomt om man klarer å oppfylle de investeringsmålene som Regjeringen legger opp til i Nasjonal transportplan. Fremskrittspartiet mener derfor at passasjeravgiften må fjernes og avkastningskravet til Luftfartsverket reduseres, og derved unngå at fem–ti flyplasser legges ned.

Når det gjelder veisektoren, er Fremskrittspartiet glad for at det nå er et flertall for å avsette 500 mill. kr i første del av perioden til fullføring av Lofast.

Fremskrittspartiet registrerer at det nå er et flertall for å bygge en ny godsterminal på Leangen i Trondheim, og at Nordre avlastningsvei bygges ved hjelp av bompenger – noe vi ikke er enig i.

Fremskrittspartiet tar sikte på at rute 2, E6 Oslo–Trondheim i den fremtidige planlegging bygges ut til en fullverdig motorvei klasse A og til Steinkjer etter en smalere norm, videre at det for rute 10, E39 Ålesund–Trondheim er behov for å øke den totale statlige investeringsrammen, og vi foreslår en økning fra 600 mill. kr til 1,2 milliarder.

Fremskrittspartiet vil videre vise til sine merknader i innstillingen til ramme under de enkelte ruter, og for det enkelte fylke under øvrig riksveinett.

**Per-Kristian Foss (H):** Ved behandlingen av Nasjonal transportplan møter Stortinget en av de største statlige produksjonsetater. Man skulle tro at dette da var et område for betydelig nytenkning, fornyelse av offentlig sektor, rasjonalisering og innsparing. Det er et vell av rapporter – godt dokumentert – som her legger på bordet betydelige innsparingsmuligheter.

Jeg registrerer at rasjonaliseringsstadsråden, hr. Kosmo, ikke deltar i debatten. Dette hadde vært en gyllen mulighet for Regjeringens egne planer til å realisere betydelige innsparingsmuligheter, både gjennom en omorganisering, gjennom konsekvent bruk av anbud, gjennom å gjøre om produksjonsavdelingen til et aksjeselskap og på den måten oppnå rettferdig konkurranse og også ha mulighet til å velge billigste anbud. Men jeg registrerer at regjeringspartiet ikke er med på noe av dette. Leser man dokumentet, får man på en måte et inntrykk av at det viktigste er å opprettholde etaten – at det så blir bygd veier, er en interessant bieffekt, men det er etatopprettholdelse som er det overordnede. Det er selvfølgelig satt på spissen, men det er ofte ting synes best der, og jeg setter det derfor opp.

Slik sett er jeg skuffet over at det bare er Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre som i rimelig grad sammen og konsekvent følger opp denne type rasjonaliseringstankegang, bl.a. at anbud skal være en hovedregel, og også andre måter å tenke finansiering, utbygging og offentlige veiprosjekter på i et offentlig og privat samarbeid. Nytenkning og nytenkning, det kan diskuteres. Det er jo egentlig ideer man tar fra utlandet, som er godt dokumentert, som er praktisert, og slik sett er det ikke noe eksperimentelt ved dette i det hele tatt, men rett og slett at ansvaret for å holde budsjettene legges til utbyggingsgruppen, og at man i stedet for selv å investere i angjeldende infrastruktur rett og slett leaser en infrastruktur. Slik sett er det ikke noe spesielt nytenkende ved måten å fordele investeringskostnader på. Men jeg registrerer at på dette området nøler departementet og Regjeringen sterkt med å gå inn på slike tanker, selv om komiteen går noe lenger.

Jeg vender meg så til temaet Oslofjorden og Oslofjordregionen, knyttet til havn. Både flertall og mindre-

tall er i innstillingen på sidene 72 og 73 opptatt av et felles anliggende, nemlig at tiden for containertrafikk i Oslo havn er begrenset. Det havneplanvedtak som flertallet og mindretallet henviser til, forutsetter at selv Sjursøya, der containertrafikken etter hvert skal konsentreres, har sin begrensning til 2011. Det innebærer at man for containertrafikken i Oslofjorden må finne frem til interkommunale eller andre former for regionale havneløsninger. Jeg registrerer at både flertallet og mindretallet er opptatt av dette og ber Fiskeridepartementet som rette departement – pussig nok kan en i og for seg si – om å medvirke til at dette kan skje. Her tror jeg også man må være innstilt på nytenkning, enten det dreier seg om felles havneløsning med andre kommuner eller om at et havneselskap investerer innenfor annen kommunes område for å finne frem til løsninger som er regionale. Jeg registrerer at selskaper som i dag har havneløsning i Oslo, allerede er på vei til å finne slike løsninger selv, og da bør også havnen komme etter.

Merknaden fra Sosialistisk Venstreparti og Venstre på sidene 72 og 73 i innstillingen, som viderefører det som står i flertallets merknad, kan jeg for min del slutte meg til. Det er ikke noe i den merknaden som ikke er i tråd med det flertallsvedtaket som er fattet både i Oslo bystyre og i Oslo havnestyre.

Flere har i omtale av trafikkproblemer i hovedstadsregionen, i Oslo-området, pekt på at det trengs både ytterligere satsing på kollektivtrafikk og på veiløsninger. Det ene utelukker ikke det andre. En vesentlig del av kollektivtransporten går også på vei. Jeg er imidlertid skuffet over at det er et flertall som ikke ønsker å ta inn ny Mossevei i tunnel som et mulig OPS-prosjekt. Det er vel et av de mest lønnsomme veiprosjekter i hele landet, og det har betydelig miljøgevinst knyttet til seg, i likhet med andre veiprosjekter i Oslo-området.

**Sverre Myrli (A):** Jan Sahl og Inge Myrvoll har tidligere i dag vært opptatt av politisk potens. Nå skal en vel i lys av siste ukes hendelser kanskje være litt forsiktig med å snakke om potens i politikken, men jeg er i alle fall glad for at det er helt andre enn Myrvoll og Sahl som skal vurdere kvaliteten på representantenes potenser, og slik jeg kjenner mine to medrepresentanter, er de gudskjelov ikke særlig interessert i det.

Det har vært kritisert at framlegget til Nasjonal transportplan er uoversiktlig, og at en må slå opp flere steder for å lese om de samme tingene. Det er mulig at Nasjonal transportplan burde ha vært et bedre dokument, og kanskje blir planen om fire år også det, men jeg vil understreke at når en skal se fire forskjellige transportmønstre i sammenheng, vil det nødvendigvis være slik at en må vurdere ting opp mot hverandre og kanskje slå opp flere steder for å ta de riktige avveiningene. Hvis ikke kunne vi jo hatt fire investeringsplaner, som vi hadde tidligere, én for veg, én for jernbane, én for luftfart og én for havn. Hele tankegangen bak Nasjonal transportplan var jo at vi skulle se de ulike transportformene opp mot hverandre.

Det har slått meg her i dag at særlig sentrumpartiene har kritisert Regjeringa og Arbeiderpartiet for manglende



distriktsprofil, ganske sterke ord har blitt brukt, mens det i innstillinga går klart fram at Høyre og Fremskrittspartiet kritiserer Regjeringa og Arbeiderpartiet for at det brukes for lite penger på sentrale stamvegruter. Det er klart at begge deler kan ikke være riktig. Det kan ikke være riktig at en både satser for lite i distriktene og satser for lite i de sentrale strøkene. Dermed tolker jeg det dit hen at en egentlig har truffet ganske bra med innretninga på planen, ut fra de samferdselsmessige behov som vi har i kongeriket. Det er ganske frimodig av sentrumpartiene her i dag å prate om at for mye av investeringene går til det sentrale østlandsområdet, når en samtidig sjøl er med på alle prosjektene, bortsett fra ett vegprosjekt her i hovedstaden. Og når en i tillegg er med på å styrke jernbaneinvesteringene i det sentrale østlandsområdet – jeg vil si heldigvis – med nesten 1 milliard kr, er det ganske frekt å påstå at innretninga fra Regjeringa og Arbeiderpartiet er for sentralistisk.

Det er mulig å se både distrikt og sentrale strøk i sammenheng. Og det er også jobben vår som stortingsrepresentanter å gjøre det. Jeg, som er en av dem som regelmessig fraktes med lokaltog inn og ut av hovedstaden, må kunne klare å se at det er problemer med lokaltogtrafikken i sentrale byområder, samtidig som jeg må ha forståelse for at det er helt andre trafikale problemer ute i Distrikts-Norge. Jeg har ingen problemer med å forstå at fiskeindustrien i Mehamn har store problemer når Nordkynvegen er stengt mange dager i løpet av vinterhalvåret. Men, som sagt, det går an både å tenke på lokaltogtrafikken i Oslo-området og på Nordkynvegen og på andre samferdselsmessige utfordringer i hele kongeriket.

Så over til jernbanen. Jernbanen er og vil sikkert også bli utskjelt. Det framstilles som om alt som har med jernbanen å gjøre, er katastrofalt i Norge i dag. Jeg vil prøve å heve blikket lite grann og nyansere bildet noe. Jeg står her med statistikk over persontransportutviklinga på 1990-tallet. De som gidder å sette seg inn i statistikken og ikke utelukkende syter og klager på jernbanen, kan se at tallene viser at antall jernbanereiser og antall såkalte personkilometer med tog har økt betraktelig på 1990-tallet, altså flere og flere kjører tog år for år. Også godstransporten på jernbanen har vist relativt positive tall de siste åra. Og hva sier dette? Jo, det går an å få folk til å kjøre tog, og det går an å få mer gods over på jernbanen, som de fleste partier sier i sine partiprogrammer, hvis det er politisk vilje til det. Jeg skal ikke undervurdere de problemene som i dag finnes i norsk jernbane, overhodet ikke – NSB har betydelige problemer. Det skal denne forsamlingen komme tilbake til seinere i løpet av våren. Derfor vil jeg nå benytte mine minutter til å prate om det som er hovedanliggendet i dag, nemlig utbyggingen av jernbanenettet.

Etter at Nordlandsbanen ble ferdigstilt på begynnelsen av 1960-tallet, gikk det bortimot 20 år før vi fikk ferdigstilt noe nytt jernbaneprosjekt av særlig størrelse i Norge; bygginga av Oslotunnelen og Oslo Sentralstasjon var vel ferdig i 1980. Og så gikk det bortimot 15–20 nye år før vi på nytt fikk store jernbaneprosjekt, dobbeltsporet til Moss og åpninga av Gardermobanen. Det er klart at 30-

40 år med relativt små investeringer i nye jernbaneprosjekter og til å ta vare på den gamle jernbanen, setter sitt – jeg vil si – spor på jernbanenettet vårt. Det koster mye penger å bygge jernbane! De to viktigste jernbaneprojektene for hele norsk jernbane, dobbeltsporet mellom Oslo og Ski og dobbeltsporet mellom Skøyen og Asker koster til sammen 13-14 milliarder kr. Det er formidable beløp, men samtidig er investeringene helt nødvendige hvis vi fortsatt skal ha en oppegående jernbane i kongeriket.

Som sagt, det er helt avgjørende at det er politisk vilje til å satse på jernbanen. Jeg er glad for at det er flertall i Stortinget for Arbeiderpartiets forslag om å framskynde utbygginga av dobbeltsporet mellom Skøyen og Asker og legge inn 930 mill. kr i tillegg til det Regjeringa har inne i planen, slik at dobbeltsporet kan stå ferdig i transportplanperioden.

Jeg er også glad for at det er flertall for å framskynde utbygginga av dobbeltsporet mellom Stavanger og Sandnes, slik at en kan komme i gang med det nye dobbeltsporet der allerede i 2004.

Arbeiderpartiet vil også bruke 100 mill. kr til prosjektering av Ringeriksbanen og 270 mill. kr til planoverganger, profilutvidelser og knutepunktutbedringer – og jeg gjentar: i tillegg til de betydelige beløp som ligger inne i Regjeringas framlegg.

Som jernbanetalsmann har jeg likevel ingen problemer med å skjule litt til den øvrige kollektivtransporten. Jeg tenker spesielt på den som fylkeskommunene har ansvar for, og i særdeleshet busstransporten. Det er ikke til å legge skjul på at kollektivtransporten ute i mange fylkeskommuner, etter de tilbakemeldinger som vi får i samferdselskomiteen, har til dels store problemer. Jeg trur ikke, som enkelte i dag tar til orde for, at ei egen stortingsmelding løser de problemer kollektivtransporten ute i fylkene har. Jeg er ikke i stand til nå å skrive ut resepten på hvordan vi skulle løse problemene med kollektivtransporten, men jeg er i alle fall glad for at det i dag blir flertall for at det skal lages en plan som skal legges fram i forbindelse med neste statsbudsjett, om hvordan vi skal oppnå målet om å øke kollektivtransporten, og jeg er også glad for at det i dag er flertall for at en skal se på mulighetene for såkalt resultatstyrt finansiering av kollektivtransporten. Det er i alle fall ingen tvil om at det må gjøres noe hvis også den fylkeskommunale kollektivtransporten skal klare å ta større markedsandeler enn den gjør i dag.

Så til slutt noen ord i forhold til utbygginga på Fornebu og kollektivløsninger dit. Det er stor enighet om at det haster å få på plass en kollektivbetjening av Fornebu-området. Byggeaktiviteten på Fornebu er i full gang. Allerede til neste år tar Telenor i bruk sitt nye hovedkontor, og bare Telenor har til neste år 6 000 ansatte på Fornebu. I tillegg veit vi om alle de andre bedriftene som kommer i området, pluss den store boligbygginga. Det haster å finne en løsning for hvordan Fornebu skal trafikkeres kollektivt. Vi har ikke noe grunnlag her i dag for å si hva slags løsning som skal velges, det må Samferdselsdepartementet arbeide raskt med nå utover våren. Men jeg

minner om at alle partier i Stortinget, med unntak av Fremskrittspartiet, ber om at også «tram on tyre», altså trikk på gummihjul, eller såkalte superbuss, vurderes som et alternativ for kollektivbetjening av Fornebu.

A u d B l a t t m a n n hadde her overtatt presidentplassen.

**Tor Nymo (Sp):** Senterpartiet mener at satsing på samferdsel er en viktig forutsetning for bosetting, næringsutvikling og ressursutnytting, både i distriktene og i byene. Vi ser utbygging av samferdselstilbudet som et viktig virkemiddel for å ta hele landet i bruk.

Senterpartiet ser helt klart at Regjeringen gjennom Nasjonal transportplan i stor grad kanalisere investeringsmidlene til sentrale områder og til de nasjonale korridorene. Vi vil peke på at i en slik strategi vil svært mange distriktskommuner bli tapere. Vi vil i den sammenheng vise til at mye av råvareressursene finnes i distriktene, og en stor del av verdiskapingen i Norge skjer nettopp i distriktene.

Senterpartiet er opptatt av å få mer gods over fra vei til bane. Dette krever bedre tilrettelegging for frakt av gods med tog, og vi ønsker derfor en raskere realisering av profilitutvidelser på viktige jernbanestrekninger for godstransport, som bl.a. Bergensbanen og Nordlandsbanen.

Regjeringen legger opp til en forskjellsbehandling der staten investerer i transportformer som særlig betjener de store sentrene, mens transportformer som binder vårt langstrakte land sammen, og der alternativene til fly og båt er få eller ikke eksisterende, skal dekke egne kostnader.

Prinsippet om at trafikantene skal være med og betale for nødvendige samferdselsinvesteringer, har gradvis vunnet innpass de senere årene. Et forhold som imidlertid burde vekke oppsikt, er hvordan denne egenfinansieringen fordeler seg mellom de ulike samferdselssektorene.

Til veiformål foreslås 12,3 milliarder kr brukt pr. år, hvorav 14 pst. forutsettes finansiert gjennom bompenger. Til investeringer i jernbanenettet er det anbefalt å bruke hele 4,4 milliarder kr årlig i statlige midler. Luftfartsverkets årlige utgifter på 3 milliarder kr forutsettes i sin helhet dekket inn gjennom det den enkelte betaler for å fly.

Avgiftsinntektene skal for øvrig også finansiere statlige kjøp av flyplass tjenester på regionale flyplasser, 90 mill. kr, og avkastning til staten fra Luftfartsverkets drift, 104 mill. kr pr. år. Flytrafikken skal altså dekke egne kostnader, mens vei og jernbane er del av en nasjonal satsing.

Det kan være grunn til å etterlyse en rasjonell og logisk begrunnelse for denne ulike behandling av de forskjellige transportformene. Det er vanskelig å forstå hvorfor investeringer i den lufttransport som binder landet sammen, ikke skulle være en like høyt prioritert nasjonal og statlig oppgave. Dette er ikke bare et spørsmål om rimelighet, at felles statlige midler bør komme hele landet til gode, det er også et spørsmål om å virkeliggjøre de mål for samfunnsutviklingen som de fleste partier

flagger, bl.a. utvikling av et livskraftig næringsliv i alle deler av landet.

Regjeringen mener at det bl.a. er et statlig ansvar å finansiere utbyggingen av riksveier. At det ikke skulle være et tilsvarende statlig ansvar å finansiere utbyggingen av luftfartens infrastruktur og den viktige kysttrafikken, er ganske utrolig.

I årets statsbudsjett vises det til at det er Stortinget som har vedtatt at luftfartens driftskostnader og investeringer skal finansieres av flypassasjerene. De høye kostnadene ved utbyggingen av Gardermoen, sammen med økte statlige avkastningskrav til Luftfartsverket, særlig de siste par årene, har ført til at en større del av inntektene vil måtte hentes fra økte avgifter på lufttrafikken.

Prinsippet om at norsk luftfart skal brukerfinansieres og i tillegg skal fungere som en ekstra inntektskilde for staten, er nå i ferd med å gi seg utslag i billettpriser som fører til nedgang i trafikken.

Ønsker vi en fortsatt forskjellsbehandling der de transportformer som binder landet sammen, skal være selvfinansierende, mens lokale og regionale transportproblemer løses gjennom massive statlige investeringer?

Når det gjelder luftfart, er det ingen grunn til å legge skjul på at jeg er svært tilfreds med det forpliktende vedtaket om bygging av terminalbygg på Bardufoss. De 40 000 menneskene som sokner til flyplassen, har, sammen med de ansatte i lufthavnen, altfor lenge opplevd en systematisk uthaling, for ikke å si trenering av bygging av terminal på Bardufoss.

I budsjettforslaget for 2000, jf. St.prp. nr. 1 for 1999-2000, ble det varslet at departementet ville komme tilbake til investeringen i et nytt terminalbygg på Bardufoss etter en gjennomgang av det forhøyede budsjettanslaget. Luftfartsverket har gått igjennom kostnadsoverslaget og ved visse tilpasninger i prosjektet funnet grunnlag for å redusere kostnadene fra 31 mill. kr til 26,7 mill. kr. Det er disse tallene komiteen har forholdt seg til da den gjorde sitt forpliktende vedtak.

Noe forsøk på å flikke på eksisterende terminal for å få til en billigst mulig løsning vil derfor ikke bli akseptert.

**Signe Øye (A):** Nasjonal transportplan, som er en nykomling, skal være et strategisk plandokument for utvikling av systemet både for veg-, jernbane-, luft- og sjøtransport og skal erstatte de tradisjonelle sektorplanene som vi har hatt tidligere. Dette er fornuftig fordi transportsystemene helt klart henger sammen og ikke bør behandles hver for seg. Dokumentet bærer mye preg av at vi er inne i et valgår. Det virker som det vesentligste for de enkelte partier har vært å overby hverandre.

Regjeringen la i meldingen opp til en reell økning av bevilgningene på 1,3 milliarder kr årlig i forhold til hva som har vært bevilget i inneværende planperiode. I tillegg har Arbeiderpartiet under behandlingen her i Stortinget økt disse bevilgningene med 500 mill. kr årlig, altså 5 milliarder kr i tiårsperioden. Dette er en vesentlig satsing, men var altså ikke bra nok for de andre partiene.

Det tar vi til etterretning. Men Arbeiderpartiet vil ikke gå ut og love mer enn vi kan holde, selv om vi er i et valgår.

Arbeiderpartiets hovedmål i transportpolitikken er å få et trygt, effektivt og samordnet transportsystem som sikrer næringslivets og befolkningens behov over hele landet, og som i minst mulig grad bidrar til forurensning av miljøet.

Videre vil Arbeiderpartiet legge særlig vekt på trafikksikkerhet og framkommelighet.

Det er jeg glad for, for vi vet at trafikken krever veldig mange menneskeliv hvert år. I perioden 1991-99 er det gjennomsnittlig blitt drept 320 mennesker årlig, og så å si alle i ulykker på vegene våre. Det er mange Åsta-ulykker hvert år. Dette må vi ta alvorlig, og vi er langt fra den visjonen vi har, om at vi ikke skal akseptere noen drepte i trafikken.

Derfor er det bra at det er enighet om at det heretter er sikkerhet som skal prioriteres først når det skal bevilges penger. Det er et skritt i riktig retning mot vår visjon.

Det er mange uløste problemer i transportsektoren. Det merkes ikke minst her i Oslo-området og i de nærliggende fylkene. Pendlertrafikken inn til de store byene er en utfordring som må løses. Og det haster. Derfor er det riktig som Arbeiderpartiet gjør, å satse en stor del av investeringene på jernbanestrekninger med høy andel av lokal- og nærtrafikk i de store byområdene i tillegg til intercitytriangelen Skien–Lillehammer–Halden. Får vi rask og tilfredsstillende kollektivtransport i de folkerike områdene, vil det gi mindre matpakkekjøring og dermed mindre belastning på et vegnett som er mer enn sprengt fra før. Derfor er det riktig som det står i innstillingen, at selv om det er mange utbyggingsprosjekter som står for tur, er dobbeltsporene Asker–Ski de viktigste investeringsprosjektene på jernbane i de nærmeste årene. Og det kan ikke være slik at dobbeltsporene Asker–Ski er et rent Oslo-tiltak, like lite som stamvegene ut av landet til Europa gjennom Østfold er et rent Østfold-tiltak.

Men det hjelper ikke bare med jernbanespor. Vi må få bedre og flere tog, slik at folk ikke må stå mil etter mil når de skal til og fra jobben i rushtiden. Det er da lett å skjønne at bilen foretrekkes framfor kollektivtransport – selv om det er kjøring, får man i hvert fall sitte. Dette er en svært dårlig miljøpolitikk.

Viktig er også transportkorridorene – åtte til sammen her i landet, og to av disse har vi i Østfold, E6 og E18. Østfoldpakken er allerede vedtatt i Stortinget, og bompengestasjonen på E18 er straks oppe og går. På E6 tar det litt lengre tid, men jeg er glad for at det nå ser ut for at vi får en statlig reguleringsplan, slik at vi også får startet opp der.

Jeg har også merket meg at flertallet i komiteen er enig om behovet for gjennomføring av Østfoldpakken fase 1. Videre skriver flertallet:

«Bedret framkommelighet og trafikksikkerhet, samt helhetlige transportløsninger har vært det primære grunnlaget for vedtaket om Østfoldpakken fase 1. Både trafikk- og ulykkesveksten og ikke minst den økende alvorlighetsgraden i ulykkene på stamvegene i Østfold,

styrker behovet for en rask gjennomføring av Østfoldpakken fase 1.»

Det er jeg helt enig i. Med den trafikkveksten som har vært i de siste årene på disse to stamvegene, vil det ikke gå mange årene før vegkapasiteten er helt sprengt. Eksempelvis økte vegtrafikken på disse stamveiene med over 5 pst. fra 1994 til 1999 – noe som er dobbelt så høyt som for resten av landet – og over Svinesundsbrua med 12 pst. siste år. Og når vi vet at Svinesundsbrua er en av flaskehalsene med milelange køer, er det ingen tvil om at det er behov for en rask utbygging.

**Kjellaug Nakkim (H):** Jeg er enig med foregående taler i at det er viktig ikke å love mer enn det man kan holde, og det gjør heller ikke Høyre – vi holder det vi lover.

Viktigheten av å ha en god kollektivtrafikk blir mer og mer påtrengende. Folk er langt mer mobile enn tidligere. Arbeidsstedet trenger ikke lenger ligge like i nærheten av bostedet. I østlandsområdet velger folk bosted etter kvaliteter og tilbud på stedet, og arbeidssted etter tilbud og muligheter. Man flytter ikke lenger fordi om man bytter arbeidsplass. Østfold fylke er et slikt eksempel – vi har over 15 000 pendlere ut av fylket, og flere blir det fordi Østfold er det fylket som har størst tilflytting i øyeblikket. Det er ikke lenger uvanlig at den daglige arbeidsreisen har en varighet på fra to til fire timer.

Hvis man ikke ønsker at pendlere skal bruke bil, må kollektivtilbudet økes. Det har vært lagt strenge restriksjoner på bruk av ekspressbusser i Østfold. NSB slipper derved konkurranse. Slik blir det når NSB er en hovedaktør innen bussnæringen og samtidig har monopol på persontransport på bane. Det er synd at Høyre og Fremskrittspartiets forslag om fri etablering av ekspressbusser, ikke får flertall.

Overfylte tog er tydeligvis helt i orden. Det er ingen restriksjoner på hvor mange personer som kan sammenstues på et lokaltog. Hvor er sikkerheten her? Det er ikke stort bedre på enkelte intercityavganger. Folk står, punktligheten er så som så, ingen busser går. Er det rart folk bruker bilen?

For pendlere er det viktig at tilbudene når det gjelder både tog, buss og T-bane, er gode og fungerer som de skal. Derfor har Høyre prioritert kollektivtrafikken.

Det kreves store investeringer både til utbedring av gamle spor og til nye for å få togene bokstavelig talt på skinnene. Men det aller viktigste er at man fullfører de prosjekter man har satt i gang. Vi har nok død kapital liggende rundt omkring fordi man bygger klattevis. Flertallet i Stortinget er mestere i å sette i gang nye prosjekter uten å fullføre de prosjektene de har påbegynt, enten det nå gjelder veg eller bane. Det er derfor tvingende nødvendig å få mer ut av ressursene som stilles til disposisjon.

I meldingen vises det til at Jernbaneverket ved enkelte konkurranseutsatte prosjekter har spart opptil 40 pst. Da må man forundres over at Arbeiderpartiet ser helt bort fra dette. Her har tydeligvis Jernbaneforbundet sagt sitt. Det

er gledelig at Kristelig Folkeparti, Venstre og også Senterpartiet nå vil ta konkurranseutsetting i bruk.

I innstillingen har et stort flertall uttalt at både trafikk- og ulykkesveksten har styrket behovet for en rask gjennomføring av Østfoldpakken fase 1. Jeg tolker dette slik at flertallet ikke vil motsette seg en forskuttering ved en raskere utbygging. Kanskje vi da kan matche svenskene, som nå har bevilget det som trengs og vil ha sin E6 – firefelts – fra Uddevalla til den norske grensen ferdig i løpet av 2007. Etter det som ligger i Nasjonal transportplan, er vår klar først i 2015. Jeg må si at det egentlig er en samferdselsmessig skandale at vi ikke klarer å matche svenskene.

Et stort flertall, deriblant Arbeiderpartiet, har i tidligere innstillinger gått inn for at dobbeltsporet mellom Sandbukta–Moss skal bygges ut samtidig med fase 1. I innstillingen nevner ikke Arbeiderpartiet denne parsellen overhodet, men har i stedet prioritert en fremskynding av dobbeltsporet Sandnes–Stavanger. Igjen har Arbeiderpartiet nedprioritert Østfold. De ønsker heller ikke å ta i bruk strukturendringer eller konkurranseutsetting, og det medvirker til at vi får en dårligere utnyttelse av ressursene og ikke får den framdriften vi bør ha på de prosjekter man allerede har satt i gang.

I Innst. S. nr. 77 for 2000-2001 gjentar flertallet, som innbefatter Arbeiderpartiet, det de samme partier sa i Innst. S. nr. 111 for 1999-2000, at de vil ha gode kollektivløsninger mot Oslo-området samtidig med en utbygging av vegsystemene, og at i denne sammenheng er jernbaneutbyggingen i Moss et viktig element. De ber også departementet komme tilbake til et opplegg for finansieringen i Nasjonal transportplan. Samtidig sier de at de mener det er viktig at departementet samtidig ser på alternative finansieringsmåter.

Alternative finansieringsmåter innen jernbaneutbygging er overhodet ikke nevnt i Nasjonal transportplan. Jeg vil derfor spørre samferdselsministeren: Vil han fram til budsjettframleggelsen høsten 2001 se på alternative finansieringsmåter når det gjelder utbygging av jernbanetraseer?

**Statsråd Terje Moe Gustavsen:** Forrige gang langtidsplanene for transportsektoren var til behandling i Stortinget, skjedde det med utgangspunkt i fem ulike meldinger, en for hver sektor og en som i grove trekk sammenstilte de fire sektorplanene. Dette var et første skritt i retning av en mer helhetlig transportplanlegging.

Denne gangen foreligger det én melding, der sektorene behandles innenfor en helhet, og der meldingen har blitt til gjennom én samordnet prosess. Det ligger et stort arbeid bak meldingen, i to departementer, fire transportetater sentralt og regionalt, i alle fylkeskommuner, og også med viktige bidrag underveis fra ulike interesseorganisasjoner. Nasjonal transportplan er et betydelig skritt i videreutviklingen av en helhetlig transportpolitikk og en helhetlig transportplanlegging.

Jeg er svært tilfreds med at det ser ut til å være stor tverrpolitisk enighet om viktige elementer i transportpolitikken og om innretningen av innsatsen framover. Innenfor

en slik innretning er det i tillegg et ønske om å øke innsatsen. Jeg er glad for den tilslutning vi på denne måten har fått for hovedtrekkene i transportpolitikken og signaler om en styrket prioritering av transportsektoren. En slik enighet er en åpenbar styrke for transportsektoren generelt.

Vi har i Nasjonal transportplan lagt særlig vekt på at sikkerheten må styrkes i alle deler av transportsektoren, og vi har lagt spesiell vekt på å styrke drift og vedlikehold. Over 300 mennesker drepes hvert år i vegtrafikken, og i tillegg kommer et stort antall skader, mange alvorlige. På tragiske måter har vi også blitt minnet om at heller ikke andre transportformer er risikofrie.

Regjeringen legger en nullvisjon til grunn for det langsiktige arbeidet med sikkerhet i transportsektoren, det vil si en visjon om at det ikke skal skje ulykker med drepte eller livsvarig skadde. Hensynet til økt sikkerhet skal innarbeides ved utbygging, drift og vedlikehold i hele transportsystemet. Jeg konstaterer at komiteen deler Regjeringens visjon.

Vi må ta innover oss at alle de drepte og skadde i trafikken er en tragedie for mange enkeltmennesker og samtidig et alvorlig samfunnsproblem. Våre tiltak må settes inn der de bidrar mest mulig til å redusere antall ulykker og alvorlighetsgraden når ulykker inntreffer. I praksis innebærer dette at innsatsen må ha hovedvekten på vegsektoren, der mer enn 90 pst. av dødsfallene skjer. Dette krever et samvirke mellom en rekke ulike tiltak: fysiske tiltak, kontroll, sanksjoner, opplæring, informasjon og kunnskapsoppbygging.

Sikkerhetstiltak må settes inn der de trengs mest. Jeg vil advare mot å gjøre sikkerhet bare til et spørsmål om satsing på den ene eller andre transportformen. Vi må kunne klare å se helheten også når vi prioriterer og debatterer sikkerhet.

Mest mulig sikker avvikling av transportene er overordnet for Regjeringen, men innenfor en slik ramme må vi ikke overse selve formålet med transportnettet: framkommelighet for gods og personer. Særlig er vi opptatt av å videreutvikle robuste bo- og arbeidsmarkedsregioner, samtidig som vi imøtekommer næringslivets behov for effektiv transport. Det er nødvendig med en god standard for hele transportsystemet, slik at næringsliv og publikum stilles overfor transportløsninger som er forutsigbare og pålitelige.

Jeg vil spesielt peke på hvor viktig samferdsel er for bosetting. Går vi 30–40 år tilbake i tiden, var forutsetningen for bosetting i vårt land at man hadde én arbeidsplass. Det som er forutsetningen for bosetting nå, er at et par kan finne to arbeidsplasser i rimelig reiseavstand fra bostedet, og faktisk også ha muligheten til en tredje plass, for disse to vil få barn. Det jeg da vil fram til, er at kravene på samferdselsområdet har økt og vil øke som et ledd i den generelle samfunnsutviklingen. Eller sagt på en annen måte: Det er rett og slett viktig for likestillingen, dit vi har kommet gjennom en aktiv innsats for at alle mennesker skal ha rett til lønnsarbeid. Det er en utvikling vi på ingen måte beklager, det er en utvikling vi har villet. Men det har også konsekvenser for hvorledes vi må tenke og satse framover.

Regjeringen vil understreke at utbyggingen av et bedre transportnett skal legge til rette for fremtidig verdiskaping og bidra til økt konkurranseevne for næringslivet i alle deler av landet. Vi skal bygge ut både i distriktene og i mer folkerike strøk. Det nytter ikke bare å gjøre det ene.

I tillegg til generelle investerings- og vedlikeholdstiltak som skal bedre regularitet og framkommelighet, vil innsatsen bli knyttet til tiltak som bidrar til å fjerne flaskehalsen i transportnettet. Det legges også opp til bedre tilknytning mellom terminaler, trafikkknutepunkter og det øvrige transportnettet. Også på dette området ser det ut til å være betydelig grad av tverrpolitisk enighet, selv om det alltid vil være nyanser hva dosering og konkrete enkelttiltak angår.

Regjeringen legger opp til en ambisiøs miljøpolitikk også i transportsektoren. Kravene i forskriftene for støy og luftforurensning er en betydelig utfordring. Det er beregnet at vi må investere en drøy milliard på vei og jernbane for å følge opp støykravene. Dette er arbeid som er i gang og vil være ferdig innen 2005. Dette innebærer at grensene skal nås uansett innretning.

Lokale myndigheter disponerer en rekke virkemidler i forhold til lokale forurensningsproblemer. Dette er virkemidler vi ikke har kunnet forskuttere i Nasjonal transportplan, men vi ser det som vår oppgave å legge til rette for at de kan tas i bruk. Jeg viser i den sammenheng bl.a. til Ot.prp. nr. 32 om vegprising som nå ligger til behandling i Stortinget, og som basert på innstillingen til Nasjonal transportplan ser ut til å få Stortingets tilslutning.

Klimapolitikken er et prioritert område for Regjeringen. Vi vil bli stilt overfor krav og forpliktelser som vi må løse. Klimautfordringene løser vi best ved å innrette virkemiddelbruken på en mest mulig kostnadseffektiv måte. Vi må innrette vår nasjonale politikk for å nå målene. Men dette er også globale utfordringer som det må søkes løsninger på i internasjonal sammenheng. For oss er det særlig avgiftspolitikken som er av betydning på dette området, men virkemiddelbruken må også vurderes på tvers av sektorer i en bredere sammenheng enn Nasjonal transportplan. For å nå klimamålene vil Regjeringen samarbeide med organisasjonene og næringslivet med sikte på å finne de beste løsningene. Regjeringen vil kommet tilbake til dette i ulike sammenhenger, og viser til framlegging av langtidsprogrammet og en egen melding om klimapolitikken.

Transportpolitikken har flere dimensjoner. Samtidig som vi vil samordne politikken på tvers av transportsektorene, er det nødvendig å føre en differensiert transportpolitikk overfor ulike deler av landet. I Nasjonal transportplan kommer dette til uttrykk ved en tredeling:

- det overordnede nasjonale transportnettet, korridorrene
- Transportpolitikken som regionalpolitisk virkemiddel
- transportpolitikken overfor de større byområdene

Jeg registrerer at en samlet komité har funnet dette hensiktsmessig.

Utfordringene knyttet til korridorrene er særlig å legge til rette for et effektivt transportnett som binder landet

sammen med det internasjonale transportnettet. Større byområder, og særlig Oslo-området, har mer synlige og sammensatte utfordringer knyttet til miljø og framkommelighet enn landet ellers. Befolkningsvekst og press på arealer stiller store krav til samordning på tvers av transportsektorer og mellom forvaltningsnivåer. I denne sammenheng er det viktig at de statlige virkemidler samordnes med de virkemidlene byene og regionale myndigheter selv rår over. Transportutfordringene i de større byområdene kan ikke løses bare ved å øke transportkapasiteten.

Hovedtyngden av jernbaneinvesteringene settes inn i Oslo-området, for å styrke jernbanen i nærtrafikken og for å sikre at Oslo kan være et effektivt hovedknutepunkt for hele det nasjonale jernbanenetnet.

I distriktene er befolkning, offentlig tjenesteyting og næringsliv i det daglige helt avhengig av vegtransport. Rassikring av vegnettet er viktig for regulariteten for næringslivets transporter og befolkningens trygghet. Det samme er fergeforbindelser med god frekvens og åpningstider. Fornyelse av ferger samt økt oljepris har ført til betydelig utgiftsøkning for fergeflåten.

For distriktene legges det også vekt på at de regionale lufthavnene og statens kjøp av flyrutetjenester spiller en viktig rolle ved å binde landsdeler sammen og ved å gi tilgjengelighet til nasjonalt og internasjonalt nettverk i luftfarten. I innstillingen er det funnet rom for å styrke luftfarten. Det er likevel behov for en nærmere vurdering av den regionale lufthavnstrukturen, bl.a. på bakgrunn av de betydelige forbedringer i det øvrige transporttilbudet etter at hovedtrekkene i dagens lufthavnstruktur ble fastlagt. Dette vil vi komme tilbake til Stortinget med.

Vi har gjennom Nasjonal transportplan signalisert en styrking av drift og vedlikehold i alle sektorer. Forholdet mellom investeringer og drift/vedlikehold har ikke vært i god balanse. Dette tar vi sikte på å rette opp. God drift og godt vedlikehold er også en viktig del av strategien for å øke sikkerheten i transportnettet.

Investeringsiden får vanligvis mest oppmerksomhet når ressursbruken i transportsektoren diskuteres. Det er nok også tilfellet både i stortingsmeldingen og i innstillingen, men jeg vil se dette i lys av en tverrpolitisk enighet om å skjerme drift og vedlikehold.

Ulike mindretall ønsker gjennom dagens behandling av Nasjonal transportplan å signalisere en økt prioritering av transportsektoren gjennom rammeøkninger fra 5 til drøyt 40 milliarder kr. For oss er det viktig å ha en ramme som er realistisk. En trenger ikke gå veldig langt tilbake i tid for å finne eksempler på det motsatte. Det vil være et stort og ikke minst et felles ansvar å følge opp denne planen i de fremtidige budsjettbehandlingene. Som det fremgår av innstillingen, ser også Regjeringen behov for en økning av innsatsen. Regjeringen har i den sammenheng særlig vektlagt situasjonen i anleggsbransjen.

Jeg registrerer at det i all hovedsak er tilslutning til Regjeringens innretning og investeringsprogram innen meldingens rammer. Jeg vil i tillegg følge opp de prosjektene som klart er prioritert i innstillingen, og ikke minst gjelder det Lofotens fastlandsforbindelse.

Jeg skal ikke her gå inn på å kommentere andre enkeltprosjekter på veisiden, utover å vise til at Stortinget i dag også har til behandling St. prp. nr. 30 om delvis bompengefinansiering av E18 i Aust-Agder og St. prp. nr. 72 om delvis bompengefinansiering av T-forbindelsen i Rogaland. Jeg konstaterer at det her gis en klar tilslutning til begge prosjektene, noe jeg selvsagt er tilfreds med.

Jeg er videre glad for at det ved rammeøkninger er flertall for å opprettholde Regjeringens klare prioritering av jernbanen. Et flertall vil ved rammeøkning framskynede dobbeltsporet Stavanger–Sandnes og i løpet av kommende planperiode realisere hele dobbeltsporutbyggingen Skøyen–Asker.

Den betydelige påplussingen flertallet vil gi til Skøyen–Asker, innebærer en ytterligere forsterking av statens innsats til Oslopakke 2. Jeg forventer at også Oslo kommune og Akershus fylkeskommune nå følger opp sin del av pakken. Jeg må dessverre konstatere at det ennå ikke er fattet bindende lokale vedtak om takstøkning i bomringen. Dersom ikke inntektsgrunnlaget for Oslopakke 2 skal svekkes, er det nå viktig at lokale myndigheter kommer på banen snarest mulig. Det vet jeg at Stortinget er enig i.

Komiteen er bekymret over at kollektivtransporten ikke har oppnådd en sterkere plass i det samlede transportsystemet. Utfordringene er åpenbart til stede, men jeg vil likevel vise til at tilbakegangen for kollektivtransporten ser ut til å ha stoppet opp de senere år. Jeg finner også grunn til å nevne at det er lyspunkter. Aldri har så mange tatt toget som i dag, og vi ser en sterk vekst i antall passasjerer når det gjelder trafikk med T-bane og trikk i Oslo. Våre utfordringer er å videreutvikle og forsterke de positive tendensene. Vi tar for øvrig signalen om å komme tilbake med en nærmere drøfting av finansieringen og mulighetene for å øke kollektivtransporten.

Jeg vil minne om den arbeidsdeling som gjelder for kollektivtransporten mellom forvaltningsnivåene. Det er tross alt den vi har tatt utgangspunkt i i Nasjonal transportplan. Driften av kollektivtransport, unntatt jernbane, er et fylkeskommunalt ansvar. Når det fokuseres på offentlige tilskudd til kollektivtransporten, er dette med andre ord noe som ut fra dagens system må sikres gjennom fylkeskommunale prioriteringer. Regjeringen bidrar her med en generell styrking av fylkeskommunenes økonomi.

Innenfor nåværende organisasjonsstruktur satser vi betydelig på kollektivtransport fra statens side. Dette skjer gjennom utbygging, kjøp av tjenester fra jernbanen og gjennom tilrettelegging av annen infrastruktur for kollektivtransporten, særlig i tilknytning til de større byområdene. Også utenfor det statlige ansvarsområdet satses det fra statens side; f.eks. vil staten gjennom direkte bevilgninger og bompenger bidra med nær 700 mill. kr til T-baneringen i Oslo.

Flertallet går inn for å endre støtten til kollektivtransport. Jeg er enig i at vi skal være åpne for å vurdere alternative løsninger. Vi vil fortløpende vurdere muligheter for å oppnå mer effektiv bruk av ressursene gjennom

organisatoriske endringer, men på en slik måte at vi sørger for en god politisk styring. I Nasjonal transportplan varsler vi ellers konkurranse på jernbanesporet, for gods-transport, en oppmyking av ekspressbusspolitikken og en vurdering av alternative organisasjonsmodeller for produksjonsavdelingen i Statens vegvesen.

Et annet område der vi ønsker å prøve ut alternative organisasjonsformer, er Offentlig Privat Samarbeid – OPS. Jeg registrerer at komiteen slutter seg til de to prosjektene Regjeringen har foreslått, og i tillegg vil vi, i tråd med komiteens innstilling, legge til rette for et tredje OPS-prosjekt – Hadeland–Fedra.

Nasjonal transportplan, slik vi har lagt den fram, innebærer en styrking av den helhetlige transportplanleggingen. Den er samtidig den første i sitt slag og har selvsagt betydelige forbedringspunkter. Komiteen peker bl.a. på at virkningsberegningene ikke er gode og omfattende nok. Dette er et synspunkt både departementet og transportetatene deler. Vi vil fram mot neste NTP arbeide med forbedringer på dette området. Det er et faglig vanskelig og omfattende arbeid som jeg tror vi skal ha en viss ydmykhet i forhold til.

Uansett vil vi, som vi varsler i meldingen, i budsjettet for 2002 komme tilbake med mer sikre virkningsanslag basert på de etatsvise handlingsprogrammene.

Vi vil også på andre måter videreutvikle Nasjonal transportplan. Det gjennomføres en omfattende evaluering av ulike sider ved prosessen vi har bak oss, og resultatene av dem. Jeg vil ikke her forskuttere hva vi kommer fram til, men vil nok bli overrasket om neste NTP ikke da ser annerledes ut.

**Presidenten:** Det blir replikkordskifte.

**Rigmor Kofoed-Larsen (KrF):** Kollektivsatsing har vært en viktig del av debatten i dag. Ola Røtvei sa i et svar til Jan Sahl at Arbeiderpartiet ikke ønsker en egen melding om kollektivtransport fordi kollektivtransporten ikke skal leve sitt eget liv, men være en del av Nasjonal transportplan. Er statsråden enig i dette, og ser statsråden at det i så fall vil være en fordel om også de økonomiske rammene for kollektivtransport blir en del av Nasjonal transportplan?

Så har jeg et spørsmål om TT-transport. Tiltak for supplerende transport for funksjonshemmede, den såkalte TT-transporten, er et fylkeskommunalt ansvar. Tilbudet er meget ulikt fra fylke til fylke, og dette er et tilbakevendende problem som de funksjonshemmede selv stadig forteller oss om. Det kan neppe være riktig slik det står i et svar til oss fra departementet: «Tilbudet avspeiler lokale prioriteringer og behov.» Det tror jeg de funksjonshemmede kan si ganske mye om.

Kristelig Folkeparti er opptatt av at de funksjonshemmede, som er helt avhengige av TT-transport, skal ha like muligheter som andre til å delta i samfunnslivet, gjennom arbeid og studier. Det med nasjonale retningslinjer åpner for så vidt Regjeringen nå for, og det er bra, men hva med normal deltakelse i fritiden, engasjement i organisasjoner og politiske partier osv.? Vil statsråden se

på om ikke dette også er et område for nettopp nasjonale retningslinjer, med likeverdige tilbud for alle?

**Statsråd Terje Moe Gustavsen:** I meldingen legger vi til rette for en betydelig styrking av kollektivtransporten, og med den påplussingen som skjer i samråd med Regjeringen, forsterkes dette.

Det er nå engang slik at staten i dag har et ansvar for jernbanesiden. Vi satser sterkt rundt Oslo-området, og dette er en betydelig styrking av kollektivtransporten. Vi satser videre i Stavanger/Sandnes-området og i Trondheim-området. I tillegg skjuler det seg veldig mye infrastrukturensatsing når det gjelder kollektivtransport innenfor veibevilgninger og selvsagt også innenfor kjøp av transporttjenester. Dette er en viktig del av kollektivtransporten.

Når det da gjelder organiseringen av den, sier vi at vi vil inn i noen prøveordninger for å styrke organisasjonssiden. Men når det gjelder den direkte støtten, vil jeg nok si som så at i dagens system hadde det nok vært bedre med forslag om påplussinger til kommuneøkonomien enn direkte driftsstøtte, slik det er organisert.

Når det gjelder spørsmålet om egen melding, slutter jeg meg til det representanten Røtvei tidligere har gitt uttrykk for, at dette er en viktig del av transportpolitikken, og da må det også være en viktig del i den framtidige håndteringen i bl.a. Nasjonal transportplan. Hvis vi begynner å ta ut viktige deler som egne meldinger, har vi på mange måter ødelagt vårt eget verk.

Når det gjelder TT-transport, er det klart at vi her er ved et klassisk problem mellom den kommunale råderett – i dette tilfellet den fylkeskommunale råderett – og ønsket om rettferdighet og likhet over hele landet. Når vi sier at man legger til grunn lokale prioriteringer og behov, er det nok slik at man ikke minst legger til grunn lokale prioriteringer. Når de da slår negativt ut, vokser behovet for retningslinjer fram. Og vi har fra Regjeringens side tatt fatt i dette hva angår arbeidsreiser og utdanningsreiser, og håper at vi ganske snart skal kunne legge fram en forsøksordning på dette området.

**Christopher Stensaker (Frp):** Tiden tillater ikke at jeg kommer inn på så mange av de områdene som statsråden var inne på, men når det gjelder veinettet, vil jeg vise til at det er et betydelig etterslep på vedlikeholdet som er beregnet til ca. 9,5 milliarder kr, og at det trengs 700-900 mill. kr pr. år bare for å holde etterslepet unna slik at det ikke øker ytterligere. Og jeg kan ikke se at Regjeringen legger inn midler i rammen for å bedre på vedlikeholdet.

Samferdselsministeren viser også til at en god samferdselspolitikk og utbygging av våre transportnett, også i distriktene – bl.a. ved å fjerne flaskehalsene – er en forutsetning for bosetting. Men jeg finner det urimelig at byrdene igjen legges over på bilistene i form av vegprising og bompenger, når bilistene allerede har betalt ca. 40 milliarder kr og bare får igjen ca. 10 milliarder kr fra staten. Syns ikke statsråden det nå er nok, og at staten bør påta seg en større del av utgiftene?

Når det gjelder flyplassene, har vi også sett at mange flyplasser står i fare for å legges ned, og at flyselskapene sliter med å opprettholde ruter på grunn av skatter og avgifter. Vil ikke statsråden begynne å gå gjennom den problemstillingen og se på om han ikke kan gjøre noe i forhold til avgiftsbelegging av flyselskap?

**Statsråd Terje Moe Gustavsen:** Det er få argumenter som er så klassiske som det argumentet at bilistene betaler 40 milliarder kr og får tilbake 10 milliarder kr. Det er like klassisk at man overhodet ikke tar innover seg at biltrafikk og veitrafikk koster uendelig mye mer enn å bygge og vedlikeholde veier, f.eks. alle de tragiske dødsfall og skader vi har. Hvem skal betale hvis det ikke nettopp er de som ferdes på veiene? Det er jo engang slik at dette om lag balanserer, og dermed er det også slik at man ikke har store tilgodelapper. Men samfunnet skal ta ansvar. Det er viktig for at vi skal ha et velfungerende veisystem.

Det er også riktig at vi i noen grad skal ta i bruk bompenger for å få realisert veiprojekter tidligere. Jeg vil ikke si at det er slik at folk jubler for det, men vi har en rimelig bred aksept for det i vårt land.

Når det gjelder styrking av drift og vedlikehold, ligger det en klar vridning i planen mot mer til drift og vedlikehold. Jeg er glad for tilslutningen til det. Vi vil ha en bedre balanse, og vi er også på vei. Jeg forutsetter at de gode intensjonene står man også ved når man kommer til den konkrete budsjettbehandling. Da er det vanskeligere, for fristelsen til heller å bruke pengene til konkrete prosjekter er relativt stor.

Fremskrittspartiet ønsker å bruke, så vidt jeg har sett, 5 milliarder kr mer i tiårsperioden. Så ønsker Fremskrittspartiet samtidig å øke investeringene med mellom 30 og 40 milliarder kr. Hvis man ser på balansen i det, er det faktisk slik at Fremskrittspartiet prioriterer relativt lite til drift og vedlikehold. Problemstillingen ligger jo i å oppfylle de rammene man her kommer med, og da er jeg redd for at drift og vedlikehold kan komme til å tape. Da må vi spørre: Er dette realistisk? Da ser jeg at man opererer med noe mystisk som heter utenlandsbudsjett. Jeg tror at norske veier hovedsakelig må bygges i Norge. Man kan stort sett bare bygge én Svinesundbru. Så dette tror jeg er mer ønskemål enn det er realisme.

**Oddvard Nilsen (H):** Dette er en plan som går over ti år, og de prinsipielle tingene er i grunnen viktige å få diskutert. Uansett hva man måtte mene om bompenger i Norge – det finnes ulike meninger om det – er det en finansieringsform som vi har brukt, og som vi kanskje også i fremtiden må bruke. Da kjenner sikkert statsråden til at i standardavtalen er det slik at kostnader utover 10 pst. skal dekkes av staten. Det er begrunnet i at det er Statens vegvesen som har både planleggings- og byggeansvaret for dette, og det er da ikke urimelig at dersom man har dårlige estimater, må man også betale den kostnaden som går over 10 pst.

Det som har fått meg til å bli litt usikker, er at sentrum samt SV har en merknad i innstillingen der man setter

spørsmålstegn ved disse 10 pst., om man skal videreføre det systemet. Da må jeg få lov å si at noen av oss har hatt erfaring med å bygge bompengeprojekter og har strevd livet av oss for å få finansiert disse prosjektene. Hvis det skulle bli slik at det ikke er noen garanti knyttet til disse 10 pst., vil jeg tro at det vil være nesten umulig å finansiere et bompengeprojekt gjennom private institusjoner i dette land. Da vil usikkerheten med kostnadsoverskridelsene bli så stor at selskapene vil si nei takk. Jeg tror det er utrolig viktig at hvis det skulle være noen detaljer i dette, får vi se på det, men at vi holder fast prinsippet. Hvis man ikke gjør det, vil det være umulig, og denne finansieringen, denne måten å gjøre det på, vil falle bort. Det er det som har bekymret meg i den merknaden fra sentrum og SV. Den er bekymringsfull nettopp fordi den kan få de konsekvenser som jeg nå sier. Jeg vil tro at veldig mange bompengeselskaper rundt omkring i Norge sitter og lurer på hvorledes de nå skal makte å finansiere dette, få bankene til å gå inn. Jeg vet hvilket arbeid det er for å få det til, og da var garantien på de 10 pst. det man kunne slå i bordet med.

**Statsråd Terje Moe Gustavsen:** Vi skal i høyeste grad være oss bevisst at når vi håndterer disse spørsmålene, håndterer vi bokstavelig talt befolkningens penger. De må håndteres på en slik måte at man har trygghet for at de blir brukt til prosjektet, at innkrevingsperioden overholdes, at man i det hele tatt er sikker på å få den varen man betaler for.

Dette baserer seg, som representanten Nilsen sa, på standardavtaler, og der er det innebygd en passus om at kostnader utover 10 pst. bærer i all hovedsak staten. Det er nok slik at når vi også har omtalt dette i meldingen, kan vi grovt kategorisere kostnadsøkninger i to – den ene typen er kostnadsøkninger som er det jeg vil kalle for fordyrelser som følge av endringer, og den andre typen er planleggingsbommer og uforutsett. La meg gjøre det helt klart at når det gjelder planleggingsbommer og «uforutsett», er jeg helt sikker på at vi må følge den nåværende ordning også i fremtiden, nettopp med de begrunnelser som representanten Nilsen var inne på. Jeg tror vi bør se på standardavtalen, slik at man eliminerer muligheten for den førstnevnte type. Dette er viktig også i et annet perspektiv, for vi ønsker heller ikke at man, hvis man gjør noe annet, kommer i en situasjon der man planlegger og budsjetterer bevisst i høyeste laget. Det er ikke et godt bidrag til rasjonell og rimeligst mulig veiutbygging

La meg oppsummere: Vi vil se på standardavtalene, men det er for å være sikker på at de er et godt styringsinstrument. Men vi vil samtidig innrette oss slik at vi ikke skaper usikkerhet om finansieringen. Det vil selvsagt føre til en fordyring av kapitalen om man skal ut på lånemarkedet i enkelte prosjekter.

**Jorunn Ringstad (Sp):** I Nasjonal transportplan legg Samferdselsdepartementet vekt på at det skal setjast i gang ei utgreiing om alternative organisasjonsmodellar som kan medverke til å effektivisere verksemda i Statens vegvesen. Eg er heilt einig i at slikt arbeid bør finne stad

og hadde venta at det utgreiingsarbeidet som departementet la opp til, ville bli lagt fram for Stortinget.

Men i komiteinnstillinga konkluderer Arbeiderpartiet sine medlemmer og legg seg på ei bestemt løysing. Dei har alt funne løysinga som skal veljast. Det skal opprettast større regionale einingar som både skal erstatte dagens vegkontor og kunne ta over oppgåver frå Vegdirektoratet. Kva haldning har statsråden til denne spørsmålsstillinga i dag? Har det vore meininga at Stortinget skulle få seg førelagt den utgreiinga som departementet la opp til? Er det den modellen som vi no ser frå Arbeidarpartiet, som departementet òg vil leggje seg på?

I tilknytning til dette er eg litt oppteken av dei tilsette. Er det ikkje naturleg at ein sånn prosess òg inneber at dei tilsette får uttale seg, og er det no lagt opp til ein høyringsrunde, slik at òg dei tilsette blir trekte med i den prosessen som skal gå føre seg?

**Presidenten:** Før statsråden får ordet, vil presidenten bemerke at den reglementsmeisige tiden for formiddagsmøtet nå er ute, og ber om tilslutning til at dette møtet fortsetter inntil replikkordskiftet er ferdig. – Det anses vedtatt.

**Statsråd Terje Moe Gustavsen:** Jeg vil først understreke at Statens vegvesen i dag driver på en gode måte, med det utgangspunkt og de styringslinjer som i dag ligger til grunn. Men vi har en utvikling her som på mange andre områder i samfunnet, og vi ser at framtidens behov er annerledes enn dagens behov. Vi ser behov for kompetansebygging, bl.a. når det gjelder produksjonsdelen, og vi ser behov for spesialisering. På planleggingsdelen ser vi rasjonaliseringsmuligheter – ikke minst ser etaten det selv. Det er et aktivt og godt arbeid på gang i Statens vegvesen, der de ansatte er dypt inne i prosessen, der man går gjennom og vurderer: Hvorledes bør man best organisere Vegvesenet, med tanke på at man skal få en mest mulig effektiv planlegging og styring, med tanke på at man skal ha tilstedeværelse desentralt, med tanke på at man kan legge ut arbeidsoppgaver – ikke minst som et resultat av den teknologiske utvikling? I det hele tatt er det en positiv prosess som har i seg et betydelig effektiviseringspotensial. Ikke minst gjelder det på den administrative siden. Og jeg ser gode ansatser til at man bokstavelig talt er på vei til å få enda mer penger ut på veien.

Jeg tar sikte på at vi i denne sammenheng skal komme til Stortinget på egnet måte når det gjelder spørsmålet om hvordan Vegvesenet skal organiseres i framtida, men jeg tar for gitt at Stortinget hele tiden er innstilt på at det foregår et maksimalt effektiviseringsarbeid, med maksimalt trøkk.

**Inge Myrvoll (SV):** Etter loddtrekning endte det på luftfart – og det blir de regionale flyplassene.

I meldinga er det satellittbaserte navigasjonssystemet omtalt, og der legger man opp til at ti flyplasser i første omgang skal få det når det blir godkjent. Nå har komiteen strammet det litt opp og ønsker det så raskt som mulig



innført i hele systemet. Og det regner vi med at statsråden synes er greit.

Men så kommer det neste spørsmålet som jeg ønsker svar på. For å få nytte av det satellittbaserte navigasjonssystemet må vi også ha et flymateriell som har en teknologi som kan bruke det. Så mitt spørsmål til statsråden er følgende: Betyr det at det ved neste anbudsrunde på det regionale rutenettet vil bli stilt krav om at de selskapene som går inn med anbud, skal ha et flymateriell som kan ta i bruk det satellittbaserte navigasjonssystemet, slik at når det blir godkjent – jeg håper det ikke er for lenge til – kan flyene også ta det i bruk? For dette har stor betydning for sikkerhet og regularitet.

Mitt andre spørsmål går også på det regionale rutenettet – og det går på en debatt vi har hatt tidligere her i dag. Jeg har fortsatt problemer med å forstå de merknadene som alle partier unntatt SV er med på i komiteen vedrørende det som sies om priser – gjennomgangspriser, maksimalprisnivå og ruteopplegg – med sikte på harmonisering i den neste anbudsperioden. Kan statsråden forklare meg om han regner med at det som står i merknadene, hvis det blir fulgt opp, betyr vesentlige prisreduksjoner, eller prisreduksjoner overhodet, i det neste anbudsopplegget, eller har statsråden samme tolkningsproblemer som jeg har?

**Statsråd Terje Moe Gustavsen:** Når det gjelder satellittbasert navigasjonssystem, vil vi selvsagt ta med oss det flertallet i komiteen sier.

Når det så gjelder spørsmålet om krav til materiellet, vil vi vurdere det ved neste anbudsrunde. Det vil være galt av meg her og nå å ha helt klar i hånda kravliste til

den anbudsrunderen. Det er bl.a. den prosessen vi nå akkurat har startet, både i forhold til fylkeskommuner og i forhold til andre interessenter. Den vil vi oppsummere og så legge fram hvilke krav som bl.a. skal settes til materiellet. Men det er klart at det er aktuelt å gjøre det, sett i lys av at vi da bruker penger på å installere – la oss kalle det – grunninfrastrukturen.

Når det gjelder det andre spørsmålet, om regionale ruter, vil jeg bare slå fast at fly og flyplasser er noe av det viktigste vi har i mange deler av landet vårt for bosetting og for et effektivt næringsliv. Hvis ikke vi har det, vil vi altså miste både bosetting og næringsliv, med de dramatiske konsekvenser det har. Det er også slik at flytrafikk er den mest forurensende måte vi har å bevege oss på. Det er omtrent dobbelt så forurensende som f.eks. å kjøre bil. Jeg registrerer at SV har store motforestillinger mot utslipp fra bil – tydeligvis noe mindre når det gjelder det som kommer ut av fly. La nå det ligge nå. Så er det for det tredje kostbart. Det er i et sted mellom de åpenbare behovene, kostnadene og de miljøbelastninger det innebærer, vi må finne balansepunktet i framtida. Og da vil vi gjøre slik man her sier fra komiteen, vi vil gå gjennom rutenettet. Det er klart at det her vil være flere kostnadsfaktorer. Hvor mye dekning skal man ha, hvilke priser skal man operere med, og hvilken innsats er man villig til å sette inn fra samfunnets side? Det er denne balansen som gir prisstrukturen. Men signalet, ønsket om lavere priser i regionalnettet, tar jeg åpenbart med meg.

**Presidenten:** Stortinget tar nå pause i sine forhandlinger, og nytt møte vil bli satt kl. 18.

Møtet hevet kl. 15.10.

---

**Møte torsdag den 15. februar kl. 18**

(Møtet satt kl. 18.14)

President: Gunnar Breimo

**Dagsorden:**

Sakene på dagens kart (nr. 53)

Man fortsatte behandlingen av

## s a k n r . 1

*Innstilling fra samferdselskomiteen om Nasjonal transportplan 2002-2011* (Innst. S. nr. 119 (2000-2001), jf. St.meld. nr. 46 (1999-2000) og to forslag oversendt fra Stortinget 11. oktober 2000)

## s a k n r . 2

*Innstilling fra samferdselskomiteen om delvis bompengefinansiering av T-forbindelsen – Ny vegforbindelse mellom Karmøy, Haugesund og Tysvær kommuner i Rogaland* (Innst. S. nr. 120 (2000-2001), jf. St.prp. nr. 72 (1999-2000))

## s a k n r . 3

*Innstilling fra samferdselskomiteen om delvis bompengefinansiert utbygging av deler av E18 i Aust-Agder* (Innst. S. nr. 121 (2000-2001), jf. St.prp. nr. 30 (2000-2001))

## s a k n r . 4

*Innstilling fra samferdselskomiteen om forslag fra stortingsrepresentantene Thore Aksel Nistad, Christopher Stensaker, Lodve Solholm og Per Roar Bredvold om å opprette en felles ulykkeskommisjon for alle større ulykker innen transportsektoren* (Innst. S. nr. 122 (2000-2001), jf. Dokument nr. 8:59 (1999-2000))

## s a k n r . 5

*Innstilling fra samferdselskomiteen om forslag fra stortingsrepresentantene Terje Johansen og Odd Einar Dørum om å endre forskrift til veitrafikkloven slik at kollektivfelt bare kan brukes av minibusser som brukes i reell kollektiv sammenheng* (Innst. S. nr. 123 (2000-2001), jf. Dokument nr. 8:78 (1999-2000))

## s a k n r . 6

*Innstilling fra samferdselskomiteen om forslag fra stortingsrepresentantene Thore Aksel Nistad, Christopher Stensaker og Ulf Erik Knudsen om å øke fartsgrensen på motorveger klasse A fra 90 km/t til 110 km/t* (Innst. S. nr. 124 (2000-2001), jf. Dokument nr. 8:80 (1999-2000))

## s a k n r . 7

*Innstilling fra samferdselskomiteen om forslag fra stortingsrepresentantene Per Sandberg, Thore Aksel Nistad og Christopher Stensaker om å stoppe prosjektet E6 gjennom Steinkjer i Nord-Trøndelag og å ta folkekravet om at ny E6 blir bygget utenom Steinkjer sentrum på alvor* (Innst. S. nr. 125 (2000-2001), jf. Dokument nr. 8:84 (1999-2000))

## s a k n r . 8

*Innstilling fra samferdselskomiteen om forslag fra stortingsrepresentantene Robert Eriksson, Thore Aksel Nistad og Christopher Stensaker om å omdanne Norges Statsbaner BA (NSB BA) til et ordinært aksjeselskap, samt åpne for konkurranse på Jernbaneverkets anlegg* (Innst. S. nr. 126 (2000-2001), jf. Dokument nr. 8:9 (2000-2001))

**Einar Steensnæs (KrF):** Ideen bak Nasjonal transportplan er utmerket, nemlig å finne gode sammenhenger og skjøter mellom de ulike transportformer til sjøs, til lands og i luften. Har så Regjeringen lyktes med dette? Etter min mening bare delvis. Den største skjevheten knytter seg til den sterke konsentrasjonen om tunge, kostnadskrevende tiltak i sentrale strøk, mens Distrikts-Norge har kommet i bakleksa med hensyn til investeringer og opprustningstiltak. Kristelig Folkeparti har gjennom skiftende flertall sørget for å rette opp noe av denne skjevheten. En vesentlig del av ekstramidlene til vegsektoren går nettopp til distriktene, og det er bra.

Den fylkesvise fordelingen av midlene til øvrig riksveg er ikke god å bli klok på. Hva er egentlig kriteriegrunnlaget for tildeling av midler her? Det synes å være en sjenerende tendens til at tidligere fordelinger også danner mønster for seinere prioriteringer mellom fylkene. Da blir skjevheten etter hvert iøynefallende. Fylkesordførerne fra Rogaland til Møre og Romsdal tok et prisverdig initiativ for å samordne prioriteringene når det gjelder samferdselsutviklingen på Vestlandet. Gjennom den såkalte Vestlandspakken synliggjorde de den manglende sammenheng som det er mellom folketall, verdiskaping og egeninnsats gjennom bompengoordninger på den ene siden og statens bidrag gjennom fylkesfordelte midler på den andre siden.

Jeg er glad for at det likevel har blitt plass til noen viktige tiltak. Kyststamveien E39 er kanskje den viktigste «blodåren» for samferdsel, bosetting og verdiskaping på Vestlandet. Ferdig utbygd vil den binde sammen næringsvirksomhet og befolkningssentre langs kysten, som vil føre til et mer rasjonelt og miljøvennlig transportmønster i forhold til den uheldige dreneringen av trafikken østover som vi har i dag.

Når Trekantsambandet åpner for fullt i april, legges en viktig brikke på plass. Kristelig Folkeparti har i denne planen aktivt medvirket til at en annen flaskehals, strekningen over Kvinesheia, blir borte når OPS-prosjekt nr. 3 blir realisert.

**(Steensnæs)**

Kristelig Folkeparti har bevisst satset på prioritering av kollektivtilbudene, ikke bare i byene, men også i distriktene. Satsingen på jernbane er viktig i denne sammenheng. Jærbanen er blitt en ubetinget suksess. Problemet er at kapasiteten på linjenettet er blitt for liten. En grunnleggende forutsetning for at satsing på kollektivtransport skal lykkes, er tilfredsstillende frekvens, akseptabel pris, god regularitet og komfort. Jærbanen fyller ikke alle disse betingelsene i dag. Men når dobbeltsporet mellom Stavanger og Sandnes nå blir bygd, er det rom for ytterligere forbedring av resultatene på denne banen.

I likhet med samferdselsministeren er jeg svært glad for at forslaget om T-forbindelsen som knytter Nord-Rogalands største kommune Karmøy direkte til Kyststamveien, har fått en bred og positiv tilslutning i samferdselskomiteen. Det måtte uansett bygges en ny forbindelse mellom de folkerike områdene i Karmøy–Haugesund-området fordi kapasiteten på Karmsund bro er sprengt flere ganger i døgnet. At en forsterkning av sambandet over Karmsundet kan kombineres med en tilkøpling mot E39, er fornuftig, og det utløser nye muligheter for næringsutvikling.

For Nord-Rogaland og Sunnhordland er E134 selve hovednerven i forbindelsen øst–vest. Utbyggingen langs Åkrafjorden er nå ferdigstilt. Den kronglete, bratte traseen i Rullestadjuvet blir neste oppgave, og jeg er glad for at dette er blitt prioritert innenfor første del av transportplanperioden. Samtidig får E134 status som nasjonal transportkorridor. En slik status svarer til den betydning denne veien har i forbindelsen mellom øst og vest.

Nasjonal transportplan vektlegger betydningen av gode sammenhenger mellom de ulike transportformer. I den vestlige enden av denne nasjonale transportkorridoren ligger det en havn, Karmsund havn. Den har en betydelig størrelse med deltakelse fra de fleste kommunene i regionen, også på tvers av fylkesgrensen. Karmsund havn er landets nest største når det gjelder stykkgoods. Det eneste logiske i forhold til den nasjonale transportkorridoren E134 er derfor å gi havnen status som nasjonal transporthavn på linje med det som foreslås for Ålesund. Jeg håper derfor på et slikt resultat ved voteringen.

For øvrig må det vel understrekes at oppfølgingen i de årlige budsjettene er like viktig. Ett er å ha djerpe planer, noe annet er å gjennomføre dem. Vi må selvfølgelig ha nødvendige reserverasjoner i forhold til den aktuelle økonomiske situasjonen, men målet må være å skape mest mulig samsvar mellom planene og de konkrete vedtakene når samferdselsbudsjettene bankes gjennom.

**Sigrun Eng (A):** Når vi i dag debatterer Nasjonal transportplan vil eg som Arbeidarpartiet sin talsperson på kystforvaltning og hamnesaker vie mesteparten av mitt innlegg nettopp til dette.

Rammene som låg i planen for 2002-2011 var ein årleg auke på 51 mill. kr. Etter at Arbeidarpartiet i komiteen foreslo å plusse på rammene, får Kystverket 20 nye millionar kroner. Til saman er det altså ein bruk av statlege midlar i planperioden på 5 560 mill. kr pluss brukarfinansiering.

Representanten Bastesen gav i sitt innlegg uttrykk for at det nesten ikkje var satsa nokon ting på hamner, farleier og tryggleik til sjøs. Derfor må eg få lov å opplyse både representanten Bastesen og andre som ikkje har fått det med seg: Det som nå ligg inne på området kystforvaltning i planperioden, er like mykje som det som er brukt frå hamneutbygginga starta tidleg på 1900-talet og fram til i dag. Dette tilseier at tryggleiken og framkomlegeita langs norskekysten får eit formidabelt lyft frå årets rammer. Eg vil òg minne om at i årets budsjett er planramma for denne fireårsperioden fylt opp.

Men det manglar ikkje på oppgaver som må finne si løysing. Vi har alle fått oss nokre støkkar ved grunnstøytningar, dårleg merking og manglande vedlikehald, og i kjølvatnet av det tikkande miljøbomber. Derfor må det gjerast fleire grep. Det er tydeleg at fleire sektorar bør sjåast under eitt. Eg vil koma tilbake til dette i samband med ein annan debatt – om omorganisering av Kystverket – på eit seinare tidspunkt.

I Nasjonal transportplan har komiteen slutta seg til Arbeidarpartiet sine merknader om elektroniske kart. Kartverket er delvis antikvarisk og mangelfullt både til lands og til sjøs. Ved at fleire komitear som dette vedkjem, no tenkjer i nye og utradisjonelle baner og tilfører kroner i ein felles pott, vil vi innan år 2006 ha elektroniske kart for heile landet til alle formål. Og i transportplanen skal ein tenkja heilskapsløysingar. Berre for transportsektoren ville dette kunne gi ein effektiviseringsgevinst på nærare 1 milliard kr.

Framkomelegheit, tryggleik og miljø er det overordna målet med denne planen. Å oppnå dette er ikkje uoverkomeleg. Miljøverndepartementet har det overordna ansvaret for Kartverket. Men det foregår òg eit arbeid i Forsvarsdepartementet og i Fiskeridepartementet om ansvarsfordelinga av sjøtransportar. Og kan ein på litt sikt få «låne» Forsvaret sine faste radarstasjonar for å kunne korrigere kursen i fredstid, ville tryggleiken blitt monaleg auka. Da ville ein blitt skåna frå mange skipshavari og miljøtrugsmål, som oljeforureining t.d.

Det Norske Veritas har gitt oss opplysningar om at betre kart og satellittovervaking med GPS, som vi brukar allereie i dag, ville redusere ulykkene til sjøs med om lag 40 pst. Her er det potensielle innsparingar for mange, både i tid og i kostnader, større «treffsikkerheit» for dei som driv med sjukebiltransport, og ikkje minst moglegheter for langtransportnæringa til kostnadskutt langt utover det som Finansdepartementet drøymmer om å gi.

Høgre og Framstegspartiet har ein fellesmerknad om losgebyr og kostnadsutviklinga der. Ein bør derfor ha med seg at dette delvis er brukarfinansiert. Stortinget har bestemt at det skal vere på 30 pst. Når så innsatsen for å gjere nødvendige investeringar blir auka, vil det føre til at òg brukarbetalinga aukar, elles må presentsatsen setjast ned. Det har så langt ikkje skjedd. Likevel finn eg grunn til å nemne at det er eit forbettringspotensial. Losstasjonar, losbodingsstader, bruk av trafikkentralar – alt dette vil bli sett på i samanheng ved evalueringa av losmeldinga. Det same gjeld ei framtidig lokalisering av ein sentral losformidlingsstasjon. Arbeidarpartiet er meir

enn villig til å sjå på dette, men vi vil gjerne følgje den formelt riktige vegen. Regjeringa har signalisert at slikt arbeid er på gang.

Det same gjeld for lokaliseringa av fleire nasjonale hamner. Vi i Arbeidarpartiet meiner at det tidspunktet ikkje er nå, når vi ventar på revisjon av hamne- og farvatnlova. Det er der det høyrer heime, og ikkje – slik nokre parti signaliserer nå i starten – i ein valkamp.

Kva gode følgjer med ein slik status så langt? Ikkje nokon. Vi må i den vidare jobben med transportplanen få lagt betre føringar slik at sjøvertse og landvertse løysingar blir enda betre. Da først vil det få status å vere nasjonal hamn – i staden for berre å få ein oblat til pryd.

Når det gjeld dei regionale hamnene, er det fylket som står for desse, med godkjenning av Fiskeridepartementet. Det er viktig at òg desse blir rullerte, som på vegsektoren, og at ein tek omsyn til landingsstader for fisk, som skal bli satsinga og levebrødet vårt i framtida.

Dette er dagen for å sende helsingar heim. Da er det svært viktig å få signalisert til Stortinget at 100 mill. kr til prosjektering av Ringeriksbanen er det aller største for meg. Sjølv om det ligg litt fram i tid, har trua på at stortingsvedtaket frå 1992 står ved lag, fått ny grobotn. Bergensbanen blei bygd tidleg på 1900-talet og hadde den nette kostnad av eit heilt nasjonalbudsjett. Nå er sytinga at det kostar for mykje å gjere desse forbetringane og forkortingane slik at folk skal klare seg sjølve. Vi snakkar nå om mindre enn 1 pst. av det same budsjettet. Berre presset i Akershus, som buområde til Oslo, burde tilseie at det finst politisk vilje til dette samfunnsnyttige tiltaket. Ringerike som kommune står framfor store utfordringar i samband med tapet av alle Forsvarets arbeidsplassar. Det skulle vore andre stader i Noreg, da hadde det nok kome «pakker». Her kan det kanskje tenkjast utradisjonelt: pengar frå fleire departement inn i same pott. Men at jernbanen mellom Asker og Skøyen blir forsert, er òg ei viktig brikke som må på plass før ein vel andre jernbaneutbyggingar.

Reiselivsregionen Hallingdal, den største i landet, vil òg nytte godt av denne forkortinga, som saman med krenge-toga vil gi ei redusert reisetid på ein og ein halv time. Når reisetida frå Gardermoen har gitt ein disfavor i høve til konkurrerande marknad, er det nødvendig å setje inn nokre tiltak. Eg har da ikkje nemnt miljøgevinsten.

Drammenspakka og ei raskare ferdigstilling av den enn planen opphavleg la til grunn, er svært godt motteken. Byen har gjennom år sett ut som ein anleggsplass, og slik vil det bli i åtte år til. Men ein får smørje seg med tolmod og tenkje på det gamle ordtaket om at ein ventar aldri til fånyttjes dersom ein ventar på noko godt.

Allereie i dag er trafikken stor på ei svært ulykkesutsett vegstrekning mellom Sandvika og Hønefoss. Steinfyllingane i Steinsfjorden er eit anna prosjekt. Med dei auka rammene på stamvegbudsjettet må det finnast ei løysing i første del av planperioden. Det er ei tikkande miljøbombe – med gamle samferdselssynder som årsak. Òg stegvise parsellutbetringar på E16 mellom Sandvika og Sollihøgda i Hole kommune er med i planen. Her er det parallellar til både Rv 23 og Rv 319. Dei største ut-

fordringane er dei mjuke trafikantane og dei store årsdøgntrafikktalet.

Det har vore knytt store forventningar til denne transportplanen. Vi har høyrte på mange, vi har reist mykje, og vi har spurt enda meir. Svardokumentet som kommunen har gitt, ligg til votering i salen i dag. Vi som har hatt denne planen til behandling, veit at kommunikasjon er viktig for folk, overalt i vårt langstrakte land.

**Gard Folkvord (A):** Da Stortinget i 1894, etter åtte dagers debatt, vedtok å bygge jernbane over høvfjellet mellom Voss og Hønefoss, markerte det starten på et prosjekt som kong Haakon senere karakteriserte som vår generasjons storverk. Byggingen av Bergensbanen er sannsynligvis det største samferdselsprosjektet i Norge gjennom alle tider. Den kostet like mye som et helt nasjonalbudsjett og ble gjennomført i en tid da Norge var blant Europas aller fattigste land. Landet skulle bygges.

Uten sammenlikning for øvrig er også dagens samferdselsdebatt spesiell. Aldri før har transportsektoren i Norge vært samlet i ett dokument. Utfordringene i samferdselspolitikken er etter hvert blitt komplekse, og Arbeiderpartiet bygger derfor sin samferdselspolitikk på fire hovedinnretninger: framkommelighet, miljø, distrikt og sikkerhet. Et felles stikkord for dette er kollektivtransport. Den bedrer framkommeligheten, den gir et renere miljø, den spiller en distriktspolitisk rolle, og den er en svært sikker transportform.

For distriktene ligger kollektivtransportens utfordring i å ha et gjennomgående transporttilbud mellom ulike transportmidler. Dette transportarbeidet foretas ofte over store avstander, med moderat frekvens. I noen deler av landet er kollektivtilbudet nå på et minimumsnivå, og det er ikke rom for ytterligere reduksjoner i kollektivmidlene, som igjen gir et generelt dårligere transporttilbud i distriktene. I våre tettest befolkede områder spiller kollektivtrafikken en viktig rolle når det gjelder å begrense bilbruken. Den sterke underliggende trafikkveksten vi i en årrekke har sett, vil bare fortsette, og det er tvingende nødvendig at kollektivtrafikken tar en større del av denne veksten.

Arbeiderpartiet satser derfor på kollektivtrafikken i våre største byer. I inneværende års budsjett kom det altså på plass 65 ekstra millioner til kollektivtiltak i Oslo, Akershus, Bergen, Trondheim og Stavanger. I forbindelse med Nasjonal transportplan ber da også et flertall i komiteen departementet i forhold til budsjettbehandlingen for 2002 om å redegjøre for hvordan kollektivtransportens andel av den totale transporten kan økes. Arbeidet med å gjøre kollektivtransporten til en foretrukket reise-måte i storbyene må derfor fortsette, slik Regjeringen legger opp til. Mye tyder på at vi etter hvert vil få et stadig forbedret kollektivtilbud i våre storbyområder, men denne satsingen må skje innenfor en økonomisk ramme som er realistisk. Løsslupne løfter og fantasifull tallmagi vil bare skade kollektivtrafikken. Forbedringene skal gjøres skrittvis og systematisk, løfter skal holdes, og de reisende skal merke at det faktisk skjer en positiv utvikling av kollektivtilbudet i Norge – jeg hadde nær sagt – fra dag til dag.

I denne sammenheng kan det pekes på Bergensprogrammet. Bergens trafikkutfordringer er særegne. Ny kapasitet på veinettet i kombinasjon med bygging av et skinnegående transportalternativ vil møte disse utfordringene på en god måte. Det haster for Bergen, og det er derfor svært gledelig at en samlet komite, med unntak av Fremskrittspartiet, legger til grunn at innkrevningen av bompenger for Bergensprogrammet kan starte 1. januar 2002.

Når det gjelder store fylkesveiprosjekter, er jeg også svært glad for at et flertall ber departementet komme tilbake til Stortinget med forslag til en overgangsordning som sikrer at de få store gjenværende fylkesveiprosjektene i Norge kan realiseres som fylkesveiprosjekter i planperioden. I denne sammenheng kan Jondalstunnelen i Hordaland nevnes. Prosjektet har topp prioritet i fylket og vil være et veiutløsningsprosjekt som dramatisk vil forkorte reiseavstandene på Folgefonnhalvøya, samtidig som prosjektet vil gi nye kommunegrenser.

Videre vil jeg nevne Halsnøysambandet i Kvinnherad. Prosjektet er ikke omtalt i Nasjonal transportplan, men har høy prioritet lokalt og regionalt. Kvinnherad kommune legger opp til å bidra uvanlig sterkt til finansieringen av prosjektet.

I 2009 vil Bergensbanen kunne feire sitt 100-årsjubileum. Arbeiderpartiet legger opp til at en på denne tiden kan starte opp prosjekteringen av det som vil utgjøre Bergensbanens forkortelse, Ringeriksbanen. Dette vil være en fin markering av jubileet til en jernbane som ble resultatet av en modig politikk utmeislet av framsynte mennesker – et mot og en framsynthet vi må forsøke å bære med oss.

**Øyvind Korsberg (Frp):** I statsministerens politiske redegjørelse for Stortinget tirsdag kveld brukte statsministeren mye av tiden på å fortelle om dyrene i Hakkebakkeskogen. Det er noen år siden jeg leste om dyrene i Hakkebakkeskogen, men etter det jeg kan erindre, var det vel ikke mye om samferdsel i Thorbjørn Egners fortellinger. Det var det heller ikke i statsministerens redegjørelse, dessverre – dvs. litt samferdsel var det, for statsministeren sa bl.a.: «Høyre og Fremskrittspartiet sier de ønsker mer til skole, mer til forskning, mer til forsvar, og mer til veier.»

Det er helt riktig at vi ønsker at det må brukes mye mer penger til veiformål, men det vil verken statsministeren eller Arbeiderpartiet være med på. Det er svært skuffende.

Det blir ofte fra denne talerstol og fra andre talerstoler poengtert hvor viktig det er å satse på næringsutvikling i distriktene, gjerne fiskeoppdrett og annen marin næring. Oppdrettsnæringen er blitt pekt ut til å være den næringen som skal overta når olje- og gasseventyret engang tar slutt. Da må forholdene legges til rette for det, da må det satses skikkelig på å få bygd ut veinettet på en slik måte at man kan få transportert fisken raskt ut til markedet i Europa. La meg bare ta ett eksempel, fra Troms, siden jeg kommer derfra, nærmere bestemt Senja: Der produseres det fisk for om lag 1 milliard kr årlig. Problemet for

bedriftene er å få transportert fisken ut raskt og regelmessig til kundene rundt i landet og i Europa for øvrig. Svært ofte må transporten av fisk utsettes på grunn av ras, flom eller stengte veier. I tillegg er veistandarden så dårlig at vanlige vogntog ikke kan benyttes; man må bruke mindre kjøretøyer på grunn av smale og bratte veier.

I et møte jeg og medlemmene i samferdselskomiteen hadde med disse bedriftene i vinter, fikk vi opplyst at det koster like mye å frakte fisken de 5-6 milene fra fiskebruket ute på Senja til Finnsnes for omlasting, som det koster å frakte fisken de 160 milene fra Finnsnes til Oslo. Det forteller med all tydelighet hvor viktig det er å legge forholdene til rette for å ta vare på den verdiskapningen som skjer i distriktene.

Vi i Fremskrittspartiet tar på alvor de behov som kommunen, befolkningen, bygdesamfunnet og næringslivet på Senja har. Derfor har vi foreslått at arbeidet med internvei i Berg kommune starter opp i 2002. Like viktig er det at en så snart arbeidet med internvei i Berg er ferdig, kan starte opp arbeidet med internvei i Torsken, og at disse to prosjektene ses i sammenheng. Det er med stor skuffelse jeg registrerer at det er bare Fremskrittspartiet som ønsker å prioritere internvei på Senja. Hvorfor de andre partiene ikke går inn for dette samfunnsnyttige prosjektet, er for meg en gåte.

Vi i Fremskrittspartiet ønsker å bevilge 8,38 milliarder kr mer til fylkene enn det Regjeringen går inn for i sitt forslag for planperioden 2002 – 2011. Disse midlene ønsker vi å fordele til fylkene, slik at viktige prosjekter kan forseres, til fylkenes beste.

Vi ønsker også å redusere bruken av den ekstraskatt som bompenger egentlig er. Vi synes det er urimelig at bilistene må betale bompenger i tillegg til allerede rekordhøye avgifter på bilkjøp og bruk av bil. Vårt forslag innebærer en reduksjon i innkreving av bompenger på til sammen 2,15 milliarder kr.

Vi ønsker å satse på rassikring av rasutsatte veistrekninger. Vi ønsker ikke å oppleve flere hendelser slik som den tragiske rasulykken i Lyngen for et års tid siden. Denne ulykken og tidligere ulykker viser nødvendigheten av å satse skikkelig på rassikring, slik at tragedier kan unngås. Vi vil bruke 1 milliard kr til dette formålet.

Til slutt vil jeg få lov til å uttrykke min skuffelse over de andre partiene her i huset, som ikke er med på en helt nødvendig satsing på samferdselstiltak for å sikre næringsliv, befolkning og bosetting over hele landet. Flere av de tiltakene de andre partiene nå sier nei til, ville utvilsomt ha styrket næringsliv og lokalsamfunn på flere steder i landet.

**Statsråd Otto Gregussen:** Sjøtransport er en grunnleggende forutsetning for videre næringsutvikling i kystområdene våre. Etter min mening viser den nære historie at det er på kysten at store deler av veksten i næringslivet kommer. La meg minne om at vi har utviklet vår moderne oppdrettsnæring på bare 30 år. Transporten av laks har økt fra 0 til 440 000 tonn i denne perioden. Samtidig vet vi at nye arter er i en gryende kommersialiseringsfase, der nye produkter og nye transportvolum skal fram. Hvis

vi skal eksportere sjømat for en verdi av 200 til 300 milliarder kr om 20 til 30 år, må vi handle nå for at dette i det hele tatt skal være mulig å transportere raskt, effektivt og kvalitetsmessig.

For en kystnasjon skulle en tro at valget av sjøtransport nærmest var selvsagt. Når vi i tillegg vet at trafikken på veiene i Europa stadig blir tettere, ville det naturlige valget være å seile forbi alle køproblemene og bruke sjøtransport så langt som mulig.

Når så mange likevel velger lastebilen, skyldes dette at denne transportformen har fordeler som næringslivet er villig til å betale for. Tid er her en kritisk faktor. Men det skyldes helt sikkert også at vi ikke i tilstrekkelig grad har evnet å knytte sjøtransport og landtransport sammen på en god nok måte. Derfor vil Regjeringen legge til rette for at mer av den transporten som i dag går på vei, kan overføres til bane- og sjøtransport.

Fremtidens infrastruktur for sjøtransport skal trygge sjøverts ferdsel, sikre framkommeligheten og legge forholdene til rette for å redusere næringslivets transportkostnader. Dette krever gode navigasjonshjelpemidler, god oppmerking og farledsutbedring. Det er nødvendig med økt innsats på dette området, både for tradisjonell skipstrafikk og for hurtiggående fartøy.

Havnene må være effektive knutepunkter i det sjøverts transportnettverket mellom land- og sjøtransporten. Dette krever gode innseilingsforhold, god landverts tilknytning og ikke minst hensiktsmessige arealer til selve havnen.

Det er et klart behov for et bedre juridisk rammeverk for styring og organisering av havnene. Dagens havne- og farvannslov svarer ikke på de utfordringer havnene står overfor når de skal utvikles til effektive logistikk-sentre for næringslivet. Jeg har derfor nedsatt et utvalg som i løpet av året skal vurdere en ny lovregulering på havne- og farvannsområdet. I denne forbindelse vil vi også vurdere om f.eks. også Ålesund bør bli nasjonalhavn.

Samarbeid over kommunegrensene bør utbygges også når det gjelder selve havnedriften. Gjennom det interkommunale havnesamarbeidet åpnes det for helt nye muligheter for å se de samlede havneressursene i et større geografisk område i sammenheng. Dette gir også muligheter for byutvikling på arealer som ikke lenger er hensiktsmessige for havnedrift. Fiskeridepartementet støtter opp om slike initiativ.

I tillegg har Fiskeridepartementet startet opp et arbeid som særlig involverer nasjonalhavnene, deres eiere og fylkeskommunene i en dialog om grunnlaget for en robust havnestruktur. Dette arbeidet vil kunne danne grunnlaget for hvilke kriterier, og dermed også krav, som skal stilles til de havner som inngår i den overordnede havnestrukturen, spesielt nasjonalhavnene. Dagens klassifisering kan ikke være statisk, og et system for klassifisering må fange opp endringer av betydning for havnene og sjøtransporten, så som endringer i godsstrømmene, endringer i næringsstruktur og endringer i tilbud og etterpørsel etter transport.

Sikkerhet og beredskap langs kysten har fått en særlig oppmerksomhet som følge av forlisene de siste månede-

ne. Men også russiske planer om oljetransporter og transporter av atomavfall gjør at Regjeringen tar dette spørsmålet meget alvorlig.

Det er et tett samarbeid mellom de berørte departementer, og vi vil iverksette en rekke tiltak for å bedre sikkerheten og beredskapen. Dette vil omfatte forebyggende tiltak som bedre overvåking og varsling, oppmerking i de indre seilingsledene, påbudte seilingsleder, bedre sjøkart samt å vurdere utvidelse av territorialfarvannet.

Jeg vil spesielt understreke behovet for bedre og digitale sjøkart. Nye navigasjonssystemer gir spennende muligheter for å bedre sikkerheten i sjøtransporten fordi de er så nøyaktige. Men de avslører samtidig at sjøkartene er for dårlige. Når en vet nøyaktig hvor en er, og ser med det blotte øyet at holmer og skjær er tegnet feil på kartet, så ser man at mulighetene for å la automatikken overta en del av ansvaret for sikker seilas ikke lar seg gjøre.

Sikre og velfungerende transportsystemer – med god framkommelighet i alle ledd – er en forutsetning for å utvikle robuste regioner. I Nasjonal transportplan har Regjeringen presentert en samlet transportpolitikk som legger grunnlaget for nettopp dette.

**Presidenten:** Det blir replikkordskifte.

**Jan Sahl (KrF):** Fiskeriministeren har høy profil på sjøtransporten, som rett og riktig er, men i Kristelig Folkeparti konstaterer vi at sjøtransporten har fått en stemoderlig behandling i Nasjonal transportplan til tross for at alle er enige om at fiske og oppdrett har et stort vekstpotensial, og at det er et ønske om å få mer gods over fra vei til sjø.

Vi har en lang kyststripe, som egner seg ypperlig for transport, men havnene som knutepunkt i de ulike transportkorridorene har fått altfor lite oppmerksomhet etter vår mening. Fiskeriministeren har her gitt uttrykk for at han er opptatt av dette, og jeg vil spørre hva han eventuelt vil gjøre for å komme sterkere på banen ved neste regulering.

Det er videre et stort behov for offentlige midler til opprustning av en rekke fiskerihavner. I Kristelig Folkeparti er vi opptatt av å få fram en prioriteringsliste for de fiskerihavnene som har et stort utviklingspotensial, og som trenger opprustning. I dag rår det ulike oppfatninger om det er fylkene som skal prioritere, eller om det er statlige prioriteringer på området. Vil fiskeriministeren ta initiativ til å rydde opp i dette, slik at det bingoprinsippet som til en viss grad rår i dag, kan forlates?

Så til slutt til spørsmålet om kriterier for utpeking av regionale, nasjonale havner. Det ligger allerede forslag i innstillingen om to nye nasjonale havner, samtidig som vi ber om kriterier for klassifisering. I et svar til komiteen sier departementet at de vil vurdere kriteriene i forbindelse med revisjon av havne- og farvannsloven, som departementet har startet opp, noe ministeren bekreftet i sitt innlegg. Men det som gjør oss litt skeptiske, er spørsmålet om hvor lang tid det i så fall vil ta før et slikt forslag vil ligge på bordet hos oss, ut fra de erfaringer vi har gjort med hvor lang tid det har tatt å komme i gang med

denne prosessen. Og ville det ikke har vært enklere og hurtigere å behandle dette som en egen sak?

**Statsråd Otto Gregussen:** Jeg kan ikke dele oppfatningen til representanten Sahl om at sjøtransporten har fått en stemoderlig behandling. Sjøen, riksvei nr. 1, er spesiell, bl.a. er den spesiell fordi det der ikke er samme krav til anleggsvirksomhet for å få seilingsleder og havner til å fungere som til anlegg som anlegges på landjorda. Jeg synes vi på en god måte har gjort rede for de mulighetene som foreligger for denne transporten, og de tiltak som kan iverksettes for at dette i større grad skal bli en foretrukket transportform. Det er helt klart at vi må intensivere arbeidet med merking av skipsleden, vi må gjøre det tryggere å reise med hurtigbåter, og vi må gjøre tilknytningen mellom havn og øvrig kommunikasjon så god som mulig.

Så har jeg, i likhet med representanten Sahl, registrert at det er et betydelig behov for opprustning av fiskerihavner. Dette tar vi fortløpende, i den grad de økonomiske rammene og anleggskapasiteten er til stede for å gjøre dette. I en annen sak, som vi skal behandle senere, som gjelder omorganisering av Kystverket, tar vi også grep for å gjøre produksjonen av havnetjenester, utbyggings-tjenester, bedre ved å skille ut den aktiviteten som en egen virksomhet.

Når det gjelder fylkenes prioriteringer, står det også klart i transportplanen at det fortsatt er slik at fylkene skal foreta disse prioriteringene, og at de skal tillegges stor vekt. Det skal ikke være det Sahl kaller for et «bingoprinsipp», som skal ligge til grunn for dette. Men vi konstaterer samtidig at det foretas endringer i de prioriteringene som er gjort, og det er ikke like enkelt å håndtere planmessig.

Når det gjelder de nasjonale havnene, vil jeg henvise til det som er sagt tidligere om dette utvalget. Det skal levere sin innstilling innen 1. november, og vi forutsetter at vi så raskt som vi makter, kommer til Stortinget med konklusjonene av dette arbeidet.

**Petter Løvik (H):** Statsråden viste, som korrekt er, til at sjøtransporten har mykje å seie for utviklinga av verdiskapinga i Noreg. Fleire hendingar og uhell dei siste åra har tydeleg vist at tryggleiken og framkomsttilhøva langs kysten vår ikkje er gode nok. Og då vil eg spørje statsråden om Regjeringa og Arbeidarpartiet sitt opplegg og også dei løyvingane dei gjer framlegg om i denne planen, etter statsråden sitt syn er godt nok til å sikre framkomsttilhøva og den tryggleiken som absolutt er naudsynt langs kysten vår. Eller kan statsråden innrømme at Høgre sitt forslag om ganske store påplussingar, om lag 750 mill. kr, ville vere eit betre forslag for Kyst-Noreg, for tryggleiken og framkomsttilhøva, som eg har nemnt?

Det andre gjeld Høgre og Venstre sitt forslag om at Karmsund hamn og Ålesund hamn skal få status som nasjonalhamner, som også representanten Sahl var innom. Dette er store hamner, og det er viktige knutepunkt mellom land og sjø. Eg er veldig skuffa over at det må endå fleire utgreiingar til før ein kan ta ei avgjerd i denne saka.

No har representanten Steensnæs tidlegare signalisert at Kristeleg Folkeparti vil støtte Høgre og Venstre sitt framlegg, og eg håpar at også fleire vil slutte seg til dette.

Til slutt til ei sak som er veldig lite omtalt i transportplanen, nemleg den viktige saka om Stad skipstunnel. To regjeringar har arbeidd med forprosjektet, og eg synest at det er ille at denne saka ikkje er ferdig forprosjektert, slik at vi kan få sett den i samanheng med Nasjonal transportplan. Mitt spørsmål vil då vere: Når og på kva måte vil statsråden kome tilbake til Stortinget med saka om Stad skipstunnel?

**Statsråd Otto Gregussen:** Jeg er enig i at den siste tids utvikling når det gjelder skipsulykker, er et alvorlig varsku når det gjelder sikkerheten til sjøs. Men jeg tror at hvis man skal få et riktig bilde av hva som er årsakssammenhengene her, er man nødt til også å se på hvorfor ting har gått galt. Det er i liten grad feil ved merkesystemer og navigasjonssystemer som har medført dette. I stor grad er det menneskelig svikt. Så kan man si at dette skulle man ha oppdaget, og at man har systemer for å oppdage det. Det har man, og vi skal ta disse systemene i bruk for å få en bedre overvåking av trafikken. Jeg har imidlertid ikke tro på at det i hovedsak er snakk om store bevilgninger på overvåkingssiden for å ta de nødvendige grepene for å få dette under kontroll.

Når det gjelder nasjonalhavner, vil jeg vise til det som jeg svarte i sted. Det er naturlig når vi først har konstatert at lovgrunnlag og systematikk rundt havne- og farvannslov ikke er godt nok, at vi tar oss de månedene som skal til for at vi skal få dette til å fungere på en ordentlig måte. For det er altså slik at statusen «nasjonalhavn» har svært lite å si med mindre vi både lovmessig og når det gjelder koblinger til annen transportvirksomhet, får det til å fungere på en fornuftig måte.

Når det gjelder Stad skipstunnel, er det riktig, som representanten Løvik sier, at dette har vært utredet over en lengre periode. Men dette har vært delutredninger som ikke har gitt den store sammenhengen. Det er også slik at planene er blitt endret over tid, og de siste planene som er kommet, går på en langt større tunnel, som også etter min kunnskap skal kunne håndtere svært store båter. Vi kommer til å utrede det særskilt, og vi kommer tilbake til det i løpet av våren.

**Jorunn Ringstad (Sp):** I Nasjonal transportplan står det:

«Langs kysten er det stort behov for økt vedlikehold på mange fyrbygninger, fyrinstallasjoner og av merkesystemet.»

I eit svar på spørsmål frå komiteen om nettopp situasjonen med trong for auka vedlikehald peikar statsråden på at etaten meiner det må nyttast 260 mill. kr årleg til drift, vedlikehald og fornying. I tillegg kjem ein del utgifter i samband med oppgradering og reparasjonar av ubemanna fyrstasjonar. Samtidig har Regjeringa i Nasjonal transportplan føreslått ei årleg ramme på 204 mill. kr til drift og vedlikehald innanfor fyrtenesta.

Mine konkrete spørsmål blir: Korleis vurderer statsråden den foreslåtte årlege ramma opp mot det større behovet som er skissert frå etaten? Og meiner statsråden at det blir forsvarleg drift med den ramma som Regjeringa har foreslått, eller sagt med andre ord: Er tryggleiken på kysten teken godt nok vare på?

**Statsråd Otto Gregussen:** Jeg mener helt bestemt at når det gjelder fyr og merker, så er sikkerheten godt nok ivaretatt på kysten. Den kan helt sikkert alltid bli bedre, og, som før sagt, det skal vi jobbe med kontinuerlig.

Regjeringen har varslet Stortinget om at vi vil komme med en egen melding om fyrtenesten. Den er varslet i mars, og den kommer i mars. Hvor stort behovet for vedlikehold og utbedringer er, vil avhenge av hvilke grep man gjør når det gjelder både vedlikehold og drift.

Et av spørsmålene som nødvendigvis må bli omtalt i den meldingen som kommer, er spørsmålet om bemanning, og det er spørsmålet om overgang til andre vedlikeholdssystemer enn dem vi har hatt til nå. Så dette skal vi komme tilbake med som egen sak i mars.

**Inge Myrvoll (SV):** Den politiske hukommelse er jo veldig kort. Jeg skal gi litt ros til Arbeiderpartiet. Dersom bevilgningsnivået de to første årene av denne planperioden hadde blitt videreført når det gjelder fiskerihavner og farleder, så hadde man ikke vært i nærheten av rammene. Og det var bevilgninger fra sentrum, Fremskrittspartiet og Høyre. Men det er vel glemt for lenge siden – det er jo nesten ett år siden regjeringsskiftet.

Så er det sånn at dette med nasjonalhavner tydeligvis er et hett tema, og det hadde sikkert vært enda hetere i mai – nærmere valgkampen. Med mange nok allianser kunne man sikkert ha fått veldig mange nasjonalhavner i Norge.

Jeg var med den gang det ble utnevnt nasjonalhavner og regionalhavner, og Stortinget blandet seg ikke så mye bort i utnevningen fra Regjeringen. Jeg må bare spørre: Har det siden den tid egentlig betydd noe i praksis å ha navnet «nasjonalhavn», eller har det mest vært en vimpel?

Jeg har også gått gjennom havnestatistikkene, og ser at det finnes flere havner uten navn som verken er regionalhavn eller nasjonalhavn, som har mye større tonnasje på de fleste områder – enten det er våtbulk, tørrbulk, stykkgoods eller hva det er – og som for så vidt heller ikke har krevd å bli nasjonalhavn. Kanskje de greier seg godt uten?

Mitt spørsmål til statsråden er: Kan vi ikke rett og slett innvilge alle havner som ønsker det, å bli nasjonalhavn, siden det ikke betyr noe, slik at alle kan vinke med sin vimpel og si: Nå er vi blitt nasjonalhavn, og valgkampen er i gang!

**Statsråd Otto Gregussen:** Jeg utelukker ikke at det kunne ha vært festlig å utpeke veldig mange nasjonalhavner, men jeg tror at vi skal ha respekt for den saken som vi behandler akkurat nå, som er Nasjonal transportplan, som på en måte er den første anledningen vi har til å sette alle samferdselssystemene i sammenheng. Det er

klart at vi da ikke kan satse på alle havner, vi kan ikke satse på at absolutt alle havner skal være gode knutepunkter. Vi må satse på at noen havner får stort fokus, at det blir store etableringer der, og at vi med utgangspunkt i god inntransport til disse havnene og god landverts transport ut får et effektivt transportsystem for fremtiden.

Jeg er klar over at det finnes havner som ikke står på denne listen, men som det går stor tonnasje over. Dette kan også delvis være private havner, og dette er noe som vi på en måte skal oppmuntre til hvis det er konkurranseforholdene til disse havnene som gjør dette. Og så kan det da være spesielle bedrifter som er knyttet til dette, som gjør at tonnassen er høy.

For bare å komme tilbake til dette med nasjonalhavner så tror jeg faktisk at det er viktig at man har en klar strategi for utvelgelsen av dem, og lar det bli viktig i en stor sammenheng hva som skal være slike havner.

**Presidenten:** Flere har ikke bedt om ordet til replikk.

**Ole Johs. Brunæs (H):** God infrastruktur er en forutsetning for god økonomi, sysselsetting og velferd i ethvert land. Norge har lavere produktivitetssøkning enn våre konkurrenter og betydelig høyere logistikkostnader enn de samme land, hvilket utgjør en trussel mot fremtidig sysselsetting og velferd i Norge.

Vi har alvorlige flaskehalsar både i vei- og jernbanesektoren. I særlig grad gjelder dette sentrale strøk, noe distriktene også sterkt rammes av ved at mye av transporten til og fra disse går nettopp via de sentrale strøkene, særlig gjennom østlandsområdet.

Høyre følger opp sine krav om bedre og sikrere veier, og bedre fremkommelighet. En lang rekke av våre stam- og riksveier har gjennomsnittlig døgntrafikktall som langt overstiger hva veiene er bygd og dimensjonert for. Høyres forslag til veirammer gjør det mulig med betydelig raskere gjennomføring av helt nødvendige veiinvesteringer. Komiteens leder har redegjort for Høyres rammer i sitt innlegg tidligere i dag. Høyre tar nullvisjonen på alvor i kampen mot ulykkene. I den forbindelse viser jeg til statsminister Stoltenbergs og tidligere statsminister Bondeviks besøk i Undrumsdal kirke, der alle trafikkulykkene på E18 ble demonstrert med hvert sitt levende lys. – Slik vil vi ikke ha det.

Høyre er positiv til økningen Regjeringen legger i jernbanerammene i forhold til perioden vi er inne i, men dette er ikke nok, og vi øker rammen med 600 mill. kr i kommende tiårsperiode for å kunne forsere utbyggingen av de viktigste jernbanestrekningene i sentrale strøk.

Ved strukturelle tiltak er det mulig med en betydelig bedre produktivitetutvikling i utbyggingen av veier og jernbane her i landet. Jeg viser til våre forslag om tiltak for å komme i gang med nødvendige bedrifts- og organisasjonsendringer og med en mye større grad av anbuds-konkurranse om oppdragene. Jernbaneverkets erfaringer med anbudsanvendelse viser hvilket potensial som her ligger til å få langt mer for pengene enn hva vi i dag får. Opp til 40 pst. har Jernbaneverket tjent ved å ta i bruk anbud. Dette betyr at hver enkelt av oss vil kunne få bety-



delig bedre og mer samferdsel for de samme pengene som vi i dag bruker.

Høyre vil satse langt sterke på Offentlig Privat Samarbeid – OPS – i utbyggingsprosjektene for å bidra til en raskere løsning av samferdselsproblemene. Vi er overrasket over Regjeringens lave ambisjonsnivå når det gjelder å benytte OPS som verktøy til raskere samferdselsutbygging.

Høyre er bekymret for den lave andelen kollektivtrafikken utgjør av den samlede trafikken. Både av miljøhensyn og kapasitetshensyn vil bedre og flere kollektivtilbud være et verdifullt bidrag til fremtidig trafikktvikling. Det er med forundring og skuffelse vi må fastslå at det ikke legges ekstra midler til fra flertallets side for å øke passasjertallene i kollektivtrafikken, ja faktisk står Høyre alene om å satse mer på kollektivtrafikk.

Vi som benytter intercitytogene, opplever altfor ofte forsinkelser og tekniske problemer. Dette påfører passasjerene store vanskeligheter. Vi opplever at ekspressbussene passerer forfrosne og etterlatte mennesker uten å kunne ta dem opp ved togstans, da de ikke har lov til å ta opp passasjerer der NSB trafikkerer.

Det er passasjerenes interesser som skal ivaretas. Det er deres behov som er den viktigste faktoren å følge opp. Derfor er alle tjent med alternative tilbud på de belastede strekningene. Ekspressbussene er blitt en suksess både med hensyn til fremkommelighet, kvalitet og prisdyktighet. NSB BA trenger konkurransen fra ekspressbussene for å kunne løfte seg, og passasjerene trenger alternativene for å komme frem. Det vet jeg personlig av bitter erfaring.

Flertallet ønsker å ta i bruk veipricing, rushtidsavgift, som tusener av mennesker ikke har mulighet for å unngå. Småbarnsforeldre må holde seg til arbeidstidsbestemmelser og må hente og bringe barna til og fra barnehagene. Rushtidsavgiftene vil fange disse menneskene inn i et enda strammere økonomisk nett enn det de allerede lever i, og vil gjøre forholdene uakseptabelt vanskelige. Det er bare ett å si om dette: Det er usosialt i ordets verste betydning.

**Gunn Olsen (A):** Selv om det er investeringer i nye veiprosjekter som fortsatt får størst oppmerksomhet, er det en økende forståelse for og faktisk også et økende krav om at drift og vedlikehold må prioriteres innenfor veisektoren. Vi har en stor veikapital som bærer preg av forsømmelse og dårlig omsorg. I St.prp. nr. 1 for 1999-2000 ble det opplyst at det vil være behov for om lag 700 mill. kr ekstra i årlig vedlikeholdsinnsats for at veikapitalen ikke skal forringes ytterligere. Det er ulike årsaker til det store behovet for vedlikehold, og det er ulike behov for vedlikeholdsmidler i de ulike fylkene. Både trafikkvekst, piggdekk og økt riksveilengde øker behovet for midler. Men det er ikke til å komme unna at manglende bevilgninger har resultert i redusert kvalitet på veidekene.

Allerede i årets budsjett er det en dreining fra investering til drift og vedlikehold på ca. 500 mill. kr, og det er svært gledelig at Regjeringen viser oppfølging i denne

retningen i Nasjonal transportplan. Innsats til drift og vedlikeholdsoppgaver i eksisterende transportnett vil bli prioritert. Det vil etter Arbeiderpartiets oppfatning få positive konsekvenser både for næringslivet, for den alminnelige bilist og for den generelle trafikksikkerheten at disse tiltakene blir rettet inn mot å fjerne flaskehals og til å få en jevnere standard på veiene. Med til de prioriterte oppgavene hører også rassikring.

Penger til drift og vedlikehold er ikke av de sakene som sender flagget til topps for noen. Det er likevel slik at i mitt hjemfylke, Telemark, har vi fått litt bedre humør, fordi det ligger en erkjennelse i Nasjonal transportplan om at riksveinet i Telemark har dårlig dekkstandard og bæreevne. Dette er godt dokumentert, og årsaksforholdene er godt kjent. Det ligger derfor en klar forventning om at denne erkjennelsen vil gi seg utslag i de årlige budsjettene.

Det er mange sykklister i Norge. I Arbeiderpartiet er vi opptatt av sykkel, og vi ser gjerne at flere sykler, både til jobb og i fritida. Det er miljøvennlig, og det er helsebringende, både fordi det reduserer utslipp og fordi det gir oss god mosjon. Det er vel første gang at sykkel har fått så bred omtale i et dokument i Stortinget. Når Arbeiderpartiet ikke har funnet det hensiktsmessig å støtte forslaget om en nasjonal sykkelstrategi, er det ikke fordi vi ikke vil satse på sykkel. Men vi har nå brukt mye tid på en samlet plan for hele sektoren, og da er vi skeptiske til løsrevne planer. Det er Arbeiderpartiet som i sitt forslag har lagt inn mest penger til gang- og sykkelveier. Hvis vi mener noe med å satse på sykkel, er det penger vi trenger, ikke papir.

Vi bør alle være fornøyde med at vi gjennom behandlingen av Nasjonal transportplan har fått enkelte jernbaneprosjekter ut av festtalene og inn i politiske prioriteringer. Ingen bør bli overrasket over at Eidangertunnelen nevnes. Det er et nasjonalt jernbaneprosjekt, som Telemark har holdt fast ved gjennom tiår og prioritert som viktigste samferdselsprosjekt. Tunnelen vil være avgjørende for framtidig jernbanesatsing og for sammenkobling mellom Vestfoldbanen og Sørlandsbanen. At en samlet komite gir sin tilslutning til å bygge Eidangertunnelen, er svært positivt. Og selv om ikke alle har gitt sin fulle tilslutning til å se på denne strekningen ved rulling av Nasjonal transportplan i 2004, kan vi likevel håpe på at tida vil arbeide for prosjektet. Det er også i denne forbindelse viktig å slå fast at investeringstakten på Vestfoldbanen blir opprettholdt, bl.a. med dobbeltspor til Tønsberg – dette for å få full effekt av de investeringer som blir gjort på Vestfoldbanen.

Avslutningsvis vil jeg tillate meg å sitere Søren Kierkegaard, som har sagt:

«I en liten by er det lite at se, men meget at høre.»

Kragerø er en sånn liten by, som bl.a. har hørt lovnaden om ny innfartsvei i 15 år, men som ikke har sett den. Lovnaden ble gitt som en kompensasjon for nedleggelse av Kragerøbanen. At kystbyen nå skal få ny innfartsvei til erstatning både for jernbane og for en vei som er bygd for hest og kjerre, har skapt optimisme og begeistring i småbyen.

**Oddbjørg Ausdal Starrfelt (A):** Då eg voks opp på Jæren, var busstilbodet ganske godt. Under ungdomstida vart tilbodet gradvis dårlegare. Ein kunne ikkje halda oppe busstilbodet når folk køyrde meir og meir bil, og folk køyrde meir og meir bil etter kvart som busstilboda vart reduserte. Det som no står att, er tilbod om kollektivtransport til og frå skule og arbeid i beste fall. Difor har eg køyrt mykje bil. Det vart i grunnen ikkje slutt på det før Jærbanen vart kraftig rusta opp for nokre år sidan. Då fekk eg eit tilbod om transport så nær der eg bur, og så hyppig og såpass billeg at det var attraktivt. I tillegg kjem eg fortare fram, eg slepp køen på motorvegen, og eg reiser miljøvenleg. Trafikkauken var 110 pst. på Jærbanen det fyrste heile året etter opprustinga. Samstundes reiste fleire med buss.

Eg merkar at ungane mine har ei meir positiv og meir medviten haldning til kollektivtransport enn min generasjon. Det skuldast ikkje minst Jærbanen. Difor er eg svært glad for planane om å byggja ut dobbeltspor mellom Sandnes og Stavanger, og for at komiteen har skunda fram arbeidet med dette frå siste til fyrste del av planperioden, elles ville banen lett ha vorte eit offer for sin eigen suksess. Som det står i meldinga:

«Strekningen er i dag meget belastet med trafikk.»

Og vidare:

Utbygging av dobbeltspor gir mulighet til å bedre lokaltogtilbudet på Nord-Jæren.»

Påkjønninga på strekninga er såpass stor at folk vel andre transportmiddel, oftast bil, noko som me bør hindra. Målet må vera å gje eit godt tilbod til stadig fleire reisande. Då treng me dobbeltsporet så fort som mogleg. Difor er eg glad i dag. Utbygginga kan kombinerast med ulike alternativ for bybane på Nord-Jæren. Det er fornuftig. Her er det interessante planar på gang, og eg vil arbeida for at det vert dobbeltspor til Bryne, ikkje fordi eg bur på den strekninga, men fordi mange bur der. Mange fleire vil koma til å bu der, og difor må me ha ei fornuftig satsing framover.

Kombinasjonen av eit godt tilbod og gode ordningar med ungdomskort gjev i alle fall meg god von om at komande generasjonar vil verta meir medvitne i høve til å nytta kollektive tilbod framfor å køyra åleine etter kvarandre. Når det gjeld det siste, er eg spent på om me klarer å få fleire til å reisa i lag i bilane når me opnar for forsøk med å bruka kollektivfeltet for dette.

Transportplanen legg vekt på tryggleik innan samferdselssektoren. Meir pengar vert prioritert til vedlikehald, til utbetring av flaskehalsar og til rassikring. I tillegg er det lagt opp til auka satsing på tryggleiken til sjøs. Alvorlege ulukker, bl.a. i mitt fylke, har mint oss om kor viktig dette er. Difor er eg glad for at Arbeidarpartiet går inn for å auka løyvingane til desse formåla i komiteen si innstilling.

Vegen frå Rogaland til Oslo er anten svært lang eller svært dårleg. Den beste vegen er ein gigantisk omveg, som gjer vegen mykje lengre enn naudsynt. Den kortaste vegen frå Stavanger til Oslo går via ein smal veg mellom Sirdal og Setesdal, med mange kneiker opp og ned vidare austover. Eg trur det er eit stykke fram før denne kan ver-

ta noka hovudtransportåre, men det kan derimot E134 over Haukeli verta, men då bør han oppgraderast og utbetrast, slik som det no er teke til orde for. Eg er glad for at det står ein samla komite bak dette. Eg vonar òg at dette etter kvart kan omfatta ei opprusting av Karmsund hamn til ei nasjonal transporthamn. Arbeidarpartiet vil koma tilbake til dette, slik fiskeriministeren gjorde greie for. Haugalandet er ein region i sterk vekst, men vidare utvikling er avhengig av gode transportløysingar. Etter kvart som det er lettare å koma frå sørfylket til nordfylket, vil E134 vera ein kortare veg for køyrande langt sør- over i fylket.

Til slutt til ei av dei andre sakene me drøftar her i dag, nemleg delvis bompengefinansiering av T-forbindelsen mellom Karmøy, Haugesund og Tysvær. Eit fleirtal i Rogaland Arbeidarparti var på eit tidlegare tidspunkt negativ til dette prosjektet. Men, slik at det no er sagt klårt og tydeleg: Arbeidarpartiet er ikkje negativ lenger. Me ser på dette som ei heilt naudsynt forbetring av sambandet i denne delen av fylket.

Så var det Skudenes-sambandet sin lagnad etter at T-sambandet er utbygt. Det kan vera fornuftig å halda oppe dette tilbodet som eit riksvegsamband vidare. Komiteen ber departementet setja i verk naudsynte avklåringar med fylkeskommunen før eventuell nedlegging av sambandet. Mitt håp er at det i den vurderinga også inngår ei vurdering av om dette sambandet bør halda fram som riksferjesamband, altså sambandet Mekjarvik–Kvitsøy–Skudenes, sjølv om komiteen i denne omgangen strekar under at det er eit fylkeskommunalt ansvar.

**Presidenten:** Presidenten kan ikke se at Lars Rise, som er neste taler, er til stede i salen – vi får håpe at han ikke sitter i en trafikkork!

Presidenten gir da ordet til Gunnar Skaug.

**Gunnar Skaug (A):** For Arbeiderpartiet har det vært viktig å finne samferdselsløsninger som sikrer både miljø, framkommelighet, sikkerhet og verdiskaping. Vi vet at trafikk- og miljøproblemene i storbyområdene og i distriktene er forskjellige. Samferdselspolitikken må derfor legges opp deretter, noe Regjeringens forslag til Nasjonal transportplan for perioden 2002-2011 har tatt høyde for. Leser en transportplanen og samferdselskomiteens innstilling i sammenheng, er det ikke vanskelig å se at det er bred enighet her i huset om de samferdselspolitiske målene, til tross for de ulike prioriteringene som partiene ønsker å legge til grunn.

Som representant fra Østfold er det naturlig å understreke betydning av at de områder av landet som har store samferdselsbelastninger, må gis mer drahjelp fra staten til utvikling og utbygging av både kollektivtilbud og veinvesteringer som hurtigere kan bidra til å løse miljø-, helse- og sikkerhetsproblemer. I Østfold har trafikken på riksveinettet de siste årene økt mer enn dobbelt så mye som landsgjennomsnittet. Den sterke trafikkveksten vil true kapasitetsgrensene dersom ikke E6 og E18 gjennom fylket utbygges slik Stortinget har forutsatt gjennom ved-

taket i fjor om den såkalte Østfoldpakka. Denne er som kjent bygd på en utredning av et helhetlig transportsystem i fylket, og omfatter ikke bare stamveiene, men også veiforbindelsene til havnene, jernbanen og byområdenes transportsystem.

Stamveiene E6 og E18 utgjør to av sidene i det Nordiske Triangel og er Norges viktigste veiforbindelser til EU-området og kontinentet. De to stamveiene betjener samlet ca. 70 pst. av landets totale veitransporterte gods til og fra utlandet pr. år. I tillegg har E6 og E18 en helt vesentlig betydning for personreisene til og fra utlandet. Denne trafikken vokser meget sterkt.

Veistandarden på disse stamveiene er langt fra tilfredsstillende. Skal vi makte å løse alle problemene en nå sliter med, og som beklageligvis også har resultert i tusenvis av trafikkuulykker – mange dessverre med døden til følge – må vi derfor ha vilje til å få opp tempoet i utbyggingen nedfelt i Østfoldpakka. I heftet «Trafikksikkerhet på veg 2002-2011», som Samferdselsdepartementet har utgitt i forbindelse med Nasjonal transportplan, uttaler samferdselsminister Terje Moe Gustavsen i forordet følgende:

«En visjon om ingen drepte eller livsvarig skadde skal ligge til grunn for Regjeringens langsiktige trafikksikkerhetsarbeid innen vegsektoren.»

Det er bra! Når samfunnet må ta en større del av ansvaret for at det i framtiden ikke skal være drepte eller livsvarig skadde i trafikken, ja, da plikter også samfunnet å utbedre veistandarden. Da må en være villig til å bevilge de midler som er nødvendige for å oppfylle en slik målsetting.

Jeg forutsetter at en raskt finner løsninger for bompengeprogget for E6, slik en har funnet fram til for E18. Det er også viktig, slik det ble understreket i Stortinget i fjor under behandlingen av Østfoldpakka, at en parallelt med utbedringen av de to stamveiene også må komme raskt i gang med utbyggingen av dobbeltsporet fra Sandbukta til ny Moss stasjon. Jeg viser her til hva flertallet i samferdselskomiteen uttalte i Innst. S. nr. 111 for 1999-2000, hvor Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre bad departementet komme tilbake til et opplegg for finansieringen i Nasjonal transportplan 2002-2011. Vi vet at også Høyre fullt ut støttet dette, slik at det var et stort flertall i det sittende storting som ønsket en jernbanesatsing i Moss.

Med den foreliggende innstilling må en dessverre konstatere at den samme viljen dessverre ikke er like synlig. Det vil jeg for min del sterkt beklage, men håper samtidig at denne viktige saken igjen kan løftes fram.

**Magnhild Meltveit Kleppa (Sp):** Å få meir av persontransporten frå bil over til kollektivtrafikk er ei stor utfordring. Miljø- og trafiktryggleiksgevinsten er størst i byområda.

Senterpartiet er med i det fleirtalet som gjev Regjeringa i oppdrag i samband med budsjettet for 2002 å gjera greie for korleis kollektivtransporten sin del av persontransporten kan aukast. Hovudansvaret for utforminga av kollektivtransporten er lagt til fylkeskommunane. Fylkes-

kommunane kjøper persontransporttenester når det gjeld buss og båt. Stramme økonomiske rammer i mange fylke har ført til at korkje materiell eller rutetilbod er tilfredsstillande. I storbyområda går trafikken naturleg nok mellom fleire kommunar. Fylkeskommunen skal etter Senterpartiet sitt syn også framover tildelast midlane og samordna tilboda. Me er glade for at budsjettforliket i haust inneber ein gjennomgang av gjeldssituasjonen i kommunesektoren. Ei sanering av gjeld tilsvarande to gonger Gardermogjelda ville gitt driftsmidlar, handlefridom og også meir til kollektivtilbod.

Senterpartiet har engasjert seg for å auka midlane og til jernbanesektoren for å sikra ein betre kollektivtrafikk. Eg er svært nøgd med at suksessen Jærbanen no ser ut til å få si utbygging før Regjeringa har tenkt. Den vil ha mykje å seia for utvikling og busetjing, og er eit prosjekt Senterpartiet har på si liste innanfor dei midlane som me vil vera med på å yta ekstra, i forhold til Regjeringa sitt opplegg.

Vedtaket i dag om delvis bompengefinansiering av T-sambandet inneber eit svært viktig steg i retning av store, positive endringar for næringsliv og busetjing, særleg i Karmøy, men òg for Haugesund og Tysvær. Det er eitt av fleire eksempel på kor mykje lokale interesser er villige til å yta for å sikra betre kommunikasjonar. Eg gler meg med Haugaland i dag. T-sambandet var eit fylkeskommunalt initiativ basert på samspel med dei kommunane det gjeld. Det er eit framifrå eksempel på kva ein oppnår med god lokal samordning.

St.meld. nr. 46 for 1999-2000 omtalar fastlandssamband til Ryfylke, eit prosjekt som i mange år har vore prega av lokale motsetningar. No er situasjonen ein annan, og arbeidet med transportplanen for Ryfylke er så langt prega av brei politisk semje. Fylkestinget i Rogaland planlegg slutføring på sitt møte i juni. Det ser ut til å vera semje om val av løysing. Og eg vil gjera merksam på ein merknad som finst i innstillinga, eit initiativ frå Senterpartiet som har stortingsfleirtalet bak seg, og der ein føreset at departementet følgjer denne saka nærmare opp når lokalpolitiske vedtak er klare. Det er langt meir offensivt enn departementet si vising til rullering av planen frå 2006 til 2011, men så er det no òg eit betre grunnlag for å følgja denne saka opp med det som har skjedd i mellomtida. Og eg vil be statsråden stadfesta at han har merka seg denne oppgåva.

Så vil eg til slutt streka under den kampen som må førast når det gjeld investeringar, å dela dei betre utover i vårt langstrakte land. Det er jo lagt fram rapportar som viser at mens delen av statlege investeringar til det sentrale austlandsområdet var på 24 pst. i 1988, er den tilsvarande delen i 1998 på over 60 pst. No er det mykje her som er bunde opp på samferdselssektoren, og den beste måten å koma ut av dette på er, når me no skal investera framover, å syta for auka rammer og for ei betre fordeling av investeringane.

**Marit Nybakk (A):** Norges tettest befolkede dalføre ligger i tjukkeste Oslo og heter Groruddalen. Her er om lag 130 000 innbyggere.

Livskvaliteten for beboerne i Groruddalen er avhengig av at det ansvarlige politiske miljøet i stat og kommune rydder opp etter tidligere synder. En firefelts motorvei dundrer gjennom hele dalen, og Gardermoutbyggingen har ytterligere forverret miljøet, både ved økt biltrafikk og, selvfølgelig, ved overflyginger. Ulike luftmålinger har fastslått at lufta er sterkt forurenset, og verre enn antatt.

Oslo kommune har nå opprettet et plankontor for Groruddalen, og det skal utvikles en helhetlig strategi og en tiltaksplan for dalen.

Jeg er svært glad for at samferdselskomiteen enstemmig nå ber ansvarlig departement medvirke til et slikt arbeid, og jeg vil takke mine partifeller i komiteen for å ha vært lydhøre i denne saken. Jeg mener komiteens merknader om Groruddalen representerer et skikkelig gjennombrudd for å ta storbyens behov og utfordringer på alvor. Komiteen forutsetter at det senest innen neste rulling, i 2004, er ferdigstilt planer for helhetlige infrastrukturtiltak som kan bedre miljøstandarden i Groruddalen. For Oslo er det også viktig at komiteen erkjenner at statlige samferdselsetater faktisk har et ansvar for deler av miljøforurensningene i Groruddalen, og dermed også et ansvar for å rydde opp etter seg.

En senketunnel i Bjørvika er en forutsetning for at hovedporten til Norge ikke skal fortsette å se ut som en svinesti, full av svevestøv, tungtransport og med Postgirobygget som fremste blikkfang – i alle fall før Thonhotellet står ferdig – omgitt av en brølende trafikkmaskin og skraphauger. Slik møter faktisk utlendingene Norge.

Bjørvika kan med rette kalles det største av alle gatebarna rundt Oslo S: foreldreløst og uten støttekontakt. Men området kan bli hovedstadens perle og kultursenter. Her er f.eks. Nordens største samling av middelalderruiner. Her skal det nye operabygget ligge.

Det er viktig at komiteflertallet mener at Bjørvika-prosjektet både er et samferdsels- og et byutviklingsprosjekt. Men nå er det på tide at vi får fortgang i arbeidet med å etablere et utviklingsselskap med stat, kommune og private aktører. Det flerhodede trollet staten, som heller ikke alltid snakker med samme stemme, og Oslo kommune har i lengre tid drevet et pingpongspill, der ingen har villet ta ballen. Jeg vil nå be samferdselsministeren bidra til at et utviklingsselskap blir opprettet.

Oslo er også en havneby og et maritimt senter. Som nasjonalhavn har Oslo et ansvar for transportbehovet i regionen. Vi må sikre en balansegang mellom på den ene siden å gi Oslos befolkning tilgang til sjøen og på den andre siden det at Oslo faktisk er Norges viktigste havn. Dette ivaretas på en utmerket måte av det såkalte Sjøbyalternativet til Oslo Arbeiderparti. Jeg konstaterer at også Høyre i komiteen slutter seg til dette, og jeg registrerer at Oslo Høyre har merket seg det, og at Per-Kristian Foss tidligere i dag faktisk sluttet seg til Venstres og Sosialistisk Venstrepartis merknader.

Til slutt: For Arbeiderpartiet er det viktig at trafikkveksten i Oslo-området tas innenfor kollektivtrafikken. For oss i Oslo har en styrking av T-banen absolutt førsteprioritet. Med 70 millioner reisende i året er T-banen

Oslo-områdets desidert største transportør. T-banen opererer imidlertid nå på grensen av sin kapasitet, og klarer ikke å levere forventet kvalitet. Vedlikehold og utbygging er og blir nødvendig framover.

Min visjon er at vi om noen år kan ta et virkelig krafttak for T-banen, videreutvikle metroprosjektet i hovedstaden og gjøre T-banen til det naturlige og ettertraktede transporttilbudet for hele byen, selvfølgelig da i nært samarbeid med øvrig kollektivtrafikk.

**Ulf Erik Knudsen (Frp):** Et av de forslag Stortinget i dag behandler, er et Dokument nr. 8-forslag, der undertegnede er en av forslagsstillerne. Det gjelder forslag om å øke hastigheten på motorveier av klasse A fra 90 til 110 km/t. Motorveier av klasse A er de sikreste veiene vi har. Det vil ikke ha betydning for antall ulykker å øke fartsgrensen på slike veier, som har fire felt og fysiske skiller. Det vil kun bidra til mer effektiv avvikling av trafikken. Det er allerede slik at de aller fleste kjører i 110 km/t på motorveiene i dag – i alle fall på tørt føre. Imidlertid ser ikke forslaget ut til å få flertall. Jeg registrerer dog at man kommer oss delvis i møte ved at man får forsøk med 100 km/t-grense. Dette er vi selvfølgelig glad for.

Så noen ord om ekspressbussene. Disse virksomhetene har økt sterkt de senere årene. Selv er jeg fra et distrikt som har kommet i bakevja når det gjelder disse bussene. Vi har i Drammen-området lenge hatt Time-ekspressens rute fra Notodden til Oslo gående gjennom byen. Imidlertid har vi hatt liten eller ingen mulighet til å bruke tilbudet. Man har nemlig ikke hatt tillatelse til å ta opp passasjerer det meste av døgnet. Dette har det politiske flertallet bestemt. Hensynet skal, slik jeg har forstått det, være at ekspressbussene ikke skal konkurrere med togforbindelsen – som både er overfylt, upresis og preget av lav service.

Jeg registrerer at man muligens kan få noen oppmykninger som følge av innstillingen vi i dag behandler, men jeg frykter at dette ikke vil komme Drammen-området til gode på grunn av mulighetene for at man konkurrerer ut jernbanen. Jeg er svært skuffet over at det ikke blir flertall for Fremskrittspartiets og Høyres forslag om å åpne for fri etablering av ekspressbussene.

Som nevnt er jeg drammenser. Dette har gjort at jeg har hatt en betydelig interesse for Vegpakke Drammen. Det er med glede og lettelse at jeg ser at alle partier ser ut til å stå samlet om at avtalen om Vegpakke Drammen skal følges opp, og at tidsplanen skal holdes. Det eneste jeg er litt urolig for, er at en samlet komite ikke har sluttet seg til de utdypende merknader om veipakken som Fremskrittspartiet har fremmet. Dette har kun fått støtte fra Senterpartiet og SV. Er dette et uttrykk for at man vil ha muligheten til å gå tilbake på sine løfter til Drammen? Slår man retrett når stortingsvalget er over? Bare tiden kan gi oss et svar på dette.

Når det gjelder E18s kryssing av Drammenselva, har Drammen krevd en konsekvensutredning av alternativer for dette. Det er betydelige miljømessige og estetiske konsekvenser ved denne utbyggingen, og det er derfor trist at det kun er Fremskrittspartiet som sier klart at en utredning bør etterkommes.

E134 er en annen veistrekning som i betydelig grad påvirker Buskerud. Når det gjelder E134 forbi Kongsberg, er det med en viss skuffelse jeg konstaterer at Fremskrittspartiet står alene om å peke på behovet for en ny vei utenom Kongsberg sentrum – parsellen Damåsen–Saggrenda. Fremskrittspartiet har foreslått at dette arbeidet skal komme i gang så snart som mulig når man har avklart trasévalget. Vi har også foreslått 800 mill. kr ekstra til denne veistrekningen.

En god del av Buskeruds innbyggere påvirkes av veiløsninger utenfor eget fylke. Dette gjelder bl.a. veien Oslo–Drammen. En annen veistrekning som påvirker, er E16 fra Sandvika. Også her er det skuffelser på gang. Riktignok har jeg fått med meg at alle partier, så nær som SV, registrerer at man er klar over problemene med E16 over Sollihøgda, men man er defensiv og skyver problemene foran seg.

Når det gjelder strekningen Rørvik–Vik, er trasévalg ikke gjort. Etter Fremskrittspartiets syn må dette gjøres snarest, og man må komme i gang med arbeidet. Denne strekningen er en betydelig flaskehals. Prosjektet har en ramme på 400 millioner kr. Totalt ønsker Fremskrittspartiet å øke rammen for E16 med 1,7 milliarder kr.

Tunnelen under Oslofjorden er et prosjekt som i betydelig grad påvirker Buskerud fylke. I praksis snakker jeg om Rv 23 gjennom Røyken og Lier inn til Drammen. Befolkningen i Lier og Røyken sviktes av flertallet i Stortinget. Alle partier unntatt Fremskrittspartiet knytter utbygging av tunnelløsning Linnes–Dagslet til utviklingen i bompengene som tas inn på fjordforbindelsen. Imidlertid er det faktisk slik at disse inntektene er synkende, bl.a. på grunn av de elendige veisystemene man har på Buskerud-siden av forbindelsen. Dette vil trolig føre til at befolkningen kan skyte en hvit pil etter snarlige løsninger på de livsfarlige og elendige veiløsningene man har pr. i dag. Fremskrittspartiet er eneste parti som sier klart at Linnes–Dagslet må prioriteres, slik at man kan komme i gang så snart som mulig. I tillegg må man snarest få avsluttet planarbeidet med Rv 23s påkøpling til E18.

**Bendiks H. Arnesen (A):** Samferdsel engasjerer folk i alle deler av landet. Det er ofte slik at de som bor i pressområdene, ikke ser betydningen av å bruke penger på samferdsel i Distrikts-Norge. Samtidig er de som bor i Distrikts-Norge, ofte oppgitt over hvor mye samferdselspenger som brukes i pressområdene.

Jeg skal ikke utdype dette nærmere, men bare si at skal landet vårt produsere og selge varer, må vi ha en helhetlig samferdselspolitikk som tar hensyn til framkommelighet både i by og bygd. Dette synes jeg innstillingen tar bra høyde for, og jeg vil i denne forbindelse nevne noen viktige prosjekter.

Jeg er glad for at innstillingen så klart tar til orde for at Lofotens fastlandsforbindelse skal igangsettes tidlig i perioden, og at det er avsatt midler slik at prosjektet kan fullføres på en rasjonell måte. Dette er et viktig prosjekt som det har vært knyttet stor usikkerhet til, men som nå finner sin løsning.

Jeg konstaterer også at en samlet komite har et opplegg som gjør det mulig med en rask igangsetting av den viktige internvegen på Senja, og jeg forventer at det skjer.

Jeg er også tilfreds med at det både i meldingen og innstillingen åpnes for alternativ bruk av fergetilskudd til fergeavløsningsprosjekter. Jeg reiste selv spørsmål om dette i Stortinget allerede i 1998, fordi jeg ser at det her kan være mulighet for en betydelig bedring av tilbudet til innbyggerne i våre øysamfunn, samtidig som det offentlige både kan spare penger og tjene penger på dette. Slike kombinasjoner er det jo ikke så ofte vi kan få til.

I sammenheng med utredninger av slike prosjekter er det viktig å ta hensyn til alle forhold, både innsparte fergeutgifter, andre offentlige besparelser og bedre forhold for næringslivet.

Jeg kjenner godt til Bjarkøy-prosjektet som er nevnt som et eksempel i innstillingen, og jeg mener at dette er et godt prosjekt som det raskt må arbeides videre med å få realisert.

Jeg mener også at det er viktig for fylkeskommunene å utrede slike prosjekter for derigjennom å bedre samferdselstilbudet for innbyggerne i fergeavhengige områder.

Ras og rasfare er et stort hinder for bosetting og næringsliv i mange distrikter. I mitt hjemfylke, Troms, husker vi alle med gru tilbake på sist vinter hvor rasene var mange, og rasfaren var overhengende i lang tid. Verst var det med rasulykken i Lyngen hvor det også gikk menneskeliv. Mange bedrifter hadde også store tap på grunn av ras, rasfare og lange perioder med stengte veier. Derfor må rassikring prioriteres meget høyt.

Jeg er glad for at komiteen er oppmerksom på de elendige forholdene ved terminalen på Bardufoss Lufthavn. Forholdene her er elendige både for de reisende og for de ansatte. Dette dreier seg kort og godt egentlig om et arbeidsmiljøspørsmål.

Jeg håper nå at det ikke blir flere utsettelse når det gjelder denne terminalen, og at de løsninger som velges, blir av en akseptabel standard.

Jeg ser av innstillingen at komiteen har tatt opp spørsmålet om ny bru over Rombaksfjorden i Nordland. En slik bru vil redusere avstanden mellom Narvik og Harstad/Narvik Lufthavn, Evenes, til 55 km.

Jeg vil så sterkt jeg kan anmode om at det arbeides videre med dette prosjektet. Det må tilrettelegges slik at kapasiteten på Harstad/Narvik Lufthavn blir bedre utnyttet. Dette kan gjøres ved at flyplassen i Narvik blir lagt ned, og at de reisende fra dette området får en god atkomst for å kunne benytte Harstad/Narvik Lufthavn på Evenes.

Det framgår av innstillingen at Regjeringens forslag til Nasjonal transportplan nesten uten unntak er tatt til følge. I innstillingen ligger det imidlertid også inne distriktpolitiske forbedringer som Arbeiderpartiet står bak, og som inngår i en helhetlig samferdselspolitikk.

**Sverre J. Hoddevik (H):** I mitt innlegg vil jeg påpeke enkelte element i innstillinga av spesiell interesse.

Fra en ganske jernbanefri valgkrets på kysten vil jeg nevne en del farleds- og landevegsutfordringer.

Under punktet «Alternativ bruk av ferjetilskudd m.v.» peker flertallet på det faktum at bruer, vegger og tunneler lettere lar seg finansiere dersom tiltaket avløser annen utgiftsskapende aktivitet. Her nevnes naturligvis bortfall av behov for ferjetilskudd, men flertallet nevner spenstig nok også innsparingspotensialet ved en eventuell kommunesammenslåing. I velkjent stil viser sentrum til hvor kjekt det er med bru også når det skal drives interkommunalt samarbeid. Alle vet likevel at innsparingspotensialet, som her var det eneste poenget, i realiteten da er borte.

I ferjekapitlets komitemerknader fins også mange ideer om endret billettering og takster for de ulike kundegruppene. Arbeiderpartiet foreslår til og med rushtidsavgift på ferjer, riktignok slik å forstå at den krever motiltak. Ingen forslag har her flertall, og alle verbale tiltak til beste for ferjefarende tar enten sikte på å velte utgiftene over på næringslivet, eller de er ufinansierte.

Senterpartiet går – ikke uventet – lengst i å love kostnadsfri ferjetur, men har ikke fem øre å bidra med utover det som allerede er finansiert i budsjettet for 2001. Når det så gjelder å frigjøre midler gjennom konkurranseutsatt ferjedrift, trår Arbeiderpartiet og sentrum vannet og kommer dermed ikke av flekken, dette til tross for at Regjeringa har sett mulighetene, og andre har dokumentert innsparingspotensialet. Det er bortimot komisk at et flertall ikke kan ta sikte på en gevinst utelukkende fordi en ikke føler seg trygg på om størrelsen på gevinsten er 10 pst. eller 13 pst.

I tirsdagens debatt om rikets tilstand ble det innført et politisk begrep som heter «museskritt». Gjenbruksverdien og overføringsverdien av begrepet er ganske stor, og betegnelsen «museskritt» passer også på flertallets bevegelse med hensyn til ekspressbussenes rammevilkår, dette til tross for at planforslaget hadde følgende tekst:

«Det er lite rasjonelt å bruke knappe statlige ressurser på kjøp av jernbanetjenester dersom passasjerene heller velger slik busstransport, samtidig som det er store behov for innsats i jernbanesektoren andre steder.»

Høyre vil åpne for fri etablering av ekspressbuss. Arbeiderpartiet snakker om langsom oppmyking av konsesjonsvilkårene, og sentrum vrir og vender på den vesle autodieselrefusjonen, som de for øvrig reduserte kraftig før jul. Snakk om å spare på skillingen og la daleren gå!

Under kapitlet om farleier er komiteen enig om at investeringsstrategien skal være sikkerhetsrelatert for sjøtransporten – også slik at høy hastighet og sikkerhet kan forenes. Mindretallet – Fremskrittspartiet og Høyre – er dessuten med rette kritisk til at meldinga om organisering av Kystverket, Fyrvesenet og utgreiinga om skipstunnel gjennom Stadlandet ikke er harmonisert i tid med Nasjonal transportplan. De to sistnevnte dokumentene foreligger i det hele tatt ikke ved denne behandlingen. Likevel er det prisverdig at flertallet – riktignok i varierende grad – tar økonomisk høyde for mulig realisering av

skipstunnel gjennom Stadlandet på tross av manglende utgreiing fra Regjeringa.

Det er viktig for mange at Høyre legger inn det største påslaget til Kystverket på 750 mill. kr i tiårsperioden.

Til slutt har jeg behov for å gå kraftig i rette med Senterpartiets Jorunn Ringstad. I et tidligere replikkordskifte med undertegnede ble Senterpartiet konfrontert med sine lovnader i gammel vegplan og deres manglende oppfølging i prinsippalt budsjett. Representanten Ringstad snakket om forhandlingsvilje, men partiet har da et selvstendig ansvar for sine prinsippale årsbudsjett! Mens sentrum satt i regjering, skyldte de på varig høy temperatur i norsk økonomi, men nå skylder representanten Ringstad på Høyre. Dette er forholdsvis grovt og påkaller protest.

Nå har sentrum sluttet å legge fram prinsippale forslag til årsbudsjett. Således kan de nøye seg med å fortelle om hva som var mulig å få til i forhandlinger, og dermed skylde på andre.

**Gunnar Halvorsen (A):** Det er en omfattende og viktig debatt om norsk samferdselspolitikk vi har her i dag.

Det at vi nå får en sektorovergripende plan for både vei, jernbane, luft og sjøtransport som skal gjelde til 2004, er bra. Det er gledelig at bevilgningene til samferdsel økes, og at det nå er bred enighet om de samferdselspolitiske prinsippene i transportplanen. Det er først når en kommer til de økonomiske rammene, at enkelte partier har mer penger. Men det er uten betydning, for transportplanen er ikke et økonomisk bindende dokument. Det er i de årlige budsjettene at de reelle pengene bevilges.

Når det gjelder delvis bompengefinansiering av E18 i Aust-Agder, er forslagene veldig gledelige. Alle som ønsker en rask utbygging, innser at det bare er gjennom bompengeinnsamling at det er mulig å få en tidsmessig veistandard gjennom hele Aust-Agder. I dag har to tredeler av E18 ikke motorveistandard.

Jeg er klar over at det ikke er populært å kreve inn 20 kr, men de som er imot det, må vente i 30, ja 40 år og kanskje enda lenger før E18 er ferdig utbygd med motorvei. Det å få motorvei vil skille trafikken, slik at mykere trafikanter slipper gjennomgangstrafikken og tungtransporten på riksveiene. Motorveien blir jo da bare for motorkjøretøy. Det å få bompengefinansiering gjør altså at motorveien blir ferdig mye raskere, og mange menneskeliv blir spart.

En rask utbygging ved bruk av bompenger er ikke bare viktig for innbyggerne i Aust-Agder. Jeg vil minne om at stamveinettet Oslo-Kristiansand er den viktigste transportforbindelsen i hele landet.

Det er viktig at det foreslås midler til trafiksikkerhet langs dagens E18 samt midler for å styrke kollektivtrafikken.

Det er ikke avsatt midler til jernbaneutbygging i Gjerstad, og det er skuffende for Brokelandsheia, som er et naturlig knutepunkt i østregionen i Aust-Agder. Men jeg forstår at det er vanskelig å avsette midler til noe som ligger så langt fram i tid. Den nye Grenlandsbanen er jo ikke prioritert i denne tiårsperioden, og dermed vil det ta

både 10 og 20 år før det er bruk for denne eventuelle nye stasjonen.

Jeg vil gjerne kommentere OPS-prosjektet som vil komme på en eller flere av strekningene Grimstad-Kristiansand, og også på en strekning i Vest-Agder, Handeland-Feda, som noen av de første i landet. Og firmaet som får oppdraget med bygging, drift og vedlikehold, må så vise at det er økonomisk og faglig fornuftig. Skulle det bli et bra resultat, får vi mer vei for pengene, og alle blir fornøyde – men det vil tiden vise.

Det som fylkestinget i Aust-Agder har vedtatt, og som jeg støtter veldig sterkt, er at strekningen Kristiansand-Grimstad blir bygd med den nye standarden smal firefelts vei, og at også dette blir et prøveprosjekt. Jeg er klar over at dette vil fordyre prosjektet med opp til 50 pst., men med en årsdøgntrafikk på 10 000 – og mer på sommerstid – vil det være lite framtidsrettet ikke å bygge for framtiden. Veksten i Agder-byene er stor, ikke minst mellom Grimstad og Kristiansand. Jeg er også fornøyd med at det blir oppstart i 2001, og at det gis fullmakt til låneopptak for tidligere oppstart.

Hele utbyggingen er beregnet til 2 110 mill. kr og en fordelingsnøkkel med 54 pst. på bompenger og 46 pst. på statlige midler. Dette burde etter min vurdering vært 50-50-delning. Men dette og andre ting er noe som vi kan komme tilbake til i årsbudsjettene framover, og jeg kommer til å følge nøye med på det.

**Tom Thoresen (A):** Harald Hårfagre var naturligvis ikke først og fremst samferdselspolitiker. Men til gjengjeld gjorde han noe annet som vi har slitt med i de 100 årene siden han gjorde det. Han samlet noe som var langt, rart og ulikt, til ett rike. Ja, i løpet av disse 100 årene har det faktisk blitt enda lengre og enda mer ulikt – om det har blitt rarer, skal jeg ikke ha noen formening om.

Ikke minst dagens samferdselstema tilsier jo at det er denne ulikheten og denne helheten som er vår viktigste samferdselspolitiske utfordring. Det kan riktignok være slik at innbyggere av en liten bygd som har blitt avstengt fra omverdenen fordi veien har rast ut, ikke først og fremst bekymrer seg om at storbyene blir kvalt i sin egen trafikk. Det kan også være slik at de som lever i storbyene med miljøforurensninger, og som kommer for sent til jobben hver eneste dag, ikke bekymrer seg så veldig om den lille bygden. Kanskje er det til og med slik at begge parter kan leve med den andres vanskeligheter. Men landet kan ikke leve med en slik situasjon. Og nettopp derfor er en balansert og fleksibel utvikling over hele landet det eneste fornuftige svar på de samferdselsutfordringene vi har. Jeg skal ha respekt for at folk er opptatt av slikt, men hvis en finveing mellom distrikter og sentrale strøk er det viktigste politiske spørsmålet i denne debatten, finner jeg det litt utilfredsstillende.

Etter mitt beste skjønn har Nasjonal transportplan, slik den foreligger fra Regjeringens hånd, og innstillingen til Stortinget, slik den foreligger fra samferdselskomiteens hånd med noen – jeg vil nesten si – marginale forskjeller, denne balansen inne. Denne balansen er det viktigste for oss. Og det må den også være når det er på-

trengende samferdselsbehov på vårt hjemsted, i vårt lokale område, fordi uten denne helheten henger ikke landets kommunikasjoner sammen. Nøkkelen til dette er fleksibilitet. Noen steder er bilen en fiende i den forstand at bilen må ryddes vekk for å gi plass til miljø, til framkommelighet. Andre steder er bilen nødvendig, fordi det er den eneste kommunikasjonsform som finnes.

For å vende litt til den delen av landet jeg kjenner best: Tanken om transportkorridorer er en glimrende tanke. Noen av dem beveger seg på mine hjemtrakter. Og hele vitsen med transportkorridorer og -pakker er jo å vise at fleksibiliteten kan tøye transportavviklingen bedre og lengre enn hver enkelt transportform kan gjøre hver for seg. Derfor må vi i noen av disse avviklingene si: Ja takk, begge deler. Men ikke etter Ole Brumm-prinsippet, som består av at man i plantall skal dynges x antall millioner og milliarder oppå hverandre, men slik at vi får fram de reelle avveiningene vi skal ha om hvordan disse tingene skal virke sammen. Og i parentes bemerket helt på slutten: Dette må også ha en medvirkning fra lokale og kommunale myndigheter, slik at en gjør de nødvendige vedtak og ser de nødvendige sammenhengene som skal til for at helheten og planen skal kunne oppfylles.

**Ivar Kristiansen (H):** Det meste av produksjonen av varer og tjenester langs Norskekysten har det internasjonale marked som mottaker. For Kyst-Norge er en aktiv samferdselspolitikk kombinert med en aktiv handelspolitikk en forutsetning for å sette handling bak de politiske visjoner for Distrikts- og Kyst-Norge som det snakkes så mye om i Stortinget. Derfor håper jeg at nøkkelprosjekter nå kan slutføres, og at prosjekter som eksempelvis Lofast og Korgfjellet i mitt eget fylke, nå kan se fram til å få den prioritet som er nødvendig for realisering. Det er også positivt at prosjektene Helgelandskrysset og bruforbindelsen Ornes-Øyjord i Lofoten dras inn i transportplanen. Det er svært urettferdig at Utkant-Norge straffes med et svært høyt kostnadsnivå – kostnader som er særnorske, og som kommer på toppen av avstandskostnader som vanskeliggjør konkurransen i det internasjonale marked. Mest beklagelig er det forhold at det er den nordlige landsdelen som de senere år systematisk er blitt taperen hva angår andeler av de totale samferdselsbevilgninger, en beskrivelse som korrekt ble gjengitt tidligere i dag av representanten Myrvoll.

Høyre ønsker å gjøre Kyst-Norge og Distrikts-Norge mer konkurransedyktig, og legge forholdene bedre til rette for næringsutvikling. Derfor ser vi også dette igjen i årsbudsjettene gjennom våre veisatsinger og vår satsing på havnesektoren. Vi vil nå ha Melbu havn på plass. Vi mener at prosjekter som Lovund, Ballstad, Hopen, Seløy i Herøy og andre havneprosjekter som i årevis har ventet på realisering, og som rett og slett gir samfunnet en svært god kost-nytte-effekt, må komme på plass. Det er beklagelig at de fleste av de nevnte prosjekter må belage seg på å vente i årevis for realisering. Når Høyre så sterkt ønsker å prioritere fiskerihavner, er det fordi vi vet at disse prosjektene må løses for å skape ytterligere investeringer i lokalmiljøene – investeringer som er nødvendig

for å trygge eksisterende arbeidsplasser og for å skape nye.

For Høyre er samferdsel ett av våre viktigste hovedsatsingsområder, rett og slett fordi vi har altfor mange uløste oppgaver på denne sektoren, og fordi satsing på samferdsel er ensbetydende med god næringspolitikk. Skal arbeidsplasser og bosetting i Distrikts-Norge opprettholdes og utvikles, er større samferdselsatsing blant de krav vi mest blir møtt med på våre reiser i kommunene. Derfor er det et ønske i dag at stortingsbehandlingen av Nasjonal transportplan blir noe mer enn en lang ønskeliste preget av at det er valgår. For er det noe som kjenner seg tidligere transportplaners skjebner, så er det en systematisk mangel på oppfølging i budsjettårene fra sentrumspartiene og Arbeiderpartiet.

Det er en stygg uvane i Stortinget å love mye når meldinger som dette behandles i vårsesjonen, for så å bryte løftene når budsjettproposisjonen kommer på bordet om høsten. Samferdselsområdet er dessverre det politiske området hvor det blir avgitt flest løfter som ikke overholdes. Derfor er det mange som med god grunn i dag stiller spørsmål ved troverdigheten rundt de tilleggsprioriteringer som vedtas i dag. Mener sentrum og Arbeiderpartiet noe med de fagre uttalelsene og visjonene for Distrikts-Norge, så må virkelige ambisjoner på plass, og de må vise at de vil sloss for større samferdselsbevilgninger i Norge.

De som husker transportplanbehandlingen fra 1997, hvor Høyre stod sammen med bl.a. mellompartiene om en økt veiprioritering på hele 5 milliarder kr, har ikke glemt at sentrumspartiene etter et par dager i regjeringskontorene raskt løp fra sine løfter. De mest forunderlige samferdselsdebattene jeg deltar i, er de mange bortforklaringsrundene som sentrum og Arbeiderpartiet er i stand til å fremføre på dette området, samtidig som disse partiene ikke sjenerer seg for å gå til angrep på Høyre for lavere kultursatsing, lavere landbrukssatsing eller eksempelvis lavere SND-satsing. For Høyre er valget greit. Vi er i stand til å velge bort noe for å kunne prioritere og satse tungt på samferdselssektoren.

Det er skrevet mye i transportplanen om flybillettpriser i nord. Prisene har nådd et forkastelig høyt nivå, et nivå som kraftig bidrar til å forsterke fraflyttingen fra Distrikts-Norge. Denne problemstillingen må nå få større oppmerksomhet. Prisnivået er ikke lenger til å leve med.

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

**Reidun Gravdahl (A):** Vi er alle opptatt av samferdsel, og det er synlig i den offentlige debatt. Stadig er framkommelighet på veg og bane tema.

Arbeiderpartiet vil ha samferdselsløsninger som sikrer miljø, framkommelighet, bosetting, velferd, sikkerhet og verdiskaping.

I byer og bynære områder må kollektivtrafikken være slik at den er et godt alternativ til bilen. Jeg regner også Gjøvikbanen med i bynære områder, for det er mange pendlere som daglig benytter seg av den helt fra Gjøvik til Oslo.

Godstransport på jernbanen er dessverre lagt ned. Den klarte ikke å konkurrere med bilen, men det må være mulighet for en revurdering hvis banen får nødvendig opprustning. Jeg er derfor glad for at en enstemmig komitee har påpekt at det i tidligere jernbaneplaner har ligget midler som har blitt omprioritert til andre presserende investeringstiltak på jernbanenettet i østlandsområdet. Særlig har man påpekt behovet for bedre strømforsyning og nye kryssningsspor. Komiteen henstiller til departementet å vurdere om det fins rom for slike tiltak innenfor Jernbaneverkets investeringsbudsjett.

NSB Kortdistanse har tatt over banestrekningen. Det er prosjektarbeid i gang for å finne et nytt driftskonsept, et arbeid som skal være ferdig midt i mars. Det er helt avgjørende at dette resulterer i offensiv satsing på investeringer til oppgradering av kjøreledning, forlenging av kryssningsspor, fjernstyring, automatisk togstopp, opprustning av skinnegang og nytt vognmaterieell, og at dette får tilslutning i konsernstyret og hos samferdselsministeren. Folk vil ha et bedre jernbanetilbud. Vi aksepterer ikke det vi ser, at det stadig blir dårligere vogner og service. At det ikke er åpne stasjoner får nå så være, men det må da gå an å få til nødvendig opprusting slik det tidligere er bevilget penger til! Det vil være en god investering å sikre et togtilbud som er godt nok til at pendlerne foretrekker bane framfor veg, både sikkerhetsmessig, miljømessig og i forhold til press i trafikken inn mot hovedstaden.

Også på Dovrebanen er tilbudet vesentlig redusert. Viktige avganger er innstilt, og togene går *gjennom* Gudbrandsdalen, ikke *i* Gudbrandsdalen. De stopper nesten ikke lenger. Hvis folk vil være med toget, må de først reise lang veg med bil. Slik kan vi ikke ha det i Distrikts-Norge. Vi må ha kollektivtilbud som er reelle tilbud til folk, ikke bare tog som suser forbi.

I distriktene trenger vi også gode veger. Jeg er glad for at et flertall har gått inn for punktvis utbedringer på E6 i Gudbrandsdalen, og at stamvegen gjennom Valdres til Lærdal er tilgodesett i innstillinga. Rv 4 vil komme til Stortinget som egen sak. Det er vedtak for bompengefinansiering lokalt. Det er store vareproduserende bedrifter i området og tett befolkning. Ny veg fra Toten-området og til hovedstaden må ikke under noen omstendighet gå på bekostning av Gjøvikbanen!

Fylkestinget i Oppland har sendt et enstemmig vedtak til samferdselskomiteen i Stortinget som tar opp problematikken med nedgangen i bevilgninger til investeringer og vedlikehold på vegnettet i Oppland. Nivået på riksveginvesteringene i Oppland er redusert i løpet av 1990-tallet og utgjør nå bare 1,7 pst. av landets investeringsramme. Nivået på vedlikeholdsrammen har gått ned til tross for en betydelig trafikkvekst. I løpet av de fire siste åra har Opplands andel blitt gradvis redusert i forhold til landsgjennomsnittet, og når vi tar opp dette, møtes vi ofte med at dere hadde jo OL, og da fikk dere rustet opp for mange år.

Ja, vi hadde OL. Det var i 1994, og det er sju år siden akkurat i disse dager. Det var i Lillehammer fram til Øyer og i Gjøvik vi fikk noen utbedringer for å møte



trafikken under Vinterlekene, som var en nasjonal satsing. Resten av Oppland fikk ingenting den gang og har måttet ta til takke med reduserte bevilgninger i alle år etterpå.

Gudbrandsdalen har flere trafikkfarlige flaskehals. 5 pst. av Norges eksport fraktes fra Vestlandet og ned Gudbrandsdalen. Jeg er derfor glad for den økte satsingen det er i innstillingen om Nasjonal transportplan. Den økte satsingen som Arbeiderpartiet går inn for i tiårsperioden, vil medføre utbedring av flaskehals, rassikring og gang- og sykkelveger – og det er jeg glad for.

**Lars Rise (KrF):** Det bor omtrent en million mennesker i Oslo og Akershus. Behovet for bedre samferdselsløsninger er stort. Kristelig Folkeparti vil satse kraftig på et bedre kollektivtilbud i denne regionen. Med en tilstrekkelig satsing vil ikke behovet for å satse på utbygging av veinettet bli like stort. Når det er sagt, vil jeg understreke at Kristelig Folkeparti ønsker å få til en løsning med Mosseveien i tunnel. Vi er også svært tilfreds med at vi nå kan få til en senketunnel i Bjørvika. Det lover godt for en positiv utvikling av landets hovedstad.

Det er derfor helt feil det som har vært hevdet i overskrifter, bl.a. i Aftenposten, at Stortingets behandling av Nasjonal transportplan innebærer at prosjektet Mosseveien i tunnel skrinlegges.

Stortinget har tidligere sagt ja til Oslopakke 2 og innkreving av ekstra bompenger. Oslopakke 2 er en skikkelig og helt nødvendig satsing på kollektivtilbudet i Oslo og omegn.

To viktige elementer er med i Nasjonal transportplan: dobbeltsporene fra Oslo S til Ski og fra Skøyen til Asker. Det var en stor skuffelse at Regjeringen verken fant rom for å ferdigstille sporet til Asker eller sporet til Ski i løpet av planperioden. Desto mer gledelig er det at det nå er flertall for å realisere hele dobbeltsporet til Asker i løpet av perioden, også strekningen fra Lysaker til Skøyen.

Kristelig Folkeparti setter av 2,7 milliarder kr mer enn Regjeringen i løpet av tiårsperioden og ønsker en raskere framdrift også for dobbeltsporet til Ski. Dersom Oslo og Akershus går inn for å forlenge bomringen eller kreve inn brukerbetaling på en annen måte, vil vi også kunne sikre ekstra midler til kollektivsatsing etter 2007. Dersom det blir innført veiprisning, vil det også gi midler til transportformål i regionen. Det kan vi trenge både til dobbeltspor, til bedre trikk- og bussløsninger og ikke minst til en opprusting av T-banen. I tillegg må vi også få økt støtte til driften av kollektivtilbudet. Det bør ikke koste særlig mye mer å ta bussen enn å kjøre gjennom bomringen.

Hovedsatsingen i Oslo må være kollektivsatsing. Et annet prioritert område må være bedre tilrettelegging for sykkel. Det er trist at det ikke er flertall for Kristelig Folkepartis forslag om en nasjonal sykkelstrategi og opprydding i trafikkreglene. Det er også beklagelig at ikke et flertall har sluttet seg til vårt forslag om at fylker som prioriterer tilrettelegging for sykkel og kollektivtransport, skal premieres når midlene til øvrig riksvei skal fordeles.

Til tross for en skikkelig satsing på kollektivtransport er det en del veistrekninger i Oslo og i Akershus som trenger forbedring, og som har for dårlig kapasitet. En slik vei er E16 i Bærum, en av landets mest ulykkesbelastede strekninger. En strekning mellom Sollihøgda og Sandvika ligger inne i Nasjonal transportplan, men det er ikke godt nok. Vi er nødt til å finne en løsning som kan gi rom for å utbedre større deler av denne veien enn de statlige rammene for Oslo og Akershus og E16 gir rom for. Hvis bomringen forlenges etter 2007, må E16 fra Sandvika til Sollihøgda ha høyeste prioritet innenfor den delen av bompengene som skal brukes i Akershus. I mellomtiden er det viktig å gjennomføre tiltak som kan bedre sikkerheten langs dagens vei.

Kristelig Folkepartis stortingsgruppe ønsker å få til en løsning med Mosseveien i tunnel. Det haster med å få en løsning på den flaskehalsen i trafikken som Mosseveien i dag representerer. Det er derfor viktig at Oslo og Akershus snarest gjør vedtak om å prioritere prosjektet slik at det kan godkjennes – enten som et OPS-prosjekt eller som et vanlig bompengeprojekt. Det vil uansett være en forutsetning at den kan finansieres gjennom bompenger. Vi vil ikke sette Mosseveien fram i køen av prosjekt i Oslo før Oslo selv har foretatt en prioritering.

Det er derfor viktig at Oslo i samarbeid med Akershus fylkeskommune foretar en gjennomgang av hvilke prosjekt som skal ha prioritet. Det er mange prosjekt innenfor Oslopakke 1 som ikke kan realiseres innenfor de vedtatte rammene. Oslopakke 2 mangler også foreløpig mye av finansieringen. I tillegg er det ønsket om nye prosjekter på prioriteringslisten. Derfor trengs det en gjennomgang lokalt. Når en prioritert liste foreligger, kan vi gjøre de nødvendige vedtak, bl.a. om å få Mosseveien i tunnel. Hvis Oslo er villig til å se på muligheter for å øke eller videreføre brukerbetalingen etter 2007, vil det gi rom for økt innsats. Da kan vi finne rom for flere prosjekter innenfor Oslopakke 2, og da kan også Mosseveien være aktuell som OPS-prosjekt eller med 100 pst. bompengefinansiering på mer tradisjonell måte. Derfor er det ikke slik enkelte i media har hevdet, at Stortingets behandling av Nasjonal transportplan innebærer at Mosseveien i tunnel skrinlegges.

Dagen i dag gir Oslo og Akershus mulighet til å ta et nytt initiativ, sette opp en prioriteringsliste og se på mulighetene for brukerbetaling også etter 2007. Da kan veien ligge åpen også for Mosseveien i tunnel.

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

**Jan Tore Sanner (H):** For Oslo-regionen er transportplanen et hyggelig klapp på skulderen. Problemer som knytter seg til kø, kork og kaos, overfylte busser og tog som ikke kommer, erkjennes av de fleste partier. Miljøproblemene som knytter seg til eksos og støy, bekymrer mange. Men hvor er viljen til å ta et krafttak for å lette problemene og unngå at de forsterkes i årene som kommer?

Høyre vil satse på kollektivtransporten og øke veikapasiteten. Sentrum og Arbeiderpartiet svarer med forslag om rushtidsavgift. En ny avgift skal skatte folk av veien og tvinge dem over på et kollektivtilbud som ikke engang makter å gi dagens passasjerer et tilfredsstillende tilbud.

Det er lyspunkter i samferdselskomiteens innstilling. Det er grunn til å glede seg over satsingen på dobbeltsporet på jernbanen mellom Skøyen og Asker. Videre er det grunn til å glede seg over at Stortinget har lyttet til befolkningen langs E16 fra Vøyenenga til Sollihøgda. Denne strekningen har med god grunn blitt kalt for dødsveien. Inntil en ny E16 er bygd, må veien sikres.

Men god vilje og et glimt av lys i enden av tunnelen hjelper lite, utfordringene tatt i betraktning. Da Fornebu ble stengt i 1998, passerte 75 000 biler daglig på E18 på Lysaker. Prognosen for 2010 er 130 000 biler, eller en økning på mer enn 50 000 biler i døgnet. Denne veksten kommer ikke som et ønske fra dem som bor i Asker og Bærum. La meg bare minne om at det er staten som har tvunget Bærum kommune til å bygge flere boliger og etablere flere arbeidsplasser på Fornebu. I området Lysaker, Fornebu og Skøyen vil det komme 30 000 nye arbeidsplasser i årene frem til år 2010.

Vi vet med andre ord at det som er ille, vil bli verre. Jeg håper at flere enn Høyre etter hvert vil vise vilje og evne til å løse disse utfordringene.

De samme problemene som eksisterer i vestkorridoren, finner vi sør for Oslo på Mosseveien. Også på denne strekningen må utfordringene løses i en kombinasjon av bedre veier og satsing på kollektivtransport. Mosseveien og E18 vestkorridoren bør ses i sammenheng. En løsning av dette prosjektet vil gi store miljømessige og økonomiske gevinster.

Høyre setter av mer penger til kollektivtransport og til veier, men vi går også i bresjen for nye løsninger: Offentlig-Privat Samarbeid og en rekke tiltak for å få mer ut av de ressursene vi har til disposisjon.

Jeg registrerer med glede at sentrumspartiene avviser forslaget om rushtidsavgift på fergene i Distrikts-Norge. Men hvor er forsvaret for pendlerne i Oslo-området og de andre byene? Arbeiderpartiet og sentrum demonstrerer sin maktesløshet når det mest konkrete virkemiddel for å hindre kø, kork og kaos rundt byene våre er en ekstra avgift ved bygrensen på 40-50 kr. Hvor er hensynet til småbarnsforeldre som sliter med både tidsbudsjettet og husholdningsbudsjettet?

Høyre har varslet kamp mot rushtidsavgift og for en bedre kollektivtransport og bedre veier. Dette blir en valgekampsak – og det gleder jeg meg til!

**Harald T. Nesvik (Frp):** Ålesund havn er Norges desidert største og viktigste havn når det gjelder verdien av fiskeeksport i dette landet. Fiskeeksporten sammen med en betydelig eksport fra møbel-, prosess- og mineralindustrien gjør Ålesund havn til Norges fjerde største havn når det gjelder eksport i Norge.

Ålesund havn er i dag en tidsmessig havn som tilfredsstiller de krav som stilles til et moderne havnean-

legg av i dag. Ålesund har bevisst satset på å tilrettelegge forholdene for næringslivet, slik at varene kan skipes ut på en skikkelig måte. De siste årene har Ålesund sørget for at det er blitt bygd ny containerhavn og en ny fiskerihavn, og det planlegges også ytterligere havneutbygginger, slik at en kan tilfredsstille framtidens næringer når det gjelder hva slags behov de har for å få skipet ut sine produkter.

Det har i lang tid i denne sal vært snakket om viktigheten av å satse på de muligheter som ligger innenfor fiskerinæringen. Men når det kommer til stykket, må jeg nok sette spørsmålsteget ved om dette er festtaler og ikke reell politikk. Skal en satse på utvikling innenfor fiskerinæringen, må det også legges til rette for at varene kan skipes ut på en skikkelig måte. Derfor er den signaleffekten som det vil ha å gi Norges desidert viktigste fiskerihavn status som nasjonalhavn, viktig.

Jeg vil også i denne salen nå oppfordre særlig Senterpartiet til å slutte seg til de øvrige sentrumspartiene. Dette er i høyeste grad distriktpolitikk, og det er viktig distriktpolitikk, fordi muligheten for fiskerinæringen og annen industri i distriktene til å skipe ut produktene sine er avgjørende for om industrien kan overleve i distriktene.

Jeg håper også at en del av representantene fra Arbeiderpartiet vil støtte denne saken, for det er veldig viktig. Fylkestinget i Møre og Romsdal med senterpartiordføreren i spissen har bedt om at Ålesund havn gis nasjonalhavnstatus. Også de lokale arbeiderpartipolitikere ber om det samme. Jeg håper at man i denne sal kan gi den denne statusen nå.

Fremskrittspartiet ser også viktigheten av at Karmsund havn får den nasjonalhavnstatusen som en ønsker. Det er også et distrikt med stor, ekspansiv vekst, som ønsker å legge til rette for en næringsutvikling som gjør at distriktet fortsatt kan ha et næringsliv som kan vokse seg stort. Fremskrittspartiet vil derfor støtte forslag nr. 19 om at Karmsund havn også gis nasjonalhavnstatus.

**Åse Gunhild Woie Duesund (KrF):** Det har over lang tid vært vanskelig å få penger til samferdsel på Sørlandet. Frustrasjonen over manglende veibevilgninger har vært stor.

Med liten andel av vei som har motorveistandard, med høyt ulykkesnivå, lav fremkommelighet og store miljøproblemer har det etter hvert blitt et folkekrav at «nå er det vår tur». Dette samholdet og denne enigheten blant politikere og næringsliv førte til en aksjon som ble lagt merke til. Det er ikke ofte en ser skipsredere, rektorer, lokalpolitikere, investorer og en biskop ta på seg refleksvester og toge gjennom hovedstaden! Kravet var flere veimillioner, og at tempoet må økes dersom vi skal lykkes med vår visjon om å bygge opp og opprettholde næringsliv, etablere nye arbeidsplasser og studieplasser og skape robuste og trygge lokalsamfunn.

Aust-Agder har ikke bare tenkt å forlange alt fra andre. Vi har vært villige til å betale mye selv gjennom bompenger. Vedtak om to bomstasjoner har vært klare signal om at vi lokalt har vært villige til å bruke egne midler.

**(Woie Duesund)**

Både den forrige og dagens samferdselsminister har uttalt seg positivt om delvis bompengefinansiert utbygging av deler av E18 i Aust-Agder. Jeg er takknemlig for at samferdselsministeren har holdt ord, og jeg støtter innstillingen. Fremskrittspartiets motstand mot bompenger hadde skjøvet utbygging av E18 langt ut i tid.

For å kunne forsere utbyggingen ytterligere synes jeg det ser svært lovende ut om flere av parsellene mellom Øygardsdalen og Dyreparken blir utbygd på grunnlag av en OPS-organisering. En smal firefelts vei må velges om en skal bygge for fremtiden. Sommerdøgntrafikken ligger alt i dag 35 pst. høyere enn normal trafikk og sier mye om behovet.

Til slutt vil jeg takke samferdselskomiteen for at dere har sett og lyttet til en landsdel som er helt avhengig av en bedre infrastruktur. Men jeg ber dere om å høre enda bedre etter, for Aust-Agder trenger enda mer midler enn det det er lagt opp til i Nasjonal transportplan. Vi forventer konkret oppfølging i de årlige budsjettene slik at vi kan komme på nivå med resten av landet.

**Presidenten:** Presidenten minner om at all tale skal rettes til presidenten.

**Torbjørn Andersen (Frp):** Det fremstår for Fremskrittspartiet som svært uforståelig at det politiske flertallet i Norge fører og vil fortsette å føre en «gjerrigpolitikk» for veibygging her til lands, når Norge i dag vitterlig er et av verdens rikeste land, samtidig som behovet for bedre vei er svært så tydelig i mange fylker. Kanskje mer enn i noe annet land trenger vi i Norge et tidsmessig og effektivt veinett, for å binde sammen vårt langstrakte land til fordel både for lokalbefolkning, for distriktene, for regionene og ikke minst for næringslivet. Men Norge er faktisk en sinke på veibygging, og satsing på å oppgradere veinettet burde derfor vært langt sterkere prioritert i Norge enn det flertallet legger opp til i Nasjonal transportplan.

På vegne av hele Sørlandet vil jeg understreke at standarden på E18 på Sørlandet lenge har vært så dårlig at betydelig økte statlige midler burde vært bevilget til en langt raskere og tiltrengt utbygging av en bedre stamvei på Sørlandet, uten at det var nødvendig å sette opp to nye bomstasjoner på E18 bare i Aust-Agder fylke. Oppsettingen av disse bomstasjonene oppfattes som uforståelig for folk flest i Agder, når en ser hvordan norske bilister fra før blir belastet med alle mulige bilrelaterte avgifter. For alle vet at finansielt sett burde oljenasjonen Norge, som nå har en utenlandsformue på 586 milliarder kr, ha mer enn nok kapital til å finansiere utbygging av en firefelts motorvei fra Oslo til Kristiansand uten å måtte melke bilistene i Agder-fylkene med disse bomstasjonene, som alle partier unntatt Fremskrittspartiet nå går inn for. Fremskrittspartiet går inn for at E18 fra Oslo til Kristiansand utbygges som en firefelts motorvei i Nasjonal transportplan-perioden, men altså uten å gå inn for den type bomstasjoner det nå legges opp til.

Som sørlending må jeg si at jeg er skuffet over Regjeringens mangel på vilje til å satse mer statlige midler på en bedre stamvei på Sørlandet. Det viktigste for Regjeringen synes å være å innkreve stadig nye avgifter fra bilistene, uten at dette skal tilbakeføres veiformål. Dette rimer rett og slett ikke. Den manglende forståelse hos det politiske flertall for å se viktigheten av et effektivt veinett her i landet forunder meg mildest talt, når vi ser hvor stort behovet er for bedre veier, samtidig som landet finansielt sett altså er i en situasjon der statskassen er mer velfylt enn noen gang.

**Jan Petter Rasmussen (A):** På grunn av tragiske ulykker har jernbane og sikkerhet stått i fokus det siste året. Det er nå tvingende nødvendig å være i forkant for å unngå ulykker.

Drangsdalen på Sørlandsbanen er kanskje den mest risikofylte og rasutsatte jernbanestrekningen her i landet. Sammen med Arbeiderpartiets jernbanepolitiske talsmann, Sverre Myrli, var jeg på befarings i Drangsdalen i fjor høst, og det var skremmende det vi fikk se. Sporene etter ras, og store steinblokker ved siden av banelegemet, gjorde inntrykk. Det har også hendt at opprydningsmannskaper har måttet rydde E39, som går parallelt med jernbanen, for utraste steinmasser. Sist høst, som var temmelig våt, måtte banemannskapene ut både sent og tidlig.

En rekke sikkerhetstiltak er satt i verk, og det er begrensninger på kjørehastigheten for alle tog, det være seg Signatur eller godstog. Høyeste tillatte hastighet ned dalen er 20 km/t, opp 40 km/t. Ved siden av det rent sikkerhetsmessige, som selvfølgelig er det viktigste, holder det heller ikke for et fremtidsrettet NSB å ha slike fartsrestriksjoner. Da taper en i konkurransen. Vi kan ikke fortsette å spille hasard i forhold til sikkerheten i Drangsdalen. På det høyeste er det 80-85 meter ned til E39. Jeg tør nesten ikke tenke på hvilket omfang en eventuell ulykke kan få.

Jeg hadde selvfølgelig håpet at ny tunnel på strekningen i utgangspunktet hadde ligget inne i Nasjonal transportplan. Når det ikke var tilfellet, ble målet å få prosjektet inn i planen og omtalt ved behandlingen i Stortinget. Når jeg leser i innstillingen hva andre partier sier om fremtidig satsing på jernbane, blir jeg både forbauset og skuffet over at det kun er Arbeiderpartiet og Venstre som nevner Drangsdalen. Det er imidlertid fremdeles mulig under dagens debatt for andre partier å signalisere hva de mener om strekningen.

De andre prosjektene som Arbeiderpartiet nevner sammen med Drangsdalen for vurdering ved rulleringen i 2004 – Eidangertunnelen, Ringeriksbanen og Grenlandsbanen – er alle prosjekter av en helt annen størrelsesorden enn Drangsdalen. Derfor tror jeg at Drangsdalen-prosjektet, som er kostnadsberegnet til 450 mill. kr, vil tvinge seg fram. Det er kun ny tunnel som kan gi en varig god løsning på denne strekningen.

Det må tross alt være riktigere å sikre de eksisterende jernbanestrekninger før en bygger nye. Drangsdalen, som fysisk sett ligger i Lund kommune i Rogaland, er

ikke noe lokalt prosjekt, men et nasjonalt prosjekt som går både på sikkerhet og regularitet på Sørlandsbanen.

**Torny Pedersen (A):** Det er vanskelig å spå nøyaktig om samfunnets utvikling i et tjuårs perspektiv, men det vi vet, er at næringer som fiskeri og oppdrett har store utviklingsmuligheter i framtiden. Mange av disse næringene ligger i Nord-Norge og spesielt i Nordland, og vi vil få mange utfordringer på transportsiden i årene framover. Det vil kreve både opprusting og utbygging av infrastruktur. Skal våre verdier på markedet, og skal Norge tjene penger, må vi ha bedre transportmuligheter i distriktene der disse verdiene ligger.

E6 over Korgfjellet planlegges påbegynt i år, og det er meget bra. Dette er en viktig del av prosjektet Helgelandskrysset. Det er helt nødvendig at hele dette prosjektet blir gjennomført i sin helhet etter vurderingen av transportplanen i 2004.

Lofotens fastlandsforbindelse, Lofast, ligger inne med 500 mill. kr første del av perioden. Dette er vi i Nordland veldig glad for. Fornuften har seiret. Blindveien til en halv milliard kroner blir borte, og næringslivet i Lofoten får flere muligheter til samordning av transportsystemene, som er et mål for Arbeiderpartiet.

Nordland har en jernbane. Jeg vil påstå at i de siste 20 årene har denne jernbanestrekningen vært landets lengste sidespor, som bare lå der. Men nå er det sidesporet oppdaget på nytt, og Nordlandsbanen får en del forbedringer. Banen har fått nye togsett og har dermed betydelig kjøretidspotensial. Men dessverre kan dette ikke nyttiggjøres på grunn av infrastrukturen på deler av banen. Det største problemet er altfor lange avstander mellom kryssings-sporene. Dette skaper kapasitetsproblemer, og resultatet blir forsinkelse av gods og dermed tap for næringslivet.

I januar i år ble det satt inn Agenda-tog – lokaltog – på strekningen Bodø–Rognan, med noen avganger til Mo i Rana og Mosjøen. Dette toget kan ikke få optimale ruteavganger på grunn av de manglende kryssingssporene, som igjen er avhengig av fjernstyring. Dette flotte kollektivtilbudet kan få problemer med å bli lønnsomt uten flere og bedre avganger. I første del av transportplanperioden vil Nordlandsbanen få fjernstyring og automatisk togstans. Dette skal installeres på strekningen sør for Mosjøen og ikke der Agenda-toget kjører. Dette må de ansvarlige se på på nytt.

Arbeiderpartiet ønsker å være realistiske og mener at en ytterligere økning på samferdselsbudsjettet med 5 milliarder kr i en tiårsperiode er mål som skal gjennomføres. Det er ikke ønskelig med en reprise på Høyres og sentrumpartiens overbud fra 1997 på over 5 milliarder kr til vegsektoren, som ingen i dette landet har sett en krone av.

Og til slutt: Jeg vil på det sterkeste fraråde at Nordland vegkontor slås sammen med andre vegkontor i landsdelen. Dette på grunn av geografi og avstander.

**Petter Løvik (H):** Som representant for eit ferjefylke skal eg innrømme at eg blei sjokkert då Regjeringa la fram sitt forslag om tidsdifferensiering av ferjetakstar.

Det vil i praksis seie at dei ville straffe dei som må reise til og frå jobb på bestemte tider, altså ein ekstraskatt på arbeid. Sjøkket gjekk over til ei slags forundring då eg såg komiteinnstillinga og Arbeidarpartiet sine merknader der, der dei ber om at det:

«i forbindelse med mer aktiv bruk av tidsdifferensierte takster legges særlig vekt på at dette ikke unødvendig skal ramme brukere som er avhengig av å reise på bestemte tider økonomisk, og om at departementet ser på muligheter for å motvirke dette, for eksempel gjennom rabattsystemer».

Spørsmålet mitt er då: Viss det ikkje er dei som reiser på desse tidene, dei skal ramme, kven er det då dei vil ramme? Dette står ikkje til truande, og stortingsfleirtalet har heldigvis avvist dette forslaget.

Regjeringa var også negativ til å kunne bruke innspar-te ferjesubsidiar til delfinansiering av vegsamband. Eg er veldig glad for at komiteen opnar for at dette kan vere ei mulegheit. I mitt heimfylke er dette svært aktuelt spesielt for Nordøyvegen og Imarsundprosjektet. Det siste prosjektet, Imarsundprosjektet og riksveg 680, er også svært viktig når det gjeld transport til og frå Tjeldbergodden. I den samanhengen vil eg minne om kva ein samla komite sa ved behandlinga av stortingsmeldinga om kyststamvegen. Då sa dei:

«Komiteen vil ellers peke på viktigheten av rv 680 for å sikre Tjeldbergodden en god forbindelse mot korridoren.»

Det er blitt sagt her i kveld at det ikkje betyr så mykje kor mykje pengar ein legg inn i planen. Det må kome i dei årlege budsjetta. Det siste er formelt rett, men det betyr faktisk nokså mykje kor sterkt dei ulike partia signaliserer at ein vil satse på transport og samferdsel. Det betyr ein del når Høgre legg på tett på 9 milliardar kr i tiårsperioden til samferdsel. Det betyr mykje når Høgre legg inn 350 mill. kr ekstra på riksvegane i Møre og Romsdal, som faktisk er det fylket har bede om for å oppfylle si prioriteringsliste, og det betyr ein god del når Høgre legg inn 40 mill. kr ekstra på den utsette strekninga mellom Nordfjord og Volda. Høgre vil følgje opp dette. Vi meiner alvor med det. Når vi legg inn dette, vil det bli oppfylt, og eg håpar at også dei andre partia denne gongen vil følgje opp det dei lovar her.

Til slutt nasjonalhamnstatus for Karmsund og Ålesund. Ein sprekk i sentrum kan her sjå ut til å velte mulegheitene for å få dette til, og eg vil på det sterkaste oppmode om at Senterpartiet støttar desse forslaga, som vil vere eit lyft for Kyst-Noreg.

**Vidar Bjørnstad (A):** Ønskene og behovene på samferdselssektoren er nesten utømmelige. Det er allikevel budsjettmessige grenser som alle må forholde seg til. Jeg registrerer at det ikke er så mange som vil gjenta øvelsene fra tidligere med å sette opp drømmelister som aldri er blitt fulgt opp. Innenfor det økonomisk mulige kan heller ikke alle deler av landet ha enerang.

Som representant for Akershus vil jeg imidlertid vektlegge noen prioriteringer som kommer mitt fylke og særskilt Asker og Bærum til del. For det første er jeg glad

for at kollektivtransporten kommer høyt opp ved at det bevilges nok midler til å fullføre dobbeltsporet Skøyen–Asker. For det andre er jeg fornøyd med at det tas et viktig steg for å bedre veien på strekningen Sandvika–Sollihøgda ved at det skal brukes 550 mill. kr på E16 på strekningen Wøyen–Bjørum, finansiert ved statlige midler og bompenger fra Oslopakke 1. Jeg skulle selvsagt ha ønsket meg mer til flere prosjekter på denne veistrekningen nå, men jeg vil uansett jobbe for realisering av disse i perioden fra 2005 ved rullering av transportplanen. På E16 gjennom Bærum vil jeg i tillegg mene at man trenger ytterligere trafiksikkerhetsarbeid utover de større prosjektene, fordi det er et svært tettbyggt strøk med stor ulykkesbelastning.

Det tredje punktet jeg er fornøyd med, er komiteens poengtering av at det blir en rask avgjørelse av hvordan Fornebu-området skal betjenes med kollektivtransport. Det er helt nødvendig for å videreføre planer og utbygging av et viktig bo- og næringsområde i vestregionen.

Det er mange prosjekter landet rundt som ikke har fått plass innenfor de økonomiske rammene som har vært tilrådelig. Det gjelder også E18 på strekningen Oslo–Asker. Denne saken vil jeg ta opp igjen ved rullering av transportplanen i 2004 og herunder se på ulike alternativer for finansiering utover den statlige medvirkningen.

Jeg merket meg at representanten Sanner fra Høyre ville bruke valgkampen veldig mye til spørsmål om veiprising der man i dag gir hjemmel til å kunne innføre det ulike steder rundt omkring i landet. Her er min oppfordring til Sanner at han ikke trenger å rushe, i den forstand at for Oslo og Akershus-området vil det heller ikke være aktuelt før man har avviklet bompengeringen i 2007.

Alle kunne ha ønsket seg mer, men jeg er fornøyd med satsingen i Oslo og Akershus og de sentrale befolkningsområdene som behandlingen av transportplanen her i dag representerer, med Arbeiderpartiets støtte.

**Astrid Marie Nistad (A):** Nasjonal transportplan er eit dokument som mange her i landet har hatt store forventningar til, også mitt fylke Sogn og Fjordane. Alle ønsker høgare økonomiske rammer, for alle har prosjekt som skulle ha vore løyste fort, til beste for folk og næringsliv.

Eg er like fullt nøgd med den auken som Arbeidarpartiet har fått til i fylket mitt, ikkje minst fordi ein har teke fatt i fire utfordringar innan vegsektoren som i høgste grad er av vital verdi for Sogn og Fjordane. Utbetring av vegen gjennom Lærdalsdalen i høve til den trafikkveksten som kjem av den nye Lærdalstunnelen, er omtalt og gjevne opning for utbetring i planperioden mellom Borlaug og Steinklepp. I tillegg har vi òg fått midlar til utbetring av Stigedalen, medan vi ventar på den framtidige vegtraséen mellom Nordfjordeid og Volda, Kvivsvegen.

Eit anna vegsamband som først og fremst har vore dårleg handsama av så vel statlege som fylkeskommunale organ, er Dalsfjordsambandet. Eg er glad for at det er stor semje i komiteen om at sambandet bør prioriterast opp av Sogn og Fjordane fylkesting, og at Arbeidarpartiet og Høyre har peikt på at det kan vere moglege å priori-

tere dette fram på grunn av andre innsparingar både i ferjesamband og anna kommunalt samarbeid mellom dei kommunane det gjeld. Dette er også noko som ordførarane i kommunane Askvoll, Fjaler og Hyllestad har peikt på i brev til komiteen, og arbeidet er alt i gang. Eg er ikkje i tvil om at bru over Dalsfjorden vil gje verknader i redusert reisetid, reduserte transportkostnader, vekst i verdiskapinga og eit betre miljø for alle som bur i denne regionen.

Mitt fylke er eit av dei fylka som verkeleg har teke på seg ansvar for å få gjennomført store vegprosjekt og ferjesamband ved at vi sjølve har teke på oss høge bompengesatsar. Eit av desse er Rv 5 Fjærland–Sogndal, med store utlegg for næringslivet. Her er det ikkje snakk om bompengar på 20 kr, men nærare 145 kr for dei minste bilane. For eksempel for næringslivet i Florø som er store på fisk, har dei bompengar på vegen Naustdal, Fjærland og ferjestrekninga Mannheller–Fodnes. Det vil seie at dei berre i bompengar og ferjer har utlegg som ikkje kan samanliknast med andre vegstrekningar i landet. Eg er difor svært glad for den fleirtalsmerknaden som Arbeidarpartiet er med på, som opnar for at sentrale styresmakter må sjå på dei bompengesprosjekta som tykkjast ha dei høgste og mest urimelege kostnadene for trafikantane. I ettertid, etter at dette prosjektet vart bygt, har styresmaktene sett i verk ei kommuneregulering mellom Balestrand og Sogndal, slik at Fjærland i dag høyrer til Sogndal. Med dei høge bompengesatsane som er i Fjærland, er det med på å dele kommunen i to, med alt det betyr for mangel på sosial kontakt på alle område.

Eg vil òg knytte nokre få ord til utbetringa som eg ser må kome på dei framtidige kortbaneflyplassane for å sikre tryggleiken. Eg vil spesielt nemne Sogndal flyplass, som med få midlar vil kunne få auka tryggleik og nær 100 pst. regularitet. Eg ber om at samferdsleministeren og departementet snarast ser på å få løyvt midlar til denne utbetringa.

**Bent Høie (H):** Stavanger-området er et av de sterkest pressede områdene i landet. Det kreves derfor en sterk samordning av areal- og transportplanlegging. Derfor har kommunene og fylkeskommunen gått sammen om en høyere arealutnyttelse innenfor eksisterende tettstedareal, og da særlig i bybåndet Stavanger–Sandnes. En slik samordnet strategi forutsetter et effektivt og godt kollektivtilbud. Derfor er det veldig gledelig at et stort flertall i innstillingen går inn for å forskyve utbyggingen av dobbeltsporet mellom Stavanger og Sandnes til første del av planperioden.

Jærbanen har vært en suksess, men nå er kapasiteten sprengt. Når en i årene fremover får en ytterligere utbygging langs denne banen, er det viktig at kollektivtilbudet er på plass, slik at den enkelte familie allerede fra begynnelsen av planlegger sin hverdag ut fra dette.

Samferdselsinvesteringer har stor samfunnsøkonomisk nytte, men investeringene kan også gi direkte reduksjoner i utgifter f.eks. til dyrere transportløsninger. Til nå har det vært umulig å se dette i sammenheng, og det finnes sikkert mange finurlige begrunnelser for dette,

men det må jo være åpenbart at for staten ville det være en fordel å fjerne ferjetilskudd som vil eksistere i uoverskuelig framtid, og investere i veiprosjekter. Derfor er Høyre glad for at vi nå har fått en enstemmig komite med oss til å be Regjeringen komme tilbake med ulike modeller for hvordan vi på den måten kan få realisert flere samferdselsprosjekter.

Men det er jo ikke bare i form av ferjetilskudd staten kan spare penger. Et annet eksempel som er nevnt, er kommunesammenslåinger. Nye samferdselsprosjekter er åpenbart viktig for å kunne få et mer rasjonelt offentlig tjenestetilbud.

Stortinget behandler i dag også T-forbindelsen mellom Karmøy og Kyststamvegen. Dette er et viktig prosjekt for å sikre en god forbindelse mellom de befolkningstunge områdene på Haugalandet. Dagens forbindelse har ikke tilstrekkelig kapasitet, og en utvidelse av denne ville få dramatiske konsekvenser for alle som bor langs dagens hovedtrasé. Når Høyre kan gå inn for denne bompengepakken, er det fordi innbyggerne på Karmøy har vært med på å finansiere utbyggingen av E39 mellom Rennesøy og Bokn. Det har hele tiden vært en forutsetning at T-forbindelsen skulle være en del av denne utbyggingen.

**Bror Yngve Rahm (KrF):** Behovet for å styrke samferdselssektoren er påtrengende, og engasjementet når vi tar opp samferdsels spørsmål, bekrefter jo viktigheten av dette i alle deler av landet. Det utløses stor debatt og stort engasjement fra både politiske myndigheter og vanlige mennesker.

Kristelig Folkeparti ønsker å fokusere på kollektivtilbudet. Vi løfter spesielt fram jernbanen, og jeg føler behov for å understreke tydelig overfor Stortinget at Telemark faktisk er det eneste fylket som har et jernbaneprosjekt øverst på sin prioriteringsliste når det gjelder samferdsel. Det er et samstemt fylkesting som har vedtatt at Eidangertunnelen skal være førsteprioritet. Dette er et miljøvennlig prosjekt, det er kollektivsatsing som vil bedre forbindelsen mellom Grenland og Oslo, en region på 100 000 mennesker som – berettiget – opp gjennom mange år har fryktet at de har blitt hektet av i samferdselssammenheng. Jeg vil derfor håpe at vi i ettertid, når ytterligere bevilgninger til Eidangertunnelen skal på plass, faktisk ser at Telemark må bli prioritert for dette.

Jeg håper også det med bakgrunn i det er mulig å gi en viss premie når det gjelder veispørsmål. Telemark har gjennom mange år slitt – statsråden er kjent med det – og jeg ser at det etter hvert har seget inn både i komite, i departement og i vegdirektorat at vi faktisk ligger svært, svært langt etter når det gjelder vedlikehold av veinettet i Telemark. Vi har en lang vei å gå før vi kommer opp på landsgjennomsnittet.

Jeg vil samtidig få lov til å si at jeg er glad for at planen har inntatt E134, som er en viktig øst-vest-forbindelse i øvre deler av Telemark. Jeg håper at den vil kunne la seg realisere så raskt som mulig.

La meg også si at vi har jo hatt en debatt i denne salen når det gjelder jernbaneforbindelsen mellom Notoddenområdet og Grenland, den såkalte Bratsbergbanen og time-

togprosjektet, og jeg har bare lyst til avslutningsvis å si til statsråden at jeg er tilfreds med det initiativ som nå er tatt for at denne banestrekningen kommer i drift igjen. Den betyr mye for både Grenland og Notodden, og jeg håper at vi nå etter mye fram og tilbake i debatten omkring denne banestrekningen kan finne en varig løsning, som er av stor betydning for Telemark.

Jeg har også lyst til å si at vi har en rekke andre veiprosjekter i Telemark, men at vårt primærbehov for øyeblikket er å få utbedret det veinettet vi allerede har. Så oppfordringen må bli at når vi skal løfte nødvendige vedlikeholdsmidler, bør Telemark komme svært langt fram på prioriteringslista, noe jeg på en måte føler at planen også tar høyde for gjennom de merknader som der er inntatt.

**Leif Helge Kongshaug (V):** Etter Venstres mening er det mange viktige prinsipielle skritt i riktig retning i innstillingen fra komiteen om Nasjonal transportplan, men det går for smått. Det er oppsiktsvekkende at en ikke vil legge større trykk på nytenkningen for å finansiere viktige samferdselsprosjekt for kyst og distrikt.

Mens frustrasjonen brer seg i fraflyttingskommuner og et framtidrettet næringsliv skriker etter arbeidskraft og hjelp til å skaffe bedre infrastruktur, vil flertallet sende forslaget tilbake til Regjeringen og be om nærmere drøfting og vurdering. Nå må Stortinget vise beslutsomhet.

At Venstres klare forslag om at sparte tilskudd til ferjedrift skal kunne brukes i finansieringen av ferjeavløsningsprosjekt, ikke får flertall, men at saken skal tilbake til departementet for så å komme igjen til Stortinget senere, er rett og slett oppsiktsvekkende. Slik har det nå gått i ca. ti år. Dette har vært et unisont ønske fra Kyst-Norge i årevis, og det kan gi drahjelp til mange prosjekt uten økte kostnader for staten. Dette gjelder f.eks. prosjekt i mitt fylke, som Imarsundet og Nordøyvegen.

Kyst-Norge trenger en offensiv og en nytenkende samferdselspolitikk, ikke minst med tanke på verdiskapingen knyttet til havbruk og marine næringer. Hvorfor er det ikke beslutsomhet nok i denne salen til å gi Karmsund og Ålesund havner status som nasjonalhavner her og nå? Igjen skal en komme tilbake til spørsmålet ved en senere anledning. Vi snakker om Norges største og viktigste fiskerihavn, Ålesund – en tredjedel av fiskeeksporten i Norge går over Ålesund – Norges fjerde største eksporthavn totalt sett, som ligger i et område med stort vekstpotensial i næringen som er utpekt som bærebjelken for framtida vår, og så evner ikke et flertall her og nå å beslutte status som nasjonalhavn for Ålesund. Det er uforståelig. At Arbeiderpartiet svikter er én ting, men at Senterpartiet ikke slutter seg til og dermed gir flertall, er oppsiktsvekkende.

For Venstre er det også viktig å få avsatt en egen pott til rassikring, dette for å gi signal til innbyggere og skoleelever som i dag får stengt veien på grunn av rasfare, der det blir etablert midlertidig ferjeavløsning, om at dette er det viktig å få gjort noe med. Her er mye bra, men mangel på beslutningsdyktighet i en del parti skjemma saken.

Også når det gjelder forsøk med OPS-prosjekt, er satsingen for smal. Skal en hente inn de beste og bredeste erfaringene, må en prøve dette ut på flere ulike typer prosjekt, avgrensede og lett målbare i effekt. Et slikt prosjekt er Atlanterhavstunnelen. Men nei, heller ikke for flertallet er dette – selv uten kostnader for staten – et aktuelt prosjekt. Det er for smått i en tid som krever handling.

**Odd Einar Dørum (V):** La meg først uttrykke en stor glede over at komiteens innstilling inneholder så mange positive formuleringer om å endre den tradisjonelle tenkningen om havn i Oslo at det er grunn for alle som har kjempet for dette, å ta det til gledelig etterretning. Her er det nå åpnet for at man skal tenke regionalt, og for at noen av landets viktigste byutviklingsområder ikke skal sløses bort som plass for tomme containere. Jeg gratulerer komiteen med innstillingen på dette punkt, selv om Venstre har markert noen nyanser sammen med SV.

Når det gjelder kampen om utviklingen av Fjordbyen, gratulerer jeg også komiteen for at man har motstått presset for å undergrave Bjørvika-løsningen. Man har godtatt spleiselaget så langt, der man i tillegg til statlige penger bruker bompenger og kommunale bidrag. Nå er utfordringen – og via presidenten sender jeg den til statsråden – at statsråd Kosmo virkelig får det selskapet som skal til for å forvalte alle eiendommene, opp og stå, og det raskt, for det er nødvendig for å skape tillit lokalt til at dette kan løses.

Jeg er også glad for at prosjektet Mosseveien, som en del av Fjordbyen i Oslo, har nådd opp på én måte. Det nådde dessverre ikke opp som OPS-prosjekt, der er Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre i mindretall. Men så langt jeg har lagt merke til i samtlige kommentarer knyttet til det som jeg tror er en nødvendighet, nemlig trafikantbetaling i Oslo, er Mosseveien nevnt som et sentralt prosjekt. Det er nevnt av Arbeiderpartiet og SV. Det er så langt jeg kan se nevnt av Fremskrittspartiet. Det er nevnt av Høyre. Det er nevnt av Venstre. Det er nevnt av Kristelig Folkeparti og Senterpartiet. Det i seg selv bør de ildsjelene som har jobbet for dette prosjektet, ta til seg som en anerkjennelse for eget arbeid, fordi de i tillegg til OPS-løsningen også har åpnet for andre alternative løsninger. For å si det slik: De har nesten tenkt som praktiske vestlendinger selv om de kommer fra hovedstaden – og det er fra min munn en pen og hyggelig kompliment!

Når det gjelder kollektivtransporten, skulle jeg ønske at flere i komiteen hadde fulgt Venstre på to viktige punkter i Oslo-området, nemlig åpnet for at kronene som nå skal legges på i bomringen, ikke bare skal brukes til nytt utstyr i forbindelse med T-baneringen, men allerede fra dag én brukes til å fornye det gamle, nedslitte utstyret. Og jeg skulle ønske at flere hadde gått inn for å legge statlige kroner inn i det å fornye materiellparken på det største skinnegående transportsystemet i Norge, det som frakter 70 millioner passasjerer i året – og det er nesten tre ganger mer enn NSB til sammen. Men jeg regner med at de initiativene Venstre har tatt her, vil føre fram på samme måte som vi opplevde i Oslo i fellesskap med

Høyre og Kristelig Folkeparti å få til en ekstraordinær satsing på T-banen.

Til slutt vil jeg beklage at hele komiteen, med unntak av Venstre og SV, åpner kollektivfeltene for å leke amerikansk på norsk, at man nærmest skal få lov til å kjøre privatbil med passasjerer, en ordning som Transportøkonomisk institutt, taxinæringen og Transportbedriftenes Landsforening har advart mot. Saksordføreren, som er fra det største partiet, kommer fra en del av landet hvor det knapt nok finnes kollektivfelt, så jeg ønsker ham velkommen hit når køene er der og irritasjonen stiger. Da skal representanten Røtvei og jeg ha et lite stevнемøte!

**Jorunn Ringstad (Sp):** I innstillinga ligg det to mindretalsforslag om å gi nye hamner status som nasjonalhamn. Det eine forslaget gjeld Ålesund hamn, i det andre forslaget er både Ålesund hamn og Karmsund hamn foreslått gitt nasjonalhamnstatus.

I Nasjonal transportplan blir det vist til at komiteen ved handsaming av St.meld. nr. 46 for 1996-97, ei melding som hadde som tittel «Havner og infrastruktur for sjøtransport», sa ifrå at det er trong for gjennomgang av hamne- og farvatnlovgivinga. I Nasjonal transportplan står det at dette arbeidet er starta opp, og at ein naturleg del av lovrevisjonen skal vere gjennomgang av klassifisering samt organisering og styreform for hamner.

Eg har heile tida sett det som naturleg at dette arbeidet vart lagt til grunn før ein gjekk vidare med klassifisering av hamner. Når eg høyrer fiskeriministeren i innlegget sitt i dag og i svar på ein replikk frå representanten Jan Sahl gi uttrykk for at utvalet som m.a. skal vurdere klassifisering av hamner, ikkje vil bli ferdig før langt ut på hausten, byrjar mitt tålmod å bli tynnslite. Det vil nemleg seie at det kan gå både ny vinter og ny vår og kanskje endå lenger før Stortinget får sendt over saka om klassifisering av hamner. Og med bakgrunn i den lange tida som vil gå før Stortinget får saka frå Regjeringa, vil Senterpartiet støtte forslag nr. 19 om å gi Ålesund hamn og Karmsund hamn nasjonalhamnstatus.

Eg har forstått at svaret mitt på replikk frå min samfylking representanten Sverre J. Hoddevik ikkje fall i god jord. Det undrar meg lite grann, for det er ikkje fyrste gongen eg har svara på eit spørsmål med tilsvarande innhald. Ja, det har faktisk hendt fleire gonger, og svaret mitt har vore omtrent det same som det var i dag. For det andre har eg gitt ei skildring av resultatet av budsjettforhandlingane dei to fyrste åra i denne perioden. Eg kan ikkje sjå at det er nokon grunn til å gi andre forklaringsar på ein budsjettavtale, når vi svart på kvitt kan sjå kva resultatet har vorte. Eg reknar med at representanten Hoddevik og eg kanskje kan få fleire debattar der replikkordvekslinga vil gå i nokolunde same retning.

A u d B l a t t m a n n hadde her tatt over presidentplassen.

**May Britt Vihovde (V):** Etter ein slik lang debatt er det mykje ein har lyst til å kommentera. Men det er eit inntrykk iallfall eg sit igjen med, og det er kjensla av at

alt det som dei andre partia, utanom Arbeidarpartiet, har foreslått, er valkampuspele, og det har eg lyst til å tilbakevisa. For når Venstre har jobba med Nasjonal transportplan, har lagt våre prioriteringar og skrivt våre merknader, så er det faktisk fordi me meiner dette er den transportpolitikken me ønskjer å føra. Me ønskjer å presse på og å prioritera dette. Eg har merka meg at veldig mange talarar frå Arbeidarpartiet har vore inne på enkelte prosjekt som dei andre partia òg har gått inn for og har prioritert, så det er mogleg at me på sikt kan få eit godt samarbeid.

Så er det to ting eg er oppteken av. Det eine er tryggleiken, og eg har lyst til å fokusera på tryggleiken langs kysten vår. Sigrun Eng hadde i sitt innlegg veldig mange gode moment som gjekk på samordning og samarbeid mellom alle dei ulike aktørane om tryggleiken langs kysten. Det er eit arbeid som er starta opp, og som eg ser Arbeidarpartiet vil gjennomføra, og det skal dei få Venstre si fulle støtte til. Det er eit utruleg viktig arbeid. I dag er det fem departement som er involverte i det som gjeld tryggleik langs kysten. Det pulveriserer ansvarsforholdet litt, og det er bygt vasstette skott mellom dei ulike aktørane – og akkurat mellom desse aktørane bør det ikkje vera vasstette skott. Og me ser no den store katastrofen som har skjedd utanfor Haugesund, der «Green Ålesund» i dag knakk i to. Det er ein miljøkatastrofe. Men på grunn av manglande og uklare ansvarsforhold tek det litt lengre tid å få rydda opp enn det det burde gjer. Så me skal følgja med på kva Arbeidarpartiet gjer, og så skal me gi dei vår støtte. Det er ikkje sikkert me støttar alt, men me skal iallfall vurdera dei tiltaka dei kjem med forslag om.

Me har òg ein merknad saman med Høgre og Framstegspartiet som går på det med tryggleik. Og kanskje ein no burde teke alle transportsektorane under eitt og vurdert tryggleiken, tryggleiken innanfor transportarbeid. Der har dei ulike bakgrunnserfaringar, dei har ulike verktoy dei jobbar med, men dette bør det kunna gå an å samordna.

Så er det ein ting som ikkje så veldig mange har vore inne på, og det går på framkomsttilhøve for alle. Eg er glad for at ein samla komite no seier at ein bør kunna stilla krav til transportselskapa, premiera dei som har lagt til rette gode ordningar for funksjonshemma, og at det òg gir signal til Regjeringa om at ein bør vurdera konsekvenskrav til trafikkselskapa om at det skal vera gode framkomsttilhøve.

Eg har lyst til til slutt å seia noko om forskning og utvikling, for eg synest det er veldig viktig at ein har forskings- og utviklingsarbeid på tvers av ulike departement for å sjå på om ein kan gjer framkomsttilhøva betre til alle offentlege bygg og når det gjeld samferdsel. Eg er veldig glad for at Regjeringa har gått i gang med eit arbeid for å sjå på korleis ein kan tilretteleggja transporttilhøva betre, for det er òg eit viktig arbeid, og der manglar det ganske mykje i dag.

**Sonja Irene Sjøli (H):** Jeg merket meg at representanten Bjørnstad er såre fornøyd med satsingen i Akershus, og det er oppsiktsvekkende. Han burde ta seg en tur

ut og snakke med dem som opplever kø og kork og kaos hver eneste dag på vei til og fra jobb.

Nå må politikerne ta til vettet, nok er nok, er bare en av kommentarene fra befolkningen i Akershus i forbindelse med flertallets forslag om å innføre rushtidavgift. Og reaksjonene er forståelige. Den kommer ikke før i 2007, sa representanten Bjørnstad. Men den kommer. Derfor gjelder det å protestere også i tiden framover. For dem som er avhengig av å bruke bilen i rushtiden, vil denne avgiften bety en ytterligere utgift på toppen av alle de andre. Transportøkonomisk institutt har regnet ut at dersom veiprising skal være effektivt, må prisnivået ligge på ca. 40 kr hver gang en passerer bomringen. Det blir 80 kr mer hver dag. Det skal ikke mye fantasi til for å se hvilke problemer dette vil skape bl.a. for småbarnsforeldre som er avhengig av bilen for å bringe og hente barn til og fra barnehage og skole, for så selv å komme seg tidsnok på jobb.

Svært mange har ingen mulighet til å påvirke sin egen arbeidstid. De fleste jobber mellom klokken 7 og 16, og det er alle disse som nå vil bli rammet. Om det blir gratis eller billigere å passere bygrensen på andre tider av døgnet, det hjelper ikke. Nei, rushtidavgiften vil overhodet ikke hjelpe dem med allerede stresset hverdag og slunken lommebok, og spesielt vil det ramme folk som bor i Akershus. Høyre går klart imot denne avgiften fordi den vil ramme ekstremt usosialt. Den vil ikke løse problemene med dårlig veikapasitet, den løser ikke et utilstrekkelig kollektivtilbud, den vil ikke virke trafikkregulerende og vil ikke løse problemene på det eksisterende veinettet eller kollektivtrafikken.

I dag er togene i rushtiden allerede mer enn overfylt, og spesielt strekningen Oslo–Ski og Oslo–Asker er svært vanskelig. Folk står som sild i tønne, og sikkerhetsmessig er det rett og slett uforsvarlig. Skulle det skje en ulykke, ville det kunne bli katastrofalt. For innbyggerne i Akershus er flertallets beslutning om å utsette byggingen av dobbeltsporet mellom Oslo og Ski svært dramatisk. Det betyr at innbyggerne ikke kan se fram til noen enklere hverdag.

Høyre ønsker en raskere ferdigstilling av dobbeltspor mellom Oslo og Asker og Oslo og Ski ved å ta i bruk muligheten med anbud og organisering som OPS-prosjekt. Jeg konstaterer med stor skuffelse at flertallet ikke er villig til å bidra til en slik raskere ferdigstilling. Så kø, kork og kaos på vei og jernbane vil i lang tid framover være virkeligheten for befolkningen i Akershus på grunn av flertallets manglende vilje og forståelse for problemene.

**Inge Myrvoll (SV):** Først to kjappe avklaringer. Til representanten Rasmussen: Det er det man på stortingspråket kaller en inkurie, når vi ikke har lagt inn en merknad om Drangsdalen. Det hadde vi faktisk med i 1997 da vi behandlet Jernbaneplanen. Det burde vært med nå også. Jeg vet om et par ting til som burde ha stått der, men jeg skal ikke nevne det her siden ingen andre har funnet det ut.

Så til representanten Korsberg som kom, spurte og gikk. Han lurte på hvorfor ingen andre her var opptatt av internvegene på Senja. Hvis han hadde lest innstillinga



ville han sett at alle partiene, unntatt Fremskrittspartiet, respekterer at øvrige riksveger er noe som fylkene selv skal bestemme. Vi skal gi rammen, og så skal fylkene prioritere. Det at Fremskrittspartiet ikke respekterer den arbeidsdelingen, er jo fordi de skal drive valgkamp på alle disse vegprosjektene. Vi har forskjellige beslutningsnivåer, og det får vi ha respekt for.

Så til nasjonal havn igjen. Ja, jeg var litt flåsete i min replikk i stad, men det var mye alvor i den. For jeg er litt opptatt av hvilke kriterier som skal til for å bli en nasjonal havn, og hva det skal bety for den havna. Jeg har kikket i tabellene over stykkgoods, våtbulk, tørrbulk, containere osv., og lurer på om det er mengden av gods som er avgjørende. Det er kanskje for sent å komme med forslag, men Borg ligger veldig godt an til å bli nasjonal havn – og Moss. For så vidt er ikke Halden så langt unna, eller kanskje også Måløy eller Florø, i forhold til f.eks. Karlsund. Det kan jo være andre kriterier, men jeg har ikke hørt dem. Jeg tror det er slik: Nå vedtar vi noen nasjonale havner, vi tar den og den. Bingo!

Det er faktisk ikke lagt kriterier til grunn. Derfor har jeg tålmodighet til man får kriteriene, slik at man vet hva det er man søker etter når man vedtar nasjonal havn. Så jeg må nok stemme mot disse forslagene, uansett hva Arbeiderpartiet kommer til å gjøre. – Jeg går ut fra at de også gjør det.

Til luftfart: Jeg har ikke fått noen forklaring på hvorfor det blir billigere å fly i nord, verken av representanten Sahl eller av statsråden. Jeg vil spørre slik: Hva er det som står der? Hvordan skal det skje? Og hvor mye? Men det blir ikke noe svar å få.

Så til dette med OPS. Man tror faktisk at man tryller fram penger. Det man gjerne gjør ved å gjennomføre en rekke OPS-prosjekter, er å binde framtidige statsbudsjetter, slik at Stortinget har mindre å velge i. Det betyr at når det gjelder OPS-prosjektene, er de kontraktfestet, og der må Stortinget gå inn med midler. Det betyr at hvis det blir kutt i bevilgningene, går det ut over de prosjektene som ikke er OPS, som da må ta hele kuttet. Jo flere OPS-prosjekter, jo verre blir det for de prosjektene som ikke er det. De blir stoppet eller får en dårlig framdrift. De prosjektene som har OPS-finansiering, vil naturligvis få en god framdrift. Jeg vet ikke om det er klokt å binde opp framtidige statsbudsjetter i lang, lang tid.

**Presidenten:** Presidenten er litt usikker på om «bingo» er et parlamentarisk uttrykk.

**Inge Myrvoll (SV):** Når man er så uparlamentarisk at man leker bingo, så måtte jeg bare si det.

**Ole Johs. Brunæs (H):** Komiteen peker på det usikre økonomiske fundamentet for Luftfartsverkets investeringer på flyplassene. Det er derfor viktig at avkastningskravet til Luftfartsverket må stå i forhold til de oppgaver Luftfartsverket er satt til å utføre, og til Luftfartsverkets økonomiske situasjon.

Det særlig høye avgiftsnivået som hersker i norsk luftfart, har reduserende virkning på folks reiseaktiviteter.

Dette rammer igjen inntektsgrunnlaget for Luftfartsverket. Det høye avgiftsnivået biter Luftfartsverket og passasjerene i halen, og derfor er luftfarten, som er så viktig for norsk samfunnsliv, utsatt for en trussel av negativ art, og det er potensielle passasjerer også.

Flere talere har pekt på at sjøfarten ikke er godt nok integrert i Nasjonal transportplan, noe som er en svakhet. Sjøfarten har en svært sentral plass i norsk verdiskaping og i norsk samfunnsliv. Stortinget har møtt dette ved å legge behandlingen av sjøfartens infrastruktur til samferdselskomiteen for å gi bedre helhet, bedre oversikt og bedre koordinering av alle samferdselssaker.

Imidlertid administrerer Regjeringen oppgavefordelingen annerledes. Skipsfartens infrastruktur er underlagt Fiskeridepartementet. Regjeringen er suveren i måten den administrerer sin virksomhet på. Der er vel anerkjent og respektert.

Samfunnsutviklingen går videre, uavhengig av dette, og det er om å gjøre at offentlig virksomhet tilrettelegges i forhold til utviklingen. Med utgangspunkt i dette vil det være riktig av Regjeringen å vurdere hva som er en optimal administrasjon av samferdselssektorene sett under ett, bl.a. vurdere om det kan være hensiktsmessig å legge alle samferdselssaker under ett departementet.

**Jan Sahl (KrF):** Representanten Sverre Myrllis innlegg tidligere i dag er foranledningen til mitt tre-minuttersinnlegg.

Han følte seg tydelig tråkket på føttene av mine uttalelser om manglende satsing på distriktene i forslaget til Nasjonal transportplan fra regjeringen Stoltenberg. Han påpekte at Kristelig Folkeparti i store trekk fulgte Regjeringen og derfor talte mot bedre vitende. Til det vil jeg si: Alle våre ekstra midler til veg – 5,8 milliarder kr – går i all hovedsak til distriktene. Det retter opp noe. Men det viktigste er våre sterke understrekinger i merknader om betraktelig mer brukerfinansiering i sentrale strøk for å frigjøre midler til distriktene.

Det er oppsiktsvekkende, det som samferdselsministeren opplyste, at det fremdeles ikke er gjort bindende vedtak i Oslo og Akershus om 2 kr i økning – jeg gjentar: 2 kr i økning – i bompengeringen, ikke 40-50 kr, som representanten Jan Tore Sanner kastet ut, men en økning på 2 kr. Det grenser til det uvirkelige, sett i forhold til størrelsen på bompengeneprisene i distriktene. Dersom det ikke blir lokal tilslutning til betydelig mer brukerbetaling i Oslo og Akershus, vil Kristelig Folkepartis støtte til Regjeringens opplegg falle bort.

Til fiskeriministeren: Jeg har ikke uttalt at Arbeiderpartiet har lav profil når det gjelder sjøtransporten. Tvert imot, jeg er der enig med representanten Myrvoll og kan gi ros. Men jeg har påpekt det jeg tror et flertall i komiteen er enige om, nemlig at dette ikke har fått nok gjennomslag i Nasjonal transportplan. Det var dette faktum jeg utfordret fiskeriministeren på i min replikk tidligere i kveld. Her har vi en felles jobb å gjøre for å få dette sterkere fram ved neste rullering. Så vil vi i Kristelig Folkeparti, i tråd med Jorunn Ringstads begrunnelse ut fra det svaret ministeren gav om når vi

kan få kriterier, også stemme for forslag nr. 19 i innstillingen.

Så til Ivar Kristiansen, min gode kollega på nordlandsbenken: Vi har mye å glede oss over når det gjelder bevilgninger til vårt fylke, foreslått i Nasjonal transportplan. Men når det gjelder denne pingpongkastingen om hvem som er mest troverdig, vil jeg i hvert fall slå fast at i denne planen er det Høyre og Fremskrittspartiet som presenterer de lengste prosjektlistene. Og jeg skal love at vi skal følge med på om Høyre, dersom de kommer i posisjon, finner midler til alle sine prosjekter.

Til representanten Inge Myrvoll vil jeg til slutt si at jeg hørte statsråden svare at han har registrert at prisene når det gjelder det regionale rutenettet, må ned.

**Oddvard Nilsen (H):** En lang debatt går mot slutten, men det kan være grunn til å ta opp et par ting.

Representanten Inge Myrvoll var inne på dette med riksveger, og det er viktig å få understreket at flere representanter i salen har etterspurt det. Det er altså en fordeling i dette systemet. Stortinget tar seg av stamvegene i dette landet og bevilger penger til fylkeskommunene, som så prioriterer riksvegene. Det kan være mange meninger om det systemet, men det er det vi har valgt. Det systemet er det også god grunn til å følge.

Det har vært situasjoner hvor Stortinget har bevilget en oppstartsum til riksvegprosjekt – og så står det igjen en lang rekke uferdige prosjekter rundt omkring i landet. Jeg tror at den ryddigheten som vi nå har på dette området, er til gagn for norsk samferdsel. Derfor har en samlet komitee, med unntak av Fremskrittspartiet, avstått fra å kommentere riksvegprosjekter i innstillingen. Det har komiteen faktisk forsøkt å holde i alle disse fire årene. Visse slingringer har det vært, men prinsipielt har man gjort det.

Så forsøkte representanten Nybakk å antyde at det kanskje var en viss forskjell i holdning mellom stortingsgruppen til Høyre og Oslo Høyre når det gjaldt Oslo havn. Det er det ikke. Det er full overensstemmelse når det gjelder det som måtte ligge der, slik at det iallfall er avklart.

Hvis en ser på totaliteten, vil en se at det som er nytt i Nasjonal transportplan, er at det sterkere enn noensinne er påpekt at konkurranseutsetting skal vi ha mer av i dette landet. Og – nå ser jeg at Jorunn Ringstad dessverre har gått – der gjorde Senterpartiet en feil: De er også med på disse 300 mill. kr knyttet til konkurranseutsetting, så det er faktisk allerede flertall i denne salen for å gå langs den veien.

Det andre er at det er flertall for flere OPS-prosjekter. Jeg tror også det skal være mulig å få til Mossevegprosjektet. Hvis også Kristelig Folkeparti blir med på en prioritering, skal vi få det på plass.

Når det gjelder ferjeavløsningsprosjektet, er det også solid flertall for å bruke de midlene der, også for en systemomlegging. Det er også systemomlegging på kvalitetskontrakter i samferdselssektoren knyttet til kollektivtransport. Det skal bli spennende å se hva det vil føre til. Jeg tror det kan gi et bedre kollektivtilbud i dette landet.

Så var representanten Sahl inne på noe representanten Jan Tore Sanner sa. Der tror jeg representanten Sahl har

misforstått. Det Jan Tore Sanner refererte til, var vegprisingssystemet som sådant. Og da refererte han nok en riktig sum.

Arbeiderpartiet har demonstrert i salen at det blir mye rushtidavgift etter hvert. De går altså inn for vegprising, og de har signalisert rushtidavgift på ferjer. Erik Dalheim, som ikke skal gjenvelges til Stortinget, slapp vel katten ut av sekken og sa at det kanskje var et sånt prinsipp man kunne velge. Det aner meg at vi også vil se det i kollektivtransporten om ikke så lenge.

Så helt til slutt: Aldri tidligere har så mange snakket om så mange samferdselsprosjekter, men bevilget så lite.

**Per Sandberg (Frp):** Det er helt på tampen av debatten, og det er klart at en har registrert mange flotte hilsninger hjem. Også mitt innlegg vil være en hilsen hjem, men det er samtidig et hjertesukk.

Det gjelder forslag nr. 21, fra Fremskrittspartiet, som vi sannsynligvis blir stående alene om, om å stoppe prosjektet E6 gjennom Steinkjer by. Jeg har ennå ikke på noen måte forstått at det å legge E6 gjennom Steinkjer er en fornuftig løsning, og hvorfor dette er et absolutt krav fra flertallet, både i Steinkjer og her i salen. Jeg setter store spørsmålstegn ved hvem og hva det er som gjør det tvingende nødvendig å videreføre eller anlegge en ny E6 gjennom Steinkjer. Hva er det som tilsier at dette er en fornuftig løsning i Steinkjer, men som andre steder blir sett på som veldig ufornuftig på grunn av trafikkbildet, på grunn av forurensning, på grunn av sjanser for katastrofer å la den vi holdt på å få på Lillestrøm? Jeg finner det veldig betimelig å stille spørsmål ved om det er andre motiver enn fornuftig bruk av samferdselsmidler eller fornuftige trasévalg som gjør at en i Steinkjer går i motsatt retning av alle andre steder.

Jeg er helt overbevist om at innenfor et 20 års perspektiv vil akkurat de samme som i dag ønsker denne traséen, komme tilbake med ønsket om et veivalg utenom byen. Da har altså pådriverne, både i Steinkjer og flertallet her i salen, fått bygd ut både det lokale veinettet i Steinkjer kommune og i Steinkjer by. Da har de samme politikerne, flertallet i denne salen og i Steinkjer, fått brukt flere hundre millioner, sannsynligvis 1 milliard på sikt, på å legge en europavei midt gjennom Steinkjer by – midt gjennom byområdene, midt gjennom skoleområdene.

Det største hjertesukket kommer i forhold til dem som snakker best om miljøet – Sosialistisk Venstreparti og Venstre, som i alle sammenhenger er så opptatt av å hindre forurensning, bl.a. fra biltrafikk. Disse partiene er altså nå med på å legge en europavei midt gjennom skoleområder, lekeplasser for barna – midt gjennom byområder. Jeg finner ikke noe fornuftig svar på hvorfor flertallet gjør som de gjør.

Jeg vil til slutt sitere en av innbyggerne i Steinkjer kommune, som i dag sier: Kan beslutningene være farget av at handelsstandens medlemmer, politikere og byråkrater treffes i de lukkede rom?

**Anita Apelthun Sæle (KrF):** Kyststamvegen er viktig for norsk eksportnæring. Ikkje minst fiske og havbruk

må ha ein betre stamveg mot sør dersom det maritime eventyret skal verta den nye store valutainntekta når olje-eventyret tek slutt, kanskje om 100 år eller så.

Det er viktig både for miljø, økonomi og kvalitet å investera i den vegen som må vera transportkorridor for fisk til kontinentet utanom Oslo. Heile komiteen har heldigvis slutta seg til «visjonen» om at all transport ikkje skal gjennom Oslo, og då synest eg det høyrst ut som om fornufta rår.

Det er bra og miljøvennleg å satsa på tog, og difor gjer Kristeleg Folkeparti det. Men vi skal ikkje gløyma at dei fleste hjørnesteinsbedrifter inne i ein fjordarm eller ute på ei øy alltid vil vera avhengige av vogntog.

Vestlandsindustrien krev sanneleg ikkje mykje. Dei ber ikkje om autostrada, sjølv om dei er berebjeleken i norsk økonomi, og sentrale strok kunne ikkje klart seg dersom dei ikkje fekk årlege overføringar nettopp frå Kyst-Noreg. Det dei ber om, er gul stripe i vegen, slik at trailerar ikkje må ryggja når dei møter motgåande trafikk.

Nasjonal transportplan set av – dersom eg har summert riktig – ca. 4 milliardar kr til å utbetra kyststamvegen i perioden. Det er neppe nok, men sjølvsagt mykje pengar. Kvant budsjett vil vera eit høve der ein kan auka dei veginvesteringane som er basis for at vi skal få inntekt og velstand også for barnebarna våre.

For kyststamvegen har det også mykje å seia at ferjesubsidiar kan leggast inn i bruropsjekt. Det er fornufta som endeleg sigrar når vi får dette på plass.

Som sotrastril er eg svært glad for at Ringveg Vest no ser ut til å vera sikra. Vegen frå Bergen vest til Flesland er ein kork både for næringsliv og flypassasjerar. Eg vil også understreka at Kristeleg Folkeparti vil effektivisera drift og vedlikehald innanfor samferdselssektoren også ved å auka bruken av konkurranseutsetjing og anbod. For sjølvstendig næringsdrivande som har investert i anleggsmaskinar, er dette godt nytt. Dei skal ikkje lenger sjå at Vegvesenet tek arbeid som private kunne gjort rimelegare. Det er rettferdig med lik konkurranse, det er eit prinsipp. Det vil gje meir pengar til vegutbygging og infrastruktur, og det treng landet vårt.

**Per Ove Width (Frp):** Fremskrittspartiet har i innstillingen foreslått å øke den statlige planrammen til fylkene med til sammen 8 380 mill. kr totalt i planperioden i forhold til Regjeringens forslag.

Alle andre partier enn Fremskrittspartiet har et positivt syn på bompengefinansiering. Alle andre partier enn Fremskrittspartiet er for at bilistene, eller i realiteten innbyggerne, skal betale mer til staten utover alle andre avgifter i form av bompengavgift.

For å gjøre det beste ut av andre partiers avgiftsbehov vil derfor Fremskrittspartiet tilføre fylkene økte statlige nettobevilgninger med til sammen 6 230 mill. kr totalt i perioden, noe som vil medføre at man får forsert en del prosjekter samt at bilistene vil komme styrket ut av det ved at bompengefinansieringen dermed blir redusert. Av disse bevilgningene er det til Vestfold fylke foreslått en økt bevilgning på 950 mill. kr utover det Regjeringen har

foreslått, samt reduksjon av bompengefinansieringen med 700 mill. kr. Når så galt skal være at man innfører bompengavgift, vil dette kunne bidra til at en del prosjekter i Vestfold kan bli forsert. Dette gjelder bl.a. den såkalte Tønsberg-pakken, som vil være av stor betydning for å kunne få løst de trafikale problemene i Tønsberg og omegn. Her vil staten bidra med ubetydelige 5 pst., mens innbyggerne oppå alle andre avgifter må bidra med resten, i realiteten nesten alt. Denne form for finansiering blir ofte av andre kalt spleiselag, den underligste form for spleiselag jeg har sett, når den ene part i realiteten betaler så å si alt.

Fremskrittspartiets forslag til økte bevilgninger vil også kunne føre til forsering av bygging av Torstrandtunnelen i Larvik for å kunne lede Rv 303 utenom de travleste delene av byen, et prosjekt veisjefen i Vestfold er svært opptatt av. Rv 303 skaper store miljøproblemer i Larvik, hvor det er en blanding av skolevei, stor personbiltrafikk og tungtransport fra bl.a. en betydelig steinindustri gjennom trange gater anlagt for hest og kjerre i Larviks eldste bydeler.

Fremskrittspartiets forslag til økte bevilgninger til Vestfold er et betydelig bidrag til å redusere innbyggernes smertegrense for hva man skal bli pålagt i form av avgifter samt et betydelig bidrag til reduksjon av miljøproblemene.

**Per Roar Bredvold (Frp):** Gjennom alle år har det etter Fremskrittspartiets syn blitt nyinvestert og vedlikeholdt for lite av den veimasse som Norge har og trenger. Blant de fylkeskommuner som har tapt mest, er kanskje Hedmark, noe som er svært merkelig når en ser på dette fylket. Det grenser til Sverige og har dermed en stor trafikkmengde som går gjennom fylket, spesielt innenfor næringssektoren. Det er et stort fylke med befolkningsmessig spredning, der man er avhengig av bil eller offentlig transport for å kunne komme seg på jobb eller gjøre et annet ærend.

Det hevdes at Hedmark trenger ca. 30 pst. mer til sine fylkesveier for å komme opp på et landgjennomsnitt. Og innenfor Hedmark kommer Solør, Odalen og Hedemarken dårligst ut.

Mens noen fylker har fast dekke på alle sine fylkesveier, vil det for Hedmark ta ca. 100 år før fylket får fast dekke på alle veier med det tempoet som er holdt de siste årene. Kanskje må en gjøre ting annerledes på veisektoren, slik at antall nivåer reduseres, i dag både stat, fylke, kommune og private. Her må det være mye å spare både økonomisk og ikke minst ved å arbeide rasjonelt og effektivt. Dermed blir det spennende med det prosjektet der private operatører skal drifte riks- og fylkesveier i Åsnes og Våler kommuner. Dette er et femårig prosjekt med en totalsum på mellom 50 og 100 mill. kr årlig.

Som tidligere nevnt har Fremskrittspartiet også denne gang vært grei med økning på veibudsjettet. Dermed har vi også bidratt til å prøve å gi veistrekninger bl.a. i Hedmark en etterlengtet påplussing. For at et fylke eller et distrikt skal være beboelig og ha et levende næringsliv, må og skal dette prioriteres.

Av flere prosjekter er jeg fornøyd med at Rv 2 Riksgrensen/Magnor–Kløfta er blitt prioritert. Dette er en veistrekning der flertallet i komiteen, inklusiv Fremskrittspartiet, understreker nødvendigheten av at arbeidet iverksettes snarest. Her er det mye trafikk øst-vest, og spesielt tungtrafikk, og det er en av hovedferdselsårene mellom Norge og Sverige. Fremskrittspartiet ønsker at denne strekningen bygges med motorveistandard B som minimum. På denne strekningen kan dessuten deler av utenlandsbudsjettet benyttes.

Jeg vil også nevne at rute 15 Rv 2 Kongsvinger–Elverum har store strekninger, men utilfredsstillende standard og mye randbebyggelse. Jeg kan videre nevne Rv 3 Koloemoen–Ulsberg, som også er en viktig transportåre nord-sør og en avlastning for godstrafikken langs E6. Her mangler mye, og vi ønsker at vi kan sette denne opp på en vesentlig høyere standard, både for fremkommeligheten og for å redusere antall trafikkulykker.

Dessverre kunne jeg fortsette å ramse opp mange behov for økning av midler til dette fylket, noe jeg tror og håper vil bli bedret etter hvert som samferdselssektoren blir tatt mer på alvor.

**Magnhild Meltveit Kleppa (Sp):** Eg vil retta søkelyset mot opplegget «nasjonale turistvegar». I stortingsmeldinga er det omtalt konkrete prosjekt i fire fylke frå 2002 til 2005. Det er utvalde strekningar som skal gi, som det heiter, den vegfarande ein opplevingsrik og variert kjøretur med storslegen natur og kulturverdiar. Det handlar om eit økonomisk spleiselag mellom stat og involverte kommunar for å gi fleire turistar rasteplassar og fotoopplevingspunkt. Eit breitt fleirtal viser til departementet sitt opplegg og peikar på verdien av å sikra nødvendige midlar og ei organisering som tek i vare lokal medverknad samt vidareutvikling av god framkomst- og transportstandard.

Denne merknaden er ei støtte til statsrådens engasjement for å sikra nødvendige midlar til dei prioriterte prosjekta i fyrste periode, og det er eit klårt signal om å følgja opp ut frå dei strekningane som er prioriterte lokalt.

På tampen av debatten har eg lyst til å seia følgjande: Senterpartiet tok i regjering initiativ til ein rapport som viser ei gigantisk sentralisering av statlege investeringar over ti år. Nasjonal transportplan forsterkar i utgangspunktet denne utviklinga. Senterpartiet tok i haust på alvor meldingane om ledig kapasitet i anleggssektoren, og vi er glade for at det i budsjettforliket vart fleirtal for 400 mill. kr til samferdselssektoren i 2001 utover Regjeringa sitt forslag. Og vi meiner at det er rom for 900 mill. kr pr. år i auka ramme dei neste fire åra.

Her er det i dag framført svært mange lokale ynske. Eitt av dei som det verkeleg er viktig å understreka, er spørsmålet om å vurdere Drangsdalen på Sørlandsbanen, denne strekninga der tog på eit svært rasfarleg område må køyra i 20 km/t den eine vegen og 40 km/t den andre vegen.

Måten å få plass til fleire lokale prosjekt på utanfor det mest sentrale austlandsområdet no, anten det gjeld jernbane eller det gjeld veg, er å medverka i dei årlege budsjetta til auka rammer. Det er òg å ta på alvor gjelds-

situasjonen i kommunesektoren, når den skal opp til behandling til våren.

**Ola D. Gløtvold (Sp):** En debatt om Nasjonal transportplan bør være preget av de store linjene og ha prinsipper mer enn enkeltprosjekter for øye. Men som i enhver samferdselsdebatt blir det også her sendt mange postkort hjem. Noen vil muligens beskyldt meg for det samme, men jeg vil først og fremst prate om jernbanepolitikk, og kan forsikre om at i mitt hjemmeområde, i min kommune, finnes det ikke en meter med jernbanelinje.

Skal vi møte morgendagen med en framtidsrettet samferdselspolitikk, må vi satse mer på jernbanen, men det må være en jernbane som er sikrere, mer funksjonell og mer servicebevisst enn dagens tilbud. Alternativet om vi ikke satser på jernbanen på de store sentrale transportstrekningene, er stadige krav om veitvidelser, stor slitasje og forurensning samt en økende ulykkesstatistikk. Også i forhold til framtidig internasjonal transportpolitikk synes det framtidsrettet å satse på jernbanen og en fleksibel godstransport mellom bil og bane, bl.a. med bedrede containerløsninger.

Når det gjelder godstransporten på vei mellom Trondheim og Oslo, går om lag 90 pst. av denne på Rv 3, en vei som mange steder innbyr til stor fart, men som er smal og på flere strekninger har mange kurver, samtidig som det er stor lokaltrafikk. Dette sammen med mye tungtransport gjør at denne Rv 3 også har fått navnet «Blodveien». Det må derfor gjøres noe også med veien. Men skal en få mindre tungtransport på Rv 3, må jernbanen utvikles og komme med et bedret transporttilbud til godsbeholdningen mellom Midt-Norge og Sør-Norge. Det er mye gods som med fordel burde kunne gå med jernbanen over denne strekningen, men da må jernbanen utvikles og vise vilje til å ta denne utfordringen.

Rørosbanen må utvikles med bedret sikkerhet, bedre skinnegang og bl.a. sikrere overganger, slik at transporttilbudet kan bli mer tidsmessig. Rørosbanen har en høydeforskjell som er om lag 400 m mindre enn Dovrebanen. Dette gjør Rørosbanen svært godt egnet som godstransportør.

Senterpartiet har i Nasjonal transportplan lagt inn 2 milliarder kr mer til jernbanesatsing enn hva Regjeringen har foreslått. Vi har sagt at disse midlene burde brukes til forsering og utbedring av bl.a. Rørosbanen. Med en opprusting av Rørosbanen ville en ha alternativ til den allerede kapasitetsbelastete Dovrebanen. Og det må på sikt være et mål å elektrifisere Rørosbanen, slik at det samme kjøremateriellet kan brukes på begge banene. Med en slik realisering har en reelt dobbeltsporet jernbane mellom Støren og Hamar, og da både for gods og persontrafikk.

Og så er det mitt ønske at man i nær framtid fokuserer like mye på dobbeltspor på hele strekningen Hamar–Oslo som man gjør på en del andre sentrale baner i debatten i dag. Dette vil også avlaste presset på E6 på den samme strekningen.

**Gunnar Breimo (A):** Jeg vil i dette innlegget ta opp et forhold som har skapt stor uro flere steder i landet, og

det dreier seg om situasjonen for Luftfartsverket. Flere ganger den siste tiden har det kommet signaler gjennom media om at Luftfartsverket vurderer å legge ned regionale flyplasser. Av et oppslag i Aftenposten i januar framgikk det f.eks. at det kan bli snakk om hele ti flyplasser, og at årsaken er å finne i dårlige økonomiske betingelser.

Jeg går ut fra at det er unødvendig å utdype hvilken betydning de regionale flyplassene har for sine respektive regioner. Det sier seg vel også selv at den som skal investere i nye arbeidsplasser i en region som kan komme til å miste sin flyplass, blir usikker og tilbakeholden. I forhold til all næringsvirksomhet er forutsigbarhet og langsiktighet viktig, for ikke å si avgjørende for en positiv utvikling. Det er allerede for mange usikre faktorer på dette området. At det i tillegg skal skapes usikkerhet omkring framtidig tilstedeværelse av viktig infrastruktur, gjør selvfølgelig situasjonen enda verre.

En situasjon der det hele tiden stilles spørsmål om hvorvidt et så viktig infrastrukturtiltak som en flyplass skal bestå, kan ikke Distrikts-Norge leve med.

Jeg har merket meg at styrelederen i Luftfartsverket hevder at avkastningskravene er økt de siste årene, og at institusjonen på denne måten er tappet for ressurser. Der som dette er tilfellet, må det enten rettes opp ved økte overføringer eller så må Stortinget opptre som en mer profesjonell og mer ansvarlig eier i forhold til avkastningskravet. Vi kan ikke ha en situasjon der en instans som Luftfartsverket skal saldere sine budsjetter ved å legge ned driften av flyplasser.

På denne bakgrunn er jeg glad for at stortingsflertallet avviser tanken om å omdanne Luftfartsverket til et aksjeselskap, noe som bare ville gjort situasjonen enda verre. Jeg vil også vise til at Arbeiderpartiet og SV sterkt understreker at staten må ha et hovedansvar også for Luftfartsverket, og at det skal være utgangspunktet for valg av organisasjonsform.

Videre understreker de to partiene at politisk styring av luftfartssektoren er et viktig distriktspolitisk virkemiddel. At sentrumspartiene ikke støtter disse merknadene, er det vanskelig å forstå. Jeg håper i det lengste at de ikke er uenige i formuleringene, for dette burde jo vært flertallsmerknader.

At Arbeiderpartiet foreslår å øke planrammen med 500 mill. kr. øremerket til tilskudd til regionale lufthavner, og at SV støtter dette, viser i hvert fall at disse to partiene tar dette forholdet på alvor. Jeg forutsetter at økte bevilgninger går til å sikre driften av flyplassene og ikke til å redusere billettprisene. Reduserte billettpriser er en viktig sak, men det må oppnås på en annen måte.

Til slutt vil jeg si meg glad for det enstemmige komiteesier om Helgelandskrysset. Dette er et sterkt signal om at både Vegdirektoratet og vegsjefen i Nordland straks må legge breidsiden til i det videre planleggingsarbeidet.

**Sverre Myrli (A):** Jeg tør ikke si at vi er på tampen av debatten, for det har talere nå sagt i to timer. Men det er mine Akershus-kolleger fra Høyre som har fått meg til å ta ordet.

Både Jan Tore Sanner og Sonja Irene Sjøli har svingt seg voldsomt i dag og tydeligvis startet valgkampen. Jeg har ingenting imot det; jeg elsker å drive valgkamp. Og særlig etter dagens meningsmålinger er kanskje pågangsmotet enda større, så jeg gleder meg til valgkamp.

Diskusjonen om vegprising skal vi la ligge til vi skal behandle det spørsmålet i Odelstinget litt lenger fram i tid, men det er altså diskusjonen om jernbanen og Sonja Irene Sjølis utsagn om at Høyre vil ha raskere utbygging av dobbeltsporene til Ski og til Asker som egentlig har fått meg til å ta ordet.

Det som gjenstår av bevilgninger til disse to dobbeltsporene i forhold til det som det var lagt opp til i stortingsmeldinga, beløper seg til ca. 5,5 milliarder kr. Høyre har i sin økning av rammen lagt inn 600 mill. kr i økning til jernbaneformål for tiårsperioden. Det er altså ikke nok til å ferdigstille ett av de to nevnte dobbeltsporene. Bare det som manglet på Skøyen–Asker, er 930 mill. kr. Da burde en i anstendighetens navn i hvert fall ha lagt inn det beløpet, slik Arbeiderpartiet, SV og sentrumspartiene gjør i innstillinga.

Så er det tydeligvis OPS som er løsningen på alle problemene, og det er greit. Det er mulig at en klarer å få til jernbaneprosjekter billigere med Offentlig Privat Samarbeid, men det er jo å holde folk for narr å presentere et budskap om at en da nærmest ikke trenger penger over statens budsjetter i det hele tatt. Jeg har ikke hørt om et eneste land som har klart å bygge jernbaner uten at staten bidrar økonomisk. Jeg har aldri hørt om noen som klarer å spinne uten å ha ull. Det er mulig en kan blande inn noe kunstfiber etter hvert som en skal strikke, men ull må en ha skal en spinne, og slik er det også når en skal bygge jernbane: Penger må en ha, og penger må en også ha over statsbudsjettet.

Det hadde kanskje vært unødvendig å ta ordet hvis det hadde vært noen som en ikke likte så godt, som kom med slike «spanske», men når det var et slikt flott menneske som Sonja Irene Sjøli, så syntes jeg at jeg måtte si at det likte jeg ikke noe særlig.

**Statsråd Terje Moe Gustavsen:** Jeg burde nok tatt det jeg nå skal si, i mitt hovedinnlegg, men jeg vil herfra få lov til å uttrykke takk for den grundige og skikkelige jobb som komiteen har gjort med Nasjonal transportplan. Jeg har fulgt dette fra sidelinjen og har sett at det har vært gjort en formidabel innsats, at man bokstavelig talt har vært nedrent av folk i flere måneder.

Jeg er glad for den brede tilslutningen som Regjeringen har fått til sitt opplegg til en balansert satsing på samferdsel. Vi skal være romslige i forhold til en slik debatt, men det er klart at jeg har nok merket meg at debatten har hatt noen nyanser. Det er noen som har hevdet at planen har en skjevhet, at en satser for lite på distriktene. Men det har ikke hindret de samme partier fra å slutte opp om de hovedprioriteringene som ligger i planen. Jeg vil bare presisere at det selvsagt er komitemerknadene som Regjeringen vil legge til grunn for sitt videre arbeid.

På et par punkter registrerer jeg at vi har flertallet mot oss. Jeg vil samtidig føye til at det ligger jo en rekke for-

slag og føringer i planen. Men som sagt: På et par punkter registrerer jeg at flertallet er uenig med Regjeringen. Det kan vi leve med. Da vil jeg samtidig gi det signalet at når det gjelder tidsdifferensierte ferjetakster, kan jeg her og nå si at det ikke er på det punktet vi vil utfordre Stortinget i fremtiden. Vi vil utrede alternativ bruk av ferjesubsidier, vi vil prøve ut OPS. Gir dette bedre ressursutnyttelse, kan vi bygge mer. Men jeg vil understreke at OPS er en måte å organisere utbygging og vedlikehold på. Det er ingen prioriteringsmetodikk. Jeg regner med og tar for gitt at Stortinget også i fremtiden ønsker å stå for den prioriteringen. Det vil iallfall Regjeringen legge opp til.

Når det så gjelder rammer, er det klart at denne debatten har vist at Fremskrittspartiet har råd til alt. Da er det to muligheter, enten en massiv faneflukt når de årlige budsjetter skal vedtas, eller en gigantisk overføring av penger fra andre områder, fra sykepenger, fra næringsstøtte, fra offentlig tjenesteyting generelt. Det kan skape et samfunn med særdeles flotte veier, men der vi mangler alt, også befolkning – kanskje med bare en og annen enslig syklist på disse flotte veiene. Slik vil ikke Regjeringen ha det. Vi vil ha en utvikling der samferdsel støtter næringslivet. Det er det som er planens hovedbudskap, og det er det jeg oppfatter at vi har fått bred tilslutning til.

**Thore Aksel Nistad (Frp):** Statsråden begynner å bli morsom i de sene kveldstimer. Det kan kanskje være artigst.

Vi synes ikke det er noen «gigantisk overføring». Vi synes rett og slett at det som Regjeringen har gjort de siste årene, er en så gigantisk nedprioritering av det norske veinett at vi har et etterslep på 9,5 milliarder kr. Jeg synes derfor det er litt dårlig at statsråden kan komme og si at vi da vil ha et gigantisk løft, når vi ønsker å få dette i orden.

Så har han en liten hentydning om at vi vil ha veier overalt, og at det kanskje bare blir en enslig syklist på disse veiene. Hvem har skapt disse veiene, hvor det bare er en enslig syklist og kanskje en eller to biler? Hvem har bygd FATIMA, hvor det bare går noen få biler i døgnet? Hvem har bygd Lærdalstunnelen? Hvem har stått for de gigantiske prosjektene i utkanten hvor det ikke går biler?

Vi vil bygge veier der det er biler og trafikk. Og vi synes ærlig talt at 45 milliarder kr ikke er mye over en tiårsperiode. Men jeg konstaterer at statsråden og jeg er dypt uenige.

**Presidenten:** Flere har ikke bedt om ordet til sakene nr. 1-8.

(Votering, se neste spalte)

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

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

#### *Votering i sak nr. 1*

**Presidenten:** Under debatten er det satt fram 35 forslag. Det er

- forslagene nr. 1-6, fra Oddvard Nilsen på vegne av Fremskrittspartiet, Høyre og Venstre
- forslag nr. 7, fra Oddvard Nilsen på vegne av Kristelig Folkeparti, Høyre og Venstre
- forslag nr. 8, fra Rigmor Kofoed-Larsen på vegne av Kristelig Folkeparti, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre
- forslag nr. 9, fra Rigmor Kofoed-Larsen på vegne av Kristelig Folkeparti og Fremskrittspartiet
- forslagene nr. 10-14, fra Oddvard Nilsen på vegne av Fremskrittspartiet og Høyre
- forslagene nr. 15 og 16, fra Rigmor Kofoed-Larsen på vegne av Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre
- forslag nr. 17, fra Rigmor Kofoed-Larsen på vegne av Kristelig Folkeparti og Venstre
- forslagene nr. 18 og 19, fra Oddvard Nilsen på vegne av Høyre og Venstre
- forslagene nr. 20-22, fra Thore Aksel Nistad på vegne av Fremskrittspartiet
- forslag nr. 23, fra Inge Myrvoll på vegne av Sosialistisk Venstreparti og Venstre
- forslagene nr. 24-34, fra Inge Myrvoll på vegne av Sosialistisk Venstreparti
- forslag nr. 35, fra May Britt Vihovde på vegne av Venstre

Forslag nr. 35, fra Venstre, tas opp til votering. Forslaget lyder:

«Stortinget ber Regjeringen opprette et Statens samarbeidsråd for kollektivtransport i Osloregionen, der Staten, Oslo kommune og fylkene Akershus, Buskerud og Østfold inngår.»

#### V o t e r i n g :

Forslaget fra Venstre ble mot 3 stemmer ikke bifalt.

**Presidenten:** Forslagene nr. 24-34, fra Sosialistisk Venstreparti, tas opp til votering.

Forslag nr. 24 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen komme tilbake i Revidert nasjonalbudsjett våren 2001 med et forslag om krav om bruk av partikkelfelle for nye dieselskjøretøyer fra 1. januar 2002.»

Forslag nr. 25 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen komme tilbake med et forslag om hvordan dagens avgiftsregime kan legges om slik at nye og mer miljøvennlige former for drivstoff for transportsektoren, som metanol, kan gjøres kommersielt tilgjengelig både for brukere av dagens og framtidens teknologi.»

Forslag nr. 26 lyder:

«Alle byer og tettsteder med over 5 000 innbyggere skal lage planer for et sammenhengende gang- og sykkelvegnett. Vegdirektoratet må pålegges å drive fram arbeidet raskt i samarbeid med kommunene.»

Forslag nr. 27 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen legge fram et forslag om hvordan avgiftssystemet kan legges om slik at det blir dyrere å bruke bil, men billigere å eie den, og der deler av dagens bensinavgift erstattes av et system med vegprising i sentrale strøk.»

Forslag nr. 28 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen komme tilbake med forslag om en øvre takst på 80 kroner for personbiler og 250 kroner for større kjøretøy, hvor det foretas en delvis gjeldssanering av bompengeselskapenes gjeld slik at innkrevningstida ikke endres.»

Forslag nr. 29 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen fremme forslag om avskaffelse eller reduksjon av kjørevegsavgiften i forbindelse med Revidert nasjonalbudsjett våren 2001.»

Forslag nr. 30 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen fremme forslag om avvikling av investeringsavgift på jernbanemateriell i forbindelse med Revidert nasjonalbudsjett våren 2001.»

Forslag nr. 31 lyder:

«Stortinget vil be Regjeringen fremme nødvendige lovendringer som tillater bruk av inntekter fra drivstoffavgift til kollektivformål.»

Forslag nr. 32 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen foreta en ny gjennomgang av trasévalg for E6 Melhus etter Vassfjellalternativet, og samtidig vurdere eventuell lokalisering av godsterminal på Heimdal.»

Forslag nr. 33 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen legge fram en vurdering av hvordan økt offentlig kjøp av persontransporttjenester på jernbane kan medføre økt trafikkoverføring fra veg til jernbane.»

Forslag nr. 34 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen i forbindelse med neste anbudsperiode for kjøp av flyrutetjenester på det regionale rutenettet legge til grunn for anbyder en prisreduksjon på 30 pst.»

#### V o t e r i n g :

Forslagene fra Sosialistisk Venstreparti ble mot 5 stemmer ikke bifalt.

**Presidenten:** Forslag nr. 23, fra Sosialistisk Venstreparti og Venstre, tas opp til votering. Forslaget lyder:

«Stortinget ber Regjeringen endre den aktuelle forskrift til vegtrafikkloven slik at minibusser må ha en kollektiv funksjon for å kunne benytte kollektivfeltene. Dette kan bety at minibusser for institusjoner m.v. må kunne benytte feltene uansett antall personer i bussen, mens enkeltpersoner med minibuss som privatbil bare kan benytte feltene dersom det er minimum fire personer i kjøretøyet.»

#### V o t e r i n g :

Forslaget fra Sosialistisk Venstreparti og Venstre ble mot 8 stemmer ikke bifalt.

**Presidenten:** Forslagene nr. 20-22, fra Fremskrittspartiet, tas opp til votering.

Forslag nr. 20 lyder:

«1. Stortinget ber Regjeringen skille all produksjon av transporttjenester og samferdselsrelatert vare- og tjenesteproduksjon fra offentlig myndighetsutøvelse.

2. Stortinget ber Regjeringen foreta en modernisering og fornyelse av dagens regelverk slik at man kan etablere et fullstendig markedsstyrt transportmarked.

3. Stortinget ber Regjeringen om å omorganisere det nåværende Samferdselsdepartementet til et Transportdepartement med ansvar for alt innenfor transport til lands, vanns og i luften, samt all virksomhet som er en naturlig del av transportvirksomheten, herunder havnevirksomhet.

4. Stortinget ber Regjeringen om at det forvaltningsmessig opprettes et felles Statens transportdirektorat basert på sammenslåing av Vegdirektoratet, Luftfartsverket og Jernbaneverket.

5. Stortinget ber Regjeringen om å omorganisere Statens vegvesens entreprenør- og driftsavdelinger til aksjeselskaper.

6. Stortinget ber Regjeringen etablere et Statens transporttilsyn som får til oppgave å drive kontroll av all transport til lands (veg og jernbane), vanns og luft og havnevirksomhet for å påse at alle regler, særlig sikkerhetsbestemmelser følges.

7. Stortinget ber Regjeringen om å omorganisere dagens havner til aksjeselskaper.»

Forslag nr. 21 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen stoppe prosjektet E6 gjennom Steinkjer i Nord-Trøndelag. Stortinget ber Regjeringen ta folkekravet om at nye E6 blir bygget utenom Steinkjer sentrum på alvor.»

Forslag nr. 22 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen komme tilbake til Stortinget med finansieringsplan for bygging av dypvannskai/offshorekai ved Verdal og Levanger havn, i forbindelse med Regjeringens framlegg av statsbudsjettet for 2002.»

#### V o t e r i n g :

Forslagene fra Fremskrittspartiet ble med 74 mot 13 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 22.01.20)

**Presidenten:** Forslag nr. 18, fra Høyre og Venstre, tas opp til votering. Forslaget lyder:

«Stortinget ber Regjeringen om å omgjøre Luftfartsverket til aksjeselskap.»  
 Fremskrittspartiet har varslet at de ønsker å støtte forslaget.

**V o t e r i n g :**

Forslaget fra Høyre og Venstre ble med 55 mot 32 stemmer ikke bifalt.  
 (Voteringsutskrift kl. 22.01.42)

**Presidenten:** Forslag nr. 19, fra Høyre og Venstre, tas opp til votering. Forslaget lyder:

«Stortinget ber Regjeringa om at Karmsund hamn og Ålesund hamn vert gitt status som nasjonalhamn.»  
 Her har Kristelig Folkeparti, Fremskrittspartiet og Senterpartiet varslet sin støtte.

**V o t e r i n g :**

Forslaget fra Høyre og Venstre bifaltes med 51 mot 35 stemmer.  
 (Voteringsutskrift kl. 22.02.10)

**Presidenten:** Forslag nr. 17, fra Kristelig Folkeparti og Venstre, tas opp til votering. Forslaget lyder:

«Stortinget ber Regjeringen legge fram en stortingsmelding om kollektivtransport. Målsettingen må være å legge til rette for en kraftig vekst i kollektivtilbudet.»

**V o t e r i n g :**

Forslaget fra Kristelig Folkeparti og Venstre ble med 69 mot 16 stemmer ikke bifalt.  
 (Voteringsutskrift kl. 22.02.31)

**Presidenten:** Forslagene nr. 15 og 16, fra Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre, tas opp til votering. Forslag nr. 15 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen utarbeide en nasjonal sykkelstrategi med det mål at det blir tryggere og mer attraktivt å velge sykkel som framkomstmiddel.»

Forslag nr. 16 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen vurdere endringer i trafikkreglene med sikte på å gjøre reglene mer lettfattelige og å bidra til økt sikkerhet og færre sykkelulykker.»

Her har Sosialistisk Venstreparti varslet sin støtte.

**V o t e r i n g :**

Forslagene fra Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre ble med 57 mot 30 stemmer ikke bifalt.  
 (Voteringsutskrift kl. 22.02.58)

**Presidenten:** Forslagene nr. 10-14, fra Fremskrittspartiet og Høyre, tas opp til votering.

Forslag nr. 10 lyder:

«Alt statlig kjøp av vedlikeholds- og utbyggingstjenester i samferdselssektoren skal som hovedregel konkurransesettes.»

Forslag nr. 11 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen utarbeide forslag for konkurranseutsetting av riksvegferjesambandene.»

Forslag nr. 12 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen åpne for fri etablering av ekspressbuss.»

Forslag nr. 13 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen fremme de nødvendige forslag slik at fartsgrensen på motorveger klasse A kan økes fra 90 km/t til 110 km/t.»

Forslag nr. 14 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen gjøre de nødvendige tiltak for at Jernbaneverkets anlegg gjøres tilgjengelig også for andre togoperatører på samme vilkår som de som gjelder for NSB.»

**V o t e r i n g :**

Forslagene fra Fremskrittspartiet og Høyre ble med 60 mot 27 stemmer ikke bifalt.  
 (Voteringsutskrift kl. 22.03.20)

**Presidenten:** Forslag nr. 9 bortfaller som en følge av at forslag nr. 19 er vedtatt.

Forslag nr. 8, fra Kristelig Folkeparti, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, tas opp til votering. Forslaget lyder:

«Stortinget ber Regjeringen utrede muligheten for å legge ut stamrutenettet i Nord-Norge og mellom Nord-Norge og Sør-Norge til offentlig kjøp.»

**V o t e r i n g :**

Forslaget fra Kristelig Folkeparti, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre ble med 56 mot 31 stemmer ikke bifalt.

(Voteringsutskrift kl. 22.03.50)

**Presidenten:** Forslag nr. 7, fra Kristelig Folkeparti, Høyre og Venstre, tas opp til votering. Forslaget lyder:

«Stortinget ber Regjeringen vurdere å flytte bevilgningen til kollektivtransport ut av rammeoverføringene til fylkeskommunene og Kommunal- og regionaldepartementets budsjett og over til Samferdselsdepartementets budsjett.»

Fremskrittspartiet har varslet at de ønsker å støtte forslaget.

**V o t e r i n g :**

Forslaget fra Kristelig Folkeparti, Høyre og Venstre bifaltes med 46 mot 41 stemmer.  
 (Voteringsutskrift kl. 22.04.13)



**Presidenten:** Forslagene nr. 1-6, fra Fremskrittspartiet, Høyre og Venstre, tas opp til votering.

Forslag nr. 1 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen om å overføre Luftfartstilsynet og Jernbanetilsynet fra Samferdselsdepartementet til et annet departement.»

Forslag nr. 2 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen om å opprette en felles ulykkeskommisjon for alle større ulykker innen transportsektoren, og at Regjeringen kommer tilbake til Stortinget med alternative løsninger når det gjelder organisering og arbeidsområder.»

Forslag nr. 3 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen omdanne Statens vegvesens produksjonsavdeling til aksjeselskap.»

Forslag nr. 4 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen omdanne Jernbaneverkets produksjonsavdeling til aksjeselskap.»

Forslag nr. 5 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen omdanne NSB Gods til aksjeselskap.»

Forslag nr. 6 lyder:

«Stortinget ber Regjeringen omdanne NSB BA til aksjeselskap.»

**V o t e r i n g s t a v l e n e** viste at det var avgitt 34 stemmer for og 50 stemmer mot forslagene.  
(Voteringsutskrift kl. 22.04.41)

**Presidenten:** Her er det flere som stemte feil. Presidenten foreslår at vi tar voteringen på nytt.

**V o t e r i n g :**

Forslagene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Venstre ble med 57 mot 30 stemmer ikke bifalt.  
(Voteringsutskrift kl. 22.05.18)

Komiteen hadde innstillet:

I

Stortinget ber Regjeringen i forbindelse med statsbudsjettet for 2002 redegjøre for hvordan kollektivtransportens andel av den totale transporten skal økes.

II

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

III

St.meld. nr. 46 (1999-2000) – Nasjonal transportplan 2002-2011 – vedlegges protokollen.

**V o t e r i n g :**

Komiteens innstilling bifaltes enstemmig.

*Votering i sak nr. 2*

Komiteen hadde innstillet:

Stortinget samtykker i at:

1. Prosjektet T-forbindelsen, som er ny vegforbindelse mellom Karmøy, Haugesund og Tysvær kommuner i Rogaland, tas opp som riksveganlegg.
2. Bompengeselskapet får tillatelse til å kreve inn bompenger til delvis bompengefinansiering av T-forbindelsen. Vilkårene fremgår av St.prp. nr. 72 (1999-2000) og Innst. S. nr. 120 (2000-2001).
3. Vegdirektoratet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet samt å fastsette nærmere regler for finansieringsordningen.

**Presidenten:** Sosialistisk Venstreparti har varslet at de ønsker å stemme imot.

**V o t e r i n g :**

Komiteens innstilling bifaltes mot 5 stemmer.

*Votering i sak nr. 3*

Komiteen hadde innstillet:

Stortinget samtykker i at:

1. Bompengeselskapet får rett til å kreve inn bompenger til delvis bompengefinansiert utbygging av deler av E18 i Aust-Agder. Vilkårene går fram av St.prp. nr. 30 (2000-2001) og Innst. S. nr. 121 (2000-2001).
2. Vegdirektoratet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsette nærmere regler for finansieringsordningen.

**Presidenten:** Fremskrittspartiet har varslet at de ønsker å stemme imot.

**V o t e r i n g s t a v l e n e** viste at det var avgitt 65 stemmer for og 14 stemmer mot innstillingen.  
(Voteringsutskrift kl. 22.06.23)

**Presidenten:** Her har det skjedd noe, det er for få som har avgitt stemme. Da må vi prøve på nytt, og vi tar voteringen om igjen.

**V o t e r i n g :**

Komiteens innstilling bifaltes med 74 mot 13 stemmer.  
(Voteringsutskrift kl. 22.06.53)

*Votering i sak nr. 4*

Komiteen hadde innstillet:

Dokument nr. 8:59 (1999-2000) – forslag fra stortingsrepresentantene Thore Aksel Nistad, Christopher

Stensaker, Lodve Solholm og Per Roar Bredvold om å opprette en felles ulykkeskomisjon for alle større ulykker innen transportsektoren – vedlegges protokollen.

*V o t e r i n g :*

Komiteens innstilling bifaltes enstemmig.

*Votering i sak nr. 5*

**Presidenten:** Under debatten har Thore Aksel Nistad satt fram et forslag på vegne av Fremskrittspartiet. Forslaget lyder:

«Regjeringen bes om å endre veitrafikklovens forskrift slik at kollektivfelt åpnes for biler med minimum 3 personer i kjøretøyet.»

Komiteen hadde innstillet:

Dokument nr. 8:78 (1999-2000) – forslag fra stortingsrepresentantene Terje Johansen og Odd Einar Dørum om å endre forskrift til veitrafikkloven slik at kollektivfelt bare kan brukes av minibusser som brukes i reell kollektiv sammenheng – vedlegges protokollen.

*V o t e r i n g :*

Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling og forslaget fra Fremskrittspartiet bifaltes innstillingen med 74 mot 13 stemmer.

(Voteringsutskrift kl. 22.08.12)

*Votering i sak nr. 6*

Komiteen hadde innstillet:

Dokument nr. 8:80 (1999-2000) – forslag fra stortingsrepresentantene Thore Aksel Nistad, Christopher Stensaker og Ulf Erik Knudsen om å øke fartsgrensen på motorveger klasse A fra 90 km/t til 110 km/t – vedlegges protokollen.

*V o t e r i n g :*

Komiteens innstilling bifaltes enstemmig.

*Votering i sak nr. 7*

Komiteen hadde innstillet:

Dokument nr. 8:84 (1999-2000) – forslag fra stortingsrepresentantene Per Sandberg, Thore Aksel Nistad og Christopher Stensaker om å stoppe prosjektet E6 gjennom Steinkjer i Nord-Trøndelag og å ta folkekravet om at ny E6 blir bygget utenom Steinkjer sentrum på alvor – vedlegges protokollen.

*V o t e r i n g :*

Komiteens innstilling bifaltes enstemmig.

*Votering i sak nr. 8*

Komiteen hadde innstillet:

Dokument nr. 8:9 (2000-2001) – forslag fra stortingsrepresentantene Robert Eriksson, Thore Aksel Nistad og Christopher Stensaker om å omdanne Norges Statsbaner BA (NSB BA) til et ordinært aksjeselskap, samt åpne for konkurranse på Jernbaneverkets anlegg – vedlegges protokollen.

*V o t e r i n g :*

Komiteens innstilling bifaltes enstemmig.

*S a k n r . 9*

*Referat*

**Presidenten:** Det foreligger ikke noe referat.

Møtet hevet kl. 22.10.

---